ما يقوله المواطن وضعته المدى أمام المسؤول

مجاري كربلاء بحاجة إلى ثورة خدمية والمياه الجوفية وقلة شبكات الصرف الصحي من أهم المشاكل

في مسلسل (الحسناء والوحش) الشهير، صورت معظم المشاهد داخل شبكة أنابيب المجاري العملاقة، حيث كان يسكن الوحش الرقيق ويتخذ منها وكرا لقاع المجتمع مثلما يتخذها مكانا للقاء الحسناء..لا اعتقد إن جميع الذين تابعوا المسلسل لم يثرهم السؤال الاتي: متى تكون لدينا شبكة مجار مثل مجاري المسلسل التي هي بالتأكيد مجار حقيقية في الدول الغربية؟ قال لي صديق: نحن نريدها لتخلصنا من المياه الثقيلة والأمطار ولن يتخذها أحد مكانا للقاء حبيبته أبدا لأسباب معروفة ؟ لكن صديقا آخر علق على هذا الأمر وهو يراني أسال المواطنين عما يعانونه من مجاري المدينة بالقول: احمد الله أن العراق ليس فيه مجار مثل باقي الدول وإلا لاتخذها الإرهابيون وكرا لهم ونسفوا كل من له رمق على هذه الأرض!.ولان المجاري تحت الأرض فان الدول المتقدمة تهتم بها لأنها تريد إشاعة الجمال فوق الأرض فالعلاقة بين الاثنين باتت واضحة ..بين المكان والمجاري كما يقول عن ذلك رئيس المهندسين محمد علي مهدي عويد مدير مجاري محافظة كربلاء..ويضيف إذا ما أردنا أن نكون من الدول المتقدمة فعلينا أن نهتم بالمجاري لأنها الخطوة الأولى نحو النجاح لكل الأعمال القادمة.

كربلاء /المدى
تصوير / كطران العرداوي

مدينة الزوار والحاجة إلى الثورة الخدمية

مدينة كربلاء من المدن التي تعاني مشاكل كثيرة في هذا الاتجاه لأسباب عديدة..أهمها أن أرضها منخفضة عن سطح البحر،إضافة إلى ابتلائها بالمياه الجوفية..وثالثا انها مدينة سياحية تستقبل في كل عام ملايين الزوار من مختلف أنحاء العالم، وهذا يعني أن مياها إضافية تصرف فوق أرضها وتبحث عن مكان لتصريفها..مدينة كربلاء في فصل الشتاء تتحول شوارعها إلى برك وانهار صغيرة وساحاتها إلى مستنقعات آسنة تتحول إلى مأوى للحشرات الناقلة للأمراض..مشاهد لم يكن أحد يعبر عن رأيه بشأنها لأنه يعرف الأسباب..ويقول في سره إن الإهمال مقصود ومصدره النظام الذي أراد معاقبة المدينة عما فعلته انتفاضة آذار ١٩٩١م ..وما كان يجري هو ذر الرماد في العيون..مشاريع لم تغادر مغازلة الناس على نحو ساذج باكتفائها بسحب المياه الجوفية من تحت الضريحين المقدسين فترى تلك العلامات الصفر تحيط المكان ولم تكن تغادر وسط المدينة إلى الأحياء المتعبة التي تعاني الأمرين..وكما يقول مدير مجاري محافظة كربلاء..إن كربلاء بحاجة إلى ثورة خدمية ويكرر هذه الجملة لان خارطة المدينة أمامه وهو الذي أمضى في الخدمة كمهندس اكثر من ٣٨ عاما حتى اصبح خبيرا ويمد إصبعه فيعرف ان في هذا المكان تكمن العلة وفي ذلك المكان يكون العلاج..حملنا أسئلة المواطنين إليه فكان هذا (التحقيق).

معاناة عمرها ٣٥ عاما:

يقول المواطن عبد المهدي السعدي: أكاد لا أرى أية خدمات تعالج ما نعانيه من مشاكل المجاري..وكل ما أراه هو عجلات حديثة قليلة لا تكفي لعمل كبير تحتاجه المدينة..ويضيف: في كل شارع أرى المياه طافحة وخاصة في فصل الشتاء..وعليك أن تنتظره لترى بأم عينيك تلك المستنقعات التي تتحول بسرعة نمو الحشرات إلى مياه آسنة..ويشير المواطن علي الخيكاني..إلى أن المشكلة تكمن في ما هو موجود لدى مديرية المجاري ولا اعتقد انها قادرة على العمل أمام معاناة عمرها بعمر المدينة.

يقول مدير مجاري المحافظة: هناك جملة من المعوقات التي لا يشعر بها المواطن. وكما هو من حقه أن يرى مدينته وقد تخلصت من المياه الجوفية أو الأمطار أو المياه الثقيلة مثلما من الضروري أن يعرف إن حجم المعاناة عمرها عمر النظام السابق..ويضيف المهندس عويد: إن لكل دائرة قدرة على الأداء وهذه القدرة تتمركز بتوفر عناصر أداء العمل ومنها توفر الأدوات والمعدات والبشر..المواطن لا يعرف أننا بحاجة إلى سيارات صاروخية لفتح الانسدادات في المجاري..فمديريتنا تحتاج إلى ما لا يقل عن تسع سيارات صاروخية وكانت لدينا سيارتان فقط وهما من صنع عام ١٩٨٣ أي انهما في الخدمة منذ ٢١ عاما، وكذلك نحتاج في الأقل إلى عجلتين كبيرتين للشفط لسحب الأوساخ من المنهولات العميقة دون الحاجة إلى نزول العامل الذي مازال يمارس عمله بهذه الطريقة حين لم تكن لدينا أياً من هذه العجلات وكذلك نحتاج إلى عجلات ضخ الهواء النقي داخل المنهولات، إذ أن مديريتنا ليس لديها مثل هذه العجلات أيضا، وكذلك نحتاج إلى الأقنعة الواقية وغيرها من الأمور المكملة وهذه معاناة لا يعرفها المواطن بكل تأكيد .

(عيون) تجري من تحت غرف النوم

في منطقة حي العمال وحي الحر يتركز انخفاض الأرض فتتحول إلى برك ومستنقعات يتجمع فيها ما يخرج من تحت جدران البيوت..فترى تلك الفتحات التي شقت لتسرب المياه الجوفية وكأنها عيون تنبع من داخلها، المواطن جواد الأسدي يقول: قبل اكثر من عام جاءت (الشفلات) وشقت الشوارع في حي العامل واستبشرنا خيرا وقلنا: إن المياه التي تجري في بيوتنا سنتخلص منها..لكنها كانت مجاري لها فتحات تتجه إلى سطح الأرض وعرفنا إنها للتخلص من مياه الأمطار وليس لتخليص الحي والعوائل من النوم والسكن في الطوابق الثانية مع كل موسم شتوي..ويقول المواطن سعيد من سكنة حي الحر، إن الحركة صعبة..مياه في كل مكان..حتى انها تمنع دخول السيارات إذا ما حدث لنا طارئ ما أو أننا نريد أن ننتقل من مكان إلى آخر ونعتمد على العربات الصغيرة التي تدفع باليد.فيما عبر رجل كبير عن رأيه بهذه الشبكة بقوله: إنها بين الحين والحين تتعرض إلى الانسداد مما يعيد المياه إلى داخل البيوت.

دراسات حديثة تثبت ان نهر الحسينية أوطأ من مستوى أرضية الصحنين الشريفين

يجيب مدير مجاري كربلاء، في حي العمال تم تنفيذ ١٨كم لشبكات مجاري مياه الأمطار كما يجري العمل على تنفيذ ٤١٠٠م من مجاري مياه الأمطار أيضا، ولكون هذا الحي من الأحياء المنخفضة التي ترتفع فيها مناسيب المياه الجوفية، ومن اجل مساعدة المواطنين ذوي الدخل المحدود الذين لا يستطيعون استخدام الطابق الأرضي..سمحنا لهم بربط الحمامات والمطابخ بهذه المجاري وبصورة مؤقتة لحين تنفيذ شبكات للمياه الثقيلة..ويؤكد المهندس عويد.. إن هذه الطريقة ساعدت على انخفاض مناسيب المياه الجوفية في نفس الحي إلى ما يقارب المتر لحد الآن ..ويضيف: لقد زودنا لجنة الإعمار في المحافظة بالكشوفات الخاصة بالأجزاء المتبقية من الحي لكي يتم تغطية كامل الحي بهذه الشبكة ومنها تنفيذ شبكة مجاري الأمطار بطول ٣كم بكلفة ١٣٧ ألف دولار وقد باشرنا بالعمل ووصلت نسبة الإنجاز إلى ٢٠٪ وإذا ما نفذ العمل فان مديرية البلدية ستقوم هي الأخرى باكساء شوارع الحي كي تكون سالكة، لأن المواطنين يعانون من انغلاق الطرق وصعوبة الحركة بسبب المياه الجوفية.ويؤكد مدير المجاري..أما في حي الحر والثورة فقد تم تنفيذ ما يقرب من ٨٠٪ من شبكات مياه الأمطار..وعن سبب الانسدادات قال: ان هذه الشبكات مخصصة لمياه الأمطار وليست للمياه الثقيلة ونحن سمحنا بذلك كحل مؤقت بسبب معاناة المواطنين..علما بان مديريتنا قامت وللمرة الثالثة بتنظيف المجاري ضمن حملة من اجل عراق اجمل واكثر إشراقا ولا توجد أية انسدادات في الوقت الحاضر.

بين القطاع الخاص والحكومي.. رشوة!

يقول المواطن جبار الخيكاني: إذا ما أردت الحصول على سيارة لسحب المياه الثقيلة من البيت فان عليك أن تنتظر حتى يأتيك الفرج..عليك أن تنتظر السائق بعد أن تدفع مبلغ ٥ آلاف دينار إلى المديرية، ويضيف ولان سعر سحب المياه في القطاع الخاص هو ٢٥ ألف دينار فان السائق الحكومي لا يخرج إلا بعد أن تدفع له لتكون العملية وسطاً ما بين القطاع الخاص والحكومي..فيما يقول الموطن جودت مصطفى..إن المصيبة تكمن في السائق..فهو لا يخرج إلا ومعه أحد أقاربه..لتكون العمولة اكثر والا فان عملية السحب لن تكون كاملة.

يجيب المهندس عويد: إن المجال متوفر بالنسبة لمديريتنا لإرسال قسم من طلبات القطاع الخاص. في السابق وقبل أن ترسل لنا وزيرة الأشغال ٩ عجلات كان العمل كله على القطاع الخاص الذي يفرض مبالغ كبيرة على المواطن..وهذه العجلات تعد هدية من الوزيرة إلى محافظة كربلاء إذ أن حصة المحافظات الأخرى هي أربع سيارات، تقديرا منها لزوار المدينة ومن اجل تمكين دائرتنا من أداء واجباتها. ويضيف: إن السائقين العاملين في المديرية وللأسف الشديد، لا يزالون يمارسون التصرفات القديمة نفسها التي يحاولون بواسطتها ابتزاز المواطن وجعله يعطيهم إكرامية بين قوسين تقارب سعر الوصل المقطوع أو اكثر، بالرغم من إصدارنا الأوامر إلى السائق، من قبل المهندس المشرف، بالذهاب مع المواطن لإنجاز العمل الموكل إليه دون أن يبتز المواطن.ولان هناك صعوبة في متابعة هؤلاء السائقين للظروف الأمنية السيئة. وهي أحدى أهم العوامل التي تساعد هؤلاء على التمادي في تصرفاتهم الرديئة. المشكلة تبقى على عاتق المواطن الذي لا يبلغ عن اسم السائق لكي نتخذ الإجراءات بحقه..كل ما نسمعه هو كلام عام دون تحديد الأشخاص..وهذا ما يشكل لنا صعوبة باتخاذ الإجراءات الصارمة.

لغة الأرقام والعين التي لا ترى

كربلاء..مدينة كبيرة وسياحية يجب أن يكون الاهتمام بها مضاعفا..هكذا يقول المواطنون..ولأنها كبيرة وتجارية فان الإهمال الذي كان يلفها لم يجعل العمل فيها ما بعد سقوط النظام يأخذ الجانب المنظور كما تقول الجهات المسؤولة..ويضيفون: إن الأعمال التي جرت في المدينة هي أعمال لا تتناسب وحجم المدينة من جهة وحجم الإهمال والخراب من جهة أخرى. يقول المواطن جواد الجشعمي: نحن نعرف ان المدينة بحاجة إلى إعادة تأهيل على جميع الأصعدة..ولكن ما نريده أن تكون هذه الأعمال ذات نفع عام..بمعنى يقول الجشعمي..أن يكون هناك تخطيط مبرمج لهذه الأعمال، وخاصة على مستوى المجاري لان كربلاء تعاني من المياه الجوفية..إضافة إلى معاناتها فوق السطح..فيما يقول المواطن سعد رحيم انه لا يرى من الإنجازات ما يمكن أن يؤشر على أنها أعمال مهمة. ويضيف: إنها مشاريع نسمعها ونقرأها من خلال الصحف فقط؟

يرد مدير مجاري كربلاء على كلام المواطنين بالقول: إذا أردنا الحديث في هذا الجانب فعلينا أن نتحدث بلغة الأرقام، لان ما نفذ قد تداخل بين العام الماضي والعام الحالي.. هذه الأرقام ستعطي حجم ما أنجزناه ..لقد قامت مديريتنا بأعمال مختلفة في أحياء المحافظة.. وكان الاتجاه الأولى، هو الاهتمام بالمناطق التي تشكو من ارتفاع مناسيب المياه الجوفية أو فيها مستنقعات آسنة. وأنجزنا المرحلة الأولى في العام الماضي ومنها تأهيل شبكة مجاري الأمطار في حي الحر وتأهيل شبكة مجاري الأمطار في حي المعلجي وتأهيل شبكة مجاري الأمطار في حي العباس وتأهيل خط المياه الثقيلة التالف في شارع صاحب الزمان وتأهيل شبكة مجاري الأمطار في منطقة حي رمضان وتأهيل شبكة مجاري المياه الثقيلة في حي البلدية، وهذه المشاريع من ضمن تخصيصات قوات التحالف البالغة ١٥٦ ألف دولار، كما أننا في طريقنا لإنجاز المرحلة الثانية لشبكات المياه الثقيلة والأمطار لعموم مدينة كربلاء بكلفة ٥٥٠ مليون دولار وهو مبلغ كبير كما ترى خصص من المنحة الأمريكية، وفي حال إنجاز هذا المشروع فان أحياء المدينة ستكون كلها مخدومة بخدمات الصرف الصحي والأمطار. وهذا المشروع من المفترض أن ينتهي العمل منه خلال عام ٢٠٠٤ وبداية عام ٢٠٠٥..كما أن قوات التحالف خصصت ١٧٠ ألف دولار لتأهيل ست شبكات مجاري مياه أمطار وثقيلة وكذلك تبديل مجاري المياه الثقيلة لمنطقة ما بين الضريحين الشريفين. إذا ما تحدثنا عن الأعمال المحالة من لجنة الإعمار يقول المهندس عويد: فإنها عديدة ولكن أقول أن كلفتها الإجمالية تبلغ ١٢ مليوناً و٣١٤ ألفاً و٦٠٠ دولار وهذه ستشمل الكثير من المناطق والأحياء في كافة مدن المحافظة.

دراسات سابقة وأسباب خمسة

كثيرا ما سمعنا أن التصميم الاساس لمدينة كربلاء لم يكن في صالح المدينة..وكان الحديث يصب في طبيعته على أن الأرض منخفضة والمياه المحيطة بها أعلى من سطحها..مما يولد الكثير من المصاعب للأهالي من خلال تراكمات المياه الطبيعية كالجوفية والمياه الفائضة من الاستخدامات المختلفة..مما تسبب وصول المياه إلى ما تحت الصحنين الشريفين.

يقول مدير مجاري كربلاء، لقد جرت عدة ندوات من اجل إيجاد الحلول السريعة لمشكلة المياه الجوفية في كربلاء وخرجت بعض الدراسات تدحض أسبابا يتداولها الناس، فيما ثبتت بعض الأسباب التي ساعدت على زيادة هذه المياه..ويضيف المهندس عويد..إن الدراسات التي أجريت سابقا من قبل عدد من الخبراء خرجت بالنقاط الاتية: أولا: نهر الحسينية وقد ظهر أخيرا انه أوطأ مستوى من أرضية الصحنين الشريفين..ولم يكن هو السبب.ثانيا: عدم وجود مجاري الصرف الصحي في المدينة وهذا سبب يشكل ٨٠٪ من مشكلة المياه الجوفية برأي الخبراء..وثالثا: تأثير بحيرة الرزازة وقد ظهر من تقرير الخبراء أن هذا الرأي ضعيف وان بحيرة الرزازة لم تسرب أية قطرة من المياه إلى المدينة..ورابعا: إن المناطق المحيطة بالروضتين الحسينية والعباسية المطهرتين ترتفع عن أرضية الروضتين بحدود متر و٧٥ سم

من (ماركات الموريس والدوج).. الى سيارات (المنيفيست)

مهنة المتاعب .. صار عمرها تسعة عقود

محمود الموسوي
تصوير سمير هادي

كنت اتطلع الى عبارة (لا تسرع يا بابا فنحن بانتظارك) المخطوطة على جبهة السيارة المواجهة للركاب، عندما نادى احد الركاب السائق قائلاً له: (يمعود دوسلهه مو راح نتأخر)، ويريد بذلك من السائق ان يزيد السرعة، فأجابه السائق: (اذا انت مستعجل ليش ما اخذت تكسي)، ثم قام راكب آخر ليشرب ماءاً فوجده حاراً فقال للسائق: (هسه هو فحط الثلج، جا خليتلك فد ربع قالب)، فاجابه السائق: (اخويه اولاً احنه أول الصبح، والجو مو حار، وثانياً انت تدري ربع القالب ابيش؟ وجم ربع يومية آني اشتري؟).

بعد مسافة من الطريق، انحرف السائق بسيارته متوقفاً على الجهة الترابية الموازية للشارع، وترجل يتفحص سيارته، والركاب ينظرون من خلف الزجاج بضجر وقلق، صعد السائق، فتنفس الركاب الصعداء، ولكنه بادرهم بالقول: (اخوان السيارة عطلت، انزلوا اركبوا غير سيارة)، فصاح احدهم: (اخي شنو عطلت، مو هاي كاعدة تشتغل) فاجابه السائق: (اخي القايش انكطع، وما عندي قايش احتياط)، نزل الركاب بضجيج وارباك، هذا يشتم وذاك يطالب بالاجرة، وآخر ينظر الى ساعته، وبدأت معاناة الهرولة خلف السيارة المارة، التي يقوم سواقها بتخفيض السرعة لغرض الوقوف، كل يريد ان يحصل على مكان قبل غيره.

عام ١٩٠٨ دخلت السيارة العراق للمرة الأولى

متى نظمت اجازة السوق؟

دخلت السيارة الى العراق أول مرة عام ١٩٠٨، وبعد أربع سنوات انشئ أول خط اجرة بين بغداد وبعقوبة، وكانت سرعة السيارة داخل المدن خمسة عشر كيلومتراً، وخارجها خمسة وعشرين كليومتراً، وهي سرعة تعد عالية في ذلك الوقت، وكانت السياقة بلا اجازة سوق لغاية صدور نظام المرور في الثلاثينيات حيث بدأ اختبار السائقين لمنحهم اجازات سوق.

اما انواع السيارات فكانت (موريس، دوج، بلا يموت، بيكارد، هدسن، انترناش، شوفرليت، فورد، فنكرو، اوستن)، وغيرها.

كان تزايد عدد السيارات في تسابق مع الزمن، فتوسعت مهنة السياقة لتستوعب عشرات الآلاف من العاملين، حتى اطلق عليهم تسمية (مجتمع السواق) و(طبقة السواق) وشكلت لهم نقابات لتنظيم اعمالهم، وظهرت مهن جديدة، مهمتها تصليح السيارات سرعان ما ولدت مهناً اخرى اكثر تخصصاً، ومنها على سبيل المثال: البراد (فيترجي) الذي اختصاصه تصليح محرك السيارة، والكهربائي (وايرمن) الذي اختصاصه كهربائيات السيارة، والسمكري (تنكجي) الذي اختصاصه اعادة بدن السيارة الى تصميمه بعد حالات اصطدام، او انقلاب او تآكل، والحداد الذي اختصاصه ضبط مقدمة السيارة ومؤخرتها وكابحها (البريك) وغير ذلك كثير، وقد استجدت في الربع الاخير من عام ٢٠٠٣ مهنة (تحوير المقود) بعد ان دخلت سيارات المنيفيست الى العراق بمقود أيمن.

كما فتحت محال لبيع المواد الاحتياطية، ولكثرة المواد، تخصصص كل في نوع او اكثر من انواع السيارات، وظهرت محال لبيع المواد المستعملة (تفصيخ)، ووجدت محال لبيع انواع الاطارات والبطاريات وبمختلف الاحجام، وانشئت مرائب (كراجات) لحركة السيارات ولمبيتها، ولغسلها وتشحيمها، وكثرت محال التنجيد (الدوشمة) ومحال مواد الزينة (كماليات السيارات)، وانتشرت محال الضلاعة (بنجرجي) في كل مكان.

اما انواع السيارات، وموديلاتها، واحجامها، ومناشئها، فقد اصبحت لا تعد ولا تحصى ومنها على سبيل المثال: (فولفو، بيجو، فيات، تيوتا، شوفرليت، داتسن، مسكوفج، فولكا، نايسا، مارسيدس، اوبل، فوكس واكن، بريجو، بستا، سيفيا، برنس، كوستر، مان، ريم، سكانيا، صلاح الدين).

معظم سيارات الاجرة (المتوسطة والكبيرة) تعمل ضمن خطوط ثابتة اما داخل المدن، وإما خارجها، اما السيارات الصغيرة (تكسي) فهي اما عاملة ضمن تلك الخطوط، واما غير محددة بخط تخضع حركتها لرغبة الراكب.

مع السائقين

سألنا السائق (هادي حسن) (٦٥ سنة) عن مهنته فاجاب: انها مهنة المتاعب، فانا منذ اربعين سنة اعمل سائقاً، وقد سقت انواع السيارات، وحالياً كما ترى اعمل بسيارة (تكسي) داخل المدينة، ومعاناتنا كبيرة، لانها متعددة الاتجاهات فمعاناتنا مع الراكب عندما يطلب النزول في مكان ممنوع، او يخدعنا في وصف طريق المكان الذي يريد الوصول إليه، ومعاناتنا مع المرور حيث ان معظم الاماكن ممنوع الوقوف فيها، ومعاناتنا مع المصلحين لعدم التصليح على الوجه الاكمل مما يضطرنا الى اعادة التصليح مرات عديدة، ومعاناتنا مع محطات البنزين عند حدوث الازمات، ومعاناتنا مع السيارة نفسها لاعطالها المفاجئة في اماكن بعيدة عن المصلحين، ناهيك عن مخاطر الطرق من دهس واصطدام وغيرهما.

وعن المعاناة مع الركاب يجيبنا (عدنان ناهي) سائق حافلة تعمل على خط داخل المدينة قائلاً: معاناتنا مع الراكب في ايجاد النقد الكافي فالاجرة خمسون ديناراً والورقة النقدية التي يقدمها الراكب خمسة آلاف، وعشرة آلاف، واحياناً فئة الخمسة وعشرين الف دينار، ووقوف الركاب في باب السيارة وقرب السائق مما يعيق الرؤية في المرآة الجانبية، ونزول الراكب في حالات السرعة البطيئة التي يسببها الازدحام مما يعرض نفسه لخطر السيارات الاخرى، ويعرضنا للمحاسبة من قبل رجال المرور او الصعود الى السيارة وهي تسير مما يعرضه الى عدم السيطرة وخطورة السقوط وهنالك مواطنون يحملون معهم مواد تؤثر في الركاب الآخرين في السيارة مثل النفط. وعن المواقف المحرجة حدثنا السائق (جليل عبد الحميد) قائلاً: المواقف المحرجة كثيرة، فمرة طالبت الركاب بالاجرة فقالوا انها جمعت، ولكنها لم تصلني، وبعد التأكد وجدت ان احد الركاب جمعها ونزل من الباب الخلفي في احدى الوقفات.

ومرة كانت عندي سيارة خصوصي استأجرت لزفاف عروسين، توقفت السيارة فجأة فنزلت ابحث عن السبب، فتعالت اصوات منبهات سيارة (الزفاف) مما اضطرني الى ان ادفع الاجرة لسيارة أخرى وانقل العروسين بها.

مع الركاب

سألنا المواطن (هشام جاسم) عن سبب عدم صعوده احدى تلك السيارات الـ(تكسي) التي استوقفها فقال: يا أخي على الرغم من كل الاعداد الهائلة من السيارات فان سائق (التكسي) يطلب اجوراً خيالية ويشترط عدم ايصالي الى المكان الذي أريد، وانما لغاية انتهاء الشارع المبلط، وكما ترى معي مواد لا استطيع ان احملها وامشي بها.

دخلنا مرآب لحركة السيارات فوجدنا كثرة من السيارات خصوصاً الكبيرة منها مغلقة الابواب، ووجدنا عدداً كبيراً من المواطنين يترقبون سيارات تقلهم الى اماكن مقصدهم، ومجاميع منهم يهرلون في عدة اتجاهات كلما شاهدوا سيارة قد فتحت ابوابها، او سيارة دخلت المرآب، فاقتربنا من احد المواطنين نسأله عن الازدحام واسبابه، فاجاب بتشنج: (ليش انتوا متعرفون السبب؟) فقلنا: لو نعرف السبب لما سألناك، فاجاب: في العطل والاعياد وايام زيارات العتبات المقدسة، وايام الخميس والسبت، يكثر عدد الركاب، فتجد السائقين يركنون سياراتهم بحجة انها عاطلة ليزداد الازدحام وليطلبوا اجرة اكبر اما السائقون الذين يدخلون المرآب بسياراتهم فلهم مصطلح واحد هو (ماروح!).

اما المواطن (محمد عناد) فيقول: في الحقيقة ان المعاناة مشتركة، ففي الايام الاعتيادية يتحرق السائق للحصول على راكب او اثنين لاكمال عدد ركابه والانطلاق بهم، والركاب متجمعون قرب سيارة اخرى بحجة ان المتبقي من المقاعد غير مريح، و الشيء نفسه يحدث للسيارة الثانية والثالثة، وهكذا، وفي أيام الازدحام يأخذ السائق بثأره عندما يجعل الركاب يركضون خلف سيارته ليحصلوا على أي مكان حتى وقوفاً، اضف الى ذلك ان السائق يخشى على سياراته من الاضرار التي ربما تلحق بها نتيجة هجوم الركاب عليها والصعود بها من الباب ومن الشبابيك، اما زيادة الاجرة فقد اصبحت حالة مستمرة في كل ازدحام فعلي او مختلق.

وفي ختام تحقيقنا نرى ان المرأة ما زالت بعدية عن مهنة المتاعب عدا تلك التجربة الفاشلة التي عملت فيها (سائقة) في بعض دوائر الدولة.