

م.م أميرة حسن جفات عويز

أ.د. أحمد ناطق إبراهيم العبيدي

جامعة بغداد/ كلية الآداب/ قسم التاريخ

ايميل الباحثة: Ameeraalhusseny@gmail.com

The Diyala Fixed Dam Project (1928–1946)

"A Historical Study"

M.A. Ameera Hasan chfat Aweez

Dr. Ahmed Nateq Ibrahim Al-Obaidi

University of Baghdad – College of Arts – Department of History

الاستلام (Received) : 2026 / 04/ 26 التعديل (Revision) : 2026 / 05/21

القبول (Accepted) : 2026 /06/ 02 النشر (Published) : 2026/ 09/30

This work is licensed under a [Creative Commons Attribution](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)



[4.0 International License](#)

المستخلص

شهد العراق إبان العهد الملكي اهتماماً متزايداً بمشاريع الريّ والسيطرة على الفيضانات، بوصفها ضرورة حيوية لاستقرار الزراعة وحياة السكان. وبرز نهر دىالى كأحد الروافد المهمة لنهر دجلة التي عانى حوضه من تقلبات منسوب المياه وتكرار الغمر الزراعي. وفي هذا السياق بادرت الحكومة العراقية إلى التفكير بمشاريع إروائية حديثة للحد من تلك المشكلات. وكان من أبرز هذه المشاريع مشروع "سد دىالى الثابت" الذي مثل تجربة رائدة في تاريخ إدارة المياه في البلاد.

يتناول هذا البحث مشروع سد دىالى الثابت بين عامي (1928-1946) بوصفه أحد المشاريع الإروائية المهمة في العراق إبان العهد الملكي. ويوضح البحث أسباب إنشاء السد لمعالجة مشكلات الريّ وتنظيم مياه نهر دىالى التي أثرت في الأراضي الزراعية وأوضاع الفلاحين. كما يناقش المشكلات الفنية التي واجهت المشروع منذ افتتاحه، ولاسيما رداءة التصميم والمواد المستخدمة التي أدت إلى تعرضه للتشققات والانهييار بفعل فيضان عام 1935. ويتناول أيضاً جهود الحكومة العراقية في إعادة تعمير السد، وتشكيل اللجان الفنية للتحقيق في أسباب فشل المشروع، ووضع تصاميم جديدة لمعالجته. ويخلص

البحث إلى أن مشروع سد ديالى مثل تجربة مهمة في تطور مشاريع الريّ الحديثة في العراق، رغم ما واجهه من تحديات هندسية وإدارية كبيرة.

الكلمات المفتاحية: (العهد الملكي - سد ديالى الثابت - الفيضانات - مشاريع الريّ - نهر ديالى)

Abstract

During the monarchy, Iraq witnessed a growing focus on irrigation and flood control projects, recognizing their vital importance for agricultural stability and the well-being of the population. The Diyala River emerged as a crucial tributary of the Tigris, its basin suffering from fluctuating water levels and frequent agricultural flooding. In response, the Iraqi government initiated modern irrigation projects to mitigate these problems. Among the most prominent of these was the Diyala Fixed Dam project, a pioneering initiative in the history of water management in the country.

This research examines the Diyala Fixed Dam project (1928-1946) as one of the most important irrigation projects in Iraq during the monarchy. It explains the reasons for constructing the dam to address irrigation problems and regulate the Diyala River's water flow, which had impacted agricultural lands and the livelihoods of farmers. The research also discusses the technical problems that plagued the project with its inception, particularly the poor design and materials used, which led to cracks and collapses during the 1935 flood. Furthermore, it addresses the Iraqi government's efforts to rebuild the dam, the formation of technical committees to investigate the project's failures, and the development of new designs to address the issues. The research concludes that the Diyala Dam project represented a significant experiment in the development of modern irrigation projects in Iraq, despite the considerable engineering and administrative challenges it faced.

Keywords: (Royal Era - Diyala Fixed Dam - Floods - Irrigation Projects - Diyala River)

المقدمة

شكّلت الموارد المائية أحد المرتكزات الأساسية في الحياة الاقتصادية والاجتماعية في العراق، ولا سيّما إبّان العهد الملكي، لما ارتبطت به من أهمية مباشرة في تنمية النشاط الزراعي وتأمين استقرار السكان وحماية الأراضي الزراعية من أخطار الفيضانات. وقد أولت الحكومة العراقية منذ تأسيس الدولة العراقية الحديثة اهتماماً متزايداً بمشروعات الريّ وتنظيم الأنهار، إدراكاً منها لأهمية السيطرة على المياه وتوزيعها بصورة أكثر انتظاماً على الأراضي الزراعية، ولا سيّما في المناطق التي كانت تعتمد بصورة أساسية على مياه الأنهار في نشاطها الزراعي.

ويأتي نهر ديالى في مقدمة الأنهار التي ارتبطت بها مشكلات الريّ في العراق، إذ كان من الروافد المهمة لنهر دجلة، واعتمدت عليه الأراضي الزراعية في لواء ديالى، الذي عُرف بكثرة بساتينه

ومزارعه، ولا سيّما بساتين الحمضيات. وكانت كمية مياه النهر تتأثر بالأمطار الشتوية وذوبان الثلوج، الأمر الذي أدى إلى تذبذب مناسيب المياه وعدم انتظامها، فضلاً عن تعرض الأراضي الزراعية للغمر والفيضانات في بعض المواسم. وقد انعكست هذه الظروف على أوضاع الفلاحين وحياتهم المعيشية، مما دفع الحكومة العراقية إلى البحث عن وسائل أكثر استقراراً لمعالجة مشكلات الري وتنظيم مياه النهر.

وفي هذا السياق برز مشروع سد ديالى الثابت بوصفه إحدى المحاولات المهمة التي اتجهت إليها الحكومة العراقية لمعالجة مشكلات الري في لواء ديالى وتنظيم مياه نهر ديالى. وقد بدأت أولى محاولات إنشاء السد عام 1928، وافتتح في الرابع والعشرين من أيلول من العام نفسه، إلا أن المشروع واجه منذ بدايته مشكلات فنية تمثلت بظهور التشققات في طبقة التكسية الخرسانية نتيجة تأثرها بدرجات الحرارة ورداءة المواد المستخدمة في الإنشاء. وعلى الرغم من معالجة تلك التشققات، فإن السد ظل عرضة للمشكلات، إلى أن جاء فيضان عام 1935 فأدى إلى انجرافه وتخريبه بصورة كبيرة، الأمر الذي أعاد مشكلة الري في لواء ديالى إلى الواجهة من جديد.

وقد أثار انهيار السد جملة من التساؤلات بشأن الأسباب التي أدت إلى فشل المشروع، ولا سيّما ما يتعلق بالتصميم والمواد المستخدمة ومدى ملاءمتها لطبيعة المشروع وظروف النهر والفيضانات. كما دفعت هذه المشكلة الحكومة العراقية إلى اتخاذ إجراءات لإعادة إعمار السد، ورصدت مبلغاً قدره (17,000) دينار لهذا الغرض عام 1936، إلا أن محاولة الإعمار لم تحقق النتائج المطلوبة بسبب تأخر تنفيذ الأعمال ودخول موسم الأمطار، مما أدى إلى تسرب المياه وانكسار أجزاء من الطبقة الكونكريتية وانخسافها. وقد ترتب على ذلك تشكيل لجنة فنية في وزارة الاقتصاد والمواصلات عام 1937 للتحقيق في أسباب فشل مشروع الإعمار ودراسة التصاميم المعتمدة واقتراح الحلول المناسبة.

ومن هنا تتحدد إشكالية البحث في محاولة الكشف عن طبيعة مشروع سد ديالى الثابت، والأسباب التي دفعت الحكومة العراقية إلى إنشائه، ومدى نجاحه في تحقيق الغاية التي أنشئ من أجلها، فضلاً عن الوقوف على العوامل التي أسهمت في فشله وانهياره، والإجراءات التي اتخذتها الحكومة العراقية لمعالجة تلك الإخفاقات. كما تتصل الإشكالية بمدى تأثير الجوانب الفنية والإدارية والمالية في مسار المشروع، ولا سيّما أن اللجنة التي شكّلت للتحقيق في فشل إعادة الإعمار أرجعت جانباً من أسباب الانهيار إلى ضعف التصميم وطبقة الإكساء الكونكريتية، في حين أشار المقاول إلى تأخر وصول المواد الإنشائية ودخول موسم الأمطار بوصفهما من أسباب تعثر العمل.

وعليه، يسعى البحث إلى الإجابة عن عدد من التساؤلات الرئيسة، من أبرزها: ما الأسباب التي دفعت الحكومة العراقية إلى إنشاء سد ديالى الثابت عام 1928؟ وما الدور الذي كان يؤديه السد في تنظيم مياه نهر ديالى وخدمة الأراضي الزراعية؟ وما أبرز المشكلات الفنية التي واجهت المشروع منذ

إنشائه؟ وما الأسباب التي أدت إلى انهياره بفعل فيضان عام 1935؟ وكيف تعاملت الحكومة العراقية مع مشكلة انهياره؟ وما دور اللجان الفنية والمقاولين والشركات الأجنبية في محاولات إعادة إنشائه؟ وإلى أي مدى أسهمت التعديلات في التصميم واختيار موقع السد والشركات المنفذة في الوصول إلى إنشاء جديد للسد؟

وتتضح أهمية هذه الإشكالية في أن مشروع سد ديالى الثابت لم يكن مجرد منشأة مائية، بل مثّل تجربة من تجارب الدولة العراقية في مجال إدارة الموارد المائية وتنفيذ مشاريع الريّ الحديثة. فقد شهدت عملية إعادة إنشائه تعديلات في التصميم والاستعانة بالخبرات الهندسية البريطانية، كما مرت عملية التنفيذ بمراحل متعددة ارتبطت بالمناقصات واختيار الشركات وتحديد الكلف ومدد الإنجاز. وقد اكتمل المشروع بصورة نهائية في أواخر عام 1940، واختير موقعه في منطقة منصورية الجبل بما يكفل تجهيز المزارع والجداول بالمياه، وأسهم في رفع مستوى مياه نهر ديالى وتوفير المياه للجداول المتفرعة منه.

ولا تنتهي إشكالية المشروع عند إعادة إنشائه، إذ تعرضت بعض أقسام سد ديالى الثابت للانهيار عقب فيضان عام 1946، نتيجة ارتفاع مناسيب المياه وقوة التصريف، مما استدعى قيام مديرية الريّ العامة بإعادة تعمير القسم المنهار وتثبيت كتل خرسانية كبيرة بدلاً من الكتل الصغيرة التي انهارت. ويكشف ذلك عن استمرار التحديات التي واجهت المشروع حتى بعد إعادة إنشائه، ويؤكد أهمية دراسة السد ضمن سياق تطور مشاريع الريّ في العراق خلال العهد الملكي، وما رافقها من محاولات للتوفيق بين الحاجة إلى تنظيم المياه وبين الإمكانيات الفنية والإدارية والمالية المتاحة آنذاك.

وبذلك تنطلق الدراسة من إشكالية أساسية مفادها أن مشروع سد ديالى الثابت مثّل محاولة حكومية لمعالجة مشكلات الريّ وتنظيم مياه نهر ديالى، إلا أن مساره لم يكن خالياً من الإخفاقات والتحديات الفنية والإدارية، الأمر الذي يستدعي دراسة مراحل إنشائه وإخفاقاته وإعادة إعمارها والنتائج التي أفضى إليها، للكشف عن طبيعة التجربة التي مثّلها في تاريخ مشاريع الريّ الحديثة في العراق إبّان العهد الملكي

مشروع سد ديالى الثابت (1928-1946)

تعتمد أراضي لواء ديالى الزراعية على نهر ديالى⁽¹⁾ الذي تتأثر كمية مياهه بالدرجة الأولى بكمية سقوط الأمطار في فصل الشتاء أو ذوبان الثلوج على جبال زاكروس في فصل الربيع وأوائل فصل الصيف، لذا فقد تستخدم مياه النهر في ريّ البساتين والمزارع في ذلك اللواء الذي اشتهر بكثرة بساتينه ولاسيّما الحمضيات⁽²⁾. ولكن بسبب عدم تنظيم مياه النهر وتقسيمه على الأراضي الزراعية تضررت أراضي الفلاحين وتدهورت حالتهم المعيشية، لذلك سعت الحكومة العراقية منذ أوائل قيام الدولة العراقية

إلى إيجاد حلول لتلك المشكلة، ولكن معالجتها للموضوع كان بشكل وقتي اذ سرعان ما تتكرر ذات المشكلة في كل موسم زراعي⁽³⁾.

وبلاحظ ان أول محاولة قامت بها الحكومة العراقية لمعالجة المشكلة كانت في عام 1928، وذلك بإنشاء سد ديالى الثابت⁽⁴⁾ الذي تم افتتاحه في الرابع والعشرين من أيلول من العام نفسه، ولكن سرعان ما ظهرت فيه مشكلة عند الأيام الأولى من إنجازه، نتيجة لرداءة المواد المستخدمة في بناءه، إذ ظهرت شقوق صغيرة على سطح خرسانة التغطية نظراً لتأثرها بدرجة حرارة الطقس، ولكن تم إصلاح تلك الشقوق وبقيت تراقب من قبل دائرة الريّ باعثناء⁽⁵⁾، وعلى أية حال فقد أثر فيضان عام 1935 على سد ديالى الثابت وأدى إلى إنجرافه وتخريبه بشكل تام، فتردت أحوال الريّ في لواء ديالى وظهرت مشاكل الفلاحين مرة أخرى⁽⁶⁾. وتعالّت أصوات أعضاء مجلس النواب للمطالبة في إيجاد الحلول بالسرعة الممكنة، إذ وجه حميد الحسن⁽⁷⁾ نائب ديالى في مجلس النواب سؤاله إلى محمد أمين زكي⁽⁸⁾ وزير الاقتصاد والمواصلات (4 آذار 1935 - 29 تشرين الأول 1936) في الجلسة المنعقدة في السادس عشر من كانون الثاني 1936، برغبته بالتعرف على التدابير التي ستتخذ من قبل الحكومة قبل حصول الأضرار بشكل أكبر وأخطر مما قد يجري آنذاك؛ وقد أجاب الوزير بأن الحكومة مهتمة بذلك الموضوع أشد الاهتمام وأنها سعت إلى تأمين تدفق المياه في الجداول⁽⁹⁾ التي تغذي الاقضية والقرى في لواء ديالى، إلى حين إيجاد الوقت المناسب لتعمير السد أو بالأحرى إعادة بنائه من جديد⁽¹⁰⁾.

وفعلاً رصدت الحكومة العراقية في الثالث والعشرين من أيار 1936، مبلغ قدره (17,000) دينار للتعمير سد ديالى الثابت وحددت البدء بالتعمير به في أوائل آب من العام نفسه. وفي الواقع، أن سبب اختيار شهر آب للبدء بإنشاء المشروع يعود إلى أن مياه النهر في ذلك الشهر تكون في أدنى مستوياتها ليسهل عملية البناء وإنجاز المشروع قبل بدء موسم الأمطار. وعلى أية حال، فقد احوالت الحكومة المشروع إلى المقاول (المتعهد) موريس شوفان (Maurice Chauvin) على أن يتم إنجازه في مدة أقصاها ثلاثة أشهر، أي في الأول من تشرين الثاني من العام نفسه⁽¹¹⁾، ولكن بسبب تأخر المقاول موريس وعدم إكماله العمل في الموعد المحدد، أفسح المجال للمياه في التسرب إلى ما تحت طبقة الكونكريت المسلحة بسبب دخول موسم الامطار وحصول الفيضان في الأول من كانون الأول الذي ادى بالتالي إلى الضغط على وجه الطبقة الكونكريتية التحتية الأمر الذي أدى إلى جرف بعض مواد الحشو وانكسار الطبقة الكونكريتية المذكورة ومن ثم انخسافها⁽¹²⁾.

وعلى أثر فشل المشروع، تشكلت لجنة في ديوان وزارة الاقتصاد والمواصلات في السادس من شباط 1937، للنظر في الأسباب التي أدت إلى فشل مشروع تعمير سد ديالى الثابت، وقد حضرها كل من عبد الأمير الأزري⁽¹³⁾ وكيل مدير الريّ العام، والمستتر شارب (Mr. Sharp) رئيس مهندسي مديرية

الريّ العامة، وفاهي سفيان المهندس المسؤول عن مشاريع الريّ في لواء ديالى، وخليل كنا⁽¹⁴⁾ مميز (المستشار) الامور الحقوقية في وزارة الاقتصاد والمواصلات، وفخري جميل الفخري⁽¹⁵⁾ مميز (مستشار) الامور الفنية في الوزارة نفسها، وبعد المناقشة وتدقيق التصاميم والمذاكرة بشأن الأسباب التي أدت إلى فشل التعمير اتخذت اللجنة قرارات عدة⁽¹⁶⁾:

أولاً: تبديل التصميم عند القيام بإعادة الإنشاء.

ثانياً: لقد أعزى السبب في انهيار السد وفشل المشروع إلى ضعف طبقة الاكساء الكونكريتية وهي الطبقة العليا من السدة الترابية وعدم تحملها للضغط الكبير مما أدى إلى تسريب المياه إلى السد الترابي، لذلك جاء التصميم الجديد بأن تكون سمك الطبقة الخارجية لسد ب (15) سم بدلاً من (10) سم.

وعليه، فقد اعترفت مديرية الريّ العامة بأن سبب فشل المشروع يعود إلى رداءة التصميم الذي استخدم في انشاء المشروع والذي هو نفسه الذي عمل به في عام 1928، وتم انهياره في مدة زمنية قصيرة بسبب الفيضانات التي حصلت في عام 1935، والواقع أن رداءة التصميم جاء نتيجة لضعف التخصيصات المالية للمشروع التي لم تكن بالمستوى المطلوب من حيث تشييد مثل هذه المشاريع التي من المفترض ان يأخذ فيها جانب السلامة والأمان بنظر الاعتبار. وعليه فقد تقرر مبدئياً على أن كل الطرفين المتعاقدين يتحملون ذلك الضرر، ولذا فقد اوعز بتشكيل لجنة مؤلفة من الخمسة أشخاص الذين سبق ذكرهم لتقدير كلفت الضرر وبيان نسبة ما يجب أن يتحملها المتعهد من جميع الكلفة المقدرة⁽¹⁷⁾.

ومن جانب اخر، فقد ادعى المفاوض (المتعهد) موريس شوفان إن السبب في فشل المشروع وعدم إنجازه في وقته المحدد هو تأخير وصول المواد الإنشائية التي كان من المفترض انها تصل في الأول من آب 1936، الا انها وصلت في السادس من أيلول مع قرب موسم الامطار الخريفية، وأشار موريس بان السبب في التأخير هو إضراب العمال في بلجيكا⁽¹⁸⁾، وأن الشاحنات المخصصة لنقل مواد البناء قد استخدمها الجيش بالسخرة (عنوة) وفي الوقت الحرج من مما أضاع على المشروع "الفرصة الذهبية" وهي مدة انقطاع تدفق المياه في جدول النهر في فصل الصيف⁽¹⁹⁾. وعلى أية حال توصلت اللجنة بعد المناقشات والمذاكرة مع مهندس مشاريع الريّ الكبرى ريتشارد في العشرين من شباط 1937، بان كلفة الضرر التي اصابته مشروع سد ديالى هي (3,700) دينار كما وتقرر ايضاً وضع تصاميم جديدة للمشروع⁽²⁰⁾.

بدأت مديرية الريّ العامة في أواخر آذار 1938، بإحضار تصاميم جديدة لإعادة إنشاء سد ديالى الثابت، ورغبت في الاستعانة بالخبراء والمهندسين البريطانيين في لندن من أجل الحصول على تصاميم مدعومة من قبلهم، فقامت بمفاتحة المهندسين الاستشاريين البريطانيين بخصوص ذلك الموضوع، وقد أبدى المهندسون من جانبهم باستعدادهم على تقديم مخططات منقحة لمشروع سد ديالى

الثابت مع التعليمات اللازمة لتنفيذه لقاء مبلغ قدره (300) دينار، وقد اشترطوا أيضاً بأن يكون ذلك المبلغ صافي دون استقطاع ضريبة الدخل المفروضة في العراق. وعليه، فقد أرسلت مديرية الري العامة كتاباً إلى رئاسة مجلس الوزراء تطلب فيه الموافقة على دفع المبلغ المقترح من قبل المهندسين البريطانيين⁽²¹⁾، وبعد دراسة ذلك الموضوع في الجلسة المنعقدة في السادس من نيسان 1938، وافق المجلس على دفع المبلغ المشار إليه في حال أبدت وزارة المالية موافقتها على ذلك الأمر، ومن جانب الأخيرة فقد اعربت عن عدم ممانعتها على منح ذلك المبلغ، واعفاء المهندسين البريطانيين من ضريبة الدخل المترتبة على المبلغ المشار إليه، بشرط أن تتحمل وزارة الاقتصاد والمواصلات دفعها وفقاً لأحكام قانون ضريبة الدخل⁽²²⁾.

واستناداً إلى ما سبق، فقد قامت مديرية الري العامة بدعوة إجراء المناقصات للقيام بمشروع سد ديالى الثابت على وفق المخططات المنقحة التي قدمها المهندسون البريطانيون فتقدمت ثلاثة شركات من أجل تنفيذ المشروع، وكانت شركة (برسو- ليبانو -سريان) الفرنسية (Berso Libano Syrian Company) هي الأقل سعراً من غيرها⁽²³⁾. وعليه، رست لجنة المناقصات والمزايدات التابعة إلى وزارة الاقتصاد والمواصلات على تلك الشركة التي قدمت عطاءها البالغ (75,354) ديناراً وتعهدت بإنجاز المشروع في مدة أقصاها عشرون شهراً. فضلاً عن ذلك، فقد أوصت اللجنة بأن تقوم وزارة الاقتصاد والمواصلات بالتحقيق عن كفاءة الشركة من الوجهتين المالية والفنية قبل الموافقة على قرار الإحالة النهائية؛ وذلك بالنظر إلى أن الشركة المذكورة لم يسبق لها أن قامت بعمل في العراق ولم تكن معروفة فيه من قبل⁽²⁴⁾.

ومن الجدير بالذكر، أن تنذر (Tender)⁽²⁵⁾ في الشركة الخاص بتنفيذ المشروع كانت قد عرضت تجهيز الإسمنت الخاص بالأعمال الإنشائية بأن يحفظ في أكياس ورقية، لكن مديرية الري العامة اعترضت على هذه الفقرة معللة ذلك بأن الإسمنت قد يتعرض للتلف والتكلس إذ ما تعرض للرطوبة أو الأمطار، وبسبب عدم وجود مستودعات لحفظ أكياس الإسمنت، فقد أصرت على الشركة بأن يتم نقل الإسمنت من المعامل إلى موقع العمل في براميل حديدية أو خشبية، وعلى أثر هذه الجزئية أضافت الشركة مبلغ قدره (2,529) دينار كفروقات اضافية فأصبح مجموع مناقشتها (77.883) دينار⁽²⁶⁾.

ومن جانب آخر، ألزمت لجنة المناقصات والمزايدات في توصياتها إلى وزارة الاقتصاد والمواصلات بإجراء التحقيق فيما يتعلق عن سمعة الشركة الفنية والمالية، ومن جانبها قامت الوزارة بمفاتحة وزارة الخارجية، وعلى أثر ذلك قامت الأخيرة بالاستفسار من قنصليتها في كل من بيروت ودمشق، على اعتبار أن الشركة لديها مشاريع سابقة في كل من سوريا ولبنان⁽²⁷⁾. ومهما يكن من الأمر،

فقد جاءت التقارير من كلا القنصليتين في سوريا ولبنان غير مشجعة إذ اتبثت إن لديها مشاريع تحيط حولها الشبهات⁽²⁸⁾.

وعلى الرغم من كثرة المناقشات حول ذلك الموضوع، إلا أن الحكومة العراقية رفضت الموافقة على المناقصة ووجه رستم حيدر⁽²⁹⁾ وزير المالية (25 كانون الأول 1938 - 22 كانون الثاني 1940) كتاباً إلى سكرتارية مجلس الوزراء في الخامس من آذار 1939، جاء به:

"ليس في القوانين النافذة المختصة ما يلزم الحكومة بإحالة تعهدات مشاريعها ولاسيما الضخمة المهمة منها كالمشروع الموضوع البحث لمن يتقدم بأنسب الأسعار أو أوطئها بل يجب بالطبع ملاحظة اعتبارات أخرى وهي مقدرة المناقص المالية والفنية وسمعته واطمئنان الحكومة من تمكنه من إنجاز العمل بصورة مرضية ووافية بالغرض"⁽³⁰⁾.

وفي أوائل عام 1939، قررت وزارة الاقتصاد والمواصلات أن تغير الخطة لإنجاز مشروع سد ديالى الثابت، وذلك بإنشائه على وفق مرحلتين وعرضت المشروع في المناقصة فقدمت أربع شركات عطاءاتها⁽³¹⁾، واجتمعت لجنة المناقصات والمزايدات في الوزارة لترجيح إحدى هذه الشركات، إذ كانت شركة موريس شوفان وشريكه هي الأقل سعراً، فقد قدمت عطاءها بمبلغ يقدر بـ(17,685) ديناراً على أن تنجز المشروع في مدة أربعة أشهر ونصف. أما شركة بلفور وبيتي البريطانية فطلبت مبلغ قدره (18,771) ديناراً وإنجازه في مدة أربعة أشهر فقط، ونظراً لأهمية إنجاز المشروع في أسرع وقت ممكن، لذا فقد استشارت لجنة المناقصات والمزايدات الهيئة الفنية في الدوائر المختصة في وزارة الاقتصاد والمواصلات وتوصلت إلى التوصية بإحالة مناقصة المشروع إلى عهدة شركة بلفور وبيتي المحدودة؛ وذلك كون إن المصلحة تقضي بوجوب الإسراع في المباشرة بالعمل وبلاستفادة من موسم الصيف الحالي ابتغاء إكمال العمل قبل حلول موسم الفيضان المقبل، الذي يؤدي إلى ارتفاع مناسيب نهر ديالى ومن ثم تكون أعمال السد معرضة للأخطار وهو في مرحلة الانشاء، كما حصل في عام 1936، بعد أن داهمه الفيضان، الأمر الذي أدى إلى أضرار جمة إذ تعرض جزء منه إلى الانهيار⁽³²⁾.

ولكل ذلك، ابدت شركة موريس شوفان على تعديل مدة الإنجاز لتكون أربعة أشهر على غرار العرض الذي قدمته شركة بلفور وبيتي البريطانية مع بقاء نفس السعر البالغ (17.685) دينار،⁽³³⁾ ولما كان العامل الأساسي الذي استندت عليه لجنة المناقصات والمزايدات في الوزارة في قرارها بترجيح شركة بلفور وبيتي كان قصر المدة المعينة من قبلها، ونظراً إلى أن عطاء الشركتين قد تعادل من حيث المدة الزمنية، وبما أن السعر المعروض من قبل شوفان وشريكه هو الأقل سعراً، لذلك فقد أوصت الوزارة بإحالة المناقصة إلى عهدة موريس شوفان على أن يتم العمل خلال أربعة أشهر من تاريخ تبليغ المقاول

الناجح بقبول عطائه⁽³⁴⁾. وصدر قرار مجلس الوزراء في العشرين من حزيران 1939، بالموافقة على توصية وزارة الاقتصاد والمواصلات، وذلك حسب ما جاء من نصوص المقاوله المعقودة بين الوزارة وبين شركة موريس شوفان من حيث كلفة المشروع والمدة الزمنية⁽³⁵⁾.

ومن الجدير بالذكر، فقد بوشر في إنجاز المرحلة الأولى في سد ديالى الثابت من خلال تغيير مجرى النهر، من أجل تجفيف قاع النهر في المنطقة المراد إنجاز السد عليها، وذلك من خلال القيام بالأعمال الخرسانية وصب الركائز وتشكل هذه الأعمال أهمية كبيرة من أجل حماية الركائز من الفيضانات التي قد تتعرض لها في موسم الأمطار⁽³⁶⁾.

أما المرحلة الثانية لإنشاء سد ديالى الثابت، فقد طرحت وزارة الاقتصاد والمواصلات مناقصة المشروع في آذار عام 1940، فقدمت أربع شركات عطاءاتها وقد حصرت لجنة المناقصات والمزايدات في الوزارة النظر في إثنين منهما؛ عطاء شركة موريس شوفان وشريكه وعطاء حسن المخزومي وشريكه؛ وذلك لأن هذين العطاءين جاءا أوطأ من العطاءين الباقيين إذ أن عطاء شركة شوفان يبلغ (65,515) دينار، وعطاء شركة حسن المخزومي (52,359) دينار، وبالتالي فقد أحالت الوزارة المناقصة بعهدة شركة المخزومي وبلغت لجنة المناقصات والمزايدات في هذه الحالة وأوعزت إليها بتبليغ المقاول بموافقة هذه الوزارة على الإحالة والطلب إلى مديرية الري العامة المبادرة إلى عقد المقاوله اللازمة مع حسن المخزومي وفق الأصول المتبعة⁽³⁷⁾.

وعلى أية حال، فقد اكتمل مشروع سد ديالى الثابت بشكل نهائي في أواخر عام 1940، وقد اختير موقعه بعناية في منطقة منصورية الجبل⁽³⁸⁾ بحيث يكفل اعطاء التجهيزات المائية لجميع المزارع والجدول الكائنة على ضفتي النهر، إذ تقرر أن يكون موقع السد في موضع يقع عند صدور الجداول؛ الروز والهارونية وشهربان ومهروت وخريسان، كما تقرر أيضاً اتخاذ تدبير خاص يكفل إدخال جدول الخالص ضمن مجموعة الجداول المشمولة بهذا المشروع وعليه، فقد خضع جدول الخالص للمرة الأولى بنظام فني يقضي بتزويد الجدول بمقادير ثابتة من المياه. يعمل هذا السد على حجز مياه نهر ديالى ورفع مستواها لتسهيل مد تلك الجداول بالمياه الكافية طوال موسم السنة وبالأخص في موسم الصيف، إذ إن هذا السد يرفع مستوى نهر ديالى إلى مترين ونصف المتر من مقدمته⁽³⁹⁾.

بلغ طول سد ديالى الثابت (410م)، وكله من خرسانة الإسمنت تخترقه ثلاثة خطوط من الركائز الحديدية ثبتت جميعها في القعر إلى أعماق المختلفة، أما الارضية فتتألف من الكتل الخرسانية، زنة الواحدة منها (600) كيلوغرام، ويرتفع هذا السد إلى منسوب (66م) فوق مستوى سطح البحر وهو أعلى من السد الذي كان قد أنشئ في عام 1928 بنصف متر، وتحجز المياه عادة خلال موسم الصيف بواسطة هذا السد فتحول كل مياه النهر إلى الجداول المتفرعة من أمامه، أما في موسم الفيضان فتصب

المياه من فوقه وتنساب إلى دجلة ، وتقدر الأراضي التي تعتمد على الجداول التي تزود بالمياه من سد ديالى الثابت بزهاء (700,000) مشارة⁽⁴⁰⁾ يزرع نصفها سنوياً بالمزروعات الشتوية⁽⁴¹⁾.

ومن الجدير بالذكر، تعرض سد ديالى الثابت إلى انهيار بعض أقسامه عقب فيضان عام 1946، إذا ارتفع منسوب المياه في الرابع عشر من آذار من تلك السنة أمام السد إلى (69,10)م، وبلغ تصريف نهر ديالى إلى ما يقارب (3,600)م³اً، مما أدى إلى انهيار الكتل الخرسانية المثبتة في السد، لذا قامت مديرية الري العامة خلال صيف عام 1946، بتعمير القسم المنهار من السد بواسطة تثبيت كتل خرسانية كبيرة بدلاً من الكتل الصغيرة المنهارة وبلغ مجموع ما أنفق على ذلك التعمير (12,100) دينار⁽⁴²⁾.

تكشف تجربة سد ديالى الثابت عن انتقال إدارة المياه في العراق من معالجة المشكلات بصورة آنية إلى محاولة بناء مشاريع أكثر تنظيماً واستدامة. كما أظهرت أن نجاح المشروع ارتبط بتراكم الخبرة والاستفادة من الأخطاء التي كشفتها المراحل الأولى من إنشائه وإعادة إعمارهِ. وكانت التحديات التي واجهها السد عاملاً مهماً في تطوير أساليب التنفيذ والتصميم والتعامل مع طبيعة نهر ديالى وتقلباته. ومن ثم لم تقتصر أهمية السد على وظيفته المائية، بل عكست تجربته تطور التفكير الحكومي في إدارة الموارد المائية وتوظيفها لخدمة التنمية الزراعية. وبذلك أسهمت تجربة سد ديالى في ترسيخ توجه أكثر تنظيماً نحو استثمار المياه بوصفها مورداً أساسياً في بناء الاقتصاد العراقي إبَّان العهد الملكي.

الخاتمة

يتضح من خلال دراسة مشروع سد ديالى الثابت أن إنشائه جاء استجابةً للحاجة المتزايدة إلى تنظيم مياه نهر ديالى ومعالجة المشكلات التي كانت تواجه الأراضي الزراعية في لواء ديالى، ولا سيما عدم انتظام مناسيب المياه وتكرار الفيضانات وتأثيرها في الأراضي وأوضاع الفلاحين. ومن هذا المنطلق بادرت الحكومة العراقية عام 1928، إلى إنشاء السد، ليكون إحدى المحاولات المهمة في مجال تطوير مشاريع الري وتنظيم الموارد المائية في العراق إبَّان العهد الملكي.

وقد أظهرت الدراسة أن المشروع، على الرغم من أهميته، واجه منذ بدايته عدداً من المشكلات الفنية، تمثلت بصورة أساسية في ضعف التصميم ورداءة بعض المواد المستخدمة في الإنشاء، إذ ظهرت التشققات في طبقة التكسية الخرسانية بعد إنجازه بفترة قصيرة. ثم جاء فيضان عام 1935، ليكشف بصورة أوضح عن أوجه الضعف في المشروع، فأدى إلى انجراف السد وتخريبه، الأمر الذي انعكس سلباً على أوضاع الري في لواء ديالى، وأعاد مشكلة توفير المياه وتنظيمها إلى الواجهة.

وأثبتت الدراسة أن الحكومة العراقية لم تقف مكتوفة الأيدي أمام فشل المشروع، بل سعت إلى إعادة إعمارهِ، إلا أن محاولة التعمير التي بدأت عام 1936، لم تحقق النجاح المطلوب بسبب تأخر

وصول المواد الإنشائية وتأخر المقاول في إنجاز الأعمال، فضلاً عن دخول موسم الأمطار وارتفاع مناسيب المياه، مما أدى إلى تضرر أجزاء من المشروع مرة أخرى. وقد دفع ذلك الحكومة إلى تشكيل لجنة فنية عام 1937 للتحقيق في أسباب الفشل، وتوصلت اللجنة إلى ضرورة تغيير التصميم وزيادة سمك طبقة الإكساء الخرسانية، كما قدرت الأضرار التي لحقت بالمشروع ووضعت تصاميم جديدة لإعادة إنشائه.

كما كشفت الدراسة عن اهتمام الحكومة العراقية بالاستفادة من الخبرات الهندسية الأجنبية، إذ استعانت بالمهندسين الاستشاريين البريطانيين لإعداد مخططات منقحة للمشروع، ثم أعيد طرحه للمناقصة وفق التصاميم الجديدة. وقد اتخذت الحكومة في عام 1939 قراراً بتنفيذ المشروع على مرحلتين، وبدأت أعمال المرحلة الأولى بتغيير مجرى النهر وتجفيف قاعه وتنفيذ الأعمال الخرسانية، ثم أحييت المرحلة الثانية إلى شركة حسن المخزومي وشريكه. واكتمل المشروع بصورة نهائية في أواخر عام 1940.

وأثبت السد بعد إعادة إنشائه أهمية كبيرة في تنظيم مياه نهر ديالى، إذ أقيم في موقع اختير بما يضمن إيصال المياه إلى المزارع والجدول الواقعة على ضفتي النهر، وأسهم في رفع مستوى المياه وتزويد الجداول بكميات أكثر انتظاماً، ولا سيما خلال موسم الصيف. وقد شملت منظومة الري المرتبطة به عدداً من الجداول المهمة، مما جعل السد عنصراً أساسياً في تنظيم عملية الري وخدمة مساحات زراعية واسعة.

ومع ذلك، فإن إعادة إنشاء السد لم تؤد إلى حل جميع مشكلاته بصورة نهائية، إذ تعرضت بعض أقسامه للانهدام عقب فيضان عام 1946، مما استدعى قيام مديرية الري العامة بإعادة تعمير القسم المنهار وتثبيت كتل خرسانية كبيرة بدلاً من الكتل التي تعرضت للانهدام. وهذا يؤكد أن المشروع ظل يواجه تحديات هندسية حتى بعد إعادة إنشائه، وأن نجاحه ارتبط باستمرار أعمال الصيانة والتعمير ومواجهة الظروف الطبيعية المتمثلة بالفيضانات.

وبذلك يمكن القول إن مشروع سد ديالى الثابت مثل تجربة مهمة في تطور مشاريع الري الحديثة في العراق إبّان العهد الملكي؛ فقد كشفت تجربته عن أهمية التخطيط الهندسي الدقيق، وجودة المواد، وحسن اختيار أساليب التنفيذ، إلى جانب ضرورة المتابعة والصيانة المستمرة. وعلى الرغم من الإخفاقات التي رافقت مراحل إنشائه وإعادة تعميره، فقد أسهم المشروع في تنظيم مياه نهر ديالى وتحسين عملية إيصال المياه إلى الأراضي الزراعية، وأصبح شاهداً على محاولات الدولة العراقية تطوير إدارة مواردها المائية والاستفادة من الخبرات الهندسية المتاحة آنذاك. وبذلك جاءت تجربة السد لتجمع بين الطموح في

تطوير الريّ وبين التحديات الفنية والإدارية والبيئية التي واجهت مشاريع البنية التحتية في العراق إبّان تلك المرحلة.

الهوامش:

(1) **نهر ديالى:** وهو أحد روافد نهر دجلة ينبع من الأراضي الإيرانية ومن أطراف جبال هورمان ويصب في أيسر نهر دجلة في منطقة التويثة جنوب بغداد مباشرة، وهو من أكبر الأنهار التي تقع داخل حدود لواء ديالى وأطولها، يبلغ طوله (386) كم منها (86) كم داخل إيران، و(300) كم داخل العراق، ويتكون النهر من التقاء نهر سيروان القادم من إيران مع نهر تانجرو الذي ينبع من داخل الأراضي العراقية. شوقي الحمداني، لمحات من تطور الريّ في العراق قديماً وحديثاً، مطبعة السعدون، بغداد، 1984، ص19؛ ماهر ثامر سعيد الندوي، الخصائص الكيميائية لأنهار محافظة ديالى، مجلة الجامعة العراقية، العدد59، ج3، بغداد، 2023، ص149.

(2) جابر خليل إبراهيم وغسان صالح أحمد الحميضة، أنهر ديالى والعظيم والنهران في ريّ سهول ديالى دراسة في الجغرافية التاريخية، مجلة الملوية للدراسات الآثارية والتاريخية، المجلد10، العدد34، جامعة سامراء، 2023، ص55.

(3) صحيفة العراق، العدد 5607، 23 حزيران 1939.

(4) سمي بالثابت وذلك لأنه كانت تبني سدود وقتية في كل موسم فيضان.

(5) صحيفة النهضة، العدد 257، 20 تشرين الثاني 1928.

(6) احمد سوسة، تطور الريّ في العراق، مطبعة المعارف، بغداد، 1946، ص142.

(7) **حميد الحسن (1876-1956):** شيخ عشيرة بنو تميم في لواء ديالى، ولد في بلدروز عام 1876، وحارب الإنجليز على رأس عشيرته إلى جانب الأتراك في الحرب العالمية الأولى، واشترك بثورة العشرين، وأصبح عضواً في مجلس النواب في الدورة آب عام 1935، ودورة شباط 1937. توفي في الرابع من نيسان 1956. مير بصري، أعلام الوطنية والقومية العربية، ط1، دار الحكمة، لندن، 1999، ص319؛ مؤيد الوندوي، شخصيات عراقية في وثائق بريطانية (1919-1920)، ط1، دار الوضاح للطباعة والنشر، عمان، 2018، ص230.

(8) **محمد امين زكي (1880-1948):** سياسي وعسكري عراقي، ولد في السليمانية في عام 1880، ودرس في المدرسة الرشدية العسكرية، وأكمل دراست في المدرسة الحربية في إسطنبول وتخرج منها في عام 1902، وانضم بعد ذلك إلى الجيش السادس المرابط في بغداد، وشارك في الحرب العالمية الأولى إلى جانب القوات العثمانية، وبعد قيام الحكم الوطني في العراق عام 1921، شغل محمد أمين زكي مناصب إدارية ووزارية عدة لعل من أهمها؛ أمر للمدرسة العسكرية الملكية العراقية في عام 1925، كما وشغل منصب وزيراً للمعارف عام (1927-1928)، وزيراً للدفاع في عام 1929، وتناوب على حقيبة وزارة الاقتصاد لمرات عدة إبّان السنوات (1929-1936)، كما وشغل منصب وزارة الأشغال والمواصلات عام (1940-1942). ولدى محمد أمين زكي العديد من المؤلفات منها يخلص القضية الكردية ومنها ما يختص بتاريخ العراق في العهد العثماني. توفي في السليمانية في 10 تموز 1948. جواد كاظم البيضان، التاريخ والمؤرخون الكرد، دار البصائر للطباعة والنشر، بيروت، 2012، ص198-203؛ حسن لطيف الزبيدي، موسوعة السياسة العراقية، شركة العارف، ط2، بيروت، 2013، ص536. وللمزيد من التفاصيل؛

انظر: دارا جمال غفور، محمد أمين ذكي ودوره السياسي والإداري في العراق (1924-1948)، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد التاريخ العربي والتراث العلمي، جامعة الدول العربية، 2004.

(⁹) علماً أن لنهر ديوالي ستة جداول هي؛ الخالص، الروز، خريسان، كنعان (مهروت)، الهارونية، والمقدادية (شهربان).
(¹⁰) م.م.ن، الاجتماع الاعتيادي لسنة 1935، الجلسة الحادية والعشرون، المنعقدة في تاريخ 16 كانون الثاني 1936، ص296.

(¹¹) د.ك.و، الوحدة الوثائقية، ملفات البلاط الملكي، تسلسل الملف 311/2005، سد ديوالي الثابت، كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات إلى مجلس الوزراء بتاريخ 25 نيسان 1937، رقم الوثيقة 2، ص3؛ صحيفة البلاد، العدد 611، 3 تموز 1936.

(¹²) د.ك.و، الوحدة الوثائقية، ملفات البلاط الملكي، تسلسل الملف 311/2005، سد ديوالي الثابت، كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات إلى مجلس الوزراء بتاريخ 25 نيسان 1937، رقم الوثيقة 2، ص3.

(¹³) **عبد الأمير الأزري (1899-1977):** سياسي عراقي، عبد الأمير الأزري ابن الشاعر المعروف عبد الحسين الأزري، ولد في الكاظمية عام 1906، درس الابتدائية والثانوية في بغداد، وأكمل دراسته في الجامعة الأمريكية في بيروت ثم درس هندسة الري في جامعات تكساس وكاليفورنيا ونال الشهادة في عام 1928، عاد من الولايات المتحدة الأمريكية وعين نائب مهندس الري العام في عام 1929، فمهندساً عام 1932، فسكرتيراً فنياً في ديوان وزارة الاقتصاد والمواصلات في عام 1934، ثم أعيد مهندس الري في 1935، كما وعين معاون مدير الري (1936-1941). فضلاً عن ذلك، فقد تسلم حقيبة وزارة المواصلات والأشغال لمرتين الأولى في الرابع من حزيران 1944، والثانية (1944-1946)، كما وتسلم وزارة التموين في عام 1944. فضلاً عن ذلك، فقد شغل مناصب عدة أخرى لعل من أهمها؛ مدير الري العام في أيار 1946، وسفير العراق في طهران (1956-1958) وعاش بعد انقلاب الرابع عشر من تموز 1958، منتقلاً بين بيروت ولندن. توفي في لندن في الثاني عشر من أيار 1977. مؤيد الوندائي، شخصيات عراقية في وثائق بريطانية (1935-1958)، دار الوضاح للطباعة والنشر، عمان، 2017، ص133؛ مير البصري، أعلام السياسة في العراق الحديث، ج2، دار الحكمة، لندن، 2005، ص121.

(¹⁴) **خليل كنا (1910-1995):** سياسي عراقي، ولد خليل إسماعيل كنا البياتي في الفلوجة عام 1910، ودرس الابتدائية في مدرسة التقيض في بغداد وأكمل دراسته الثانوية في الجامعة الأمريكية في بيروت، ثم دخل كلية الحقوق في بغداد وتخرج فيها عام 1932، تسلم مناصب إدارية عدة. منها؛ مشاور قانوني في وزارة الاقتصاد والمواصلات (1936-1940)، ومدير عام لشركة كهرباء تنوير بغداد عام 1941، كما تولى منصب وزير المعارف في خمس حكومات (1951-1957). اتهم بالطائفية وحوكم أمام محكمة الشعب، وأصدرت المحكمة بحقه عشرة أحكام جمعت بين الأشغال الشاقة والأشغال المؤبدة والمؤقتة. فضلاً عن حرمانه من عضوية مجالس الأمانة والإدارة والتوظيف، ومن الانتماء إلى الأحزاب وممارسة الصحافة. توفي في بغداد في السابع عشر من تموز 1995. حسن لطيف الزبيدي، المصدر السابق، ص254. **وللمزيد من التفاصيل؛ انظر:** عارف شاكر محمود الأحبابي، خليل كنا ودوره وسياسي في العراق حتى عام 1995، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد التاريخ العربي والتراث العلمي، بغداد، 1999.

(¹⁵) **فخري جميل الفخري (1908-1995):** سياسي عراقي، ولد في الموصل عام 1908، ودرس فيها وأكمل دراسته في جامعة برمنجهام البريطانية وحصل على البكالوريوس في الهندسة المدنية عام 1932، وبعد عودته إلى العراق

عين في مديرية الأشغال العامة، وفي الثالث عشر من كانون الأول 1947، عين مديراً عاماً لدائرة الأشغال العامة، واستوزر لأول مرة في وزارة أرشد العمري في التاسع والعشرين من نيسان 1954، وزيراً للمواصلات، وبعد استقالة الوزارة عين أميناً للعاصمة بغداد في التاسع عشر من حزيران 1954، واستمر في منصبه إلى الرابع عشر من تموز 1958، إذ أعتقل لمدة قصيرة واعتزل العمل السياسي وانخرط في العمل التجاري حتى وفاته عام 1995. حسن لطيف الزبيدي، المصدر السابق، ص454.

(16) د.ك.و، الوحدة الوثائقية، ملفات البلاط الملكي، تسلسل الملف 311/2005، سد ديالى الثابت، محضر اللجنة المشكلة في ديوان وزارة الاقتصاد والمواصلات في 6 شباط 1937، رقم الوثيقة 3، ص8.

(17) د.ك.و، الوحدة الوثائقية، ملفات البلاط الملكي، تسلسل الملف 311/2005، سد ديالى الثابت، محضر اللجنة المشكلة في ديوان وزارة الاقتصاد والمواصلات في 6 شباط 1937، رقم الوثيقة 3، ص8.

(18) اضطرابات عمالية وقعت على أثر الأزمة الاقتصادية العالمية لعام 1929، وقد بدأت تلك الاضرابات منذ عام 1932. عبد الفتاح أبو عليّة وإسماعيل أحمد ياغي، تاريخ أوروبا الحديث والمعاصر، ط3، دار الميرخ للطباعة والنشر، الرياض، 1993، ص393.

(19) د.ك.و، الوحدة الوثائقية، ملفات البلاط الملكي، تسلسل الملف 311/2005، سد ديالى الثابت، ترجمة تقرير المستر ريتشارد المعنون إلى وزارة الاقتصاد والمواصلات بتاريخ 11 شباط 1937، رقم الوثيقة 3، ص4.

(20) د.ك.و، الوحدة الوثائقية، ملفات البلاط الملكي، تسلسل الملف 311/2005، سد ديالى الثابت، تقرير عن الخسارة التي الحقت بسد ديالى الثابت بتاريخ 20 شباط 1937، رقم الوثيقة 3، ص7.

(21) د.ك.و، الوحدة الوثائقية، ملفات البلاط الملكي، تسلسل الملف 311/2005، سد ديالى الثابت، كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات إلى سكرتارية مجلس الوزراء بتاريخ 31 آذار 1938، رقم الوثيقة 9، ص14.

(22) د.ك.و، الوحدة الوثائقية، ملفات البلاط الملكي، تسلسل الملف 311/2005، سد ديالى الثابت، كتاب وزارة المالية إلى سكرتارية مجلس الوزراء بتاريخ 6 نيسان في 1938، رقم الوثيقة 10، ص15.

(23) علماً إن الشركات الأخرى التي عرضت عطاءها لمشروع سد ديالى الثابت؛ هي شركة بلفور وبيتي البريطانية وشركة هولراي إخوان البريطانية.

(24) د.ك.و، الوحدة الوثائقية، ملفات البلاط الملكي، تسلسل الملف 311/2005، سد ديالى الثابت، كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات إلى سكرتارية مجلس الوزراء بتاريخ شباط 1939، رقم الوثيقة 10، ص17.

(25) هي العملية التنافسية التي تطرحها الجهات الحكومية أو الشركات الخاصة لتنفيذ المشروع، ومن خلالها يتم دعوة المقاولين لتقديم عروضهم الفنية والمالية ليتم اختيار الأنسب.

(26) د.ك.و، الوحدة الوثائقية، ملفات البلاط الملكي، تسلسل الملف 311/2005، سد ديالى الثابت، تقرير وزارة الاقتصاد والمواصلات إلى سكرتارية مجلس الوزراء بتاريخ شباط 1939، رقم الوثيقة 12، ص18.

(27) د.ك.و، الوحدة الوثائقية، ملفات البلاط الملكي، تسلسل الملف 311/2005، سد ديالى الثابت، تقرير وزارة الاقتصاد والمواصلات إلى سكرتارية مجلس الوزراء بتاريخ شباط 1939، رقم الوثيقة 10، ص17.

(28) جاء في كتاب الفصلية العراقية في دمشق إنه يقال بأن الشركة صرفت من رأسمالها (50,000) باوند إنجليزي ولا تعرف الجهة التي أنفق عليها هذا المبلغ؛ لأن منذ تأسيسها لم تنشر ميزانية سنوية تبين رأسمالها والأرباح والخسائر

التي ربحتها أو فقدتها من أعمالها التجارية، اما القنصلية العراقية في بيروت فقد أفادت بأن سير أعمال الشركة في لبنان مرضي وسمعتها المالية جيدة ولكن القنصلية أشارت بأن رئيس الشركة المدعو خليل معتول والذي يملك قسماً مهماً من حصص الشركة هو من الأشخاص الممنوعين من الدخول إلى العراق منذ شهر آذار 1935، لأسباب لم تصرح بها تلك الوثيقة. فضلاً عن ذلك، فقد أشارت القنصليتين بأن الشركة تأسست لغرض احتكار التبناك إلا أن نظامه الداخلي ينص على قيامها بكافة المعاملات التجارية والمالية والصناعية من منقولة وغير منقولة في لبنان وسوريا وإيران وجميع البلدان الأخرى. د.ك.و، الوحدة الوثائقية، ملفات البلاط الملكي، تسلسل الملف 311/2005، سد ديالى الثابت، تقرير وزارة الاقتصاد والمواصلات إلى سكرتارية مجلس الوزراء بتاريخ شباط 1939، رقم الوثيقة 12، ص 18.

(29) رستم حيدر (1898 - 1940): سياسي عراقي من أصول لبنانية، ولد في بعلبك في لبنان عام 1898، ودرس في دمشق ثم التحق بالمدرسة الشاهانية في إسطنبول وتخرج فيها عام 1909، وهو أحد مؤسسي جمعية الفتاة وبالتعاون مع زملائه عوني عبد الهادي وأحمد قدري، أكمل دراسته في جامعة السوربون، عين مدير المدرسة العربية السلطانية في دمشق عام 1913، والتحق بالجيش العثماني بوصفه ضابط احتياط أثناء الحرب العالمية الأولى، وبعد ذلك التحق بجيش فيصل بن الحسين، وبعد تأسيس الدولة العراقية جاء به الملك فيصل الأول بوصفه أحد العناصر السياسية الكفوة وعينه رئيساً للديوان الملكي وبقي في ذلك المنصب لمدة تسعة سنوات، تسلم بعدها مناصب عدة. منها؛ عضواً في مجلس الأعيان، كما تسلم منصب وزارة المالية لمرتين، وأثناء انقلاب بكر صدقي عام 1936، هرب إلى لبنان، عاد بعد ذلك إلى بغداد مرة أخرى وتعرض لمحاولة اغتيال في الثامن عشر من كانون الثاني عام 1940، بعد أن أقدم الشرطي حسين فوزي توفيق على إطلاق النار عليه في مكتبه بوزارة المالية فأصابه بجروح خطيرة نقل على أثرها إلى المستشفى، إذ فارق الحياة بعد أربعة أيام. حسن لطيف الزبيدي، المصدر السابق، ص 277. وللمزيد من التفاصيل؛ انظر: مذكرات رستم حيدر، الدار العربية للموسوعات، ط 1، بيروت، 1988.

(30) د.ك.و، الوحدة الوثائقية، ملفات البلاط الملكي، تسلسل الملف 311/2005، سد ديالى الثابت، كتاب وزارة المالية إلى سكرتارية مجلس الوزراء بتاريخ 5 آذار 1939، رقم الوثيقة 13، ص 19.

(31) شركة برسو - ليبانو - سريان، عطاءها (23,869) دينار، شركة بلفور وبيتي، عطاءها (18,771) دينار، وشركة حسن مخزومي، عطاءها (18,179) دينار، شركة شوفان وشريكه، عطاءها (17,685) دينار.

(32) د.ك.و، الوحدة الوثائقية، ملفات البلاط الملكي، تسلسل الملف 311/2005، سد ديالى الثابت، كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات إلى سكرتارية مجلس الوزراء بتاريخ 19 حزيران 1939، رقم الوثيقة 15، ص 21.

(33) د.ك.و، الوحدة الوثائقية، ملفات البلاط الملكي، تسلسل الملف 311/2005، سد ديالى الثابت، كتاب المسيو شوفان وشريكه إلى وزارة الاقتصاد والمواصلات بتاريخ 18 حزيران 1939، رقم الوثيقة 17، ص 24.

(34) د.ك.و، الوحدة الوثائقية، ملفات البلاط الملكي، تسلسل الملف 311/2005، سد ديالى الثابت، كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات إلى سكرتارية مجلس الوزراء بتاريخ 19 حزيران 1939، رقم الوثيقة 15، ص 21.

(35) د.ك.و، الوحدة الوثائقية، ملفات البلاط الملكي، تسلسل الملف 311/2005، سد ديالى الثابت، قرارات جلسة مجلس الوزراء المنعقدة في 20 حزيران 1939، رقم الوثيقة 14، ص 20؛ صحيفة العراق، العدد 5634، 25 تموز 1939.

(36) صحيفة العراق، العدد 5607، 23 حزيران 1939.

- (37) د.ك.و، الوحدة الوثائقية، ملفات البلاط الملكي، تسلسل الملف 311/2005، سد ديالى الثابت، كتاب وزارة الاقتصاد والمواصلات إلى سكرتارية مجلس الوزراء بتاريخ 10 نيسان 1940، رقم الوثيقة 19، ص 26.
- (38) منصورية الجبل: مدينة في لواء ديالى تقع على بعد (52) كم عن بعقوبة، وتبدأ عندها سلسلة جبال حميرين. بشير يوسف فرنسيس، موسوعة المدن والمواقع في العراق، ج 2، ط 1، إصدارات أي-كتب، لندن، 2017، ص 1015.
- (39) سعيد عبود السامرائي، موارد العراق الاقتصادية مسح شامل للموارد الزراعية والمائية والحيوانية والمعدنية والبشرية وأساليب تنميتها وتطويرها، ط 1، مطبعة القضاء، النجف، 1975، ص 55؛ صحيفة العراق، العدد 5607، 23 حزيران 1939.
- (40) المشاركة: او الدونم تساوي (2500) م². دليل المملكة الرسمي لعام 1936، المصدر السابق، ص 38.
- (41) أحمد سوسة، تطور الريّ في العراق، ص 142.
- (42) وزارة الريّ، تسلسل الملف 33، تقرير عن أعمال مديرية الريّ العامة (1946-1949)، صيانة منشآت الريّ، تعمير سد ديالى الثابت، بغداد، 1949، ص 1.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الوثائق غير المنشورة المحفوظة في دار الكتب والوثائق العراقية

أ: ملفات البلاط الملكي

د.ك.و، الوحدة الوثائقية، ملفات البلاط الملكي، تسلسل الملف 311/2005، سد ديالى الثابت (1937-1940).

ب: ملفات وزارة الريّ

وزارة الريّ، تسلسل الملف 33، تقرير عن أعمال مديرية الريّ العامة (1946-1949).

ثانياً: الوثائق المنشورة

م.م.ن، الاجتماع الاعتيادي لسنة 1935، الجلسة الحادية والعشرون، المنعقدة في تاريخ 16 كانون الثاني 1936.

الرسائل والاطاريح

- 1- دارا جمال غفور، محمد أمين ذكي ودوره السياسي والإداري في العراق (1924-1948)، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد التاريخ العربي والتراث العلمي، جامعة الدول العربية، 2004.
- 2- عارف شاکر محمود الأحبابي، خليل كنا ودور وسياسي في العراق حتى عام 1995، رسالة ماجستير غير منشورة، معهد التاريخ العربي والتراث العلمي، بغداد، 1999.

الكتب

- 1- احمد سوسة، تطور الريّ في العراق، مطبعة المعارف، بغداد، 1946.
- 2- جواد كاظم البيضاني، التاريخ والمؤرخون الكرد، دار البصائر للطباعة والنشر، بيروت، 2012.
- 3- سعيد عبود السامرائي، موارد العراق الاقتصادية مسح شامل للموارد الزراعية والمائية والحيوانية والمعدنية والبشرية وأساليب تنميتها وتطويرها، ط1، مطبعة القضاء، النجف، 1975.
- 4- شوقي الحمداني، لمحات من تطور الريّ في العراق قديماً وحديثاً، مطبعة السعدون، بغداد، 1984.
- 5- عبد الفتاح أبو عليّة وإسماعيل أحمد ياغي، تاريخ أوروبا الحديث والمعاصر، ط3، دار الميرخ للطباعة والنشر، الرياض، 1993.
- 6- مؤيد الوندائي، شخصيات عراقية في وثائق بريطانية (1919-1920)، ط1، دار الوضاح للطباعة والنشر، عمان، 2018.
- 7- _____، شخصيات عراقية في وثائق بريطانية (1935-1958)، دار الوضاح للطباعة والنشر، عمان، 2017.
- 8- مير بصري، أعلام الوطنية والقومية العربية، ط1، دار الحكمة، لندن، 1999.
- 9- _____، أعلام السياسة في العراق الحديث، ج2، دار الحكمة، لندن، 2005.

البحوث والدراسات

- 1- جابر خليل إبراهيم وغسان صالح أحمد الحميضة، أنهر ديالى والعظيم والنهران في ري سهول ديالى دراسة في الجغرافية التاريخية، مجلة الملوية للدراسات الآثارية والتاريخية، المجلد10، العدد34، جامعة سامراء، 2023.
- 2- ماهر ثامر سعيد الندائي، الخصائص الكيميائية لأنهار محافظة ديالى، مجلة الجامعة العراقية، العدد59، ج3، بغداد، 2023.

الصحف والدوريات

- 1- اعداد صحيفة البلاد: العدد (611).
- 2- اعداد صحيفة العراق: العدد (5607)- العدد (5634).
- 3- اعداد صحيفة النهضة: العدد (257)

الموسوعات والمعاجم

- 1- بشير يوسف فرنسيس، موسوعة المدن والمواقع في العراق، ج2، ط1، إصدارات أي-كتب، لندن، 2017.
- 2- حسن لطيف الزبيدي، موسوعة السياسة العراقية، شركة العارف، ط2، بيروت، 2013.