

 جمهورية العراق

 وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

 جامعة القادسية – كلية التربية

 قسم التاريخ – الدراسات الصباحية

**الاتصالات والمواصلات في الديوانية**

**1858م ــــ 1968م**

 **بحث تقدم به الطالب ( مصطفى سلمان عميش ) إلى مجلس كلية التربية ـــ قسم التاريخ وهو جزء من متطلبات نيل شهادة البكالوريوس في التاريخ**

إشــراف

د. سامي ناظم حسين المنصوري

 1439هـــ 2018م



الآية القرآنية

بسم الله الرحمن الرحيم

ﭐ ﱡﭐ ﱔ ﱕ ﱖ ﱗ ﱘ ﱙ ﱚ ﱛ ﱜ ﱝ ﱞ ﱟﱠ ﱡ ﱢ ﱣ ﱠ

 **صدق الله العلي العظيم**

 **{ الملك : 15 }**



**الإهـــــــــــــــــــــــداء**

 **إلى من بلغ الرسالة وأدى الأمانة .. ونصح الأمة .. إلى نبي الرحمة ونور العالمين ...**

 **النبي محمد " صلى الله عليه و آله وسلم "**

**إلى من كلله الله بالهيبة والوقـار .. إلى من علمني العطاء بدون انتظار .. إلى من أحمل اسمه بكل افتخار ...**

 **" والدي الغالي "**

 **إلى ملاكي في الحياة .. إلى معنى الحب وإلى معنى الحنان و التفـاني .. إلى بسمة الحياة وسر الوجود** ...

 " **والدتي الغالية "**



**شكـــــــــــــــــر وتقديـــــــــــــــــر**

 أشكر الله ـــ سبحانه وتعالى ـــ الذي وفّقني لإتمام هــذا البحث وأزال عني كل المعوقات .

 ويسرّني أن أتقدّم بالشكــــر والتقدير لأستاذي المشرف الدكتور ( سامي ناظم المنصوري ) لمساندته لي طيلة فترة البحث , فأسأل ربي أن يسدد خطاه وأن يوفقه لكل خير .

 كما أتقدّم بالشكـــــــــــر إلى جميع أساتذة قسم التاريخ الذين درستُ على أيديهم المباركة خلال سنوات الكلية .

 وكذلك أقدم شكري إلى كل مَن مدَّ يد العون والمساعدة لي في إنجاز هذا البحث .

 **البـــــــــاحث**



**المحتويات**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **ت** |  **الموضوع**  | **الصفحة(من ـ الى)** |
| **1ـ** | الآية القرآنية المباركة | **ـــــــــــ** |
| **2ـ** | الإهداء | **ــــــــــــ** |
| **3ـ** | الشكر والعرفـــــــان | **ـــــــــ** |
| **4.** | المقدمة | **أ** |
| **5** | المبحث الأول :البرق والبريد 1858م-1968م | **1-9** |
| **6** | المبحث الثاني : طرق النقل والمواصلات1858م-1968م | **10-18** |
| **7** | أولا: الطرق النهرية | **10-12** |
| **8** | ثانياً: الطرق البرية | **12-18** |
| **9** | الخاتــــــــمة | **19** |
|  | المصـــــادر والمراجع | **20-21** |

**المقدمــــــــــة**

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف الخلق اجمعين نبينا محمد وعلى أهل بيته وصحبه المنتجبين . أما بعد :

 لقد اخترت البحث الموسوم ( الاتصالات والمواصلات في الديوانية 1858م-1968م) وذلك لكونه يوضح التطور في الاتصالات والمواصلات من العهد العثماني وحتى نهاية العهد الملكي الثاني فرصدنا ذلك تاريخياً .

 وتكوّن البحث من مبحثينِ وخاتمة وقائمة بأسماء المصادر والمراجع

 تناولنا في المبحث الأول ( البرق والبريد 1858م-1968م ) , و وقف المبحث الثاني عند ( طرق النقل والمواصلات 1858م – 1968م ) فجاء بــ أولاً : الطرق النهرية , و ثانياً : الطرق البرية .

 واعتمد البحث على عدة مصادر مهمة منها , ( تاريخ مدينة الديوانية ــ قديماً وحديثاً ) لـ ودّاي العطية , و( تاريخ مدينة الديوانية السياسي والاقتصادي والاجتماعي ) لــ نبيل عبدالأمير الربيعي , و( نظام البريد عند العرب والمسلمين خلال العصر الإسلامي الوسيط ) لـ عبدالفتاح رجب أحمد , و ( الديوانية وتوابعها في وثائق الأرشيف العثماني) لــ د. سامي ناظم المنصوري , ومتصرفية لواء الديوانية , وغيرها من المصادر والمراجع .

وأحمد الله وأشكره الذي وفّقني لإتمام هذا البحثوآخر دعواي أنِ الحمد لله رب العالمين

 **البـــــاحث**

**المبحث الأول**

**البرق والبريد1858م -1968م**

 لقد اختلف الدارسون في تحديد مفهوم البريد فمنهم من ردّه إلى أصول عربية ، ومنهم من قال بالأصول الفارسية ، فالمدافعون عن الأصول العربية للكلمة يقولون أن كلمة بريد مشتقة من المصدر برْد ، أو برد بمعنى أرسل البريد ، وقيل من برد ثبت لأنه يأتي بما تستقرّ عليه الأخبار ، ويدعم هذا المعنى حديث النبي (صلى الله عليه وآله وسلم) : (( لا تقصر الصلاة في أقلّ من أربعة أبرد )) ، وتعني هنا مسافة معلومة بين مركزي بريد قدرها الفقهاء وعلماء المسالك بأربعة فراسخ أو اثني عشر ميلاً ، أما دعاة الأصل الفارسي فيقولون إن أصل الكلمة بريد ( برد دم ) ، أي مقصوص الذنَب ، وذلك لأن من عادات الفرس أنهم إذا أقاموا بغلاً في البريد عمدوا إلى قصّ ذنبه ليكون علامة على أنه من بغال البريد المحذوفة الذنب ، وإلى جانب هؤلاء هناك من قال إن لفظ بريد تحريف لكلمة (بردي) ، ومن قال بالأصل اللاتيني verdus أي: الدابة التي يمتطيها المكلف بنقل مكاتبه من مكان لآخر([[1]](#footnote-1)).

 وكانت الدولة العثمانية في بداياتها تعتمد على بريد تقليدي قديم يعتمد على الجِمال في نقل البريد في الأحوال العادية ، إلى جانب ذلك استعملوا البريد السريع (( سعاة التتر)) الذين اختصوا في المسافات الطويلة والبعيدة واستعملوا الخيل والهجن في نقل البريد وإيصال الرسائل من وإلى مركز الدولة العثمانية ، وكان هؤلاء الموظفون يتقاضون مرتباتهم من خزينة الإمبراطورية ، وقد اعتنت الدولة العثمانية بطرق البريد لتوفير سبل الراحة لموظفي البريد فنثرت المنازل والخانات لتزويد الخيول والهجن بالعلف والماء ولتغييرها إذا دعت الضرورة لذلك ، وكان المشرفون على البريد يحددون لسعاة التتر أوقاتاً محدّدة مضبوطة للانطلاق من مكان والوصول إلى مكان آخر ، ولا يجوز تجاوز الوقت المحدّد وفي المقابل يمنح الساعي مكافآت فوق راتبه المعتاد ([[2]](#footnote-2)).

 وللبريد أهميّة في الدولة العثمانية لنقل الرسائل والطرود المختلفة بين ولاية بغداد والمدن العراقية ، وقد شمل مدينة الديوانية هذا الاهتمام في عهد الوالي نامق باشا ، وبالنظر لاعتبار مدينة الديوانية محطة من أهم محطات البرق والبريد لولاية بغداد ، ثم إكمال خطوط البرق بين الديوانية والبصرة في شباط عام 1864م ، وفي كانون الثاني عام 1865 أكملت خطوط البرق الممتدة بين بغداد والديوانية والبصرة ، ثم إلى الهند المستعمرة البريطانية وقتذاك ، وقد بيَّنت ذلك سالنامة ولاية البصرة لسنة 1308ه كما يلي :

 يمتد خط التلغراف ( البرق ) من شمال البصرة إلى القرنة ثم يتفرع إلى خطين الأول يتجه إلى سوق الشيوخ ،ثم الناصرية فالسماوة ، والديوانية والحلة حتى بغداد . والخط الثاني يمتد من القرنة إلى الشطرة فالعمارة وعلي الغربي ثم الكوت والعزيزية حتى بغداد([[3]](#footnote-3)).

 أما ما يخص أقضية الديوانية ومركزها فقد صدرت عدة وثائق تخص دائرة التلغراف في الديوانية سنذكر بعضها للتعرف على أحوال التلغراف في الديوانية في عام 1965م.

 فقد صدرت من دائرة التلغراف إلى وزارة الخارجية وثيقة بالعدد(107) بتاريخ 24 شوال 1281ه الموافق 22 آذار 1865م ، وكان موضوعها (فتح محطّة للتلغراف (البرق) في منطقة خضر الدرّاجي في السماوة ، وكان محتوى الوثيقة عبارة عن خطاب مرسل من معاون مدير التلغراف فيضي باشا إلى وزارة الخارجية العثمانية وضَّح فيها أن خط تلغراف الديوانية –الفاو وهو ضمن خط التلغراف الرابط بين بغداد والبصرة قد تم فتح محطة تلغراف جديد فيه يقع في منطقة الدراجي (خضر الدراجي) التابعة للسماوة ، وتم تعيين مدير محطة تلغراف خانقين كمال أفندي مديراً لهذه المحطة ، كما تم تعيين موظف مخابرة ، أو اتصال يجيد اللغة الفرنسية في هذا المركز ، وقد حدد الراتب الشهري لمدير محطة خضر الدراجي بـ(2640) قرش ، وموظف الاتصال بـ( 1925) قرش ، وقد طالبت دائرة التلغراف في ولاية بغداد بتخصيص الأموال اللازمة لهذه المحطة من خزينة الدولة ([[4]](#footnote-4)).

 وقد صدرت وثيقة أخرى بنفس العام من دائرة التلغراف إلى وزارة الخارجية العثمانية بالعدد (126) وبتاريخ ذي الحجة 1281 ه ، والموافق مايس 1865م ، وكان موضوعها ( تعيين موظفين في محطة تلغراف خضر الدراجي ) ، ومحتواها خطاب مرسل من معاون مدير دائرة التلغراف فيضي باشا إلى وزارة الخارجية العثمانية في اسطنبول بشأن تعيين عدد من جاويش وسر جاويش ([[5]](#footnote-5)) في قسم إرسال (المحورات) أي الرسائل والطرود المختلفة التابع لمحطة تلغراف منطقة خضر الدراجي ضمن خط التلغراف بغداد – البصرة مع تحديد الرواتب الشهرية لهؤلاء الأشخاص ([[6]](#footnote-6)).

 في حين جاءت الموافقة في وثيقة أخرى بالعدد(126) من دائرة التلغراف إلى وزارة الخارجية بتاريخ ذي الحجة 1281ه الموافق مايس 1865م ، وموضوعها (الموافقة على تعيين عدد من الموظفين في محطة تلغراف خضر الدراجي ) ، ومحتواها أوضحت فيه الوثيقة موافقة الحكومة العثمانية على تعيين عدد من الجاويش وسر الجاويش في محطة تلغراف البصرة ، ومحطة تلغراف الديوانية ، ومحطة تلغراف خضر الدراجي ، محطة تلغراف الحمّار ، ومحطّة تلغراف الفاو ، كما بيَّنت الوثيقة الرواتب الشهرية لهؤلاء الموظفين وعلى النحو الآتي :

* **محطة تلغراف الديوانية :** تعيين جاويش عدد(4) براتب شهري قدره (300) قرش شهريّاً لكل شخص منهم .
* **محطة تلغراف خضر الدرّاجي:** تعيين سر جاويش عدد (2) براتب شهري قدره (500) قرش لكل سر جاويش ، وتعيين جاويش عدد(12) براتب شهري قدره (300) قرش لكل شخص ، وتعيين ساعي (موصل محررات)عدد(1) براتب شهري قدره (200) قرش ([[7]](#footnote-7)).

 وقد أوضح لوريمر بأن البريد كان ينقل بواسطة سعاة من الرجال العرب بين البصرة والديوانية مرتين في الأسبوع ؛ لأهمية الديوانية بصفتها مركزاً للقوات العثمانية التي أرسلت إلى البصرة ([[8]](#footnote-8)).

 وكان أول مدير لها عام 1881م ناجي أفندي والموظف سعدي أفندي ، ثم أصبح صبري أفندي مديرها للمدة من 1882 إلى 1885 ، وسعدي أفندي موظفاً فيه ، أما مديرها الثالث فكان إسماعيل حقّي أفندي للفترة من 1891 إلى 1893م ، أما مديرها الآخر فكان حسن أفندي للفترة من 1895 إلى 1896م ، وفي عام 1897 م أضيف موظف آخر لملاك تلك الدائرة التي صارت تتكون من حسن أفندي المدير وعزيز أفندي وبهاء أفندي موظفين في الدائرة حتى عام 1898م ، وفي عام 1900م أصبح فريد أفندي مديراً ، وعزيز أفندي موظفاً كما أصبح زينل أفندي مديرها عام 1901 م ولغاية عام 1903م ، وكان أحمد أفندي مديراً لها عام 1905 م ومن عام 1906 م ولغاية 1911م أصبح المدير حسن حسني أفندي ، وعام 1917م كان مديرها إبراهيم أدهم ([[9]](#footnote-9)).

 وبعد الاحتلال البريطاني للعراق بعد الحرب العالمية الأولى 1914م حاولوا تطوير هذه الخدمات ، ولا بدَّ من القول أن أعمال إدارة البريد والاتصالات كانت محدودة حتى سنة 1948 حيث جرى بعد ذلك تطوير هذه الخدمات ووضعها تحت إشراف القوات العسكرية البريطانية حصراً ، فقد عملت السلطات البريطانية على تأسيس إدارات للبريد في معظم محافظات العراق ولا سيما أقضية ونواحي الديوانية ، وكان ذلك يصب في خدمة أهداف الاحتلال الاستعماري والسيطرة على مقدرات البلد وتسهيل مهمته العسكرية ([[10]](#footnote-10)).

 فتمَّ إنشاء بريد الدغارة وتزامن تأسيسها مع بداية الاحتلال البريطاني ، وكانت خدمة الاتصال تتم بأجهزة قديمة حيث تعتمد على الاتصالات السلكية وإيصال الرسائل بين دوائر المدينة ومركز المحافظة ، كان مقرها أولاً قرب دائرة الريّ الحاليّة ثم جرى نقلها إلى بناية صغيرة تقع على الشارع العام ، قامت الحكومات المتعاقبة بتطوير الخدمة البريدية ، فتمَّ إدخال بدالة ذات خمسة خطوط وتعمل ب ( المورس) عند إرسال البرقيات إلى مركز المحافظة وبقية المحافظات الأخرى ونقل الرسائل البريدية وإجراء الاتصالات عبر الخطوط السلكية بين مدن العراق المختلفة، وكان من أوائل العاملين في الدائرة السيد كتاب والسيد جودي **،** السيد علي ، وماجد حميد قادر ومجدي علي سيد مطلب وبهجت جاسم ظاهر وسيد مؤنس سيد حمزة وآخرون ([[11]](#footnote-11)).

 وتنقسم أعمال دائرة البريد والاتصالات إلى قسمين :

1. **القسم الفني :** ويتولى مهمة الإشراف ومتابعة الشبكة الداخلية والخارجية للتليفونات وصيانتها .
2. **قسم البريد والتوفير :** ويتولى تقديم خدمات السحب والإيداع للمواطنين إضافة إلى الحوالات الصادرة والواردة وبيع الطوابع ، وخدمات الفاكس الداخلي واستلام الرزم الصغيرة والكبيرة والرسائل والمطبوعات من وإلى أنحاء العالم ، كما يتولى خدمة توزيع رواتب المتقاعدين ([[12]](#footnote-12)).

 وفي الجانب السياسي وفي عام 1948 حدثت انتفاضة 27 كانون الثاني وكانت واحدة من أهم الانتفاضات التي شهدها التاريخ العراقي الماهر ، وتوالت الأحداث في اشتباكات 1952 ، وانتفاضة ريف الديوانية 1954 ، ومظاهرات 1956 في المشخاب والدغارة ، فكانت الأوضاع السياسية غير مستقرة في أقضية ونواحي الديوانية ([[13]](#footnote-13)).

 وما يهمنا من هذه الأحداث أنّه لم يتم استحداث دوائر للبرق وكان جهد الدولة مشغولاً في إخماد المظاهرات والثورات وملاحقة المتظاهرين ، وانشغلت كذلك في التغيرات السياسية في هيكلية لواء الديوانية إلى أن حدثت ثورة 14 تموز 1958.

 سعت الحكومة بعد ثورة 14 تموز 1958 لتحقيق عدّة أهداف منها رفعه مستوى الفرد العراقي ثقافياً واجتماعياً وصحّياً ، وإلغاء سيطرة حكم الإقطاع ورأس المال الذي يقف حائلاً دون التعليم لأبناء البلد في القرى والأرياف ([[14]](#footnote-14)).

 فقد تمَّ في الأعوام 1958-1960 بناء دوائر للبرق والبريد في لواء الديوانية والاهتمام بجانب الاتصالات بعد الانقطاع الذي شهدته السنوات السابقة المضطربة سياسياً ، فتمَّ إنشاء دائرة برق وبريد الحريّة بكلفة (1400)دينار ، وكذلك إنشاء دائرة بريد وبرق الشنافية بكلفة (11600)دينار ، وكذلك إنشاء دائرة بريد وبرق الفيصلية بكلفة (13998) دينار ([[15]](#footnote-15)).

 وفي عام 1964 تمَّ إنشاء بناية بريد وتليفونات الديوانية ، وتتكون من بنايتين مستقلتين تتألف كا منهما من طابقين ، وتحتويان على (56) غرفة وصالة ، وتبلغ كلفتها (-/65000) ديناراً ، وقام بالعمل تعهّداً من قبل المقاول السيّد عبد الستّار عبد اللطيف بموجب المقاولة رقم 24 / 1964 ، وانتهى العمل عام 1967 ([[16]](#footnote-16)).

 وفي عام 1968 تمَّ استحداث دوائر للبرق والبريد في قضاء المشخاب والشاميّة وبعض النواحي التابعة لهما ([[17]](#footnote-17)).

 ثمَّ أخذت دوائر البرق والبريد تتوسّع لتستعمل البيوت والمحلّات التجارية التليفونات وتصبح الخدمة عامّة للمجتمع ووسائل اتصال الدولة بعد إن كانت مستعمرة للسلطات البريطانية وأغراضها السياسية .

**المبحث الثاني**

**طرق النقل والمواصلات 1858-1968م**

 تتألف طرق المواصلات في لواء الديوانية من الطرق النهرية والطرق البريّة ، فتكون النهرية بواسطة السفن الشراعيّة والبخارية ، والبريّة بواسطة السكك الحديدية والسيارات والعجلات والدوابّ ، وسنقف عند كل منها :

**أولاً : الطرق النهريّة**

 من المعلوم أن النقل له أهمية بالغة في تطور المدينة تطوّراً اقتصادياً واجتماعيّاً وثقافياً ، وتتجلّى هذه الأهمّية بقياس أكبر بالنسبة لمدينة الديوانية تتطلب لإنعاش التجارة واستثمار مواردها الزراعيّة ، وقد شكل الياهو خلاصجي أسطول نقل نهري بالاتفاق مع شركة بيت لانج لنقل المنتجات الزراعية إلى العاصمة بغداد من الحنطة والشعير ورز العنبر المعروف ب(تمن خلاصجي) من مخازن الحبوب التي أنشئت في مدينة الديوانية بالاتفاق مع بيت لانج في البصرة ([[18]](#footnote-18)).

 كان الطريق النهري في الديوانية بالنسبة لهذه الوسائط ذا أهمية ظاهرة لنقل الإنتاج الزراعي والمواد الإنشائية المتمثلة في مواد البناء كالجص والنورة والقار والأخشاب ، وقد عرف واشتهر في هذا المجال بيت شكَشكَـ في نقل المواد المذكورة من منطقة جبّة في الرّمادي إلى مدينة الديوانية ، واتخذ مخزناً له لبيع هذه المواد حتى استقرّ في المدينة ، وكانت الواسطة المهمّة لتحقيق مثل هذا النقل هي ( الكَفّة) والأرماث ( الأكلاك) ، أما السفن الشراعيّة الخفيفة فكانت سائدة في نهر الديوانية وفي الأقسام السفلى من النهر([[19]](#footnote-19)).

 وتشير المصادر التاريخية إلى أن نهر الدغارة كان بمثابة قناة ملاحيّة تصل مدينة الحلّة بمدينة الناصريّة بواسطة نهر ( الكار) ، وهو نهر مندرس حالياً وصولاً إلى مدينة البصرة كانت السفن الشراعية الكبيرة والمتوسطة الحجم تقوم بنقل المحاصيل الزراعية كالحنطة والشعير والذرة والماش والتمور ، وكذلك المنتجات الحيوانية كالدهن الحر والأصواف وغيرها من مدينة الدغارة إلى مدينة الحلّة ، وقبل ظهور وسائط النقل كالسيارات ([[20]](#footnote-20)) .

 كانت الدغارة تعتبر بمثابة مركزٍ تجاري كبير في منطقة الفرات الأوسط ، وعند عودة هذه السفن سالكةً النهر ذاته محمّلةً بالمواد الغذائية المصنعة كالدبس والمعجون والشاي والسكر والفانيلا ، بالإضافة إلى المواد الاستهلاكية المنزلية التي يحتاجها سكان المدينة ، وأن التجّار من مدينة الديوانية كانوا يأتون إلى الدغارة لاستلام ونقل بضاعتهم التي تم جلبها من مدينة الحلّة بواسطة السفن النهريّة ([[21]](#footnote-21)).

 وعند الاحتلال البريطاني للعراق قامت القوات البريطانية بتعميق المجرف القديم لنهر الفرات مثل جدول الحفّار ، ونهر الديوانيّة وجعلهُ صالحاً لسير الزوارق الشراعيّة ووسائط نقل نهريّة قديمة متكونة من (أبلام وشخاتير وكعود) ، ثمَّ تدنَّت وسائط النقل النهرية بسبب تعبيد الطرق البريّة ([[22]](#footnote-22)).

**ثانياً : الطرق البرّية**

 إن مجمل شبكات النقل البريّة خلال الحكم العثماني وحتى بعد الحرب العالمية الثانية كانت طرقاً ترابية ومسالك لا تصلح للحركة الدائمة ،لاسيما خلال فصل سقوط الأمطار ،أي أنها طرق فصليّة ([[23]](#footnote-23)).

 وإنَّ مسارات هذه الطرق الترابية قد اتَّخذت في الغالب من ضفاف الأنهار وتفرعاتها امتدادات لها، لميزة ارتفاعها قياساً بما يجاورها من الأراضي فيضمن عدم غمرها بالمياه أثناء الفيضانات آنذاك ، فضلاً عن ضمان عدم تحوّلها إلى أوحال في موسم الأمطار([[24]](#footnote-24)).

 وكانت الحيوانات لا سيما (الحمير والخيول) ، ومن ثم العربات التي تجرّها هذه الحيوانات هي واسطة النقل الأساسية للأشخاص والبضائع ، حيث كانت المحاصيل الزراعية تنتقل على الأباعر إلى محلّات الاستهلاك ([[25]](#footnote-25)).

 ومن واسطة النقل ( الربل) وهي عربة تجرّها الخيول كان فيها منبّه ، وهو عبارة عن جرس يضغط عليه الحوذي برجله ليطلق صوتاً ليس فيه إزعاج فضلاً عن اقتصادية الربل حيث لا وقود سوى (الشعير والتبن) للحصان ، وإن حوادث الربلات كانت قليلة جداً قياساً لحوادث السيارات اليوم ، ومنها سقوط الأطفال على الأرض عندما يسمعون صوت الحوذي ينهرهم عند تمسكهم بالربل في الخلف أو تأتيهم (ضربة القمجي) العكسية فيولون هاربين ، فكانت الربلات موجودة لنقل العوائل والموظفين من السوق إلى دورهم أو بالعكس ، وكذلك المسافرين من محطّة القطار إلى أقرب فندق ، وكانت أجرة الركوب في الربل (50) فلساً ، وكان هناك الربل الخصوصي يستأجر للنقل إلى مناطق أخرى وبسعرٍ معلوم ، وهناك ربلات (عربات) تُسحب بواسطة (2 حصان) تسمى (البشكلة ) وهي تستخدم لنقل البضائع ([[26]](#footnote-26)).

 وخلال العهد العثماني لم نجد اهتماماً بتحسين الطرق أو فتح طرق نظاميّة سوى وثيقة تتضمن إصلاح جسر قضاء الديوانية ، وهذا بطبيعة الحال لحاجتهم إليه ، فقد صدرت وثيقة من الصدارة العظمى إلى ديوان السلطان العثماني بتاريخ 25محرَّم 1293ه الموافق 21 شباط 1876م ، وموضوعها (إصلاح جسر قضاء الديوانية ) ، ومحتوى الوثيقة عبارة عن خطاب مرسل من الصدر الأعظم محمود نديم باشا إلى السلطان العثماني عبد الحميد موضحاً فيه طلب الدائرة الماليّة في ولاية بغداد بتخصيص مبلغ مالي من أجل إعادة إصلاح الجسر الخشبي الموجود على نهر الفرات في قصبة الديوانية مركز القضاء ، علماً أن المبلغ المطلوب لهذا العمل يقدر بحوالي (8489) قرش ، وقد ذيّلت الوثيقة بصدور الفرمان السلطاني بالموافقة على تخصيص المبلغ المالي بتاريخ 26محرّم 1293ه ([[27]](#footnote-27)).

 وخلال الحقبة بين 1914 حتى سنة 1958 م استخدمت أنماط متنوعة من وسائل النقل ، منها طرق القوافل ، العربات (الربلات) ، السيارات ، وإن استعمال السيارات بصورة اقتصادية في العالم لم يتم إلا خلال الحرب العالمية الأولى ، ويعد العام 1908 تاريخ بداية دخول أول سيارة للعراق ، ثم تزايدت أعدادها بعد ذلك وتمَّ تأسيس أول خط سير منتظم للسيارات بين بغداد وبعقوبة عام 1912 ([[28]](#footnote-28)).

 ولم تكن في الديوانية سيارات إلا مطلع ثلاثينيات القرن الماضي حيث دخلت أول سيارة كان سائقها المرحوم عباس نجم ، وتقوم السيارات أكثر من غيرها بدور نقل المسافرين بين العاصمة بغداد والديوانية وكذلك المدن المجاورة ، فكان طريق الديوانية- البصرة يمتد عبر مدينة الرميثة فالسماوة وأور والشعيبة عبر المستنقعات في مدينة شط العرب فالبصرة فالفاو ، أما طريق الديوانية – الحلة فيمتد عبر الهاشمية ، وقد أطلق عليه شارع الألمان كنايةً عن قيام شركة فيشر الألمانية التي استقرّت عليها مقاولة مد المشروع من مجلس الإعمار في العهد الملكي على تبليط الشارع الرئيس الذي يربط الديوانية بناحية السنيّة ، ومن ثم الحلّة ([[29]](#footnote-29)).

 وكذلك من مركز مدينة الديوانية يتفرَّع الطريق غرباً إلى مدينتي الشاميّة وأبو صخير عبر فرعي نهر الهندية ، ثم يتَّصل بمدينة النجف الأشرف ([[30]](#footnote-30)).

 ومن جوانب الطرق البريّة المهمة التي أخذت حيزاً مهمّاً هي سكك الحديد ، والتي أسِّست بعد دخول القوّات البريطانية إلى العراق ، بعد أن أكَّدت البعثة البريطانية (بعثة لنج) عدم صلاحيّة نهر الفرات للسفرات السريعة النهرية المنظَّمة ، تحوَّل اهتمام بريطانيا عن الخط النهري ؛ لأنه طريق غير ملائم إذ أوصى السير فرانسيس جسني بتقريره الذي قدَّمه بعد رحلته بأهمّية ربط المنطقة بسكّة حديد محاذية لنهر الفرات ، وخلال الفترة الواقعة بين 1911م -1914م شحنت إلى بغداد عن طريق الفاو وبواسطة السفن كميات كبيرة من القضبان والعوارض الحديدية والموادّ الأخرى لبناء الخط ، وهكذا أصبحت بريطانيا في عام 1919 متحكمة ومسيطرة على خطوط حديدية بلغت أطوالها آنذاك 1113 كيلو متراً موزّعة بين مدن العراق من البصرة وحتى كركوك ، وكان خط بغداد – البصرة وبطول 572 كيلو متراً محاذياً لنهر الفرات مارّاً بالمدن التالية ، الناصرية والديوانية والحلة وبغداد ، ويسير هذا الخط بمحاذاة الفرات حتى يصل إلى مدينة الحلّة بعدها يعبر الأراضي الواقعة ما بين الرافدين حتى يصل بغداد ([[31]](#footnote-31)).

 ويعاب على الخطوط الحديدية التي أنشأتها القوّات البريطانية أنها كانت متباينة في أوزانها ، وإن كافة الخطوط مجهزة بعربات قديمة استخدمها الإنكليز في الهند ، وإن الهدف من مدّ هذه الخطوط هو هدف عسكري لنقل القوات أكثر مما هو هدف تجاري ، بدليل أن القوّات البريطانية قامت وأسرعت برفع بعض الخطوط الفرعية مثل خط حديد العمارة –البصرة سنة1923 م بعد الانتهاء من المهمّات العسكرية التي من أجلها شيِّدت هذه المسارات الحديدية ([[32]](#footnote-32)).

 وبعد أن تدنَّت حاجة القوّات العسكريّة إلى النقل أصبح واجباً على السكك منافسة وسائط النقل البريّة للبحث عن موارد جديدة ، وبعد انتقال إدارة السكك من الإدارة البريطانية إلى الإدارة العراقية سنة 1936 م أخذت على عاتقها إنجاز بعض الإصلاحات التي يمكن عدّها نقطة تحوّل في تاريخ السكك العراقية ، وقد سجّلت سكك الحديد تطوُّراً كبيراً بالنقل في أحجام البضائع والمسافرين ، وارتفعت طاقة السكك بالنقل بشكل عام سنة1951م إذ بلغت ما نقلته من بضائع 456و052و2 طنّاً ، وبأجور802و509و2 دينار ، هذا وقد تميزت الحقبة الواقعة بين 1950م-1958م بتسجيل فائض في الإيرادات الماليّة ، ويمكن أن يعزى ذلك إلى دور المنافسة من قبل وسائط النقل البري ([[33]](#footnote-33)).

 وقد ظهر أول خط منتظم لحركة السيارات هو خط (الديوانية – نجف) متَّخذاً من بستان العذاري موقعاً له ( الذي يقع حاليّاً بين كلية القانون ومديرية زراعة القادسية ) ، في حين كان موضع انطلاق الخط الرابط بين ( الديوانية –بغداد) والمحافظات الأخرى قرب جامع البودية آنذاك في عام 1958م ، بينما استخدمت الساحة الواقعة بين مديرية الإطفاء ومعمل ثلج الحيدرية موقفاً لسيارات خط (الديوانية-عفك-البدير) في عام 1960 ([[34]](#footnote-34)).

 فالمرائب في محافظة القادسية كانت بمثابة أراضٍ غير مجدّدة وغير منتظمة الحركة ، وليس لها أي مظهر يميزها فضلاً عن اتخاذها مواقع صغيرة المساحة ومتفرقة وبشكل عشوائي ، كما أن خدماتها كانت محدودة على جانبي الشارع ولفترة قصيرة من النهار لقلة الرحلات والحركة وعدم وجود الطرق المعبَّدة ، كما أنَّ هذه المواقع تتغير بين حينٍ وآخر ([[35]](#footnote-35)).

 وفي عام 1961 -1962م تمت عدّة مشاريع تتعلق بالطرق أهمها تكملة طريق الحمزة –الشنافية ، وفتح طريق المهناوية –الديوانية ، وتكملة طريق المشخاب –القادسية ، وطريق الشنافية الغرب وغيرها من الطرق ([[36]](#footnote-36)).

 وفي عام 1964-1965 تمَّ فتح طريق ديوانيّة –أبو صخير ، والجسر الرابط بينهما ، وفي عام 1966 تمَّت المقاولة مع المقاول جعفر ناجي وصاحب عبد الرضا على إنشاء جسر بطول 82و16 متراً في طريق ديوانية- ناصرية ([[37]](#footnote-37)).

 وفي عام 1967 تمَّ إنشاء طريق ديوانية – شاميّة من قبل المقاول حلمي المفتي ، واكتمل في عام 1968 ، وكذلك طريق شاميّة – أو صخير من قبل المقاول نوري بلال([[38]](#footnote-38)).

 وهكذا استمرَّ العمل في تبليط الطّرق فضلاً عن إنشاء طرق جديدة تربط أقضية ونواحي محافظة الديوانية مع بعضها ، والتخلص من الطرق الترابية المملّة .

**الخاتمة**

توصّل البحث إلى عدة نتائج أهمها :

1. اختلف الدارسون في تحديد مفهوم البريد , فردّه بعضهم إلى أصول عربية , ومنهم مَن قال بالأصول الفارسية , وكل جماعة لها حجتها .
2. وكانت الدولة العثمانية في بداياتها تعتمد على بريد تقليدي قديم يعتمد على الجِمال في نقل البريد في الأحوال العادية ثم إكمال خطوط البرق بين الديوانية والبصرة في شباط عام 1864م ، وفي كانون الثاني عام 1865 أكملت خطوط البرق الممتدة بين بغداد والديوانية والبصرة ، ثم إلى الهند المستعمرة البريطانية وقتذاك .
3. وبعد الاحتلال البريطاني للعراق بعد الحرب العالمية الأولى 1914م حاولوا تطوير هذه الخدمات ، ولا بدَّ من القول أن أعمال إدارة البريد والاتصالات كانت محدودة حتى سنة 1948 حيث جرى بعد ذلك تطوير هذه الخدمات ووضعها تحت إشراف القوات العسكرية البريطانية حصراً .
4. تم إنشاء أول أسطول نقل نهري من قبل الياهو خلاصجي بالاتفاق مع شركة بيت لانج لنقل المنتجات الزراعية إلى العاصمة بغداد .
5. إن مجمل شبكات النقل البريّة خلال الحكم العثماني وحتى بعد الحرب العالمية الثانية كانت طرقاً ترابية ومسالك لا تصلح للحركة الدائمة ،لاسيما خلال فصل سقوط الأمطار
6. وكانت الحيوانات لا سيما (الحمير والخيول) ، ومن ثم العربات التي تجرّها هذه الحيوانات هي واسطة النقل الأساسية للأشخاص والبضائع ، حيث كانت المحاصيل الزراعية تنتقل على الأباعر إلى محلّات الاستهلاك
7. ويعد العام 1908 تاريخ بداية دخول أول سيارة للعراق ، ثم تزايدت أعدادها بعد ذلك وتمَّ تأسيس أول خط سير منتظم للسيارات بين بغداد وبعقوبة عام 1912 , ولم تكن في الديوانية سيارات إلا مطلع ثلاثينيات القرن الماضي حيث دخلت أول سيارة كان سائقها المرحوم عباس نجم .

المصادر والمراجع

1. ثامر ياسر البكري ، إدارة منشآت النقل والاتصالات ، مطبعة دار القادسية ، بغداد ،1985م .
2. ج-ج ، لوريمر ، دليل الخليج ، القسم التاريخي ، ترجمة قسم الترجمة بمكتب أمير دولة قطر ، مطابع علي بن علي ، الدوحة .
3. جعفر عباس حميدي ، التطورات والاتجاهات السياسية الداخلية في العراق من 1953-1958 ، بغداد ،1980 .
4. حسن علي السمّاك ، عشائر منطقة الفرات الأوسط ،1924-1941م دراسة سياسية ، دار الفرات للثقافة والأعلام ،2014م .
5. د. سامي المنصوري ، الديوانية وتوابعها في وثائق الأرشيف العثماني 1865-1917م ، دار المدينة الفاضلة ، ط2 ، 2015 .
6. راسم الأعسم وحسين الشيباني ، الدغارة سيرة مدينة سومرية 1877-2003م ، 4Dللطباعة والتصميم ، ط1 ، النجف الأشرف ،1437ه -2016م .
7. زهير كاظم عبود ، أوراق من ذاكرة مدينة الديوانية ، دار الضياء للطباعة ، النجف ،2008م .
8. سعدي علي غالب ، حضارة العراق ، دار الحرية للطباعة والنشر ، بغداد .
9. عبد الفتاح رجب حمد ، نظام البريد عند العرب والمسلمين خلال العصر الإسلامي الوسيط ، جامعة عمر المختار ، كلية الآداب .
10. فؤاد كنج أبو راس ، البريد في الحضارة العربية الإسلامية ،دار نور حورن ، دمشق ، ط1 ،2015 .
11. متصرفية لواء الديوانية ، الإدارة المحلّية ، التطور الحضاري والإعماري في لواء الديوانية 1967-1968 م ، مطبعة الغري ، النجف ، 1970 .
12. متصرفية لواء الديوانية ، الإدارة المحلّية ، التطور الحضاري والإعماري في لواء الديوانية ، مطبعة اللواء ،1965-1966م .
13. متصرفية لواء الديوانية ، الإدارة المحلية ، التطور الحضاري والإعماري في لواء الديوانية ، مطبعة اللواء ، 1960-1961 .
14. محمد أحمد الدهان ، معجم الألفاظ التاريخية في العصر المملوكي ، دار الفكر ،ط1 ،1990.
15. محمد فشلان هلول ، مرائب النقل في محافظة القادسية ، رسالة ماجستير ، كلية الآداب ، جامعة القادسية ،2011 م .
16. مصدق جميل الحبيب ، التعليم والتنمية الاقتصادية ، دار الرشيد ، 1981م .
17. نبيل عبد الأمير الربيعي ، تاريخ مدينة الديوانية السياسي والاقتصادي والاجتماعي ، دار الفرات للثقافة والإعلام ، الحلة ،1436-2015م.
18. ودّاي العطية ، تاريخ الديوانية –قديماً وحديثاً- منشورات الشريف الرضي ، المطبعة الحيدرية ، النجف ،1985 .
19. يوري كرازين ، علم اجتماع الثورة ، ترجمة شوقي جلال ،دار الثقافة الجديدة ، 1974.
1. ) ) فؤاد كنج ابو راس ، البريد في الحضارة العربية الإسلامية ،دار نور حورن ، دمشق ، ط1 ،2015 : 7 ، وينظر : عبد الفتاح رجب حمد ، نظام البريد عند العرب والمسلمين خلال العصر الإسلامي الوسيط ، جامعة عمر المختار ، كلية الآداب :1 . [↑](#footnote-ref-1)
2. ) ) فؤاد كنج ابو راس ، البريد في الحضارة العربية والإسلامية :178. [↑](#footnote-ref-2)
3. ) ) نبيل عبد الأمير الربيعي ، تاريخ مدينة الديوانية السياسي والاقتصادي والاجتماعي :1/194. [↑](#footnote-ref-3)
4. ) ) د. سامي ناظم حسين المنصوري ، الديوانية وتوابعها في وثائق الأرشيف العثماني 1865-1917 م ، دار المدينة الفاضلة ، ط1 ، 2015 ، وثيقة رقم (65) :191-192 . [↑](#footnote-ref-4)
5. ) ) جاويش أو شاويش : لفظ تركي لرتبة عسكرية في الدولة العثمانية ، وفي الأصل بمعنى : حاجب وهو صاحب البريد ، وسر جاويش : يعني رئيس العرفاء ، ينظر : محمد أحمد الدهان ، معجم الألفاظ التاريخية في العصر المملوكي ، دار الفكر ،ط1 ، 1990 :51 . [↑](#footnote-ref-5)
6. ) ) د. سامي ناظم المنصوري ، الديوانية وتوابعها ، وثيقة رقم (66) :194 . [↑](#footnote-ref-6)
7. ) ) ينظر : د. سامي ناظم المنصوري ، الديوانية وتوابعها ، وثيقة رقم (67) : 196 . [↑](#footnote-ref-7)
8. ) ) ج . ج لوريمر ، دليل الخليج ، القسم التاريخي ، ترجمة قسم الترجمة بمكتب أمير دولة قطر ، مطابع علي بن علي ، الدوحة : 4/2135. [↑](#footnote-ref-8)
9. ) ) ينظر: نبيل عبد الأمير الربيعي ، تاريخ الديوانية السياسي والاقتصادي والاجتماعي : 1/194-195 . [↑](#footnote-ref-9)
10. ) ) راسم الأعسم وحسين الشيباني ، الدغارة سيرة مدينة سومرية ،1877-2003م ، 4Dللطباعة والتصميم ،ط1،النجف الأشرف ، 1437-2016م : 334 ، وينظر : حسن علي السَّماك ، عشائر منطقة الفرات الأوسط دراسة سياسية ، دار الفرات للثقافة والإعلام ،2014م :135. [↑](#footnote-ref-10)
11. ) ) راسم الأعسم ، حسين الشيباني ، الدغارة سيرة مدينة سومرية :335 . [↑](#footnote-ref-11)
12. ) ) المصدر نفسه :336 . [↑](#footnote-ref-12)
13. ) ) ينظر : جعفر عباس حميدي ، التطورات والاتجاهات السياسية الداخلية في العراق من 1953-1958، بغداد ،1980 :84 . [↑](#footnote-ref-13)
14. ) ) يوري كرازين ، علم اجتماع الثورة ، ترجمة شوقي جلال ، دار الثقافة الجديدة ، 1974 :16 ، وينظر : التعليم والتنمية الاقتصادية ، مصدق جميل الحبيب ، دار الرشيد للنشر ،1981 م :63 . [↑](#footnote-ref-14)
15. ) ) متصرفية لواء الديوانية ، الإدارة المحلّية ، التطور الحضاري والإعماري في لواء الديوانية ، مطبعة اللواء ،1960-1961 :139 . [↑](#footnote-ref-15)
16. ) ) متصرفية لواء الديوانية ، الإدارة المحلية ، التطور الحضاري والإعماري 1967 -1968 ، مطبعة الغري ، النجف ، 1970 :164. [↑](#footnote-ref-16)
17. ) ) ينظر : المصدر نفسه : 176 . [↑](#footnote-ref-17)
18. ) ) نبيل عبد الأمير الربيعي ، تاريخ مدينة الديوانية : 1/ 330. [↑](#footnote-ref-18)
19. ) ) نبيل عبد الأمير الربيعي ، تاريخ مدينة الديوانية :1/330 . [↑](#footnote-ref-19)
20. )) راسم الأعسم وحسين الشيباني ، الدغارة سيرة مدينة سومرية :39 . [↑](#footnote-ref-20)
21. ) ) المصدر نفسه : 39 . [↑](#footnote-ref-21)
22. ) ) نبيل عبد الأمير الربيعي ، تاريخ مدينة الديوانية :1/ 330 . [↑](#footnote-ref-22)
23. ) ) ينظر : المصدر نفسه :1/ 331 . [↑](#footnote-ref-23)
24. ) ) محمد فشلان هلول ، مرائب النقل في محافظة القادسية ، رسالة ماجستير ، كلية الآداب – جامعة القادسية ، 2011م :17 . [↑](#footnote-ref-24)
25. ) ) ينظر : ودّاي العطية ، تاريخ الديوانية –قديماً وحديثاً – منشورات الشريف الرضي ، المطبعة الحيدرية ، النجف ، 1954 :239 . [↑](#footnote-ref-25)
26. ) ) نبيل عبد الأمير الربيعي ، تاريخ مدينة الديوانية : 3/284 . [↑](#footnote-ref-26)
27. ) ) د. سامي ناظم المنصوري ، الديوانية وتوابعها في وثائق الأرشيف العثماني ، رقم الوثيقة (49) :145 . [↑](#footnote-ref-27)
28. ) ) ثامر ياسر البكري ، إدارة منشآت النقل والاتصالات ، مطبعة دار القادسية ، بغداد ،1985 :10 . [↑](#footnote-ref-28)
29. ) ) زهير كاظم عبود ، أوراق من ذاكرة مدينة الديوانية ، دار الضياء للطباعة ، النجف ،2008 :120 . [↑](#footnote-ref-29)
30. ) ) ينظر : نبيل عبد الأمير الربيعي ، تاريخ مدينة الديوانية : 1/ 331 . [↑](#footnote-ref-30)
31. ) ) سعدي علي غالب ، حضارة العراق ، دار الحرّية للطباعة والنشر ، بغداد ، 12/252 . [↑](#footnote-ref-31)
32. ) ) نبيل عبد الأمير الربيعي ، تاريخ مدينة الديوانية :1/ 332 . [↑](#footnote-ref-32)
33. ) ) سعدي علي غالب ، حضارة العراق :256 . [↑](#footnote-ref-33)
34. ) ) مرائب النقل في محافظة القادسية (دراسة تحليلية في جغرافية النقل ) : 88 . [↑](#footnote-ref-34)
35. ) ) ينظر : المصدر السابق :89 [↑](#footnote-ref-35)
36. ) ) متصرفية لواء الديوانية ، الإدارة المحلّية ، التطور الحضاري والإعماري في لواء الديوانية ، مطبعة اللواء ، 1965-1966 :38 . [↑](#footnote-ref-36)
37. ) ) ينظر : المصدر نفسه :40 . [↑](#footnote-ref-37)
38. ) ) متصرفية لواء الديوانية ، الإدارة المحلّية ، التطور الحضاري والإعماري في لواء الديوانية ، مطبعة الغري ، 1967-1968 :53 . [↑](#footnote-ref-38)