جمهورية العراق
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة سامراء
كلية التربية

مجلة سُرّ مَن رأى

للدراسات الإنسانية

مجلة علمية فصلية محكمة
تصدر عن كلية التربية في جامعة سامراء

المجلد السادس عشر / العدد الرابع والستون – السنة الخامسة عشرة
١٤٤١هـ/ أيلول ٢٠٢٠م

رقم الإيداع في دار الكتب والوثائق ببغداد ٢٣٤١ لسنة ٢٠١٩

ISSN 1813 - 6798

مجلة

سُرَّ مَن رأى

للدراسات الإنسانية

مجلة علمية فصلية محكمة

تصدر عن كلية التربية في جامعة سامراء

المجلد السادس عشر/ العدد الرابع والستون- السنة الخامسة عشرة /

١٤٤١هـ /

أيلول ٢٠٢٠ م

الرمز الدولي: ISSN 1813 – 6798

رقم الايداع في دار الكتب والوثائق ببغداد ٢٣٤١ لسنة ٢٠١٩

الهيئة الادارية

رئيس هيئة التحرير: أ.د.دلال هاشم كريم — قسم اللغة العربية

مدير التحرير: م. د. مراد احمد خلف — مسؤول الدراسات العليا

مدقق اللغة العربية: م. د. رعد سرحان ابراهيم — قسم اللغة العربية

مدقق اللغة الانكليزية: م. د. سيف حبيب حسن — قسم اللغة الانكليزية

مسؤول الشؤون الادارية والفنيـــة: السيد علي عبدالخالق عبدالله — كلية التربية

الشؤون المـاليـــة: السيدة سمارة يوسف محمود

الإخراج الطباعـــي: السيد علي عبدالخالق عبدالله

البريد الالكتروني: E-mail: journal.of.surmanraa@gmail.com

Cell phone: 009647731686636 – 009647905825190 -- 009647700888734 -- 009647800081044

أعضاء هيئة التحرير

أ.د. اسماعيل يوسف اسماعيل	كلية الآداب/ جامعة المنوفية / مصر
أ.د. ساجد مخلف حسن	كلية الآداب/ جامعة سامراء / العراق
أ.د. شفاء ذياب عبيد	كلية التربية / جامعة سامراء / العراق
أ.د. عمر محمد علي	كلية الآداب / جامعة حلوان / مصر
أ.د. كمال بن صحراوي	كلية العلوم الانسانية والعلوم الاجتماعية/ جامعة ابن خلدون/ الجزائر
أ.د. محمد صالح خليل	كلية التربية البدنية وعلوم الرياضة/ جامعة سامراء/ العراق
أ.م. ياسر محمد صالح	كلية التربية / جامعة سامراء/ العراق
أ.م.د. سعيد بن محمد القرني	كلية اللغة العربية / جامعة أم القرى/ المملكة العربية السعودية
أ.م.د. صباح حمود غفار	كلية التربية / جامعة سامراء / العراق
أ.م.د. ليلى خلف السبعان	كلية الآداب / جامعة الكويت/ الكويت
أ.م.د. جنان احمد عبدالعزيز	كلية التربية / جامعة سامراء / العراق

مجلة سر من رأى

ISSN : 1813-6798

مجلة للدراسات الانسانية محكمة متخصصة

تصدر عن كلية التربية / جامعة سامراء

تعليمات النشر في مجلة (سر من رأى)

ترحب مجلة (سر من رأى) العلمية المحكمة بإسهام الباحثين في القطر وسواه من الأقطار، فتخطو بهم ومعهم خطوات واثقة نحو مستقبل مشرق في نواحي الحياة، وفيما يأتي بعض ضوابط النشر فيها:

الأسس الفنية والتنظيمية

- تستقبل المجلة البحوث العلمية في مجالات العلوم الانسانية كافة.
- تقوّم هيئةُ التحرير البحوث علميًّا مع خبراء مشهود لهم بالكفاية العلمية في اختصاصهم الدقيق.
- ترفض المجلة نشر البحوث التي لا تطابق منهج البحث العلمي المعروف.
- يلزم الباحث بالأخذ بما يرد من ملحوظات حول بحثه، من خلال ما يحدده الخبراء المقوِّمون.
- أن لا يكون البحث مقدَّمًا إلى مجلة أخرى، ولم ينشر سابقًا، وعلى الباحث أن يتعهد خطيًّا بذلك.
- يشترط أن يقوِّم الباحث بحثه المقدم.
- يثبت على الصفحة الأولى ما يأتي: (عنوان البحث، واسم الباحث، ولقبه العلمي، ومكان عمله، وبريده الإلكتروني، ورقم هاتفه، وكلمات مفتاحيه باللغتين العربية والانكليزية)، وفي حالة وجود أكثر من باحث تذكر أسماؤهم وعناوينهم، لتسهيل عملية الاتصال بهم.
- يطبع موجزا للبحث في صفحة مستقلة، وباللغتين العربية والإنكليزية، على أن لا يزيد عن صفحة واحدة.
- يعتمد أسلوب البحث العلمي في كتابة هوامش البحث ومصادره، ويعتمد الباحث المنهج البحثي الخاص باختصاصه، وتذكر الكتب المستعملة في البحث على النحو الآتي: اسم الكتاب، واسم المؤلف، ورقم الطبعة، ومكان النشر، وجهة النشر، وسنة النشر، والجزء (إن وجد)، والصفحة. أما الدوريات فتكتب على النحو الآتي: اسم الدورية، وعددها، وتاريخ صدورها، وجهة الإصدار، والصفحة.
- لا يعد قبول النشر ملزما للمجلة بنشر البحث العلمي ضمن الاعداد إلا ما يليق بسمعتها الدولية.

الأسس الطباعية للبحث

- يطبع البحث على الآلة الحاسبة، وعلى ورق حجم (A4) وبوجه واحد.
- لا يتجاوز عدد صفحاته (٢٠) صفحة بما فيها: البيانات، والخرائط، والمصورات، وإذا زاد البحث على ذلك يتحمل الباحث دفع مبلغ (٢٠٠٠) دينار عن كل صفحة إضافية، على أن تقدم النسخ الأصلية الخاصة بالأشكال والخرائط على ورق (تريست)، وبواسطة برنامج (Microsoft Word).
- بعد الأخذ بملحوظات المقوّمين يرفق قرص (CD) مع البحث المصحح.
- تكون الطباعة بحرف (Simplified Arabic)، وبحجم (١٤).
- تكتب الهوامش في آخر البحث بنفس خط المتن، وبحجم (١٢)، على أن تذكر معلومات المصدر كاملة عند وروده أول مرة، لتغني عن كتابة قائمة للمصادر.
- يقسم البحث على مقدمة وعناوين مناسبة تدل عليه، لتغني عن قائمة المحتويات.
- لا تلزم المجلة بإعادة البحث إلى صاحبه، إذا اعترض على نشره الخبراء، ويُكتفى بالاعتذار.
- منهج البحث العلمي والتوثيق من سمات المجلة المحكمة.
- يدفع إلى المجلة مبلغ (٨٠٠٠٠) ثمانين ألف دينار بدل نشر، بالنسبة إلى الباحثين داخل العراق.
- يمنح الباحث نسخة مستلة من بحثه بعد نشره.
- تعنون المراسلات باسم (رئيس التحرير) او مدير التحرير.
- إذا كان البحث يحتوي على آيات قرآنية، يكون نمط الآيات وفق برنامج مصحف المدينة ولا يتم نشر البحث خلاف ذلك.

جمهورية العراق . سامراء . كلية التربية . ص ب ١٦٥

رئيس التحرير: أ.د. دلال هاشم كريم

البريد الالكتروني للمجلة

E-mail: journal.of.surmanraa@gmail.com

Cell phone: 009647731686636 – 009647905825190 -- 009647700888734 -- 009647800081044

الاشتراك في المجلة

تدفع المؤسسات الحكومية والجامعات ومراكز البحث بدل اشتراك قدره (٢٥٠٠٠) دينار داخل القطر للعدد الواحد وتخاطب سكرتارية المجلة على العنوان المدرج في أدناه لغرض الاشتراك أو التبادل.

المراسلات

أ.د. دلال هاشم كريم

رئيس هيئة تحرير مجلة سر من رأى

جمهورية العراق/ سامراء

ص.ب/١٦٥

البريد الإلكتروني للمجلة

E-mail: journal.of.surmanraa@gmail.com

Cell phone: 009647731686636 – 009647905825190 - 009647700888734 - 009647800081044

ISSN : 1813-6798

مجلة للدراسات الانسانية محكمة متخصصة

تصدر عن كلية التربية / جامعة سامراء

بسم الله الرحمن الرحيم

من دون أدنى شك أو مبالغة يمكن لنا أن نثبت جدارتنا في إدارة مجلة سر من رأى على الرغم من الظروف الراهنة المتمثلة بجائحة كورونا، فلا نتوانى في إكمال العمل على أتم وجه سواء أكان العمل إلكترونيا أو يتطلب حضورنا المستمر ، وذلك لإستحصال أفضل النتائج المرضية والمناسبة لمكانة جامعة سامراء – كلية التربية، إذ إن اسم المجلة يحكمنا أن لا نقبل إلا بالمستوى العلمي الرصين الذي يجلب لنا السمعة الطيبة لذا إرتأينا أن نزيد من أعداد البحوث المنشورة حتى وإن تطلب هذا الأمر منا أن يكون العدد المنشور للمجلة متمثلاً بجزءين فضلاً عما نقوم به من إضفاء الصبغة العلمية على طابع المجلة من خلال الالتزام الكامل بشروط النشر العلمية التي تجعل مجلتنا مثالاً يحتذى به لبعض المجلات التي لا تتوانى عن الاتصال بنا لمعرفة الكيفية التي أوصلت المجلة لمكانتها العلمية وقيمتها المعرفية والحمدلله على توفيقه وتيسيره لنا الأمور .

ISSN : 1813-6798

أ.د. جلال هاشم كريم

رئيس التحرير

Code No.	المحتويات	الصفحة
	محور الشريعة	
٦٤٥	أسس التنمية الاقتصادية والاجتماعية الإسلامية وتأثيرها على المجتمع م. د. أحمد وسام الدين قوام الكليدار	٣٠-٣
٧٤٧	آيات القراءة في القرآن الكريم (دراسة موضوعية) أ.م.د. علي عبدالله أحمد الراوي	٥٨-٣١
٦٦٧	التأصيل الكلامي العلمي في تنزيه الذات الإلهية تأسيس التقديس أنموذجا (نماذج مختارة) أ.م.د. فراس مدالله مجيد	١٠٦-٥٩
٦١٣	تطبيق المنهج الأصولي المقاصدي في قول النبي ﷺ: ((يا معشر الشباب من استطاع منكم الباءةَ فليتزوج؛ فإنّه أغضُّ للبصر، وأحصنُ للفرج، ومن لم يستطع فعليه بالصوم فإنَّه له وجاءٌ)) د. محمد علي مرعي	١٣٤-١٠٧
٥٧٨	توقيعات الخلفاء والأمراء والقضاة -دراسة فقهية- أ.م.د. عيسى أحمد محل الفلاحي أ.م.د. ايناس عبد الرزاق علي	١٨٤-١٣٥
٥٤٤	جهود العلامة الشيخ عبد الله بن بيه في الفكر الإسلامي دراسة تحليلية لمفهوم "الصلح" د.محمد علي إسلم الطالب أعبيدي	٢٠٨-١٨٥
٦٤٤	الرواة الذين ضعفهم الإمام العقيلي في كتابه الضعفاء ووثقهم الإمام الذهبي في كتابه المغني - دراسة نقدية- أ.م.د سعدون محمد محمود	٢٤٢-٢٠٩
٤٥٦	قُرَّةُ العَينِ في حَدِيثِ "استَمتِعُوا مِن هذا البَيتِ فقد هُدِمَ مَرَّتَينِ" تأليف الشيخ محمد علي بن علَّان الصِّدِّيقيُّ الشافعيُّ (ت: ١٠٥٧هـ) -دراسة وتحقيق- م. د. محمد علي مطر	٢٨٢-٢٤٣

مجلة سر من رأى
ISSN 1813-6729
مجلة للدراسات الانسانية محكمة متخصصة
تصدر عن كلية التربية / جامعة سامراء

٦٦١	معالم من الوحدة الإنسانية (دراسة قرآنية) م. د. محمود ناصر زوراو	٣٠٦-٢٨٣
	محور اللغة العربية	
٥٣٤	أثر القران في الشعر الكردي الشاعر محوي انموذجًا م.م. وسام سعود حسين م.م. سيروان جبار خضر	٣٣٢-٣٠٩
٢٠٢	الإلزام والالتزام الديني في الشعر العربي القديم العصر العباسي الأول اختيارًا الباحث قيس علاوي خلف أ.د. كمال عبدالفتاح السامرائي	٣٥٦-٣٣٣
٥٣٠	الرؤيا الشعرية في ديوان فضاء العصي الخمس للشاعر كرم الأعرجي م. م. غسان عزيز رشيد مصطفى الطائي	٣٨٠-٣٥٧
٦٢٩	السرد بوصفه تشكيلًا استعاريًا صوريًا - الجيل الشعري الستيني العراقي أنموذجًا- أ.د. دلال هاشم كريم م.م. إبراهيم خزعل خليفة	٤١٢-٣٨١
٦٤٧	سيميولوجيا العتبات النصية في ديوان الفراشة لـ (بروين حبيب) د. علي هادي حسن حسين	٤٣٨-٤١٣
١٧١	الْعُدُولُ عَنِ الْعَلَامَةِ الْإِعْرَابِيَّةِ فِي جَزْمِ الْمُضَارِعِ الْمُعْتَلّ الآخِر د. سَعِيدُ بْنُ مُحَمَّدٍ آلِ يَزِيدَ	٤٩٤-٤٣٩
٧١١	فاعلية المكان في أدب الرحلات ، الحلم البوليفاري أنموذجاً أ.م.د. أحمد حسين علي الظفيري	٥٢٨-٤٩٥
٥٧٣	قَصَصُ سُوْرَةِ الكَهْفِ -دراسة صوتيَّة تحليليَّة- أ.م.د مهنَّد أحمد حسن حمَّادي	٥٤٨-٥٢٩
٦٢٣	مستوى الترتيب الزمني في شعر أبي القاسم الشابي الباحث. علي عبد الرزاق أحمد صالح أ.م.د. أحمد عزاوي محمد	٥٧٢-٥٤٩

ISSN 1813-6798
مجلة للدراسات الانسانية محكمة متخصصة
تصدر عن كلية التربية / جامعة سامراء

محور التاريخ والجغرافيا		
٥٥١	أثر الثورة الصناعية في تطور طرق المواصلات ووسائط النقل في بريطانيا خلال القرن التاسع عشر (دراسة تاريخية) أ. م. د. حارث عبدالرحمن التكريتي	٦١٤-٥٧٥
٤٨٨	أثر وفيات الأطفال في الأعمار المبكرة والإنفاق الحكومي على تباين متوسط العمر المتوقع للسكان في محافظة صلاح الدين للمدة (٢٠١٠—٢٠١٧) م.د عادل طه شلال	٦٣٨-٦١٥
٦٨٩	الاضطهاد الديني لمسلمي الروهينغا في دولة ماينمار دراسة في الجغرافية السياسية م. د. سعاد عبدالله محمد أ.م.د فيان احمد محمد لاوند	٦٦٦-٦٣٩
٤٩٩	الآلهة في خطاب السلطة للملوك الأخمينيين – دراسة تحليلية م.د. جاسم عباس محسن	٦٩٢-٦٦٧
٥٥٦	آلية تصميم الخريطة الجيومورفولوجية الرقمية وتعميمها طية كوسرت المحدبة (دراسة حالة) م. محمد نجم خلف الجبوري م. نجم عبدالله كامل الكراعي	٧٢٦-٦٩٣
٤١٩	بناء الأنموذج الرياضي للطلب على النقل باعتماد القطاعات الافتراضية (مدينة تكريت) الباحث: عادل جاسم محمد الخزرجي أ.م.د. ندى محمد عبد الحياني	٧٦٦-٧٢٧
٦٧٨	التحولات الاجتماعية في ليبيا في العهد الملكي ١٩٥١-١٩٦٩م أ. م. د. نهاية محمد صالح	٧٩٢-٧٦٧
٦٦٩	التطورات السياسية والاقتصادية في المغرب ١٩٩١-١٩٩٩م م. م. آمال جسام حميد	٨٢٦-٧٩٣
٦٠٩	تعدد النخب وتجددها في ضوء تطور النظرية النخبوية التاريخي والفكري أ.م.د. مصعب يوسف محلا	٨٤٤-٨٢٧

٦٤٢	توجهات حكومة حزب العدالة والتنمية تجاه قضايا السياسة الخارجية التركية ٢٠٠٢ – ٢٠٠٧ (دراسة تاريخية) أ.م.د. سعد عبدالعزيز مسلط	٨٤٥-٨٧٤
٦٣٣	جماعة فتح الله غولين وتأثيراتها في العلاقات التركية – الأمريكية م.د.أفراح ناثر جاسم	٨٧٥-٩٠٨
٦٦٥	الدور الثقافي والاجتماعي للأوقاف في المغرب الأوسط خلال العهد الزياني (٦٩٨-٨٤٥هـ/ ١٢٩٩-١٤٤٢م) أ.م.د. ريم محمود راشد	٩٠٩-٩٣٦
٦٢١	ردود أفعال الصحافة العراقية على أوامر إنذارها وقرارات تعطيلها ١٩٢٩ – ١٩٣٦م م.د. علي محفوظ الخفاف	٩٣٧-٩٦٨
٣٦٦	رشيد الصالحي وانجازاته في التراث العلمي في الرياضيات أ.د رياض سعيد لطيف	٩٦٩-٩٩٦
٦٦٦	رؤية جغرافيّــة لمشكلات المـــدن (مدينة الموصل ،حالة دراسية) د. نشوان محمود جاسم الزيدي	٩٩٧-١٠١٨
٦٧٩	العلاقات العُمانية – البريطانية في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر أ .م .د علي حمزة عباس	١٠١٩-١٠٥٤
٦١٧	محطات في السياسة الداخلية في عهد النبي محمد (ﷺ) م. م. وهبية عبد الرزاق عبد القهار	١٠٥٥-١٠٨٢
٦٣٢	النشاط السياسي للحركة الصهيونية في بريطانيا ١٨٩٧-١٩١٧ م م.م سحر علي شريف	١٠٨٣-١١١٨
	محور العلوم التربوية	
٦٤٦	اثر استخدام استراتيجية الشكل (vee) في تنمية المفاهيم العقدية والدافع المعرفي لدى طالبات كلية التربية للبنات أ.م.د ندى لقمان محمد امين الحبار	١١٢١-١١٧٦

مجلة سر من رأى
مجلة دراسات الانسانية محكمة متخصصة
تصدر عن كلية التربية / جامعة سامراء

٦٠٧	أثر استراتيجية .S.N.I.P.S P في تحصيل طلاب الصف الرابع الأدبي في مادة التاريخ م . مراد أحمد خلف أ.د. نضال مزاحم رشيد	١٢١٠-١١٧٧
٦٣١	أثر استراتيجية خلايا التعلم في تحصيل تلاميذ التربية الخاصة وتنمية بعض المهارات الاجتماعية م. هيفاء عبد الرحمن إبراهيم	١٢٤٦-١٢١١
٥٠٩	أسلوب ترتيب الوقت وعلاقته بالتأخر الدراسي عند طلبة التعليم الديني والدراسات الإسلامية (مدرسة المعتصم الإسلامية انموذجاً) أ.م.د. عدنان طلفاح محمد د. عبدالله احمد إبراهيم	١٢٨٤-١٢٤٧
٥٩٩	دور اتجاهات المتلقين في انتقاء القنوات التلفزيونية الإخبارية للحصول على المعلومات عن النزاع في اليمن – دراسة تحليلية على وفق نظرية التماس المعلومات – أ.م.د يوسف حسن محمود	١٣٢٠-١٢٨٥
٥٥٠	واقع استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصال في جامعة بغداد من وجهة نظر الطلبة ا.م.د. نجية إبراهيم محمد الدليمي	١٣٦٢-١٣٢١

محور اللغة الانكليزية

Code No.	*Content*	*Page*
514	Paragoge in English and Arabic Assistant Instructor. Sua'ad Abd Al-Rahman Eltaif	1365-1382
698	STRUCTURE AND FUNCTIONAL ROLE OF PHRASE-OLOGISTS IN RUSSIAN AND ARABIC LANGUAGES Dr. Kassim H. Najim	1383-1404
520	The Impact of Discursive Segmentation as a Strategy in Teaching Legal Translation from English into Arabic: A Case Study Lecturer. Mahmood Ibrahim Hamdan Assistant Lecturer. Gailan Mahmoud Hussein	1405-1430
603	The Chronological Development of The Modern Financial Terminology (Financialization) From Arabic into English Lecturer.Ghada Saad Aldin M. Salih Aldabbagh Assistant Prof. Nameer Amir Alsaegh	1431-1464

498	Using Tape Material as a Mean to Help Students at Intermediate Schools Who Face Dyslexia to Improve Reading Skill Instructor.Alaa Ali Hasan Dr.DuniaTahirHameed	1465-1498

مجلة سر من رأى
ISSN : 1813-6798
مجلة للدراسات الانسانية محكمة متخصصة
تصدر عن كلية التربية / جامعة سامراء

أثر الثورة الصناعية في تطور طرق المواصلات ووسائط النقل في بريطانيا خلال القرن التاسع عشر
(دراسة تاريخية)

.....

أ. م. د. حارث عبدالرحمن التكريتي
جامعة تكريت – كلية التربية للعلوم الإنسانية – قسم التاريخ

الملخص

عانى المواطن البريطاني لقرون من الزمن في عملية تنقله من مكان إلى آخر، كما عانى التاجر والفلاح في نقل بضائعهم من وإلى مصادر الانتاج والتسويق، ولم تهتم الحكومات التي سبقت قيام الثورة الصناعية بذلك الملف ولم تعر له أي أهمية، واستمرت على ذلك الحال حتى قيام الثورة الصناعية التي غيرت الكثير من تلك المفاهيم .

وضح البحث العديد من المحاور الأساسية كان منها: واقع طرق المواصلات ووسائط النقل قبل وبعد الثورة الصناعية وفيه تم توضيح العديد من المسائل ذات الصلة بواقع تلك الطرق وكيف عانت من الإهمال والتسويف الحكومي، ومن ثم كيف أدت الثورة الصناعية دوراً بارزاً في توجيه أنظار الحكومة والمجتمع لإعادة تأهيل تلك الطرق وتطورها . أما فيما يتعلق بباقي المحاور فقد حاولت الإجابة على عدد كبير من الأسئلة التي تهم كل نوع من تلك الطرق ويأتي في مقدمتها الطرق البرية وهي الطرق التقليدية القديمة، ثم الطرق النهرية والبحرية وأهم الوسائط التي استخدمت فيها، فضلاً عن السكك الحديدية ودورها في نقل المجتمع إلى مرحلة وأسلوب جديد في عملية النقل البشري ونقل البضائع، فضلاً عن دورها في توفير وسائط نقل رخيصة، وأخيراً مترو أنفاق لندن والذي يعد ابتكار بريطاني غير مسار عالم المواصلات على مستوى بريطانيا والعالم أجمع، اذ لم يعهد المواطن في أي مكان من العالم طريقة لنقله تتم تحت الأرض كما فعل مترو الأنفاق في لندن وباقي المناطق الأخرى .

توصل البحث إلى مجموعة نقاط أهمها:

١- أدت الثورة الصناعية إلى انقلابات داخل طرق المواصلات ووسائط النقل، فقد بدأ عصر جديد من الاهتمام والمتابعة لذلك الملف .

٢- مرت تلك العملية بمراحل زمنية احتاجت لسنوات طوال من الزمن حتى تتكامل بصورة يمكنها خدمة المواطن .

٣- حققت تلك المسألة نجاحات كبيرة داخل بريطانيا وكان لها صدى واسع في عموم العالم عكست حالة التقدم التي عاشتها البلاد لاسيما مع ابتكار طرق جديدة لم تكن معروفة سابقاً .

الكلمات المفتاحية : (طرق، وسائط، انفاق، سكك، سفن، عربة)

The Effect of Industrial Revolution In Developing The Transportation Routes And Means of Transport In Britain During Nineteenth Century

(A historical study)

Asst. pro. Harith A. AL-Tikrity (ph.D)

University of Tikrit – College of Education for Humanities

Department of History

Abstract

The British citizen suffered from his mobility process for a long time. Thus , the merchant and farmer suffered from transport of goods from and to sources of production and marketing . The governments that preceded the emergence of industrial revolution did not pay attention to the transportation routes and means of transport topic . So, it still passive till the emergence of industrial revolution which changed many things .

This research discusses many basic issues: The state of transport routes and means of transport before and after the industrial revolution It clarifies many issues of those neglected routes and the role of industrial revolution that renewed those routes . It answered many questions that have interest of those routes , especially the land routes . These routes are old and traditional . It also presents the sea and river routes . It explains the great role of railways in

changing the society towards the progress . Finally , this research presents the subways which are very important invention .This invention changed the world of transportation in Britain and the whole word . This invention is unique according to British citizen and the whole world .

The Conclusions:

1- The industrial revolution led to many coups inside the transportation routes and means of transport . So , a new era of interest emerged as a result of that issue .
2- The development process passed several stages for a long time to be complete and can serve the citizen .
3- That issue achieved great success in Britain in which its effect covered all the world . It shows the progress of the country , especially the invention of new and unknown routes .

Keywords: routes , means , tunnels, railways , ships , vehicle

المقدمة:

يشمل التاريخ الاقتصادي في صفحاته العديد من المفاهيم الأساسية التي يتكون منها، وتعد طرق المواصلات ووسائط النقل ركن رئيس من ذلك التاريخ، وعلى الرغم من قلة التوجهات في كتابه مثل هكذا مواضيع إلا أن الضرورة التاريخية تدعو للولوج والتعرف على حيثيات ذلك المفصل المهم وإيضاح بعض المفاهيم الرئيسة من خلال استعراض تاريخي شامل يوضح ويثبت أن لذلك القطاع أثره الواضح في حياة المواطن والدولة .

ان لإختيار موضوع ((**أثر الثورة الصناعية في تطور طرق المواصلات ووسائط النقل في بريطانيا خلال القرن التاسع عشر دراسة تاريخية**)) أهمية كبيرة جداً للإجابة على عدد من الاسئلة مازالت بحاجة إلى أجوبة واضحة، بينها: هل أهملت الحكومات البريطانية ذلك الملف طوال المدة التي سبقت قيام الثورة الصناعية ؟ وهل كان للثورة أثر حقيقي في تطور ذلك الملف ؟ وما هو دور المواطن ودور العبادة ؟ وهل فعلاً كانت الحكومات المتعاقبة التي اهتمت بذلك الملف بعد الثورة الصناعية جادة لخدمة المواطن أم لخدمة مصالحها ؟ كيف كانت عملية التطور سريعة أم متوازنة؟ هل كانت بريطانيا سباقة في ابتكار طرق ووسائط جديدة ؟

في الحقيقة إن دراسة هكذا موضوعات تتطلب الاطلاع على مصادر مختصة بالتاريخ الاقتصادي ومتعمقة بقطاع محدد منه وهو طرق المواصلات، لفهم واقع ذلك الملف ومدى تواجده في حياة المواطن، لاسيما وأن العديد من تلك الطرق كانت تعود بتاريخها إلى عهد الإمبراطورية الرومانية القديمة، وهذا دليل على أن دراسة تلك المسألة ليس بالأمر اليسير ومن الصعوبة الإجابة على عدد كبير من الأسئلة التي تدور في فكر كل باحث .

تم تقسيم الموضوع على مجموعة محاور: اختص الأول منها بدراسة أحوال تلك الطرق والوسائط قبل وبعد الثورة الصناعية، وكان الغرض منه توضيح مدى الفارق الكبير في الاهتمام بذلك الملف إبان ذلك القرن، فضلاً عن ذلك ليكون مدخلاً لتوضيح باقي محاور البحث .

ناقش المحور الثاني الطريق الأول والتقليدي في عالم المواصلات وهو الطرق البرية وفيها تم التقسيم على نوعين منها برية انتشرت في المدن والطرق العامة الرابطة لمسافات طويلة وأخرى طرق برية – زراعية احتاجها الفلاح لنقل إنتاجه الزراعي والحيواني .

وضح المحور الثالث الطرق النهرية والبحرية مع الإشارة إلى الوسائط التي استخدمت فيها وتم الاهتمام بأثر المخترعات العلمية على تطور تلك الوسائط وطرق المواصلات فضلاً عن الزيادة الكبيرة في نوع المحرك وكمية البضاعة وطول المسافة التي حققتها تلك الوسائط .

ناقش المحور الرابع أهمية سكك الحديد مشيراً إلى تاريخ ظهوره وتطوره في بريطانيا وأهم الطرق التي شيدت مع الإشارة إلى قيمة الأرباح التي جنتها الشركات المنفذة، ومدى استفادة المواطن البسيط من تلك الطرق الجديدة وكيف اقتحمت المناطق المزدحمة وخففت كثيراً من مساوئ الطرق القديمة .

اهتم المحور الخامس والأخير بواسطة عصرية جديدة ظهرت واستخدمت لأول مرة في لندن وهي مترو الأنفاق، وفي هذا المحور بين الباحث الأصول التاريخية لتلك الواسطة وتوضيح التجارب التي أقيمت من أجل تطويرها والإشارة إلى دور البرلمان في مناقشة ذلك الملف، فضلاً عن توضيح لأبرز الطرق التي نفذت والإشارة إلى طبيعة الشركات التي وقع على كاهلها إظهار تلك الواسطة كبديل عن الطرق التقليدية .

أولاً: نظرة تاريخية عن طرق المواصلات ووسائط النقل قبل وبعد قيام الثورة الصناعية:

عانى المواطن البريطاني كثيراً من مساوئ الطرق وصعوبة التنقل فيها، كما عانى من قلة وصعوبة الحصول على وسائط يسيرة لنقله من مكان إلى اخر، لذلك وفي أحيان عدة استعان بقدراته الشخصية من دون الاعتماد على الأجهزة الحكومية في تحقيق مبتغاه، ومن الجدير بالذكر كانت أبرز الوسائط المستخدمة حينذاك الحيوانات وخصصت للطرق البرية، أما الطرق النهرية فقد استخدمت القوارب ذات المجذاف اليدوي[١].

وفي حقيقة الأمر كان التجار أكثر من غيرهم حاجة لتلك الطرق لنقل بضائعهم، وكثيراً ما سعوا إلى سلك أقصرها مسافة وأقلها كلفة، وبصورة عامة وجدت في البلاد طريقين رئيسين الأول بري والثاني نهري ولكل واحد منهما سلبيات عديدة، وفيما يتعلق بالأول فقد عانى المواطن بصورة عامة والتجار بصورة خاصة من تردي الخدمات وانعدامها في بعض الأماكن فضلاً عن وجود التخسفات والانهيارات التي شهدتها تلك الطرق فضلاً عن حالات الغرق والاندثار خلال فصل الشتاء، فضلاً عن انتشار اللصوص وانعدام الأمن فيها[٢].

كان لتلك الأسباب دور في البحث عن بدائل أو احتياطات اتخذها المواطن في سفره تجنباً للمعوقات التي قد تواجهه في طريقه، فبدل من وجود خيل واحد لجر العربة استخدم أربعة إلى ست خيول في جر العربة الواحدة، فضلاً عن اللجوء إلى نظام الساعات، أي بمعنى اخر التوقف بعد السير لوقت معين ومنح استراحة لخيوله، يضاف إلى ذلك الالتزام بالتعليمات التي تصدرها كل منطقة يمر من خلالها ومنها ما يعيق سيره في الليل لاسيما النائية منها، لذلك كانت الأسفار بين المدن الداخلية تحتاج لأيام للوصول الى وجهتها [٣].

لم يكن النقل بين القرى أفضل حالاً من المدن فقد عانت الطرق الزراعية هي الأخرى من المشاكل ذاتها بل زادت عليها لاسيما في مسألة انتشار اللصوص إذ ساهم وجود المساحات الزراعية الشاسعة إلى انتشارهم وكثرتهم بحالات فاقت المدن، وبهذا الصدد لابد من توضيح مسألة هامة إذ أن تلك الطرق استمرت من دون تجديد منذ

أيام العصر الروماني باستثناء بعض المحاولات الخجولة إبان العصور الوسطى، لذلك وقع عبء اصلاحها على كاهل واردات الكنائس ودور العبادة الأخرى التي أخذت على عاتقها تلك المهمة بدافع ديني[٤].

يبدو مما تقدم أن تراجع الخدمات الواجب توفرها من قبل المؤسسات الحكومية الى تدخل المؤسسة الدينية وتحديد جزء من وارداتها وتسخيرها لإصلاح أبرز الطرق الرئيسة مساعدة منها لديمومة حياة المواطن .

كان أمام الشعب إيجاد بدائل تعينهم في تلك السنوات على ما هم عليه لذلك التجأوا إلى استخدام الطرق النهرية لرخصها وسهولة استخدامها، تحديداً من قبل تجار البضائع الثقيلة، [٥]إلاّ إنها لم تكن بالجدارة ذاتها للطرق البرية ولاسيما في نقل البضائع التي تتأثر بالمياه والرطوبة، وفي حقيقة الأمر كان التوجه إلى تلك الطرق بحاجة إلى توفر نقطتين: الأولى أن تكون المدينة ساحلية والثانية أن تكون ضمن مدى أحد الأنهار الصالحة للملاحة[٦].

أنبرت في تلك المدة شركات صغيرة تنتمي للقطاع الخاص أخذت على عاتقها إصلاح الطرق وربطها مقابل فرض ضريبة على كل وسائط النقل التي تمر فيها، إلا أن عزوف المواطنين والتجار عن استخدامها حدد عملها وانحسر دورها وصولاً إلى عام ١٧٥٩م عهد حكومة دوق نيوكاسل[٧] **"Duke of Newcastle"** عندما شرع البرلمان قانوناً جديداً تم بموجبه فتح أول قناة في البلاد بمسافة سبعة أميال تمت في مانشستر **"Manchester"**[٨].

كان هذا الإنجاز أول بادرة إيجابية للثورة الصناعية فقد أحدثت تغيرات جذرية في الحياة الاقتصادية والاجتماعية للبلاد، نقلت بموجبها حياة المواطن إلى مرحلة جديدة من التفكير والبحث عن وسائل تحقق احتياجات المرحلة التي عاشها في تلك الآونة، وفي مقدمتها طرق المواصلات ووسائط النقل لأهميتها في التطور والتوسعة، وبالفعل كان للحكومة والقطاع الخاص أثره بهذا الجانب [٩].

أدى التقدم الصناعي والتوسع التجاري الى اعادة النظر بتلك المسألة وذلك من خلال اتخاذ اجراءات لإصلاح الطرق وتوسيعها بأقصى سرعة ممكنة فقد اتخذت خلال أربع عشر عاماً (١٧٦٠-١٧٧٤) أكثر من

أربعمائة قرار اختص بإصلاح الطرق في عموم البلاد فضلاً عن استعانتها بأمهر المهندسين وتوفير كل مستلزمات نجاحهم [١٠].

وأسهمت عوامل أخرى تزامنت مع قيام الثورة الصناعية للاهتمام بذلك القطاع، ومنها التوسع التجاري وزيادة حركة الهجرة من الريف إلى المدينة مع اكتشاف مناجم حديد جديدة في البلاد، كل تلك الأسباب دعت إلى ضرورة اتقان طرق المواصلات وتوفير وسائط النقل لكل ما تحتاجه عملية التطور وحاجات المجتمع الجديدة [١١].

وأسهمت تلك التطورات لتوجه القطاعين الحكومي والخاص للاهتمام بذلك الملف والعناية به اكثر من أي زمن مضى، فقد ظهر للعيان التقدم الواضح من خلال استخدام قضبان حديدية مع عربات سحبت بعدد من الخيول، ثم تطورت الفكرة الى استخدام قوة البخار وغيرها من متطلبات ذلك العصر[١٢].

إن الحاجة إلى المواد الخام من مصادر متعددة والبحث عن أسواق جديدة لتصريفها دفع بعجلة التقدم كثيراً، وفي حقيقة الأمر كانت العلاقة متبادلة بين الطرفين ؛ فلا يمكن تصور نجاح الثورة الصناعية وانتشارها في حالة عدم توفر طرق المواصلات ووسائط النقل، وفي الوقت ذاته لا يمكن نجاح وانتشار طرق المواصلات لولا ظهور الثورة الصناعية إذ أدت الأخيرة إلى تغيرات كبيرة قادت للاهتمام بذلك الملف الخدمي وتطوره الى مراحل متقدمة لا يمكن حدوثها في حالة عدم قيامها[١٣].

أدركت الحكومة أن مسألة الاهتمام بالطرق والمواصلات سيدر عليها مزيد من الأرباح وسيغطي الكثير من النفقات، فضلاً عن النتائج الإيجابية في عملية التجارة فكلما زادت من ربط مدنها واحدة بالأخرى سواء بالطرق البرية أو النهرية سيؤدي إلى زيادة في التصنيع وسرعة في التصدير، واشارت معظم الحقائق إلى أن المفكرين والمخترعين منذ أواخر القرن الثامن عشر بدأوا يهتمون اهتماماً بالغاً بمعالجة مشكلة النقل فظهرت الآلات جديدة، كان منها المحركات وانواع متعددة من الاطارات، أحدثت انقلاباً عظيماً في وسائط النقل وطرق المواصلات[١٤].

اشتهرت انكلترا بوجود ثلاث صناعات أساسية فيها عزى الكثير من المؤرخين تطور وسائط النقل إليها وهي، صناعة النسيج والفحم والحديد، إذ كان للحاجة الماسة لتجار تلك الصناعات للبحث عن وسائط جديدة

تمتاز بالسرعة والأمان والأقدر على تحمل نقل بضائعهم بأرخص الأثمان وأقصر الأوقات، وعلى هذا الأساس كان بحثهم في تزايد مستمر لتحقيق غايتهم التجارية[١٥].

كل ما تقدم كان بفعل الثورة الصناعية وما أدته من دور في إحياء ذلك القطاع المهم في حياة المواطن بصورة عامة ولاسيما التجار منهم، وما أن انتهى القرن الثامن عشر حتى شوهدت ملاحظات واضحة على تطور طرق المواصلات ووسائط النقل وبدأ الاهتمام بالطرق كل حسب مسلكه منها برية (داخل المدن والقرى) وأخرى مائية (نهرية وبحرية) فضلاً عن ظهور سكك الحديد وغيرها من الطرق والوسائط [١٦] .

يبدو من خلال ما تقدم أن للثورة الصناعية أثراً بالغ الأهمية في إعادة الطرق القديمة بمختلف صنوفها للعمل من جديد وإضافة أخرى جديدة تطلبها الواقع الصناعي سواء للقطاع الخاص الذي امتلكه مجموعة أشخاص أو القطاع العام الذي تبته الدولة وحاولت استغلاله لصالحها في الميدان التجاري والسياسي .

ثانياً: الطرق البرية ووسائطها:

تعد الطرق البرية إحدى أهم مقومات الحياة الاقتصادية لما لها من أثر واضح في سير عجلة الحياة وتطورها، وفي حقيقة الأمر كان للثورة الصناعية وما أدته من انقلاب في الحياة الاقتصادية أثراً بالغ الأهمية في تطور تلك الطرق وتحسينها، فبدا واضحاً للعيان التحسن الكبير الذي طرأ عليها منذ أواخر القرن الثامن عشر، لاسيما بعد تكليف أمهر مهندسين في البلاد وهما توماس تيلفورد[١٧]، **"Thomas Telford"** وجون لودون مكدام[١٨]، **"John Loudon McAdam"** لإتمام تلك المهمة[١٩].

كان لتلك الالتفاتة نجاحها الباهر في تقدم ذلك الملف بعد نجاح المهندسين من تحقيق إضافات نوعية لها من خلال استخدام طريقة جديدة تمثلت بتغطية سطح الطرق بطبقة من الصخور مزجت بالقار، ثم العمل على تمهيدها تمهيداً تاماً حتى يستوي سطحها ويسهل صرف المياه عنها، وبذا أصبحت الطرق متينة وقادرة على تحمل كثرة المرور عليها، وكان لهذا التقدم أثره في التخلص من كثرة التخسفات وصعوبة تصريف المياه التي كانت تعيق حركة السير، فكانت النتائج إيجابية وواضحة في عموم البلاد فلم يأت منتصف القرن التاسع عشر حتى تم ربط المدن الرئيسة بشبكة من الطرق فيما بينها [٢٠].

كان نجاح تلك العملية لا يعني للحكومة التقيد بفكرة واحدة من دون سواها، فقد تعددت طرق المعالجة وفق رؤية كل مهندس إذ كان توماس تليفورد مؤمناً بطريقة الرومان والفرنسيين في هذا الجانب وتمثلت فكرتهم بفرش الطرق بصخور كبيرة الحجم مغلفة بالقار كطبقة أولية ثم تليها أخرى تتألف من الحصى الناعم ليظهر للعيان طريق اكثر تماسكاً من غيره [٢١].

ظهرت طرق أخرى في هذا الجانب ومنها للمهندس جون مكدام الذي قدم مسألة تصريف المياه على غيرها من المسائل ذات الصلة ومنحها الأولوية ثم تليها باقي الأعمال من فرش الطريق بطبقات من الحصى مبتدئا بالصخور الكبيرة وانتهى بطبقة من الحصى الناعم، ثم يطليها بطبقة من الزفت أو القار، فكانت الطرق المبلطة بهذا الأسلوب أقل كلفة من الطريقة الأولى، لذلك كانت أكثر انتشاراً وتوسعاً، وقد أخذت الحكومة بهذا الأسلوب

وتمكنت من تعبيد ما يقارب (٢٥٠٠) ميل من الشوارع والقنوات في عموم البلاد وصولاً إلى عام ١٨٣٠م وبذلك حققت طفرة كبيرة في عالم الطرق والمواصلات [٢٢].

لم يقتصر وجود الطرق البرية على المدن فقط بل شمل القرى أيضاً، إلاّ أنها واجهت المعاناة ذاتها من ترديها وعدم الاعتناء فيها طوال المدة التي سبقت قيام الثورة الصناعية على الرغم من حاجة المواطنين لها ، ولاسيما المزارعين الذين كانوا يسلكونها بصورة أكثر من غيرهم لديمومة حياتهم اليومية، وبعد مطالبات عديدة اكتفت الحكومة بإحالة تلك الطرق إلى شركات القطاع الخاص لانشغالها بباقي الطرق التي عدتها أكثر أهمية [٢٣].

وجدت في بريطانيا العديد من الشركات المختصة بهذا الجانب لاسيما بعد التأثير الكبير للثورة الصناعية، لذلك عرضت الحكومة تلك المهمة عام ١٨١٠م في مناقصة كبيرة رست في نهايتها على شركة لندن للإنشاءات **"London Construction Company"** المميزة باستخدامها للمواد ذات المقاومة الأعلى واحتضانها لمهندسين محترفين فضلاً عن اتباعها لأحدث الاساليب الهندسية في مشاريعها [٢٤].

استغرق عمل الشركة مدة عشرون عاماً تمكنت خلالها من إصلاح جميع الطرق التي كلفت بها، وهكذا تهيأت وسائل سريعة لنقل البضائع وأخذ التجار يفضلون النقل بالطرق الزراعية عن النقل النهري لسرعته، لكن وعلى الرغم من ذلك التقدم إلا أن النقل البري الزراعي استمر في معاناته لعدة أسباب كان منها عدم استخدام العلامات المرورية ونقاط الدلالة، يضاف اليها استمرار انتشار الوحل واثار الخيول خلال فصل الشتاء[٢٥].

استمرت الحكومات المتعاقبة بمتابعة ذلك الملف وتحسينه بصورة مستمرة حتى تحول إلى أحد النقاط الرئيسة في برامج الأحزاب المتنافسة على السلطة ولاسيما حزبي المحافظين[٢٦]، **"Conservative Party"** والأحرار[٢٧]، **"Liberal Party"** وقد أدى ذلك التنافس إلى إيجاد مناخ إيجابي في تحقيق تلك المهمة وهذا ما تجسد في جلسة البرلمان لعام ١٨٣٥م التي شهدت المصادقة على تقرير رفعته احدى البلديات أشار إلى تبني كل ابرشية مسؤولية تعبيد الطرق ضمن حدودها الإدارية وعلى نفقتها الخاصة، وبالفعل حقق هذا القانون نجاحاً باهراً استمر طوال القرن التاسع عشر [٢٨].

أدى الاهتمام بطرق المواصلات إلى توجه العديد من المهندسين والمخترعين لتطوير وسائط النقل المتعددة والاستغناء عن العربات القديمة، إذ كان لظهور السيارات أثره في عالم النقل فقد ساعدت تلك الواسطة على تقليل الزمن المتوجب استغراقه في التنقل بين المدن [٢٩].

كما ظهر في ذلك القرن واسطة نقل جديدة تمثلت بحافلة النقل الجماعي (الترام) وفي حقيقة الأمر تعود تلك الفكرة في اسمها إلى المصطلح الألماني ترام **"Tram"**، وهي الدعامة الخشبية التي تشير الى خط الترام الخشبي المستخدم في المناجم إذ استخدم في السابق، وكان أول ظهور لها على ارض الواقع في عام ١٨٣٢م عندما طبقت الفكرة في نيويورك لكنها لم تنجح بصورة سريعة[٣٠] .

واجهت تلك التجربة مشاكل مختلفة أهمها الأصوات المرتفعة التي تصدر عنها، فقد كان تثبيتها فوق سطح الشارع سبباً في ذلك ومدعاة لاستبدالها بخطوط مستوية، فضلاً عن ذلك كانت حافلات الجيل الأول جميعها تسحب بواسطة الخيول الأمر الذي انعكس سلباً في سرعتها وكثرة النفايات التي تخلفها، ثم ما لبثت الفكرة أن تطورت وتم استخدام البخار في تسييرها فقد نجحت واستخدمت في اسكتلندا عام ١٨٧١م ، لكنها استمرت تعاني من مشكلة الأصوات المرتفعة التي طالما أزعجت السكان [٣١].

طور البريطانيين هذه الفكرة في عام ١٨٧٣م واستخدموا الأسلاك في تسيير تلك الحافلات كبديل عن الخيول كما وضعوا قضبان حديدية على طول الطريق المراد إيصالها، كان السلك المتحرك يسير من خلال شق ضيق من الأنبوب الممتد على مستوى الشارع بين الخطوط والذراع المرتبط بحافلة الترام المثبتة بالسلك الذي يسحب الحافلة معه، إلاّ أن ذلك الابتكار كان مكلفاً جداً ومستويات السرعة فيه متدنية ومع ذلك سيرت خطوط الترام في لندن**"London "**عام ١٨٨١م وفي ليندبيرغ **"Lindberg"** عام ١٨٨٧م [٣٢].

سعى المهتمين بذلك الجانب إلى مواكبة التطور في عملية النقل فتم التوصل إلى إنجاز هام نقل عملية استخدام الترام إلى مراحل متقدمة وهو نجاحهم في استخدام الطاقة الكهربائية كوسيلة في تسيير الحافلات وقد نجحت التجربة وتم استخدامها عام ١٨٨٣م في لندن ثم تبعها برايتون **"Brighton"** [٣٣].

ظهرت منظومتان استخدمت في هذا المجال: الأولى كانت سلسلة من الحلقات المتينة كل واحدة منها تزود الحافلة بتيار كاف لإيصاله إلى الحلقة التالية . أما الثانية استخدمت السلك العمودي وتمثل بوجود ذراع مرن طويل يترفع من قمة السطح ليتصل بالسلك، ومن الجدير بالذكر حظي الأخير بنجاح فاق الأول، وقد نفذت هذا النوع من الحافلات شركة لندن المتحدة **"London United Company"** لحافلات الترام الكهربائية إذ جعلت خدمة الترام الكهربائي متاحة [٣٤].

يتضح مما تقدم أعلاه أن للطرق البرية قسمين ؛ الأول مدني انتشر داخل المدن ، والثاني زراعي ساد القرى والأرياف، كما يتضح أنواع الوسائط المستخدمة ومدى تطورها واختلافها من عربات تقليدية وأخرى بخارية فضلاً عن الكهربائية التي غيرت كثيراً من تطور تلك الوسائط وخففت صعوبة التنقل سواء للمواطن أو للبضائع.

ثالثاً: الطرق النهرية والبحرية ووسائطها:

انتشر استخدام الطرق النهرية في بريطانيا لقرون من الزمن وكثيراً ما لجأ إليها المواطنين، ولاسيما التجار الذين طالما بحثوا عن أقل التكاليف في نقل بضائعهم، وفي حقيقة الأمر لم تشهد تلك الطرق أو وسائطها أي تطور ملحوظ طوال المدة التي سبقت قيام الثورة الصناعية بل استمرت بالمعاناة نفسها التي شهدتها الطرق البرية [٣٥].

أدى قيام الثورة الصناعية إلى إحداث تغيرات كبيرة في عموم مجالات الحياة ومنها الطرق النهرية فقد تمكنت الحكومة من حفر أول قناة عام ١٧٦١م كان لها مردود إيجابي واضح لذلك سارعت إلى تطبيق تلك التجربة في أماكن مختلفة من البلاد إذ تم حفر المزيد من القنوات طوال ذلك القرن ساهمت في تطور طرق المواصلات النهرية[٣٦] .

شهد الثلث الأول من القرن التاسع عشر تقدماً ملحوظاً بعدد القنوات زاد معها تقدم النقل النهري بصورة فاقت النقل البري، ولم يأت عام ١٨٣٤م حتى كان مجموع أطوال الأنهار والقنوات الصالحة للملاحة في انكلترا وويلز ما يقارب أربعة آلاف ميل [٣٧]، ولذا أصبحت جميع انحاء البلاد الصناعية والزراعية الهامة لا تبعد اكثر من خمسة عشر ميلاً عن القنوات أو الأنهار الصالحة للملاحة[٣٨] .

كان التطور بطرق المواصلات مدعاة للاهتمام بوسائط النقل فقد كان للتقدم الذي أحرزته حفر القنوات أثر كبير في تقدم وسائط النقل، وكانت أولى تلك التجارب في عام ١٧٩٠م لـ وليم سيمنغتون **"William Symington"** عندما تم استخدام المحرك البخاري كبديل عن المجذاف، ثم تبعه تطور آخر تم في عام ١٨٠٢م تمثل بإنزال سفينة مجهزة بمحرك بولتن وواط إلى الماء، إلا أن الحكومة منعته من استخدامها خشية منها على ضفاف القناة [٣٩].

وجدت تلك التجربة صدى واسع لها إذ تم تطويرها من قبل مهندسين آخرين من أمثال هنري بيل **"Henri Belle"** الذي تمكن من تصميم باخرة بمحرك واط ذو قوة ثلاثة أحصنة استخدمت لأول مرة عام ١٨١٢م في نهر كلايد **" River Clyde"** [٤٠]. لكن ما يعيب تلك التجارب رغم نجاحها صغر حجمها

واحتياجاتها الكبيرة للوقود وعدم قدرتها على القيام برحلات طويلة وامنة، لذلك خصصت للمهمات البسيطة فقط وتركت الباقي للوسائط التقليدية [٤١].

وفي العودة للكلام عن القنوات النهرية فقد سعت الحكومات المتعاقبة وبالتعاون مع بلديات كل منطقة منذ بداية عام ١٨٣٠م إلى ربط البلاد بشبكة كبيرة يمكنها من استخدامها في عملية النقل، ومن الجدير بالذكر كان هدف القائمين على السلطة في بادئ الأمر تسهيل المواصلات المائية في الأقاليم الصناعية الهامة ومنها مدينة برمنكهام "**Birmingham**" لاشتهارها بالصناعات المعدنية ومدينة ستافور" **Stafford**' لاشتهارها بالصناعات الخزفية، وتحقيقاً لهذا الغرض وصلت الأنهار الهامة بعضها بالآخر[٤٢]. ومن تلك الأنهار التي تم ربطها كان نهر المرزي" **River Mersey**" ونهر سيفرن" **River Severn**" ونهر الترينت **"River Trent"**ونهر التايمز" **River Thames**"، ولذلك أصبح إقليم السهل الأوسط متصلاً اتصالاً مائياً سهلاً بالبحار المحيطة بإنكلترا شرقا وغرباً [٤٣].

وفيما يتعلق بالنقل البحري فقد كان خط تطوره مختلفاً نوعاً ما عن باقي طرق المواصلات ووسائط النقل، ويعود ذلك لدوره في حركة الاستعمار والتجارة فضلاً عن الحروب الخارجية التي خاضتها البلاد [٤٤]، إذ تم نهاية القرن الثامن عشر استخدام البخار لأول مرة في تسيير السفن كما استخدم الصلب في بناؤها وعلى هذا الأساس تقدمت الملاحة البحرية كثيراً [٤٥]، ومن بين السفن الأولى التي استخدمت في مضمار التجارة كانت سفينة شارلوت دنداس **"Charlotte Dundas"** وتم إنشاؤها عام ١٨٠٢م [٤٦].

وفي عام ١٨١٣م بنى روبرت فولتون **"Robert Fulton"** أول مركب مدرع يسير بالبخار هو الفولتون **"Fulton"** كان هذا المركب مزوداً بقوقعة مزدوجة (هيكل) وفي داخلها عجلة ذات ريش، ومحمية بحزام من الخشب سمكه (٤٥ , ١ م) وقد ظهر فيما بعد ضرورة تزويد هذا المركب الضخم بجهاز أفضل للدفع، وبوسيلة للحماية أقل ضخامة فتداركوا هذا الأمر في عام ١٨٣٦م بتزويده بمروحة جون إيريكسون وباستبدال الخشب بالحديد [٤٧].

لم تتوقف عجلة التقدم بهذا المجال بل استمرت في متابعتها لكل عمليات التطور وقد نجح البريطانيين في عام ١٨١٩ من تسيير باخرة تمكنت من اجتياز المحيط الأطلسي في تسع وعشرين يوماً ونصف يوم، اعتمدت في أغلب رحلتها على الشراع في حين استخدمت البخار لمدة قليلة جداً، وكان لنجاح التجربة اثره في استخدام السفن التجارية ذات المجذاف في نقل البريد منذ عام ١٨٢١م [٤٨].

شهدت صناعة السفن تقدماً ملحوظاً في الثلث الثاني من القرن التاسع عشر، إذ تم اجتياز المحيط الأطلسي في عام ١٨٣٨م بسفينتين بخاريتين، تم على أثرها انشاء خط للملاحة عام ١٨٣٩م باسم خط كيونارد **" Cunard "** بأربع سفن بخارية ذات المجذاف، حمولة كل واحدة منها أكثر من ألف طن، ويُعدّ هذا أول خط ملاحة منتظم مع ذلك العصر، ومن الجدير بالذكر أن استخدام الخشب في صناعة تلك السفن أصبح غير مواكب لمتطلبات ذلك العصر لاسيما ثقل المحركات التي حملتها فبدأت التجارب بصنعها من الحديد فتمكن جون ولكنسن **"John Wilkinson"** من تحقيق ذلك الهدف [٤٩]، بعد مدة قصيرة جداً من خلال الاعتماد على طريقة روبرت فولتون في صناعة المراكب الصغيرة لكن نجاح تجربته كان بحاجة إلى تطبيق عملي على أرض الواقع[٥٠].

كان لذلك التطور معطيات ساعدته كثيراً فقد كانت البلاد مهيأة للنقل البحري بموانئها الكثيرة وشحن السفن الواسع، فقد جعلت هذه الطرق والقنوات كثيراً من المدن الداخلية في وضع تسهم به بصورة مباشرة بتجارة البلاد المتنامية [٥١].

ومن المفارقات الكبيرة في ذلك المجال أن الاميرالية البريطانية عارضت استخدام المراكب البخارية، إذ عندما طلبت وزارة المستعمرات توفير مركباً بخارياً لنقل البريد من مالطة إلى الجزر الأيونية، كان الجواب التالي: **" أن قادة البحرية يشعرون بأن من واجبهم، قدر استطاعتهم، أن لا يشجعوا استخدام المراكب البخارية، لأنهم يعدون أن القصد من إدخال البخار في صناعة المراكب هو توجيه ضربة مميتة للسيادة البحرية الإمبراطورية البريطانية "** [٥٢].

استمرت عجلة التقدم بالدوران فقد تم في عام ١٨٤٣م بناء أول سفينة صنعت من مادة الحديد أطلق عليها اسم بريطانيا العظمى ووزنها ثمانية عشر ألف طن، لكن وللحقيقة التاريخية فإن بناء السفن البخارية وحتى عام

١٨٤٧م كان ينقصه العديد من وسائل التطور إذ مازالت قليلة وصغيرة وبزنة طنية إجمالية لم تتجاوز الـ (١١٦) ألف [٥٣].

انعكست نتائج استخدام قوة البخار والمعادن بصورة إيجابية على مستويات الإنتاج البريطاني فقد تمكنت في عام ١٨٤٨م من إنتاج ما يقارب نصف الحديد الخام في العالم واستمرت على ذلك الأمر من دون تراجع يذكر [٥٤].

ساهم الارتفاع في مستويات الميزان التجاري البريطاني[٥٥]، للارتقاء بتلك الواسطة إذ تمكن القائمون عليها من تحقيق نجاح أكثر فاعلية عام ١٨٥٨م عندما تم بناء سفينة بخارية اكبر حجماً أطلق عليها اسم السفينة الشرقية الكبرى **"The Great Eastern Ship "**[٥٦]، إلا أن ما يؤخذ على السفن البخارية المصنوعة من الحديد آلاتها التي لم تكن على درجة كبيرة من الاتقان، فضلاً عن احتياجها الى كميات كبيرة من الوقود، الفحم والماء، وفي الوقت ذاته شغل تلك الكميات لمساحة واسعة من الأماكن المخصصة للشحن [٥٧].

أهتمت الحكومات المتعاقبة بالأبحاث العلمية المتخصصة بتطوير وسائط النقل المائي والبحري ووفرت العديد من الاحتياجات التي كان المخترعين بأمس الحاجة إليها، ومن الجدير بالذكر كان لتلك الملفات أثر واضح في البرامج الانتخابية للأحزاب لذلك كان التنافس واضح المعالم في الساحة السياسية البريطانية الأمر الذي انعكس إيجابياً على تطور ذلك الملف [٥٨].

أدت تلك السياسة إلى ظهور عدد من المهندسين تمكنوا من اختراع الآلة المركبة والتي بدورها وفرت كثيراً في الوقود المستخدم يضاف إليها استخدام جهاز تقتير الماء قد وفر حيزاً آخراً داخل السفن، فضلاً عن استبدال المجذاف بالمسمار اللوبي ثم المزدوج، كما استبدل الحديد بالصلب، فساعد كل ذلك على زيادة سرعة البواخر وانعش حركة بناء السفن الضخمة وكان لكل هذه التحسينات أثرها في تخصيص أكبر حيز ممكن للشحن وتخفيض رسومه [٥٩].

شهدت الخمسينيات والستينيات من القرن التاسع عشر تزايداً واضحاً بعدد السفن العملاقة التي اجتازت البحار والمحيطات، كما تم في الوقت ذاته تطوير محركاتها البخارية كثيراً فضلاً عن الاستعانة بمادة الفولاذ في صناعتها، وقد تزامن ذلك الأمر مع الزيادة الهائلة في إنتاج الحديد والصلب [٦٠].

كان لنجاح بريطانيا وتفوقها في بناء السفن المتنوعة سبباً لتصديرها إلى باقي دول العالم، إذ اشارت الاحصاءات التاريخية أن ما نسبته ثلث السفن العالمية قد تم صناعتها في بريطانيا، فضلاً عن إن أربعة أخماس السفن البخارية العالمية صنعت في البلاد نفسها [٦١].

كان لذلك الابتكار أثره في تطور طرق المواصلات البحرية إذ تم تخصيص مؤسسة محددة لتنظيم أعماله ساعدت كثيراً في تحديد العديد من القضايا المتشابكة ومنها تقسيم السفن إلى عدة أنواع: للركاب، للبضائع، للبريد، كما سعت الى تنظيم ساعات الانطلاق والاستقبال وفتحت من أجل ذلك العديد من المكاتب الفرعية لها في أهم المدن ولاسيما التجارية منها ولم ينتهي القرن التاسع عشر حتى أصبحت مسألة السفر عبر البحار من القضايا اليسيرة على المواطن البريطاني [٦٢].

إن المتتبع لسير تطور الطرق النهرية والبحرية ووسائطها يتوصل إلى حقيقة مدى التقدم الذي شهدته وسائط ذلك الطريق بصورة فاقت الطريق الأول بمراحل كبيرة ومتقدمة، ويعزى ذلك الأمر لنقطتين أساسيتين، الأولى: اقتصادية لحاجة البلاد لتصدير بضائعها واستيراد المواد الخام من مستعمراتها في العالم، أما الثانية: فتتعلق بالجانب العسكري لاسيما وأن بريطانيا تعتمد في جيشها على البحرية أكثر من المشاة .

رابعاً: سكك الحديد:

ظهرت خطوط سكك الحديد بأشكالها البدائية المتنوعة منذ مطلع القرن السابع عشر، وقد خصصت في حينها لنقل الفحم من المناجم إلى الموانئ القريبة، وقد مر استخدام تلك الطرق مع وسائطها بمراحل تاريخية عدة إذ كانت بداياتها الأولى عبارة عن طرق من الألواح الخشبية تسير عليها عربات الفحم التي تجرها الخيول أو البغال، لكن ومع الانقلاب الصناعي الكبير تغيرت طريقة النقل وأدخلت عليها العديد من التحسينات [٦٣].

شهد عام ١٧٧٦م تحول جديد تمثل بتغيير القضبان الخشبية بأخرى حديدية مكنت العربات التي تجرها الخيول أن تتحرك بطريقة أسرع وأسهل من السابق على سكة حديدية مثبتة فوق قطع الخشب، وبحلول عام ١٨٠٠م كان هناك خطوط سكك حديدية متفرقة في عموم البلاد بلغ طولها ما يقارب (٢٠٠) ميلاً، دفعت تلك التطورات إلى إعادة التفكير باستبدال الحيوانات والاستغناء عنهم بالاستعانة بقوة البخار[٦٤] .

حاول أصحاب المناجم استثمار كل التقنيات العلمية التي واكبت الثورة الصناعية وتسخيرها لمصالحهم، فجاء ابتكار ريتشارد تريفيثيك [٦٥] **"Richard Trevithick "**عام ١٨٠٠م تحول كبير لهم إذ تمكن الأخير من صنع محركاً بخارياً امتاز بجودة أعلى من محرك جيمس واط متجاوزاً الأخطاء التي وقع فيها، فأعلن عن ابتكاره الجديد عام ١٨٠٢م وأفصح عن نواياه بتسيير عدد من العربات عملت بقوة البخار وسجلت نجاحاً عند تجربتها [٦٦].

سارت تلك العربات البخارية بشكلين ؛ الأول: محركات الضغط الواطئ الثابتة التي تجر العربات فوق المنحدرات، والثاني: محركات قاطرات الضغط العالي الخفيفة التي تحرك نفسها على القضبان [٦٧].

كانت تلك أول تجربة استخدمت للسير على الخطوط الحديدية التابعة لمناجم الفحم في نيوكاستل ابون تاين **"New Castle upon Tyne"** وذلك عام ١٨١٢م فحققت نجاحاً واضح المعالم على الرغم من وجود بعض الاخطاء التي سجلت عليها، ومن الجدير بالذكر كان هناك العديد من المهتمين والمتابعين لتلك التطورات[٦٨]. ومن أبرزهم جورج ستيفنسون[٦٩]، **"George Stephenson"** احد المهندسين العاملين في

منجم كينغوورث عندما تمكن من اقناع المسؤولين على المنجم العامل فيه عام ١٨١٣م ليجرب سحب المركبات فوق سكة بقوة البخار، وكانت هذه السكة تصل المنجم بمينائه التي تبعد عنه بمسافة تسعة أميال، وقد سجلت تجربته نجاحاً تبعها بأخرى أكثر فاعلية عندما تمكن من صنع قاطرة أكبر استخدمت لسحب عدد من عربات الفحم فوق السكة، ثم تبعها بأخرى عام ١٨١٤م كانت أكثر فاعلية [٧٠].

كان نجاح تلك العملية مدعاة للكشف عن ايجابيات وسلبيات تلك الواسطة وسبباً في إقناع أصحاب الخط الحديدي بمحطة دارلنغتون ستاتشن **"Darlington Station"**، الذين كانوا يفكرون اتباع الطرق التقليدية لجر عربات السكة الحديدية، وبعد مداولات بين أصحاب الخط والحكومة تمكنوا من الحصول على موافقة البرلمان عام ١٨٢١م أجاز لهم تطبيق تلك الفكرة [٧١].

افتتح هذا الخط عام ١٨٢٥م بقطار بخاري قاده جورج ستيفنسون نفسه[٧٢]، وسحب خلفه أربع وثلاثين عربة صغيرة، كما تقدمه فارس حمل راية حمراء كعلامة للخطر، وقد تمكن ذلك القطار من قطع المسافة بسرعة متوسطها عشرة أميال في الساعة [٧٣]، ومن الجدير بالإشارة إليه أن ستيفننسون لم يعمل بمفرده بل أدخل معه في العمل جميع أولاده الذكور، وفي حقيقة الأمر فإن مشروع السكك الحديدية قد نجح منذ بداياته الأولى، لكن الناس كانوا يخشونه لأصواته العالية وسرعتها الفائقة في نظرهم آنذاك [٧٤].

كان هذا الخط بداية عهد النقل الميكانيكي في البلاد، وخلال العشر سنوات التالية قدمت اقتراحات جديدة للبرلمان بطلب إقامة خطوط حديدية جديدة [٧٥]، كان أبرزها خط نقل حديدي بخاري ربط مانشستر بميناء لفربول بطول (٣٧٥) ميل اسندت مهمة بناؤه الى جورج ستيفانسون وافتتح عام ١٨٣٠ بطريقة أكثر إيجابية بعد أن أزيلت معظم المعوقات التي واجهت الخط الأول [٧٦]، ويُعدّ أول خط حديدي منظم في العالم لنقل الركاب، سارت القاطرة الشهيرة باسم الصاروخ **" Rocket"** بسرعة بلغت تسع وعشرين ميلاً في الساعة [٧٧].

وبعدئذ تهافت أصحاب الأموال على تأسيس شركات مختصة بهذا الشأن، وكان أول ثمار تلك الحركة هو الخط الحديدي بين لندن وبرمنكهام الذي أفتتح عام ١٨٣٨م، وكان طوله (١٢١ , ١) ميلاً وبعربة بلغت سرعتها

القصوى عشرون ميلاً في الساعة، وقد شهدت ثلاثينيات القرن التاسع عشر دعماً واضحاً لتلك الواسطة من خلال توفير رؤوس أموال كبيرة انفقها أصحاب الشركات الكبرى لإنجاح مشاريعهم [٧٨].

تركت الحكومة تنظيم تلك الاعمال للقطاع الخاص ولم تتدخل في عملها التجاري إلاّ بما يخدم مصالح المواطنين وسبل حمايتهم من الاستغلال والغلو في زيادة الأسعار، وأبرز مثال على ذلك قانون عام ١٨٣٨م إذ لاحظت الحكومة مدى استغلال الشركات الكبيرة لأصحاب الأسهم القليلة المشاركين معها فسارعت لوضع تنظيم جديد الزمت الشركات المساهمة بإصدار قائمة بأسماء المشاركين في الأسهم مع توضيح طريقة توزيع رأس المال [٧٩].

تمكنت تلك الشركات بحلول عام ١٨٤٠ من ربط ما يقارب (٢,٤٠٠) ميل من خطوط سكك الحديد، ومن الجدير بالذكر كان هناك تباين في مسألة الارباح ففي الوقت الذي جنت فيه بعض الخطوط أرباح كبيرة، واجهت خطوط أخرى غرامات مالية وعقوبات قانونية لمخالفتهم الشروط العامة مما كان سبباً لانهيار البعض منها[٨٠] .

كان للتوسع الكبير في مد تلك الخطوط موضع شك لدى بعض أقطاب الحكومة وفي مفارقة سياسية حكومية تدخلت الأخيرة في مسألة الصلاحيات الممنوحة لأصحاب الشركات، ويعد وليم أيوارت غلادستون[٨١]، **"William Ewart Gladston"** وزير التجارة في عهد حكومة روبرت بيل الثانية (١٨٤١-١٨٤٦) أبرز الشخصيات الحكومية الذين تصدوا لذلك الملف فمنذ وصوله للوزارة سعى إلى تخويل مديرية سكك الحديد التي انشئت وفق قانون صدر في عام ١٨٤٠م ملف مد الخطوط ومتابعتها، وقد أصدر الأخير أمراً وزارياً في شباط ١٨٤٤م شكل بموجبه لجنة ترأسها شخصياً لمتابعة اعمال الشركات[٨٢] .

دام عمل اللجنة ستة أشهر رفعت بموجبها ستة تقارير ناقشتها الحكومة ورفعتها للبرلمان وبدوره رد معظمها لتعارضها مع القرارات السابقة، باستثناء تقريرين منها تمت المصادقة عليها أشار الأول على إجبار الشركات بتسيير قطارات خاصة بأجور سفر رخيصة، وأشار الثاني على منح صلاحيات لمديرية سكك الحديد التابعة للحكومة لتخفيض الاسعار ومعاقبة المخالفين من الشركات وسحب رأس المال المودع في البنوك[٨٣] .

سارعت مديرية سكك الحديد لمتابعة تلك المسألة، وكان أول ضحية لها جورج هدسن " **George Hudson** " (١٨٠٠- ١٨٧١)، الذي اطلق عليه في وقت سابق ملك سكك الحديد، إذ يعد أبرز مثال ممن واجه صعوبات مالية كبيرة لم يقدر على تحملها، فبعد أن وصل ذروة المجد في جمع الثروة عام ١٨٤٥م تراجع عنها بطريقة سلبية حتى قرر الهروب من البلاد عام ١٨٤٨ واللجوء إلى احدى الدول الأخرى [٨٤].

واجهت تلك القرارات نقداً لاذعاً من المعارضة التي عدت مسألة تدخل الحكومة بهذا الملف أمراً مخالفاً للقوانين السابقة، إلا أن الحكومة وعلى الرغم من استقالة وليم غلادستون استمرت بمتابعتها لعمل الشركات من خلال إحكام سيطرتها على عملها ومتابعتها، وقد اصدرت قراراً في عام ١٨٤٥ نقلت صلاحيات مديرية سكك الحديد الى لجنة المجلس الخاص بالملك إذ تم تطبيقه في عام ١٨٤٦ لكن ما يعيب ذلك الاجراء عدم تحديد الصلاحيات وترك الأمور عائمة من دون وضوح [٨٥].

أدى التطور في تلك الواسطة إلى تغيير العديد من المفاهيم السابقة ولاسيما ما يتعلق بالعمال إذ حاولت الشركات المنفذة لأحد مشاريع عام ١٨٤٨م استبدال الطاقم العمالي القديم باخر جديد وفق شروطها الخاصة، وكان أبرزها تمتع العامل بقوة جسمانية كبيرة مع تحديد طوله ووزنه، كما تم استبدال الطعام المستخدم بآخر تميز بتوفير لحوم العجول وشرب (الجعة) ليكون ذلك داعماً لقوتهم ودافعاً لهم لبذل مجهود أكبر في عملهم [٨٦].

كانت تلك التطورات ثورة حقيقية في سكك الحديد لاسيما بعد استخدام قوة البخار بنجاح، إذ لم يؤد انتشارها إلى زيادة أهمية صناعة الحديد في النظام الصناعي فحسب، بل إنها أدت إلى قلب عمليات الاستثمار والإنتاج وتحقيق الاتصال بين المناطق المتباعدة التي كانت عائقاً عرقل عمل التجارة في السابق [٨٧].

عد الكثير من المؤرخين أن عام ١٨٥٠م ثورة في عالم مواصلات سكك الحديد إذ شهد النصف الثاني من القرن التاسع عشر حملات كبرى لدمج الشركات الصغيرة وظهور أخرى كبيرة تولت تلك المهام، فقد ظهر في البلاد أربعة شركات رئيسة وقع على عاتقها ملف السكك الحديدية بصورة كاملة من دون تدخل الحكومة إذ اكتفت الأخيرة بحصولها على الضرائب ومطالبتها للشركات بالموافقات الرسمية من البرلمان [٨٨].

أدى ظهور تلك الشركات إلى سطوع ظاهرة التنافس فيما بينهم، وفي محاولة منهم للسيطرة على الأسعار وتبادل المنفعة توصلوا إلى اتفاق تم بمقتضاه توحيد أجور النقل، وفي مرحلة ثانية تم الاتفاق على تولي كل شركة مهمة النقل بكل أصنافه في كل مدينة على حدى، وكان ذلك من خلال شراء الأسهم التابعة لكل شركة [٨٩].

أدى تزايد انتشار سكك الحديد وسهولة نقل مواد البناء الكبير إلى ازدهار المدن وتطورها العمراني إذ ازداد بشكل ملحوظ وبدى واضحاً اهتمام المجالس البلدية في اظهارها بأبهى صورة فقد ظهرت أساليب ومعايير البناء الجديد في مختلف المدن البريطانية [٩٠].

هيمنت سكك الحديد على حياة المدن النامية وهذا ما أوجد للمرة الأولى اقتصاداً وطنياً متكاملاً إذ تمكنت من الوصول إلى مراكز المدن بإشغالها هذه المساحة التي تواجدت فيها المحطات وباحات التجمع والنقل، وهذه بدورها مكنت الأثرياء أن يقيموا بعيداً عن مركز المدينة بتوفير النقل الرخيص لهم من الضواحي لاسيما وأن ذلك القرن عانت المدن فيه من الضوضاء وحرمانها من النظافة لذلك كان أغنياؤها في بحث دائم عن بدائل [٩١].

امتازت تلك الواسطة في بريطانيا عن غيرها من دول العالم الأخرى، فقد تولت مهامها شركات القطاع الخاص بعيداً عن التدخل الحكومي، كما اختلفت عن باقي الوسائط داخل البلاد نفسها إذ تولت شركات سكك الحديد مهمتين في وقت واحد وهي مد خطوط المواصلات وتهيئة وسائط النقل عليها، علماً أن مثيلاتها من الوسائل الأخرى كانت تفصل بين طرق المواصلات وبين وسائط النقل، يضاف إلى تلك المميزات أنها انشأت حسب الحاجة إليها من دون تخطيط حكومي أو بناء عبثي [٩٢].

ويظهر من الجدول أدناه التوسع الكبير في مد الخطوط الحديدية في بريطانيا[٩٣].

ت	العام	طول الخطوط الحديدية (ميلاً)	ت	العام	طول الخطوط الحديدية (ميلاً)
١	١٨٣٠	٨٠	٤	١٨٨٠	١٧,٩٣٥
٢	١٨٥٠	٦,٦٣٥	٥	١٨٩٠	٢٠,٠٧٣
٣	١٨٦٠	١٠,٤١٠	٦	١٩٠٠	٢١,٨٥٥

يبدو من الجدول أعلاه مدى التقدم الذي حصلت عليه خطوط السكك الحديدية ومدى انتشارها في عموم البلاد وهذا الأمر يعزى الى نجاحها ووفرة أرباحها التي جنتها الشركات التي اقامتها، وهي بذلك اختلفت عن باقي وسائل النقل .

خامساً: مترو الأنفاق:

مرت عملية بناء خطوط الأنفاق بمرحلتين أساسيتين عبرت كل واحدة منها عن مفهوم نهضوي متطور نقل طرق المواصلات ووسائط النقل إلى مرحلة من الرقي والبناء .

١- المرحلة الاولى ١٨٦٣-١٨٩٠م:

يُعدّ هذا المشروع أحد أهم المواصلات المتطورة في العالم وذلك لتميزه بعدة خصائص اختلفت عن سابقاتها من طرق المواصلات ووسائطها من حيث تصميم ومظهر العربات التي طالما حافظت على نظافتها وهي تظهر على سطح الأرض، وكذلك مسألة سير تلك العربات التي اتخذت باطن الأرض منطلقاً لها فضلاً عن توفر وسائل الأمان للمسافرين على متنها، وقد امتازت المرحلة الأولى من حياة تلك الواسطة بأسلوب بناء اعتمد بشكل رئيس على سطح الطريق ثم تغطية النفق بسطح مسلح فوقه، أي بمعنى آخر عدم حفر أنفاق عميقة والاكتفاء بتغطية الأسطح فقط [٩٤] .

لم يظهر هذا النوع من المواصلات بصورة فجائية بل كان له العديد من التجارب التي سبقت ظهوره بشكل رسمي للاستخدام، إذ تعود البدايات الأولى لتلك الواسطة إلى عام ١٨١٨م عندما أجريت أول تجربة مرخصة من السلطات المحلية، تمكن أصحابها من بناء مشروع بمعدات بسيطة شملت أعمدة الحديد والاجر فقط [٩٥]. ونفذت التجربة الثانية عام ١٨٢٥م واستمر العمل فيها حتى عام ١٨٤٣م وقد تم اختيار منطقة التايمز كممر لتنفيذ تلك المحاولة، استخدم فيها الأعمدة الحديدية وغطاء من الاجر والطابوق المفخور وبالفعل تم نجاحها وسجلت كاختراع جديد في البلاد[٩٦] .

كان التطور في عالم المواصلات يسير بوتيرة سريعة لاسيما مع زيادة عدد السكان ونمو الحياة الاقتصادية في بريطانيا، وفي حقيقة الامر كان المسؤولون المحليون حريصون على ايجاد وسيلة نقل جديدة تكون أسرع وأمن مما موجود فوق الارض، وبناءً على ذلك شكلت أول لجنة عام ١٨٤٦م لتحديد سبل نجاح تلك المهمة[٩٧]، واجهت

اللجنة العديد من المشاكل كان منها مسألة تحديد أماكن المحطات وكيفية اجتياز بعض الاماكن غير الصالحة لسيرها [٩٨].

شهدت تلك المرحلة ظهور عدد من المحطات الأولية، كان منها محطة كانينغ تاون **"Canning Town"** التي افتتحت عام ١٨٤٧م،ومحطة باركينغ **"Barking"** وافتتحت عام ١٨٥٤ غطت في حينها اربع مناطق متقاربة، ومحطة بوكهورست هيل **"Buckhurst Hill"** التي افتتحت عام ١٨٦٥م، ومحطة برومللي – باي – باو **"Bromley – by- Bow"** التي تم تنفيذها في عام ١٨٥٨م، كما شهدت المدة نفسها ظهور عدد آخر من المحطات منها لم يكتب لها النجاح وأخرى أهملت لعدم الجدوى[٩٩] .

استمرت اللجنة برفع تقاريرها بشكل دوري للحكومة وبدورها تقدمها للبرلمان الذي اقتنع بإنشاء تلك الواسطة بشكل رسمي بعد مناقشات مطولة منذ بداياتها الأولى وحتى افتتاح أول خط رسمي في العاشر من كانون الثاني ١٨٦٣م المتمثل بمحطة بيكر ستريت **"Baker Street"** بمسافة بلغت ٣,٧ ميل، وتم تنفيذه وفق أسلوب المرحلة الأولى من تلك الواسطة مع المحافظة على الأماكن العامة وتجاوز الممتلكات الخاصة [١٠٠].

أدى نجاح الفكرة إلى تكليف لجنة برلمانية جديدة لدراسة وتحديد الأماكن حسب حاجة المواطن إليها، مع تقديم اقتراحات لأخرى مستقبلية والإشارة إلى نفقات كل مشروع، وقد أدى نجاح تلك القطارات وزيادة قدرتها مع مرور الزمن إلى اكتساب القائمين عليها خبرة أكثر من حيث اختيار الأماكن وتجنب المناطق التي تمس حياة المواطن فضلاً عن الاهتمام بمسألة مجاري المدينة والاسلاك الممتدة من خلال عدم المماس بها لحدوث أي خرق[١٠١] .

سجلت تلك الواسطة نجاحات مستمرة وبدا واضحاً للعيان مدى الخبرة المكتسبة بهذا الملف إذ تم تجاوز العديد من الأخطاء السابقة باستثناء كلفتها العالية التي استمرت من دون تراجع لاسيما مع انتشارها في أماكن صعب الوصول إليها[١٠٢] .

أدى نجاح تلك الفكرة إلى زيادة عدد التجارب في تحسينها ومن ضمنها ما أجري عام ١٨٦٤م عندما تمكن أحد المهندسين من إطلاق مركبة جديدة انطلقت من محطة القصر البلوري **"Crystal Palace railway**

"station" وبمسافة (٦٠٠) يارد وبعربة واحدة عملت وفق نظام الهواء المضغوط، كان لنجاحها الأثر الكبير في زيادة إقبال الشركات للحصول على موافقات برلمانية لتشييد مثل تلك المحطات، وعلى هذا الأساس تم افتتاح محطة ديبدين **"Debden"** في عام ١٨٦٥ وغطت ست مناطق، ومحطة باربيكان**"Barbican"** افتتحت في العام نفسه، ومحطة كانون ستريت **"Cannon Street"** التي نفذت في عام ١٨٦٦م، ومحطة شرق فينتشلي **"East Finchley"** في عام ١٨٦٧م، ومحطة بايزووتر **"Bayswater"** التي افتتحت في عام ١٨٦٨م، وقد كان لنجاح تلك التجارب دافعاً للبرلمان لإقرار أخرى جديدة إذ بدأ العمل لبناء محطة بلاكفرايزر **"Blackfriars"** وقد شرع العمل بها عام ١٨٦٩م وضم مجموعة ادوات لتشييده منها درع دائري مدفوع برافعات لولبية حاملة لقطع حديد الصلب لوقاية العربات، وجهز بسكة حديد قياس(٦ , ٢) إنج سيرت عليها عربة واحدة من اثنا عشر مقعداً سارت بالأسلاك واستخدمت محركات بخارية لسحب السلك ذهابا وإياباً ولتحريك المصاعد، تم انجاز العمل وافتتاحه رسمياً في الثاني من آب ١٨٧٠م [١٠٣].

يبدو من خلال ما تقدم أن هناك نوعين من تلك المحطات منها كبير وواسع احتاج لموافقات برلمانية مطولة كما احتاج لرؤوس أموال وشركات على مستوى عال لتنفيذها، في حين تظهر محطات صغيرة انتشرت هنا وهناك لم تحتاج كل تلك التعقيدات في التنفيذ .

في عام ١٨٧٠م أجريت تجربة أخرى كان من شأنها أن تعلن عن ثورة في تطوير قطارات الأنفاق إذ أظهر ايرنست فيرنر فون سيمنز[١٠٤] **"Ernst Werner Von Siemens"**إمكانيات في الجذب الكهربائي مشحونة بالطاقة من مصدر بعيد باستخدام قاطرة مصغرة لمناجم الفحم تعمل بـ (١٥٠) فولت لسحب ثلاث عربات مسافرين على سكة طولها (٩٠٠) يارد، في أرضيات معرض برلين التجاري وكررت هذه الظاهرة في العام ذاته في معرض القصر البلوري في لندن، وعلى أثرها تم افتتاح محطة إيرلز كورت **"Earls Court"** في عام ١٨٧١م، ثم تبعتها محطة الدغيت **"Aldgate"** عام ١٨٧٦م، كما افتتحت أربع محطات أخرى: الأولى في اكتون تاون **"Acton Town"** والثانية في محطة تشيسويك بارك **"Chiswick Park"** والثالثة في ايلينغ كومون **"Ealing Common"**، أما فيما يتعلق بالمحطة الرابعة فهي ايلنغ برودوي **"Ealing Broadway"** فقد

كانت استئناف العمل بمحطة قديمة يعود تاريخها إلى عام ١٨٣٨م عندما كانت مجرد تجارب أولية، لكن وبعد نجاح هذه الواسطة حصلت الموافقة البرلمانية على إعادة العمل فيها وترميمها لتفتتح جميعها بتاريخ موحد عام ١٨٧٩م[١٠٥].

جرت بعد ذلك العديد من الإصلاحات لتحسين تلك الوسيلة وبعد تجارب عديدة فاشلة تم العمل بنظام الهواء المضغوط إذ استخدمت مضخة هواء استثنائية تعمل بالطرد المركزي مكونة من حلقات بلغ قطرها اثنان وعشرون قدماً تتعلق على جيوب بشكل حرف (**V**) عددها اثنان وثلاثون وبعد نجاح تلك التجربة في نقل البريد تم استنساخها إلى النقل البشري، مع استمرار عملية التطور فقد تم استبدال الاسلاك المستخدمة بأخرى أشد تحملاً[١٠٦].

في بداية الثمانينيات من القرن التاسع عشر تطور سحب الأسلاك باعتباره نظام عملي في حافلات ترام الشوارع وفي نهاية ١٨٨٤م تم افتتاح محطة شرق الدغيت **"Aldgate East"** وغطت منطقة سكنية واحدة، ومحطة بوستن مانور **"Boston Manor"** دخلت الخدمة في العام نفسه، كما تم افتتاح محطة شرق داغينهام **"Dagenham East"** عام ١٨٨٥م[١٠٧].

وفي حقيقة الأمر درس البرلمان مطولاً التقرير الذي رفع عام ١٨٨٤م والذي أشار إلى إمكانية نقل تجربة حافلات الترام إلى مترو الأنفاق، وبالفعل حصلت الموافقة وتم العمل بها وشملت عدد من المحطات تم افتتاحها عام ١٨٨٩م وتُعدّ أبرزها محطة تشالفونت ولاتيمر **"Chalfornt & Latimer"**، ومحطة تشيشام **"Chesham"**،وتشورليوود **"Chorleywood"**، ومحطة اليفانت وكاسل **"Elephant&Castle"** التي افتتحت للعمل بتاريخ الثامن عشر من كانون الأول ١٨٩٠م[١٠٨].

انتشرت شبكة مترو الانفاق مع كل تقدم علمي حصل لها ولاسيما الاقرار الأخير إذ تم تطبيقه في محطات: شارع دادلي **"Dudley"** وسوهو **"Soho"** إلى شارع تشيرنغ كروس **"Charing Cross"** وساحة بيكارلي **"Piccadilly Circus"** وقلعة سانت مارتن ليغراند **" St .Martin Legrand"**، وعلى

الرغم من ذلك التطور إلاّ أن القائمين على تلك الواسطة استمروا في إدخال التحسينات الحديثة لاسيما ما حدث عام ١٨٨٨م عندما أعلن عن إمكانية استخدام الجذب الكهربائي كبديل عن السلك المشحون [١٠٩].

كما درست الحكومة وبالتشاور مع البرلمان إمكانية تطبيق تلك التقنية، وبعد مداولات شملت الشركة العامة المسؤولة عن تسيير القطارات، أعلنت الأخيرة في شباط ١٨٨٩م عن إمكانيتها من تسيير قطارات الأنفاق كهربائياً وبكلفة أقل للشركة وللمواطن [١١٠].

حصلت الموافقة على الفكرة عام ١٨٩٠م ومنحت الشركة على تخويل استخدام تلك التقنية وتم تطبيقها على خط كلابهام كومون **" Clapham Common"** الرابط شارع الملك وليم بستوكيول، افتتح رسمياً في الرابع من شباط ١٨٩٠م وكان أول قطار انفاق كهربائي في العالم قضى وبشكل نهائي على مسألة التهوية التي كانت عائقاً أمام تطور تلك العربات، تبعه محطة بورو **"Borough"** افتتحت بتاريخ الثامن عشر من كانون الأول ١٨٩٠م[١١١].

٢- المرحلة الثانية ١٨٩١-١٩٠٠م:

تميزت المرحلة الثانية بالتوسع الكبير في مترو الأنفاق وتخصص كل محطة بجهة معينة وظهور شركات كبيرة تبنت تلك المشاريع وهو ما اطلق عليهم المحطات الكبرى، وقد شهدت تلك المرحلة تحولاً كبيراً في التصميم إذ تم حفر الانفاق بأسلوب شقها تحت الأرض بصورة اختلف كثيراً عن المرحلة الأولى [١١٢].

كانت أولها محطة لندن الجنوبية وتُعدّ من أكثر الطرق استخداماً إذ شهدت نجاحات كبيرة وانتشاراً واسعاً في تطور مترو الأنفاق إذ بلغ عدد المسافرين عليها يومياً ما يقارب خمسة عشر الف، وبلغ عدد المسافرين سنوياً ما يقارب (٥ ,١٦٣ ,٩٨٠) مسافر، وعلى الرغم من الزخم البشري لكنها لم تسجل أرباحاً كبيرة حسب توقعات أصحاب الأسهم المشاركين فيها، ويعود سبب ذلك لكثرة نفقاتها مع كثرة عدد العاملين فيها فضلاً عن اعمال الصيانة الدورية، إلاّ أنها أثبتت نجاح القطار الكهربائي عن غيره من الوسائط [١١٣].

سجلت تلك المحطة نجاحاً واسعاً دفع لتوسعها لتشمل المنطقة الوسطى من المدينة، وفي حقيقة الأمر كانت تلك الفكرة قد راودت أفكارهم منذ عام ١٨٩٠م عندما قدمت للبرلمان لغرض إقرارها بعد سجال طويل بين مجلسي العموم واللوردات انتهى بالموافقة على إقامتها بتاريخ الخامس من أب ١٨٩١م، إلاّ أن هذا الموضوع ثار حفيظة إدارة سكك الحديد المحلية التي كانت قد حصلت مسبقاً على تعهد حكومي بعدم المساس بتلك الأراضي، لكن يبدو أن الإقبال الواسع والنجاح الذي تم في المحطة الجنوبية كان مدعاة لاستنساخ الفكرة في محطة جديدة تكون وسط العاصمة [١١٤].

شهدت تلك المرحلة نقاشات برلمانية حادة حول تلك الواسطة إذ حاول كل من الحزبين الحاكمين التغلب على الآخر لتقديم ما هو أفضل من خدمات، وفي إحدى جلسات عام ١٨٩٢م توصل الاعضاء إلى ضرورة اقامة عدد آخر من المحطات في باقي اجزاء لندن فقدم عدد من المقترحات كان من ضمنها: محطة بيكر واترلو **"Baker Waterloo"**، محطة لندن الشمالية، محطة الهامستيد **"Hampstead"**، محطة المدينة ووترلو [١١٥].

شكل مجلس العموم لجنة مشتركة صدرت بتاريخ الأول من آذار ١٨٩٢م للنظر باختيار المحطة حسب الأولية وكذلك اختيار الطرق التي سيسلكها كل خط، فعقدت اللجنة اجتماعها الأول في شهر أيار من العام ذاته حددت فيه الطرق التي قدمت مع كل مشروع وإضافة طرق اخرى كما حددت الطاقة الكهربائية كأساس لتحريك تلك العربات، وأوصت اللجنة بلزوم الحصول على اجازة عبور للمناطق التي تجتازها تلك القطارات بدلاً من شراء العقار بأكمله من قبل مالكي سكك الحديد، أما فيما يتعلق بالخطوط المارة تحت الشوارع فأوصت بضرورة الحصول على إجازة مرور حرة الإدارة المحلية لتلك المنطقة [١١٦].

اختارت اللجنة تنفيذ محطة بيكر واترلو وتم إقرارها بتاريخ الثامن والعشرون من آذار ١٨٩٣م فبدأ العمل فيها بإمكانيات كبيرة نفذتها شركات على مستوى عال من التقنية والخبرة، وبعد عمل متواصل لمدة ثلاث سنوات تمكنت الشركة المنفذة من الحصول على توسعة أخرى عام ١٨٩٦م امتدت من شارع بيكر وصولاً إلى نهاية خط مارليبون**"Marylebone"**، وشهدت المدة ذاتها افتتاح محطة ويمبلي بارك **"Wembley Park"** عام ١٨٩٤م وغطت بافتتاحها أربع مناطق [١١٧].

واجه المشروع مشاكل عديدة من أبرزها وقوف سكان العاصمة ضده لما بدا منه من مضايقة اثناء العمل لذلك تأخر بعض الوقت وغير مساره مما دعا إلى صرف أموال أكثر من المقرر، لذلك حاولت الشركة المنفذة التخلص منه وتحويل عملية إنجازه إلى شركات صغيرة لكن امتناع السلطات الحكومية عن منحها موافقة بذلك دعا الشركة لإعلان إفلاسها في عام ١٩٠٠م مما افسح المجال لشركة أخرى لتنفيذ ما تبقى من المشروع [١١٨].

استمرت عمليات التحديث في وسائط النقل على الرغم من كل المعوقات التي واجتها، وفي حقيقة الأمر فقد تحولت بمرور الزمن معظم خطوط نقل الحافلات إلى خطوط مترو أنفاق إذ شهد عام ١٨٩٧م تحولات كبيرة في افتتاح العديد من المحطات الصغيرة، وفي محاولة استثمارية مهمة توجهت أنظار الشركات نحو بناء محطة ميدان بروميتون بيكادلي فيبدو أن هذا الميدان بما يحيطه من مسارح ومحلات يقدم نقل مربح ومضمون [١١٩].

حصل المشروع على الموافقات الأصولية في السادس من أب ١٨٩٧م وبرأس مال قدره (٦٠٠) ألف باوند إسترليني باسهم معتمدة وإمكانيات قرض بمبلغ (٢٠٠) ألف باوند استرليني، ومن الجدير أشار خط سير المشروع الى شمول العديد من المناطق المزدحمة، إلاّ أن ما واجهه من مصاعب تمثلت شغله لأماكن مأهولة بالسكان ومن غير السهل استمرار العمل فيها، فضلاً عن المشاكل المالية لذلك حاولت الشركات المساهمة في تنفيذه بيع بعض أسهمها عام ١٨٩٩م لتسديد بعض الديون التي واجهتها [١٢٠].

شهدت المناطق القريبة من سكة حديد لندن الشمالية القريبة تقاطع الملك ازدحامات مرورية خانقة لذلك حاولت السلطات المحلية تفعيل الموافقة القانونية لمحطة مترو لندن الشمالية وإعادة إحياؤها من جديد، ومن الجدير بالذكر أن الموافقات الأصولية صدرت منذ عام ١٨٩٢م إلا أن توفر رأس المال مع الشركات المنفذة اعاق تنفيذه [١٢١].

قرر مجلس بلدية لندن في عام ١٨٩٩م طرح المشروع على الشركات لغرض تنفيذه وانهاء الاختناق الحاصل في تلك المنطقة الواقعة شمال كنيسة سانت ماري – ستراند **"St Mary le Strand"**، وبالفعل بدأ العمل به في ذلك العام وتم الاتفاق على تسيير وسائطه بالنظام الكهربائي وبطول بلغ ستة أميال ونصف انتهى العمل في عام ١٩٠١م، ومن الجدير بالذكر تم في عام ١٩٠٠م افتتاح خمس محطات: الأولى في توتينهام كورت رود

"**Tottenham Court Road**" والثانية شيبيردز بوش "**Shepherds Bush**" والثالثة في كوينزوي "**Queensway**"، أما الرابعة فكانت في اوكسفورد سيركيس "**Oxford Circus**"، في حين كانت المحطة الخامسة في ماربل ارتش "**Marble Arch**"، وفي نهاية الحديث عن هذه الواسطة لابد من توضيح أمر هام وهي أن مترو الأنفاق في لندن كان يمتاز بأن نسبة كبيرة منه خارج سطح الأرض [١٢٢].

يبدو من خلال ما تقدم بعض النقاط الهامة ومنها وضوح قوة البرلمان وتدخله في اقرار جميع الموافقات الرسمية في مد تلك الخطوط واستخدام نوع الطاقة وغيرها من القضايا ذات الصلة بالموضوع، كما يتضح ظهور شركات عالية المستوى اكتسحت الشركات الصغيرة التي كان لها دور في بداية القرن، فضلاً عن ذلك يتضح أن بريطانيا كانت سباقة في تلك الواسطة ومنها انتقلت إلى باقي دول العالم لكن ما ميزها عنهم وجود أجزاء كبيرة منها خارج سطح الأرض على عكس ما موجود بدول العالم، لتشهد الفترات اللاحقة طفرات نوعية وكمية في طرق المواصلات وسكك الحديد بفضل التقنيات الحديثة ودور الحكومة والقطاع الخاص في بذل الجهود الكبيرة لتطوير ذلك القطاع .

الخاتمة

توصلت الدراسة إلى مجموعة نتائج كان من أبرزها:

١- ثبت بالدليل القاطع أن جميع الحكومات السابقة لقيام الثورة الصناعية كانت مقصرة بملف المواصلات، ولم تهتم أو تشرع أي قانون لخدمة المواطن .

٢- أدت الثورة الصناعية إلى انقلابات داخل طرق المواصلات ووسائط النقل، فقد بدأ عصر جديد من الاهتمام والمتابعة لذلك الملف .

٣- تمت عملية تطوير ذلك القطاع حسب الأهمية الاقتصادية لكل طريق ولكل واسطة .

٤- كان للمواطن ودور العبادة دور هام في تطوير تلك الطرق ومعالجة بعض الأخطاء، من خلال المطالبات المستمرة والبحث عن بدائل بصورة منفردة من دون تدخل حكومي .

٥- مرت تلك العملية بمراحل زمنية احتاجت لسنوات طوال من الزمن حتى تتكامل بصورة يمكنها خدمة المواطن .

٦- كان تطوير ذلك الملف لخدمة مصالح رجال الحكم لما يملكونه من معامل وأسهم كبيرة داخل مختلف الشركات، لذلك سعوا جادين لتوفير طرق تحقق مصالحهم الاقتصادية .

٧- استفادت جميع طبقات المجتمع البريطاني من التطور الواسع في تنوع طرق المواصلات ووسائط النقل .

٨- سهلت تلك العملية العديد من المشاكل المستعصية لقرون من الزمن وساهمت بشكل فعال لخدمة جميع القطاعات الحياتية .

٩- إن من نتائج ذلك الاهتمام ظهور طرق مواصلات ووسائط نقل جديدة خففت كثيراً عن كاهل المواطن البسيط وقصرت المسافات وقللت الزمن المطلوب في اجتياز كل مسافة .

١٠-حققت تلك المسألة نجاحات كبيرة داخل بريطانيا وكان لها صدى واسع في عموم العالم عكست حالة التقدم التي عاشتها البلاد لاسيما مع ابتكار طرق جديدة لم تكن معرفة سابقاً .

الهوامش:

(١) أحمد محمد لطفي، تاريخ انجلترا الاقتصادي في العصر الحديث، القاهرة، مكتبة الأنجلو المصرية، ص ٤٦.

(٢) حسين كامل سليم، تاريخ أوربا الاقتصادي في القرن التاسع عشر، القاهرة، مطبعة فؤاد الأول، ١٩٤٨م، ص٢١٧.

(3) R.K. Webb, Modern England from the Eighteenth Century to the Present ,Publishers, London , 1980,p.271.

(٤) احمد محمد لطفي، المصدر السابق، ص ٥٠.

(٥)

(٦) حسين كامل سليم، المصدر السابق، ص ٢٢٠.

(٧) دوق نيوكاسل : وهو توماس بلهام هولز (١٦٩٣-١٧٦٨) سياسي بريطاني وعضو قيادي في حزب الويك، تولى منصب رئاسة الوزراء لمرتين الاولى (١٧٥٤-١٧٥٦) والثانية (١٧٥٧-١٧٦٢)، له العديد من الانجازات في مختلف الميادين ويعد من ابرز رؤساء الحكومات الذين اهتموا بمسألة اصلاح الطرق . للتفاصيل ينظر :

Encyclopedia Britannica 2005-CD.

(٨) كارلتون ج . هـ . هيز، الثورة الصناعية ونتجائها السياسية والاجتماعية، تعريب احمد عبد الباقي، ط٢، بغداد، منشورات مكتبة المتنبي، ١٩٦٢، ص ٤٧ .

(9) G. M . Trevelyan , English Social History , printed in Great Britain by spottiswoode , London, 1944,p.523.

(١٠) محمد قاسم وحسين حسني، تاريخ القرن التاسع عشر، ط٩،القاهرة، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، ١٩٣٦، ص ١١٢ .

(11) J.W.Grove , Government and Industry in Britain , Longmans , London ,1967 , p.141

(١٢) فائق طهبوب، محمد سعيد حمدان، تاريخ العالم الحديث والمعاصر، القاهرة، الشركة العربية المتحدة للتسويق والتوريدات، ٢٠١٠، ص ١٤٨ .

(١٣) حسين كامل سليم، المصدر السابق، ص ٢١٣.

(١٤) عبد العزيز عجيمة، محمد محروس اسماعيل، التطور الاقتصادي في اوروبا والعالم العربي، بيروت، الدار الجامعية، ص ٥٣-٥٤.

(١٥) كارلتون ج . هـ . هيز، المصدر السابق، ص ٤٧ .

(16) Christopher Harvie and H. C . G. Matthew , Nineteenth – Century Britain a very short introduction , printed in spain by book print s., London, 1941,p.45.

(١٧) توماس تيلفورد : (١٧٥٧-١٨٣٤) ولد في استكلندا، عمل في مجال العمارة والتصميم، له العديد من المشاريع التي تتعلق بطرق المواصلات / شغل منصب رئيس معهد المهندسين المدنيين . للتفاصيل ينظر :

Encyclopedia Britannica 2005-CD.

(١٨) جون لودون ماك ادم : (١٧٥٦-١٨٣٦) ولد في اسكتلندا، عمل في مجال طرق المواصلات، له العديد من الانجازات التي تتعلق بتعبيد الطرق، شغل مهام ادارة الطرق في منطقته ثم بريستول . للتفاصيل ينظر :

Encyclopedia Britannica 2005-CD.

(19) G. M . Trevelyan , Op.Cit.,p.531.

(٢٠) حسين كامل سليم،المصدر السابق، ص ٢١٨.

(21) H. Duncan Hall , A History of the British Commonwealth of Nations , Van Nostrand , London ,1994,p.451.

(٢٢) كارلتون ج . هـ . هيز، المصدر السابق، ص ٤٩ .

(23) R.K. Webb, Op.Cit.,p.382.
(24) G. M . Trevelyan , Op.Cit.,p.533.

(٢٥) احمد محمد لطفي، المصدر السابق، ص ٥١.

(٢٦) حزب المحافظين : يمكننا ان نعرفهم بأنهم المجموعة التي وقفت بالضد من لائحة إبعاد ولي العهد أمير ويلز جيمس الثاني عندما طالب ادوارد الأول ابنه الصغير الذي أصبح كاثوليكاً والمذهب السائد في بريطانيا هو البروتستانتي منذ عام ١٥٣٤، فأصبح في البرلمان فريقان، الاولى تؤيد اللائحة وهم مقدموها الويكز، وأخرى رافضة وهم توريز، أما من حيث الكلمة فقد ظهرت لأول مرة في بريطانيا عام ١٨٣٤. للتفاصيل ينظر :

Peter Dorey , The Conservative Party , London , Toronto , 1995.

(٢٧) حزب الاحرار : الأحرار هم خلفاء Whigs الذين نادوا بالحقوق الشعبية ضد الملك منذ القرن السابع عشر، ويرتبطون ارتباطا وثيقاَ بالقادة الديمقراطيين في القرن التاسع عشر، عرف منهم ادم سميث وفوكس وأشهر زعمائهم كَلادستون، وقد ألفوا الوزارة في بريطانيا عدة مرات . للتفاصيل ينظر:

Henry Herman Slesser , A History of the Liberal Party , London, Penguin Books, 1944.

(28) Christopher Harvie and H. C . G. Matthew,Op.Cit.,p. 50.
(29) Henry Pelling , The Origins of the Labour Party 1880-1900 , Glarendon Press , London ,1965 , p.78.
(30) Henry Pelling , A Short History of the Labour Party , Stmortin Press , London , 1961 , p58.
(31) Elie Halevy , The Age of Peel and Cobden , Limited ,London , 1947, p.82.
(32) G. M . Trevelyan , Op.Cit.,p.532.
(33) R.K. Webb, Op.Cit.,p.383.
(34) G. M . Trevelyan , Op.Cit.,p.533.
(35) Henry Pelling ,Op.Cit.,p.61.

(٣٦) حسين كامل سليم،المصدر السابق، ص ٢٢٢.

(٣٧) احمد محمد لطفي، المصدر السابق، ص ٤٩.

(٣٨) حسين كامل سليم،المصدر السابق، ص ٢٢٢.

(٣٩) كارلتون ج . هـ . هيز، المصدر السابق، ص ٥٣-٥٤ .

(٤٠) المصدر نفسه، ص ٥٥ .

(٤١) المصدر نفسه، ص ٥٥ -٥٦.

(٤٢) حسين كامل سليم،المصدر السابق، ص ٢٢٣.

(43) R.K. Webb, Op.Cit.,p.383.
(44) Ibid.,p.383.

(٤٥) احمد محمد لطفي، المصدر السابق، ص ٥٤.

(46) Christopher Harvie and H. C . G. Matthew,Op.Cit.,p. 79.

(٤٧) ج.ف.س.فوللر، ادارة الحرب، ترجمة اكرم ديري، بيروت، دار اليقظة العربية للتأليف والترجمة والنشر، ١٩٧٣، ص١٤٣ .

(٤٨) احمد محمد لطفي، المصدر السابق، ص ٥٤.

(49) Henry Pelling ,Op.Cit.,p.63.
(50) G. M . Trevelyan , Op.Cit.,p.559.

(٥١) فاضل حسين و كاظم هاشم نعمة، التاريخ الأوربي الحديث ١٨١٥ – ١٩٣٩م، مديرية دار الكتب للطباعة والنشر، ١٩٨٢ بغداد، ص ١١٩–١٢٠.

(٥٢) مقتبس من : ج.ف.س.فوللر، المصدر السابق، ص١٤٣ .

(53) Correlli Barnett , The Collapse of British Power , Eyre Methuen , London ,1972 , p.49.
(54) Ibid.,p.55.

(٥٥) الميزان التجاري البريطاني : وهو السجل المنظم الذي يحتوي على جميع المعلومات الاقتصادية الدولية سواءٌ أكانت (سلعية أم نقدية أم خدمية) بين اقتصاد معين وبقية أنحاء العالم خلال مدة محددة تكون في الغالب سنة واحدة . للتفاصيل ينظر: زينب لبيب فخري الحداد، الاوضاع الاقتصادية في بريطانيا في سنوات الحرب العالمية الاولى ١٩١٤–١٩١٨، رسالة ماجستير (غير منشورة) جامعة تكريت – كلية التربية للعلوم الانسانية، ٢٠٠٩، ص ١١٢.

(56) Elie Halevy ,Op.Cit.,p.83.
(57) Ibid.,p.84.
(58) Henry Pelling ,Op.Cit.,p.65.

(٥٩) احمد محمد لطفي، المصدر السابق، ص ٥٦.

(60) Christopher Harvie and H. C . G. Matthew,Op.Cit.,p. 80.
(61) R.K. Webb, Op.Cit.,p.388.
(62) G. M . Trevelyan , Op.Cit.,p.539.
(63) Elie Halevy ,Op.Cit.,p.137.
(64) Ibid.,p.138.

(٦٥) ريتشارد تريفيثيك : (١٧٧١–١٨٣٣)، شغل والده ادارة احد المناجم في كورنويل، وهو مهندس انكليزي انجز العديد من المشاريع والمخترعات التي اهتم بها كثيراً، ويعد اختراعه للمحرك البخاري اكبر انجاز حققه . للتفاصيل ينظر :

Encyclopedia Britannica 2005-CD.

(66) S.E.Ellacott , Wheels on the Road , Methuen & CO Ltd , London , p. 27.
(67) Arnstein L.Walter , Britain Yestrday and Today Eyre Methuen , , London , 1962 , p.196.

(٦٨) ج.ف.س.فوللر، ادارة الحرب، ص١٤٤–١٤٥ .

(٦٩) جورج ستيفنسون : (١٧٨١–١٨٤٨) ولد في انكلترا، وهو احد العمال في منجم للفحم، تعلم القراءة والكتابة بعد ان جاوز السابعة عشرة من عمره، واستطاع بجهوده الشخصية ان يصبح مهندسا محترفا، اقام اول خط سكك حديدية استخدم البخار فيه، فضلاً عن ذلك يعد مصمم عالمي لمقياس السكك الحديدية . للتفاصيل ينظر :

Encyclopedia Britannica 2005-CD.

(٧٠) كارلتون ج . هـ . هيز، المصدر السابق، ص ٥١ .

(71) R.K. Webb, Op.Cit.,p.412.

(٧٢) عبد القادر يوسف الجبوري، التاريخ الاقتصادي، الموصل، مطبعة جامعة الموصل، ص ١٦١ .

(٧٣) حسين كامل سليم،المصدر السابق، ص ٢٢٦.

(74) Christopher Harvie and H. C . G. Matthew,Op.Cit.,p. 81.

(٧٥) احمد محمد لطفي، المصدر السابق، ص ٥٣.

(٧٦) جامعة باتريس لومومبا للصداقة بين الشعوب، عرض اقتصادي تاريخي، بغداد، مكتبة التحرير، ج٢،ص ٥٤ .

(77) G. M . Trevelyan , Op.Cit.,p.541.
(78) S.E.Ellacott ,Op.Cit.,p.50.
(79) Arnstein L.Walter ,Op.Cit.,p.210.
(80) Elie Halevy ,Op.Cit.,p.156.

(٨١) وليام أيوارت غلادستون: (١٨٠٩ – ١٨٩٨) وهو ابن تاجر من مدينة ليفربول درس في أيتون وكلية كراسيت تشرتش في جامعة أكسفورد، أصبح وزير الخزانة ١٨٥٢ – ١٨٥٥م ثم ١٨٥٨ – ١٨٦٦م، وفي عام ١٨٦٦ أصبح رئيس الوزراء وكذلك عام ١٨٨٠ و ١٨٨٦م وقد تسلم حكومة رابعة ومن مميزاته لباقته في الخطابة . للتفاصيل ينظر :

Morfer John , The Life of Wiliam Gladstone , New York The Macmillam Company , 1909 .

(82) G. M . Trevelyan , Op.Cit.,p.573.
(83) Christopher Harvie and H. C . G. Matthew,Op.Cit.,p. 89.
(84) Ibid.,p.89.
(85) Elie Halevy ,Op.Cit.,p.162.
(86) Christopher Harvie and H. C . G. Matthew,Op.Cit.,p. 87.

(٨٧) عبد العزيز عجيمة، محمد محروس اسماعيل، المصدر السابق، ص ٦٤.

(88) Christopher Harvie and H. C . G. Matthew,Op.Cit.,p. 89.

(٨٩) حسين كامل سليم،المصدر السابق، ص ٢٢٩.

(90) Breach Hartrell , British Economy and Society 1870-1970, Faber Limited, London,1973,p.159.
(91) S.E.Ellacott ,Op.Cit.,p.58.
(92) Breach Hartrell ,Op.Cit.,p.162.

(٩٣) حسين كامل سليم،المصدر السابق، ص ٢٢٧.

(94) Alan A. Jackson and Desmond F. Croome , Ralls Through The Clay a history of London's Tube Railways , George Allen & Unwin LTD ,London , 1962,p.2.
(95) Breach Hartrell ,Op.Cit.,p.169.
(96) G. M . Trevelyan , Op.Cit.,p.574.
(97) Alan A. Jackson and Desmond F. Croome,Op.Cit.,p. 3.
(98) Breach Hartrell ,Op.Cit.,p.220.
(99) Ibid.,p.221.
(100) Christopher Harvie and H. C . G. Matthew,Op.Cit.,p. 90.
(101) G.D.H.Cole , British Working Class Politics 1832-1914, Broadway House , London,1974 , P.88.
(102) Alan A. Jackson and Desmond F. Croome,Op.Cit.,p. 4.
(103) Ibid.,p.5.

(١٠٤) ايرنست فيرنر فون سيمنز : (١٨١٦–١٨٩٢) رجل اعمال الماني ولد في برلين واشتهر بعمل العديد من المخترعات التي ساهمت بتطور الاجهزة الكهربائية وغيرها من المنجزات العلمية الاخرى، منها الوسائل البرقية، كما اشتهر بانتمائه السياسي لحزب التقدم الالماني . للتفاصيل ينظر :

Encyclopedia Britannica 2005-CD.

(105) Breach Hartrell ,Op.Cit.,p.201.
(106) Christopher Harvie and H. C . G. Matthew,Op.Cit.,p. 92.
(107) Ibid.,p.93.
(108) Breach Hartrell ,Op.Cit.,p.232.
(109)G. M . Trevelyan , Op.Cit.,p.575.
(110) S.E.Ellacott ,Op.Cit.,p.59.
(111) Alan A. Jackson and Desmond F. Croome,Op.Cit.,p. 8.
(112) Ibid.,p.9.
(113) G.D.H.Cole ,Op.Cit.,p.89.
(114) Alan A. Jackson and Desmond F. Croome,Op.Cit.,p. 12.
(115) Breach Hartrell ,Op.Cit.,p.245.
(116) Alan A. Jackson and Desmond F. Croome,Op.Cit.,p. 22.
(117) Joan Wood Ward , Industrial Organization Theory and Practice, Oxford University Press , London, 1965 , p.97.
(118) Alan A. Jackson and Desmond F. Croome,Op.Cit.,p. 25.
(119)Ibid.,p. 29.
(120) Ibid.,p.30.
(121) Breach Hartrell ,Op.Cit.,p.298.
(122) Alan A. Jackson and Desmond F. Croome,Op.Cit.,p. 33.

603	The Chronological Development of The Modern Financial Terminology (Financialization) From Arabic into English Lecturer. Ghada Saad Aldin M. Salih Aldabbagh Assistant Prof. Nameer Amir Alsaegh	1431-1464
498	Using Tape Material as a Mean to Help Students at Intermediate Schools Who Face Dyslexia to Improve Reading Skill Instructor.Alaa Ali Hasan Dr.Dunia Tahir Hameed	1465-1498

مجلة سر من رأى

ISSN : 1813-6798

مجلة للدراسات الانسانية محكمة متخصصة

تصدر عن كلية التربية / جامعة سامراء

607	The effect of the strategy of S.N.I.P.SP. on the literary achievement of fourth-grade students in the subject of history Teacher . Murad Ahmed Khalaf Professor Dr. Nidal Muzahim Rashid	1177-1210
631	The effect of learning cells strategy on the achievement of special education pupils and the development of some social skills Teacher. Haifa Abdul Rahman Ibrahim	1211-1246
509	Method of arranging time and its relationship to academic delay among students of religious education and Islamic studies (Al-Mu'tasim Islamic School as a model) Assistant Professor Dr. Adnan Talfah Muhammad Dr. Abdullah Ahmed Ibrahim	1247-1284
599	The Role of Recipient Trends in Choosing News TV Channels for Information about the Conflict in Yemen-Aanalysis Study According to the Information Seeking Theory- Prof. Dr. Youssef Hassan Mahmoud	1285-1320
550	The reality of the use of information and communication technology in the University of Baghdad From the point of view of students Prof. Dr. Najia Ibrahim Mohammed	1321-1362
	The English Language Subjects	
514	Paragoge in English and Arabic Assistant Instructor Sua'ad Abd Al-Rahman Eltaif	1365-1382
698	STRUCTURE AND FUNCTIONAL ROLE OF PHRASEOLOGISTS IN RUSSIAN AND ARABIC LANGUAGES Dr. Kassim H. Najim	1383-1404
520	The Impact of Discursive Segmentation as a Strategy in Teaching Legal Translation from English into Arabic: A Case Study Lecturer. Mahmood Ibrahim Hamdan Assistant Lecturer. Gailan Mahmoud Hussein	1405-1430

مجلة شر من راى
ISSN: 1813-0798
مجلة للدراسات الانسانية محكمة متخصصة
تصدر عن كلية التربية / جامعة سامراء

642	The Orientation of The Justice and Development Party Government Towards the Political Foreign Turkish Affairs 2002 – 2007 (Historical Study) Assistant Professor Dr. Saad Abdel Aziz Muslot	845-874
633	The Fethullah Gulen Group and its Impact on Turkish – American Relations Dr. Afrah Nathir Jassim	875-908
665	The Cultural and Social Role of Awqaf in the Midle Maghreb During the Zayaniea(698- 845A.H /1299-1442A.D) Assistant Professor Dr. Reem Mahmoud Rashed	909-936
621	The reaction of the Iraqi press against alarming orders and crippling resolutions 1929-1936 Lecturer, Dr. Ali Mahfouz Al- Khfaf	937-968
366	Rashid Al-Salhi and his impact on the mathematic heritage Prof. Dr. Riad Said Latif	969-996
666	A geographical vision for city problems (Mosul city , case study) Lecture : nashwan Mahmoud .j.alzaidy	997-1018
679	Commercial Treatments and agreement between Oman and Britain during 18th and 19th Centuries Prof. Dr. Ali Hamza Abbas	1019-1054
617	Stations in domestic politics during the era the Prophet Mohamed peace be upon him Assistant teacher .Wehbe Abdul-Razzaq Abdul-Qahar	1055-1082
632	The Political Activity of the Zionist Movement in Britai 1897-1917 Assistant teacher Sahar Ali Sharif	1083-1118
	The Educational Sciences Subjects	
646	The effect of using the shape strategy (vee) in developing mental concepts and cognitive motivation among students of the College of Education for the girl Assistant Professor Dr.Nada Luqman Muhammad Amin Al-Habbar	1121-1176

ISSN : 1813-6729
مجلة للدراسات التربوية محكمة متخصصة
تصدر عن كلية التربية / جامعة سامراء

The History and Geography Subjects		
551	The Effect of Industrial Revolution In Developing The Transportation Routes And Means of Transport In Britain During Nineteenth Century (A historical study) Asst. pro. Harith A. AL-Tikrity (ph.D)	575-614
488	The impact of child mortality in early ages and government spending on the variation in the life expectancy of the population in Salah al-Din Governorate for the period (2010-2017) Teacher Dr. Adel Taha Shalal	615-638
689	Religious persecution of Rohingya Muslims in the state of Myanmar Study in geopolitics Assistant Professor Dr.Vian Ahmad Mohammad Teacher Dr. Suad Abdullah mohammed	639-666
499	The gods in the authority speech of the Achaemenian Kings: (An Analytical Study) Dr. Jassim Abbas Muhsin	667-692
556	Mechanism for designing and disseminating the digital geomorphological map COSRTE Anticline (case study) Master. Muhammad Najm Khalaf al-Jubouri Master . Nijm Abdullah Kamel Al-Karai	693-726
419	Building the mathematical model of transport demand by adopting the virtual sectors (Tikrit City) Researcher: Adel Jasim Muhammad Al-Khazraji Assistant Professor Dr. Nada Mohamed Abdel-Hayani	727-766
678	Social Changes in Libya During Monarchy 1951-1969 Assistant professor Dr . Nihaya Mohammed Salih	767-792
669	The Political and Economical Developments in Morocco in 1991-1999 M. Asst. Amal Jassim Hamid	793-826
609	The multiplicity and renewal of elites in light of the development of historical and intellectual elitist theory Assist. Prof. Dr. Musab Yousef Mahalla	827-844

ISSN 1813-6798
مجلة للدراسات التربوية والعلمية المتخصصة
تصدر عن كلية التربية / جامعة سامراء

The Arabic Language Subjects		
534	The effect of the Qur'an on Kurdish poetry, the poet Mahwi is a model Assistant teacher Wissam Saud Hussein Assistant teacher Sirwan Jabbar Khader	309-332
202	Religious obligation and commitment in ancient Arabic poetry The first Abbasid era as an option Researcher Qais Allawi Khalaf Prof. Dr. Kamal Abdel Fattah Al-Samarrai	333-356
530	Poetic vision in diwan fada' aleasyi alkhms the poet Karam Al-Araji Assistant Teacher Ghassan Aziz Rashid	357-380
629	Narration as a figurative allegorical formation - the Iraqi sixty - poetic generation as a model Prof. Dr. Dalal Hashem Karim Assistant Teacher. Ibrahim Khazaal Khalifa	381-412
647	The Simulation of Text Thresholds in the Butterfly's Diwan by (Berwin Habib) Dr. Ali Hadi Hassan Hussein	413-438
171	Discarding the syntactic sign "Jazm" for the present verb which ends in Arabic vowels Dr. Saeed bin Muhammad Al Yazid	439-494
711	Place Effectiveness in Travel Literature, a Study of *Alhulom Albolivary* (*The Bolivarian Dream*) Asst.prof.D:Ahmed Hussein Ali AL-Dhufairi	495-528
573	The Stories of Al-Kahaf Ayas:- Analytical and Phonological Study Assistant Prof. Dr. Muhannad Ahmed Hassan	529-548
623	The level of chronological arrangement in poetry Abi Al-Qassem Al-Shabbi researcher. Ali Abdul Razzaq Ahmed Saleh Assistant Professor Dr. Ahmed Azzawi Mohammed	549-572

مجلة سر من رأى
ISSN : 1813-6758
مجلة لدراسات الانسانية متخصصة
تصدر عن كلية التربية / جامعة سامراء

Code No.	Contents	the page
	Al Sharia Subjects	
645	The foundations of Islamic economic and social development and its impact on society Dr. Ahmed wessam Alden Qawam ALkilidar	3-30
747	Reading verses in the Holy Quran (Objective study) Asst.pro. Dr. Ali Abdullah Ahmed Al-Rawi	31-58
667	Scientific rhetoric rooting in the divine self Establishing sanctification as a model Selected models Asst. Prof. Firas Madallah Majeed	59-106
613	The application of the Maqasid fundamentalist approach in saying the Prophet: Mu'asir al-Shabab Whoever is able to do this to you is allowed to marry, let him marry. He turns a blind eye, and is fortified to the vagina. Dr. Muhammad Ali Merhi	107-134
578	Signatures of Caliphs, Princes and Judges A doctrinal study Assistant Professor Dr. Issa Ahmed Mahal Al-Falahi Assistant Professor Dr. Inas Abdul Razzaq Ali	135-184
544	The efforts of the scholar Sheikh Abdullah bin Bayyah in Islamic thought, Analytical study of the concept of "reconciliation" Dr. Muhammad Ali Islam Student Abeid	185-208
644	The narrators, who were weak by Imam Al-Aqili in his weak book, and documented by Imam Al-Dhahabi in his book Al-Mughni - Critical Study- Prof. Saadoun Mohamed Mahmoud	209-242
456	Qur'at Al_Aeen from Enjoy this house, it was demolished twice Written by Sheikh Muhammad Ali bin Alan Al-Siddiqi Al-Shafi'i (1057-H)Study and investigation Dr. Muhammad Ali Matar	243-282
661	Milestones of the human unit Quranic study Teacher.Dr.Mahmood nasir zuraw	283-306

In the Name of God, the Most Gracious, the Merciful

Without any doubt or exaggeration, our succeeded administration is proved in the Sura Man-Ra'a Journal despite the current circumstances of the Corona pandemic, so we do not hesitate to complete the work perfectly, whether the work is through electronic communication or requires our continuous presence, in order to obtain the best satisfactory results appropriate to Samarra University - College of Education demands, as the name of the journal governs us, it is only accept the sober scientific level that brings us a good reputation. Therefore, it is decided to increase the number of published researches even if this matter requires to have two parts published issue of the journal in addition to what we do in terms of imparting the scientific nature of the journal's character is through full commitment to the conditions of scientific publication that make this journal an example for some journals that do not hesitate to contact us to find out how the journal has brought its scientific standing and its knowledge value, and praise be to Allah for our success and facilitation of things.

ISSN : 1813-6798

Prof. Dr. Dalal Hashem Karim

Editor

مجلة آداب الرافدين
مجلة للدراسات الانسانية محكمة متخصصة
تصدر عن كلية التربية / جامعة سامراء

To subscribe to the journal

For governmental institutions, universities, and research centers, they should pay a subscription fee of (25,000) Iraqi dinars in Iraq for each number. They should contact the journal's secretariat at the address listed below for the purpose of subscription or exchange.

Contact us

Prof. Dr. Dalal Hashem Karim
The editor-in-chief of Surra Man Ra'a
Republic of Iraq / Samarra
P.O / 165

E-mail: journal.of.surmanraa@gmail.com
Cell phone: 009647731686636 – 009647905825190 - 009647700888734 - 009647800081044

مجلة سر من رأى
ISSN : 1813-6798
مجلة للدراسات الانسانية محكمة متخصصة
تصدر عن كلية التربية / جامعة سامراء

- The researcher gives the researcher a copy of his research after publishing.
- Correspondence is handled to (the editor) or the editing manger.
- If the research contains Quranic verses, the type of verses is according to the program of Almadina's Qur'an, otherwise the research is not published

مجلة سر من رأى
ISSN : 1813-6798
Republic of Iraq - Samarra - College of Education - PO Box 165
Editor in Chief: Prof. Dr. Dalal Hashem Karim
E-mail: journal.of.surmanraa@gmail.com
Cell phone: 009647731686636 – 009647905825190 -- 009647700888734 -- 009647800081044
مجلة للدراسات الاسلامية محكمة متخصصة
تصدر عن كلية التربية / جامعة سامراء

Formatting Guidelines

The research submitted must conform to the following requirements that will facilitate preparation of the reseacher for publication

- The research should be printed by using (Word Office Program) on A4 size paper on one side.
- The number of pages should not exceed (20) pages, including: data, maps and illustrations. If the research exceeds this, the researcher ought to pay (2000) Iraqi dinars for each additional page, provided that the original copies of the figures and maps are presented on paper (Trieste), and by Microsoft Word.
- After taking experts' notes, a CD is attached to the revised paper.
- Printing should be in letter (Simplified Arabic) and in size (14) for Arabic ones, and (New Roman) typeface for English ones.
- Margins are written at the end of the search with the same text of the font and with a size of (12), provided that the source information is mentioned in full when it is first received, to dispense with writing the list of sources.
- The research is divided into an introduction and the appropriate titles denote it, to dispense with the list of contents.
- The journal is not obligated to return the research to its owner if it objects to the publication of experts, and an apology is sufficient.
- Scientific The method of scientific research and documentation is a feature of the journal.
- The researcher is ought to pay (80,000) eighty thousand Iraqi dinars is paid to the journal for publishing fees inside Iraq.

ISSN : 1813-6796
مجلة للدراسات الانسانية محكمة متخصصة

present the topic, state the scope of the experiments, indicate significant data, and point out major findings and conclusions. The Abstract should not be more than one page in length.

- The scientific method of scientific research is used to write the margins of the research and its references, and the researcher adopts the method of research in his specialty, and the books used in the research are mentioned as follows according to the type of the subject area: for Arabic ones it be as following: book name, author name, version number, place of publication, publishing point, year of publication, and part (if any), And page. As for the periodicals, they are written as follows: the journal's name, number, publication date, publication point and page. For English ones, it should be according to APA formatting.
- Publication acceptance is not obligated for the journal to publish scientific research by numbers except for what suits its international reputation.

مجلة سر من رأى
ISSN : 1813-6798
مجلة للدراسات الانسانية محكمة متخصصة
تصدر عن كلية التربية / جامعة سامراء

Publishing instructions in the journal of

Surra Man Ra'a

The scientific journal (Surra man Ra'a) welcomes the contribution of researchers inside and outside the country . It takes them with confident steps towards a bright future in the aspects of life, and here are some of the requirements for publishing:

Technical and Organizational Requirements:

- The journal is specialized in subject area of Arts and humanities. Editorial staff sends scientific researches to experts in the relevant fields for reviewing, those experts who have proven scientific adequacy in their specific specialty.
- The journal rejects publishing research that does not meet with the known method of scientific research.
- The researcher is obliged to take the recommendations and emendations received from his research through what is determined by the evaluation experts.
- The research must not be submitted to another journal before, and it shouldn't bet published before, and the researcher must undertake in writing covenant to do so.
- The researcher must present the following in the submitted research:
- On the first page, it should include: (Research title, researcher's name, scientific title, place of work, email, phone number, and keywords in Arabic and English), and in case more than one researcher mentioned their names and addresses to facilitate the process of contacting them.
- Abstract should be on a separate page in Arabic and English. It should be informative and completely self-explanatory, briefly

Editorial Board :

Prof. Dr. Shefaa Thiab Obaid \ College of Education – University of Samarra \ Iraq

Prof. Dr. Sajed Mekhlef Hasan \ College of Arts – University of Samarra \ Iraq

Prof. Dr. Omar Muhammad Ali \ College of Arts – Helwan University \ Egypt

Prof. Dr. Muhammad Salih Khalil \ College of Physical Education and Sports Sciences – University of Samarra \ Iraq

Prof. Dr. Kamal bin Sahrawi \ College of Humanities and Social Sciences – University IBN Khaldoun\Algeria

Prof. Dr. Ismail Youssef Ismail \ College of Arts - Menoufia University \ Egypt

Asst. prof. Yaser Mohammad Salih \ College of Education – University of Samarra \ Iraq

Asst. Prof. Dr. Saieed bin Muhammed AL Qurani \ College of Arabic Language - Umm Al Qura University \ Kingdom of Saudi Arabia

Asst. Prof. Dr. Sabah Hammod Gaffar \ College of Education – University of Samarra \ Iraq

Asst. Prof. Dr. Laila Khalaf Al Sabban \ College of Arts – Kuwait University \ Kuwait

Asst. Prof. Dr. Jinan Ahmed Abdulaziz\ College of Education – University of Samarra \ Iraq

مجلة سر من رأى

ISSN : 1813-6798

مجلة للدراسات الانسانية محكمة متخصصة

تصدر عن كلية التربية / جامعة سامراء

Surra Man Ra'a

Scientific Refereed Journal

Issued by
College of Education
University of Samarra

Vol. 16./No. 64. 15th Year. September / 2020A.D/ 1441AH
International code:
ISSN 1813 – 6798
Deposit number in Iraqi national library and archives
Baghdad, 2341
year 2019

Editorial Board

Editor in Chief : Prof. Dr. Dalal Hashim Karim (Arabic dept.)
Editing Manager :
Lecturer Dr. Murad Ahmed Kalef(Responsible for the Postgraduate Sector)
Arabic Language Proofreader :
Lecturer Dr. Raad Sarhan Ibrahim (Arabic dept.)
English Language Proofreader :
Lecturer Dr. Saif Habeeb Hasan (English dept.)
Administrative and Technical Affairs Manager:
Mr. Ali Abdulkhaleq Abdullah (College of Education)

Economy affairs: Mrs. Samara Yousef Mahmoud
Printing Layout: Mr. Ali Abdulkhaleq Abdullah
E-mail: journal.of.surmanraa@gmail.com
Cell phone: 009647731686636 – 009647905825190 - 009647700888734 - 009647800081044

Republic of Iraq
Ministry of Higher Education
and scientific research
University of Samarra
College of education

SURRA MAN RA'A

Scientific Refereed Journal

Issued by
college of Education
University of Samarra

Vol. 16./No. 64. 15th Year.
September / 2020 A.D/ 1441 AH

Deposit number in Iraqi national library and archives
Baghdad, 2341 - year 2019
ISSN 1813 - 6798