وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جـــــامعة القـــــادسية
كليـــــــة الآداب
قسم الاثار

تخطيط وعمارة محطة قطار السدير

بحث مقدم من قبل الطالب
قائد عبد كاظم يوسف الحسناوي

بحث مقدم إلى مجلس كلية الآداب / قسم لاثار وهو جزء من متطلبات نيل شهادة البكالوريوس

بأشراف
د . رجوان فيصل غازي الميالي

١٤٣٨هـ **٢٠١٧م**

بسم الله الرحمن الرحيم

أَأَنذَرتَهُمْ أَمْ لَمْ تُنذِرْهُمْ لَا يُؤْمِنُونَ

صدق الله العلي العظيم
سورة النحل/ اية (٨١)

الاهداء

الى سيدي ومولاي ابي عبد الله الحسين (عليه السلام)
والى من سامرت الايام والليالي امي العزيزة
والى من علمني حب العلم ابي
والى اخوتي الاعزاء
والى من قدموا الغالي والنفيس من اجل العراق القوات المسلحة والحشد الشعبي البطل

شكر وتقدير

بعد الصلاة والسلام على سيد المرسلين محمد وعلى اله الطيبين الطاهرين اجمعين ، اتقدم بشكري الجزيل وتقديري الخالص لأستاذي المشرف الدكتور دجوان فيصل غازي الميالي على رحابة صدره ومساعدتي في اصعب ظروف حياتي ومساندته لي وتوجيهي رغم ضيق الوقت مما كان له الاثر الكبير في ظهور بحثي وايضا اشكر كل من ساندني في انجاز هذا البحث ...

الفهرست

ت	الموضوع	رقم الصفحة
١	الآية	أ
٢	الاهداء	ب
٣	شكر وتقدير	ج
٤	المبحث الاول :	١-٤
٥	المبحث الثاني :	٥-٨
٦	المبحث الثالث :	٩-١٧
٧	الخاتمة	١٨
٨	المصادر	١٩-٢٠

المبحث الاول

لمحة تاريخية حول ناحية السدير

سميت بالسدير نسبة الى قصر النعمان بن المنذر في الحيرة في عهد المناذرة والذي اوقد حكمة ليشملها " السدير " والتي تعني الارض الخضراء ذات الخصوبة وذكر الكيلبي ان العرب اذ اقبلوا ونظروا الى سواد النخيل فسدرت عيونهم قالوا ما هذا الا سدير وايضا ترجع كلمة سدير الى كلمة " السدرة " الشجرة المعروفة في العراق[١] ويعتقد ان مؤسس مدينة السدير شخص يدعى " حسين شمخي العبيدي" الذي نوح من بغداد مع اخوته الى السدير ، وكانت السدير تابعة لمدينة الديوانية وتم فك الارتباطها من مدينة الديوانية في سنة ١٩٧٤م والحقت بقضاء الحمزة الشرقي بعد استحداثه قضاءً بدلا من ناحية في سنة ١٩٧٤م بحسب الرسوم الجمهوري (٥٧٤) في ١٩٧٤/١٠/٢٨ [٢] حيث يسكن السدير مجتمع عشائري يمثل اغلبية تمارس الزراعة والحرف الزراعية ان هذه المهنة لم تقتصر على الزراعة فقط فقد عمد بعض الناس في تدريس ابناءهم والتعلم لذلك ظهر العديد من الاطباء والسياسيين والمعلمين وغيرها من الخبرات التي تدعم المجتمع الديواني بل المجتمع العراقي باسره وكافة صنوفه واطيافه من زراعة وصناعة وتعليم كذلك ساهم ذلك المجتمع القبلي في اخراج الكثير من العادات والتقاليد والأعراف المهمة في سير الحياة العامة من اعراف حضارية واخرى اقتصادية تخص المجتمع والناس عامة[٣] .

---

[١]) الحموي ، ياقوت ، معجم البلدان ، دار احياء التراث العربي ، ٢٠٠٨ ، المجلد الثالث .

[٢]) جريدة الوقائع العراقية ، مطابع الحكومة ، العدد٢٤١٢ ، بغداد ١٩٧٤/١١/١٩ .

[٣]) وزارة الحكم المحلي ، الدليل الاداري للجمهورية العراقية ، اعداد لجنة مكونة من " مؤيد سعيد بسيم ،هادي سهيل ، جلال فضلي " ج٢ ، ط١ لسنة ١٩٨٩-١٩٩٠ م بغداد .

تقع ناحية السدير فلكيا بين خطي طول (١٧ ، ٤٧ ، ٤٤ °) و (١٧ ،١٢ ،٤٥ °)شرقا ودائرتي عرض (٣٠ ، ٤٢ ، ٣١ °) و (١٥ ، ٥٥ ، ٣١ °)شمالا ، كما اثر على اسلوب المناخ السائد في منطقة الدراسة [١] وبالتالي تأثير السكان بالظروف المناخية ، والت اليه من وجود تصاميم معينة لوحداتهم السكنية من خلال اتجاه وسعة النوافذ والمداخل ، اضافة الى تاثيرها على اسلوب الري المتبع في مزاولة النشاط الزراعي لذلك يتبعون الري الطبيعي بسبب قلة الامطار وتركزها في فترة معينة من السنة ، كما اثر المناخ السائد على موسم الزراعة وطول فصل النمو ونوعية كمية الانتاج سواء اكان نباتي ام حيواني وعلى حد سواء اما بالنسبة الى الموقع الجغرافي لناحية السدير والذي يقصد به جميع الارتباطات الاقتصادية والاجتماعية والحضارية بين المنطقة والمناطق المحيطة بها او اقليمها ان ناحية السدير تقع في جنوب وسط محافظة الديوانية تبعد ٢١كم[٢] عن مركز مدينة الديوانية ويحدها مركز قضاء الحمزة الشرقي من جهة الجنوب ، وناحية غماس من الغرب ، مركز قضاء عفك من الشمال الشرقي او ناحية ال بدير من جهة الشرق يخترق ناحية السدير شط الديوانية الذي تقع معظم مرتز الاستيطان الريفي عليه او بالقرب منه ومن فروعه المتمثلة بقنوات الري، كما يخترق الناحية الطريق الدولي السريع الذي يمر في اقصى جزئها الغربي اضافة الى طريقين امتداد خط سكة حديد (بغداد – البصرة) في جزئها الغربي اضافة الى طريقين معبدين رئيسيي وثانوي ، ووقوعها شمال مرقد الامام الحمزة الشرقي (ع) كل ذلك اكسب ناحية السدير اهمية وساعد ذلك موقعها قرب مركز مدينة الديوانية .

اهم المواقع الاثارية والتلال في ناحية السدير

تنتشر التلال على سطح ناحية السدير في مواقع غير منتظمة بلغ عددها (٢٣) تلا يتراوح ارتفاعها بين (١-٤م) عن مستوى سطح والبعض هذه التلال دلالات تاريخية وحضارية وحتى دينية الامر الذي جعل منها مراكز جذب للسكان ، يضاف الى ذلك وجود الاثار التي تدل اطلال القلاع والابنية القديمة السومرية والاشورية [٣] ، وبعد " تل مرج " " والاثار الرهيمية" من اشهر اثار تلك الحفارتين في ناحية السدير ان تنوح سطحها وبروز ظاهرة الانبساط لها تأثيرات ايجابية كونها عاملا مشجعا للسكان على الاستيطان ، مما ادى الى نمو المستوطنات الريفية وتوسعها افقيا اضافة الى ان صفة الانبساط سهلت مزاولة الانشطة الاقتصادية لا سيما الزراعة ومد الطرق النقل والموصلات وبالتالي سهولة الحركة المكانية للسكان بين مناطق الاستقرار والانتاج من جهة

[١]) يقصد بمنطقة الدراسة " ناحية السدير " وهي موضوع البحث .
[٢]) عبد الرزاق عباس حسن ، نشاة مدن العراق وتطورها ، مطبعة الارشاد والبحث ، ١٩٧٧، ص٩٨ .
[٣]) المواقع الاثارية في العراق ، مديرية الاثار العامة ، بغداد ، ١٩٧٠ ،ص١١٧-١٣١ .

ومناطق الاستهلاك من جهة اخرى وادى ذلك الى الاندماج السكاني وقوة الترابط العشائري بين السكان فأن عامل المسافة والوقت يعدان تلك العوامل المهمة في اختيار مراكز الاستيطان والاستقرار على سطح الارض وهنالك العديد من المقامات المهمة للأنبياء ومنها مقام النبي مدين (ع) الذي يمثل مركز مهم وحضاري موجود في ناحية السدير .

اشكال البناء (نمط البناء) في ناحية السدير

لم يعد المسكن الريفي في نظر الجغرافيين والاثاريين موضوعا شكليا بل اصبح يدرس بوضوح ظاهرة البناء والتخطيط ، وفق عوامل جغرافية واخرى تخطيطية فالمسكن الريفي انعكاس صادق للظروف البيئية للمجتمع وهو وليد ونتاج معرفة الفلاح لطبيعة بيئته الطبيعية والاقتصادية والاجتماعية وتختلف المساكن الريفية في مواد البناء وخطتها وعمارتها وشكلها ومساحتها فمنها البسيط او المتواضع جدا ومنها المنتظم شكلا ومنها المزدوج ومنا المستطيل او المربع ومنها الكبير ذو الطابقين او الصغير بطابق واحد وغير ذلك من الاشكال والاحجام وبذلك فان الصفات المذكورة قد اعطت الوحدة السكنية شكلا تصميميا معينا وهو ما يسمى بـ(نمط البناء) وبعد العاملان الاقتصادي والاجتماعي مؤثرين رئيسين في صفات البناء المذكورة فقد يسكن بعض الناس الفقراء ببيوت الطين او البلوك حيث بني وفق خريطة بسيطة ذات اشكال معمارية بسيطة في الغاية ام بعض البيوت اي السكان ذات الدخل العالي فقد يكون طريقة البناء للبيت بصورة جيدة وتخطيط محكم من حيث البناء ومواده ومن حيث يتكون البيت من طابقين حيث يحتوي كل طابق على مجموعة كبيرة من الحجرات والمرافق الصحية والحمامات وغيرها من وسائل الراحة الموجودة فيه[1] ، اما اشكال البناء في البيوت التراثية في ناحية السدير مظهر وجود فن معماري في رسم البيوت والخرائط المتمثلة في بناء تلك البيوت .

[1]) العبيدي ، عبد الكاظم فالح ، انماط الاستيطان الريفي ، رسالة ماجستير-كلية الاداب ، جامعة القادسية ، ٢٠١٣ ، ص١٣٦-١٣٨ .

المبحث الثاني

بناء وتأسيس محطة قطار السدير

شهد العراق انشاء اول خط حديدي لعربات الترام (Tram) عام ١٨٦٩ سميت شركة تراموای بغداد – كاظمية وتستخدم الخيول لجر العربات عرفت لدلى العراقيين باكاري ومن ثم وضح حجر الاساس للسكك الحديد في ١٩١٢/٧/٢٧م واصبح هذا التاريخ عيدا سنويا للسكك الحديد يحتفل به ، ثم تيسير اول قطارين بغداد والدجيل عام ١٩١٤م بعد ذلك تم تشييد الخط الرابط بين بغداد والبصرة المؤدي الى محافظات الجنوب والوسط لذلك اقتضت الضرورة الى تكوين محطات استراحه كذلك الى تنظيم مسير القطارات ومنع حدوث الحوادث على تلك السكك من خلال تلك المحطات الموجودة والتي تمثل مراكز مهمة في اماكن مأهولة بالسكان والمزارع حيث سار اول قطار بين بغداد والبصرة عام ١٩٢٠م المصنوع من الخشب الذي يعمل وفق محركات تعمل على الفحم يعمل هذا القطار والذي كانت تستخدمه القوات البريطانية آنذاك مواد واسلحة قادمة من الخليج العربي باتجاه بغداد كذلك الى البصرة والمحافظات الوسطى في بداية الامر ثم صناعة السك بواسطة حديد ثقيل يعمل من الاسفل قطع من الخشب ذات القوة العالية التي تؤدي الى حمل القطار ذو الحمولة العالية وايضا استخدمها العراقيين في نقل البضائع والمواد الغذائية والحبوب وغيرها في العديد من الفترات [١] .

المواقع البديلة والاساسية لمحطة قطار السدير

تقع محطة قطار السدير في الجزء الشمالي لناحية السدير على بعد ٣ كم عن مركز ناحية السدير حيث تقع في المنطقة المسمى حاليا مدين التابع لناحية السدير ، وبهذا الموقع تمثل هذه المحطة مرأب للقطار المار في الديوانية والتي تتصل بين ناحية السدير وقضاء الحمزة الشرقي من جهة ومركز محافظة الديوانية من جهة اخرى و فلهذا الموقع اهمية حيوية واقتصادية من حيث توقف القطار وتنظيم الرحلات للمسافرين قديما وحديثا تبعد السكة عن الشارع العام الذي يربط الديوانية –الحمزة حوالي ٥٠ م وبهذا تمثل منطقة او محطة قريبة من الشارع تحتوي المحطة على ارصفة خاصة لوقوف العربات المحملة او الفارغة منها ، بالإضافة الى ذلك فأنها تبعد عن شط الديوانية بحوالي ١٠٠٠م وبهذا فأنها تقع ضمن منطقة زراعية كبيرة الحجم لذلك استخدم هذا الموقع لنقل المحاصيل الزراعية وخاصة التمور والحنطة والشعير وغيرها وايضا استيراد الاسمدة والبذور من خلال القطار

[١]) سكك الحديد في سطور ، مجلة المديرية العامة للسكك والحديد ، ٢٠١٤ م .

وكان لمحطة قطار السدير مواقع عديدة فقد كانت قرب قرية علي السلمان ومدرسة الاخوة الابتدائية وكان لها موقع اخر قريب من مركز ناحية السدير ومنطقة ال صباح اما الموقع النهائي فهو موقعها الحالي .

تخطيط وعمارة محطة قطار السدير

انشات هذه المحطة في عام ١٩٦٧[١] تم بنائها من قبل الحكومة العراقية بواسطة شركة بريطانية حيث تحتوي هذه المحطة على العديد من اماكن الاستراحة والغرف الخاصة بالمسافرين وكذلك تحتوي على مجموعة من البيوت والخاصة لعمال الشركة العامة للسكك الحديد بالإضافة ال اماكن ايواء للحيوانات ويتك توضيح وشرح وتخطيط المحطة حيث تحتوي على العديد من الحجرات فهي تتكون من بهو وحجرة الحديد وحجرة الجهاز وحجرة الضيوف ومخزن حيث يتكون الشكل البنائي لها من شكل مستطيل تحتوي على مدخلين ومخرج يؤدي الى السكك بصورة رئيسية كذلك يحتوي البهو على جهاز تحكم يتم من خلال التحكم واعطاء الاشارة الى المحطات الاخرى التي تؤدي الى مرور القطارات من خلالها خوفا من حدوث حوادث سير ، تبرز اهمية تلك المحطة من خلال تحديد مواعيد انطلاق القطارات القادمة من المحافظات الجنوبية المحملة بالمواد والمعدات كالمواد الغذائية والدوائية ونقل المركبات كالسيارات وغيرها من خلال تجديد المواعيد الخاصة بالقطارات واعطاء الاشارات للانطلاق نحو المناطق الاخرى ذات الحاجة لها بوصفها ذات قيمة مهمة[٢].

التخطيط العام للمحطة

تتكون المحطة من مداخل عام يؤدي من خلاله الى حجرات الاستعلامات والتي تمثل المداخل من جهة الشارع والذي بدوره يؤدي الى البهو ومن ثم الى حجرات الجهاز الخاصة في تنظيم سير القطارات ومن ثم الى حجرات الحديد التي تمثل حجرة خاصة لشؤون الادارية حيث يحتوي على مكتب ومجموعة الدواليب تحتوي على مجموعة من [٣] الملفات الخاصة بالمحطة والعمال والشؤون الاقتصادية التي يقوم بها المدير اما عن الابعاد الهندسية فيمكن وصفها بنائها يمثل شكلا مستطيل تحتوي على ٥ حجرات ابعاد تلك الحجرات مختلفة فبعضها يكون طولها وعرضها متساوي وبعضها مصمم خصيصا لغرا خاصة للسكك الحديدية والبهو الذي يحتل المنتصف من المحطة فيبلغ طوله حولي ٥ م وعرضها ٤,٥ م ، مبنية المحطة بواسطة الطابوق والاسمنت ذات السقوف المشيد من الحديد والطابوق المبنية بطريقة المسمات (بالعكادة) باستخدام مادة الجص الخاصة في تلك العملية ، اما الباب الخارجي يمثل بلباب مصنوع من الخشب الصاج حيث يبلغ عرضه ٤م وارتفاعه ٢ م تقريبا وسطي

[١]) لقاء شخصي مع مدير المحطة السيد عدي سلمان العوادي ٢٠١٧/٣/١٥م حيث زودنا بهذه المعلومات .
[٢]) الملفات والاضابير الخاصة بالمحطة .
[٣]) بعد المشاهدة والاطلاع على الشكل البنائي ونظام التصميم العام للمحطة .

بفتح للخروج باتجاه السكة والحديقة التابعة للمحطة وقد استخدم هذه الباب دخول الناس النازلين من القطار والخروج باتجاه الشارع والمواد المحملة في تلك القطارات ، وقد مرت المحطة في مراحل تطوير مختلفة في جميع جوانب المحطة من حجرات واجهزة وممرات وكذلك المرافق الصحية لتلك المحطة واستخدام اساليب معمارية في الفترة الاول من بناءها يلحظ استخدام مادة الجص بدلا من الاسمنت ويلاحظ بعد فترة استخدام الاسمنت بدلا من الجص بعد ان تحطم بعض جدران المحطة والبيوت لذلك اضطر الى استخدام الاسمنت المقاوم ضد الرطوبة والمياه بدلا من الجص يتهلك ويؤدي الى دمار البناء والاساسات وفق الظروف التي تحيطه بالبناء من رطوبة وارتفاع المياه الجوفية .

المبحث الثالث

العناصر المعمارية في محطة قطار السدير

تختلف العناصر المعمارية في المحطة في المحطة من فترة الى الاخرى فعلى سبيل المثال تختلف العناصر المعمارية في فترة العهد الملكي الى فترة العهد العهد الجمهوري [1] ففي العهد الملكي كانت العناصر المعمارية تمثل بأنشاء سراديب و اسوار واعمدة خاصة لحماية الجند والبضائع النازلة في تلك المحطة وهنالك خانات خاصة بالحيوانات المواشي وكذلك استخدام في العهد الملكي مادة الطابوق والخاصة في تزيين الاعمدة الخاصة بناء المحطة وبل الاضافة الى ذلك فقد شهد العهد الملكي ظهور مادة الاسمنت الخاصة في البناء المستخدم كمادة اولية في البناء لذلك نرى في بقايا خرائب المحطة التي تعود للعهد الملكي وجود بقايا كمادة الاسمنت والمقرنصات التي تم وضعها لتزيين بعض الحجرات الخاصة في تلك المحطة القديمة ، ام في العهد الجمهوري ففي عهد الرئيس عبد الكريم قاسم امر بالاهتمام في تطوير سكة القطار والاهتمام بها وبوسائل الراحة التي تقع على تلك السكة لذلك تم ظهور الحجرات والنافورات الخاصة بالزينة كذلك الاهتمام بالسكك الحديد وضع دوافع خاصة في المحطة لذلك الشيء تطور العناصر المعمارية في تلك المحطة وقد دخلت عناصر معمارية اخرى

[1])مقابلة شخصية مع احد الاشخاص (العمدة جابر غانم ، تولد ١٩١٠)

فقد دخلت الورش والمباني فوق سطح المحطة لتزينه وظهور صورة جميلة لأشكال المحطة المبنية آنذاك في ذلك العهد وعن اهم تلك العناصر المعمارية التي دثرت واخرى لا تزال هي :-

اولا : المدخل

مفردها مدخل وهو ما يدل على موضع الدخول ويقصد به الالوج الى الموضوع او الحيز الذي يجتاز من خلاله المكان الذي يحدد به[١] ، والمدخل من العناصر المعمارية التخطيطية التي لازمت ظهور اقدم الوحدات السكنية منذ القدم [٢] كونه من ضرورات البناء التي لا يمكن الاستغناء عنها اتسم تخطيطه بتطور مستمر ، تدرج من البناء البسيط في اقدام المنشاة البنائية التي خلفها الانسان الى ترتيبات بنائية متميزة بسعة حجمها وضخامة جدرانها وتعدد اشكالها[٣] ، كما المدخل المتناظرة التي تقابل فيها المداخل الرئيسية للبيوت والمحطات والقصور مع المداخل التي تليها[٤]

ثانيا : الحجرات

وتمتاز الحجرات بكونها عنصر معماري مهم في جميع اجزاء مادة الدراسة [٥] حيث تمثل احد اهم العوامل المساعدة في جميع اجزاء المحطة او بيوت المحطة فعند النظر الى تلك المحطة والبيوت التي موجودة فيها ترى اهمية كبيرة لدى تلك الحجرات ولها اهمية كبيرة حيث تأخذ الحجرات اشكال متعددة ومختلفة في الكثير تمن الجوانب المختلفة في تلك المحطة والبيوت فبعظها للسكن وبعضها يستخدم كمخزن للأغراض فعند المرور لتلك المحطة ترى ان الحجرات اعمال مختلفة فبعضها يستخدم او يوضع بها المولدة والاجهزة الخاصة في تنظيم سير القطار المار على تلك السكك وبعضها مبنية ومكيفة ومخصصة الى استقبال الناس والرعية اثناء انتظار القطار والانطلاق في الرحلات الخاصة للمدن ، اما عن الطريقة التي بنيت بها الحجرات الخاصة في المحطة فهي تمثل مادة البناء المستخدمة التي ترجع الى الفترة ١٩٦٧ وبذلك استخدمت مادة الطابوق والاسمنت في بناء

---

[١]) ابن منظور ، الشكل ابنائي للمدخل ، ج١١ ،ص٢٣٩ .

[٢])سليمان ، موفق جرجيس ، البيت العراقي القدير والمعاصر ، رسالة ماجستير (غير منشور) جامعة بغداد / كلية الآداب ، ١٩٧٦ ،ص١١٩ .

[٣]) العفاري ، داخل مجهول ، مدخل الدور والقصور والمحطات في العراق ، رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة الى كلية الآداب / جامعة بغداد ١٤٠٧هـ /١٩٨٧م ، ص٩ .

[٤]) القاضي ،صباح محمود عبد اللطيف ، بيوت سامراء في ضوء التقنيات الحديثة ، رسالة ماجستير غير منشورة ، مقدمة الى كلية الآداب/ جامعة بغداد ، ١٤٠٨/١٩٩٨ ، ص٩٣ .

[٥]) مادة الدراسة هي محطة قطار السدير .

الجدران اما بالنسبة الى السقف مبني بواسطة الطابوق واستخدام الحديد الخاص بالسكك لذلك يمثل درجة عالية من المقاومة والصلبة التحمل في ذلك البناء الهندسي اما قياس الحجرات فيمثل عرض الحجرات حوالي ٤م وطولها حوالي م ونص م تقريبا يضاف الى ذلك وجود فتحات خاصة لدخول الهواء اشعة الشمس الى تلك الحجرات وكذلك تحتوي الحجرات على ابواب عديدة ذات تصميم ثقيل الحديد وفقا للعودة من حيث وجود الزخارف الهندسية واشكال مختلفة من الابواب الحديد الثقيل ويضاف الى ذلك الشبابيك الموجودة في احد الجوانب المطلة على سكة الحديد والذي يمثل اطلالة جميلة وخاصة عند مرور القطار المار في سكك الحديد الموجودة في تلك المحطة واخذت الحجرات تأخذ اشكالا متنوعة من حيث البناء والزينة فبعضها مربع والبعض الاخر مستطيل الشكل يخرج من فوقها شرفات خاصة وتحتوي على دخلات وطلعات تمثل شكل هندسي جميل مصنوع من مادة الطابوق ذات درجة عالية الدقة في الصناعة بحث يخرج شكلا هندسيا جميل يبهر الناظر له من حيث الدقة في العمل[١].

ثالثا : الاعمدة

يمكن تعريف الاعمدة فهي الاشكال البنائية المصنوعة من مادة الحديد او الاخر او السمنت توضع لحمل السقوف او العقود ويلاحظ اهمية الاعمدة كعنصر معماري مهم في المحطة اي في جميع جوانب البناء الخاص بل المحطة فنعد الاطلاع على تصميم المحطة والبيوت الخاصة في المحطة ترى ان الاعمدة استعمالات متعددة وكبيرة الاهم هي تحمل السقوف كما ذكرنا سابقا وكذلك تحمل الطلعات الخاصة بل الطارمات الموجودة في بيوت المحطة وكذلك يدعى استخدام المهندس فن خاص في صناعة الاعمدة بحيث تظهر شكلا بنائيا جميل من حيث المظهر الخارجي للمحطة والبيوت الخاصة بها فتأخذ الاعمدة شكلا دائريا مصفح يحمل في نهايته عقدا خاصا يحمل السقوف الى الخارج لذلك يصبح السطح واحد ذو اتجاه مائل الى جهة الاعمدة ليساعد على سقوط المطر اتجاه[٢] الاعمدة الموجودة في تلك الجهة التي تحمل القعود وبدوره تحمل السطح هذا من جانب من جانب اخر فقد استخدم لحمل الطلعات التي يتجاوز عرضها بحوالي ٤ م تحمل بواسطة اعمدة مصنوعة من مادة الاسمنت والجص والرمل يضاف الى ذلك الحديد المستخدم في عملية الصب الخاصة بالأعمدة الموجودة اما الاعمدة الخاصة بل المحطة فهي ذات تصميم او شكلا مربع موضع في جوانب مختلفة من المحطة فيلاحظ موضوع في الاستقبال (الصالة) الخاصة والتي حجمها يتطلب وضع اعمدة تحمل السطح الخاص في الاستقبال من جانب الحجرات الخاصة بالمحطة من جانب اخر فقد وضع حوالي ٥ اعمدة موزعة على مختلف الاماكن الخاصة في الاستقبال فترى امام غرفة الحديد عمود وكذلك امام غرفة الاجهزة عمود اخر وكذلك اعمدة خاصة في حمل الشرفات التي يلاحظ خروجها لنحو سكة القطار وبذلك تمثل اماكن خاصة يقف فيه الناس

[١]) بعد الاطلاع والمشاهدة على كيفية البناء واستخدام الاساليب في تصميم ذلك .
[٢]) مقابلة شخصية مع احد موظفي المحطة المقيم (اكرام شاهين فراج) .

لانتظار القطار والمار بتلك الرحلات الخاصة للمحافظات كافة وبذلك يبرز اهمية تلك الاعمدة وتمثل شكلا معماري جميل ذو قيمة اقتصادية من ناصية البناء وشكلا حضاري يعكس وجهة تلك البناء الخاصة بالمحطة الموجودة في منطقة استراتيجية وحيوية من حيث المكان ومن حيث التاريخ الزاهر لتلك المحطة .

رابعا : السرداب

يمكن تعريف السرداب على انه ذلك البناء الذي يمر اسفل القطار ويمثل جزء معماري مهم في المحطة حيث تم انشاءه ليمثل مكان خاص توضع فيه بضائع ومواد استخدام قديما من قبل القوات البريطانية لضم السلاح والمعدات الحربية بعد شعور القوات البريطانية بعد اندلاع الحرب في الهند وتأثير الاصلاح الاقتصادية والحربية لذلك اقتضت الضرورة في تشييد ذلك السرداب[1] الذي يمثل بناءه من الاسمنت والحديد يخرج من المحطة من جانب ويعبر سكة القطار من جانب اخر حيث يمثل قوة شبه دائري مفتوح الى الخارج مبني الاعلى بواسطة مادة الطابوق التي يتعارف عليها ذات الصناعة البريطانية الخاصة في انشاء المباني البريطانية ١٩١٧ ويمثل نظام تخطيط السرداب واعتماد معماري بريطاني ذو شكلا مصمم بطريقة بريطانية واعتماد عناصر ذات صنع بريطاني وفق الطرق المستخدمة في بناء ذلك السرداب واعتماد اليه حديثة في التصميم ، ورغم الحروب والدمار الذي تسببه الحروب التي مرت على تلك المباني فقد بقيت اثار لتلك المباني وجود اثار تدل على تلك المباني فعند زيارة مكان المحطة القديم يرى بأن وجود بقايا لمكان السرداب واحتواءه على العديد من الاشكال البنائية التي يمر فوقها القطار باتجاه جميع المحافظات لذلك يعتبر مقر رئيسي ومستودع مهم للأسلحة والذخائر والمعدات الحربية لذلك تتطلب بناءها وفق تصاميم خاصة يسمح بمرور الناس اسفل القطار المار في جميع المحافظات الوسط و الجنوبية حيث ترى الان السرداب متمثلة بالعديد من المواد المتهالكة الى النفايات

الشكل (١) صورة باب المحطة الرئيسي من جهة الشارع العام

الشكل (٤) يمثل احد خزانات الوقود الخاصة في القطارات الموجود في المحطة

الشكل (٦) يمثل اشكال الاعمدة ومواد البناء المستخدمة في تلك الاعمدة وكذلك الطلاءات المستخدمة في البناء

الخاتمة

المصادر والمراجع :

١- الحموي ، ياقوت ، معجم البلدان ، دار احياء التراث العربي ، ٢٠٠٨ ، المجلد الثالث .

٢- جريدة الوقائع العراقية ، مطابع الحكومية ، العدد ٢٤١٢ ، بغداد ١٩٧٤/١١/١٩ .

٣- وزارة الحكم المحلي ، الدليل الاداري للجمهورية العراقية – عداد لجنة مكونة من مؤيد سعيد سيد بسم ، هادي سهيل ، جلال فضلي ، ع-ط لسنة ١٩٨٩ ، ١٩٩٠ بغداد .

٤- عبد الرزاق عباس حسين ، نشأة مدن العراق وتطورها ، مطبعة الارشاد والبحث ، ١٩٧٧ ، ص٩٨ .

٥- المواقع الاثارية في العراق ، مديرية الاثار العامة بغداد ، ١٩٧٠ ،ص ١١٧-١٣١ .

٦- العبيدي ، عبد الكاظم فالح ، انماط الاستيطان الريفي ، رسالة ماجستير ، كلية الآداب –جامعة القادسية ،٢٠١٣ ، ص١٣٦-١٣٨ .
٧- مجلة سكك العراق في سطور ، مجلة المديرية العامة للسكك والحديد ، ٢٠١٤ م .
٨- لقاء شخص مع مدير المحطة ، عدي سلمان العوادي ، ٢٠١٧/٣/١٥ ، حيث زودنا بالمعلومات .
٩- الملفات والاضابير الخاصة بالمحطة .
١٠- المشاهدة والاطلاع الميداني .
١١- مقابلة مع احد الاشخاص (المعمر جابر غانم / تولد ١٩١٠) .
١٢- صحيفة التآخي ، محمد ابراهيم محمد ، تاريخ سكك الحديد في العراق ٢٠١٢/٦/٦ .
١٣- مقابلة شخصية مع موظفي المحطة (اكرام شاهين خراج)
١٤- العطية ، والي ، تاريخ الديوانية حديثا وقديما ، ص١١٥-١٢٥ ، منشورات المكتبة الحيدرية .
١٥- ابن منظور ، الشكل للمدخل ، ج١ ، ص٣٩ .
١٦- سليمان ، موفق جرجيس ، البيت العراقي القديم والمعاصر ، رسالة ماجستير (غير منشورة /جامعة بغداد /كلية الآداب) ١٩٧٦م ، ص١١٩ .
١٧- العفاري ، داخل مجهول ، مدخل الدور والتصور والمحطات في العراق رسالة ماجستير (غير منشورة) ، مقدمة الى كلية الآداب /جامعة بغداد ، ١٤٠٧هـ/١٩٨٧م ،ص٩ .
١٨- القاضي ، صباح محمود عبد اللطيف ، بيوت سامراء في ضوء التقنيات الحديثة ، رسالة ماجستير غير منشورة ، مقدمة الى كلية الآداب/جامعة البصرة ، ١٤٠٨هـ/١٩٩٨م ، ص٩٣ .