مباحثات مع مستثمرين خليجيين كويتيين لانشاء مطار في الناصرية

الناصرية / حسين كريم العامل

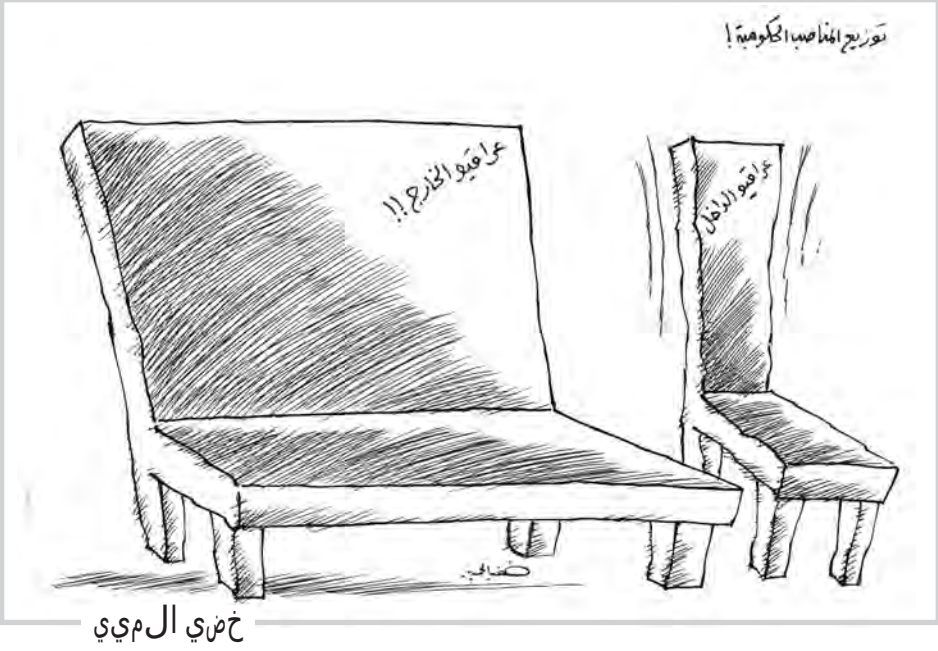
جرى مؤخراً التباحث مع عدد من المستثمرين الخليجيين وخاصة الكويتيين منهم حول مشروع انشاء مطار مدني في مدينة الناصرية.

وقال نائب محافظ ذي قار السيد عباس الموسوي لـ (المدى) بعد زيارة سريعة إلى دولة الكويت. لقد جرى الحديث مع المستثمرين الكويتيين والخليجيين عن المشاريع المستقبلية في محافظة ذي قار ومن ضمنها مشروع انشاء المطار وقد نالت الفكرة الارتياح من المستثمرين

وما شجعهم على القبول هو موقع الناصرية الاستراتيجي كونها تقع في وسط مدن الجنوب وهذه الخاصية تجعل أهمية المطار تضاهي اهمية مطار بغداد والبصرة الدوليين إضافة إلى عوامل سياحية أخرى كالاهوار والاماكن الاثرية.

واشار إلى الزيارة التي سيقوم بها وفد المستثمرين الخليجيين إلى محافظة ذي قار لدراسة الموضوع على ارض الواقع مع الاطلاع ميدانياً على أهم اوجه الاستثمارات الاخرى التي يمكن المساهمة بها موضحاً إن المحافظة ستخصص الاراضي اللازمة والمستلزمات المطلوبة للمشاريع ودراسة الاجراءات القانونية للاستثمار واستحصال الموافقات الاصولية بما فيها انشاء المطار.

وعن زيارته الكويت قال لقد قمت مع الوفد الرسمي للمحافظة بزيارة المجلس البلدي في مدينة الكويت واللقاء بأعضائه. والبحث في الامور التي تخص تطوير مدينة الناصرية وقدمنا للاشقاء دعوة لزيارة محافظة ذي قار للاطلاع على واقع المحافظة بشكل مباشر. كما تم الاتصال بشركة (MTC) للاتصالات وقد ابدوا استعدادهم لدعم الحركة الرياضية والثقافية في المحافظة وتلبية احتياجات المدينة الضرورية في هذا المجال.



الشعيبة.. محطة قطار بلا مستقبلين ولا مودعين

قرية كبيرة ترفضها كل البلديات المجاورة

سلسلة المحطات الصغيرة التي تتناثر بجانب خط السكك الحديد جنوب محطة أور في الناصرية بعد رحلة طويلة في القطار النازل من محطة غربي بغداد إلى البصرة تمتد أحياناً ١٢ ساعة في القطارات السريعة القديمة منها أو الحديثة، القديمة هي (السريع) و(العادي) ومنها أيضاً التي كانت تقطع تلك المسافة بـ ٢٤ ساعة في ذلك القطار البطيء الذي كان يطلق عليه اسم (الجطلة) في أواسط القرن الماضي في تلك الرحلات الطويلة. أما في قطار (الخط العريض) الذي كان أسرع كثيراً من (السريع) في البداية فقط!!، حتى في ذلك القطار كان ينتاب المسافر كثير من الملل والسأم فيتنقل بين العربات خاصة عندما كانت هناك عربة مطعم مكيفة الهواء وبخدمات حضارية! يستطيع أن يقضي بعضاً من الوقت فيها.!

البصرة / قاسم علوان

الكل يعرفها

عندما يصل القطار إلى الشعيبة يستطيع المسافر أن يتعرف عليها بسهولة حتى في غبش الفجر، فهي تتميز عن تلك المحطات التي تسبقها بسعتها وكثرة مقترباتها من ملحقات السكك الحديد والقاطرات والعربات التي تنتظر. كما أن هناك من ينتظر على الرصيف من موظفين وعسكريين من سكنة القرية يريدون الذهاب إلى المدينة، أغلب الأحيان يكون الوصول فجراً، هناك عدد من الركاب يغادرون القطار في هذه المحطة باتجاه الزبير أو القرى الأخرى القريبة. عندما كنا نصل تلك المحطة نطمئن إلى أن محطة المعقل لا تبعد \عنا إلا ١٥ كم ونتهيأ للنزول.

قرية الشعيبة الكبيرة الآن التي تجاور محطة القطار صنعتها تلك المحطة، فلو لم تختتم هذه المحطة سلسلة المحطات الصحراوية تلك لما كانت هذه القرية، في البداية كانت تضم منازل العمال الذين يعملون فيها فقط، ثم توسعت لتضم الأسر الجديدة التي تنشطر عن القديمة، وكذلك لاجئون من الأهوار التي جفت مثلاً. هذه القرية تضم الآن ١٢٠٠ بيت جميعها من الطين، بعض البيوت دخل فيها البلوك السمنتي لبناء أجزاء إضافية من المنزل، أغلب تلك البيوت متماثلة وفي الوقت نفسه غير منتظمة كأي بناء عشوائي، لا يوجد فيها اي شارع مستقيم لأكثر من مئة متر، سكانها يخشون كثيراً من الأمطار التي تهدد بيوتهم تلك بالسقوط، في الأمطار الأخيرة لهذا الموسم سقطت منها الكثير على ساكنيها ليعودوا إلى ترميمها بالطين نفسه، وهم في الليلة الملبدة بالغيوم والتي يتوقعون فيها المطر يتركونها للمبيت أما في مسجد القرية ذي البناء الحديث الجيد، أو في ضريح رجل صالح يتوسط القرية ومبني من الطابوق والسمنت، كما إنها لا تملك أطلاقا أي شارع معبد، عدا الشارع الذي يمر بجوارها، والذي يتفرع عن الطريق السريع ليذهب إلى المصفى أو إلى القاعدة الجوية سابقا.

المشكلة البلدية

مشكلة سكان هذه القرية أنها لم تشمل بالتخطيط المدني برغم سعة المساحة التي تقوم عليها. وافتقارها إلى الخدمات البلدية تماما، البلديات القريبة منها تتنكر لها، بلدية الزبير يقول القائمون عليها أنها خارج نطاق عمل بلديتهم، فهي تبعد عن مركز قضاء الزبير ١٧ كم، وكذلك بلدية الهارثة التي تبعد عنها ٢١ كم، ترى إلى أين يتجهون ؟ بعض سكانها يتهكمون فيقولون (لو نرتبط ببلدية ديزفول أفضل لنا ولبلدياتنا).

كانت سابقا تصلهم بعض الخدمات البسيطة بفعل نشاط السكك الحديد آنذاك عندما كانت تسيّر القطارات ذهابا وإيابا، قطارات المسافرين والحمولات تمر بها وتتوقف عندها لأسباب فنية كثيرة، حتى أنها لم تكن قرية نائية كما هي الآن، كان جميع سكانها يعملون في المحطة أو على تلك القطارات، حتى أن صبيانها كانوا مشغولين جدا (تجارتهم) النشطة مع مرور تلك الرحلات المستمرة بقريتهم يبيعون للمسافرين الأشياء البسيطة مثل الحلويات وتسالي الطريق بعد أن يشتروها من المدينة، فلم تكن هناك أية بطالة كما هو عليه الآن.

محطة قطار الشعيبة الآن بعد أعمارها أي صبغ جدرانها وإعادة الأبواب والشبابيك لها مثل أي عملية أعمار جديدة في العراق في الوقت الحاضر تبدو فقيرة الحال

١٢٠٠ دار بلا مركز شرطة .. ومستوصف يعمل ساعات معدودات

أيضا مثل القرية التي تحيط بها، ناظر محطة الشعيبة السيد رائد ناصر، خريج معهد السكك، يشتكي من وضع المحطة والتي هي بالضرورة القرية لأنه من سكنتها، لذا فهو ينقل نفس معاناة سكان القرية ويضيف أليها معاناة وضع الدائرة التي يعمل فيها، يقول طلبوا منا أن نسيّر قطارات بدون وسائل اتصال كالتي كانت متوفرة من قبل، وهذا ما سبب حوادث تصادم قطارات عديدة لم يعلن عنها، شعور اللامبالاة عند أغلب العاملين في المحطة نتيجة حالات الإحباط واليأس من عدم توفير الكثير من الخدمات الضرورية مثل توفير مركز للشرطة مثلا أو فقر الخدمات الصحية التي يقدمها المركز الصحي في القرية، ويضيف الناظر أن ال CBI منحت المحطة أثاثاً بقيمة ١٧ ألف دولار أمريكي ولكن إدارة الشركة في البصرة استحوذت عليه ولم تسلمنا منه سوى بعض المكاتب المعدنية وبعض الكراسي.

البطالة والنابالم

أما الآن فوضع القرية وضع بائس جدا، مثلا مشكلة البطالة التي يعانيها شبابها، العاملون في السكك منهم قليلون جدا، فهم بانتظار فرص العمل التي يمكن أن توفرها لهم الشركة العامة للسكك الحديد ولو بصفة عمال مؤقتين، عدد العاطلين عن العمل في القرية حسب إحصائية أعدها المجلس البلدي ٤٥٠ عاطلاً من الشباب. المستوى المعيشي لجميع سكان القرية يكاد يكون متماثلا، عند إلحاحي على رئيس وأعضاء المجلس البلدي الذين يرافقونني في جولتي تلك بسؤالي عن وجود عوائل ميسورة الحال في القرية، أجابوا بان لا وجود لهذه الفئة عندهم أبدا، هم يسألوني هل لك أن تشاهد بيتا متميزا عن البيوت الطينية الأخرى ؟ بالفعل لا يوجد بيت يختلف عن غيره، لا يفوتنا أن نشير إلى أن سكان القرية وبعد الحرب شكلوا مجلسا بلديا لهم على أمل شمولهم بالخدمات البلدية كما هي المدن والقصبات الأخرى. جزء مهم من معاناة١٩٤٢ عندما أنشأ البريطانيون القرية سابقا ولاحقا هو وجود مخازن العتاد والأسلحة الكثيرة القريبة منهم وكذلك الوحدات العسكرية، وقد كانت غالبا ما تتعرض تلك المخازن لأعمال تخريبية متعمدة أو نتيجة الإهمال فتكون هناك أنفجارات كبيرة لتطال بيوت القرية وسكانها، ولا تزال حتى هذه اللحظة أكداس البارود متناثرة هنا وهناك بعد سرقة الأسلحة والأعتدة الصالحة للبيع، إذ أراني مدير المدرسة الابتدائية الوحيدة في القرية أثار الحروق على وجوه بعض الأطفال الذين يلهون بالبارود عند غياب مراقبة ذويهم لهم. كما أن هناك أكداساً من النابالم لا تزال موجودة قربهم لكن القوات البريطانية طمرتها جيدا كما قال رئيس المجلس البلدي.

البريطانيون القدماء !

شبكة الماء في القرية تعود إلى عام ١٩٤٢ عندما أنشأ البريطانيون (القدماء)أول شبكة ومحطة تصفية لمياه الشرب في البصرة وتقع آثارها الآن قريبة من القرية. لكن في الوقت الحاضر لا تصل أية كمية من المياه الصالحة للشرب للقرية إلا نادرا، في جميع أنحائها فقط موقعان في كل منهما أنبوب مطاطي قياس نصف أنج يخرج إلى سطح الأرض من بقايا الشبكة القديمة تلك ليمنح أحيانا كمية من الماء، وقد شاهدت كيف صفت قرب ذلك الأنبوب عبوات المياه البلاستيكية لتنتظر دورها في التعبئة. كل هذا برغم وجود شبكة مياه صالحة للشرب حديثة قريبة منهم أي على نفس أنقاض المحطة القديمة، ساهمت بتعميرها مؤخرا منظمات إنسانية عالمية. وكذلك شبكة الكهرباء التي تعود إلى ما قبل شقيقتها(المياه)بسنة واحدة وهي أيضا يعود فضل إنشائها لأولئك القدماء، وهي الآن أيضا دائمة الأعطال أو في بعض أجزاء القرية شبه معدومة.

في الشعيبة مدرستان فقط ابتدائية من ستة فصول، كل فصل فيه ٥٠ إلى ٦٠ طالباً، ينحشر كل ألئك في ١٨ (رحلة)في كل فصل مجموع طلبتها ٦٦٠ طالباً وطالبة في دوام مزدوج، وفيها ١٧ معلماً، المشكلة في عدد الفصول الدراسية، وكذلك المدرسة الثانوية التي تجاورها تعاني نفس المشكلة. يفتخر سكان هذه القرية من أن أبناء لهم أكملوا دراستهم العلمية والعالية ولا زالوا يسكنون معهم. فيهم الأستاذ الجامعي والمهندس والفنان التشكيلي. في القرية مركز صحي صغير جدا يتكون من أربع غرف صغيرة هي أيضا فيها دكتور واحد يأتي من الزبير، ينتهي الدوام في المركز الساعة ١٢ ظهرا وتذهب سيارة الإسعاف الموجودة هي أيضا بنهاية الدوام وتظل القرية التي يبلغ تعدادها أكثر من خمسين ألف نسمة بلا أية رعاية طبية لحالات الطوارىء مثلا.

مركز الشرطة !!

كان سابقا في القرية معاونية شرطة لحماية محطة القطار وحفظ الأمن في القرية وكان البناء المخصص لها- أي معاونية الشرطة - هو إحدى منشآت المحطة أي يعود للسكك، كما أنه تعرض للتخريب بعد الحرب، وعندما تم ترميم المحطة والبنايات الأخرى التابعة لها وكذلك المركز، منحت إدارة الشركة العامة للسكك الحديد هذا للبناء الآن لشركة بكتل الأمريكية لإدارة مشاريع الأعمار الخاصة بالسكك، وهكذا تركت المحطة والقرية ومدارسها من دون حماية الشرطة المحلية. وعند ذهابنا إلى إدارة الشركة للاستفسار عن ذلك الموضوع أجابنا السيد وكيل المدير أن هناك الآن متعهد حراسات متعاقد مع إدارة الشركة في بغداد لغرض توفير الحراسات لجميع المحطات من أم قصر إلى الموصل، وهذا المتعهد مسؤول عن حراسة وأمن كل ما يتعلق بمنشآت الشركة، أما حراسة القرية وأمنها (والكلام للسيد وكيل المدير)فهو ليس من شأننا. وعندما قلنا له سمعنا عن عمليات سرقة وقعت في محطة القطار تلك ؟ أجابنا بان مهمة ناظر المحطة أن يرسل لنا برقية حول الموضوع لنقاضي المتعهد.

وربما قلة المباني الحكومية في القرية كانت رحمة لها من تواجد أحزاب سياسية فيها لتفرض هيمنتها ووصايتها على الناس في هذا الوضع(الديمقراطي)جدا، فهي تخلو من أية شعارات أو لافتات سياسية معلنة على الجدران سوى لافتة وحيدة تحمل توقيع الحزب الشيوعي العراقي منظمة الزبير، وعندما سألت مرافقي عن سرّ وجود هذه اللافتة الوحيدة في قريتهم ؟ أجابني أن حارس المركز الصحي هو شيوعي وجاء بهذه من الزبير، أنظر أنهم يرفضوننا كبلدية أي الزبير ولكنهم يرسلون اللافتات لنا فقط.

هل مضارها اكثر من منافعها... ام العكس ؟

احذروا حفر الآبار المائية عشوائياً!!

خطة لحفر ٥٥٠ بئراً معضمها في اقليم كردستان والبادية

بغداد / كريمة فرحان

اعتمدت الجهة المركزية التي تتولى حفر آبار المياه أسلوباً جديداً للحصول على المياه الجوفية في ارجاء العراق تمثل بتقسيم العمل إلى قطاعات على وفق الاسبقية والحاجة القصوى وقد تم حفر (١٣٢) بئراً في محافظات العراق المختلفة إضافة إلى (٨١) بئراً أخرى في مشروع يشمل (١٥٧) بئراً في محافظات (السليمانية، اربيل دهوك وكركوك) وتلبية الطلبات التي تردها في القطاعات الوسطى والجنوبية والشمالية لمعالجة شحة المياه.

والاستفاد ة القصوى من كميات المياه المتوفرة من خلال كري الانهار واعتماد اسلوب المراشنة والسقي الليلي واعطيت اهمية كبرى لصحراء البادية التي تضم مساحات واسعة تصل إلى اكثر من (١٠٥) ملايين دونم وتحتوي على احتياطي من المياه الجوفية يقدر بـ (٢,٥) مليار متر مكعب.

إن العديد من القرى في انحاء العراق تعيش حالة من الحرمان من مياه الشرب فلا بد من استغلال المياه الجوفية وهي ثروة وطنية مكملة لموارد المياه السطحية وتكمن اهميتها الستراتيجية كونها تتواجد داخل الحدود الدولية للدولة ولا توجد تأثيرات خارجية إضافة إلى أن هناك مناطق بعيد ة مصادر المياه السطحية كالصحراء الغربية تتواجد فيها كميات من المياه الجوفية ذات النوعية الصالحة للاستخدامات البلدية، الزراعية، الصناعية ويمكن إقامة مشاريع ذات جدوى اقتصادية اكثر من سحب المياه من الانهر كما إن المياه الجوفية لا تتأثر بشكل مباشر وسريع عند انقطاع الامطار وحدوث شحة في مواردنا المائية السطحية مما تشكل احتياطياً جيداً لأوقات الشحة.

المهندس ظافر عبد الله حسني الخبير الاقتصادي في حفر الآبار المائية قال إن العمل يتواصل في حفر الابار لأغراض الزراعة والشرب مع أملنا في أن نحصل على حاجتنا للكثير من المعدات من بعض الدول لتنفيذ البرنامج الواسع الذي يشمل حفر (٥٥٠) بئراً في المناطق المختلفة وخاصة في مناطق القرى الكردية المرحلة وتنفيذ مشروع دراسات وتحريات شرق العمارة.

واضاف لقد تم حفر (٤٠) بئراً لمشروع ماء كركوك بأعماق (١٢٠-٢٠٠م) لأغراض الشرب و(١٥) بئراً لأغراض الزراعة وفي المناطق الصحراوية والبادية في محافظة المثنى تم حفر (٢٠) بئراً والعمل مستمر لحفر (١٣٠) بئراً اخرى.

واوضح أن حملة حفر الابار انجزت حتى الآن اكثر من (١٣٢) بئراً تعتمد على المياه الجوفية المتجددة سنوياً.. وأن هناك تفاوتاً بين الآبار فقسم منها يروي (٥٠-٧٠) دونماً وهناك مناطق في بحر النجف وعين التمر تروي اكثر من (٢٠٠) دونم لأن المياه الجوفية متدفقة فيها وبكميات كبيرة، ويتعرض عملنا في بعض المحافظات إلى الفشل نتيجة ملوحة المياه الجوفية وعدم صلاحيتها للزراعة والشرب وخاصة في محافظة ميسان وبعض المحافظات الجنوبية وتعد المياه الجوفية مصدر طوارئ ويجر ي اعداد الدراسات بشأنها ويمكن اعتماد اجهزة متطورة في حفرها لتعطي معدلات لأعماق المياه بحدود (٢٥٠-٣٠٠م).

وبين أن حفر الابار يخضع للفحص المسبق ومدى الاستفادة من المياه المتوفرة لذا فأن الكثير من طلبات المواطنين لا يمكن تنفيذها من دون توفر هذه الشروط خاصة وأن جهاز حفر الآبار يعمل بأتجاهين الاول تنفيذ آبار متفق عليها من قبل الوزارات وأخرى حسب طلبات المواطنين.

وبشأن ما يتعرض له بعض المواطنين نتيجة حفر الآبار بالطرق العشوائية قال: إن أضراراً كثيرة ممكن أن يتعرض لها المواطن لأن مياه بعض هذه الابار تكون غير صالحة وبذلك يتعرض لضياع الجهد والمال خصوصاً في حالة جفاف البئر واحتمال وفاة المستفيدين حيث تشير بعض المعلومات التي حصلنا عليها أن بعض أصحاب حقول الدواجن قد تعرضت حقولهم إلى هلاك الآلاف منها قبل أيام جزرها نتيجة استعمال مياه الابار التي حفرت بطريقة غير علمية من قبل اصحابها وتبين احتواء مياه هذه البئر على مواد معدنية ثقيلة مما عرض العوائل التي استعملت مياه البئر إلى حالات شديدة من الاسهال لذلك نحذر المواطنين من حفر الآبار بطرقهم الخاصة.