

النقل بالسكك الحديدية وأثره في تنمية السياحة الدينية لمدينة بغداد

م.م. عمر مخيلف حسون

م.م. سارة رحيم حويل

omar.mk.hasson@aliraqia.edu.iqsarah.rahim@uomustansiriyah.edu.iq

الجامعة العراقية، قسم شؤون الدراسات العليا

الجامعة المستنصرية، كلية التربية، قسم الجغرافية

الملخص

أصبحت التنمية السياحية من الموضوعات المهمة المطروحة في الآونة الأخيرة وذلك بغية النهوض بمستوى المدينة حضارياً واقتصادياً من خلال التعريف بالمعالم الحضارية والدينية بها، إذ تتميز مدينة بغداد بمكانة دينية متميزة ، فهي تتفرد بموروث ديني، كان وما زال هدفاً لزيارة المسلمين وغيرهم من انحاء العالم، فقد اشتهرت بغداد بعبثاتها الدينية ومراقدها وجوامعها ومساجدها، التي تعد من ابرز المعالم التي يؤمها المسلمون وغيرهم في المناسبات الدينية وغيرها. إن الفكرة من دراسة دور النقل بالسكك الحديدية في تنمية السياحة الدينية في مدينة بغداد وتطورها هو بيان مدى تأثير النقل بهذه الوسيلة على تنشيط السياحة الدينية إذ تعاني المدن الكبرى ومنها بغداد عادة من مشاكل متعددة منها النقل نتيجة لاسباب مختلفة منها زيادة عدد السكان، وعدم استيعاب شبكة النقل لهذه الزيادة، إذ تعاني من ضعف الطاقة الاستيعابية للشوارع مع زيادة اعداد السيارات بشكل ملحوظ خصوصاً بعد 2003، إذ يعتبر النقل السياحي في وقتنا الحالي احد الركائز الاساسية لتطوير الصناعة السياحية الدينية بكل مكوناتها. ومع مرور الزمن أصبحت السكك الحديدية ليست مجرد وسيلة للنقل بل أصبحت وسيلة للوصول إلى المناطق السياحية، ومن المعروف أن تطور المناطق السياحية في كثير من دول العالم سار جنباً إلى جنب مع إنشاء خطوط السكة الحديد ، وقد تطورت سرعة القطارات لتزيد عن (400) ميل في الساعة مما جعله وسيلة سريعة ورخيصة ومريحة ، وأصبح شائعاً في بعض الدول ربط المطارات بخطوط السكة الحديد لنقل السياح إلى المناطق السياحية. من هذا كله جاءت أهمية الموضوع وجاء سبب اختياري له عنواناً لبحثي. الذي يتناول موضوعي النقل بالسكك الحديدية والنشاط السياحي الديني والعلاقة بينهما من وجهة نظر جغرافية تعني بالحيز المكاني متمثلاً بمدينة بغداد.

الكلمات المفتاحية: السياحة، السياحة الدينية، مدينة بغداد، سكك الحديد

Railway transportation and its impact on the development of religious tourism in the city of Baghdad

Asst. Lect. Sarah Rahim Houil Jaber

Asst. Lect. Omar Makhilef Hassoun

sarah.rahim@uomustansiriyah.edu.iqomar.mk.hasson@aliraqia.edu.iq

Abstract

Tourism development has emerged as a significant subject in recent times, with the goal of enriching the city's cultural and economic status through the exhibition of its cultural and religious landmarks. Baghdad, distinguished by its religious importance, particularly shines due to its religious legacy, attracting Muslims and individuals from around the globe. The city is famed for its religious shrines, tombs, mosques, and churches, which serve as key attractions frequented by Muslims and others for religious events and otherwise. The exploration of the role of railway systems in the advancement of religious tourism in Baghdad and its progression seeks to illustrate the influence of transportation through this mode in rejuvenating religious tourism. Urban centers like Baghdad often encounter diverse transportation-related challenges due to factors like population expansion and the inadequacy of transportation infrastructure to cope with this growth. There has been a noticeable surge in the number of vehicles, notably post-2003, placing a strain on street capacity. Presently, tourist transport is viewed as a foundational element in the enhancement of the religious tourism sector in all

its facets. Railways have evolved over time to not only serve as a mode of transportation but also as a means to reach tourist sites. It is evident that the development of tourist destinations in numerous nations has progressed alongside the introduction of railway networks. Train speeds have advanced to surpass 400 miles per hour, rendering it a swift, cost-effective, and comfortable mode of travel. Some countries have adopted the practice of linking airports with railway systems to facilitate the transportation of tourists to tourist sites. All these factors underscore the significance of the chosen topic as the focal point of my research. The study delves into the correlation between rail transportation and religious tourism endeavors from a geographical standpoint, as indicated by the spatial context of Baghdad city.

Keywords: tourism, religious tourism, Baghdad city, train railways

الاطار النظري للدراسة

المقدمة:

أصبحت صناعة السياحة خلال العقود الست الماضية من أكبر المفاتيح والأدوات لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية وتوفير فرص العمل والمشروعات والعوائد الاقتصادية وتطوير البنى التحتية والفوقية. وقد أصبحت السياحة صناعة مركبة من الصناعات الحديثة التي لها دور هام، له أبعاد كبيرة وعديدة في حياة الأمم والشعوب سياسياً واجتماعياً واقتصادياً وبدات تتحدى كثيراً من المشكلات التي تواجهها، ونظراً لأهميتها فقد أنشئت من أجلها المنظمات الدولية والإقليمية والمراكز المتخصصة التي ترعى شؤونها وتهتم بتطورها بغية الارتقاء بها وتنشيطها وتطويرها حتى تكون وسيلة من وسائل الإيرادات المالية ووسيلة لنقل ثقافة وحضارة الدول، ناهيك عن كونها وسيلة ترفيهية وعنصر من عناصر الثقافة لذلك لم تعد السياحة في يومنا هذا مجرد نشاط ترفيهي، بل صناعة لها أبعادها وأهدافها في المساهمة في الدخل القومي والتنمية الاقتصادية. بل ظاهرة حضارية حديثة، أصبحت علماً له أصوله وأساليبه ومنهجه وهناك مختصون وباحثون يعملون على توضيح مفاهيمه. ولقد أصبحت السياحة من القطاعات الخدمية المهمة في اقتصاديات العديد من دول العالم، حيث تعتمد عليها هذه الدول كمصدر أساسي من مصادر الدخل الوطني، فصناعة السياحة ترتبط ارتباطاً كبيراً ومباشراً بالتنمية الاقتصادية للدول المستقبلية للسياحة. و تساهم التنمية السياحية في نمو اقتصاديات العديد من البلدان وهذا من خلال ما يترتب عليها من تأثيرات تنموية اقتصادية اجتماعية ثقافية وبيئية في المقصد السياحي سواء على التشغيل أو الدخل الوطني أو البنية التحتية، كما أن الاهتمام بالسياحة يفرض على الدولة الاهتمام بوسائل النقل المختلفة وبشبكة الطرقات والموانئ والمطارات إذ يعتبر النقل أحد الركائز الأساسية للتنمية المستدامة. وعليه فإن تواجده نظم نقل فعالة وشبكات حديثة ضروري لتحقيق التنمية الاقتصادية وتطوير النشاط الاقتصادي لاسيما النشاط السياحي. من هنا يبرز دور النقل وتأثيره المباشر على النشاط السياحي على اعتبار ان السياحة تعتمد على انتقال الأشخاص بين الأماكن السياحية، ولما كانت شبكات النقل البري ولا سيما سكك الحديد تسعى إلى النهوض بالسياحة، فكان من البديهي أن التنمية السياحية تحظى بالاهتمام والأولوية نظراً لما تمثله من أهمية للاقتصاد الوطني. وفي إطار الاهتمام بالتنمية السياحية يأتي هذا البحث، ليسلط الضوء على دور شبكات النقل بالسكك الحديدية في التنمية السياحية الدينية في مدينة بغداد كونها مدينة تضم عتبات مقدسة ومزارات دينية للجذب السياحي من داخل العراق وخارجه، تتوزع في مواقع مختلفة من المدينة لكنها لم تستثمر على النحو العلمي والاقتصادي المطلوب بما يجعل منها مورداً اقتصادياً مهماً للعراق.

أولاً: مشكلة الدراسة: تكمن مشكلة الدراسة التي يدور حولها البحث بتساؤل رئيس شكل الغرض العلمي لهذا البحث ومفاده، هل ان لسكك الحديد اثر على النشاط السياحي الديني وتطوره في مدينة بغداد.

ثانياً: فرضية الدراسة: لطرق سكك الحديد دور هام ومؤثر في تنمية السياحة الدينية في مدينة بغداد.

ثالثاً: اهداف الدراسة: ينصب هدف البحث في الكشف عن دور طرق النقل بالسكك الحديد في تطوير النشاط السياحي الديني في مدينة بغداد. ولا يخلو هذا الهدف من أهداف ثانوية يسعى البحث لكشف عنها يمكن ان نوجزها.

1. إبراز أهم طرق خطوط السكك الحديد الموجودة في مدينة بغداد .
2. الكشف عن طبيعة الأماكن السياحية الدينية في مدينة بغداد.
3. الكشف هم المشاريع المستقبلية للسكك الحديد في مدينة بغداد

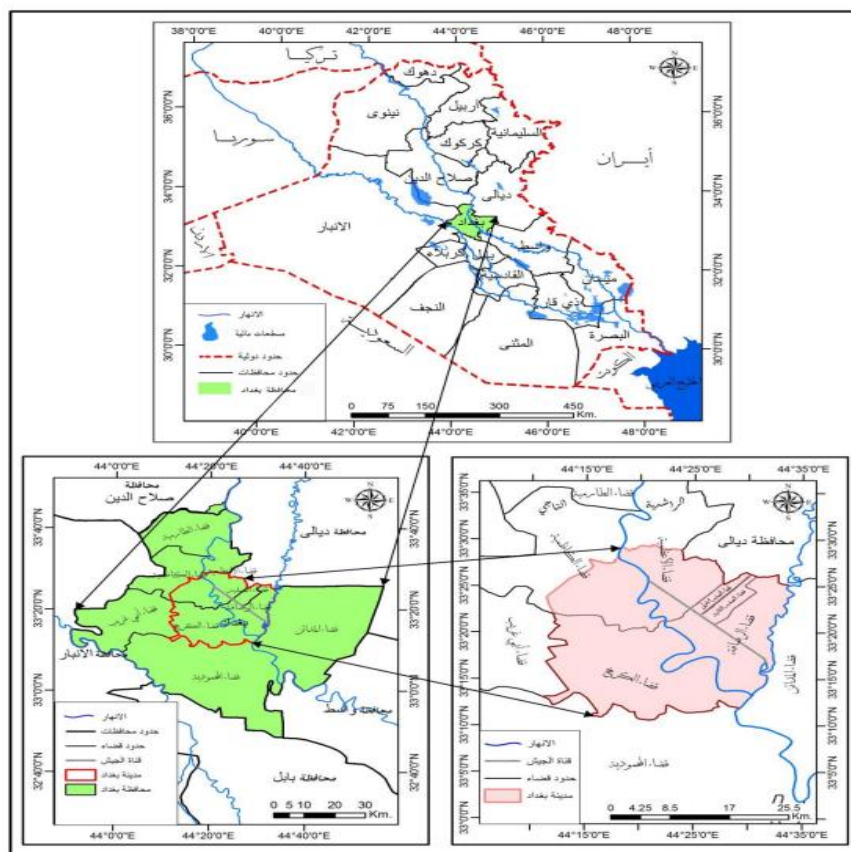
رابعاً: أهمية الدراسة: وتتمثل أهمية الدراسة في الآتي

1. حاجة المجتمع البغدادي لمثل هذه الدراسات العلمية للنهوض بقطاع السياحة من خلال الاهتمام بالنقل السياحي بالسكك الحديدية .
2. إظهار أهمية النقل بالسكك الحديدية، ومحاولة إسهام هذه الدراسة بما يفيد لإبراز إمكانات السياحة الدينية على المستويين المحلي والدولي في مدينة بغداد.
3. الإسهام في دعم عملية التنمية السياحية في منطقة الدراسة خاصة من خلال النتائج والتوصيات والمقترحات التي تعرضها الباحثة.

خامساً: حدود منطقة الدراسة:

تقع مدينة بغداد بحدودها الإدارية على جانبي نهر دجلة ما بين دائرتي عرض (10° 33' و 25° 33') شمالاً وخطي طول (34° 44' و 17° 44') شرقاً ويحد موضعها من جهة الشمال نواحي (الزهور والراشدية والتاجي)، ومن جهة الشرق ناحيتي (الوحدة والجسر)، ومن جهة الجنوب ناحيتي (الرشيد واليوسفية)، ومن جهة الغرب (مركز قضاء أبو غريب). ينظر خريطة (1). وتقع مدينة بغداد في موقع مركزي وسط العراق في محافظة بغداد وتبلغ مساحتها (1471,106 كم²) وهي تشكل نسبة (0,2%) من مساحة العراق البالغة (438,446 كم²) ويصنف موقعها بأنه من المواقع العقدية لوقوع المدينة وسط اقاليم جغرافية متباينة فمن الغرب يحدها الإقليم الصحراوي ومن الشرق (الأراضي المتموجة) ومن الجنوب السهل الرسوبي ويمثل هذا الموقع موقعا مثاليا يتوسط في العراق، ويخترق مدينة بغداد نهر دجلة ويقسمها الى قسمين هما جانب الكرخ على الجهة اليمنى منه وجانب الرصافة على الجهة اليسرى وهي مقسمة الى (10) قطاعات موزعة على هذين الجانبين (الرصافة والكرخ)، (أمانة بغداد، بيانات غير منشورة، 2016) انظر الخريطة (2) .

خريطة (1) موقع مدينة بغداد من العراق والعاصمة



المصدر: الباحثة بالاعتماد على : أمانة بغداد، دائرة التصميم، القسم الهندسي، شعبة المعلومات الجغرافية، خريطة النواحي لمدينة

بغداد عام 2011.

سادساً: منهجية البحث: - من أجل الوصول إلى أهداف الدراسة سنستخدم المنهج الوصفي التحليلي بما يتناسب مع متطلبات تقسيم الدراسة، حيث سنستخدم المنهج الوصفي في عرض المفاهيم المتعلقة بالسياحة الدينية وإمكاناتها في مدينة بغداد ومختلف

المعوقات التي تعترضها فيما يتعلق بالنقل في سكك الحديد، أما المنهج التحليلي فسوف نعتد عليه في تحليل مختلف البيانات المتعلقة بقطاعي النقل بالسكك الحديد والسياسة الدينية.

سابعاً: المصطلحات والمفاهيم الواردة في الدراسة

1- **السياحة** :- عرفت منظمة السياحة العالمية على انها (نشاط انساني وظاهرة اجتماعية تتعلق بانتقال الافراد من اماكن الإقامة الدائمة لهم الى مناطق خارج مجتمعاتهم لمدة مؤقتة لا تقل عن 24 ساعة ولا تزيد عن عام كامل لغرض من اغراض السياحة المعروفة ماعدا الدراسة والعمل). (حجاب، 2002، صفحة ص 22) أي هي حركة الإنسان و انتقاله من مكان إلى آخر لتحقيق عدة أهداف منها التنزه والترويح عن النفس خلال مدة زمنية لا تقل عن يوم واحد ولا تزيد عن عام.

2- **السائح**: هو الشخص الذي يقوم برحلة بغرض الترويح او من اجل الاهتمامات الخاصة او لكون منطقة الاستقبال مفضلة لديه (الديب و عبد الحكيم، 2016، الصفحات 9-10)، أي انهم زوار المقيمون إقامة مؤقتة لا تقل عن 24 ساعة وان هدف رحلتهم يقع ضمن عدة اغراض .

3- **التنمية السياحية المستدامة**: هي عمليات موجهة لأستحداث تحولات هيكلية في بناء وتركيب المنتجعات السياحية التي تقدمها أي منطقة جغرافية، وذلك عن طريق الاستخدام الأمثل للموارد الطبيعية والاقتصادية والاجتماعية والعمرانية لهذه المنطقة. (زين الدين، 2016، صفحة ص12)

4- **جغرافية السياحة**: جغرافية السياحة : هو العلم الذي يتناول دراسة وتحليل العلاقات المكانية المتبادلة بين اماكن العرض والطلب السياحي وتحليلها ومدى تأثير السياحة في المجتمعات المحلية وبيئات المواقع السياحية ،وما ينتج عنها من تأثيرات في المجالات الاجتماعية والاقتصادية والبيئية والثقافية. (بن غضبان، 2014، صفحة 12) أي انها احد فروع الجغرافية البشرية التي تهتم بدراسة النشاط السياحي والتوزيع الجغرافي للاماكن السياحية. "

5- **السياحة الدينية** :- تعرف السياحة الدينية بأنها " زيارة بعض الأماكن الدينية للتبرك ، أو المقدسة للحج أو لأداء واجب ديني ، أو للتعرف على التراث الديني لدولة ما (عبد الوهاب، 1987، صفحة 59)، وهي سياحة تقليدية تمثل مصدراً للتعرف على التراث الديني لدولة ما، ويتطلب هذا النوع من السياحة خدمات متنوعة وتتطلب أسواقاً كبيرة لتبضع السواح و شراء الهدايا التذكارية في أثناء الزيارة و تتطلب كذلك وسائل نقل مهيأة لهذا الغرض تستغرق مدة الزيارة.

6- **السكك الحديدية**: شريط النقل البري المؤلف من شفع متواز من القضبان الفولاذية، مثبتة على عناصر عرضانية تدعى العوارض، موضوعة فوق طبقة من البحص (البلاست)، أي "حبيبات الرمل مع قطع من الحجر" مرصوص على نحو جيد فضلاً عن مستلزماته الأساسية من أبنية المحطات، والخدمات والتجهيزات الخاصة بالإشارات، والاتصالات، والتغذية الكهربائية، والأدوات المحركة، والمتحركة اللازمة لسير القطارات وسلامتها، علماً أن القطار يتكون من محرك قوي يدعى بـ (القاطرة) تتبعها سلسلة من العربات مصنوعة من الحديد، إذ تعمل القاطرات بأنواع مختلفة من الوقود كالفحم، والنفط، والطاقة الكهربائية. (ارزورني، 2012، صفحة 266)

7- **القطار** : هو احد وسائل النقل يقوم بنقل الركاب والبضائع من مكان الى مكان آخر عبر سلسلة متصلة من العربات تتحرك في مسار محدد يسمى (خطوط السكك الحديد) وهذه الخطوط تتكون عادةً من مسارين في اتجاهين مختلفين ، ولكن احياناً قد يكون الخط من مسار واحد فقط ، والقطار عبارة عن محرك قوي يوجد في البداية يسمى القاطرة وتعمل بأشكال عدة من الطاقة ، فهناك قاطرات تعمل بالديزل، وبعضها يعمل بالكهرباء ، وتجر هذه القاطرة سلسلة من العربات خلفها. (البراك، 2016، صفحة 68)

المبحث الاول :- واقع السياحة الدينية في مدينة بغداد

يوجد في مدينة بغداد عدد كبير من المزارات الدينية الاسلامية التي تكون مظهراً من مظاهر الحضارة الاسلامية التي تركزت في المدن متمثلة بالمساجد الكبرى والمدارس الدينية وغيرها ، ومن اهم المزارات الحضارية الدينية التي لها شهرتها والبقايا المعمارية التي تمثل نقاط جذب تستقطب الزوار من مختلف انحاء مدينة بغداد ومن خارجها بسبب من الارث التاريخي لعدد كبير منها والمكانة الدينية الخاصة لبعضها، كما ان الاسباب التاريخية تضيف المزيد من القدسية على هذه الاماكن ويتحول بعض منها الى مناطق تستقطب الزوار من مختلف انحاء البلاد بل تتعداهم لتستقطب الزوار العرب والاجانب. ومن اهم هذه المراكز والمزارات هي :

1- الروضة الكاظمية المطهرة :-

تقع الحضرة الكاظمية في مدينة الكاظمية شمال غرب مدينة بغداد في جانب الكرخ وموقعها تاريخياً بجوار مدينة السلام القديمة خارج اسوار مدينة بغداد، واول من دفن فيها جعفر الاكبر ابن ابي جعفر المنصور ودفنت فيها ام جعفر والسيدة زبيدة ام الامين ايضاً، ودفن بعد ذلك الامام الكاظم موسى بن جعفر الصادق (عليه السلام) سنة 183هـ/799م وفي سنة 219هـ/834م دفن الامام ابو جعفر محمد بن علي الجواد (عليه السلام) بجوار جده موسى الكاظم (عليه السلام) ونشأت حول مرقديهما بلدة عرفت بالكاظمية (ال ياسين، 1962، الصفحات 119-121) كما اطلق على الامامين معاً الكاظمين وكذلك الجوادين وذلك لجودهما وكرمهما وترجع شهرة المشهد الكاظمي الى صاحب المشهد الامام موسى الكاظم (ع) الذي يرجع نسبه الى الامام علي بن ابي طالب (عليه السلام) ومن اشهر القابه (باب الحوائج) ويعود هذا اللقب الى مكانته الدينية، كما اطلق عليه العبد الصالح لكونه كثير العبادة والقناعة . وتاتي اهمية المشهد لانه كان ملتقى للزوار وطلبة العلم، فضلاً عن العديد من الصالحين الذين عقدوا فيه حلقات العلم والوعظ ، ونسخوا العديد من الكتب والرسائل ويحوي المشهد على خزانة للكتب الثمينة تطورت في عصرنا هذا الى مكتبة تراثية ترفد طلبة العلم بالمخطوطات والكتب والتراجم ، وهذا يدل على المنزلة الرفيعة والكبيرة التي احتلها المشهد في العلوم الاسلامية . ويعد المشهد الكاظمي آية من آيات العمارة الاسلامية التي يؤمها الاف الزوار من جميع انحاء العالم الاسلامي ، وتقام فيه الصلوات الخمس وصلاة الجمعة فضلاً عن الاحتفالات الدينية في المناسبات والاعياد الدينية .

2- مقام خضر الياس :-

يتمثل في بناء يقوم على مرتفع اثري ، يقع على ضفة نهر دجلة الغربية في جانب الكرخ وعند مقرب جسر 17 تموز (جسر باب المعظم) وعلى ضفة النهر مباشرة. ان مقام خضر الياس له اهميته الروحية لدى سكان بغداد خاصة لانه يرتبط باذهانهم قديماً وحديثاً بانه احد مقامات الخضر (ع) ، حيث تقام الاحتفالات الدينية ليلاً باستخدام الشموع والواح الخشب في نهر دجلة ، وهذا المقام ذو اهمية فالكورية تراثية ودينية ، والحقيقة التي تفرض نفسها اليوم ان الموقع اصبح مكاناً للسياحة الشعبية بطابعها الديني العفوي، حيث النسوة يحملن معهن النذور من حلوى وشموع وماكولات بغدادية. ومن يزور الموقع الاثري اليوم ويتفقدده يجده قد تحول الى هيكل مشوه بسبب من الاضافات والتحويلات التي حدثت في الموقع .

3- جامع برائا:-

يقع جامع برائا في الجانب الغربي من بغداد في منطقة العطيفية قرب الجسر الحديدي ومستشفى الكرخ العام...وقد بني جامع برائا من قبل الراهب برائا بأمر من امير المؤمنين علي بن ابي طالب (عليه السلام) عند مروره بهذه المنطقة بعد خوضه معركة النهروان وتم بناء الجامع عام 39هـ 659 م) كما هو مدون على البوابة الرئيسية للجامع ، أقيم هذا الجامع في موقع له مكانة مباركة في عبادة الله تعالى قبل ظهور الاسلام . وبرائا تعني الارض المباركة الكثيرة الخيرات ، وربما كان اسم الجامع (برائا) نسبة الى بانيه الراهب حباب البرائي (الهاشمي، 2001، صفحة 4)، ويعد جامع برائا خامس اقدم الجوامع الاسلامية بعد المسجد الحرام ، والمسجد النبوي الشريف ، والمسجد الاقصى ومسجد الكوفة ، وذلك انه يمثل اقدم المعالم في تاريخ الاسلام قبل تاسيس مدينة بغداد لذلك فهو اول معلم اسلامي بل هو الجامع الاقدم في بغداد (الاسدي، 2013، صفحة 3) ، وتكمن شهرة الجامع واهميته انه مقام من مقامات الامام علي(عليه السلام) ويبتكر الناس بزيارته ولمقامه والبئر التي اقترنت باسمه في هذا المكان واقعة ذكرتها كتب التاريخ والتراث العديدة وهناك اشارات كثيرة في كتب الادعية والدين اليها ويحتفظ في هذا الجامع بالصخرة البيضاء التي تمثل الحجر الذي ركله الامام علي(عليه السلام) يوم امر بحفر البئر وهو حجر ابيض كتبت عليه كتابات تاريخية باللغات القديمة، وقد دون على واجهة الباب الرئيسية للجامع بأن مريم بنت عمران وضعت ابنها عيسى (ع) على هذه الصخرة .

وتضم المقبرة المحيطة بالجامع رفات المشاهير من علماء العراق وادبائه منهم المرحوم الدكتور جواد علي ، والاستاذ طه باقر، والدكتور علي الوردي، وغيرهم . وتقام حالياً في الجامع الصلوات الخمس ، وصلاة الجمعة واحتفالات في المناسبات الدينية المختلفة ومجالس الفاتحة.

4- جامع الامام الاعظم ومرقده :-

يقع الجامع في الجانب الشرقي من بغداد في المنطقة المعروفة باسم الاعظمية حيث دفن الامام ابو حنيفة في مقبرتها في عام 150هـ/767م. والمقبرة من اقدم مقابر الجانب الشرقي (الخطيب الغدادي، بدون تاريخ، صفحة 125)، ولمرقد الامام ابي حنيفة (رض) اهمية كبيرة من الوجهة التخطيطية وذلك لانه من المواقع الاثرية العباسية القليلة التي مازالت باقية في بغداد ويعود تاريخها الى عهد الخليفة المنصور (طعماس، 1997، صفحة 59) ويعد جامع الامام الاعظم من المراقد الاسلامية العظيمة. والامام ابو حنيفة (رض) عربي المولد والنشأة والثقافة ، فقد ولد في الكوفة سنة 80هـ/701م ، ونشأ فيها وكانت آنذاك مركزاً من مراكز الثقافة الإسلامية (الشرياصي ، 1973، صفحة 27) ويؤم جامع الامام ابي حنيفة ومرقده زوار من مختلف انحاء العالم الاسلامي وخاصة من تركيا وأفغانستان واسيا الوسطى الذين ياتون لزيارته قبل الذهاب الى الحج وبعده ، فضلاً عن حضور المسلمين الاحتفالات السنوية التي تقام عنده بيوم المولد الشريف .

5- جامع الشيخ معروف الكرخي ومرقده :-

يقع جامع الشيخ معروف الكرخي ومرقده في جانب الكرخ وسط المقبرة المعروفة باسمه. والشيخ معروف الكرخي هو معروف بن فيروز ابو محفوظ الكرخي ، كان نصرانياً فأسلم على يد الامام علي بن موسى الرضا(عليه السلام) وعاصر الخليفة هارون الرشيد وأنشئ قرب قبر الشيخ معروف مسجد سمي ب(مسجد الجنائز) لان الموتى كانوا يغسلون ويصلون عليهم فيه، وقد اصلح بناء الجامع وأنشأت فيه قبة على قبر الشيخ معروف وتاتي شهرة الجامع والمرقد من شهرة صاحبه الشيخ معروف الكرخي، الذي تتلمذ على يد علماء الدين، فكان استاذ السري سقطي وصاحب داود الطائي ، وعرف بكثرة العبادة والطاعة ولاهية هذا الاثر وقديسته فقد تنافس الناس قديماً وحديثاً على التبرك به والدفن جواره ، وتحيط بالمرقد حالياً مقبرة تعد من اكبر مقابر مدينة بغداد (طعماس، 1997، صفحة 133) . ومن الشخصيات البارزة التي دفنت جوار مرقده، الست زمرد خاتون زوجة الخليفة المستضيئ بامر الله والدة الخليفة العباسي الناصر لدين الله، تقام في الجامع الصلوات الخمسة وصلاة الجمعة وقد اعتاد العراقيون وخاصة البغداديون على زيارة هذا المرقد يوم الخميس من كل اسبوع.

6 - جامع السيد ادريس ومرقده:-

يقع جامع السيد ادريس ومرقده في الكرادة الشرقية في المنطقة المسماة باسمه ، قرب الجسر المعلق. وهو السيد ادريس بن موسى الثاني بن ابي الكرم عبد الله بن موسى الجون بن عبد الله المحض بن الحسن المثنى بن الحسن بن علي بن ابي طالب (رض) (السعدي، السيد ادريس نسبه-حياته-مرقده، 1971، الصفحات 17-22). ان مكان مولده ونشأته غير معروف ولكن المرجح انه ولد في الحجاز اذ ان اياه واخوانه وبعض اولاده كانت لهم الامرة في الحجاز ، توفي سنة 300هـ (السعدي، ادريس بن موسى الثاني، 1970، صفحة 118) ودفن في موضع تربته الحالي. يؤم هذا المزار الزوار للتبرك ونذر النذور ولاسيما في مواسم الاعياد والجمع والربيع .

7- جامع الشيخ محمد الخلائي ومرقده:-

ويقع في الجانب الشرقي من بغداد ، وهو عبد العزيز بن جعفر بن احمد بن يزيد بن معروف النبوي - ابو بكر ، المولود سنة 285هـ والمتوفي في بغداد سنة 363هـ وهناك اراء اخرى تذكر ان صاحب هذا المرقد هو محمد بن عثمان العمري المعروف بالشيخ الخلائي المتوفي في بغداد سنة 305هـ وكما هو مكتوب في اللوحة المعلقة في مدخل باب الجامع. (الخطيب الغدادي، بدون تاريخ، صفحة 459)

8- مسجد الحسين بن روح ومرقده :-

ويقع هذا المسجد في حي الرشيد في الشورجة ، والحسين بن روح هو الشيخ ابي القاسم الحسين بن روح ابن ابي بحر النوبختي ثالث النواب الاربعة للامام محمد بن الحسن (رض) ، توفي في سنة 326هـ (السامرائي، 1982، صفحة 59) .

9 - الروضة القادرية :-

تقع الروضة القادرية في جانب الرصافة وهو الشيخ (ابو صالح عبد القادر بن موسى بن عبد الله بن يحيى الزاهد بن محمد بن داود بن موسى بن عبد الله بن موسى الجون بن عبد الله المحض بن الحسن المثنى بن الحسن بن علي بن ابي طالب(عليه السلام)

المولود في اقليم جيلان ، توفي عام (1165هـ/561م) وكان عمره 91عاما (السامرائي، 1982، صفحة 32)، ودفن في موضع قبره الحالي الذي يعد من المواضع المهمة ، وتعد من اقدم مدارس الحنابلة في بغداد واعظمها شأنًا وأول تلميذ تخرج منها هو الشيخ عبد القادر الجيلاني ، ان لمرقد الشيخ عبد القادر الكيلاني وجامعه اهمية كبيرة في نفوس المسلمين حيث تزار الحضرة القادرية من المسلمين من البلدان الاسلامية كما يزار من المسلمين العراقيين في أيام الجمع والاعياد الدينية.

10 - جامع الشيخ عمر السهروردي ومرقده:-

يقع جامع الشيخ عمر السهروردي ومرقده بالقرب من الباب الوسطاني احد ابواب مدينة بغداد الشرقية القديمة في المقبرة المعروفة في التاريخ بالمقبرة الوردية، قبل وفاة الشيخ عمر السهروردي، وهو الشيخ الزاهد والعالم الصوفي (شهاب الدين ابو حفص عمر البكري) الذي يصل نسبه الى الخليفة ابي بكر الصديق (حرز الدين، 1971، صفحة 119) توفي في بغداد عام 632هـ/1234م ودفن في موضع قبره الحالي، ترجع شهرة الجامع والمرقد الى شهرة الشيخ عمر السهروردي الذي كان شيخ الشيوخ ببغداد ، وكان فقيهاً شافعي المذهب، اخذ العلم والحكمة عن الشيخ عبد القادر الكيلاني، وتخرج على يديه الكثير من الصوفية (ابن خلكان، 1977، صفحة 446). وتنتشر الطريقة السهروردية المنسوبة الى الشيخ نجيب السهروردي البغدادي ، وابن اخيه عمر السهروردي في الهند ، وذلك بسبب من لجوء عدد من اتباعها الى الهند بسبب ظروف الفوضى المنتشرة آنذاك .

11-مرقد الشريف الرضي :-

يقع ضمن مسجد الشريف الرضي قرب الحضرة الكاظمية المولود 359 هـ والمتوفي سنة 406 هـ ، يزور هذا المسجد الزوار من داخل البلد وخارجه.

12- مرقد الشريف المرتضى:-

هو أبو القاسم علي بن موسى بن محمد بن إبراهيم بن الامام موسى الكاظم دفن في داره في الكاظمية قرب ضريح جده الامام موسى الكاظم .

13-مرقد السيد إبراهيم الخليل ووالدته:

هو السيد إبراهيم بن محمد بن إسحاق بن عيسى بن علي بن يوسف بن منصور بن عبد العزيز بن عبد الله بن الامام موسى الكاظم المتوفي سنة 780 يقع المرقد الى جانب بوابة سور بغداد والمرقد كان عبارة عن غرفة من بيت السيد إبراهيم دفن فيها مع والدته في منطقة الشيخ عمر قاموا ببناء المرقد وتوسيعه عام 2002 وافتتح عام 2003 . (عبود، 2015، صفحة 34)

14- مرقد زمرد خاتون:-

السيدة زمرد زوجة الخليفة المستضي بامر الله وام الخليفة الناصر لدين الله العباسي شيد قبل وفاتها اذ يقع في الجانب الغربي من بغداد بالقرب من جامع الشيخ معروف يتكون من ضريح وقبة مخروطية مقرنصة. (جودة، 1991، صفحة 105)

15-كنيسة سيدة النجاة:-

وتعرف محلياً بام الطاق شيدت عام 1968. هي كنيسة تابعة للسريان لكانثوليك تقع في الكرادة المشهورة بصليبيها الكبير الذي تستطيع ملاحظته من جميع ارجاء الكرادة. (عبود، 2015، صفحة 48)

16- كنيسة مريم العذراء سلطنة الوردية :

هي كنيسة تابعة للكلدان تقع في كرادة خارج بغداد شيدت عام 1961 يزورها المسلمون والمسيحيون من اهل المنطقة على حد سواء للتبرك (عبود، 2015، صفحة 47).

صورة (1) الروضة الكاظمية المطهرة



صورة (2) جامع الشيخ الخلاني



صورة (3) مرقد ومزار الشريف المرتضى



صورة (4) مرقد السيد إبراهيم الخليل ووالدته



صورة (5) مقام السيد ادريس



صورة (6) مقام خضر الياس



صورة (7) كنيسة مريم العذراء



صورة (8) كنيسة سيدة النجاة



المبحث الثاني : واقع النقل في سكك الحديد في مدينة بغداد

ان وجود نظام نقل متقدم للسكك الحديدية متطورة من شأنه ان يحقق متطلبات الاقتصاد القومي من نقل المسافرين والبضائع من منطقة الى اخرى لتحقيق التوازن الاقتصادي بين مختلف المناطق ومن ثم ساعدت المجتمعات الحصول على حاجاتها من مختلف السلع والمواد (اولين، 1996، صفحة 36). اذ تتركز مهمة قطاع النقل في توفير الشروط والظروف الملائمة لعمل باقي القطاعات الأخرى الانتاجية والخدمية، وهو بمثابة الشريان الذي يربط مختلف أنحاء العالم ببعضها البعض، كما أنه سمة بارزة من سمات

العصر وضرورة من ضرورات الحياة التي لا يمكن الاستغناء عنها ، وبصورة عامة فإن النقل يعد احد العوامل التي تؤدي الى زيادة الارتباط والتفاعل بين الأماكن على سطح الأرض ويحظى النقل بالسكك الحديدية باهتمام كبير من قبل الدول لدورها الحيوي في تحقيق مشاريع التنمية الاقتصادية والاجتماعية التي تبغها الدول. اذ يؤثر بصفة مباشرة على ايجاد التجمعات الحضرية الكبيرة في توزيع السكان واجراء مرور شبكات السكك فيها وهذا ما يلاحظ في العديد من المدن الاوربية الصناعية التي نمت وازدهرت نتيجة وجود السكك الحديدية بها. كما جعلت السكك الحديدية مسألة الوصول إلى المناطق السياحية أمراً متاحاً في كثير من البلدان، وانتشرت حول محطات السكك الحديدية أماكن الايواء والاطعام وأماكن الترفيه والتسليه..، ويستخدم مصطلح السكك الحديدية للتعبير عن واسطة النقل التي تتألف من عدد من العربات التي تسحبها قاطرة تعمل بالمراجل البخارية أو الديزل أو بالكهرباء أو بالوسائل الممغنطة. تسير على قضيبين متوازيين من الفولاذ المجوف. مثبت على الأرض والمسافة التي تفصل بين القضيبين تعادل المسافة بين عجلتين عربة القاطر يعتبر النقل على خطوط السكك الحديدية الشكل الثاني للنقل البري في داخل المدن وخارجها (الهمود، 2018، صفحة 84) قامت الدول الاستعمارية بإدخال السكك الحديدية للعراق لأول مرة لتحقيق مصالح وأغراض اقتصادية وسياسية وعسكرية بالدرجة الأولى . اذ شهد العراق اول خط سكك حديد لعربات الترام عام 1869 عندما اقام الوالي العثماني مدحت (محسن، 2014، صفحة 4) باشا شركة ترامواي بغداد – الكاظمية ، تم تسير اول قطار بين بغداد والبصرة سنة 1920 ولحد هذا التاريخ يسير قطار البصرة بغداد وبالعكس بسكة حديد واحدة ذهاباً واياباً اذ يتبادل القطاران اماكنهما في المحطات التي تقف بها على الطريق وكذلك الحال بالنسبة لخط بغداد الموصل . هناك أسباب كثيرة وراء تردى القطاع بالرغم من حاجة العراق ولاسيما مدينة بغداد للسكك الحديدية لما تقدمه من خدمات مناسبة السعر في نقل المسافرين والبضائع من مدينة الى أخرى الا ان هذا القطاع الحيوي في مدينة بغداد بقي مهملاً لسنوات عديدة (1968-2003) وكانت اغلب استخداماته في المجالات العسكرية اذ استخدمت في نقل الدبابات والدروع مما اثر سلباً على حركة القطارات من خلال هبوط الأراضي وكذلك بسبب عدم قدم السكك وعدم متانتها فلا يمكن تسير قطارات سريعة كما هو الحال في دول مثل اليابان وامريكا وفرنسا وألمانيا. (محسن، 2014، صفحة 495) وان البدايات الفعلية في انشاء خطوط سكك الحديد في العراق بشكل عام ولاسيما في مدينة بغداد كانت بالتحديد في السابع والعشرين من تموز عام 1912 حيث احتل الالمان بوضع حجر الاساس لمشروع سكك الحديد في بغداد جانب الكرخ وانجز بعد ذلك قسم منه بين بغداد وسميكة (الاسحاقي حالياً) (المنشأة العامة لسكك الحديد، 1990، صفحة 13).

وفي عام 1917 باشرت القوات البريطانية بأثناء خط سكة حديدية بين شمال بغداد (باب المعظم) وقرّة غان (جلولاء) حالياً وهو من الخطوط المتريّة ذات قضبان عيار (50) باوند / يارد وعوارض خشبية فولاذية . ثم تم تمديد هذا الخط الى خانقين وبطول 17 ميل والتي تبعد عن الحدود الايرانية بمسافة سبعة أميال ثم تم تمديد الخط قرّة غان الى كفري بمسافة (33) ميلاً . وفي عام 1948 بوشر تمديد خط سكة الحديد (بغداد – كركوك) أي محطة اربيل وبطول 65 ميل وقد تم انشاء جسر حديدي لهذا الخط على نهر الزاب الكبير بالقرب من محطة التون كوبري ، كما تم مد خط فرعي من كركوك الى شركة النفط العراقية وبطول 12 ميل ، كما تم انشاء خط فرعي من محطة سليمان بيك الى مقلع الحجر العائدة الى شركة السمنت العراقية وبطول 4 أميال ، وبنفس الوقت تم استملاك الاراضي الواقعة بين المحطة العالمية والشالجية وتم انشاء خطوط سكة عليها لتصبح ساحة رصف القاطرات ومأوى القاطرات وساحة بضائع ، كما تم مد خط سكة الرصف الى سايو في العطيفية وبطول ثلاث كيلومترات.

كما انجزت مديرية سكك الحديد جسر الصرافية بعد تشكيل مجلس الاعمار عام (1950) واتفاقية المناصفة عام (1951) الذي عمل على ربط السكك وايصالها على جانبي دجلة في بغداد وهو بذلك أي (جسر الصرافية) حل مشكلة النقل آنذاك إذ سهل عبور السكك على دجلة والذي وفر استمرارية الحركة الموصولة بشحن البضائع على شاحنات القطار من وإلى جميع المحافظات الواقعة على خط حديد بغداد – كركوك – اربيل ، وخط بغداد – البصرة في المحطة العالمية عند بغداد (السماك، 1985، صفحة 545)

وكان من ابرز انجازات مجلس الاعمار ، المحطة العالمية للسكك الحديدية في بغداد عام 1952 بتصميم انكليزي ، وهي تؤمّن لمحطتي بنيتاً ايضاً بعد الحرب العالمية الثانية احدهما في الهند والاخرى في لندن وتتشابه المحطات الثلاث في كل شيء . اذ تعد المحطة العالمية او محطة بغداد وهي الاكبر بين محطات القطارات في العراق وقد شيدت في جانب الكرخ في منطقة علاوي الحلة صورة (9) .، وان محطة قطار بغداد تصنف ايضاً من المحطات الخدمية، كونها تقدم الخدمات كافة للمسافرين لوجود صالات

انتظار فيها ,وكشكات قطع التذاكر وكل ما يحتاجه المسافر من خدمات وكل ما تحتاجه قطارات المسافرين ، من تنظيف, وشحن وقود ، وماء وبقيّة الخدمات الضرورية للقطار .

صورة (9) محطة السكك العالمية في مدينة بغداد



المصدر: الشركة العامة لسكك الحديد في العراق, <https://www.scr.gov.iq>

وتعد محطة بغداد المحطة الرئيسة لحركة السكك الحديدية ، فهي ملتقى القطارات الصاعدة الى الشمال والنازلة الى الجنوب وهي تصنف من محطات البدء لأنطلاق كثير من القطارات ابتداءً منها ، كما انها في الوقت نفسه تعد من محطات الانتهاء وذلك لأنتهاء كثير من الرحلات فيها, كما تصنف بأنها انتاجية نظراً لوجود حركة بضائع ملحوظة بها ، لهذا الغرض وجدت ساحات للتحميل والتفريغ في ساحة الرصف العريض للمحطة نفسها كما تلحق في محطة بغداد مجموعة من المحطات الثانوية وتتمثل في المحطات التالية :- (البراك، 2016، الصفحات 52-53) كما مبين في جدول (1)

أ. محطة المنصور: وتبعد 9 كم عن محطة بغداد و11 كم عن محطة الدورة و99 كم المحطة الرئيسة (الحلة) .
ب. محطة الدورة ... وهي المحطة الثانوية الثانية التابعة الى محطة بغداد الرئيسة وتبعد عن محطة بغداد 11 كم وعن محطة الحلة 97 كم .

ت. محطة مصفى الدورة .. وهي المحطة الثالثة التابعة الى محطة بغداد وتبعد عن محطة الحلة الرئيسة 82 كم وتعد محطة تخصصية لتقديم الخدمات الى مصفى الدورة . وهي خط فرعي الى معمل مصفى الدورة لنقل الزيت .

ث. محطة اليوسفية .. وهي المحطة الثانوية الرابعة الى محطة بغداد وتبعد عنها 31 كم وتبعد عن محطة الحلة 77 كم وتجري فيها عمليات فحص الهواء والعجلات وبعض حالات التعابر .

ج. محطة المحمودية .. وهي محطة ثانوية تابعة لمحطة بغداد وتبعد عنها 41 كم ,وتبعد عن محطة الحلة 67 كم وفيها فضلاً عن الخط الرئيسي خطوط فرعية قليلة تستخدم لحالات التعابر احياناً .

جدول (1) المحطات الثانوية التابعة لمحطة بغداد الرئيسية ومسافاتهما (كم)

التسلسل	اسم المحطة الثانوية	بعدها عن محطة بغداد الرئيسية
1.	المنصور	9 كم
2.	الدورة	11 كم
3.	مصفي الدورة	26 كم
4.	اليوسفية	31 كم
5.	المحمودية	41 كم

بالاعتماد على بيانات قسم النقل ، مديرية سكك المحطة العالمية، لعام 2021 ، بيانات غير منشورة .

وفي عام 2012 وفي إطار محاولات ادارة السكك تطور وتحسين خدمات النقل بسكك الحديد ، فقد تم تنصيب نظام الكتروني في محطة بغداد للتحكم في القطارات بواسطة حاسوب ، وشبكة اتصالات رقمية بأستخدام موجات المايكروويف وتسهم شبكة الاتصالات الجديدة في اقامة نظام تحكم حديث في القطارات يتيح للعاملين التحكم بالقطارات على مستوى شبكة السكة الحديدية في العراق ، كما تهدف لاجداث ترابط ملائم بين مكونات نظام التحكم الالكتروني وشبكة الاتصالات الرقمية من ثلاثة وثلاثون برجاً لبث موجات المايكروويف منتشرة جنوباً حتى ربيعة مع الحدود السورية ومما يتيح للسيطرة المركزية في محطة بغداد للسيطرة على حركة القطارات في عموم العراق وموقف كل قطار او الظروف التي يتعرض اليها ، كذلك تمكنه السيطرة المركزية بفضل هذه المحطة الالكترونية من اعطاء الایعازات الصحيحة لقطارات المسافرين والبضائع بطريقة تقلل كثيراً من حوادث السكك ، كما تمكنت السيطرة المركزية من اعداد خطط السير والتعابر لجميع القطارات. (البراك، 2016، صفحة 51).

اما فيما يخص المحطات العاملة في مدينة بغداد في الوقت الحالي والتي تستخدم في نقل البضائع والمسافرين لاسيما السياح القادمين للسياحة الدينية في المدينة فيوضحها جدول (2) اذ بين عدد المحطات العاملة في مدينة بغداد لسنة 2022 واطوال سكك الحديد فيها فضلا عن أنواعها بينما جدول (3) يبين لنا عدد المسافرين والكيلو مترات السفريّة المقطوعة والإيرادات المتحققة حسب الخط لسنة 2022 في مدينة بغداد ومن خلال بيانات الجدولين يتبين لنا ان الخطوط العاملة والتي تقل اكبر عدد من المسافرين تتمثل في الخطوط التي تربط مدينة بغداد في المحافظات الجنوبية وهذا ان دل على شي يدل على كثرة اعداد المسافرين بين بغداد والمدن الجنوبية لا سيما في موسم الزيارات الدينية سواء اكانت في مدينة بغداد او كربلاء وغيرها من المدن فعلى الرغم من تواضع سكك الحديد في مدينة بغداد كمصدر للنقل السياحي لكن هناك توافد على استخدامها في مواسم السياحة الدينية مما يدعو الجهات المختصة العمل تطوير هذا النوع من النقل السياحي لما يقدمه من خدمات تناسب السياح القادمين الى مدينة بغداد خريطة (2) تبين لنا التوزيع الجغرافي لشبكة سكك الحديد في العراق ومدينة بغداد.

جدول (2) عدد المحطات العاملة واطوال خطوط سكك الحديد (كم) حسب الخط والنوع لسنة 2022 في مدينة بغداد

اسم الخط	عدد المحطات العاملة	اطوال الخطوط		الخط المزدوج	المجموع
		رئيسي	فرعي		
بغداد - البصرة - معقل	39	285	303	614	1721
بغداد - موصل - ربيعة	27	715	119	-	636
بغداد - القائم - حصيبة	24	371	732	104	717
المجموع	90	1445	659	520	2624

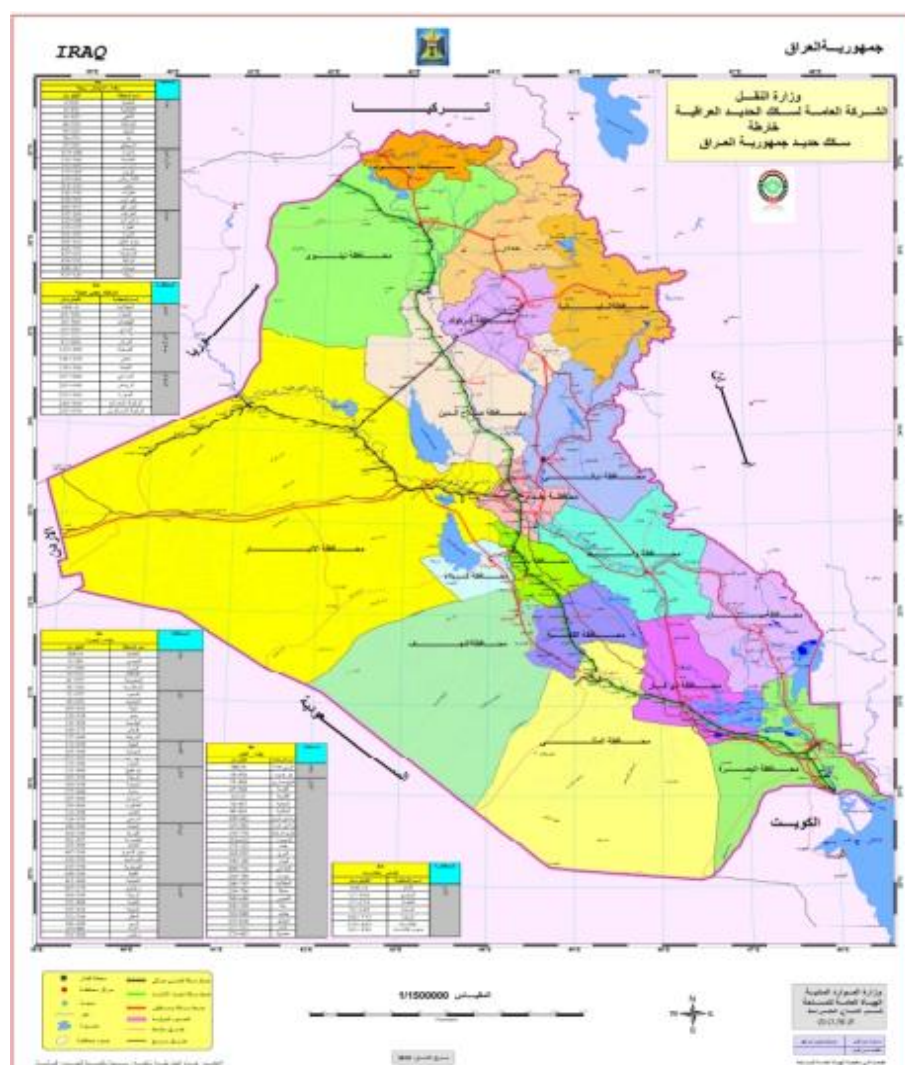
المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة لسكك الحديد، قسم التخطيط والمتابعة، 2023.

جدول (2) عدد المسافرين والكيلو مترات السفرية المقطوعة والإيرادات المتحققة حسب الخط لسنة 2022 في مدينة بغداد

اسم الخط	عدد المسافرين	عدد الكيلو مترات السفرية المقطوعة	الإيرادات المتحققة من نقل المسافرين بالالف دينار
بغداد – البصرة	82557	41415	993242
بغداد – سامراء	–	–	–
بغداد كربلاء	51380	3254	85954

المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة لسكك الحديد، قسم التخطيط والمتابعة، 2023.

خريطة (التوزيع الجغرافي لشبكة سكك الحديد في العراق ومدينة بغداد)



بالاعتماد على:-

- 1- هشام صالح محسن، التحليل المكاني لتجاهات سكك الحديد في العراق وفاق المستقبل، مجلة كلية الآداب/ الجامعة المستنصرية، 2014 ، العدد، 100 ص4، ص512
- 2- وزارة النقل، الشركة العامة لسكك الحديد العراقية ، بغداد ،بيانات غير منشورة، 2016.

المبحث الثالث: اثر النقل في سكك الحديد على السياحة الدينية في مدينة بغداد

هناك ارتباط وثيق بين نمو صناعة النقل و نمو صناعة السياحة في العالم و على مدى مراحل تاريخية متعاقبة، حيث كلما نشطت حركة النقل نشطت حركة السياحة بطريقة موازية والعكس صحيح .ويعد النقل بمثابة القاعدة الاساسية التي ترتكز عليها صناعة السياحة، إذ أن الظاهرة السياحية تقوم على انتقال السياح من مكان لآخر، ولا يمكن أن تتحقق عملية الانتقال بدون توفر النقل. وما كان للظاهرة السياحية أن تنشأ أو تظهر للوجود لولا توفر عامل النقل .يؤثر النقل في الطلب السياحي، فكلما تطورت وسائل النقل زاد الطلب السياحي والعكس صحيح مع بقاء العوامل الاخرى ثابتة. ان من أهم دوافع السياحة هي عملية النقل والوصول الى المكان المراد وكلما تنوعت طرق النقل وامتلكت مواصفات مميزة كلما كانت قوة دافعة للسائح لغرض التوجه الى الأماكن ويختلف استخدام هذه الطرق تبعاً لعدد من العوامل أهمها .

وهناك علاقة طردية بين التطورات التي شهدتها النقل ووسائله وطرقه وبين زيادة الحركة السياحية والامتدادات المكانية للمسافات التي يقطعها السياح. كما ان توفر النقل بأنواعه التي تميز بين مدى جاذبية المناطق للسياح. فالمناطق السياحية مهما كانت قيمتها التاريخية او الترفيهية او الجمالية فأنها تفقد قيمتها اذا تعذر الوصول اليها. ويعد عدم توفر سبل النقل الميسرة، وعدم وجود روابط للسكك الحديدية او الطرق وغيرها بين الدول المتجاورة عوامل تؤثر في حجم الاقبال السياحي وتقلل من حفز الناس على التحرك. ويعد توفر طرقه ووسائله احد الموارد السياحية من جانب كما انه عامل اقتصادي من جانب آخر يؤثر في صناعة السياحة. فهو ييسر حركة اعداد كبيرة من البشر من مكان الى آخر، وكلما كان متقدماً قلت المشاق التي يتعرض لها الانسان في عملية السفر. ويفسر لنا هذا الوضع الزيادة المطردة في اعداد السائحين بزيادة الاقبال على الترحال والسفر من مكان لآخر.

تحديات النقل السياحي بالسكك الحديدية في مدينة بغداد.

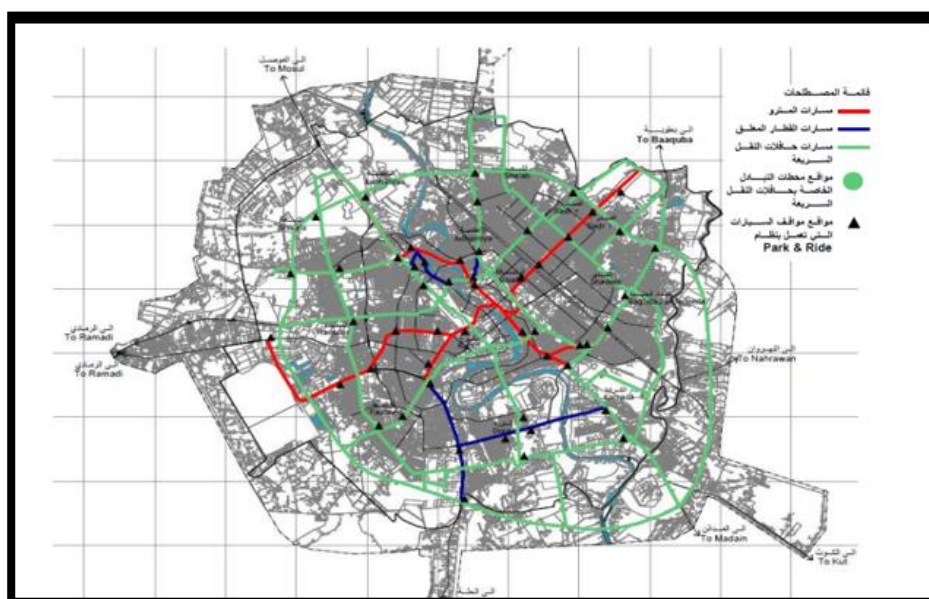
نظراً لما عانته السكك الحديدية العراقية ، ولاسيما في مدينة بغداد اهمال طوال الاعوام الماضية نتيجة الحروب التي مر بها العراق والعقوبات الاقتصادية التي ادت الى تدمير البنية التحتية مما ادى الى تأخرها ، ثم امتدت آثارها على طبيعة الاجراءات المتبعة لا حقاً من قبل الشركة العامة للسكك الحديدية العراقية التي تميزت بالببطء في مجال اعادة تأهيل مرافق سكك الحديد المختلفة فالبرغم من التحسن النسبي الذي رافق مذكرة التفاهم ومحاولات الصيانة والاعمار التي تلت عام 2003 والتي رافقتها مشكلات أمنية ومالية ، إلا انها لا تزال بحاجة الى كثير من التطوير مما يحقق توفير النقل بالسكك الحديدية وبمعايير دولية . وبناءً على ما تقدم فإن قطاع النقل بالسكك الحديدية في مدينة بغداد يواجه العديد من المشاكل والمعوقات التي ادت الى تقلص دور النقل بالسكك الحديدية في مجالات التنمية الاقتصادية والاجتماعية بالرغم مما يمتلكه العراق من موارد ومعوقات تمكنه من النهوض بواقع السكك الحديدية ، لكن هذه العقبات بقيت قائمة مما ادى الى تدني مستوى الخدمات المقدمة للمسافرين وتراجع حجم البضائع المنقولة أي ان هناك عوائق تحيل دون تحقيق تنمية سياحية دينية في مدينة بغداد بمختلف اشكالها كضعف البنى التحتية لقطاع النقل بمختلف انماطه وينتج عن النقل السياحي مجموعة من المشاكل التي تزداد وضوحاً كلما ازدادت درجة التطور في وسائل وتتمثل هذه المشاكل في :

1. عدم اكمال الربط الإقليمي فضلاً عن افتقار مناطق مهمة لخدمات هذه الشبكة وان وجدت فانها تمر بمسافة بعيدة جداً عن وجود المستقرات البشرية والمناطق المأهولة بالسكان.
2. بقاء أجزاء مهمة من خطوط شبكة سكك الحديد على وضعها وتقدم عمرها وتناقص سرعتها وانخفاض حمولتها
3. الاعتماد الكبير على شبكة الطرق والنقل بالمركبات.
4. الاستثمارات الضخمة التي يتطلبها نشاط السكك في بناء الخطوط وتأثيثها بالاشارات والاتصالات وتوفير القطارات وعربات المسافرين وشاحنات نقل البضائع .
5. عدم مواكبة النقل بالسكك الحديد للتطور المستمر كماً ونوعاً لحاجات ورغبات السائحين والمسافرين.
6. عدم مراعاة ظروف ووسائل النقل ومحددات عملها كالسير في طرقات غير مناسبة وتحميلها أكثر من طاقتها الحالية.
7. النقص في عدد وسائل النقل في سكك الحديد مقارنة بحجم وكثافة اعداد السياح الوافدين.
8. الإهمال وعدم اجراء الصيانة الدورية اللازمة لوسائل النقل والتأخير في تبديل قطع الغيار.
9. قلة أسباب الراحة في بعض المحطات مما يسبب انعدام الراحة النفسية والجسدية.

10. قلة محطات الاستراحة فضلاً عن ضعف خدماتها سواء التي يحتاجها السائح او التي تحتاجها وسيلة النقل بالسكك الحديدية .
 11. النقص الحاد في الموارد البشرية السياحية والمتخصصة والتي لها المام شامل بمحطات النقل .
 12. . تعد زيادة الحوادث من المشاكل والمعوقات التي تؤثر في ثقة المستخدم في السكك الحديدية ، فالعلاقة بين الحوادث وثقة المتعاملين مع السكك الحديدية علاقة عكسية ، فكلما ازدادت نسبة الحوادث انخفضت نسبة الاقبال على النقل بالسكك الحديدية
 13. المعابر الغير النظامية وهي من المشاكل الرئيسية التي تحول دون تطور السكك الحديد في العراق وقد كان من الاسباب المباشرة بحدوث الكثير من الحوادث فأُن هذه المعابر التي تقيمها الافراد تعترض سير القطارات وتكون سبباً مباشراً بتقليل سرعتها مما يزيد من زمن الرحلات فضلاً عن ارتفاع فرص التصادم . (البراك، 2016، صفحة 66)
 14. توجد تجاوزات للبيوت العشوائية المنتشرة على طول خطوط السكك في مدينة بغداد ، وهذه التجاوزات فيها خطورة على ساكنيها اذ ان سرعة القطارات الكبيرة تتطلب مسافات بعيدة عن خطوط السكة ، فضلاً عن تأخير العديد من المشاريع ، بسبب وجود العشوائيات المقامة على الخط المقرر لسير السكة.
 15. والمشاكل التي تجابه النقل بالسكك الحديدية في مدينة بغداد تقادم القاطرات والعربات والشاحنات مما يجعل حالات الانفصال في اثناء الحركة ممكنة الحدوث ، وقد ينجم عن ذلك أخطار كبيرة كأثقال القطار او بعض العربات او الشاحنات مما يتسبب بأضرار مادية وبشرية كبيرة.
- (الشركة العامة لسكك الحديد، 2023) وبناءً على ماتقدم وبسبب ماتعانيه مدينة بغداد من تضخم اعداد السكان والازدحام الشديد لاسيما في مواسم السياحة الدينية التي يزداد فيها عدد السياح الوافدين بغرض السياحة الدينية من خارج البلد خلال السنوات الأخيرة مما يبين ان هناك اهتمامات كبيرة في مجال السياحة الدينية . ومن الجدير بالذكر ان الطرق الرئيسية لدخول السياح الى العراق هي الطرق البرية عن طريق زاخو على الحدود التركية العراقية ، وخانقين على الحدود العراقية - الايرانية ، والرطبة الواقعة على الحدود الاردنية والسعودية والعراقية اذ تقطع الشوارع في هذه المواسم وتشل حركة المركبات في مدينة بغداد لذا قامت وزارة النقل ولاسيما الشركة العامة لسكك الحديد بالقيام بمخططات ودراسات تتضمن تطوير النقل العام في مدينة بغداد وقد اعدت هذه المشاريع وتم وضع المبالغ المخصصة لها ضمن الميزانية العامة للدولة وتتضمن هذه المشاريع تطوير وتهيئة محطات وقطارات وما يتبعها من انشاء محطات استراحة للسياح وكافتريات وساحات عامة خريطة (3) تبين لنا المخطط الاستراتيجي للنقل العام الإنمائي في مدينة بغداد لسنة 2030 ، اما خريطة (4) فتوضح خطوط النقل بالسكك الحديدية الحالية والمقترحة.

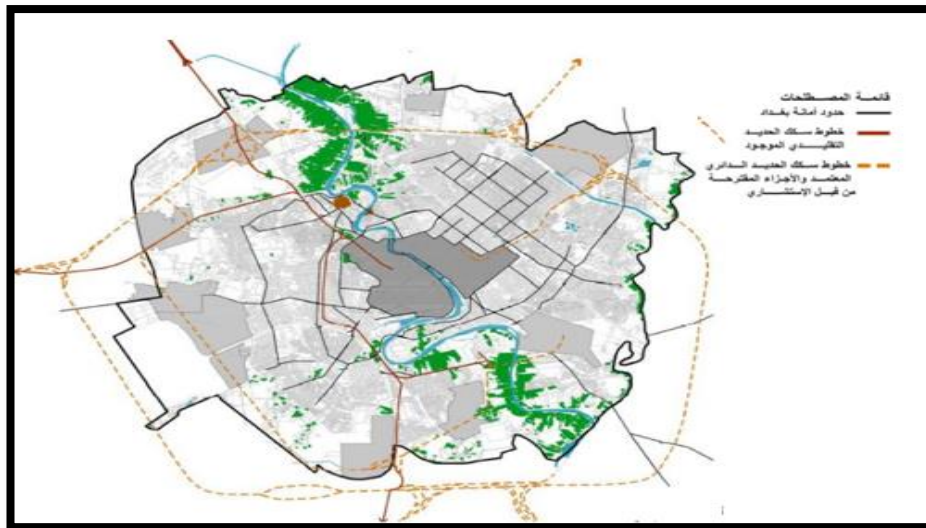
خريطة (3)

مخطط استراتيجية النقل العام الإنمائي لسنة 2030



المصدر : وزارة النقل، الشركة العامة لسكك الحديد، قسم التخطيط والمتابعة، 2023.

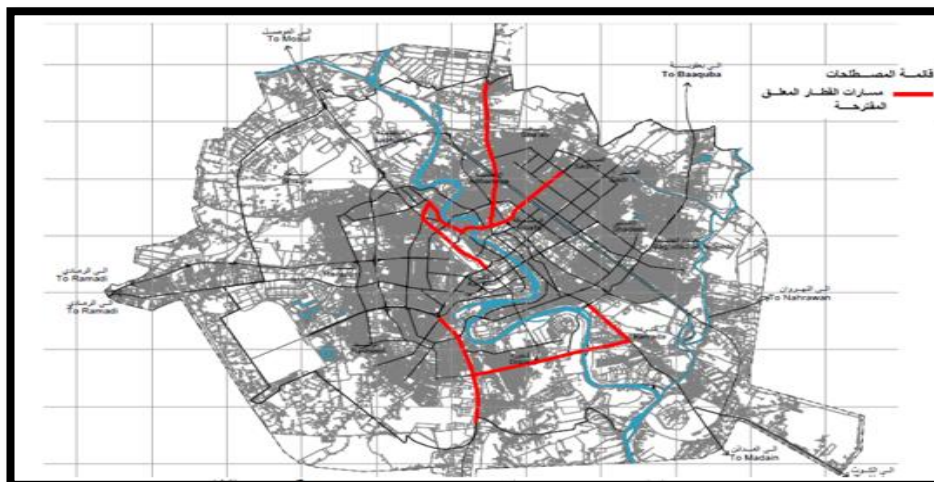
خريطة (4) خطوط النقل بالسكك الحديدية الحالية والمقترحة.



المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة لسكك الحديد، قسم التخطيط والمتابعة، 2023.

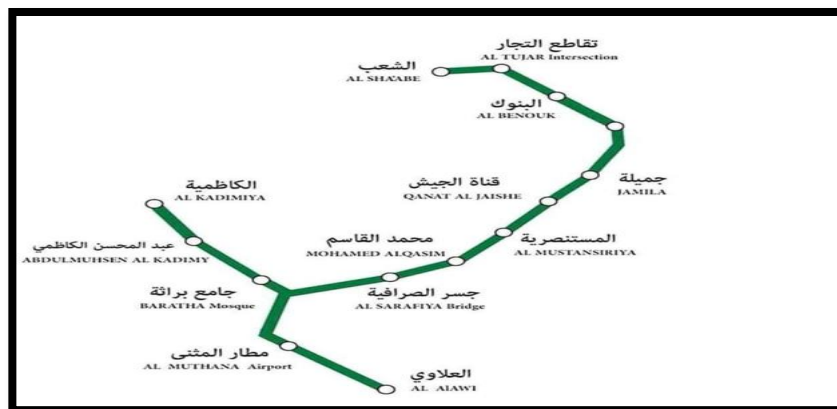
ومن اهم هذه المشاريع هو مشروع القطار المعلق او ما يطلق عليه ب(مترو بغداد) والذي يكون بطول ٢٢ كم تقريباً ويضم ١٤ محطة داخلية معلقة، ويمتد من منطقة الشعب لغاية شارع مطار المثنى مروراً بالمناطق التالية (الشعب، البنوك، الطالبة، المستنصرية، الوزيرية، مجمع كليات باب المعظم، جسر جديد بمحاذاة جسر الصرافية، العطيفية، الكاظمية، شارع مطار المثنى و المحطة العالمية في العلاءي) والذي من المتوقع ان يغطي 85% من مساحة مدينة بغداد وستعتمد في المشروع قطارات من النوع السريع بسرعة تقدر 80 - 140 كم متر بالساعة والذي يعمل بالطاقة الكهربائية وبدون سائق وتتضمن 7 خطوط نقل و 34 محطة طريقية متوزعة بين مناطق مختلفة وبطاقة استيعابية تقدر ب 3 ملايين راكب يومياً كما ستدخل سكة القطار بانفاق يصل عمقها الى 20 متراً لتجنب أي تعارضات مع الشوارع وخدمات البنى التحتية، كما ستضم المحطات منشآت لاستقبال القادمين والمغادرين ومساعد وسلاسل متحركة وثابتة ومحال تجارية وكافتريات وستكون المحطة من رصيفين للمغادرة والاستقبال منفصلين تماماً عن بعضهما القطار الواحد سيكون من ست عربات وتنسج كل واحدة منها لـ 150 راكباً، وستكون هناك ثلاث درجات فيه الأولى الذهبية التي ستكون على مساحة مريحة للراكب، وعربة مخصصة للنساء والرضع والأطفال حديثي الولادة وصغار السن وهي على مستوى عال من الخصوصية للنساء، ودرجة أخرى لركاب الدرجة الاعتيادية، إضافة إلى مقاعد مخصصة لذوي الاحتياجات الخاصة. (الشركة العامة لسكك الحديد، 2023).

خريطة (4) مسار القطار المعلق المقترح في مدينة بغداد



المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة لسكك الحديد، قسم التخطيط والمتابعة، 2023.

شكل (1) مسار القطار المعلق المقترح في مدينة بغداد



المصدر: وزارة النقل، الشركة العامة لسكك الحديد، قسم التخطيط والمتابعة، 2023

التوصيات

1. تكوين الموارد البشرية اللازمة التي يحتاج إليها القطاع السياحي الديني حتى تتمكن المؤسسات السياحية من القيام بدورها بالشكل المطلوب .
2. الاستثمار الجيد للموارد السياحية الدينية المتاحة مع توفير المرونة لها لتتمكن من مواكبة احتياجات الطلب السياحي المحلي و العالمي.
3. دراسة السوق السياحية المحلية، من أجل معرفة نوعية السياح الوافدين وكذا رغباتهم المفضلة .
4. القيام بالمزيد من الدراسات والابحاث على واقع النقل السياحي بالسكك الحديد في مدينة بغداد وكيفية تطويره قصد مساهمته في النهوض بالاقتصاد الوطني سيما قطاع السياحة.
5. محاولة الاستفادة من التكنولوجيات الحديثة لتحقيق التنمية ضمن خدمات النقل السياحي بالسكك الحديد في مدينة بغداد.
6. ضرورة وجود موظفين ذوي تكوين وتدريب و خبرة في جمال خدمات النقل السياحي بالسكك الحديد.
7. ضرورة التوجه لأنواع معايير السلامة المهنية والصحية على خط سكك وفق اللوائح العالمية ، واتباع ما كل من شأنه تقليل الضوضاء كاعتماد برد اللحام الكهربائي على السكة الجديدة مما يقلل من الاصوات المزعجة ، وكذلك العناية بعمليات تنظيف اماكن مياه الشرب والتعامل الصحيح مع فضلات الصرف الصحي .

المصادر

- ابن خلكان، ابو العباس شمس الدين . (1977). *وفيات الاعيان وانباء الزمان*. بيروت: مطبعة دار صاد.
- الغدادى، ابو بكر احمد بن علي الخطيب. (بدون تاريخ). *تاريخ بغداد* (المجلد ط1). مصر: مطبعة السعادة.
- الشرياصي، احمد. (1973). *الائمة الاربعة* . مصر: مطابع مؤسسة دار الهلال .
- ارزورني، سونيا . (2012) . دور النقل بالسكك الحديدية في تنمية محافظة البصرة للمدة من 2004-2010
- لهمود، اسعد سليم. (2018). شبكة النقل البري واثرها على النشاط السياحي في محافظة النجف الاشرف. *مجلة الغزي، المجلد الخامس عشر، العدد 4*.
- ال ياسين، الشيخ محمد حسن. (1962). *المشهد الكاظمي في العصر العباسي*.
- المنشاة العامة لسكك الحديد. (1990). *السكك العراقية بين الامس واليوم* . مطبعة السعدون.
- البراك، امانى حسين عبد الرزاق. (2016). النقل بالسكك الحديد على طريق (بغداد-البصرة) وفاقه المستقبلية. جامعة البصرة: اطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية للعلوم الانسانية.

- الهاشمي، انور. (2001). جامع برائا خامس اقدم الجوامع الاسلامية.
- بن غضبان، فؤاد. (2014). *الجغرافية السياحية*. عمان: الطبعة العربية.
- حرز الدين. (1971). *مراقد المعارف*. النجف: مطبعة الاداب.
- عبود، حنين حارث. (2015). اعداد وتصميم الخريطة السياحية لمدينة بغداد باستخدام نظم المعلومات الجغرافية. كلية التربية ابن رشد، جامعة بغداد.
- جودة، سعد عبيد. (1991). الخدمات الترفيهية والسياحية في مدينة بغداد. كلية الاداب، جامعة بغداد.
- عبد الوهاب، صلاح الدين. (1987). *السياحة الدولية*. القاهرة: دار الهنا للطباعة.
- زين الدين، صلاح. (2016). دراسة لفرص وتحديات التنمية السياحية المستدامة في مصر.
- الاسدي، طاهر كاظم. (2013). جامع برائا وبئر امير المؤمنين(ع).
- السعدي عباس فاضل. (1970). ادريس بن موسى الثاني.
- السعدي، عباس فاضل. (1971). *السيد ادريس نسبه-حياته-مرقده*. النجف: مطبعة الاداب.
- اولين، كارين. (1996). *اقتصاديات النقل البحري*. القاهرة: دار المصرية اللبنانية.
- حجاب، محمد منير. (2002). *الاعلام السياحي (المجلد ط1)*. القاهرة: دار الفجر للنشر.
- السمالك، محمد ازهر سعيد واخرون. (1985). *العراق دراسة اقليمية*. مطبعة جامعة الموصل، الجزء الثاني.
- الديب، عبد الحكيم محمد صبحي، و حمدي احمد. (2016). *جغرافية السياحة*. القاهرة: مكتبة الانجلو المصرية.
- محسن، هشام صالح. (2014). التحليل المكاني لاتجاهات سكك الحديد في العراق وافاق المستقبل. مجلة كلية الاداب، الجامعة المستنصرية.
- طعماس، يوسف يحيى. (1997). *استعمالات الارض للاغراض الدينية في مدينة بغداد*. اطروحة دكتوراه، كلية الاداب، جامعة بغداد.
- السامرائي، يونس الشيخ ابراهيم. (1982). *الشيخ عبد القادر الجيلاني حياته،اثاره*. مطبعة الامة بغداد.

References

- Abdel Wahab, S. D. (1987). *International tourism*. Cairo: Dar Al-Hana for Printing.
- Abood, H. H. (2015). *Preparation and design of the tourist map for Baghdad city using GIS*. Ibn Rushd College of Education, University of Baghdad.
- Al-Asadi, T. K. (2013). *Jame' Baratha and Amir Al-Mu'minin's Well*.
- Al-Barak, A. H. A. R. (2016). *Rail transport on the Baghdad-Basra road and its future prospects*. Unpublished doctoral dissertation, University of Basra, College of Education for Human Sciences.
- Al-Ghadadi, A. B. A. (n.d.). *Tarikh Baghdad* (Vol. 1). Cairo: Dar Saadah.
- Al-Hashimi, A. (2001). *Jame' Baratha: The fifth oldest Islamic mosque*.
- Al-Saadi, A. F. (1970). *Idris ibn Musa II*.
- Al-Saadi, A. F. (1971). *Sayyid Idris: His genealogy, life, and shrine*. Najaf: Adab Press.
- Al-Samak, M. A. S., & Others. (1985). *Iraq: A regional study*. University of Mosul Press, Part 2.
- Al-Samarrai, Y. S. A. (1982). *Sheikh Abdul Qadir Al-Jilani: His life and influence*. Baghdad: Al-Ummah Press.
- Al-Sharyasi, A. (1973). *Al-A'imma Al-Arba'ah*. Cairo: Dar Al-Hilal.
- Al-Yassin, S. M. H. (1962). *Al-Mashhad Al-Kazimi Fi Al-Asr Al-Abbas*.
- Arzorni, S. (2012). *The role of railway transportation in the development of Basra province for the period 2004-2010*.
- Ben Ghadban, F. (2014). *Tourist Geography*. Amman: Arabic Edition.
- El-Deeb, A. H. M. S., & Ahmed, H. (2016). *Geography of tourism*. Cairo: Anglo Egyptian Library.
- Harz Al-Din. (1971). *Maraqid Al-Ma'arif*. Najaf: Adab Press.
- Hijab, M. M. (2002). *Tourism media* (Vol. 1). Cairo: Dar Al-Fajr for Publishing.
- Ibn Khallikan, A. (1977). *Wafayat al-A'yan wa Anba' Abna' al-Zaman*. Beirut: Dar Sad.

- Iraqi Railways General Establishment. (1990). *Iraqi railways between yesterday and today*. Saadoun Press.
- Jouda, S. A. (1991). *Recreational and tourist services in Baghdad city*. College of Arts, University of Baghdad.
- Lahmood, A. S. (2018). *Land transport network and its impact on tourism activity in Najaf province*. *Al-Ghazi Journal*, 15(4).
- Mohsen, H. S. (2014). *Spatial analysis of railway trends in Iraq and future prospects*. *Journal of the College of Arts, Al-Mustansiriya University*.
- Oulin, K. (1996). *Maritime transport economics*. Cairo: Dar Al-Masriah Al-Lubnaniah.
- Taemas, Y. Y. (1997). *Land use for religious purposes in Baghdad city*. Doctoral dissertation, College of Arts, University of Baghdad.
- Zein Al-Din, S. (2016). *A study of opportunities and challenges of sustainable tourism development in Egypt*.