عمارة وتخطيط قصر المحطة في الدجيل (دراسة ميدانية)

م.م. معتصم مالك عواد

جامعة سامراء / كلية الاثار/ قسم الاثار الاسلامية

Building and Planning of the Station Palace in Dujail (Field Study)

M : Moatasem Malik Awad AL-Khazraji
Samarra University / College of Archeology / Department of Islamic Archeology
mmoatasemmalik@gmail.co

الملخص

كان العراق من أوائل دول الشرق الأوسط استخداما للقطارات في نقل المسافرين والبضائع.. وتشير الوثائق المتوفرة ان أول رحلة تم تسييرها كانت من بغداد إلى سميكة (الدجيل) إلى الجنوب من مدينة سامراء سنة ١٩١٤، وإن"العراق ما زال يستخدم سكك الحديد التي بناها الألمان سنة ١٩١٤ وطورها البريطانيون سنة ١٩١٦ أثناء استعمارهم للعراق... ثم سُير قطار من المعقل في البصرة الى بغداد على الخط المتري وهو اقل من ٩٠ سم ومن بغداد الى الموصل على الخط المتري وكذلك من الموصل الى اسطنبول ويسمى بقطار طوروس أول قطار الشرق السريع ويتوقف في الجانب التركي الاسيوي ومن ثم يباشر من الجانب الاوربي مخترقا اوربا وصولا الى العاصمة الألمانية (برلين) وهو في ذلك كان يعد أطول رحلة في القطار عالميا،ولأهمية هذه الشأن دئبنا ان نقوم بدراسة ثصر المحطة بالدجيل كونه احد أقدم محطات السكك الحديد في العراق وتشمل دراستنا بشكل عام تاريخ انشاء السكك الحديدة في العراق وكذلك دراسة وصفية عمارية لقصر المحطة بعد ان قمنا بدراسة ميدانية للمحطة حيث وضعنا مخططات ومصورات للمحطة من كل اجزائها وجوانبها ليظهر البحث بشكل متكامل ويكون مرجعاً لرداسة ابنية المحطات التراثية في العراق **كلمات مفتاحية مدينة الدجيل , محطة القطار , التراثية , عمارية , سكك الحديد**

Abstract

was Iraq was one of the first countries in the Middle East to use trains to transport passengers and goods. According to available documents, the first flight was from Baghdad to Al-Daqa (Dujail) south of Samarra in 1914, and that "Iraq continues to use the railways built by the Germans in 1914 and developed by the British in 1916 during their colonization of Iraq... Then a train was routed from the stronghold in Basra to Baghdad on the metric line which is less than 90 cm and from Baghdad to Mosul on the metric line as well as from Mosul to Istanbul and called the Train Taurus the first train of the East Express and stops on the Turkish-Asian side and then proceeds from the European side penetrating Europe to the British capital (London), which was considered the longest journey on the train in the world, and the importance of this matter we invited us to study the tabernaq of the station in The Djel because it is one of the oldest railway stations in the world Iraq our study includes in general the history of the construction of the railway in Iraq as well as a descriptive study of the station palace after we have carried out a field study of the station where we developed plans and photographs of the station from all its parts and aspects to show the research in an integrated way and be a reference for the**KeywordsDujail City , Train Station , Heritage , Amary , Railway**

المقدمة

لقد نشأت العديد من الأبنية الخدمية والعسكرية، نتيجة للظروف السياسية التي والعسكرية، قبل الحرب العالمية الأولى نشئت فكرة استكمال خط سكك العراقية من بغداد إلى برلين، رافق ذلك بناء محطات قطار كثيرة، ومنها محطة قطار الدجيل (سميكة) او ما يسمى ب (قصر المحطة) في أرشيف دائرة الآثار العراقية، يعد قصر المحطة من أول المحطات التي شيدها الألمان والانكليز في العراق، منذ عام ١٩١٢م، بمساعدة الحكومة العثمانية، وعلى الرغم من وجود العديد من الصعوبات في دراسة هكذا نوع من المباني التراثية، الا ان بحثنا سيسلط الضوء الذي سيكشف عن العديد من محطات القطار التراثية الا اننا سنخصص دراستنا على قصر المحطة في الدجيل، ليكون مرجعا لاستكمال بقية المحطات التراثية في العراق، وقد استندت دراستنا بالدرجة الاساس على المشاهدات الميدانية للقصر لمعرفة تفاصيل واجزاء البناية بشكل واضح ودقيق، وذلك بسبب عدم وجود اي كتابات سابقة لهذا الموضوع وان دراستنا هي الاولى في هذا المجال، وقد قسمنا البحث الى مبحثين تضمن المبحث الاول: سكك الحديد في العراق، تحدثنا فيه عن تاريخ السكك الحديد في العراق، وكذلك سلطنا الضوء على قصر المحطة في الدجيل، اما المبحث الثاني فقد تطرقنا الى تخطيط وعمارة قصر المحطة التراثي، من حيث العناصر التخطيطية والعمارية.

فضلا عن ملحق للمخططات و الألواح وخاتمة وقائمة للمراجع

المبحث الأول سكك الحديد في العراق

اولاً: تاريخ سكك الحديد في العراق كان السلطان عبد الحميد الثاني[1] (١٨٧٦-١٩٠٩م) قد أعلن عن رغبته في مد المزيد من خطوط السكك الحديدية داخل الدولة العثمانية؛ حيث أبدت كلٌ من بريطانيا وفرنسا وألمانيا والنمسا-المجر اهتماما بمد هذه الخطوط، لذلك فقد كان هناك تنافس شديد بين القوى الأوروبية الكبرى حول مسألة الفوز بامتياز أنشاء هذه الخطوط، حيث إن أهمية الخطوط الحديدية لم

تكن متعلقة بالمصالح الاقتصادية فقط، بل تعدتها إلى المصالح السياسية أيضا [٢].شهد العراق أول خط حديدي لعربات الترام (Tram) عام ١٨٦٩، عندما أقام الوالي العثماني مدحت باشا شركة تراموای بغداد – الكاظمية المساهمة وقد استخدمت الخيول لجر العربات وكان يعرف بـ(الكاري Alkary). فيما بعد أنشأ خط مشابه ليربط مدينة النجف الأشرف بمدينة الكوفة وقد حققت هذه الشركة ارباحا قدرت بـ١٠٠% من رأسمالها الأصلي.[٣]وفي ١٩٠٢/٥/٥ نالت المانيا أمتياز من الحكومة العثمانية لإنشا سكة حديد بنظام قياسي يبدأ من حيث تنتهي سكة حديد الأناضول في أقونية.[٤] إذ قسم المشروع آنذاك إلى أربع مراحل[٥]:(أقونية – أطنه) (أطنه – حلب)(حلب – الموصل) (الموصل – بغداد)حتى كاد هذا الامتياز ان يصل إلى الخليج العربي لولا أعتراض الأنكليز على ذلك لأسباب إستراتيجيةوفي عام ١٩١٢ احتفل الألمان بوضع الحجر الأساس لمشروع سكة حديد في بغداد في جانب الكرخ منه وتم تسيير أول قطار في حزيران عام ١٩١٤، وتشكلت أول إدارة للسكك الحديد في العراق Iraqi Republic Railways Company (IRR) في أيلول عام ١٩١٦ وكانت آنذاك تحت سيطرة الجيش البريطاني، ثم انتقلت إلى إدارة مدنية بريطانية عام ١٩٢٠ ثم تحولت إلى إدارة مدنية عراقية يوم ١٦ نيسان ١٩٣٦، الذي أصبح عيد السكك العراقية[٦].وفي سنة ١٩١١ أكمل القسم الممتد بين (أطنه وجبل طوروس)، وفي العام نفسه وفي اليوم ٢٧/ تموز تحديداً قام رئيس الأشغال الألماني ببغداد أحتفالاً في الكرخ بمناسبة وضع حجر الأساس للمشروع الذي عرف بـ (B.B.B.) الباءات الثلاثة (برلين– بيزنطة– بغداد)، [٧]، وحتى إعلان الحرب العالمية الأولى عام ١٩١٤ أنجزت أعمال عدة ومنها أكمال الخط بين مدينتي (بغداد – سامراء) بطول (١٢١) كم[٨] ، بنظام عريض على غرار القياسات الأوربية، وسير أول قطار من بغداد– سميكة (الدجيل) وذلك في حزيران من العام ذاته[٩].ورافق بناء هذا الخط إقامة العديد من المحطات[١٠]، التي أشاد بها قائد القوات البريطانية في العراق عام ١٩٢٠م عندما قال: "انها متينة ومشيدة بالأسمنت على غرار الثكنات الدفاعية من ذوات الطابقين وفي كل محطة بئر ومضخة"، وحصر الألمان دوائرهم والمضخات وأحواض المياه ومحلات سكنى الموظفين والمرافق الخدمية الأخرى في ساحة واحدة[١١]. إلا أن اندلاع الحرب العالمية الأولى حال دون استفادة العراقيين من خدمات النقل بالسكك الحديد[١٢], وقد استفاد الأتراك من استخدام خط بغداد – سامراء بنقل جيوشهم ومعداتهم الحربية[١٣]يعد العراق من الدول الرائدة في مجال استخدام النقل بواسطة السكك الحديد في المنطقة، وأول قطار تم تسييره في العراق كان في حزيران سنة ١٩١٤. إذ كان الاعتماد على شبكة السكك الحديد في نقل المسافرين والبضائع كبيراً عند نشأتها الأولى، ولكن بعد تطور شبكة الطرق بالعراق تحول قسم كبير من نشاط النقل البري من نشاط النقل بالسكك الحديد إلى نشاط النقل بالطرق البرية الخاصة فيما يتعلق بنقل البضائع، وعليه فإن وجود شبكة سكك حديد فعالة أمر ضروري جداً حيث انها ستساهم والى حد كبير في الحفاظ على شبكة الطرق البرية وخاصة السريعة منها من التلف نتيجة مرور الشاحنات الثقيلة عليها.[١٤]

ثانياً: محطة سكة حديد قطار الدجيل (قصر المحطة)بعد الاتفاق الذي جرى بين الألمان والدولة العثمانية، في إقامة سكة حديد بغداد – برلين، وضع الألمان حجر الأساس لمد سكة حديد بغداد –الموصل بتاريخ ٢٧–٧–١٩١٢، وأكملوا مدها من بغداد إلى سامراء سنة ١٩١٤،[١٥] بنظام عريض وهو ٤ أقدام و ٨ انجات وبقضبان قوية ومتينة[١٦].ومن ما يجدر الإشارة إليه انه كان من جملة الشروط التي وضعت لإنشاء هذه السكة الحديدة إن للشركة الحق في تنقيب الأراضي التي تمر بها السكة دون الرجوع إلى الحكومة العثمانية[١٧]،على ان تجري محادثات بين الشركة المنفذة والحكومة العثماني لتقرير مصير الآثار التي يتم العثور عليها[١٨].كما أن لهم الحق في قطع الأخشاب من الغابات المحيطة بشرط الالتزام بمطاليب السلطان أو أي قواعد أخرى تتعلق بذلك العمل[١٩].ومن المحطات على الطريق المار إلى سامراء محطة سميكة (الدجيل) ومحطة بلد ومحطة إسطبلات[٢٠]، وبعد أن أصبح طول الخط ٧٤ ميلاً سار أول قطار بين بغداد –سميكة في شهر حزيران سنة ١٩١٤، وكان معظم عمال المحطات من الهنود، ويوجد في كل محطة بئر ومضخة ومقر الحامية[٢١]يقع قصر المحطة على بعد ١,٥ كم جنوب شرق مركز مدينة الدجيل وعلى بعد ٥٠ م عن سكة الحديد غرباً[٢٢].إن بناء المحطة كان بمباشرة من الألمان قبل سنة ١٩١٤ وقبل الحرب العالمية الأولى وسار القطار حتى وصل إلى الدجيل بواسطة حماية ألمانية وبعد الحرب العالمية الأولى أكمل الانكليز مد سكة الحديد وتطوير بناء المحطة[٢٣]، وتم تنفيذ البناء من العمال الهنود وسكان المنطقة، ومميزات بناء المحطة تشير إلى خبرة العمال والفنيين في اخذ مميزات بناء القلاع والقصور في ألمانيا وبريطانيا في تلك الفترة[٢٤].

المبحث الثاني تخطيط وعمارة قصر المحطة التراثي

أولاً: تخطيط القصر

البناء مربع الشكل بمساحة(١٥م × ١٥,٣٠م) (٢٢٩,٥)م٢، والواجهة تقع باتجاه الشمال وارتفاع الواجهة بارتفاع البناية ١٥م، وتحتوي الواجهة على المدخل الرئيسي الذي يتوسط البناية عرضه ١م وارتفاعه(٢,٨٠ م) ، (مخطط ١) تعلوه نافذة من مغلقة بزجاج شفاف، يؤدي المدخل الى مجاز[٢٥] (ممر) فينتهي بالساحة الوسطية، والتي تحيط بها المرافق البنائية التي تمثل الطابق الارضي ويتألف هذا الطابق من أربع حجرات ، ٢ منها على اليمين، و٢ على اليسار فضلا عن الحمام والوحدات البنائية الاخرى وهي مبنية بالآجر والجص ومعقودة بالروافد الحديدية (الشيلمان) ، والارضية مرصوفة بنوع من البلاط القديم اول حجرتان من اليمين واليسار تخطيطهما مربع (٤,٥٠م × ٤,٥٠م)، والحجرتان الخلفيتان بتخطيط مستطيل ٤,٥٠م × ٦,٩٠م، وتحتوي كل غرفة على مدخل يغلقه باب عرضه ١م وارتفاعه ٢م بعقد مستقيم. (مخطط ٢)وفي نهاية الصحن يوجد ملحق الصحيات (الحمام) وهي مستطيلة ٢×٥م ومقسمة لغرفتين صغيرتين، يعلوهما سلم.

اما الطابق الثاني: فيرقى اليه من السلم المشيد فوق الحمام، يحتوي على ٤ غرف أول غرفتان من اليمين واليسار تخطيطهما مربع ٦,٩٠م × ٦,٩٠م، و الغرفتان الاماميتان ذات شكل مربع ٤,٥٠م ×٤,٥٠م[٢٦]. (مخطط ٣)يرتفع الطابق العلوي ب٣,٦٠م، وبأعلى جانبي الطابق الثاني بناء مصمت بشكل مستطيل قياساته ١٠٠سم×٥٠سم، ربما كان للرصد[٢٧]. (لوح١-٢)

ثانياً: عمارة قصر المحطة

١. **الجدران** وتكمن أهمية الجدران الضخمة في تحمل ثقل السقوف ، والفصل بين الوحدات البنائية داخل المبنى ، كما تعد الجدران عازلاً حرارياً ، فضلاً عن كونها عازلاً صوتياً عن المحيط الخارجي مما يوفر للساكنين الهدوء والسكينة والراحة[٢٨]، وكذلك تساعد في زيادة قوة ومتانة البناء، وصد الرياح والتيارات الهوائية الباردة والحارة صيفاً وشتاءً[٢٩]، وأخيرا فأنها تعطي الحرية للمعمار بالارتفاع بالبناء إلى الحد المطلوب[٣٠].واستُعملت مادة النورة[٣١] جنباً الى جنب مع الجص بوصفها مادة رابطة للآجر في بناء الجدران والأرضيات المبنية بالآجر ، والنورة من المواد الرابطة التي استعملها الإنسان في البناء وخاصة في المناطق التي تكون قريبة من المياه ، والتي ترتفع فيها نسبة الرطوبة ، وفي الفترة العثمانية كانت أسس الأبنية تبنى بهذه المادة بعد أن تخلط بالرماد ، حيث يُخَمورونَها بالماء في أحواض خاصة ويخلطونها بالرماد الأسود المستخرج من الحمامات فيبنون بها مايبنى بالاسمنت في الوقت الحاضر[٣٢]، وهذا ما وجدناه في بعض الظاهرة في قصر المحطة ومما يلحظ قد أستعملت النورة مادة رابطة للبناء مع الطابوق عوضاً عن الجص، من قبل الانكليز خلال فترة احتلالهم للعراق[٣٣]، استخدم في بعض صفوف الآجر السفلية للقصر البناء الشاقولي (الكاز)[٣٤]، وذلك لتقليل سمك الأسس، حيث يبلغ سمك الأساس ٥٠ سم وبهذه العملية أصبح سمك البناء فوق الأساس ٤٠ سم[٣٥]. (لوح٣)

٢. **السقوف** أستُعملت في أغلب الابنية التراثية ألا وهي السقوف المستوية المبنية بالآجر والجص والروافد الحديدية(الشيلمان) ذات المقطع الذي يكون على شكل حرف (I) الانكليزي[٣٦]، وقد وفق المعمار العراقي للمزج بين مواد البناء المحلية (الآجر والجص) ومواد البناء الحديثة ومنها الروافد الحديدية (الشيلمان)، وعقد الفضاءات ما بين الروافد الحديدية بالآجر والجص ، وبذلك فهو قد حافظ على أستمرار تقاليد البناء بالآجر والجص في الابنية العراقية[٣٧]، وقد أستعمال هذا النوع من السقوف في جميع سقوف الدور التراثية، إلا ان هناك اظافة مميزة في سقوف قصر المحطة، اذ تبدون من داخل الحجر انها تحتوي علا ميلان يبدء من أعلا الجدار الملاصق للسقف بارتفاع ٥٠ سم ويرتفع بشكل منحني ممتد الى السقف بنحو ٥٠ سم أو اكثر وأنها معمولة بشكل محدب وكأنها كتف العقد،[٣٨] لم تلحظ على العمارة التراثية في العراق مثل هذه الظاهرة العمارية ، على الرغم ان لها تشابه لوضيفة المقرنص في تحويل مناطق الانتقال من الشكل المربع الى الشكل الدائري ، الا ان قصر المحطة لايحتوي على مناطق انتقال او قباب، ربما الغرض من ذلك جمالي اكثر من ما يكون وظيفي[٣٩]. (لوح٤)

٣. **الدعامات**ومن الجدير بالذكر قلة أستعمال الدعامات الآجرية في قصر المحطة، ومن المحتمل أن يكون السبب وراء ذلك هو إستعمال الروافد الحديدية (الشيلمان) في البناء والتي معها لا يحتاج المعمار الى دعامات آجرية او خرسانية إلا في حالة بروز السقف الى خارج واجهة المبنى بشكل كبير، مما يتطلب عندئذ أسنادها بدعامات آجرية أو أعمدة خرسانية، الا ان الدعامات كانت تشكل جزء من اركان البناء لربط وشد الجدران[٤٠].

٤. **السلم** يتألف السلم من(درجات – استراحة السلم – ومحجر) ، كما يراعى فيه عدة امور وهي ان يكون ارتفاع كل درجة متساويا في كل الدرج ، وان يبنى من مادة فيها نوع من الخشونة حتى لا تسبب الانزلاق[٤١]. (لوح٥)تخرج الكتلة البنائية الخاصة بالسلم نحو الخارج ب٢٤٠ سم ، ويكون ارتفاعها بارتفاع المبنى، مكونة غرفة علوية (بيتونة)[٤٢] تطل على غرف الطابق الثاني مكونة مجازاً. (مخطط٤)

وعادة ما تبنى هذه الدرجات من الحجر والجص، أو من الأجر والجص، أو من الخرسان، ولا يوجد مكان محدد لإقامته، وقد أستفاد المعمار من المساحة الموجودة تحت السلم لبناء المرافق الصحية أو لوضع حباب الماء، ويكون مخزن[٤٣]اما بالنسبة الى الارتقاء والصعود الى اعلا المبنى، كون المبنى حكومي ويحتوي على حراس، فقد اكتفى المعمار بوضع قضبانة معدنية على شكل نصف مستطيل ([ ) مثبته بالجدران من الخارج وموزعة بشكل متسلسل ليتسنى للحراس الصعود عليها، توجد في على جوانب الغرف في الطابق العلوي. (لوح٦)

٥. **النوافذ**ويُعد إستعمال النوافذ معالجة مناخية الغرض منها توفير الضوء والهواء بواسطة النوافذ التي تطل الى الخارج او على الصحن [٤٤]، في الوقت الذي أمتازت به الجدران الداخلية بقلة نوافذها المطلة على الصحن، تتألف نوافذ الغرف من شكل مستطيل ١٠٠سم × ٨٥سم ، وهي تبدأ من مستوى واحد من الغرفة نحوا الأعلى، و شباك مصنوع من الحديد مغلق بالزجاج. يحتوي الجدار الشمالي نافذتان، والجدار الجنوبي ٤ نوافذ والجدار الشرقي نافذتان والغربي نافذتان[٤٥]. (لوح ٧-٨)تحتوي الحجرتين على يمين الصحن على طاقة صماء[٤٦] لكل حجرة على يمين المدخل بعرض ١ م وارتفاع ١,٥٠ م ذات شكل مستطيل وبعمق ٢٠سم من اصل الجدار، كذلك الحجرتان من جهة اليسار، توجد خلف المدخل كذلك بعرض ١ م وارتفاع ١,٥٠ م ذات شكل مستطيل وبعمق ٢٠سم، تستخدم هذه الطاقات لوضع الاسرجة وقلل الماء والاغراض الخاصة بموظفين القصر[٤٧]. (لوح ٩)

٦. **الستارة** [٤٨]يحتوي قصر المحطة في الطابق الثاني على ستارة (جدار)، تحيط بسقف الطابق الأول، تستخدم لحجب الاطلاع على البناية، والستارة المطلة على الصحن أعلاها قالب سمنتي تميل من حافتهِ الى الصحن ب١٠ سم، ونحو السطح بشكل مستوي ب٢٠ سم، ثم ب٢٠سم باتجاه السطح، (لوح ١٠) وكذلك لعمل الشرفات و المزاغل التي تمكن جنود الحراسة من الاطلاع على ما يحيط بالقصر، وسنخصص فقرة خاصة بالمزاغل والشرفات في القصر[٤٩].

٧. **الشرفات** تعد الشرفات من العناصر العمارية المهمة التي تميزت بها العمائر الدفاعية نظراً لأهمية القصر من الناحية العسكرية كالخصائص الإستراتيجية التي تمز قصر المحطة عن باقي البنايات الحكومية الخدمية، على الرغم من ان الغرض الوضيفي الذي يشغله القصر إلا ان الاغراض السياسية والعسكرية في الفترة التي تم بنائه فيها، حتم عليهم هذا الشكل وهذه الخصائص التحصينية[٥٠]، وهنا نجد مراعاة المعمار عند بناءه الشرفات اكسبت القصر طابع عسكرا بحتاً باتخاذها المدافع عنه سترا يحميه من هجمات اللصوص . أضف الى ذلك انها تسهل للمدافع تسدسد وتوجيه اسلحته الدفاعية من خلال المزاغل التي تتخللها[٥١]، فضلا عن متانة الجدار وضخامته، جعلت من لهذا القصر عمر اكبر وتحمله لعوامل التلف الطبيعية المختلفة، توزعت الشرفات في أعلى جدران الستارة من الجهات الاربعة من الخارج وكذلك من الجهة المطلة على الصحن من الداخل، وقد بنت بشكل عمودي[٥٢]. (لوح ١١)

٨. **المزاغل** ومن الناحية العمارية تعد المزاغل احد عناصر العمارة العسكرية ومن اهم مقوماتها الأساسية في الدفاع . والمزغل عبارة عن نافذة يطل منها المقاتل لغرض مراقبة ما يجري خارج الاسوار ، وعن طريقه يتم رمي السهام والمقذوفات الاخرى . وتكون فتحات المزاغل عادة واسعة من الداخل وضيقة من الخارج ، فالفتحة الواسعة من الداخل تعطي للرامي حرية الحركة في عملية الرصد والرمي [٥٣]. اما ضيقها من الخارج فهو لحماية الرماة من اسلحة المهاجمين، كما ان الفتحة الضيقة تزيد من دقة تصويب الرمية ذاتها اذ تقوم مقام (الفرضة) [٣] في البندقية الحديثة . ان الاعتاب السفلى للمزاغل من الخارج بشكل مائل للمساعدة في رمي المهاجمين القريبين. اما ارتفاع هذه الفتحات فغالباً ما تكون بمستوى صدر الرامي او دونه ليتم الرمي من وضع الوقوف[٥٤]، وان مزاغل قصر المحطة ذات النوع الافقي او ماتسمى بالعمارة العراقية بالمزاغل الشاقولية[٥٥]، (لوح١٢-١٣) ويحتوي القصر على نوع آخر من المزاغل الصغيرة التي تشابه بالوضيفة والشكل عمل السقاطات[٥٦] الا ان مكانها لم يكن في جدران الطابق الثاني انما وضعت فتحاتها في جدران القصر من الطابق الاول وهي مطلة على الخارج[٥٧]. (لوح١٤-١٥)

الخاتمة

بعد اتمام البحث لابد من الاشارة الى اهم ما توصلنا اليه من نتائج وهي بالشكل التالي:

١. لم تدخل مشاريع السكك الحديدية في العراق حيز التنفيذ إلا في أعقاب اندفاع ألمانيا نحو الشرق، وجهودها للتوغل في الدولة العثمانية من خلال إقامتها لشبكة من خطوط سكك الحديد والتي توجت بحصول ألمانيا على امتياز سكة حديد برلين – بغداد.

٢. نتيجة للإعمال العسكرية و اغراض الحصول على المشاريع التنقيبية سارعت المانية بإقامة محطة قصر الدجيل قبل الحرب العالمية الاولى، مما اتاح لها الحصول على كيات كبيرة من الاثار شاركتها في ذلك الدولة العثمانية.

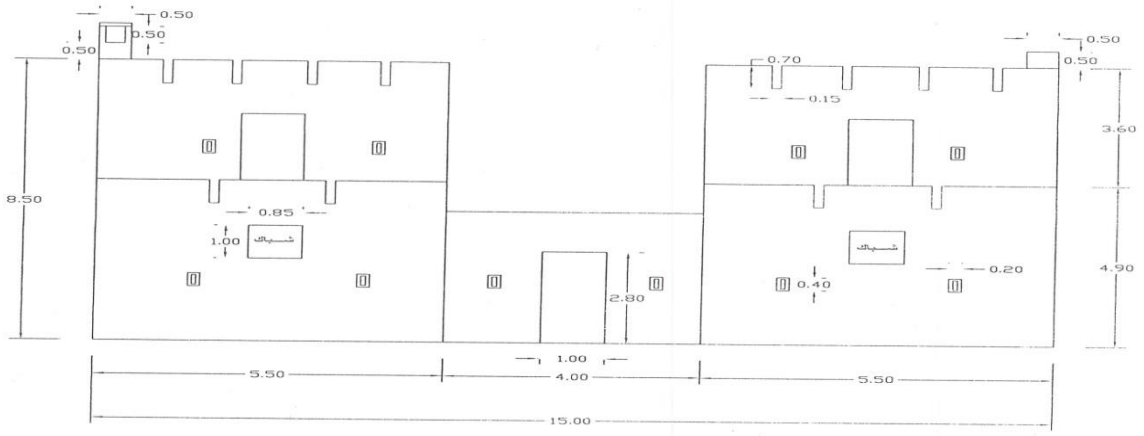
٣. أقامت العديد من محطات القطار في العراق، بنيت بطراز عماري متين، شبهت بعضها بالقصور الالمانية والبريطانية آنذاك.

٤. وعلى الرغم من ان انها مباني خدمية الا انها كانت تحتوي على طرز عمارية خاصة بالمباني العسكرية ذات التحصينات الدفاعية ، مثل المزاغل والشرفات وكذلك منصات المراقبة الاطلاع.

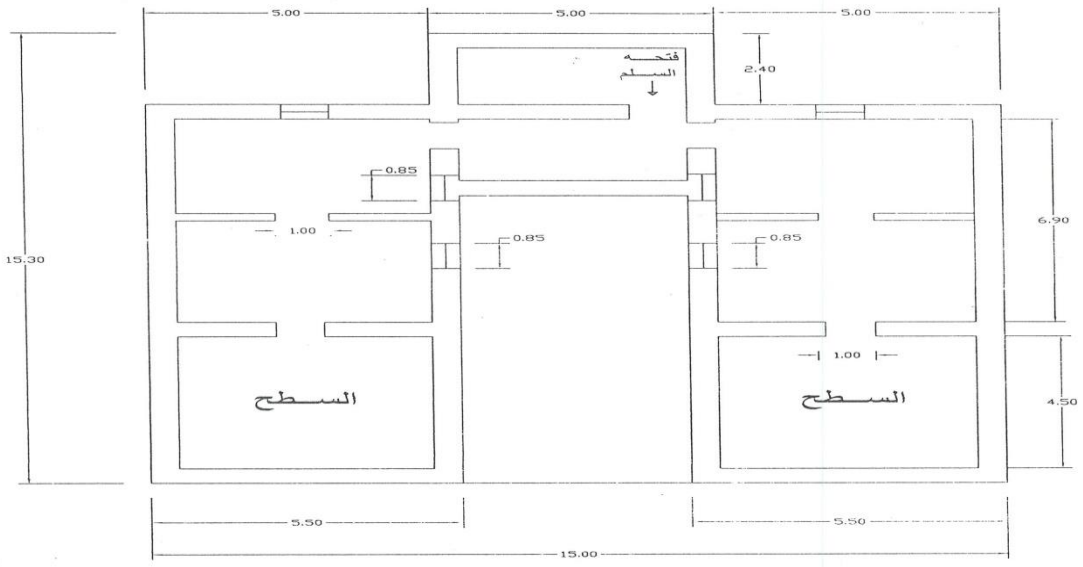
٥. خلا قصر المحطة من العناصر الزخرفية، و الكتابات التاريخية.

٦. لم يذكر قصر المحطة الا نادرا في بعض الكتابات الخاصة بمشروع خط حديد بغداد – برلين.

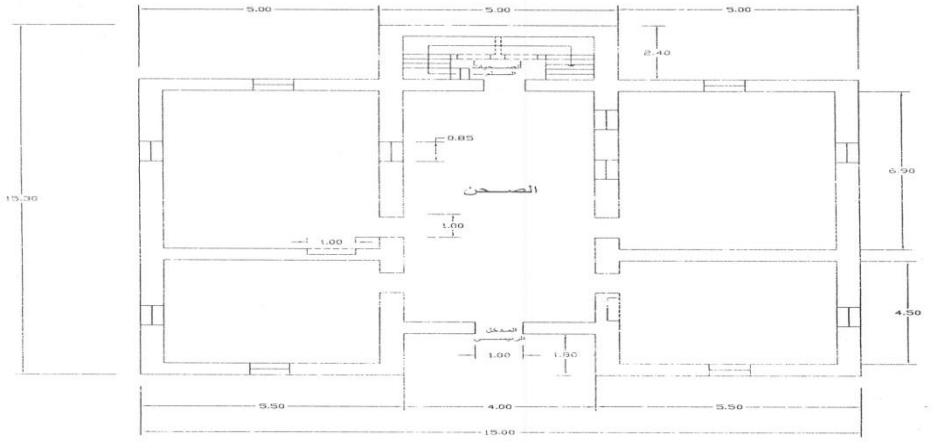
المخططات والألواح



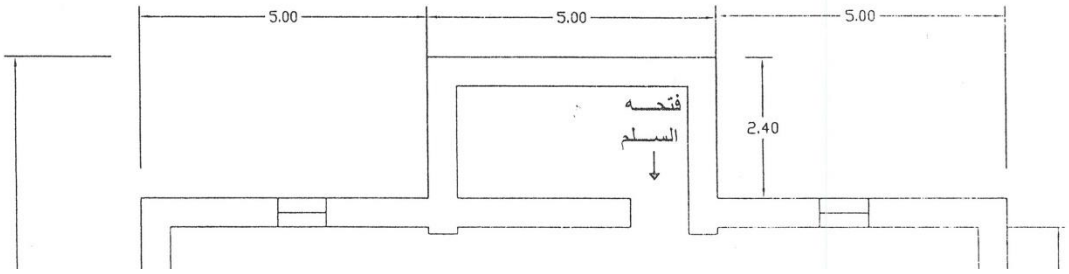
(مخطط ١) واجهة القصر



(مخطط ٢)مخطط أفقي للطابق الاول



(مخطط ٣)مخطط أفقي للطابق الثاني



(مخطط ٤)مخطط أفقي يوضح بروز كتلة السلم خارج مستوى البناء

(لوح١)

(لوح٢)

(لوح٣)

(لوح٤)

(لوح ٥)

(لوح ٦)

(لوح ٧)

(لوح ٨)

(لوح ٩)

(لوح ١٠)

(لوح ١١)

لوح (١٢)

(لوح ١٣)

(لوح ١٥)

هوامش ومراجع البحث

(١) عبد الحميد الثاني: هو ابن السلطان عبد المجيد، ولد في الثاني والعشرين من أيلول ١٨٤٢م، كان معتدل السلوك في شبابه قبل توليه العرش، تولى الحكم في ٣١ من شهر آب عام ١٨٧٦م وعمره ٣٤عام، استمر في حكمه ما يقارب الثلاثة والثلاثين عاما حتى الرابع عشر من نيسان ١٩٠٩، اتبع سياسة متوازنة مع الدول الأوربية لإبعاد الدولة العثمانية عن الحروب، فضلا عن تبنى سياسة الجامعة الإسلامية للم شمل الأمة وتحقيق الوحدة، توفي في العاشر من شباط عام ١٩١٨م. للمزيد ينظر: أنور الجندي، السلطان عبد الحميد والخلافة الإسلامية، دار ابن زيدون، بيروت، ١٤٠٧هـ، ص١٠١؛ محمد مصطفى الهلالي، السلطان عبد الحميد الثاني بين الإنصاف والجحود، دار الفكر، دمشق، ٢٠٠٤م، ص٢٠٤-٢٣٦.

(2) Abdülhamid, Sultan. Siyasi Hatiratim (Istanbul: Harket Yayinlari, 1974), s. 87-8.

(٣) وهد، عبد الستار محسن، السكك العراقية– المستقبل والحلم الواعد للأجيال.. مشروع الخط الدائري حول مدينة بغداد"، ، جريدة المدى، ٢٠١٠.

(٤) Berlin-Iraq Railway, http://www.prlog.org railway-link-re-opens.html١٠٥٥١٠٦٢-iraq-turkey.

(٥) وهي مجموعة من المدن التي يمر بها خط سكة حديد بغداد ومنها داخل الأراضي العثمانية ومنها في بلاد الشام ومنها في العراق للمزيد ينظر: جواد محمد علي، العلاقات العراقية الألمانية ١٨٧١ – ١٩١٤م، رسالة ماجستير (غير منشورة) ، الجامعة المستنصرية، عام١٩٨٢م، ص ١٣٩ .

(6) F.R.O, F.O.. The Baghdad Railway Conversion of March 1903, Part 7.

(٧) وهد، عبد الستار محسن، السكك العراقية، جريدة المدى؛ العلاف، إبراهيم، السكك الحديد.. من حكايتها في العراق، ملحق جريدة المدى الالكتروني، تاريخ النشر : الأحد ٢٢-٠٥-٢٠١٦ .
http://www.almadasupplements.com/news.php

(٨) فيصل محمد الأرحيم، تطور العراق تحت حكم الاتحاديين ١٩٠٨-١٩١٤ ، مطابع الجمهور، (الموصل، ١٩٧٥)، ص ٢٢٣.

(٩) مهدي، سعاد، التطور الحضاري لمدينة بغداد١٩٠٠-١٩٦٠، مجلة آفاق عربية، العدد ٨، بغداد،١٩٨٨، ص٤١؛ فواز مطر الدليمي، تغلغل النفوذ البريطاني في العراق ١٨٦٩-١٩١٤ رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة بغداد، ١٩٨٩)، ص ٢١١

(١٠) وهي محطة الكاظمية، التاجي، المشاهدة، الدجيل وبمسافة ٢٠ كلم بين محطة وأخرى؛ وليد غفوري السامرائي، سكك حديد العراق ودورها في التنمية الوطنية والقومية "دراسة في جغرافية النقل"، رسالة ماجستير، كلية التربية، (جامعة بغداد، ١٩٨٩)، ص ٨.

(١١) حسين، علي ناصر ، تاريخ السكك الحديد في العراق ، ص ٢٧-٤٨.

(١٢) لمى، عبد العزيز، السكك الحديدية في العراق حتى نهاية الحرب العالمية الأولى، آداب الرافدين – العدد (٤٥)، ٢٠٠٧ ، ص١٤٤.

(١٣) العلاف، إبراهيم، السكك الحديد http://www.almadasupplements.com/news

(١٤)خالد محمد الجنابي، "السكك الحديد العراقية ٧٥ عاما من العطاء والتألق"، www.scr.gov.iq.

(١٥) وليد، غفوري السامرائي، سكك حديد العراق، ص ٨

(١٦) السكك العراقية بين الأمس واليوم، اعداد: المنشأة العامة للسكك الحديد العراقية، مطبعة السعدون، بغداد، ١٩٩٠، ص١٣.

(١٧) بحري، لؤي، سكة حديد بغداد دراسة في تطور ودبلوماسية قضية سكة حديد برلين – بغداد حتى عام ١٩١٤م، شركة الطبع والنشر الاهلية ، بغداد، ١٩٦٧، ص ٦٩-٧٢.

(١٨)عبد الفتاح إبراهيم، على طريق الهند، دار الرشيد للطباعة، بغداد، عام ١٩٣٥م، ص ١١٠ .

(19)Z.Y.Hershlag,IntroductiontothemodernEconomicHistoryoftheMiddleEast,E.J. Brill,Printedin Neterlands, 1962,p256.

(٢٠) السكك العراقية بين الأمس واليوم، ص١٣.

(٢١) حسين، علي ناصر ، تاريخ السكك الحديد في العراق ١٩١٤-١٩٤٥، البصرة ، ١٩٨٤، ص٢٥.

(٢٢) استناداً الى الدراسة الميدانية للموقع بتاريخ ٣٠ / ٤/ ٢٠٢٠

(٢٣) السكك العراقية بين الأمس واليوم ص١٢-١٣.

(٢٤) حسين، علي ناصر ، تاريخ السكك الحديد في العراق، ص٢٥؛ السكك العراقية بين الأمس واليوم، ص١٨.

(٢٥) **المجاز اول الدهليز:** هي المساحة المسقفة الفاصل مابين المدخل البناية واقسام البناية ، وقد امتازت المباني الرعاقية القديمة من العصر البابلي مروراً بالعصور الاسلامية وحتى يومنا هذا، رزق، عاصم، معجم مصطلحات العمارة والفنون الاسلامية، القاهرة، مكتبة مدبولي، ٢٠٠٠، ص٩٠٥.

(٢٦) استناداً الى الدراسة الميدانية للموقع بتاريخ ٣٠ / ٤/ ٢٠٢٠.

(٢٧) استناداً الى الدراسة الميدانية للموقع بتاريخ ٣٠ / ٤/ ٢٠٢٠.

(٢٧) الدواف ، يوسف ، إنشاء المباني والمواد البنائية ، ط ٣ ، بغداد ، ١٩٦٩ ، ص ٥٤ .

(٢٨) الأعظمي ، خالد خليل حمودي ، الزخارف الجدارية في آثار بغداد ، بغداد ، ١٩٨٠، ص ٩٨ .

(٢٩) بقاعين ، حنا ، "البيئة وسلوك بعض المواد الانشائية "، وقائع ندوة العمارة والبيئة ، مطبعة المجمع العلمي، ٢٠٠٣م ، ص٣٧ .

(٣٠) **النورة** : وهي مادة رابطة يجري تصنيعها من حرق صخور كربونات الكالسيوم لينتج عنها أوكسيد الكالسيوم وتخلط مع كربونات المغنيسيوم وأوكسيد الحديد بنسب قليلة لتكون نقية وبعد عملية الحرق يجري الحصول على النورة . جواد سلمان ، أنيس ، تركيب المباني(الجدران الحاملة وتفاصيلها المعمارية)، الشركة العراقية للطباعة الفنية المحدودة ، ط١، بغداد ، ١٩٨٧، ص ١٨٧، ١٩٢.

(٣١) دراجي، حميد محمد حسن. البيت العراقي في العصر العثماني :عناصره المعمارية والزخرفية، دار الشؤون الثقافية العامة، بغداد، ٢٠٠٨، ص ١٩٧ – ١٩٨؛ الحجية،عزيز جاسم،معالم بغدادية اختفت في البناء الحديث، التراث الشعبي، المركز الفولكلوري، وزارة الاعلام، العدد٦ ، بغداد، ص ١٣٥.

(٣٢) كاثلين أم ، لانكلي ، تصنيع العراق ، ترجمة : محمد حامد الطائي وخطاب صكار العاني ، مطبعة التضامن ، بغداد ، ١٩٦٣، ص ٦٦.

(٣٤) صف الطابوق ووضعه بشكل افقي؛ هلال، زينب عبد الله، أضواء على تفاصيل العمارة، دار الجواهري، بغداد، ٢٠١٣، ص٤١.

(٣٥) استناداً الى الدراسة الميدانية للموقع بتاريخ ٣٠ / ٤/ ٢٠٢٠.

(٣٥) كان دخول الروافد الحديدية (الشيلمان) في البناء مع المعماريين الانكليز بعد الحرب العالمية الاولى. خالد السلطاني ، دراسة في عمارة العراق مابين الحربين ، أفاق عربية ، العدد١٠ ، ١٩٨٠م ، ص ٦٢- ٨٥.

(٣٦) سليمة ، عبد الرسول ، المباني التراثية في بغداد، وزارة الثقافة والاعلام، المؤسسة العامة للآثار، بغداد، ٢٠١٣، ص ١٩ .

(٣٨) المعروف به الميل أو الاعوجاج والانحناء وقبل عطف القوس منعطف من طرفيها، معلوف، لويس، المنجد معجم مدرسي للغة العربية، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، ط١٢، سنة١٩٥١، ص٧٠٢.

(٣٩) استناداً الى الدراسة الميدانية للموقع بتاريخ ٣٠ / ٤/ ٢٠٢٠.

(٤٠) استناداً الى الدراسة الميدانية للموقع بتاريخ ٣٠ / ٤/ ٢٠٢٠.

(٤٠) الدواف ، يوسف ، انشاء المباني والمواد البنائية ، ص٢٠٥ – ٢٠٦.

(٤٢) **البيتونة:** غرفة تغطي السلم المؤدي الى الطابق الثاني من أي بناية تلق بباب اذا كان السطح مكشوف، وتترك بلا باب في الاغلب اذا كان الطابق الثاني يحتوي على غرف؛ هلال، زينب ، اضواء على تفاصيل العمارة، ص٢٢.

(٤٢) عبد الرسول , سليمة ، المباني التراثية , ص٥٥

(٤٣)عبد الجواد ، توفيق احمد ، تاريخ العمارة والفنون الإسلامية ، مكتبة الانجلو المصرية ، ١٩٧٠م ، ج٣، ص ١٩٣.

(٤٥) استناداً الى الدراسة الميدانية للموقع بتاريخ ٣٠ / ٤/ ٢٠٢٠.

(٤٦) أن الطاقات الصماء ، والمصمتة أو المبهمة أو الكاذبة أو الغائرة غير النافذة، وهي عنصر عمار ليس له وظيفة عمارية ويكون قوامه بارز عن سمت الجدار وله أشكال متعددة، رزق، محمد عاصم، معجم مصطلحات العمارة والفنون الإسلامية، مكتبة مدبولي، ط١، سنة٢٠٠٠، ص١٩١، الشهابي، قتيبة، زخارف العمارة الإسلامية في دمشق، منشورات وزارة الثقافة في الجمهورية العربية السورية–دمشق، سنة١٩٩٦، ص٢٢٠.

(٤٧) استناداً الى الدراسة الميدانية للموقع بتاريخ ٣٠ / ٤/ ٢٠٢٠.

(٤٨) **الستارة (التيغة):** تعني الستارة او الحاجز يفصل بين دار وآخر او سطح وآخر وتعني باللغو الفارسية القمة؛ هلال، زينب، اضواء على تفاصيل العمارة، ص٢٨؛ البرزكان، رفعت رؤوف، معجم الألفاظ الدخيلة في اللهجة العراقية الدارجة، بغداد، ٢٠٢٠، ص٥٢.

(٤٩) استناداً الى الدراسة الميدانية للموقع بتاريخ ٣٠ / ٤/ ٢٠٢٠.

(٥٠) استناداً الى الدراسة الميدانية للموقع بتاريخ ٣٠ / ٤/ ٢٠٢٠.

(٥١) قابه, جمعة أحمد موسوعة فن العمارة الاسلامية، دار الملتقى, بيروت، ٢٠٠٠، ص٣٣–٣٥.

(٥٢) استناداً الى الدراسة الميدانية للموقع بتاريخ ٣٠ / ٤/ ٢٠٢٠.

(53)Creswell,(K.A.C),Fortifications in Islam Before A.D.1250, proceedings of the British Academy , vol xxxvIII,London,1952 . p.91

(٥٤) سلمان عيسى، التحصينات الدفاعية في الاخيضر ، الجيش والسلاح ، تأليف نخبة من أساتذة التاريخ، دار الحرية للطباعة ، بغداد ، ١٩٨٨ ، ج٤ ، ص ١٥ – ١٦ .

(٥٥) استناداً الى الدراسة الميدانية للموقع بتاريخ ٣٠ / ٤/ ٢٠٢٠.

(٥٦) تعد السقاطة من العناصر الدفاعية المهمة في العمارة العربية الإسلامية ، وجدت اصلاً لحماية المداخل، وتعرّف بأنها شرفة تبرز عن وجه الجدار من الخارج ، وتحاط بالبناء وتحملها كوابيل او مساند بارزة ، تكون اشبه بصندوق كبير . وتزود بفتحات في ارضيتها وواجهتها تستخدم لرمي السهام والاحجار او صب السوائل الحارة والمنصهرة على رووس المهاجمين الذين يحاولون التسلل عن طريق المداخل،

Creswell , Ashort Account of Early Muslim Architecture . p.12 .

بريجز ، مارتن : ((فن العمارة)) تراث الاسلام ، اشراف السر توماس ارنولد ، تعريب وتعليق جرجيس فتح الله ، المطبعة العصرية ، الموصل ، ١٣٧٤هـ / ١٩٥٤م ، ج٢ ، ص ٥٠٠ – ٥٠١ .

(٥٧) استناداً الى الدراسة الميدانية للموقع بتاريخ ٣٠ / ٤/ ٢٠٢٠.