

Conference Paper

Fallujah Pontoon Bridge: A Study of the Toll Tax Regulation 1921-1926

جسر الفلوجة العائم: دراسة في التنظيم الضريبي
لرسم العبور ١٩٢٦-١٩٢١

Prof. Qasim K. Alassi Al-Jumaily, PhD¹ and Ferdus Abdul Rahman Karim, PhD²

د. قاسم خلف العاصي الجميلي^١ وأ.م.د. فردوس عبد الرحمن كريم^٢

¹Ex-professor of Middle East Studies Fairfield University and New York Connecticut, The United States

² History Dept. Al-Mustansiriya University University Baghdad- Iraq

جامعة فيرفيلد ونيويورك- الولايات المتحدة
كلية الآداب-الجامعة المستنصرية

Corresponding Author:

Prof. Qasim K. Alassi Al-Jumaily,

PhD

qassimjumaily@gmail.com

Received: 12 April 2020

Accepted: 21 May 2020

Published: 14 June 2020

Publishing services provided by
Knowledge E

© Prof. Qasim K. Alassi

Al-Jumaily, PhD and Ferdus

Abdul Rahman Karim, PhD. This

article is distributed under the

terms of the [Creative Commons](#)

[Attribution License](#), which

permits unrestricted use and

redistribution provided that the

original author and source are

credited.

Selection and Peer-review under

the responsibility of the AICHS

Conference Committee.

Abstract

Fallujah pontoon bridges were not merely crossings installed to join the west and east banks of the Euphrates River, they also represented a vital link in the land transport network that connected Iraq to the outside world in the eastern Mediterranean and beyond.

With the growth of Fallujah's economic role on the international commercial map in the late 15th and early 16th centuries, the pontoon bridges gained a huge commercial and military significance (demonstrated by the Ottomans' repeated attempts to install such pontoon bridges along the Euphrates banks near Fallujah). The local authorities in Iraq regulated the toll tax imposed on crossing bridges and using ferries in Fallujah. However, toll tax regulation was considerably developed under the Hashemite monarchy. This is the key focus of this paper, which evaluates the development of the toll tax regulations, investigating unpublished official documents produced during the Hashemite monarchy.

الملخص

لم تكن جسور الفلوجة العائمة في فترات العهد العثماني، والاحتلال البريطاني، والعهد الملكي، مجرد معابر كحال نظيراتها التي نُصبت على ضفاف نهري دجلة والفرات في العديد من مدن العراق. بل كانت همزة وصل حيوية تربط العراق بالعالم الخارجي في شرقي البحر المتوسط وما وراءه.

ومنذ تميّز دور الفلوجة الاقتصادي على خارطة الملاحة التجارية الدولية في أواخر القرن الخامس عشر ومطلع القرن السادس عشر، احتلت جسورها العائمة أهمية قصوى من الناحيتين التجارية والعسكرية. فلقد حرص العثمانيون على نحو دائم على تنصيب مثل هذه الجسور، بنوعها العسكري والتجاري النظامي، لقرون طويلة.

OPEN ACCESS

لكن مع نهاية القرن التاسع عشر ودورة القرن العشرين، سعت السلطات العثمانية لتنظيم سياسات العبور الضريبية لتلك الجسور. وقد طرأ تطور كبير على التنظيم الضريبي لرسم العبور اثناء فترة العهد الملكي، وهو موضوع الدراسة المقترح لهذه الورقة البحثية.

تتحرى الورقة البحثية المقترحة في جزئها الاول عرضا تاريخيا موجزا لنشأة الجسور العائمة في الفلوجة وتنظيم رسوم العبور اثناء العهد العثماني. كما تتناول الورقة البحثية في جزئها الثاني دراسة مركزية للتنظيم الضريبي للعبور اثناء العهد الملكي ١٩٢١-١٩٢٦. يناقش هذا الجزء شروط الالتزام للجسر وأهلية الملتزم؛ والرسوم المفروضة على العبور وتصنيفاتها؛ وأخيرا المشاكل ذات الصلة بتنظيم وشروط الالتزام وتداعياتها على التحصيل الضريبي لرسم العبور وجدواه الاقتصادية.

وبغية استكمال متطلبات البحث، تعتمد الدراسة على حزمة متنوعة من وثائق الارشيف العراقي للوزارات والمؤسسات ذات الصلة بالجسور وادارتها. ولن تُحرم الدراسة المعنية من الفرصة التي توفرها المصادر الاولية لرفدها بمعلومات تُسهم الى حد معين في تطويرها والاحاطة بالعديد من اشكالياتها..

Keywords: Fallujah, Modern History, Pontoon bridges, Toll tax regulation.

الكلمات المفتاحية: الفلوجة، تاريخ حديث، جسور عائمة، تنظيم ضريبي

المقدمة:

تاريخيا اقترن تنصيب الجسور العائمة على نهر الفرات في الفلوجة بمدى ازدهار خط التجارة الدولية المار عبر النهر. فقد كان هذا الخط يبدأ من المناطق السورية المطلة على ساحل البحر المتوسط، ثم يتوقف في الفلوجة ليتحول إلى خط بري محطته الرئيسية العاصمة العراقية بغداد، حيث يمضي من هناك باتجاهات مختلفة. ويُعزى هذا الازدهار، في الواقع، إلى الثورة الصناعية في أوروبا، وحاجة الاقطار الأوربية للأسواق لتصريف منتجاتها، والحصول على المواد الخام، والهيمنة على الممرات الاستراتيجية.

ففي عهد الملكة البريطانية اليزابيث الاولى (١٥٣٣-١٦٠٣) توافد العديد من التجار الانكليز في رحلات تجارية إلى بلاد الشرق ليسلكوا الطريق النهري للفرات بدأ من سواحل البحر المتوسط في سوريا وانتهاء بالفلوجة^(١). ومع إنه كان هناك اعتقاد سائد لدى بعض المؤرخين في أن تطور الدور التجاري للفلوجة في العصر الحديث يعود للقرن السادس عشر، لكنّ نضا في كتاب صادر في لندن في عام ١٨٥٧ يوضح بجلاء إن الفلوجة لها دور واسع ومميز على الخارطة التجارية الدولية منذ القرن الخامس عشر، اي حتى قبل أن يصبح العراق تحت السيادة العثمانية. فخلال هذا القرن كان على ما يبدو تقليدا أن يحمل التجار بضائعهم إلى بيره جك^(٢) في حلب آنذاك،

الآن في تركيا، لكي يؤجروا وسائط نقل نهري تأخذهم إلى أسفل الفرات. وفي تلك الاثناء كان التجار يبقون في بيره جك لغاية أن يتجمع لديهم اسطول صغير من المراكب ثم يشرعوا بعد ذلك برحلة نهريّة إلى الفلوجة^(٣). ومنذ مطلع القرن السادس عشر فصاعدا تدفق التجار والبضائع على الفلوجة التي كانت يومذاك مجرد قرية صغيرة. وفي هذا الصدد لاحظ أحد المستكشفين البريطانيين اثناء تواجده في بيره جك في النصف الاول من القرن التاسع عشر، إنّ هناك العشرات من العبارات والقوارب وكذلك القوافل التي قُدِّر جمالها بنحو خمسة الاف قد تكدست في هذه المدينة بانتظار مغادرتها الى مناطق الفرات الاعلى ومن ثم الفلوجة^(٤). لذا لا غرابة إن وصفت الفلوجة في عام ١٨١٨ بأنها "ميناء بغداد الحالي"^(٥). ولقد ترتب على النمو المُطرد لحركة التجارة العالمية المارة بالفلوجة، ان ظهرت الحاجة الماسة لتنصيب جسور تربط ضفتيها على الفرات. وفي الواقع إنّ الجسور التي نصّبتها الدولة العثمانية على الانهار الكبيرة في المدن العراقية، عُدّت دائما جسور قوارب عائمة تُستخدم للأغراض العسكرية والتجارية معا.

أما عن آلية تصميم وتنصيب الجسور العائمة في المدن العراقية في العهد العثماني، ومنها جسر الفلوجة، فإنّها كانت تتماثل تقريبا في الخطوط العامة. شُيّدت الجسور من قوارب تُثبت الواحدة إلى جنب الأخرى، ثم تُرصّف عليها ألواح خشب مطلية بالقار، ثم يجري تأمين الواحد منها للآخر بواسطة مواد رابطة. ويتم الامساك بعموم الجسر موقعا من خلال كابلات متينة تُربط بشكل راسخ بضفتي النهر، فيما يتم وضع المراسي للجسر عند مجرى النهر. عموما، فإن أغلب الجسور النظامية العائمة قد صُممت بطريقة ينفّث من خلالها مقطعها الاوسط، الذي يضم بعضا من القوارب، ليسمح بمرور المراكب البخارية وبعض المراكب المحلية الكبيرة والصغيرة. وعمليا فإنّ كل الجسور العائمة التي نُصّبت على نهري دجلة والفرات اثناء العهد العثماني في مدن عراقية عدة بينها الفلوجة، قد اعتمدت آلية التصميم والتنصيب آنفة الذكر^(٦).

وقد لوحظ إنّ أغلب هذه الجسور التي تعود إلى المرحلة العثمانية كانت تناسب فقط النقل على ظهور الحيوانات وليس العجلات المدولة^(٧). على أي حال، فإنّه بحسب دراسة استخباراتية أعدتها هيئة الاركان العامة في الهند في عام ١٩١٥ عن الطرق في بلاد شبه الجزيرة العربية، فإنّ جسر الفلوجة العائم، القائم على موقع من النهر بعرض ١٢٠ ياردة، كان يتكون من ١٧ قاربا، فيما وضعت اثنتين أو ثلاثة قوارب جانبا كاحتياط لحالات الطوارئ^(٨).

وبخلاف الجسور الحديدية والاسمنتية الحديثة التي من مواصفاتها المميزة المتانة والقوة ومقاومة عوامل الطبيعة لفترة طويلة، فإنّ جسور القوارب العائمة التي نُصّبت على نهر الفرات في الفلوجة كانت تتطلب أحيانا اصلاحا متواصلا وأحيانا أخرى استبدالها تاما، لأنّ الفيضانات السنوية كانت تحطم أجزاء منها أو تجرفها كليا. ولذلك نحن ليس لدينا، في الواقع، تاريخ واحد ثابت لتأسيس الجسور العائمة، بل لدينا تواريخ متنوعة لجسور متعددة. فعلى سبيل المثال لا الحصر، أقام العثمانيون جسرا عائما لأغراض عسكرية عند الفلوجة في عام

١٦٢٦^(٩). وفي عام ١٧٨٦، أثناء العهد المملوكي، كان هنالك عمليات عسكرية ضد مناوئين للسلطة. وقد اتخذت تلك العمليات الفلوجة قاعدة عسكرية لها. وقد تطلب الأمر إقامة جسر عند الفلوجة لعبور القطعات العسكرية إلى الضفة الأخرى للفرات^(١٠). وفي رحلته التي قام بها في عام ١٨٢٢، أشار (محمد بن السيد أحمد الحسيني) المعروف بـ(المنشئ البغدادي) إلى وجود جسر قوارب في الفلوجة في العام المذكور^(١١). وفي قاموس جغرافي بريطاني صادر عام ١٨٥٦ ترد إشارة إلى قلعة الفلوجة، العائدة لباشوية بغداد والواقعة على الفرات، ويتم العبور إليها بجسر قوارب^(١٢). وخلافا لما هو متداول اليوم في مواقع التواصل الاجتماعي بأن آخر جسر قوارب في الفلوجة في العهد العثماني قد أنشأ في عام ١٨٨٥، فإن هنالك معلومة تاريخية موثقة تبين بأن انشاء هذا الجسر قد بدأ في عام ١٣٠٣ هجرية، وأن العمل به اكتمل في السنة ذاتها، وتحديدًا بتاريخ ٢٧ جمادى الآخرة ١٣٠٣ (الموافق ١ نيسان ١٨٨٦)^(١٣).

وعلى غرار الاجور والرسوم التي كانت تُجبي عن استخدام الجسور العائمة والعبّارات التي توزعت جغرافيا في الممتلكات الخاضعة للحكم العثماني، كانت هناك أيضا أجور تُستوفى عن عبور الاشخاص والحيوانات ووسائل النقل والبضائع من خلال جسر الفلوجة الذي ربط المدينة بالضفة الاخرى للفرات، أو استخدام العبّارات والقوارب للوصول إلى ضفتي النهر. فعلى سبيل المثال، دفع رحالة بريطاني في ربيع عام ١٨٩٠ مبلغ مجيدي عثماني واحد^(١٤) ونصف مجيدي عثماني آخر كبخشيش، عن عبور التختروان^(١٥) الذي يقله، وثلاثة من المساعدين، وستة بغال، وحمار واحد، من ضفة الفرات المقابلة للفلوجة إلى الضفة الأخرى^(١٦).

التنظيم الضريبي للجسر في العهد الملكي ١٩٢١-١٩٢٦

بلغ التنظيم الاداري والضريبي للجسر العائم في الفلوجة ذروة تطوره أثناء فترة العهد الملكي. فمنذ عام ١٩٢١ تولت وزارة الداخلية وامتصافية لواء الدليم وبلدية الفلوجة مسؤولية الجسر والاشراف عليه. وأول متطلب لذلك التنظيم كان التحديد القانوني لأهلية الملتزم وشروط التزام الجسر. فموجب وثيقة المزايدة للجسر التي اصدرتها بلدية الفلوجة، فإن المزايدة قد تحددت في المدة بين ٢٠ تشرين الثاني و٥ كانون الاول ١٩٢١. ولكي يكون الملتزم مؤهلا لرسو المزايدة عليه، كان يتطلب فيه بعض المواصفات، وأبرزها أن يكون من اصحاب الثروة والاملاك، وأن يقدم كفيلا له يضمه بمبلغ ٥ الاف روبية. ويُفهم من فقرات وثيقة الالتزام إن الامانة والوفاء بالالتزامات كانت أحد أبرز المؤهلات المطلوبة في الملتزم. فمثلا، كان عليه أن يدفع اقساط بدل الالتزام إلى بلدية الفلوجة بشكل منتظم، وأن لا يُؤخر الدفع، ولو ليوم واحد، وإلا تُستوفى منه غرامة. كما بينت شروط المزايدة بأنه لن يُسمح للملتزم، إلا إذا قبلت الحكومة بأعداره، بتقليل بدل الالتزام.

نصت شروط المزايدة أيضا على أن تكون إدارة الملتزم للجسر غاية في الكفاءة والسلامة والمسؤولية. لذا كان لزاما عليه تعيين اشخاص مؤهلين لإدارة شؤون الجسر وحراسته. كما كان على الملتزم أن يعين، بعد مصادقة بلدية الفلوجة، سبعة اشخاص ممن لديهم خبرة في إدارة الجسر، وأن يدفع لهم الرواتب. كذلك توجب عليه أن يعين حراسا لحراسة الجسر ليل نهار. وترتب أيضا على الملتزم أن يعين اشخاصا لصيانة الجسر ومعالجة أي نقص أو أضرار أو قطع في سلاسل الدعامات أو القوارب (الجساريات)، فيما يجب أن يتوفر لدى أحدهم المام تام بتفكيك الجسر وربطه. كما وعلى الملتزم أن يقدم تقريرا للبلدية إذا ما انخفض مستوى النهر أو زاد بالطريقة التي قد تلحق الضرر بالقوارب. وكان مطلوبا من الملتزم أيضا الإبلاغ عن أي مركب بخاري أو شختر يصطدم بالجسر، وأن يحول، ولو حتى من قبيل المصادفة، دون عبور سيارتين في آن واحد من ضفتي الفرات. وإذا ما تطلب الجسر التصليح، فعلى الملتزم أن يصرف من بدل إلتزامه لغاية مائة روبية. أما ما يزيد عن هذا المبلغ فيتم صرفه من بلدية الفلوجة. أما فيما يتعلق برسوم العبور، فقد نصت شروط الإلتزام على إن رسوما يتوجب استيفائها عن " كل شيء يمر من فوق الجسر". فضلا عن أن رسوما يجب أن تُستحصل من المراكب والشخاتير^(١٧) التي يتم قطع الجسر من أجل مرورها^(١٨).

وفي ملحق لوثيقة المزايدة، عرضت بلدية الفلوجة جدولين تنظيميين لبدل الرسوم التي ينبغي استيفائها عن عبور الجسر العائم في المدينة. وجميع هذه الرسوم قد تطلب استيفائها بالعملات الهندية المستخدمة في العراق آنذاك، وهي: الروبية (كانت تعادل ١٦ عانة)، والعانة (تعادل ١٢ باي)، والباي هو من أجزاء العانة^(١٩). ويلاحظ على الجدول إن الرسوم توزعت على أربعة تصنيفات فئوية رئيسية: (الفئة الاولى) - اشتملت على الحيوانات المخصصة للنقل، كالجمال والبغال والخيول والحمير. وهذه بدورها صُنفت ثانويا إلى حيوانات محملة وغير محملة. وباستثناء الحمير التي فُرض على المحمل منها مبلغ عانة واحدة وعلى غير المحمل ٦ پايات، فإن بقية الحيوانات قد فُرض عليها رسما قدره عانتين عن المحمل منها، وعانة واحدة عن غير المحمل. (الفئة الثانية) - حيوانات الحقل، كالأغنام والإبقار والجاموس. فباستثناء الاغنام التي تقرر أن يُجبي رسما قدره ٦ پايات عن كل رأس منها، فإن الإبقار والجاموس توجب أن يُجبي رسما قدره عانتين عن المحمل منها، وعانة واحدة عن غير المحمل. (الفئة الثالثة) - اشتملت على وسائل النقل المدولة وغير المدولة، وتحديدًا العربات والتختروانات والسيارات. فبموجب الجدول، تقرر أن يُستوفى رسما قدره روبية واحدة وعانة واحدة عن كل عربة محملة، و١٠ عانات عن غير المحملة. فيما توجب استيفاء رسم قدره ١٠ عانات عن كل تختروان. أما السيارة فتقرر: أن يُستوفى منها روبية واحدة. (الفئة الرابعة) - وسائل النقل النهري، وتشتمل على المراكب الكبيرة والمتوسطة والصغيرة والشخاتير الكبيرة والصغيرة. فطبقا للجدول، فقد تقرر استحصال رسم قدره روبية واحدة وأربع عانات عن كل مركب كبير، و١٥ عانة عن كل مركب متوسط، و١٠ عانات عن كل مركب صغير. أما الشخاتير، فيُستحصل عن الكبير منها مبلغ ١٠ عانات وعن الصغير خمس عانات^(٢٠).

لقد كان من المتوقع أن يجلب جسر الفلوجة العائم عوائد كبيرة من رسوم العبور تحقق منفعة قصوى للملتزم بعدما اصدرت دائرة الاشغال العامة في بغداد أمراً قضى بمنع المرور من معبر سن الذبان في الحبانية للذهاب إلى الرمادي، وأن تستخدم كل وسائل النقل التي تقل مسافرين وجهتهم الرمادي جسر الفلوجة حصرياً^(٢١). وبسبب تصاعد أهمية الجسر والفائدة المرجوة من رسوم العبور، ارتفع مبلغ الضمان أو البديل النقدي للالتزام بالجسر، لغاية أواخر شهر تشرين الثاني ١٩٢١، إلى إثنتي عشر ألف روبية^(٢٢)

على أية حال، رست مزايمة التزام جسر الفلوجة العائم في كانون الاول ١٩٢١، على المدعو داود بن سليمان الشايح، من أهالي هيت، مقابل مبلغ قدره ١٢١٠٠ (اثنا عشر الف ومائة روبية). وبمقتضى كفالة مسجلة ومصدقة عند كاتب عدل بتاريخ ٩ كانون الاول ١٩٢١، تعهد الشايح أن يسلم وبدون تأخير عائدات رسوم جسر الفلوجة لعام ١٩٢١ والمقدرة بـ ١٢١٠٠ روبية إلى بلدية الفلوجة على شكل أقساط موزعة على إثني عشر شهراً. كما تعهد الشايح بالإيفاء بكل الواجبات التي نصت عليها شروط المزايدة، ومن بينها تحمله الشرط الجزائي في حال تعرض الجسر وملحقاته للضرر، أو إذا تأخر في تسديد أقساط العوائد عن رسوم الجسر. ولدعم تعهده بصورة قانونية، وضع الشايح نصف ملكه من بستان كان عائداً له في منطقة الكبانية^(٢٣) في هيت، والذي قيمته ٨٠٠٠ روبية، كضمان لتأمين هذه الكفالة^(٢٤).

مثلت حصة الإيرادات العائدة من رسوم العبور للجسر مصدراً مهماً لتمويل ميزانية بلدية الفلوجة السنوية والشهرية. ويوضح الجدول التالي النسب المئوية لإيرادات الجسر في الإيراد الكلي السنوي لبلدية الفلوجة.

الإيراد الكلي السنوي لرسم عبور الجسر (بالروبية الهندية) في ميزانية بلدية الفلوجة للأعوام من ١٩٢٦-١٩٢١^(٢٥)

سنة الميزانية	الإيراد الكلي للبلدية	إيراد رسم العبور	نسبة رسم العبور
1922 1921	15170	7660	50%
1924 1923	15043	5266	35%
1926 1925	35807	2149	6%

ويظهر الجدول إنَّ السنوات من ١٩٢١ إلى ١٩٢٤ شهدت ازدهاراً كبيراً في إيرادات رسوم العبور لجسر الفلوجة. لكن هذا الازدهار قد تراجع لاحقاً جراء تنامي مصادر تمويل جديدة لبلدية الفلوجة، فضلاً عن أنَّ الجسر كمنشأة خدمية واقتصادية تدر أرباحاً، قد تعرضت إدارته لمشاكل كبيرة وصيانتته لتقصيرات دائمة.

أمَّا حصة الإيرادات الشهرية لرسم عبور الجسر في ميزانية بلدية الفلوجة الشهرية فهي كما موضحة في الجدول التالي لأشهر منتخبة من سنتي ١٩٢٠ و١٩٢٤.

الإيراد الكلي لأشهر منتخبة لرسم العبور (بالروبية الهندية) في ميزانية بلدية الفلوجة^(٢٦)

الشهر والسنة	الايراد الكلي للبلدية	ايراد رسم العبور	النسبة المئوية
كانون الثاني 1920	2272	441	%19.4
كانون الثاني 1924	14735	5266	%35.7
اذار 1924	14140	5266	%37.2

وفي هذا الصدد، لوحظ إن إيراد رسم العبور لشهر كانون الثاني ١٩٢٠ قد احتل المرتبة الأولى بين الواردات الأخرى لميزانية بلدية الفلوجة. وجاء بعده في المرتبة إيراد ايجارات ١٥ محلا، ثم عوائد البصوانية للمحلات (حراسة المحلات). وأحتلت إيرادات رسم العبور المرتبة الاولى أيضا في ميزانية بلدية الفلوجة لشهر اذار ١٩٢٤، تلتها واردات رسوم البصوانية، ثم واردات رسوم الاسكله (الارضية)^(٢٧).

أسهمت الرسوم الضريبية التي كانت تُجبي في الفلوجة نظير عبور الجسر العائم فيها إلى حد كبير في تغطية نفقات البلدية في مجالات مختلفة. فبمثل هذه الواردات وغيرها غطت البلدية رواتب ومخصصات الموظفين والمستخدمين، ورواتب الحراس، وإشغال البلدية العامة، وتنظيم الطرق، ومصاريف الشؤون الصحية والتطهير، وإعانة المحتاجين والمعوزين، وكذلك مصاريف الدفن للفقراء^(٢٨).

لم يجر التحصيل الضريبي لرسم العبور دوما بشكل منتظم كما حُطّط له. فقد تركت العديد من التقصيرات والاختفاقات ذات الصلة بصيانة الجسر وشروط الالتزام تداعياتها السلبية على إدارة الجسر وجدواه الاقتصادية. فعلى سبيل المثال لوحظ إن هناك شكاوى من أنّ جسر الفلوجة العائم كان متهاكاً ويتطلب صيانة تامة لتأمين انسيابية انتقال المسافرين والبضائع ووسائل النقل والدواب والقوافل عبر ضفتي الفرات. ففي رسالة بعثت بها متصرفية لواء الدليم إلى وزارة الداخلية بتاريخ ١٧ اذار ١٩٢٣، بينت المتصرفية إن جسر الفلوجة العائم قد تعرضت بعض اجزائه إلى ضرر كبير جراء العبور المتزايد للسيارات إلى الرمادي أو سوريا. وبينت الرسالة إن مدير بلدية الفلوجة طالب بصرف مبلغ ٢٠٠٠ روبية لشراء الاخشاب اللازمة لتصليح الجسر "الذي أصبح المرور عليه خطيرا" بسبب تلف معظم اخشابه. وامل متصرف لواء الدليم الاسراع بصرف المبلغ المذكور من ودائع بلدية الفلوجة^(٢٩)، ولم يلمس من رد وزارة الداخلية على رسالة متصرفية الدليم أية استجابة سريعة أو مبادرة مسؤولة لمعالجة وضع الجسر الطارئ هذا. ففي جواب سكرتير وزارة الداخلية على كتاب متصرفية الدليم المذكور أعلاه، اشارت السكرتارية الى انها لم تجد في ميزانية بلدية الفلوجة اي اعتماد لأعمال الجسر، وإنه ينبغي اجراء كشف على الجسر من قبل مهندس مختص، وإنّ ما يحتاجه التصليح من مبالغ يجب أن يُدرج في ميزانية عام ١٩٢٣-١٩٢٤^(٣٠). على أية حال، فإنّ وضعاً للجسر بهذا الشكل المتداعي كان من شأنه التأثير على حركة المرور أولاً، والتحصيل الضريبي للعبور ثانياً، وعلى إسهام إيرادات الجسر في ميزانية بلدية الفلوجة ثالثاً.

ولم يكن وضع الملتزمين للجسر بأفضل حال منه. فلقد عانى ملتزمو الجسر وكادر ادارته والعاملين فيه من اشكاليات عدة ناجمة عن بعض الشروط القاسية للالتزام، وعدم الجدوى الاقتصادية الكبيرة للجسر بسبب نقص الصيانة وكلفتها العالية. وفي هذا المجال لدينا نموذجا بارزا لملتزم الحق به الالتزام خسائر مادية جسيمة. فداود بن سليمان الشايح الهيتي الذي سبقت الاشارة إليه، كانت ورطته مع التزام جسر الفلوجة العائم باهظة الثمن وعلى نحو مأساوي. ومن يطلع على استعداد الشايح الحماسي لعقد التزام الجسر وضمائه في عام ١٩٢١ يأسى كثيرا للمصير المؤسف الذي آلت إليه آماله في جني أرباح طائلة من عوائد رسوم العبور. ففيما يبدو أنّ الشايح جابه في منتصف مدة الالتزام مشاكل عدة على صلة بوضع الجسر حالت دون تسديده الاقساط في وقتها المحدد. وقد سارع مجلس بلدية الفلوجة إلى فسخ عقد التزامه، لكن بعد أن تدخلت وزارة الداخلية في الأمر أعطت بلدية الفلوجة بعض الرسوم التي تُستوفى من العبور إلى الملتزم حتى يتمكن من دفع الاقساط^(٣١). ومع ذلك فإنّ مشكلة الشايح مع إلتزام الجسر بقيت قائمة، إذ لم يستطع سداد الاقساط السنوية لمبلغ الالتزام، لذلك تمت تصفية الديون التي بذمته من خلال بيع نصف ملكيته في البستان الذي ضمن به التزامه لبلدية الفلوجة. ففي هذا الصدد تظهر لدينا في مدد تالية استمرت لغاية عام ١٩٢٦ اشارات عن تصفيات لأملاك الشايح في هيت عن الديون المترتبة عليه. فعلى سبيل المثال، كان هناك في شهر الميزانية للعام ١٩٢٤-١٩٢٥، مبلغا قدره ١٩٠٠ روبية هي من بدل املاكه في هيت عن نقضه لالتزام الجسر لعام ١٩٢٢^(٣٢). كما ورد في بيان الواردات لبلدية الفلوجة لشهر شباط ١٩٢٤ مبلغا قدره ١٦٠٠ روبية عن ديون بذمة الشايح مقيدة باسم بلدية الفلوجة^(٣٣). واخر اشارة عن ديون الشايح وردت في بيان عن الواردات لدائرة بلدية الفلوجة عن شهر الميزانية للعام ١٩٢٥-١٩٢٦، اوضحت إنّ هناك مبلغا قدره ٢٧ روبية هي من الديون التي بذمة ملتزم جسر الفلوجة العائم لعام ١٩٢٢^(٣٤).

ويبدو إنّ مشاكل الجسر القديم المزمنة ونقص صيانتها دفعت بلدية الفلوجة إلى بيعه واستبداله بأخر جديد نُصّب في عام ١٩٢٤. ويُستدل على ذلك من خلال اشارة وردت في رسالة موجهة من إدارة متصرفية الدليم إلى وزير الداخلية بتاريخ ٥ تموز ١٩٢٤، تبين ان قسم محاسبة الرمادي استلم مبلغا قدره ٦٠٠٠ روبية عن بقية قيمة الجسر العائد لبلدية الفلوجة^(٣٥). ويتضح من بيان للواردات الشهرية لبلدية الفلوجة عن شهر الميزانية للعام ١٩٢٥-١٩٢٦، إنّ الجسر القديم قد تم بيعه إلى دائرة الاشغال. إذ ورد في البيان إنّ هناك مبلغا قدره ٢٢٢ روبية عن دين بذمة هذه الدائرة عن شرائها الجسر^(٣٦).

ومع ذلك بقيت مشاكل الجسر قائمة تلحق ضررا بمصالح الملتزمين. فعلى غرار الشايح نجد ملتزما اخر غدا ضحية التزامه للجسر مع بلدية الفلوجة. ففي عريضة مقدمة الى وزارة الداخلية التمس ملتزم رسوم جسر الفلوجة العائم حوكي بن سلمان، تخفيض مبلغ بدل الالتزام المعقود مع بلدية الفلوجة، وذلك للأضرار المادية التي الحقها به الالتزام^(٣٧)

المواد وطرق العمل:

يجب ان تحتوي على تفاصيل طريقة اجراء البحث والتحليل الاقتصادية والمراجع المستخدمة التاريخية.

الاستنتاجات

اجمالا، إن جسر الفلوجة العائم الذي ورثته حكومة العراق الملكية من العهد العثماني كان أحد أبرز الجسور التي نصبتها السلطات العثمانية على ضفتي الفرات ودجلة. لقد قدم عدد من هكذا نمط من الجسور خدمات جُلّي على امتداد قرون في مجال ربط ضفتي الفرات في الفلوجة ببعضها، علاوة على ربط العراق ببلاد الشام وتركيا العثمانية وما ورائهما. وفيما يبدو، إنّ آخر جسر عائم للفلوجة كان يفتقر في فترة ما قبل العهد الملكي إلى تنظيم ضريبي محكم لرسم العبور. لذلك دشّن جسر الفلوجة أثناء هذا العهد أول نمط رسمي مقنن ومبرمج ومجدول للتنظيم الضريبي لتلك الرسوم.

وبغض النظر عن كل العيوب والتقصيرات المرتبطة بالأداء الاداري والصيانة لجسر الفلوجة العائم، فقد أسهم الجسر في تعزيز متواصل لميزانية بلدية الفلوجة ولغاية عام ١٩٣٢، وهي سنة إنهاء خدمات الجسر العائم وافتتاح الجسر الحديدي. وكما تبين لنا من خلال عرض بعض البيانات الرسمية الشهرية والسنوية عن ميزانية بلدية الفلوجة، فإن ارقاما ونسب ذات صلة بعوائد رسوم الجسر قد احتلت منزلة جديرة بالاعتبار في الميزانية. وينبغي أيضا أن نأخذ في الحسبان إنّ الاشراف المنتظم على إدارة الجسر ورسوم العبور من خلال التشاور والمراسلات المشتركة بين وزارة الداخلية ومتصرفية لواء الدليم وبلدية الفلوجة قد مكّن الجسر من رفع مستوى ادائه الخدمي واطالة عمره الافتراضي.

المصادر والمراجع

(اولا)- الوثائق غير المنشورة

"دار الكتب الوطنية" (د.ك.و)، ملفات وزارة الداخلية، رقم الملف: ٢٨٦ / ٣٢٠٥٠، موضوع الملف: بلدية الفلوجة، وثيقة رقم: ٨٠/٢١٧، كانون الثاني ١٩٢٠؛ وثيقة رقم: ٤٤/١١٦، تشرين الثاني ١٩٢١؛ وثيقة رقم: ٤٤/١١٨، ٩ كانون الاول ١٩٢١؛ وثيقة رقم: ٤٤/١١٧، ٧ مايس ١٩٢٢؛ وثيقة رقم: ٤٢/١١٤، ١٣ مايس ١٩٢٢؛ وثيقة رقم: ٧٥/١٨٨، ميزانية بلدية الفلوجة للعام ١٩٢٢-١٩٢١؛ وثيقة رقم: ١٨/٦٨، ٢٠ اذار ١٩٢٣؛ وثيقة رقم: ٤٤/١٥٣، كانون الثاني ١٩٢٤؛ وثيقة رقم:

٤٣/١٤٨، اذار ١٩٢٤؛ وثيقة رقم: ١٤٦/١٥١، شهر الميزانية للعام ١٩٢٤-١٩٢٥؛ وثيقة رقم: ٢٣/١٧٥، شهر الميزانية للعام ١٩٢٤-١٩٢٥؛ وثيقة رقم: ٣٩/١٣٢، ٥ تموز ١٩٢٤؛ وثيقة رقم: ٥/١٢، شهر الميزانية للعام ١٩٢٥-١٩٢٦؛ "د.ك.و"، ملفات وزارة الداخلية، رقم الملف: ١٥٢٧/ ٣٢٠٥٠، موضوع الملف: بلدية الفلوجة، وثيقة رقم: ٢٠/٦٣، ٢٢ اذار ١٩٢٥.

ثانياً)- الكتب والصحف باللغة العربية

- (١)- الحسيني، محمد بن السيد احمد، رحلة المنشئ البغدادي، نقلها عن الفارسية عباس العزاوي المحامي، شركة التجارة والطباعة المحدودة، بغداد، ١٩٤٨.
- (٢)- الخطيب، مصطفى عبد الكريم الخطيب، معجم المصطلحات والالقاء التاريخية، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٩٦.
- (٣)- "العراق" (صحيفة)، بغداد، العددان ٤٥٨ و ٤٦٤، ٢٣ تشرين الثاني و٣٠ تشرين الثاني، ١٩٢١ على التوالي.
- (٤)- العزاوي، عباس، تأريخ العراق بين احتلالين، المجلد الثامن: ١٨٧٢-١٩١٧، طبعة جديدة، منشورات مكتبة الحضارات، بيروت، ٢٠٠٩.
- (٥)- العزاوي، عباس، تاريخ النقود العراقية من سنة ١٢٥٨ الى ١٩١٧، شركة التجارة والطباعة، بغداد، ١٩٥٨.
- (٦)- الكركوكلي، رسول، دوحة الوزراء في تأريخ وقائع بغداد الزوراء، نقله عن التركية موسى كاظم نورس، دار الكاتب العربي، بيروت، ١٩٦٤.

ثالثاً)- الكتب والاصدارات الرسمية والمعاجم والابحاث باللغات الاجنبية:

- (1)- "A Complete Pronouncing Gazetteer or Geographical Dictionary of the World", Edited by J. Thomas M.D and T. Baldwin, J. B. Lippincott & Co., Philadelphia, 1856.
- (2)- Andrew, W. P., Memoir on the Euphrates Valley Route to India, London: Wm. H. Allen & Co., 1957.
- (3)- Cameron, Verney Lovett, Our Future Highway to India, Macmillan and Co., London, 1880.
- (4)- Cowper, H. Swainson, Through Turkish Arabia, W. H. Allen & Co., London, 1894.
- (5)- "Handbook of Mesopotamia", Vol. 1: General, 2nd Edition, Prepared on Behalf of the Admiralty and War Office, London, 1918.

- (6)- Longrigg, Stephen Hemsley, *Four Centuries of Modern Iraq*, Clarendon Press, Oxford, 1925.
- (7)- Lorimer, J.G., *Gazetteer of the Persian Gulf: Oman and Central Arabia*, Vol. 2: Geographical and Statistical, Superintendent Government Printing, Calcutta, 1908.
- (8)- ``Redhouse Yeni Türkçe-İngilizce Sözlük'', 6 Baskı, Sait Matbaası, İstanbul, 1983.
- (9)- Rennel, James, *On the Expedition of Cyrus*, in ``The British Review and London Critical Journal'', Vol. XI, Baldwin, Cradock, and Joy, London, 1818.
- (10)- ``Routes of Arabia'', By General Staff, India, Government Press, Simla, 1915.

هوامش البحث:

- (1) -W. P. Andrew, *Memoir on the Euphrates Valley Route to India*, London: Wm. H. Allen & Co., 1957, P. 17
- (2) بيهره جك: ميناء ومدينة تجارية كانت تابعة اداريا لولاية حلب العثمانية، وهي حاليا ضمن ممتلكات الدولة التركية. كانت بيهره جك، خلال عهد الملكة البريطانية اليزابيث الاولى، معروفة جدا للتجار البريطانيين الذين في العادة يشترون منها القوارب بأسعار مرتفعة لتأخذهم وبضائعهم مع تيار النهر إلى جنوبي الفرات. وكان هدف أغلب التجار من الرحلة الوصول إلى الفلوجة ومنها برا إلى بغداد. لكن البعض منهم مضوا إلى أبعد من ذلك، حيث البصرة ومنها إلى الهند. كانت الرحلة بين بيهره جك والفلوجة تستغرق نحو 16 يوما في أفضل الأحوال. استخدم التجار في رحلاتهم تلك قوارب مخترت بهم باتجاه واحد مع مجرى النهر. وحال وصولها الفلوجة، كانت تلك القوارب تُباع بأسعار زهيدة، خلافا لأسعارها الاصلية في بيهره جك، لأنه كان من العسير جدا على ربابنة القوارب الصعود بها مرة أخرى إلى أعالي الفرات ضد مجرى النهر. انظر: Verney Lovett Cameron, *Our Future Highway to India*, Macmillan and Co., London, 1880, PP. 48-49
- (3) Andrew, Op.Cit., P. 28
- (4) Cameron, Op.Cit., PP. 50-51
- (5) James Rennel, *On the Expedition of Cyrus*, in ``The British Review and London Critical Journal'', Vol. XI, Baldwin, Cradock, and Joy, London, 1818, P.120
- (6) J.G. Lorimer, *Gazetteer of the Persian Gulf: Oman and Central Arabia*, Vol. 2: Geographical and Statistical, Superintendent Government Printing, Calcutta, 1908, P. 828.
- (7) ``Handbook of Mesopotamia'', Vol. 1: General, 2nd Edition, Prepared on Behalf of the Admiralty and War Office, London, 1918, P. 270
- (8) ``Routes of Arabia'', By General Staff, India, Government Press, Simla, 1915, P. 595

- (٩) Stephen Hemsley Longrigg, *Four Centuries of Modern Iraq*, Clarendon Press, Oxford, 1925, P. 61.
- (١٠) رسول الكركوكلي، دوحه الوزراء في تأريخ وقائع بغداد الزوراء، نقله عن التركية موسى كاظم نورس، دار الكاتب العربي، بيروت، ١٩٦٤، ص ١٨٥.
- (١١) محمد بن السيد احمد الحسيني، رحلة المنشئ البغدادي، نقلها عن الفارسية عباس العزاوي المحامي، شركة التجارة والطباعة المحدودة، بغداد، ١٩٤٨، ص ٩٨.
- (١٢) "A Complete Pronouncing Gazetteer or Geographical Dictionary of the World", Edited by J. Thomas M.D and T. Baldwin, J. B. Lippincott & Co., Philadelphia, 1856, P. 668
- (١٣) عباس العزاوي، تأريخ العراق بين احتلالين، المجلد الثامن: ١٨٧٢-١٩١٧، طبعة جديدة، منشورات مكتبة الحضارات، بيروت، ٢٠٠٩، ص ٩٦.
- (١٤) المجيدي: عملة تعود لعهد السلطان عبد المجيد الاول (١٨٢٣-١٨٦١). وكان المجيدي الفضي يعادل ٢٠ قرشا. ينظر: "Redhouse Yeni Türkçe-ingilizce Sözlük", 6 Baski, Sait Matbaasi, Istanbul, 1983, P. 743.
- (١٥) تخت روان أو التختروان: كلمة تركية عثمانية مكونة من مقطعين تخت: وتعني عرش أو كرسي العرش أو السيادة، وروان: وتعني المتحرك أو المتنقل. وبهذا فإنّ التخت روان يعني العرش المتحرك أو المتنقل. والتختروان هو عبارة عن صندوق مستطيل ذو أربعة أذرع يتم حمله بواسطة الرجال إذا كان التنقل لمسافة قصيرة. أما إذا كان التنقل لمسافة بعيدة فيجري ربط اذرع التختروان إلى فرسين أو بغلين أو جملين. وكان المسؤول عن حركة التختروان السلطاني العثماني يسمى "تخت روانجى". أما المسؤول الرئيس عن التخت روانجية في البلاط العثماني فيسمى "تخت روانجى باشى". أنظر: "Redhouse Yeni Türkçe-ingilizce Sözlük", Op.Cit., PP. 956, 1084-1085; مصطفى عبد الكريم الخطيب، معجم المصطلحات والالقب التاريخية، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٩٦، ص ١٠٢.
- (١٦) H. Swainson Cowper, *Through Turkish Arabia*, W. H. Allen & Co., London, 1894, P. 232.
- (١٧) الشختور هو قارب مسطح القاع يبحر مع مجرى النهر فقط. وقد أستخدم على نطاق واسع في العهد العثماني وما بعده بين بيهر جك والفلوجة. وكانت صناعته قبل الحرب العالمية الاولى تجري في الاغلب في بيهر جك. لكن منذ عام ١٩١٤ ازدهرت صناعة الشختاتير في أماكن عدة على الفرات، مثل جرابلس ودير الزور وعانه وهيت، لاستخدامها في دعم الخطوط العثمانية للاتصالات. وعادة ما كان العانيون يتولون قيادة الشختاتير المحملة بالبضائع والذاهبة إلى أسفل النهر، ثم يتولون سحبها فارغة على طريق العودة. وكانت رحلة الشختاتير بين بيهر جك والفلوجة تستغرق بين نحو ١٢ يوما او ٥٠ يوما، واحيانا اكثر. انظر: "Handbook of Mesopotamia", Op.Cit., Vol. 1, P. 292.
- (١٨) انظر الفقرات من ١ الى ١٦ في الورقة الخاصة بالمزايدة في: "دار الكتب الوطنية" (سنرمز لها لاحقا د.ك.و)، ملفات وزارة الداخلية، رقم الملف: ٢٨٦ / ٣٢٠٥٠، موضوع الملف: بلدية الفلوجة، وثيقة رقم: ٤٤/١١٦، موضوع الوثيقة: مزايدة جسر الفلوجة، تاريخ الوثيقة: تشرين الثاني ١٩٢١.
- (١٩) عباس العزاوي، تاريخ النقود العراقية من سنة ١٢٥٨ الى ١٩١٧، شركة التجارة والطباعة، بغداد، ١٩٥٨، ص ١٨٠.

- (٢٠) "د.ك.و"، ملفات وزارة الداخلية، رقم الملف: ٢٨٦ / ٣٢٠٥٠، موضوع الملف: بلدية الفلوجة، وثيقة رقم: ٤٤/١١٧، موضوع الوثيقة: بدل الرسم (صورة طبق الاصل)، تاريخ الوثيقة: ٧ مايس ١٩٢٢.
- (٢١) "العراق" (صحيفة)، بغداد، العدد ٤٥٨، ٢٣ تشرين الثاني ١٩٢١.
- (٢٢) "العراق"، العدد ٤٦٤، ٣٠ تشرين الثاني، ١٩٢١.
- (٢٣) الكبتانية: منطقة بساتين موازية لنهر الفرات في هيت، حيث كانت تمتد لعدة كيلومترات ثم تحول قسم كبير منها لاحقا الى بيوت. وقد امتازت بوجود النواعير القديمة التي لازالت اطلالها قائمة لحد الان.
- (٢٤) "د.ك.و"، ملفات وزارة الداخلية، رقم الملف: ٢٨٦ / ٣٢٠٥٠، موضوع الملف: بلدية الفلوجة، وثيقة رقم: ٤٤/١١٨، موضوع الوثيقة: صورة السند المسجل عند كاتب العدل، تاريخ الوثيقة: ٩ كانون الاول ١٩٢١؛ "د.ك.و"، ملفات وزارة الداخلية، رقم الملف: ٢٨٦ / ٣٢٠٥٠، موضوع الملف: بلدية الفلوجة، وثيقة رقم: ٤٢/١١٤، موضوع الوثيقة: مراسلة بين متصرفية لواء الدليم ووزارة الداخلية بتاريخ ١٣ مايس ١٩٢٢.
- (٢٥) بيانات الجدول اعلاه مستمدة من: "د.ك.و"، ملفات وزارة الداخلية، رقم الملف: ٢٨٦ / ٣٢٠٥٠، موضوع الملف: بلدية الفلوجة، وثيقة رقم: ٧٥/١٨٨، موضوع الوثيقة: ميزانية بلدية الفلوجة للعام ١٩٢١-١٩٢٢؛ وثيقة رقم: ١٤٦/١٥١، موضوع الوثيقة: بيان الواردات عن شهر الميزانية لعام ١٩٢٤-١٩٢٥؛ وثيقة رقم: ٥/١٢، بيان الواردات عن شهر الميزانية للعام ١٩٢٥-١٩٢٦.
- (٢٦) بيانات الجدول اعلاه مستمدة من: "د.ك.و"، ملفات وزارة الداخلية، رقم الملف: ٢٨٦ / ٣٢٠٥٠، موضوع الملف: بلدية الفلوجة، وثيقة رقم: ٨٠/٢١٧، موضوع الوثيقة: الايراد العائد لبلدية الفلوجة عن شهر كانون الثاني ١٩٢٠؛ وثيقة رقم: ٤٤/١٥٣، موضوع الوثيقة: واردات بلدية الفلوجة عن شهر كانون الثاني ١٩٢٤؛ وثيقة رقم: ٤٣/١٤٨، موضوع الوثيقة: الواردات الشهرية لبلدية الفلوجة عن شهر اذار ١٩٢٤.
- (٢٧) الاسكله: كلمة تركية تعني مرفأ او مكان يحط فيه الناس أو البضائع من سفينة أو قارب. انظر: Redhouse Yeni Türkçe-ingilizce Sözlük", Op.Cit., P. 550
- (٢٨) "د.ك.و"، ملفات وزارة الداخلية، رقم الملف: ٢٨٦ / ٣٢٠٥٠، موضوع الملف: بلدية الفلوجة، وثيقة رقم: ٧٥/١٨٨، موضوع الوثيقة: ميزانية بلدية الفلوجة للعام ١٩٢١-١٩٢٢
- (٢٩) "د.ك.و"، ملفات وزارة الداخلية، رقم الملف: ٢٨٦ / ٣٢٠٥٠، موضوع الملف: بلدية الفلوجة، وثيقة رقم: ١٨/٦٨، موضوع الوثيقة: رسالة متصرفية لواء الدليم الى وزارة الداخلية رقم: ١٢٦٦، المؤرخة في ٢٠ اذار ١٩٢٣
- (٣٠) "د.ك.و"، ملفات وزارة الداخلية، رقم الملف: ٢٨٦ / ٣٢٠٥٠، موضوع الملف: بلدية الفلوجة، وثيقة رقم: ١٨/٦٨، موضوع الوثيقة: جواب وزارة الداخلية المؤرخ في ٢٢ مارت ١٩٢٣ على كتاب متصرفية الدليم بخصوص تصليح جسر الفلوجة
- (٣١) "د.ك.و"، ملفات وزارة الداخلية، رقم الملف: ٢٨٦ / ٣٢٠٥٠، موضوع الملف: بلدية الفلوجة، وثيقة رقم: ٤٢/١١٤، موضوع الوثيقة: مراسلة بين متصرفية لواء الدليم ووزارة الداخلية بتاريخ ١٣ مايس ١٩٢٢
- (٣٢) "د.ك.و"، ملفات وزارة الداخلية، رقم الملف: ٢٨٦ / ٣٢٠٥٠، موضوع الملف: بلدية الفلوجة، وثيقة رقم: ٢٣/١٧٥، موضوع الوثيقة: بيان مصاريف دائرة بلدية الفلوجة عن شهر الميزانية للعام ١٩٢٤-١٩٢٥.
- (٣٣) "د.ك.و"، ملفات وزارة الداخلية، رقم الملف: ٢٨٦ / ٣٢٠٥٠، موضوع الملف: بلدية الفلوجة، وثيقة رقم: بلا، موضوع الوثيقة: بيانات الواردات لبلدية الفلوجة عن شهر شباط ١٩٢٤.

- (٣٤) "د.ك.و"، ملفات وزارة الداخلية، رقم الملف: ٢٨٦ / ٣٢٠٥٠، موضوع الملف: بلدية الفلوجة، وثيقة رقم: ١٢ / ٥، موضوع الوثيقة: بيان الواردات لبلدية الفلوجة عن شهر الميزانية للعام ١٩٢٥-١٩٢٦.
- (٣٥) "د.ك.و"، ملفات وزارة الداخلية، رقم الملف: ٢٨٦ / ٣٢٠٥٠، موضوع الملف: بلدية الفلوجة، وثيقة رقم: ٣٩/١٣٢، موضوع الوثيقة: رسالة من ادارة متصرفية الدليم الى وزير الداخلية برقم ١٢٧٦٩، مؤرخة في ٥ تموز ١٩٢٤، عن توضيح صحة الارقام العائدة لحسابات بلدية الفلوجة.
- (٣٦) "د.ك.و"، ملفات وزارة الداخلية، رقم الملف: ٢٨٦ / ٣٢٠٥٠، موضوع الملف: بلدية الفلوجة، وثيقة رقم: ٥/١٢، بيان الواردات لبلدية الفلوجة عن شهر الميزانية للعام ١٩٢٥-١٩٢٦
- (٣٧) "د.ك.و"، ملفات وزارة الداخلية، رقم الملف: ١٥٢٧ / ٣٢٠٥٠، موضوع الملف: بلدية الفلوجة، وثيقة رقم: ٢٠/٦٣، موضوع الوثيقة: كشف الاوراق المرسله بالصورة الاصلية الى متصرف الدليم، عريضة مقدمة من حوكي بن سلمان ملتزم الجسر بتاريخ ٢٢ اذار ١٩٢٥.