

جامعة بابل  
موسوعة الحلة الحضارية

## النقل والاتصال في محافظة بابل

الأستاذ الدكتور

عبد الزهرة علي الجنابي

كلية التربية/صفى الدين الحلى

## النقل والاتصال في محافظة بابل

### تمهيد

دأب الإنسان على الحركة والتنقل لشخصه وحاجياته طلباً للنفع مادةً أو معنى، متجاوزاً حدود المكان أولاً ثم الزمان ثانياً. واستخدم بدءاً قدميه ثم دجن الحيوان مستخدماً إياه في تذليل الصعب. وكان للعراقيين القدامى، وربما هنا في بابل قصب سبق وريادة، فأقاموا أول طريق مرصوف في التاريخ حوالي (٣٠٠٠) ق.م. واستخدمو الحجارة ثم القار والنورة في تثبيتها وأسسه، ثم ابتكرروا العجلة وطوروها تقانة بما يوازن بين حركتها أي العجلة وقدرة حيوان جرها، ومرة أخرى كان ذلك هنا في بابل بحلول الألف الثالث قبل الميلاد.

وفي بابل وإقليمها المحيط بداية وقد يكون مروراً أو إنتهاءً، كانت تنقل بضائع شتى مذ عصور خلت، فكان طريق البخور والتواابل، وأخر للحرير، وغيره للذهب والأحجار الكريمة، وأخرى لمواد البناء والمعادن وورق البردي ومحاصيل زراعية كالقمح ومنتجات صناعية كالزليوت والعطور وحتى الثلج.

وبهذا أتم العراقيون في تلك العصور الموجلة في القدم بناء طريق وواسطة ونقل أحمال وغزوا، فامتد سلطانهم وتجارتهم إلى أقصى بعيدة في مصر وببلاد الشام وأسية الصغرى وعيلام والهند وأجزاء واسعة مما ندعوه اليوم بأفريقيا، بل أنهم نظموا حركتهم بوثائق ومواعيد، فاستكملوا بذلك عناصر النقل التي نعدها بالمسار والواسطة ومصدر الحركة ومحطاتها النهائية مدينة أو ميناء أو محطات للراحة والإستراحة.

### العوامل المؤثرة على النقل في محافظة بابل

تأثير النقل في بابل أو سواها تنوعاً وكثافةً واتجاهها بظروف البيئة الجغرافية للإقليم، ولنا أن نبرز أكثرها أثراً في منطقة الدراسة:

أولاً: الموقع الجغرافي المميز لبابل القديمة ووريثتها الحلة الوسيطة والمحافظة بابل الحديثة، مماثلة لبغداد بتوسطها ربوع الرافدين ملفوفة بالحناء، رابطة إياها، متواصلة غير بعيدة عن أطرافها شمالاً وجنوباً، شرقاً وغرباً.

ثانياً: وفر السهل واستواء السطح إمكانية لمد الطرق واستخدام الوسانط نحو جميع الاتجاهات من دون عوائق، فتبادر السطح في بابل المحافظة لم يزد عن بعض عشرات من الأمتار وحسب، فامتدت طرق واستخدمت وسانط بما تيسر للإنسان فيها.

ثالثاً: وكان للفرات والدجلة حسم برسم مسارات النقل إتجاهها على صفحة أرض السواد فاجتذبوا سكاناً وارتحالاً للإنسان والحيوان ابتداءً، ثم حركة المركبات بين الموانئ إنتهاءً، فخطت طرق النقل قديمها والحديث معانقةً مجاري الأنهر، موازيةً غالباً، وغير موغلة في البعد عنها جمِيع الأحيان.

رابعاً: وامتدت شرايينها الرئيسية نحو خدمة السكان وأوطانهم في كيش وبابل والنيل، ثم الجامعين وحلَّة بنى مزيد والمسيب والمحاويل والهاشمية والمدحتية والقاسم وسواها، ولا إستغراب في إمتداد النقل بين مواطن الناس قديمها والحديث في الجوار، فتطابق قديم المسالك مع حديثه برغم اختلاف الآلة والعدة.

خامساً: وكان للصفة الإدارية أثر هام في تنوع وتعدد المسارات وكثافة الحركة، فكلما إرتفعت مركزية المدينة رتبة كلما حصلت على تسهيلات نقل أكثر تنوعاً وكثافة، فكان للحلة عاصمة الإقليم تقدماً يرقى لما لأقضيه المحاويل والهاشمية والمسيب من تسهيلات نقل وكثافة، وللأقضية السالفة مع النواحي، وللنواحي مع القرى تراتباً لأنظمة النقل متتناسبأً مع درجة الإدارة لكل منها.

سادساً: أما الإنتاج فقد نالت مراكزه للصناعة والتجارة والزراعة من النقل قل منه أو كثر نصباً اعتماداً على عطاء المركز نحو إقليمه والمحيط.

سابعاً: وكان عامل الدين ممثلاً بأضরحة علماءه ومبجليه حافزاً لتنوع الزيارات تبركاً، فحدا الأمر بذوي الأمر لمد المسالك وتذليل الصعاب نحو مراكز عدة في ربوع الإقليم مثل القاسم والحمزة الغربي وعلى بن الحسين والبكر وشريفة بنت الحسن (عليهم السلام) وغيرهم عديد في بابل: حواضرأ وريف.

## أنماط النقل في بابل

### أولاً: طرق السيارات

أ- طريق المرور السريع، ويتصف بتنوع مساراته، فللذهاب ثلاثة ومثلها للإياب، غير أنها منفصلة غير متداخلة، تسمح بتدفق يسير للنقل، وفي بابل منه (١٠٠) كم، تمثل ٨% من طول الطريق في القطر البالغ (١١٩٠) كم والذي يربط غرب العراق من جهة الأردن نحو قلبه في بغداد ثم جنوباً نحو البصرة مروراً في بابل والقادسية والمثنى وذي قار (أنظر الخارطة المرفقة).

ب- الطرق الرئيسية، وهي التي تربط مراكز المحافظات ببعضها بمسالك ذو ممررين للذهاب ومثله للإياب، ومنها في بابل أربعة تربط الحلة ببغداد وكربلاء والنجف والديوانية وخams داخلي يربط الحصوة بالمسيب، وباجمالي لأطوالها بلغ (١٨٠) كم.

ج- الطرق الثانوية، وترتبط بين الوحدات الإدارية الأدنى مرتبة كالقضاء والنواحي أو أنها ترتبط بين الطرق الرئيسية، وهي بمسار واحد يتقاسمه

الذهب والوادد . بلغت هذه خمسة طرق ومجموع لأطوالها يربو على (١٠٨) كم .

د- الطرق الريفية، وترتبط المدن بالقرى المحيطة بها . وهي بمسار واحد ضيق يقدم خدمة لساكنيه وأنشطتهم الزراعية والصناعية والخدمية . بلغ عددها (٢٨) طريراً بمجموع أطوال بلغت (٤٦٣) كم .

وبهذا ضمت المحافظة (٨٥١) كم من الطرق المعبدة وبنسبة ٢% من إجمالي الطرق المعبدة في القطر، وبكثافة ١٧٪ كم لكل كيلو متر مربع من المساحة . أما من جهة الترقيم الدولي للطرق الرئيسة فان الطريق رقم (٨) والذي يبدأ من بغداد فيمر بالمحافظة من جهة شمالها نحو الجنوب موصلاً إليها بمحافظات الجنوب : القاسية ، المثنى ، ذي قار و حتى البصرة . فيما يتفرع الطريق الدولي رقم (٩) من شمال المحافظة حيث الطريق السالف (٨) مبتداً من الحصوة نحو كربلاء فالنجف فمحافظة القادسية .

ثانياً: يمر بالمحافظة خط للسكة الحديدية يبدأ من بغداد مارأً بمدن عدة في المحافظة منها الإسكندرية ، المحاويل ، الحلة ، والهاشمية متوجهًا نحو الجنوب وصولاً إلى محافظات الجنوب السالف ذكرها وصولاً إلى ميناء المعلم في البصرة . وبهذا يمر في المحافظة من هذا الخط (١٠٧) كم من سكة حديد قياسية المقاييس (٦٠) كم أخرى من خطوط فرعية وبنسبة إجمالية قدرها ٨% من إجمالي امتدادات خطوط السكك الحديدية في القطر .

ثالثاً: الطرق النهرية . ينبع نهر الفرات شمال غرب المحافظة نحو شطيه الحلة والهنديّة ، وفيما الهنديّة يحاذي المحافظة من جهة غربها منحدراً نحو الجنوب ، فان شط الحلة يشطر المحافظة كما عاصمتها الحلة ما بين شرقى وغربي حاثاً الخطى نحو القادسية . ولقد تناوب هذان الشطان رئاسة المجرى للفرات حتى أقيمت سدة الهندية عام ١٩١٣ عند صدريهما لتنظيم توزيع المياه فيما بينهما وجداول أخرى .

أفاد العراقيون القدماء من الفرات حتى بتناوبه بين الحلة والهنديّة لأغراض النقل بدءاً من البصرة جنوباً نحو الحلة فأعلى الفرات ، وربما ترجل عندها لزيارة العتبات المقدسة في كربلاء وغيرها من مدن الجوار سعياً وراء تجارة ما بين مدن العراق التي يمر بها النهر . إلا أن هذه الحال لم تدم كذلك بب يوماً الحال ، فتعدد السداد والتواطم والجسور على الشطرين لأغراض الزراعة والنقل ، وتراجع كميات المياه فيما ، وإستمرار عمليات الترسيب وكثرة الإن tattoes والمنعطفات النهرية فيها قد أوقف وربما نهائياً حركة المواصلات النهرية سواء في الهندية خليفة الفرات اليوم أو وصيفه شط الحلة الحالي .

رابعاً: أما النقل الجوي فإن المحافظة تفتقر لخدماته المباشرة لخلوها من مطار أو مهابط للطائرات ، إلا أن سكانها يفدون من مطارات المجاورة في بغداد والنجف حالياً ، ويأملون بخطط مستقبلية لإنشاء مطار في المحافظة .

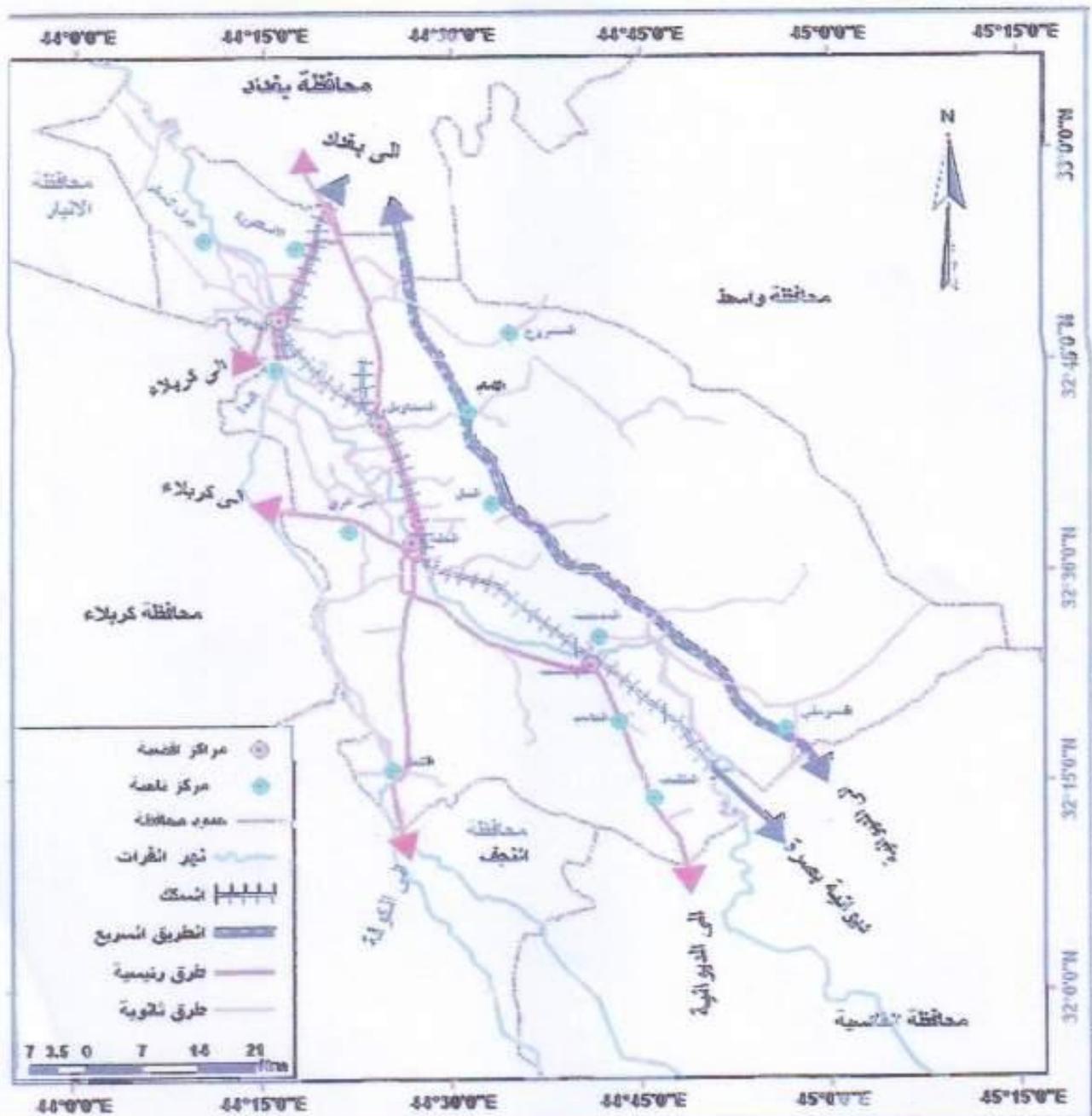
خامساً: وبلغ عدد الجسور المقامة على الأنهرار في المحافظة لخدمة عمليات النقل (١٩) جسراً بطول إجمالي قدره (٢) كم ، والقناطر (١٨) قطرة بطول (٩) لها جميعاً .

سادساً: كثافة الحركة على الطرق .

أـ. حركة نقل الركاب: احتل طريق حلةـ بغداد المرتبة الأولى في معدل الركاب المنقولين يومياً بمختلف وسائل النقل، جاء بعده طريق حلةـ كربلاء ثم الكوفة، فالنجف فالقادسية .

بـ. حركة نقل السلع والبضائع: جاء طريق حلةـ بغداد في مقدمة الطرق كثافة في نقل السلع والبضائع، يليه الطريق نحو القادسية كونه يتجه أيضاً نحو محافظات الجنوب، فطريق حلةـ نجف، وأخيراً الطريق تجاه كربلاء .  
سابعاً: أما خدمات الاتصال ففي الإقليم شبكة خدمات للهاتف الأرضي تسع حالياً (٨٠) ألف خط بفيض قدره (٣٠) ألف عن حاجة السكان حالياً، والعديد من المحطات لخدمة شبكة الاتصالات الدولية (الإنترنت)، كما تيسر الجهات المختصة خدمات أخرى متعددة للاتصال والبريد، وهي مع توسيعها جميعاً توفر خدمات هامة للسكان الذين يأملون خيراً في الخطط الموضوعة حالياً للارتفاع بهذه الخدمات مستوى وكفاءة، ويعرضون حالياً عن نقص فيها بالإفادة من خدمات الهواتف النقالة لتأمين اتصالاتهم الإعتيادية .

## خارطة رقم طرق النقل في محافظة بابل



المصدر: مديرية النقل العامة، خارطة طرق النقل في محافظة بابل، مقياس ١:٥٠٠٠٠٠، ٢٠٠٢.