

بغنامي (بطة) جميلة ارتحلنا من ميسان الى البصرة

لملنا حاجياتنا، وحرماننا

حقائبنا صباح يوم الثلاثاء

الموافق ٢٠٠٩/٣/١٧

وغادرتنا فندق البيادر

الكائن في شارع دجلة -

مركز محافظة ميسان،

قاصدين محافظة البصرة.

أوصلنا سائق التاكسي الى

المرآب الموحد واحاطت

بنا مجموعة من سواق

السيارات بعضهم دعوتنا

الى بغداد وآخرون قدموا

لنا كل فروض التسهيلات

للسفر الى محافظة

البصرة.

بغنامي (بطة) جميلة

الحلقة الرابعة

الاطيالية « من حيث انهيارها الداخلية التي تزخر بفتورها السميكية ، الا ان البصرة في يومها الراهن هي بؤرة للمرض والتخلف. انتشرت فيها اللعول والايوان واستشرى الجفاف والتلوث في بيئنا. استحالت انهيارها الجميلة مسطحات لتصرف المياه الآسنة التي تصب في نهاياتها بشط العرب لتضخ ثانياً للمساكن ودور المواطنين. في آخر الاحصائيات واعمال المسوحات التي قام بها فريق مشترك من المنظمات البريطانية والبلجيكية اشارت الى انه اذا لم تعالج حالة انتشار التلوث البيئي وشبكات الصرف الصحي ومدافع الدبابات ومخلفات الحروب، فان سكان البصرة عام ٢٠١٠-٢٠٢٠ سيكونون واحد من كل ثلاثة منهم مصابا بالسرطان. ناهيك عن ظاهرة التصحر التي تشهدها بيئة العراق وجفاف الانهار. من المؤسف حقاً ان يتحول ابناء البصرة ال مستهلكين ، فتستورد البصرة « الطعامة والخيار والسلمك من دول الجوار».

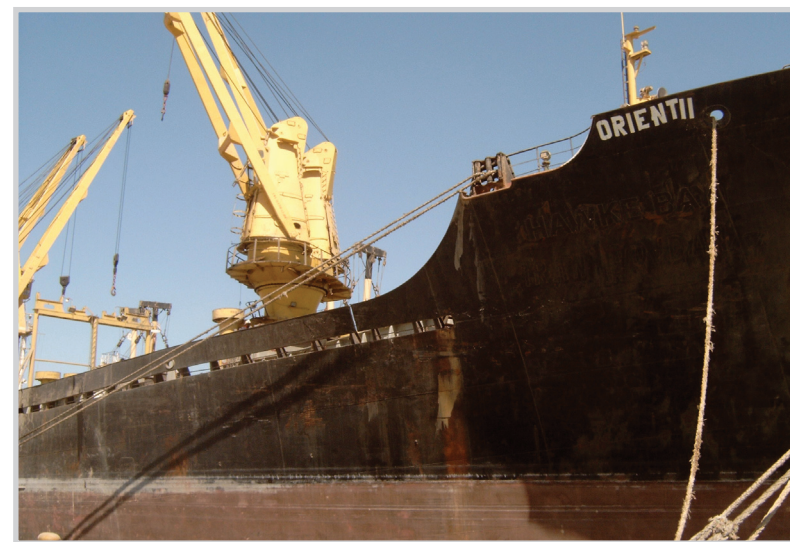
الأرض، ومخلفات العسكر ما تزال ماثلة للعيان. في « الهارثة» احياء سكنية سورتها المستنقعات والمياه الآسنة، مدخل البصرة يعلوه نصب لجناحين بلا طائر، على يمينه مستنقعات وفي يساره مقبرة. وبعد أن دلغنا شارع بغداد الحديث والمزبن ببنيات « الفيكس» رأينا تناقضا واضحا، فالشارع على قدر كبير من الحداثة والمعاصرة، الا ان الاحياء السكنية المنتشرة على جانبيه تحيط بها المستنقعات وتسورها الانقاض. في مساء اليوم التالي لوصولنا محافظة البصرة تحدث لي المدير الفني لشركة نفط الجنوب «صباح اديب» قائلا: تعد محافظة البصرة الشريان الاقتصادي للعراق واغنى مدنه بالثروات، الا انها تسير عكس الواقع. البصرة في عقود ستينيات القرن المنصرم ، تضاهي المدن البريطانية، جميلة هائلة ، ترسم البسمة على وجوه ابناءها. وهي تشبه مدينة « البندقية

الطريق الشرقية ، توسطتها مدرسة تراعت لنا نواحد فيها والساعة تشير الى « الثانية عشرة ظهرا». في سيطرة مرور « الجوابر» استوقفنا رتل عسكري كان مارا خلالها. الجوابر قصبه منظرها يوحي بأنها افضل حالا من سابقاتها. ناحية «الغفر» تفصح باعلان مباشر عن بؤسها وشقاؤها. فنحن الان على اعقاب مدخل « القرنة » ولوحة تقول « القرنة ترحب بكم. جسر القرنة ما تزال اثار الحروب يادية عليه، ترامت امامه اراضي شاسعة لا حياة فيها وبساتين نخيل تحظ. مضافات كثيرة شيدت من القصب احاطت بها اكداس من حديد وانقاض هي بعض مخلفات الحروب. بعد القرنة، بيوت طينية خللتها قطعان من الجاموس وقصبه لاحت فوق سفوف من منازلها صحنون «الستلايت».

الشاحنات الثقيلة تركت اثارها على الطريق العام ذي المرين، اخاديد عميقة، وحفرأ وعلى الجانب الشرقي الطريق المزبوج، ومحطات وقود جديدة ملوثة بشتى الالوان وبطرز عمارية تكاد تكون متشابهة، الا انها لم تبدأ التشغيل بعد. معامل طابوق تشهق بخانها الاسود المتصاعد نحو السماء، معامل اسفلت، ولا أثر لعلامات الدلالة السياحية، ها نحن ندرج بازاء «قضاء قلعة سكر» التي زين مدخلها ، بعدد من شتلات النخيل ، واكوام من انقاض وخردة حديدية. وبعد أن اجتزنا القلعة بدأ منظر « الفاصل بين محافظة ميسان ومحافظة البصرة. بعد «العزيز» ثمة مقام علته قبة خضراء شيدت بطريقة بدائية احاطت به رايات حمر وسود وخضر وبيض وصفير، انتصبت قرب قرية طينية ايضا. لا ادري لماذا تظل ثقافة الطين وحضارته قائمة؟ ومدرسة «الحدادين» وعلى اليسار ابصرنا معمل الورق الذي يمثل مساحة واسعة من

« في منعطف مركز محافظة البصرة «. عبرنا مفرق «المر» وامتد امامنا قرى عديدة، وبيوت طينية على جانبي الطريق المزبوج، ومحطات وقود جديدة ملوثة بشتى الالوان وبطرز عمارية تكاد تكون متشابهة، الا انها لم تبدأ التشغيل بعد. معامل طابوق تشهق بخانها الاسود المتصاعد نحو السماء، معامل اسفلت، ولا أثر لعلامات الدلالة السياحية، ها نحن ندرج بازاء «قضاء قلعة سكر» التي زين مدخلها ، بعدد من شتلات النخيل ، واكوام من انقاض وخردة حديدية. وبعد أن اجتزنا القلعة بدأ منظر « الفاصل بين محافظة ميسان ومحافظة البصرة. بعد «العزيز» ثمة مقام علته قبة خضراء شيدت بطريقة بدائية احاطت به رايات حمر وسود وخضر وبيض وصفير، انتصبت قرب قرية طينية ايضا. لا ادري لماذا تظل ثقافة الطين وحضارته قائمة؟ ومدرسة «الحدادين» وعلى اليسار ابصرنا معمل الورق الذي يمثل مساحة واسعة من

الاشاحنات الثقيلة تركت اثارها على الطريق العام ذي المرين، اخاديد عميقة، وحفرأ وعلى الجانب الشرقي الطريق المزبوج، ومحطات وقود جديدة ملوثة بشتى الالوان وبطرز عمارية تكاد تكون متشابهة، الا انها لم تبدأ التشغيل بعد. معامل طابوق تشهق بخانها الاسود المتصاعد نحو السماء، معامل اسفلت، ولا أثر لعلامات الدلالة السياحية، ها نحن ندرج بازاء «قضاء قلعة سكر» التي زين مدخلها ، بعدد من شتلات النخيل ، واكوام من انقاض وخردة حديدية. وبعد أن اجتزنا القلعة بدأ منظر « الفاصل بين محافظة ميسان ومحافظة البصرة. بعد «العزيز» ثمة مقام علته قبة خضراء شيدت بطريقة بدائية احاطت به رايات حمر وسود وخضر وبيض وصفير، انتصبت قرب قرية طينية ايضا. لا ادري لماذا تظل ثقافة الطين وحضارته قائمة؟ ومدرسة «الحدادين» وعلى اليسار ابصرنا معمل الورق الذي يمثل مساحة واسعة من



يسلكه المسؤولون دائما

طريق الحفر والمطبات والموت الى ميناء خور الزبير

متى تدخل البارجة الكهربائية الى الميناء وتنير ليالي البصرة ؟

وتقرر احياء هذا الرصيف بمواصفات عالمية، فيما احالت وزارة النفط حصة مشاركتها منه الى مقال ثانوي لاعداد الارض اليابسة لاقامة المنشآت والمعدات عليها. وكذلك حذل وتعبيد الطريق المؤدي اليها وما يزال العمل مستمرا فيه. ولغرض سرعة تنفيذ الاعمال في هذه المشاريع هناك تدخل زمني لانجازها، اي ليس هناك سقف زمني محدد لكل مشروع. ولا اخفي عنكم موضوع عقد لوزارة الكهرباء لشراء بارجة كهربائية وهذا الامر يتعلق بحياة المواطنين والمجتمع فكانت الفكرة ان يكون هذا الرصيف من حصتها. اما بالنسبة لنا فليس لدينا اعتراض طالما ان المشروع هو لخدمة الصالح العام. اما الاشكاليات الطارئة مع الدوائر الاخرى فهي قابلة للحل. احتمال نسبه ٨٠٪ بان يخصص الرصيف رقم (١٢) للبارجة الكهربائية التي ستستكون واحدة من قطع عديدة، ربما تعاقبت عليها وزارة الكهرباء، اما طاقاتها وقدراتها التجهيزية فهذا يعود للوزارة ذاتها. عملنا مستمر مدة ٢٤ ساعة وبثلاث وجبات. قبل اكثر من عام لم يكن عملنا وفق هذه الصورة وبهذه الانسيابية. كان الامر مختلفا وسيئا جدا، وبعد صولة الفرسان بدأت الامور تتحسن تدريجيا، وصلنا الى ما هو عليه الحال في الظروف الراهن الذي اعتبره مضاهيا لمواثي الدول الاخرى. كل شيء فيه يسير بانتظام فهو يحضن عاملين في وزارة الكهرباء والنظف والنقل فضلا عن عاملين اهليين. كلما نشطت الحركة التجارية في الميناء ازداد عدد العاملين فيه سواء من متسبيه او من جهات اخرى حكومية واهلية. قبل اليوم كان العمل محدودا، والناس تتخوف من الوضع الذي كان سائدا. الان عدد السفن الداخلة في ميناء مستمر، ومثله عدد العاملين فيه وكذلك التجار الذين قاطعوه يوما ما وغادروا الى امكان اخرى بدأوا يعودون اليه. اما من اجل بضائعهم او شاحناتهم. ميناء خور الزبير يقدم تسهيلات كثيرة للتجار. كل ما هو موجود وسيوجد في الميناء هو له وحده، وتحت ادارته، حتى وان كانت دائرة مستقلة تعمل لجهة اخرى ستخضع ايضا لادارة الميناء لان جهدها من جهده فهو بيت الجميع. وعن حدود غواصس البواخر التي يستقبلها الميناء قال: حاليا نستقبل البواخر التي تكون غواصسها ١٠٤٠ متر. وقبل ايام استقبلنا باخرة اسمها (ميشيل اكيوس) من ماطلة تحمل حديد تسليح من اوكرانيا، وزنة حملتها ٣٧ الف طن ذات غاطس (١٠٠٠) متر، تم تفريغها خلال اسبوع واحد اي بمعدل (٤٦٠٠) طن يوميا. وهذا يعد معدلا قياسيما وهو يضاهي معدلات تفريغ موانئ الدول الاخرى، لاسيما وان الحمولة هي حديد تسليح يحتاج الى شاحنات وترياتل وبحسب انسيابية الميزان.

ناهيك عن اعمال النهب والسلب. غير العاملين فيه وبالتعاون مع الوزارة حاولوا ويحاولون الان النهوض في واقع الميناء. كان من ضمن التوجهات في السنوات الاخيرة نحو تصدير واستقبال بضائع غير التي ذكرتها كالمواد الانشائية (الاسمنت، مواد منزلية واخرى غذائية واحيانا تخصص البطاقة التموينية. ونستقبل ايضا وقود البنزين او النفط الابيض ووقود الديزل ونصير مادة النفط الاسود عبر شكة انابيب متصلة بمصافي نفط محافظة البصرة. ان الميناء لا علاقة له بتصدير واستيراد النفط، وان دور الميناء ينحصر في الاشراف على عملية ارساء البواخر وناقلات النفط ومتابعة شؤون طواقمها، وتقديم الخدمات الفنية لها. **نقص الحفارات البحرية** مشكلتنا الوحيدة تتعلق بالاعماق البحرية للميناء. كان لنا اسطول كامل من الحفارات البحرية ومعظم وحدات هذا الاسطول يعد الان من الغوارق. مع العلم ان تكاليف الحفارة الواحدة باهظة جدا في الدولة الصناعية المتقدمة. هناك معامل قديمة الغيت تماما حتى انتاج قطع الغيار قد توقف تماما. واخرى استحدثت، ومعامل استبدلت خطوطها الانتاجية. حفاراتنا التي كنا نستعملها هي من الطراز القديم، مستوردة من المانيا وهولندا، ولكن لاسف جميعها تعرضت للضربات الحربية والغرق، وقسم منها اصابها العطل بعدما سرقت بعض اجزائها ومعداتها. الان تفكر شركة الموانئ جديا بتنظيف الارصفة، وهذا يعني كلما ازدادت اعماق الارصفة تسنى لنا استقبال بواخر اكثر وغواصس اعلى. وهذا يعني ايضا مردودات مادية اكبر. هذه هي المشكلة الوحيدة التي نعاني منها في الوقت الراهن، غير اننا سنتجاوزها لاسيما وان الوزارة قد وضعتها اول عنوان في مشاريع التطوير. اما الموضوع الاخر الذي هو الغوارق، ويتوجه من وزير النقل تم رفع غارقتين من ميناء خور الزبير وهما (حنان) و(الناقلة)) ونحن بصدد رفع جميع الغوارق في مينائنا.

الوظيفة هو القيام بفحص وتفتيش السفن والبواخر الداخلة الى ميناء خور الزبير، وبحسب توجيهات وزير النقل ومدير عام شركة الموانئ العراقية ومدير خور الزبير. لاسيما وان الغوارق كثيرة، وللمحافظة على نظافة وخلو القناة من الغوارق الجديدة وفحص البواخر والتأكد من مطابقتها للمواصفات الدولية. الفحص يتم طبقا للاتفاقيات الدولية وفحص شهادتها ومقارنتها مع حالتها العامة. وخلال عملنا اليومي المستمر تم استبعاد اكثر من خمس بواخر كانت شهادتها غير مطابقة للمواصفات الدولية، ويضيف حينها يتحقق الشكل بياخزة ربما يؤثر في سلامة مياهانا الاقليمية ويمكن ان تتسبب في حوائث، وحالة ابحارها خطيرة ، مثل هذه البواخر يتم استبعادها فوراً. نحن نؤكد دائما ان تكون البواخر الداخلة الى موانئنا بحالة جيدة وسليمة. وعن طبيعة المفتشين قال : ليس هناك صعوبة في عملنا، وهناك تجاوب من هيئات التصنيف الدولية وكذلك دول تسجيل البواخر وابلغ ملاحظتنا عن السفن الى تلك الهيئات والدول، فضلا عن الموانئ الاخرى. معظم البواخر والسفن تعود ملكيتها الى شركات خاصة وبعض الدول المساهمة في مذكرات تفاهم تستبعد البواخر التي هي دون مستوى المواصفات الدولية. وبعد التطور الحاصل في ميناء خور الزبير وتنظيف القناة تستبعد اي من تلك البواخر التي لا تحظى بالمواصفات الدولية. وبعد ابلاغ طواقمها عن اخر رسو لها في مينائنا. وبعد انتهاء جولتنا بين ارسطة الميناء عدنا الى مكتب مدير ميناء خور الزبير، الريان البحري حسين حميد ضيغم المالك الذي اعطانا فكرة واقية عن تأسيس الميناء. تأسس ميناء خور الزبير في عام ١٩٧٤ وهو مثل بقية موانئ العراق يضم الاقسام الاتية (الاقسام الفنية، التفريغ والشحن والادارة). هذه بشكل عام هيكلية الموانئ العراقية وهي تختلف عن موانئ العالم الاخرى الا بتفاصيل معينة. يعمل الميناء لتقديم الخدمات لكثير من المواقع الصناعية ومنها البتروكيمياويات والاسمدة ومعمل الحديد والصلب والمواقع النفطية. كل هذه الصناعات لها علاقة مباشرة بالميناء لانه تأسس بموجب الحاجة الصناعية ، فكان يستقبل خامات الحديد الاسفنجي ويصدر الاسمدة الكيماوية والنظف الاسود. وهذه الموانئ تعود الى وزارتي الصناعة والنظف، وفي الوقت نفسه يستقبل بضائع اخرى مختلفة الا ان الحروب الحقت به دمارا هائلا وهنا لا بد ان نؤكد على حقيقة مفادها ان اولي مؤسسات الدولة العراقية التي تعرضت للدمار والتخريب هي الموانئ. فكل ميناء فيه العديد من البواخر والسفن والزوارق وبضائع متعددة كلها تعرضت الى القصف والضربات الحربية

الميناء، وهناك التقينا سائق الشاحنة (احمد شاكور) وسألناه عن المعوقات التي تعترض عملهم فقال انه قبل الان كانت تواجهنا مشكلات كثيرة تتمثل بالتأخير، وصعوبة الوصول الى الرصيف. اما في الوقت الحاضر فان (الدور ماشي) ومن دون تاخير ولا يغبن حق احد فيه. ثم التقينا احد موظفي (شركة بركة العائور) (باسم رابي حسين) التي تخصص بدخول وخراج الشاحنات، وامور التفريغ والتحميل فضلا عن الميزان وبموجب وصولات رسمية. وعن المشاكل التي تواجههم قال ان الوضع افضل من السابق بكثير، فكل شيء ميسر وسهل ويسير بانسيابية عالية. اما موظف التفتيش البحري (عادل علي دشر) فلاحظ ان واجبه

والاياب. اخبرنا سائق السيارة التي اقلنا من مركز محافظة البصرة (ابو احمد) : لا يكاد يمر يوم من دون ان تقع حادثة او حادثان، يذهب ضحيتها عدد من الذين لا ذنب لهم سوى ان اقدارهم التي قادتهم الى طريق الموت نتيجة وعورة هذا الطريق. عدد كبير من المسؤولين الحكوميين الكبار، وعلى مختلف درجاتهم الوظيفية يقصدون موانئ العراق وتسير سياراتهم عليه ولا يتخذون اي اجراء لصيانة هذا الشارع الذي يترصده الموت في كل ثانية، بدءا من الوزير مروراً بالمحافظ ووصولاً الى اعضاء مجلس المحافظة ومدراء البلديات. وصلنا ميناء خور الزبير وكان باستقبالنا مديره الريان البحري (حسين حميد ضيغم المالك) الذي صحبنا في جولة حول ارسطة

الميناء، وهناك التقينا سائق الشاحنة (احمد شاكور) وسألناه عن المعوقات التي تعترض عملهم فقال انه قبل الان كانت تواجهنا مشكلات كثيرة تتمثل بالتأخير، وصعوبة الوصول الى الرصيف. اما في الوقت الحاضر فان (الدور ماشي) ومن دون تاخير ولا يغبن حق احد فيه. ثم التقينا احد موظفي (شركة بركة العائور) (باسم رابي حسين) التي تخصص بدخول وخراج الشاحنات، وامور التفريغ والتحميل فضلا عن الميزان وبموجب وصولات رسمية. وعن المشاكل التي تواجههم قال ان الوضع افضل من السابق بكثير، فكل شيء ميسر وسهل ويسير بانسيابية عالية. اما موظف التفتيش البحري (عادل علي دشر) فلاحظ ان واجبه

البصرة / بعثة المدي شاكور المياح- كريم الحمداني تبلغ المسافة من مركز محافظة البصرة الى خور الزبير قرابة ٨٠ كم. والطريق اليها يمر بمحاذاة قضاء الزبير الذي وجدته على عهده منذ عشرين عاما، ماعدا مقام طلحة الفيض الذي سوي بالارض بعد تفجيرها قبل اكثر من عامين بجانب مدينة الزبير. ثمة بيوت شيدت من البلوك بطريقة عشوائية وعلى وفق اسلوب (الحواسم)، شوهدت منظر المدينة بالكامل. استدارت بنا السيارة نحو اليسار فدخلنا طريقا مثلته بالشريان الابهري لقب الانسان، الا ان الخطر يحف بجمريه فقد اكتشفته الاخاديد العميقة والحفر والمطبات، احداثها الشاحنات الثقيلة التي تسلكه في الذهاب

