



الالتزام بالنظام



ستون حافلة في الخدمة



بانتظار الوصول

□ بغداد / يوسف المحمداوي .. عدسة / محمود رؤوف



فوجئ أهالي بغداد بلوحة فنيّة حمراء اعتادوا على رؤيتها في العقود الماضية، وذلك من خلال ستين حافلة حمراء ذات الطابقيين زينت شوارع عاصمتهم المبتلاة بالأزمات، ومع الدهشة والذهول كان هناك الرفض والقبول لتواجدها وحركتها التي تدعو للتفاوض والارتياح من قبل اغلب المواطنين.

مصلحة نقل الركاب أو ما يسميها أهالي بغداد بالأمانة تعد من السباقات في دخول خدمة النقل في بغداد وبقيّة المحافظات بعد وسائل النقل البدائية كالكفّة وهي عبارة عن طوافة صغيرة مصنوعة من الخوص وتطلى بمادة القير، ثم جاءت الزوارق والكاريات التي تسير على سكة الحديد، ومن ثم الربيل وهي العربات التي تسحبها الخيول.

في عام 1938 كانت اللبنة الأولى لتأسيس المديرية العامة لمصلحة نقل الركاب برأس مال قدره 200 ألف دينار عراقي، وبحسب القانون رقم 38 لسنة 1938 يستقرض المبلغ بضمان الدولة.

الضارق الكبير بين المبلغ المرصود لتأسيس شركة بأكملها تمتلك أسطولاً كاملاً من الحافلات وبين سعر حافلة واحدة هذه الأيام يثير أكثر من تساؤل، على الرغم من الضارق الزمني والمادي والاجتماعي بين الفترتين.

سواق الكيا يستخدمون الأطفال والمرور لمحاربتها

الحافلة الحمراء بين تباين سعر الشراء ومجهولية المستثمر

نظام الأرقام والمحطات

توجهنا أنا وزميلي المصور باتجاه شارع السعور وبالتحديد صوب ساحة النصر التي تعد المربأ الرئيسي لتلك الحافلات حديثاً وقديماً، ومن دون أن نكلف أنفسنا جهد السؤال كان صوت احد المسنين يقوم بإرشاد الركاب نحو الحافلة الجاهزة للانطلاق، وأنا اهم بالصعود للحافلة المنطقه الى باب العظم تذكرت الطريقة التي كان يستدل بها المواطن على الحافلة التي يريد.

يقول المواطن جعفر خليل انه في السابق كانت الدالة ليست صوت "السكن" وهو مساعد للسائق كما يحدث الان، وإنما كانت الأرقام لكل منطقة رقم خاص بها، وللحافلات نظام مبرمج لا يقبل الخطأ كما يقول خليل حيث لكل حافلة خط بداية وخط نهاية، ويتخلل الخططين محطات صعود للركاب على طول الطريق، وتعلق على اعمدة الكهرباء عادة لوحات دلالة لمحطات الصعود والنزول، فينتهي الركاب او من يروم النزول قبل وصول الحافلة، ومحطات الانتظار غالباً ما تحتوي على مصطبات ومظلات للوقاية من شمس الصيف وبرودة الشتاء اما الآن فجميع تلك الانشاء معدومة.

وعرفت الحافلات بأرقام خاصة لأحياء ومحلات بغداد فمثلاً القصر الابيض او ساحة الاندلس تحمل الحافلة رقم ٤،

راغبة خاتون رقم ٥، شارع الرشيد رقم ٢، والمنصور ٣٠ والمجدان. الضباط ٣٦ والثورة داخل ٣٩ والثورة ٦٣، والوزيرية رقم ٧ والكفاح. الباب الشرقي ٨ وباب العظم. شيخ عمر ٩ ومعسكر الرشيد رقم ١٠ والميدان. المسيح ١١ وكرادة مريم ١٢ ومدينة الحرية. ساحة الشهداء ٢٥ والعامة. باب العظم ٦٦ والدورة. ابو دشير ١٢٦ وغيرها من الخطوط التي بلغت ١٢٠ خطاً والباصات الحمر تجوب شوارع المدينة بخطوط منتظمة ومواعيد انطلاق ثابتة وتوقفات معلومة لدى الجميع.

مجهولية المستثمر

الجابي الذي عرفته من دفتر التذاكر وليس من الرزي الموحد الذي كنا نراه فيه سابقاً قطع لنا تذاكرتين باتجاه باب العظم سعر التذكرة ٥٠٠ دينار وهو ضعف سعر التذكرة الذي صرحت به وزارة النقل قبل نزول الحافلة الى الشارع.

يقول ابو خضر وهو سائق لاحدى الحافلات ان السعر المحدد والمتفق عليه حتى وقت قريب هو ٢٥٠ دينار فقط لكن الجميع تفاجأ بالتسعيرة الجديدة والبالغة ٥٠٠ دينار والسبب في ذلك كما يقول السائق هو دخول شركة مستثمرة اهلية للإشراف وتسيير الخطوط داخل بغداد، وعن صاحب الشركة واسمها الحقيقي وتخصصها وماهية العقد

بيننا وبين المديرية العامة لمصلحة نقل الركاب، لم نصل الى جواب شاف وواقعي عن تلك الامور باستثناء معلومة واحدة حصلنا عليها من احد موظفي مفتشية الوزارة وهي ان الشركة التي اسماها امجاد تقوم بتزويد منتسبي المديرية بالمرتبآت وتجهيزها بالوقود والادامة، والتمن المقابل هو استيفاء حصة معينة من الاجور التي تحصل عليها الحافلات، ويضيف الموظف الذي رفض ذكر اسمه ان هناك لفظاً كبيراً داخل الدائرة بشأن صاحب تلك الشركة فهناك من يقول بأنه شخص صاحب عدة شركات للنقل داخلياً وخارجياً، وعدم ذكر اسمه كما يقول الموظف بأنه شخص منتم بتمويل الارهاب، وهناك من يقول ان المستثمر هو احد المسؤولين المتنفذين في الدولة او انه من اقرباء احد كبار مسؤولي الوزارة، المهم ان الامر مجهول حتى من قبل مفتشية الوزارة كما يقول احد المفتشين العاملين في احدى الحافلات، لذا سنقوم الذي يفتح ملفات خاصة عن هذه الصفقة المثيرة للارتياح سواء ما يتعلق بمجهولية المستثمر او بالسعر الحقيقي للحافلة الذي سنأتي على ذكره في هذا التحقيق.

اعتداءات سواق الكيا

لا يمكن لأي عاقل ان يتجاهل او يخسح حق التكنولوجيا والامور الترفيحية الحديثة التي زودت بها هذه

الحافلة، فبمجرد صعودك فيها تشعر بالبرودة المنعشة في ظل الصيف العراقي الملتهم، من خلال مكيفات هواء حديثة زودت بها الحافلة، انظمة لتحديد المواقع الجغرافية، شاشات تلفزيون في الطابقيين العلوي والسفلي تعرض للركاب معلومات عامة كدرجات الحرارة في المدينة التي تعمل بها الحافلة، ونصائح طبية واعلانات الغرض منها تعميم الوعي لدى المواطنين بضرورة الاهتمام بنظافة العاصمة، فضلاً عن كاميرات منضوية في الطابقيين وفي جميع زوايا الحافلة تراقب اي حركة للركاب داخل الحافلة، لكن وللاسف نقولها ان البعض من اصحاب النفوس المريضة لم ترق لهم تلك الوسائل المريحة التي وفرت لخدمتهم.

سعد عمر احد المفتشين والمكلف بواجب رقابة العمل بالحافلات بين للمدى ان بعض المواطنين يمارسون دور التدمير وليس التعمير في ممتلكات وخدمتهم وهي ملك لهم، موضحاً ان العديد من المواطنين ضبطوا وهم يعبثون بأجهزة التبريد وخاصة بالطابق العلوي، بل ان احدهم كما يقول عمر قام بكسر عدسة احدى كاميرات المراقبة.

ويشاركه الحديث الجابي جواد قاتلا انه بعد احتجاز بعض المواطنين الذين قاموا بإتلاف بعض الاجهزة قد اعترفوا بانهم كلفوا من قبل سواق الكيا والباصات

الاهلية بتعويق عملنا بأية صورة، لكونهم وكما يقول الجابي قد تضرروا من عمل حافلاتنا في الشارع، مبيناً ان احدى الحافلات تعرضت للرمي بالحجارة في منطقة البياع وادى هذا العمل الى كسر الزجاج الامامي لها وبالتالي توقفت عن العمل، لكونها تعمل بنظام التبريد المركزي الذي يفرض غلق جميع النوافذ، وبعد محاسبة الفاعل تبين انه فاعل مدفوع الثمن من قبل اصحاب الباصات الاهلية لتعويق عمل حافلاتنا.

أسباب خصومة رجال المرور

وبشأن المعوقات الأخرى التي تعاني منها تلك الحافلات يؤكد السائق علي حسين للمدى ان الموضوع لا يقتصر على اصحاب الباصات الاهلية، فقد تشاركهم في ذلك مسافات السيمترات الامنية التي تعيق حركة الحافلة، وحين نطلب من السيطرة السماح لنا بالمرور من خلال الطريق المخصص لمواكب المسؤولين يرفضون ذلك بزريعة عدم وجود تعليمات بذلك الشأن، مضيفاً ان رجال المرور يشاركون سائقي الباصات الاهلية بمحاربة عمل حافلاتنا، وذلك من خلال عدم السماح لنا بالوقوف في الاماكن التي تعتبرها مناطق تجمع الركاب لانتظار وصولنا متيها ايامهم بالحصول على مبالغ نقدية من اصحاب الكيات والكوسترات لغرض اعاقه ووقوفنا

في تلك الاماكن، ويشارك المرور في ذلك كما حسين مكاتب النقل الخاص داخل كل مربأ في بغداد، وبالالخص مربأي باب العظم والبياع، حيث يرفضون دخول حافلاتنا الى المربأ تحت ضغط مموليهم بالرشوة من سائقي السيارات الاهلية. بغداد كانت لوحدنا تمتلك اسطولاً من تلك الحافلات يقدر بـ ٣٠٠ حافلة لكن بعد التغيير لم يتبق منها سوى ٥٠ حافلة وهي الخرى اخذت بفضل رجال الحوسمة الذين لم يسلم من تدنيسهم اي مرفق من مرافق الحياة في البلد.

من الأمانة إلى وزارة النقل

"تشكلت مصلحة نقل الركاب سنة ١٩٣٨ شهر حزيران وألفت أول لجنة إدارتها ولكنها لم تعقد أي اجتماع لها حتى ٤ حزيران ١٩٤٠ وتقرر في تشرين الأول عقد اتفاقية مع إحدى الشركات الانكليزية لشراء مئة باص لكن نتيجة لظروف الحرب العالمية الثانية ألغيت الاتفاقية في عام ١٩٤٢ وبذلك جمدت أعمال المصلحة وتأخر المشروع، وأضاف جبر، وبعد تجهيدها نقلت أعمالها إلى أمانة العاصمة وتأسست شعبة تتولى مهمة نقل الركاب في العاصمة وقد اشترت الشعية هذه بعض مخلفات الجيش البريطاني في العراق من اللوريات وركبت لها ابدان خشبية واستعملتها لنقل الركاب، وأشار إلى انه "منذ تلك الحين والناس يدعون باصات المصلحة (الأمانة) بسبب تبعتها لأمانة العاصمة وما زال الى مرفأها الفساد".

وفي مطالعنا لتاريخ مصلحة نقل الركاب نجد أن عام ١٩٤٣ شهد تسيير ٢١ باصاً خشبياً في شارع الرشيد وأعطى الرقم اثنين وتدرجياً توسع عمل مصلحة نقل الركاب وتعددت بوأثرها واستمرت شعبة النقليات في أمانة العاصمة بشراء سيارات وشاحنات الجيش البريطاني حتى العام ١٩٤٥ من (كومر) والتي ساعدت على فتح خطوط وفي ١٩٤٦ تم توقيع أول عقد لشراء باصات جديدة (٢٧) باصاً وفي العام ١٩٤٧ بلغ عدد الباصات ١١٣ باصاً

مستعملاً وسبعة عاطلة وتجمع بين السيارات التي أبدانها من خشب وكذلك الجديدة، ممانداً إلى تشكيل مديرية مصلحة نقل الركاب مرة ثانية، ولكنها بقيت مرتبطة بأمانة العاصمة ويرأسها أمين العاصمة وبما ان أمين العاصمة لا يستطيع التفرغ لأعمال هذه المصلحة، لم تتمكن من التقدم بحيث تؤمن الحاجة المطلوبة لذلك كثرت الشكاوى حول عجزها، ففكر المسؤولون بإعادة النظر فيها وفك ارتباطها من أمانة العاصمة.. وارتبطت بوزارة الداخلية، ثم فك ارتباطها من أمانة العاصمة، ولكنها هذه المرة ارتبطت بوزارة الداخلية على شكل مديرية عامة، أما الناس فقد بقوا يدعون الباصات (الأمانة) ولم يسموها (داخلية)، ثم إلى وزارة البلديات حتى عام ١٩٧٦ والذي فيه تحولت إلى وزارة النقل.

تباين التصريحات

وزارة النقل وعلى لسان مدير مصلحة نقل الركاب بين في تصريحات سابقة للمدى ان سعر الحافلة يبلغ ٣٥٠ الف دولار، لكن تبعتها تصريحات اخرى للمسؤول الساعدي نفسه تفيد بأن سعر الحافلة يبلغ ٢١٠ الف دولار، والمتسبون يقولون ان سعرها ٢٤٠ الف دولار في حين ان المبلغ الاجمالي للصفقة كما تقول الدائرة المعنية هو ١٤ مليون وخمسمائة الف دولار عن سعر ٦٠ حافلة ذات الطابقيين وعشر من طابق واحد، وتتمنى على وزارة النقل ان تذكر سعرها الحقيقي لئلا تشطب بنا السبل الى مرفأها الفساد.

يذكر ان الشركة استلمت تلك الحافلات من شركة عراقية اردنية تساهم فيها مصلحة نقل الركاب بنسبة ٥٠% من اجالي ارضدة الشركة التي تسمى (اليهاوايس)، وانا اسمع تلك الارقام المبهولة تكثرت رأس مال الشركة في بداية تأسيسها والبالغ ٢٠٠ الف دينار عراقي، وسعر التذكرة في سبعينيات القرن الماضي والبالغ ١٥ فلساً للدرجة الاولى وعشرة فلوس للثانية، ولا ادري لماذا تكثرت احد ابناء الريف الذي جاء لاول مرة لزيارة المدينة حين شاهد الحافلة ام طابقيين فسأل احدهم "عمي الفوك وين تروح، او وين تروح الجوه"، وتذكرت احدهم وهو يجلس في الطابق العلوي وحين رأى سيارة (الفكس واكن) وهي تتجاوز المصلحة قال "انهجم بيتج هالكبرج وغلبيتي المصلحة جا لوتكبرين شسوين"، وقيل ان نختم تحقيقنا ولكي تكون منصفين يجب على الجميع التعاون من اجل نجاح عمل تلك الحافلات وعلى السوزارات الامنية ان تهيب بجمع منتسبيها عدم ابتزاز منتسبي تلك الحافلات من خلال عدم دفع اجور النقل، علماً ان المشمولين بعدم دفع الاجور في السابق هم رجال المرور ومنتسبي الدائرة وليس الوزارة وفاقدي البصر والمتخلفين عقلياً، وهناك تخفيضات خاصة للطلبة.



فرجة الصعود