

النقل النهري في دجلة وامكانية تطويره

وزيره احمد رستم

كلية الآداب - جامعة بغداد

محتويات البحث

١ - المقدمة

٢ - لمحة تاريخية عن الملاحة النهرية في العراق *

٣ - النقل النهري في العراق *

٤ - الوصف الطبيعي لنهر دجلة *

٥ - واقع النقل النهري *

٦ - تطوير الملاحة في نهر دجلة *

٧ - وسائل النقل النهري *

٨ - مستقبل النقل النهري *

المقدمة

يسر العراق بمرحلة انبثائية شاملة لجميع القطاعات الاقتصادية ومن ضمنها قطاع النقل والذي يعتبر بمثابة الشريان الذي ينقل الحياة والحيوية الى جميع اجزاء القطر *

وقد اهتمت حكومة الثورة اهتماما بالغا في تطوير وتحسين مرافق النقل كافة لتكون بالمستوى الحديث المتطور ولاستيعاب طاقات النقل نظرا لما لهذا القطاع من اهمية كبيرة في النهضة الاقتصادية والاجتماعية وجانب مهم لمنع

عجلة البناء الاقتصادي ولارتباطه الوثيق ببقية القطاعات الانتاجية . وقد شهد
القطر تغييرات ثورية في مجالات النقل كافة سواء في مجال نقل البضائع او
الركاب ، حيث يستعمل في الوقت الحاضر جميع وسائل النقل وتفرقها لتلبية
متطلبات النقل في هذا القطر . الا ان هناك بعض قطاعات النقل العاجزة عن
تلبية متطلبات النقل الرئيسية وبصورة خاصة النقل النهري والذي لو تطور
هذا النقل فلسوف يساهم مساهمة كبيرة في عملية النقل وبخاصة للبضائع
اذا ما علمنا ان هناك مجموعة من الخطوط الملاحية فان بالامكان الاستفادة
منها لهذا الغرض في نهري دجلة والفرات .

ويعتبر العراق حبة الرافدين حيث اسهم النهران اللذان يخترقانه من الشمال
الى الجنوب وبرزان باكثر مدنه المهمة وباهم مناطقه الزراعية في تدليل عوائق
النقل منذ الازمان السالفة البعيدة التي سبقت استعمال الطرق البرية الاخرى
كالقنارات والسيارات .

لذا فقد وجهت اهتمامي الى هذا البحث الذي يتضمن دراسة عن النقل
النهري في العراق ولاسيما على نهر دجلة بين محافظتي بغداد والبصرة لان
القسم الاغلب من الملاحة النهرية الجارية فعلا هي في دجلة في القسم الواقع
بين بغداد والبصرة . فهو اهم الطرق الملاحية في الوقت الحاضر وانشطها .
اما الملاحة في بقية الانهار فهي محدودة جدا ولمسافات قصيرة وخلال مواسم
معيّنة .

كما يتناول البحث مشكلة تأخر النقل النهري في العراق ودراسة العوامل
التي ادت الى هذا التأخر وخصوصا على خط الملاحة في نهر دجلة كما يتضمن
امكانية تحسينه وتطويره ومستقبل الملاحة في العراق بعامة .

لمحة تاريخية عن الملاحة النهرية في العراق

لقد استخدمت الشعوب القديمة الانهار التي وهبتها الطبيعة للنقل ولو بصورة بدائية . حيث يظن ان ايسط الطرق استخدمت للنقل على الماء هي النواح خنسية عرضة Rafts تطفو مع التيار في الانهار (١) .

وكان العرب قبل بزوغ فجر التاريخ بوقت طويل كثيرهم من الامم يصنعون القوارب من الجلود او جذوع الاشجار المجوفة او اية مادة اخرى ملائمة ويمخرون المياه الهادئة بالمجداف الصغير . فقد ركبوا البحر لصيد السمك وبداوا القوص فيه طلبا للؤلؤ . وقد تطورت الملاحة في معناها الصحيح عن هذه الاعمال الساذجة عندما اقدم الانسان على التوغل في البحر . وكان للموقع الجغرافي تأثير كبير ساعد على تطور الملاحة فتحياً للعرب للاتصال بالمراكز المهمة في العالم عبر المياه المطلقة في البحر الاحمر والخليج العربي يكسبها النيل والنترات ودجلة ممران طبيعيان للملاحة بين حوض البحر المتوسط وشرق اسيا . فكان العرب يطلون من كلا جانبي جزيرتهم على طريقين من الطسرق التجارية الكبيرة في العالم (٢) .

واهتم العراقيون منذ العهد البابلي والآشوري باستخدام دجلة والنترات وقنوات الري الرئيسية في النقل .

وفي العصر الاسلامي سرعان ما ادرك العرب اهمية القوة البحرية للنسج والتوسع وبعد اتصالهم بسكان السواحل كونوا لهم قوة بحرية على البحر المتوسط واستطاعوا ان يبعثوا بقوة بحرية من الخليج العربي الى السند (٣) .

(١) محمد سعيد نصر - جغرافية النقل - الطبعة الثانية - مكتبة النهضة المصرية القاهرة ١٩٥٩ ، ص ٤٧ .

(٢) جورج فضلو حوراني - العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة واول القرون الوسطى - ترجمة الدكتور يعقوب بكر - مكتبة الانجلو المصرية ص ٢٢-٢٤ .

(٣) James Hornell, water transport, origins, early Evolution, David Charles, Newton Abbot, 1970 PP. 230.

اما في العراق فقد كانت للملاحة النهرية شأن كبير في النقل خلال هذه الفترة ،
وكانت للانهر الضدارة في طرق النقل القديمة التي سبقت الطرق البرية
الاخرى (٤) .

وفي العهد الحديث فقد ظهر الاهتمام الاوري بتطوير حركة النقل المائي
في وادي الرافدين منذ مايزيد على قرن من الزمن وذلك حين ظهرت شركة لنج
البريطانية على مسرح ولايتي البصرة وبغداد في نشاط اقتصادي عن استثمار
الانهار في النقل . وفي عام ١٨٤٣ كانت الشركة قد حصلت على امتياز للملاحة
في هاتين الولايتين ، وقد استمرت في تقديم خدماتها في شحن البضائع ونقل
الركاب حتى الحرب العالمية الاولى ، حين ظهرت لأول مرة على ارض وادي
الرافدين ظاهرة حديثة هي السكك الحديدية التي كانت المنافس الخطير
لوسائل النقل المائي، وبقيت السكك الحديدية العمود الفقري للنقل في الطرق
والواسطة الرئيسية حتى عام ١٩٥١ . فمنذ هذا التاريخ بدأت الحكومة بوضع
الخطط لبناء شبكة حديثة من الطرق المعبدة (٥) .

هذه لمحة سريعة في تاريخ الملاحة في العراق والتطورات التي مرت بها
في القديم . وسنحاول ان نلقي نظرة عن وضع النقل النهري في العراق في الوقت
الحاضر .

النقل النهري في العراق

يقصد بالنقل النهري حركة النقل الجارية على الخطوط الملاحية في داخل
العراق حاليا (انظر الخارطة رقم ١ -) والتي تشمل خط الملاحة في
شط العرب أي خط (الفاو - القرنة) ، والخطوط الملاحية في نهر دجلة
اي خط (بغداد - البصرة) وخط (بغداد - الموصل) وخط الملاحة في نهر

(٤) المهندس رشاد قزانجي - النقل النهري في العراق - الملاحة في نهر دجلة
المؤتمر الهندسي العراقي الثامن ٢٣ - ٢٧ كانون الثاني ١٩٦٧ ، مطبعة
المعارف ، بغداد ص ٣ .

(٥) Lord Salter, Iraq Development Board, The Development of
Iraq, A plan of Action, 1955, PP. 62-63.

الفرات اي خط (البصرة - هيت) ، واخيرا هناك بعض الخطوط الملاحية الصغيرة في الجداول الواقعة في منطقة ميسان على الاخص (٦) .
وتبلغ مجموع هذه الخطوط الملاحية النهرية داخل العراق نحو ٣٠٠٠ كيلو متر ، وهي تؤمن الملاحة لحد غاطس Draft يتراوح ما بين ٩٠ و١٠٠ متر التي ١٨٠ متر . وبعض هذه الخطوط تؤمن الملاحة طيلة ايام السنة عدا بعض المواسم القليلة المياه والتي تشجع فيها المياه في الجداول والانهر الى درجة بحيث لا تكفي لمرار وسائل النقل النهرية لعدم وجود عمق من المياه كاف لها .
هذا وان منشآت الري وجسور السيارات وجسور السكك الحديدية المشيدة على هذه الخطوط الملاحية مزودة بالاهوسة والفتحات الملاحية اللازمة لاغراض الملاحة (٧) .

وقد كان لتطور وسائل النقل البري وتحسين شبكات الطرق وتوسيعاتها تأثير كبير ومباشر على تاخر النقل النهري رغم رخص اجور النقل بواسطته كما يبدو في ادناه :

الكلفة بواسطة الطرق البرية يساوي ٥ فلوس لكل طن / كم

الكلفة بواسطة السكك الحديدية يساوي ٣ فلوس لكل طن / كم

الكلفة بواسطة النقل النهري يساوي ١ فلس لكل طن / كم

ويمكن اجمال الاسباب المؤدية الى تاخر النقل النهري في العراق الى العوامل التالية :

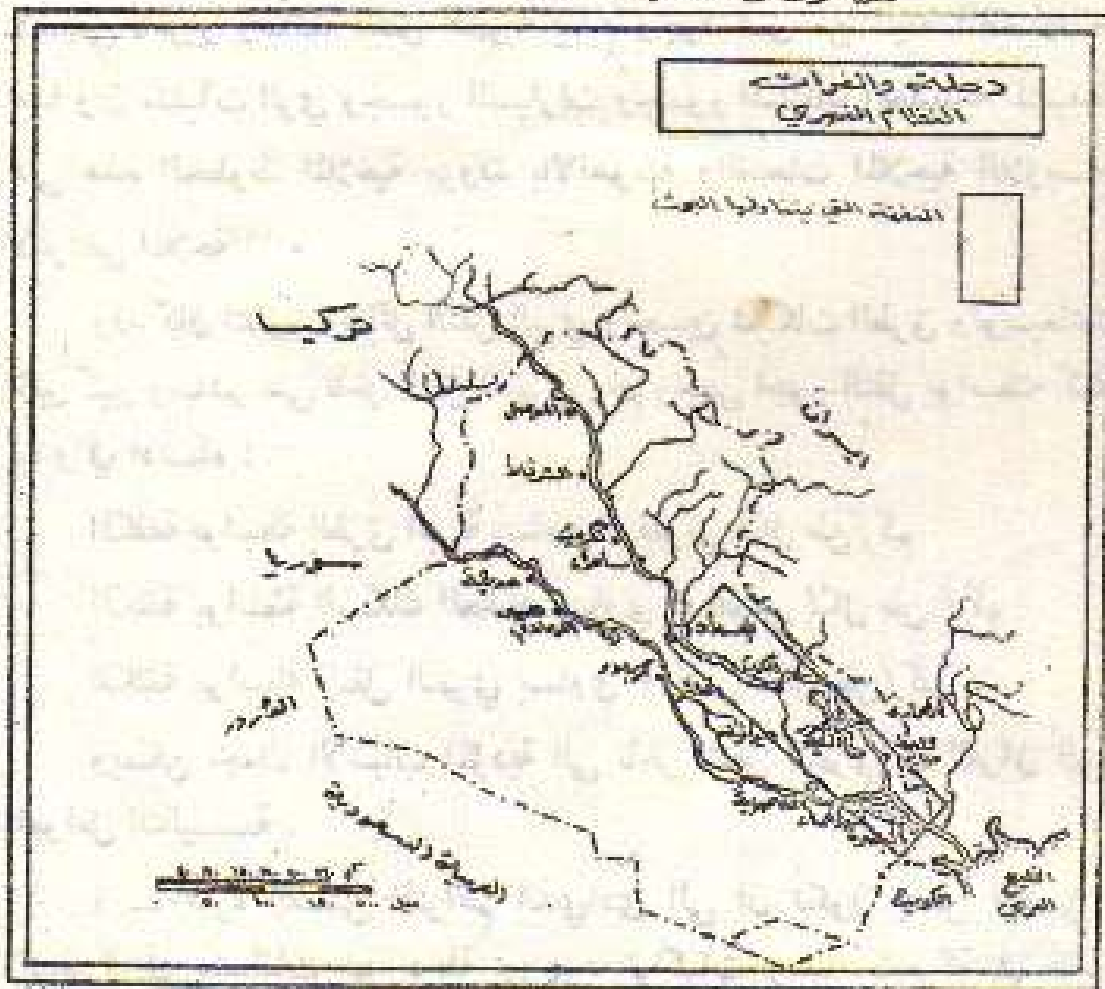
١ - كثرة الطمس المتراكم الذي ادى الى ان تكون بعض الجزر الصغيرة في منعطفات نهر دجلة ووجود تراكمات رملية متحركة في قاع الانهر تعيق الملاحة فيها .

(٦) التطور التوعمي والمالي بقطاع النقل في العراق ، الجمهورية العراقية ، وزارة التخطيط كانون لاول ١٩٧١ ، ص ١٢٢ .

(٧) المهندس رشاد خزرجي ، صفحات ٣ - ٤

٣ - التغير الموسمي في مستوى المياه ووجود اقسام ضحلة ذات قيعان صخرية وانحدارات فجائية تؤثر على سرعة تيار المياه في بعض مناطق النهر والركود في مناطق اخرى خلال مواسم معينة^(٨) . حيث ان لطبيعة السطح والانحدارات اثرا في جريان الماء وسرعة التيار وملائمته لمرور السفن في الاتجاهين المضادين في حالي الصعود والهبوط^(٩) . كما ان لاختلاف

خارطة رقم (١١)



(٨) التطور القومي والمالي ، صفحات ١٢٢-١٢٣ .
 (٩) الدكتور صلاح الدين الشامي ، جغرافية النقل والمواصلات ، مكتبة الانجلو المصرية القاهرة ، ١٩٦٠ ، ص ٥٦ .

منسوب الأنهار من وقت الى اخر امرا يجب ان لا تغفله ، ففي فصل الزيادة والفيضان يكون النقل عرضة لاضطراب النهر . وفي فصل التخاريق (الصيهود) لا تستطيع المياه حمل المراكب الكبيرة . علما ان اطوار النظام النهري في العراق يظهر على الشكل التالي : الفيضان الشتوي المطري والفيضان الربيعي الواسع ثم الصيهود الصيفي والخريف (١٠) .

٣ - صدور اجراءات تأميم المؤسسات الانتاجية الكبيرة والحاقها بالقطاع العام عام ١٩٦٤ . ومن ثم الزام هذه المؤسسات بنقل منتجاتها بواسطة السكك الحديدية اضافة الى بدأ تسيير القطارات على الخط العريض عام ١٩٦٦ (١١) .

وقد ادى الى تحول كميات كبيرة من البضائع التي كانت تنقل بواسطة النقل النهري الى السكك الحديدية اضافة الى ما حققه اكمال تبليط طريق (بغداد - البصرة) البري من زيادة في كفاءة النقل بواسطة السيارات .

٤ - عدم وجود علامات ملاحية في نهر دجلة مما اضطر الى السير اثناء النهار مما يسبب ذلك الى مضاعفة الوقت الذي تستغرقه السفرة الواحدة والتي تصل الى حوالي عشرة ايام في المواسم الطبيعية وهذه الفترة تعتبر طويلة اذا ما قورنت بالنقل البري بواسطة السيارات او السكك الحديدية (١٢) .

٥ - عدم وجود سدود وخزانات كافية لتنظيم توزيع المياه طيلة ايام السنة وبالتالي المحافظة على مستوى المياه في انهر العراق (١٣) .

(١٠) الدكتور وفيق الخشاب والدكتور مهدي الصحاف ، الموارد الطبيعية - دار الحرية للطباعة - بغداد ١٩٧٦ ص ٢١٢ .

(١١) الدكتور احمد حسون السامرائي - محاضرات في جغرافية النقل ، مكتبة الدوري للطباعة . بغداد ١٩٧٦ - ١٩٧٧ - ص ١١ .

(١٢) التطور النوعي والمالي ، نفس المصدر السابق ، ص ١٢٤ .

(١٣) سري المدرس - النقل في شط العرب - اطروحة ماجستير - مطبعة العاني - بغداد ١٩٦٩ ، ص ١٨ .

٦ - التوسع الزراعي المصحوب بعدم السيطرة على المياه التي أخذت
تسرب إلى الأهوار والمستنقعات والذي يتطلب تحويل كميات كبيرة من
مياه النهرين إلى القنوات والجداول مما اقتص مياه الأنهار وأضعف جريانها
وبصورة عامة هذه الأسباب أدت إلى تأخر النقل النهري في العراق
إذا قورنت بوسائل النقل البري الأخرى كالسيارات والقاطرات التي تطورت
بصورة سريعة وخاصة في السنوات الأخيرة بالنسبة لعدد المسافرين وكمية
البضاعة المنقولة . وفي الحقيقة لم يطرأ أي تطور على النقل النهري في العراق
منذ مدة طويلة لاسيما خلال السنوات العشر الأخيرة . لأن إمكانيات النقل
النهري محدودة نسبياً في الوقت الحاضر بسبب صعوبة الملاحة في نهر دجلة
لاسيما في فصل الصيف . ولهذا فإن عدم انتظام الملاحة النهرية في دجلة جعل
النقل النهري في العراق في تخلف دون سائر وسائل النقل الأخرى .
وهناك عوامل عديدة أدت إلى إضعاف الملاحة في نهر دجلة ، يضاف
إلى ذلك طبيعة مجرى النهر ذاتها التي ستحاول شرحها بالتفصيل .

الوصف الطبيعي لنهر دجلة

ينبع نهر دجلة من بحيرة كولجك الواقعة في منطقة جبلية بتركية الآن
ثم يتجه نحو الجنوب الشرقي حيث يلتقي مع رافد بطمان صو ثم موتان صو
وتكون فائدة النهر في هذه المنطقة محدودة ثم تصل إلى جزيرة ابن عمر في
ديار بكر . وفي هذه المنطقة تتغير حالة النهر ومن ثم يدخل حدود العالم
العربي عند قرية فيشخابور (١٤) .

(١٤) الدكتور إبراهيم المشهداني - محاضرات في جغرافية العالم العربي - الجزء
الأول - الطبعة الثانية ، مطبعة شفيق ، بغداد ١٩٧١ ، الصفحات

وتتصل بنهر دجلة بعد دخوله الحدود العراقية من ضفته اليسرى
خمس روافد رئيسية تسونه بـ ٦٥٧٧/١ من مجموع مياهه السنوية .
وهذه الروافد هي ابتداء من الشمال الى الجنوب (١) الخابور (٢) الزاب
الكبير (٣) الزاب الصغير (٤) العظيم (٥) ديالى . فمنها قليل المياه وتجف
في فصل الصيف مثل نهر العظيم ومنها كثير المياه كالزاب الكبير الذي تعادل
كمية مياهه مجموع كمية مياه الروافد الاربعة الباقية (١٥) .

ويجري نهر دجلة بعد دخوله العراق في واد عميق حتى سامراء وبلد
حيث يدخل المنطقة الرسوبية الحقيقية وهو بذلك يشبه وضعية الفرات بين
القائم وهيت . ويكون سريع الجريان حتى يدخل المنطقة الرسوبية فتقل

سرعته ويكون الانحدار حتى الشرقاط ————— بينما عند بلد —————
٢٠٠٠ ١٨٠٠
١

وعندما يدخل المنطقة الحقيقية يكون ————— ويجري النهر من بلد
١٤٥٠

الى الكوت في مجرى عميق منتظم ولكنه يكون عرضه لتفيضان لعدم انتظام
مياهه او مياه توابعه ويسكن القول بان دجلة اقل انتظاما في جريانه من
الفرات وان مستواه عرض للارتفاع المفاجيء ، ويختلف جريان توابع دجلة
التي ياتي معظمها من المنطقة الجبلية المتوترة وكذلك يختلف نظام تصريفها
باختلاف مصدر مياهها اي فيما اذا كان مطرا او ثلجا (١٦) .

وبالنظر لتباين نزول مياه الامطار ومياه الثلوج لذلك تباينت الروافد
في موسم ارتفاع مناسيها ، وتفيض مياه دجلة في قسمة الواقع جنوب

(١٥) الدكتور جاسم محمد الخلف - محاضرات في جغرافية العراق الطبيعية
والاقتصادية والبشرية ، معهد الدراسات الغربية العالية - جامعة الدول
العربية - ١٩٥٢ - ص ١٧٧

(١٦) كوردن هسند - الاسس الطبيعية لجغرافية العراق - تعريب الدكتور
جاسم الخلف الطبعة الاولى ١٩٤٨ ، ص ١٤٨-١٤٩ .

هذا القسم من دجلة من الكوت حتى القرنة مع قسم الفرات الواقع بين الهندية والخضر حيث ان المجرى الرئيسي يتوزع الى مجاري كثيرة توصل المياه الى مزارع الشلب والاهوار تتجمع ثائية لتكون مجرا واحدا^(١٧) .
ولكون نهر دجلة اقل ثباتا في فيضانه كما انه يجري في وادي اعنق من وادي الفرات لذلك فان دجلة اقل فائدة لاغراض الري من الفرات .
وهناك العديد من القنوات على جفتي النهر بين العمارة وقلعة صالح تأخذ مياهها من النهر . وهذه القنوات الموجودة تأخذ المياه الزائدة من المستنقعات لتعيدها ثائية الى النهر^(١٨) .
وتتعد الاهوار والمستنقعات من العمارة حتى الحدود الايرانية شرقا ومن العمارة حتى نهر الفرات غربا ولا يزيد ارتفاع مياه هذه المستنقعات والاهوار عن بضعة اقدام . وتوجد فيها عدة جزر فوق مستوى المياه وتقع عليها القرى التي يسكنها زارعو الشلب ورعاة الجاموس^(١٩) .

واقع النقل النهري

يتناول بحثنا هذا دراسة النقل النهري في دجلة ولا سيما على خط (بغداد - البصرة) فقط البالغ طوله ٦٨٥ كيلو مترا الذي يعتبر من اشط خطوط النقل النهري المتوفر حاليا في العراق واكثرها حركة وهو الخط المعبول عليه في نشاط النقل النهري في الوقت الحاضر . وذلك لان خط بغداد - الموصل لا توجد ملاحه فيه حاليا ، وعلى خط البصرة - هيت تستخدم وسائل نقل صغيرة ولمسافات قصيرة^(٢٠) .

(١٧) الدكتور ابراهيم المشهداني ، ص ٦٦ .

(١٨) A Handbook of Mesopotamia Vol. 1 General, Admiralty war staff, intelligence Division, August 1916 PP. 117-118.

(١٩) الدكتور ابراهيم المشهداني ، ص ٦٦ .

(٢٠) التطور النوعي والمالي ، ص ١٢٢ .

ويضاف الى ذلك ان نهر الفرات يعتبر اقل صلاحية للملاحة من نهر
دجلة وعملية النقل فيه محدودة جدا وتقتصر على المسافات القريبة من مدن
الفرات الاوسط ويزيد من مشكلة مروره بهور الحمار في القسم الواقع بين
كرمة علي وسوق الشيوخ وتوزع مياهه في اقسامه الجنوبية على مساحات
كبيرة وكذلك على اتروع والجداول التي تأخذ المياه منه لسقي مزارع
الرز ، ولهذا فلا يصلح الا للسفن الشراعية والزوارق البخارية الصغيرة
اللهم الا في موسم الفيضان وفي بعض اقسامه التي تصلح لسير البواخر
الصغيرة ومع ذلك فهذه السفن تقوم بتسقط كبير لنقل البضائع (٢١) .

غير ان امكانيات النقل النهري في دجلة تعتبر محدودة نسبيا بسبب
صعوبة الملاحة فيه لاسيما حين ينخفض منسوب المياه في فصل الصيف
(موسم قلة المياه في النهر) . وان الصعاب التي يواجهها الناقلون في نهر
دجلة كثيرة اهمها :

١ - هبوط مناسيب مياه نهر دجلة في بعض اشهر السنة مما يعيق او
يؤخر سير الجنائب (*) . ففي الاشهر آذار ونيسان وايار وحزيران في كل سنة
تكون مناسيب المياه عالية حيث بالامكان تسيير وسائل النقل النهري
وتحميلها بكامل طاقتها دون صعوبة تذكر وبفلس الوقت ايصالها من البصرة
الى بغداد او بالعكس باقل مدة ممكنة وبارخص الاسعار . وفي الاشهر التي
تهبط فيها مناسيب المياه في دجلة فان نسبة نقل الحمولات تقل ما بين ٤٠٪ من
اصل حمولتها في الماء العائم - فالجنيبة التي تشحن بـ ٤٠٠ طنا (بكامل
حمولتها) في مناسيب المياه العالية فليس بالمستطاع تحميلها اكثر من ٢٠٠ -
٢٤٠ طنا عند هبوط مناسيب المياه في النهر .

(٢١) الدكتور جاسم محمد الخلف ، ص ٢٤٧ .

(*) الجنائب راجع (ص ٧٠٧) .

٢ - كثرة الترسبات في نهر دجلة في منطقة المضائق والتي تقع ما بين العمارة والكسارة مما يعيق سير الجنائب والزوارق الآلية^(٢٢) ، علما ان كميات الطمي التي تحملها مياه نهر دجلة في الفيضان اكثر مما تحمله مياه نهر الفرات^(٢٣) .

٣ - كثرة المنعطقات والانحناءات وضيقها في بعض المناطق من نهر دجلة مما يصعب معه سير ودوران وسائل النقل النهري .

٤ - وجود عوائق في النهر مما يشكل خطرا على سير الوسائط النهريّة وخاصة عند ارتفاع منسوب المياه اذ لا يمكن ملاحظتها من قبل الملاحين دون وجود اشارات تهيئهم الى وجود الخطر . واهم هذه العوائق هي سقوط صبات الاسس للمضخات الكبيرة المنصوبة على النهر والتي تتآكل ضفافها في تلك المنطقة وبقائها دون اتخاذ اي اجراء من اصحاب المضخات او الجهات المختصة لازالتها بعد سقوطها في الماء . .

تطوير الملاحة في نهر دجلة

ولغرض تحسين الملاحة في نهر دجلة بين بغداد والبصرة يمكننا تقسيم النهر من حيث صلاحية للملاحة الى الاقسام التالية :

١ - النقل النهري بين البصرة - العمارة .

ان اكثر الاجزاء صعوبة للملاحة النهريّة في هذا القسم بين بغداد والبصرة هو الجزء الواقع بين العمارة والكسارة لاسيما القسم الواقع بين نهر الطبر والكسارة بطول ٦٣ كيلو مترا والذي يعرف باسم المضائق . ان نهر دجلة في هذا القسم يضيق حتى يصل عرضه ٤٠ مترا ويوجد فيه انحناءات حادة يتراوح انحناء بعضها من ١٢٠ - ١٥٠ مترا تصعب فيها الملاحة .

(٢٢) المهندس رشاد قزائجي - الصفحات ٤ - ٧ .

(٢٣) سري المدرس - ص ١٨ .

ان العارض الرئيسي للملاحة هو عتق الماء القليل اثناء الفيضانات اي في موسم قلة المياه في النهر والتي تكون عادة خلال الاشهر آب - ايلول - تشرين الاول وتشرين الثاني . وان السبب الرئيسي في قلة المياه عند المضائق في معظم اشهر السنة هو الكمية غير المحدودة من المياه التي تأخذها خمسة من جداول الري الكبيرة التي تروي اراضي لواء العمارة وهي : المشرح والكحلاء والطبر والمجر الكبير والمجرية . وبوجود هذه الجداول مقدم منطقة المضائق فان المياه في نهر دجلة وخاصة اثناء النوبة الواطئة تدخل في تلك الجداول وتصبح منطقة المضائق غير صالحة للملاحة النهرية . وان الجنائب التي يزيد غاطسها عن ٨٠ م من المتر لا تستطيع السير في هذا الجزء من النهر اثناء الفيضانات في الوقت الحاضر ولذلك تعمل مناوبة لمدة يومين الى اربعة ايام في كل خمسة عشر يوما وذلك بسد بعض الجداول وهي البيرة والكحلاء والمجر الكبير وزيادة المياه من سدة الكوت ايضا لغرض زيادة كمية المياه خلال المضائق الى العتق الذي يسمح بمرور الجنائب .

وعليه وفي سبيل تحسين الملاحة في هذه المنطقة ، اي منطقة المضائق وجعلها متيسرة طيلة السنة فقد اقترح الاستشاريون (شركة تاس الهندسية الامريكية) والخبراء السوفيت انشاء ناظنين احدهما في الكسار والآخر قرب قمة صالح واقترح ان يكون تصميم الناظنين المذكورين (اعلى تصريف) بسدود ١٥٠ متر مكعب في الثانية وان يحتوي على (هويس) للملاحة وجدوان الدلالة وسلم للاسماك .

٢ - النقل النهري بين العمارة والكوت

ان طريق الملاحة الحالي بين مدينتي الكوت والعمارة طوله ٢٥٧ كيلو متر . والنهر يسير باتجاه الجنوب الشرقي وفيه تعرجات كثيرة . لان المسافة بين الكوت والعمارة على خط مستقيم هي ١٢ كيلو متر ، بينما هي بطريق النهر ٢٥٧ كيلو متر . وعلى الجهة اليسرى من النهر توجد فتحة المصدق وذلك لتصريف مياه الفيضانات الزائدة التي تمر في نهر دجلة لتصبها

في الاهوار الواقعة في الجهة اليمنى من النهر وذلك عندما يزيد تصريف نهر دجلة عن ١٨٠٠ متر مكعب في الثانية عند فتحة المصدق ويكون منسوب الماء اكثر من ١٠ر٥ متر فوق مستوى سطح البحر .

هذا وان مجرى النهر ما بين الكوت والعمارة يتوقف على المياه التي تطلق من سدة الكوت وتشغيل (الهويس) وعلى المياه التي تأخذها جداول الري . ففي مقدم سدة الكوت يوجد ناظم مشروع الغراف الكبير وناظم مشروع الدجيللة في الجهة اليمنى من النهر . ثم فتحة المصدق الالف الذكر . ثم جدول البتيرة الواسع في الجهة اليمنى من النهر عند مقدم مدينة العمارة . ويتفرع من النهر في الجهة اليسرى منه جدول الكحلاء والمشرح وعند بلدة العمارة يوجد ناظم قديم على جدول الكحلاء فقط .

ولتحسين الملاحة بين الكوت والعمارة سوف لا يحتاج الى عمل اي منشأ على النهر سوى اجراء الحفريات بواسطة مكائن (الدريجز) وانشاء العلامات الملاحية اللازمة .

٣ - النقل النهري بين الكوت وبغداد

ان سير الملاحة في هذا القسم من نهر دجلة ما بين بغداد والكوت متيسر طيلة السنة ولا يحتاج الى منشأ سوى وضع العلامات الملاحية الضرورية وذلك لان عمق الملاحة فيه متوفر وكمية المياه كافية .

ويبدو ان الملاحة بين بغداد والبصرة ستكون متيسرة طيلة السنة عند انشاء الناظمين الالف ذكرهما ، وعند انشاء العلامات الملاحية الضرورية على طول النهر واجراء الحفريات اللازمة بواسطة مكائن (الدريجز) ولا يعترضها سوى صعوبة واحدة وهي (هويس) سدة الكوت . وذلك لان منسوب قعر الهويس هو ٩ر٥ متر فوق سطح ولاجل تأمين عمق ملاحي في الهويس وهو ١ر٥ متر على الاقل فيجب ان يكون منسوب ماء النهر مؤخر السدة بما لا يقل عن ١١ر٠ متر والذي يمكن تهيئته اذا كان تصريف النهر مؤخر سدة الكوت لا يقل عن ١٨٥ متر مكعب في الثانية .

وكما تحسنت خطوط الملاحة النهرية في دجلة وزادت حركة النقل ازدادت معها عدد اللذين يشتغلون بالنقل النهري بين بغداد والبصرة وازدادت معها ارباحهم . ولكن لم يطرأ اي تطور على النقل النهري في دجلة منذ مدة طويلة بسبب صعوبة الملاحة فيه ولاسيما عندما ينخفض منسوب المياه في النهر الى مستويات لا تسمح بمرور وسائط النقل النهرية^(٢٤) .

وسائط النقل النهري

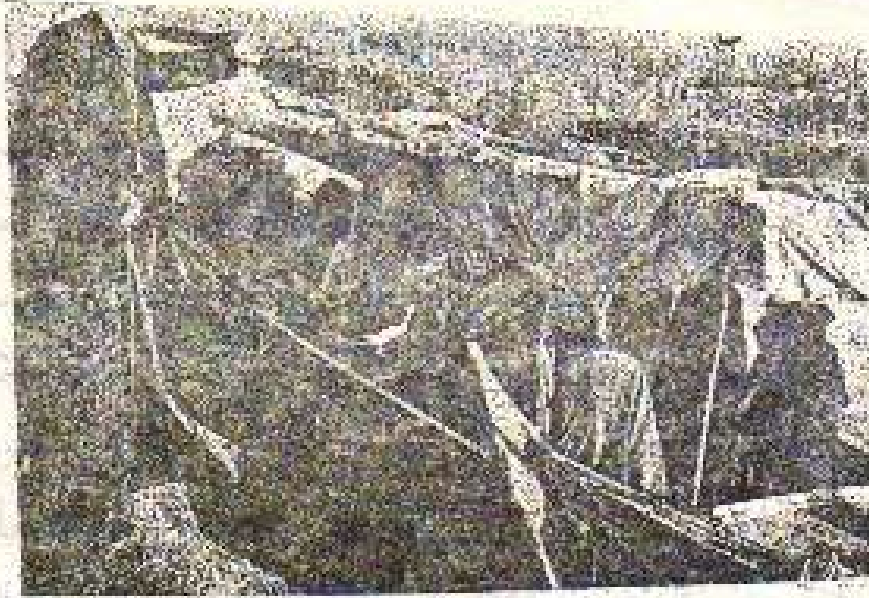
بقيت الوسائط المستعملة في الوقت الحاضر كما كانت عليه منذ اكثر من نصف قرن تقريبا اضافة الى انخفاض اسعارها وتدهور اجور النقل بواسطتها . لذلك اصبح دور النقل النهري محدود بالنسبة لعملية النقل بصورة عامة . وان مشكلة تدهور وسائط النقل النهري قائمة الان في بلدنا وتشتد سنة بعد اخرى وبالقاء نظرة على الجدول رقم (١) الخاص بعدد السفن المحلية التي تشتغل في المياه العراقية وحمولتها سنرى هبوطها مستمرا في وسائط النقل النهري البالغ عددها ١٢٨٥ واسطة سنة ١٩٧٠ بنسبة ٢٨٪ عن سنة ١٩٥٠ ، ومثلها تقريبا عن سنة ١٩٦٠ . ويلاحظ ان الهبوط لا زال مستمرا بعد سنة ١٩٧٠ . وقد حافظت الجنائب على عددها تقريبا من بين كافة الوسائط النهرية^(٢٥) . وتكون الجنائب غير الالية حوالي ٨٠٪ من مجموع وسائط النقل النهرية وتتراوح حمولتها بين ٢٠٠ الى ٦٠٠ طن^(٢٦) وتشمل الوسائط هذه ، الاصناف التالية :

(٢٤) المهندس رشاد فرانجي ، الصفحات ٥٥-٥٥ .

(٢٥) التطور القومي والمالي ، ص ١٢٤ .

(٢٦) قطاع النقل والمراسلات ، تقرير رقم (١) المنقح ، وزارة التخطيط ، مجموعات عمل خطة التنمية القومية (١٩٧٦-١٩٨٠) . الجول ١٩٧٤ ص ٩٠ .

١ - ابلام الية (المهيئات)
 وهي اكبر القوارب المحلية حجما وتستعمل كثيرا بين البصرة وبغداد، ويختلف طولها بين ٣٠ - ٨٠ قدما ، وتنقل حمولة بين ١٠ - ٥٠ طنا ، وتستغرق السفر من بغداد - البصرة من اسبوعين الى ثلاثة اسابيع في فترة المنسوب العالي بينما تستغرق من ٧ - ٥ اسابيع في زمن المنسوب المنخفض (شكل رقم ١)

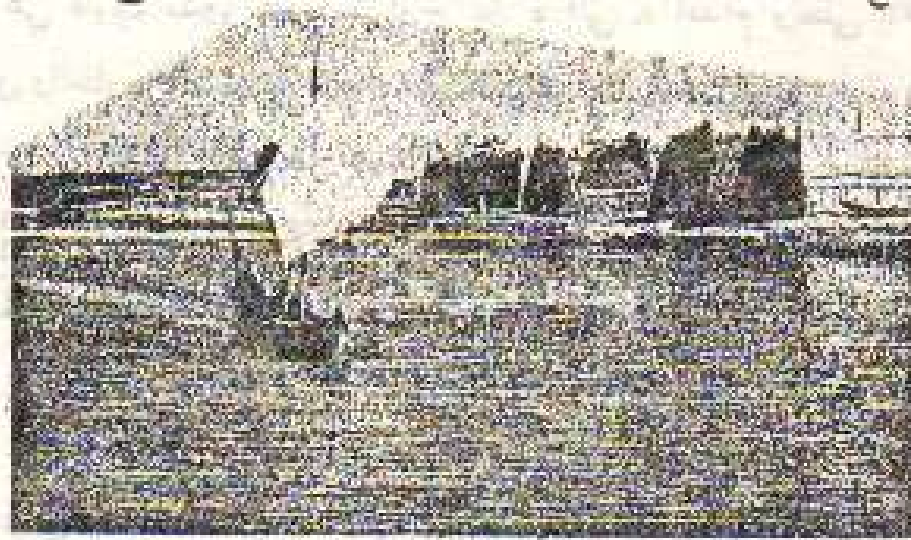


شكل رقم (١)

٢ - ستن مجاديف (ابلام)
 تستعمل عادة لنقل العابرين فوق النهر ولكن تستخدم في بعض الحالات لنقل بضائع خفيفة الوزن من طن واحد وتستعمل ايضا لصيد الاسماك وخاصة الابلام الصغيرة عندما تستعمل الشبكات ، وتنتشر الابلام قرب بغداد والبصرة^(٢٧) . (شكل رقم - ٢) .

Al-Samarraie. Ahmed Hassoun, Transport in Iraq (A study in economic Geography) A thesis submitted to the University of Reading for degree of Doctor of Philosophy in april 1969 PP. 95-96. (٢٧)

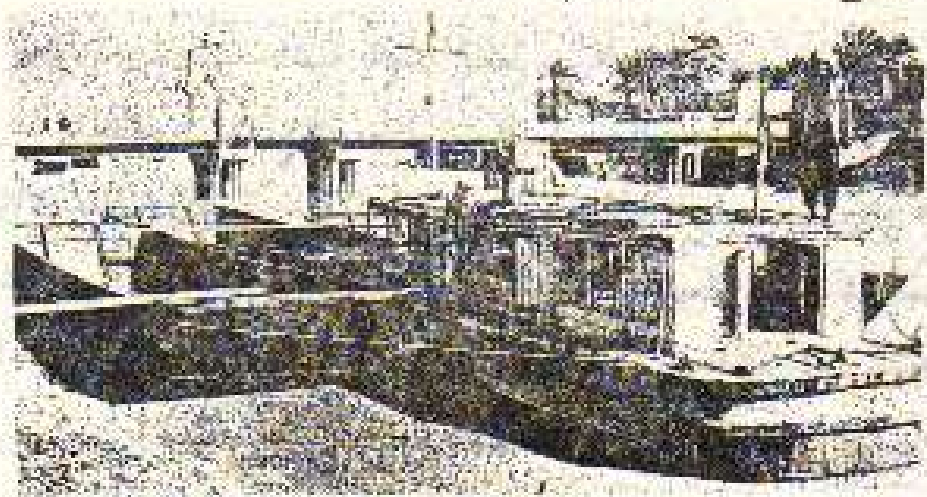
• جمع شختور وهو قارب كبير من الخشب منبسط القاع (٢٨) .



شكل رقم (٢)

٤ - دوب (جنائب)

والدوب جمع دوبة وهي تشبه الشختور في كونها زورق عريض منبسط
القاع (٢٩) . (شكل رقم - ٣)



شكل رقم (٣)

(٢٨) سري المدرس - ص ١٠٩

(٢٩) الدكتور جاسم محمد الخلف ، ص ٢١٧ .

هي قارب مدور قطره يتراوح بين ٥ الى ٨ أقدام وتطلى بالقار من الداخل والخارج . تستعمل القفة محليا فقط لسفريات قصيرة مثل البلم وتنحرك بسجداف وان القفة المتوسطة الحجم تستوعب عشرة اشخاص وتستخدم ايضا لنقل البضائع والحيوانات . اما القفة الاكبر حجما فقد تنقل حوالي ٢٠ شخصا . وان هذه الواسطة للنقل شائعة على نهر الفرات .

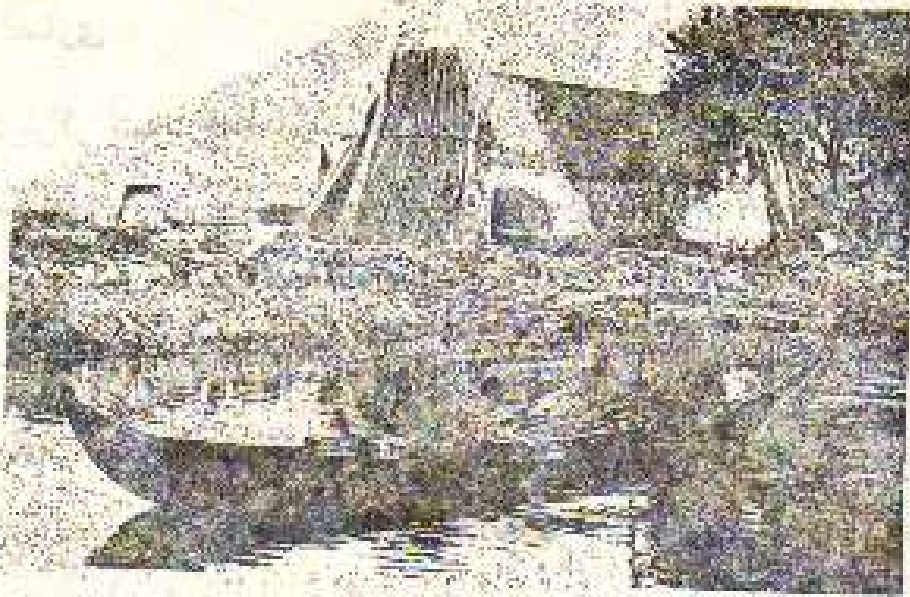
٦ - الكلك

وهي واسطة للنقل في الجهات العليا من دجلة بالأخص شمال بغداد وفي الزابن . وتستخدم للنقل المحلي وعلى نطاق ضيق مع التيار النازل للنهر فقط . ومنذ اكمال تاليم سامراء قل استخدامها حاليا .

٧ - المشحوف

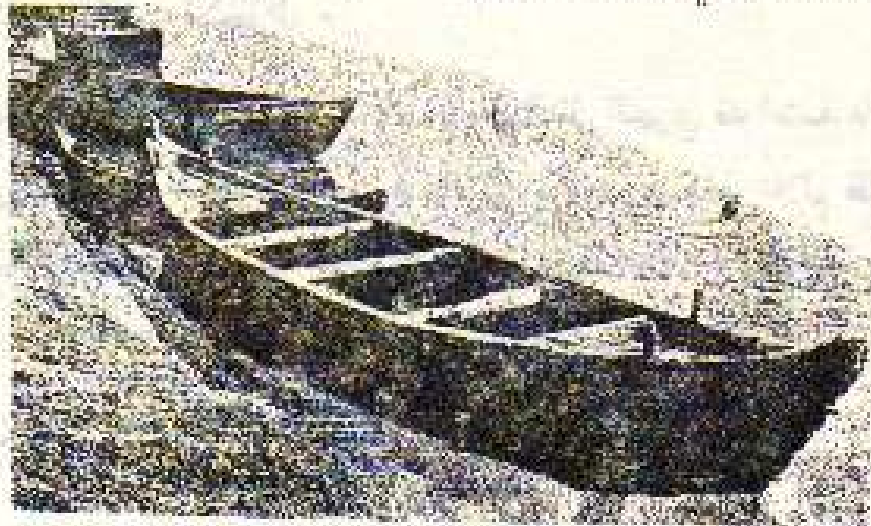
وهو قارب خفيف اشبه بالبلم يصنع من الواح القصب الخفيف والمطلي بالقار . والمشحوف شائع في محافظات العمارة والبصرة والناصرية في جنوب العراق في مناطق الاهوار . والمشحوف واسطة النقل الرئيسية لسكان الاهوار وتملك تقريبا كل عائلة واحدا منه ، وقد تملك بعض العوائل الغنية (٤) مشاحيف . ويستعمل المشحوف لنقل الاشخاص والحيوانات ومحاصيل الاهوار ايضا وكذلك يستعمل لصيد الاسماك^(٢٠) . (شكل رقم - ٤)

(٢٠) ص ٩٤



شكل رقم (٤)

٨ - الكعود : هي قارب صغير (١٠٠ سم) يستخدم في نقل البضائع (وهو مصنوع من القصب العريض) وقد يستعمل الشراع في بعض الكعود ، وفي أكثر الأحيان تربط هذه الوسيلة مع الزوارق البخارية ذهابا وإيابا . ويستخدم الكعود لنقل القصب والبردي والرز والتمور والامتنعة الثقيلة الى داخل هور الحويزة او الى مراكز النواحي المجاورة للهور (٣١) . (شكل رقم - ٥)



شكل رقم (٥)

(٣١) ماجد السيد ولي محمد - هور الحويزة ، دراسة بشرية ، رسالة ماجستير كانون الاول ١٩٦٧ ، الصفحات ١٤٤ - ١٤٧ - ٢٤٨ .

وتركز نشاط هذه الوسائط غالباً داخل شط العرب وكذلك على خط
بصرة - بغداد حيث تستعمل عند تفريغ وتحميل البواخر الراسية في الموانئ
كما تقوم بعض السفن الشراعية الكبيرة والدوب بنقل البضائع بين الموانئ
العراقية وموانئ الخليج العربي .

وإذا ما ركزنا على نشاط السفن النهرية التجارية (الدوب) العاملة على
خط بصرة - بغداد نشاهد ان معدل عدد السفرات الجنبية (الدوبية) الواحدة
(راجع الجدول رقم - ٢ -) كان يتراوح بين (٨-٧) سفرات خلال الفترة
(١٩٥٠-١٩٦٠) ثم نخفض المعدل الى (٣) سفرات في سنة ١٩٧٠ والى اقل من
ذلك سنة ١٩٧٥ ، مع ملاحظة عدم حصول انخفاض في معدل حصول الوسائط
في السفرة الواحدة ، خلال هذه الفترة مما يدل على ان السفن تأخذ حصة
كاملة لكل سفراتها ، وبعد ان كان معدل اجر الطن الواحد المنقول على هذا
الخط لا يقل عن (٢) دينار حتى عام ١٩٥٨ اصبح في الوقت الحاضر لا يتجاوز
(١٥) دينار في اغلب الاحوال .

ونستدل من الجدول (رقم - ٣ -) بان النقل النهري قد اعتمد بالدرجة
الاولى على الزوارق البخارية الصغيرة والالية بكونها وسائط ثلاثم قلة عمق
المياه لذلك حافظت على عددها خلال السنوات ١٩٥٩-١٩٦٩ ، وقد بلغت نسبة
الزيادة في عام ١٩٦٩ بما يقارب المرة والنصف المرة عن السنة السابقة ١٩٥٩ ،
ثم انخفض العدد منذ عام ١٩٧٠ ولغاية عام ١٩٧٥ .

(٥) بكونيات

جدول رقم (١١)

عدد السفن المحلية التي تستغل في المياه المرافية وحمولتها بالاطنسان

للفترة ١٩٥٠ - ١٩٧٢ (٣٢)

السنة	اطنسان	سفن	مجاديف	شخائر	دوبات	تصاري	الجموع المحملة
	اطنسان		اطنسان	(جنايب)	كهود	(بالاطنسان)	
١٩٥١/١٩٥٠	٢٩٠	٧٨٠	١٢٠	١٧٦	٧٨	١٧٧٢	١٢٧٥٨٧
١٩٥٢/١٩٥١	٢٢٦	٧٤٩	١٢٤	٥٠٢	٨٠	١٧٢٦	١٢٩٠١٢
١٩٥٣/١٩٥٢	٢٢٥	٧٤٤	١٢٥	٥٠٥	٨٠	١٧٢٢	١٢٩٤٠٠
١٩٥٤/١٩٥٣	٢٢٤	٧٤٠	١٢٤	٥٠٧	٧٨	١٧١٧	١٢٩٦٠٠
١٩٥٥/١٩٥٤	٢٢٧	٧٢٤	١٦٤	٥٢٠	٧٢	١٧٢٩	١٤٢٤٢٥
١٩٥٦/١٩٥٥	٢٢٧	٧٢٩	١٦٢	٥٢٥	٧١	١٧٤٤	١٤٦١٨٢
١٩٥٧/١٩٥٦	٢٢٠	٧١٨	١٥٠	٥٤٢	٥٩	١٧٠٩	١٤٢٩٢٢
١٩٥٨/١٩٥٧	٢١٢	٦٨٥	١٤٢	٥٤١	٥١	١٦٤٦	١٤٥٠٠٢
١٩٥٩/١٩٥٨	٢٠٩	٦٧٠	١٧٦	٥٨٢	٤٠	١٦٨٨	١٦٨١٤٠
١٩٦٠/١٩٥٩	٧٤	٥٢١	١٧٦	٥٩٦	٤٠	١٤٠٩	١٦٥٥٠٠
١٩٦١/١٩٦٠	١٣٦	٦٤٠	١٥٨	٦٢٩	٥٩	١٦٢٦	١٧١٤٧١
١٩٦٢/١٩٦١	١٢٤	٦٢٦	١٥٩	٦٢٩	٥٧	١٦٢٢	١٧١٤٧١
١٩٦٣/١٩٦٢	١٢٠	٤٩٢	١٥٠	٤٧٠	٥٦	١٤٠٤	١٢٢٢٨٢٩
١٩٦٤/١٩٦٣	١٢٠	٥٨٥	١٢٤	٥٠٠	٥٥	١٢٩٨	١٥٢٨٧٩
١٩٦٥/١٩٦٤	١٢٠	٥٨٩	١٢٤	٤٨٠	٥٤	١٢٧١	١٤٨٨٧٧
١٩٦٦/١٩٦٥	١١٦	٥٨٨	١٠٩	٤٧٩	٥٤	١٢٥٠	١٢٤٦٩٦
١٩٦٧/١٩٦٦	١١٥	٦٠٠	١١٦	٤٦٩	٥٤	١٢٥٨	١٢٨٥٨٩
١٩٦٨/١٩٦٧	١٠٢	٥٩٧	١٠٧	٤٦٠	٥٢	١٢٢٢	١٢١٨٠٥١
١٩٦٩/١٩٦٨	١٠٠	٥٢٧	١٠٧	٤٧٨	٥٢	١٢٧٢	١٢٥٦٩٨
١٩٧٠/١٩٦٩	٩٥	٥٥٩	١١١	٤٦٦	٥٠	١٢٨٥	١٢٧٩١١
١٩٧١/١٩٧٠	٨٦	٥٦٥	١٠٦	٤٥٧	٤٩	١٢٦٤	١٤٠٢٠٤
١٩٧٢/١٩٧١	٨٦	٥٥٤	١٠٧	٤٥٦	٤٩	١٢٥٢	١٢٩٦٨٠ (٣٢)

(٣٢) التطوير النوعي والمالي ص ١٢٦ .

(٣٣) مصلحة الموانئ المراقبية - التقرير الاحصائي السنوي ١٩٧٢ ص ٤٥ .

جدول رقم (٢)

عدد السفن النهرية البخارية التي تشتغل بين بغداد والبصرة
وعدد السفرات التي قامت بها (١٣٤)

السفن نزولا	السفرات صعودا	العدد	السنين
١٩٠	١٨٠	٥٤	١٩٥٠
٢٠٨	٢٠١	٤٢	١٩٥١
٢٠٢	٢٠٠	٤٢	١٩٥٢
١٩٦	٢٠٠	٢٨	١٩٥٣
٢١٤	٢١٢	٢٦	١٩٥٤
٢٢٤	٢٢٤	٢٦	١٩٥٥
٢٢٩	٢٢٩	٤١	١٩٥٦
١٢٠٧	١٢٠٧	٢١٢	١٩٥٧
٨١٦	٨١٦	٢٠٩	١٩٥٨
١٠٢٥	١٠٢٥	٢١٢	١٩٥٩
١١٠٥	١١٠٥	٢٦٤	١٩٦٠
٩٧٩	٩٧٩	٢٧٠	١٩٦١
٨٨٧	٨٨٧	٢٤٦	١٩٦٢
٥٩٩	٥٩٩	٢٤٠	١٩٦٣
١١٠٠	١١٠٠	٢٧٥	١٩٦٤
٩٩٤	٩٩٤	٢٤٦	١٩٦٥
٩٢٤	٩٢٤	٢٠٢	١٩٦٦
٨٣٥	٨٣٥	٢٠٢	١٩٦٧
٤١٥	٤١٥	٩٩	١٩٦٨
٢٦٧	٢٦٧	٢٣٨	١٩٦٩
٢٣٩	٢٣٩	٢٣٨	١٩٧٠
(٢٥) ٢١٢	٢١٢	١٠٣	١٩٧١
١٦٨	١٦٨	٩٨	١٩٧٢
١٤٠	١٤٠	٤١	١٩٧٣
٩٢	٩٢	٩٢	١٩٧٤

(٢٤) التطور النوعي والمالي - ص ١٢٧ -

(٢٥) المؤسسة العامة للموانئ المرافية - التقرير الاحصائي السنوي - ١٩٧٥

ص ٤٤ -

جدول رقم (٢)

عدد الزوارق البخارية خلال الفترة ٥٩ - ١٩٧٤/١٩٧٤

السنة	عدد الزوارق البخارية
١٩٦٠/٥٩	٧٠٩
١٩٦١/٦٠	٨٧١
١٩٦٢/٦١	٩٠٢
١٩٦٣/٦٢	٩٧٢
١٩٦٤/٦٣	٩٦٨
١٩٦٥/٦٤	٩٦١
١٩٦٦/٦٥	٩٧٨
١٩٦٧/٦٦	١٠٠٦
١٩٦٨/٦٧	١٠٤٧
١٩٦٩/٦٨	١٠٧١
١٩٧٠/٦٩	١٠٥٧ (١٩٧١)
١٩٧١/٧٠	١٠٢٩
١٩٧٢/٧١	١٠٤١
١٩٧٣/٧٢	١٠٣٦
١٩٧٤/٧٣	١٠٠٦
١٩٧٥/٧٤	٩٨٨

وهكذا يبدو جليا مدى تدهور وسائل النقل النهري والتخلف الذي أصابه على مر السنين بمقارنته مع تطور وسائل النقل الأخرى (٣٦) ، وإن ذلك يمثل انعكاسا لعدم تطور النقل النهري في السنوات الماضية الأمر الذي يعزي إلى مايلي :

- (٣٦) نشرة إحصاءات النقل والمواصلات للفترة ١٩٦٠ - ١٩٦٩ وبعض التوقعات للفترة ١٩٧٠ - ١٩٧٥ - دائرة إحصاءات النقل والمواصلات آب ١٩٧٠ ص ١٣٩
- (٣٧) التقرير الإحصائي السنوي ١٩٧٥ ص ٤٤
- (٣٨) التطور النوعي والمالي ص ١٢٥ .

- ١ - الزام المؤسسات الحكومية باستخدام السكك الحديدية وسيارات شركة النقل البري لنقل بضائعها وبصورة خاصة بعد سنة ١٩٦٤ .
- ٢ - عدم صلاحية الانهر وانعدام اعمال تحسين الملاحة .
- ٣ - زيادة الاستثمارات في مجالي النقل بالسكك الحديدية والنقل على الطرق البرية وتطوير هذين المرفقين .
- ٤ - توفر عامل السرعة في النقل بالسكك الحديدية والنقل على الطرق وضعفها في النقل النهري^(٣٦) .

مستقبل النقل النهري

ان استخدام النقل المائي ووسائله في الانهار الصالحة للملاحة مهم وضروري من وجهة النظر الاقتصادية لانه السبيل الوحيد لنقل السلع الثقيلة الوزن الكبيرة الحجم بتكاليف معقولة . ومع ذلك فان هذه الوسيلة تتميز بالبسط الشديد اكثر من اي وسيلة اخرى ويعني البطء الشديد من ناحية اخرى . اي لسلع المنقولة تكون عادة من الانواع والاصناف التي تختل التأخير والتعطيل والبطء ، وهذه الصفات مجتمعة تمكن النقل النهري من تأدية وظيفته في خدمة التجارة ونسبية الاناج وان يتنافس النقل البري على السيارات او سكة الحديد . بل ان تلك المنافسة تكون مجدية من وجهة النظر الاقتصادية لانها تؤدي الى خفض اجور كل من هاتين الوسيلتين الاخيرتين^(٣٧) .

ويبدو ان لتحسين الملاحة النهرية اثرها الكبير في تنشيط حركة النقل النهري والحركة التجارية والتخفيف من الضغط المتزايد على طرق المواصلات البرية اضافة الى تخفيض تكاليف نقل المواد والسلع^(٣٨) . لذا فقد اهتمت الحكومة العراقية منذ مدة طويلة باستدعاء المؤسسات الاستشارية المختصة

(٣٦) قطاع النقل والمواصلات ، ص ٩١ .

(٣٧) الدكتور صلاح الدين الشامي ، ص ٦٣ .

(٣٨) التطور النوعي والمالي ، ص ١٢٨ .

لدراسة تنظيم وتحسين النقل النهري في العراق في النهرين الرئيسيين دجلة والفرات قامت الشركة الاستشارية الامريكية الهندسية والتي اشتهرت باسم - تامس - للدراسة واجراء التحريات وتقديم التقرير لتحسين الملاحة في نهري دجلة والفرات . غير ان عدم انتظام الملاحة النهريه في دجلة جعل النقل النهري في العراق في تخلف دون سائر وسائل النقل الاخرى (١٢) ، الامر الذي حدا بالمسؤولين الى اتخاذ الخطوات اللازمة لتحسين الملاحة في نهر دجلة بين بغداد والبصرة ليكون هذا الخط صالحا للملاحة طيلة اشهر السنة .

ولقد سبق وان عمدت دراسة قسم الملاحة لقسم من نهر دجلة الواقع بين بغداد والبصرة الى خبراء من الاتحاد السوفيتي خلال عام ١٩٦٠ ، وقد اتم الخبراء هذه الدراسة واعدت التصميمات اللازمة الى ان اجراء فعليا لم يحدث بخصوص التنفيذ . وابرار المشروع الى حيز الوجود . وبقي الموضوع قيد الدرس حتى عام ١٩٦٨ اذ تقرر بعد هذا التاريخ اتخاذ الاجراءات الفعلية في التنفيذ وقسمت المشروعات المشمولة بالتحسين الى قسمين اصبحت مصالحة المواقيء مسؤولة عن تنفيذ قسم منها ومديرية السدود والخزانات في وزارة الري مسؤولة عن تنفيذ القسم الاخر .

وقد نمت عمليات المسح لبعض الاعمال منها تعريض وتعميق النهر - تهذيب تفرجات مجرى النهر - وضع علامات ملاحية - انشاء ارضية لرسو الجنائب ، وبوشر بالتنفيذ الفعلي في اعمال الحفر كما انجز صنع العلامات ويجري الان نصب هذه العلامات كما يؤمل المباشرة بتنفيذ الارصفة في بغداد (١٣) . كما بوشر بالعمل في انشاء قناصي قلعة صالح وقناظم الكسارفة منذ عام ١٩٧٥/٣/١٩ .

(١٢) المهندس رشاد فزانجي ، ص ٥ و ص ٢٦ .

(١٣) قطاع النقل والمواصلات ، ص ٨٧ - ٨٩ .

والى جانب ذلك هناك اعمال اخرى على وشك الانجاز وهي انشاء توائم
على صدر جداول المجرية والكحلاء والمشرح ، وكذلك انشاء سدود جانبية وبزل
خلف السداد وتكسيه بعض المواقع (٤٤) .

هذا إضافة الى ان هناك اعمال تكميلية اخرى للمشروع منها بناء الارصفة
والمخازن وورش اللازمة لخدمة اغراض المشروع في المحطات الرئيسية على
امتداد مسار النهر بين بغداد والعزيرة والكوت والبصرة (٤٥) .
وان انجاز هذه الاعمال الحيوية سوف يؤدي الى مايلي :

١ - استعمال الطاقة المتوفرة لحمولة وسائط النقل الحالية في جميع المواسم
وعدم الانتظار او الاعتماد على فتح الماء من سدة الكوت .

٢ - تقليل مدة السفر التي تستغرقها الواسطة .

٣ - التخفيف من حركة المرور المتزايد على الطريق البري بين بغداد -
البصرة .

ويظهر مما سبق ان النقل النهري متخلف في العراق بسبب قلة حصول
اي زيادة في كفاءة تشغيل وسائط النقل النهري او في حجم نشاطها بمقارنته
مع التطور الكبير الذي حصل في مجالات النقل الاخرى . لذا يمكن اعتبار
النقل النهري من فروع النقل القديمة بالنسبة للعراق ، وتقع تبعية تخلفه اساسا
على طبيعة نهري دجلة والفرات من جهة ، وعدم شمولية البرامج الاقتصادية
ولغرض تحسين النقل النهري وتطويره ظهرت عدة محاولات منها :

(٤٤) جمال عبدالقادر ولي - رئيس المهندسين - دائرة النقل والمواصلات ،
وزارة التخطيط

(٤٥) اديب جورج - منجزات المنشأة النقل النهري لغاية نيسان ١٩٧٧ - منشأة
النقل النهري .

١ - قامت الجهة المختصة في مصلحة الموانئ العراقية بإجراء الدراسات اللازمة التي تبين الواقع الحالي للنقل النهري وكيفية تطويره والسبل الكفيلة بالأسراع في هذا التطور بهدف الاستفادة من مشروع تحسين الملاحة النهرية بأقصى ما يمكن .

٢ - تطوير دراسات تحسين الملاحة في نهر الفرات ودراسة إمكانية المباشرة ببعض المشاريع المتعلقة بها ، لعرض تنشيط الحركة التجارية والزراعية والصناعية في المنطقة الواقعة على هذا الخط^(٤٦) .

٣ - العمل على فتح مدرسة للملاحة النهرية في مدينة بغداد لتدريب العراقيين على العمل النهري والملاحة النهرية ، وسيصل القطر قريبا وجبة من الخبراء اليوغسلافيين لهذا الغرض .

٤ - تشغيل الجنايب التي وصلت للقطر مؤخرا على ظهر الاسطول النهري لنقل الحبوب من البواخر الرابية في ميناء الفاو وميناء ام قصر الى سايلو البصرة اضافة الى نقل البضائع الاخرى كالسمنت والتبور وغيرها للمساعدة في عملية النقل والتخفيف عن وسائل النقل العراقية الاخرى . وقد اعدت مؤسسة النقل المائي الكوادر اللازمة للعمل على ظهر الاسطول النهري حيث عاد الى بغداد عدد من المهندسين والفنيين العراقيين بعد ان اكملوا تدريبهم في يوغسلافيا^(٤٧) .

(٤٣) اديب جورج منشأة النقل النهري - منجزات المنشأة النقل النهري لغاية نيسان ١٩٧٧ .

(٤٦) التطور النوعي والمالي - نفسه المصدر السابق - الصفحات ١٢٨ - ١٢٩

(٤٧) رسالة النقل - مجلة فصلية تعنى بشؤون النقل تصدرها وزارة النقل ، العدد الثالث ، كانون الثاني - ١٩٧٧ ، ص ٤٤ .

٥ - تم تسليم بعض وحدات الاسطول النهري كزوارق الخدمات لنقل الملاحين ونقل الوقود وورشنة التصليح الى جانب الجنائب والقاطرات المسلحة منذ تاريخ ١٩٧٧/١/٩ ولحد ١٩٧٧/٤/٢ ، والمتوقع استلام القسم الاخير خلال هذه الفترة .

٦ - تم الاتفاق المبدئي وتوقيع البروتوكول مع شركة النقل النهري اليوغسلافية على ان تقوم الشركة المذكورة بارسال خيرين للعمل في المنشأة لمدة ستة اشهر وقبول الشركة المذكورة تزويد المنشأة بخسبن ريان وخسبن ميكانيك (٢٨) .

البيان في جميع اوجهه ان الشركة المذكورة قد وافقت على العمل في المنشأة المذكورة في اطار الاتفاقية المذكورة .

في اطار الاتفاقية المذكورة ، تم توقيع الاتفاقية بين الشركة المذكورة والشركة المذكورة في اطار الاتفاقية المذكورة .

في اطار الاتفاقية المذكورة ، تم توقيع الاتفاقية بين الشركة المذكورة والشركة المذكورة في اطار الاتفاقية المذكورة .

في اطار الاتفاقية المذكورة ، تم توقيع الاتفاقية بين الشركة المذكورة والشركة المذكورة في اطار الاتفاقية المذكورة .

في اطار الاتفاقية المذكورة ، تم توقيع الاتفاقية بين الشركة المذكورة والشركة المذكورة في اطار الاتفاقية المذكورة .

في اطار الاتفاقية المذكورة ، تم توقيع الاتفاقية بين الشركة المذكورة والشركة المذكورة في اطار الاتفاقية المذكورة .

في اطار الاتفاقية المذكورة ، تم توقيع الاتفاقية بين الشركة المذكورة والشركة المذكورة في اطار الاتفاقية المذكورة .

في اطار الاتفاقية المذكورة ، تم توقيع الاتفاقية بين الشركة المذكورة والشركة المذكورة في اطار الاتفاقية المذكورة .

في اطار الاتفاقية المذكورة ، تم توقيع الاتفاقية بين الشركة المذكورة والشركة المذكورة في اطار الاتفاقية المذكورة .

في اطار الاتفاقية المذكورة ، تم توقيع الاتفاقية بين الشركة المذكورة والشركة المذكورة في اطار الاتفاقية المذكورة .

في اطار الاتفاقية المذكورة ، تم توقيع الاتفاقية بين الشركة المذكورة والشركة المذكورة في اطار الاتفاقية المذكورة .

(٤٨) اديب جورج المصدر السابق ، ص ٧٧ ، في اطار الاتفاقية المذكورة .

مراجع البحث

- Al-Samarrate, Ahmed Haseoun, Transport in Iraq (A study in Economic Geography) A thesis submitted to the University of Reading, or Degree of Doctor of Philosophy in April 1969. (١)
- James Hornell, water transport, Origins, early Evolution, David Charles, Newton Abbot, 1970. (٢)
- Lord Salter, Iraq Development Board, the Development of Iraq, Aplan of Action 1955, (٣)
- Handbook of Mesopotamia, Vol. I General, Admiralty war staff, Intelligence Division, August 1961. (٤)
- ٥ - المهندس رشاد قزائجي - النقل النهري في العراق - الملاحظة في نهسر دجلة - المؤتمر الهندسي العراقي الثامن ٢٣ - ٢٧ كانون الثاني ١٩٦٧ - مطبعة المعارف - بغداد .
- ٦ - الدكتور صلاح الدين الشامي - جغرافية النقل والمواصلات - مكتبة الانجلو المصرية القاهرة ١٩٦٠ .
- ٧ - محمد سيد نصر - جغرافية النقل - الطبعة الثانية - مكتبة النهضة المصرية - القاهرة ١٩٥٩ .
- ٨ - الدكتور وفيق الخشاب والدكتور مهدي الصحاف - الموارد الطبيعية - دار الحرية للطباعة - بغداد ١٩٧٦ .
- ٩ - الدكتور ابراهيم المشهداني - محاضرات في جغرافية العالم العربي - الجزء الاول - الطبعة الثانية - مطبعة شفيق - بغداد - ١٩٧١ .
- ١٠ - الدكتور جاسم محمد الخلف - محاضرات في جغرافية العراق الطبيعية والاقتصادية والبشرية - معهد الدراسات العربية العالية - جامعة الدول العربية - ١٩٥٩ .
- ١١ - التطوير النوعي والمالي لقطاع النقل في العراق - الجمهورية العراقية - وزارة التخطيط - كانون الاول ١٩٧١ .

١٢- سرى المدرس - النقل في شط العرب - اطروحة ماجستير - مطبعة
العاني بغداد ١٩٦٩ •

١٣- ماجد السيد ولي محمد - هور الحوزة - دراسة بشرية - اطروحة
ماجستير - كانون الاول ١٩٦٧ •

١٤- جورج فضلو حوراني - العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور
القديمة ووائل القرون الوسطى ترجمة الدكتور يعقوب بكر - مكتبة
الانجلو المصرية •

١٥- قطاع النقل والمواصلات - تقرير رقم (١) المنقح - وثيقة رقم (١)
المنقحة - وزارة التخطيط - مجموعات عمل خطة التنمية القومية (٧٦-
١٩٨٠) ايلول ١٩٧٤ •

١٦- نشرة احصاءات النقل والمواصلات للفترة ١٩٦٠ - ١٩٦٩ وبعض
التوقعات للفترة ١٩٧٠ - ١٩٧٥ - دائرة احصاءات النقل والمواصلات
اب ١٩٧٠ •

١٧- مصلحة المواني، العراقية - التقرير الاحصائي السنوي - ١٩٧٢ •

١٨- المؤسسة العامة للمواني، العراقية - التقرير الاحصائي السنوي -
١٩٧٥ •

١٩- الدكتور احمد حسون السامرائي - محاضرات في جغرافية النقل -
مكتب الدوري للطباعة بغداد ١٩٧٦ - ١٩٧٧ •

٢٠- رسالة النقل - مجلة فصلية تعني بشؤون النقل تصدرها وزارة النقل
- وزارة النقل ، العدد الثالث - كانون الثاني ١٩٧٧ •

٢١- اديب جورج - منجزات المنشأة النقل البري لغاية نيسان ١٩٧٧ - منشأة
النقل النهري •

٢٢- كمال عبدالقادر ولي - رئيس المهندسين - دائرة النقل والمواصلات -
وزارة التخطيط •