

نص ردن

■ علاء حسن



فدائيو "الحجي"

ردأ على رفض "صولة الجاجيك" من قبل المنققين والإعلاميين ومنظمات المجتمع المدني ، من المحتمل أن يعلن مؤيدوها رغبتهم في تشكيل تنظيم شعبي لدعم القرارات الحكومية ، وإنقاذ البلاد من الخمرور ، ومتعاطيها وبائعها ، وحتى أصحاب عرباين بيع اللبليي و الباقلاء بوصفهم جهة مساندة لأهل المنكر أجلكم الله .

داعمو القرار الحكومي يعملون في مؤسسات إعلامية ، اعتادت بث خطابها الطائفي منذ سنوات فأسهموا بقصد في تكريس الانقسام بين مكونات الشعب العراقي ، وتخصصوا بترويج الأكاذيب ضد خصوم أسيادهم ، واليوم يحاولون أن يعيدوا الحياة لما كان يعرف بفدائئي صدام ولكن بشكل واسم جديد.

فدائيو الحجي " هو الاسم المقترح ، للتنظيم ومادام يضم إعلاميين فإن العمل على إقامة جدارية تحتوي أسماءهم أمر غير مستبعد، وسيحظون بالتكريم والامتيازات ، ومراقبة الوفود الرسمية إلى الخارج، ومنحهم مخصصات إيفاد بالعملة الصعبة ، ولمناسبة الإعلان عن تشكيل جهازهم الأمني الجديد ، سيوجهون الدعوات لمطربات من الدرجة العاشرة وراقصات من مختلف الجنسيات شريطة ارتداء الحجاب والزي المحتشم لإحياء احتفال وطني بإنجاز صفحات صولة الجاجيك ، واعتقال المزيد من الناشطين دعاء ترسيخ الدولة المدنية ، بتهمة " ريع بطل عرك" بعد الانتهاء من صفحة ٤ إرهاب .

سيتولى فدائيو الحجي عبر وسائل إعلامهم تحريض الجاهزة الأمنية بمعنى تقمص دور "العلاس" على اعتقال من يعارضهم أو يقف ضد ممارساتهم ، وسيؤدون دور رجل الأمن والخبر السري في كتابة التقارير ورفعها للجهات المختصة للقبض على من يرفع صوته للدفاع عن الحريات ، وسنقع على عاتقهم مسؤولية الكشف والتحري عن أماكن بيع المگرد المختوم ، في الأزقة والشوارع الخلفية .

سيواجه فدائيو الحجي مشكلة اختيار الموقع المناسب لإقامة جداريتهم ، وسيشكلون لجنة لحسم هذا الموضوع تضم ممثلين عن جهات رسمية ، ، ستعقد اجتماعات متواصلة ،ومن المحتمل أن تتوصل إلى اتفاق على أن يكون موقع الجدارية قريبا جدا من المنطقة الخضراء لتوفير الحماية اللازمة لها من هجمات المشاةبين ورميها بنعل الساساطين على إعادة تجربة فدائئي صدام في الوسط الإعلامي .

سيستخدم "فدائيو الحجي" كل ما يمتلكون من دعم رسمي لجلد ظهور معارضيهيهم ، وتفریق جمعاتهم ، وفي كل صولة جديدة سينظمون احتفالا يرفعون فيه برقية تجديد عهد وولاء لقائد المسيرة نحو المزيد من الانتصارات التاريخية .

رئيس لجنة برلمانية نسب له تصريح أدلى به قبل أكثر من شهر لجريدة حزبه أكد فيه السعي لتشريع قانون يجرم دخول الخمرور بكل أشكالها وأحجامها وعبراتها إلى العراق ، وهذا النائب يستحق أن يختاره "فدائيو الحجي" رئيسا فخريا لهم ، لما يتمتع به من نفوذ حزبي وبرلماني يستطيع توفير الدعم المالي للمنظمة ، وتنفيذ خططها المستقبلية بافتتاح فضائية ، وإصدار عشرات الصحف لتقدم خدماتها مجاناً للبرجرجية وأصحاب ورش صبيغ السيارات .

□ الموصل / نورث شمدين

الإشارة

لم تعد السيارة الألمانية سيدة الشارع في نينوى، بعد أن استحوذت مناشئ أخرى بماركات جديدة على قلوب المواطنين هناك. ليس بالماتانة والقوة والأناقة، وإنما برخص أثمانها، وهو سر التفوق في الشارع العراقي حاليا. منذ 2003، وحتى منتصف العام 2011، كانت شوارع مدينة الموصل مركز محافظة نينوى تجح بعشرات الآلاف من سيارات الأوليل بمختلف أنواعها (أسترا، أوميفا، فيكتر، وفينا، كاديت)، والفولكسواكن، وألبي إم دبليو، والمارسيدس .

الإشارة

وهي بمجملها سيارات مستعملة، مصنوعة في التسعينات والثمانينات من القرن الماضي، وبحسب تاجر السيارات مهند علي، فإن رخص أسعارها، فضلا عن أدائها العالي في الشارع، وعدم دخول سيارات حديثة إلى العراق منذ عام ١٩٩١ بسبب الحصار الاقتصادي المفروض من قبل الأمم المتحدة، كلها أسباب جعلت السيارة الألمانية تتولى حكم الشارع في نينوى لسنوات.

ويتابع مهند : "السيارة الألمانية الحديثة باهظة الثمن، ولا يقوى على شرائها سوى الأغنياء في العراق فقط، ولذلك، عندما وصلت نسخ قديمة ومستعملة منها، لاقت رواجاً كبيراً، وكثير منها صادمة للغاية الآن رغم وصول أعمارها ٢٠ عاماً أو أكثر".

تاجر آخر يدعى نافع مأمون، يملك معرضاً لبيع السيارات الألمانية المستعملة شمال مدينة الموصل، يحمل تفسيراً آخر لفرض السيارة الألمانية وجودها في نينوى، وهو أنها اقتصادية في استهلاك الوقود، ومعظمها يقطع أكثر من ١٠ كيلو مترات ب لتر واحد فقط من (البنزين)، رغم قدم موديلاتها، كما أن موداها الاحتياطية (المستعملة) هي الأرخص على الإطلاق، إذ لايتجاوز سعر محرك كامل لسيارة الأوليل عن ٢٠٠ دولار.

وبذلك فهو يرى أنها السيارة الأكثر ملاءمة للظروف التي مرت بها نينوى، وتحديدأ في ما يخص تقاغم أزمة وقود السيارات فيها طويلاً، حتى أن سعر اللتر الواحد من (البنزين) وصل في أحيان كثيرة إلى نحو ١٢٠٠ دينار، أي دولار أمريكي واحد، في حين أن سعره الرسمي الذي يباع به في محافظات عراقية أخرى يبلغ ٤٥٠ ديناراً للتر الواحد، أي ٣٥ سنتاً تقريبا.

قريباً من الجسر الحديدي ، أقدم الجسور الموجودة في مدينة الموصل، حيث ساحة لوقوف سيارات الأجرة، كان وسام حكمت، يستند إلى سيارته الأوليل نوع أسترا بيضاء اللون، بدا فخوراً وهو يربت يده على غطاء

محليات

الموصل مقبرة السيارات الألمانية!!



سيارات المانية من مختلف الأنواع (أرشيف)

بخط سئ(مجمع أسود الرافدين)، ويذكر أحد مالكي (الكراجات) هناك، ويلقب نفسه بهجت أوليل، أن المجمع مختص ببيع قطع الغيار والمواد الاحتياطية لسيارات الأوليل الألمانية من موديل ١٩٩٠ وحتى عام ١٩٩٨، وقال متفائراً، إن كراجة يضم جميع أجزاء سيارات الأوليل الموجودة في نينوى، وأن بوسعه تجميع سيارات كاملة منها، وأوضح بهجت أوليل مبتمساً، وهو يقف وسط غابة من الأبواب وأغطية المحركات، أن قطع الغيار هذه هي الأرخص على مستوى العالم، وهي التي تبقى السيارات الألمانية محافظة على شباهيها في الشارع .

بهجت على حق، لأن بمقارنة أسعار أجزاء السيارات التي يبيعهها، بأسعار مثيلاتها من المناشـرة والماركات الأخرى، يظهر الفرق الكبير، ولكن الأمر لاينطبق على السيارات الألمانية الحديثة(إي إم دبليو، ومارسيدس)، فحتى المستعمل منها، وهو نادر، يفوق سعره أضعافاً ما يبيعه بهجت، والأخير يعجز عن فهم السبب.

لكن الإجابة كانت في المنطقة الصناعية في الجانب الأيسر لمدينة الموصل، وهناك أخيراً صاحب متجر لبيع قطع غيار جديدة، أن المعروف من السيارات الألمانية، قليل جداً قياساً بالأوليل، فضلاً عن ارتفاع أسعارها حتى وإن كانت بموديلات صنع قديمة. ويؤكد أن السيارات الحديثة الوافدة من الهونداي، والكليا وغيرها من الماركات، تضاهي أسعار قطع غيارها الجديدة في الرخص، طمع انهماقم الشعبي تميل نحوها أكثر. الموصل التي صارت ملاذ سيارات الأوليل القديمة، بعد اندراس الاهتمام الشعبي بها في محافظات عراقية أخرى، خلال الأشهر السابقة، فقد الآن مكانتها القديمة شيئاً فشيئاً، ويرجح مهتمون أن تتحول الموصل بإعتبارها آخر مدينة تضم هذه النوعيات من السيارات، إلى (مقبرة كبيرة للسيارات الألمانية).

بالمنافسة، وبقي ظهورها الاحتفالي في شوارع الموصل، صامداً أمام المتغيرات. أما سيارة المارسيدس الصالون، فهي رمز للقوة والمتانة، والحديثة منها، هي الأعلى بين جميع السيارات التي تتحرك في العراق، وفي الموصل، مازالت بعض موديلاتها المصنوعة في ستينات القرن الماضي تجر نفسها في بعض الشوارع، ويطلق عليها الأهالي اسم (عنةج)، وهو لقب تحبيي، يشير إلى القوة.

والمواطنون في نينوى، لايسمون سيارة المارسيدس بأسماء موديلاتها أو أحجامها، وإنما بأسماء يطلق عليها في معارض السيارات حتى تتحول إلى تسمية شعبية رسمية، فالمارسيدس المصنوعة في عام ١٩٨٢ يطلق عليها (رئاسي) وسبب التسمية أن موكب الرئيس العراقي السابق، كان مؤلفاً من سيارات مارسيدس بنفس سنة الصنع.

والمارسيدس مطلع التسعينات، كانت تسمى (أبو ججيل) وهو اسم شخصية اشتهرت في مسلسل بوليسي عراقي يحمل اسم (نئاب الليل)، وهناك موديلات تسمى (دب)، وموديلات أخرى سميت (الشيج)، وهي مشتقة من تسمية الطائرة الأمريكية إف ١٦ التي كانت تحرس فرض الحصار الجوي على العراق.

أما أغرب تسمية لسيارة ألمانية، وأطرفها، فهي التي تطلق على سيارة الفولكسواكن ذات المحرك الخلفي، وتسمى في الموصل (عقوقة) وتعني ضفدة.

في الموصل أيضاً، هناك منطقتان صناعيتان كبيرتان، تضمان المئات من ورش تصليح السيارات، ومعظمها مختصة بالسيارات الألمانية (الأوليل)، يدعما أكبر مجمع لبيع المواد الاحتياطية المستخدمة، ويقع شرقي الموصل، ويطلق عليه البعض اسم (مقبرة السيارات الألمانية).

المكان عبارة، عن مساحة من الأرض تقدر بنحو ٤ دونات x، محاطة بسياج عال، تنصرد باب الدخول إليها لافتة كبيرة مكتوبة

الاقتصادي، أدى إلى إغراق الشارع العراقي المتعطرش، بالسيارات المستعملة، وكانت السيارات الألمانية على رأسها، وقبل نهاية العام ٢٠٠٣، كان سعر أغلى سيارة ألمانية مستعملة لايتجاوز ٣٠٠٠ دولار، ومع مرور الأيام، وتوقف استيراد المركبات المستعملة، وصلت أسعارها إلى ٨٠٠٠ دولار، بل يتعدى تلك بالنسبة للأوليل نوع فكترا، إذ وصل سعر موديل ١٩٩٦ إلى نحو ١٠٠٠٠ دولار.

ويواصل "سيارة الأوليل الاسترا، هي الأفضل للعمل كسيارة أجرة داخل مدينة الموصل، لصغر أحجامها، واقتصادها في استهلاك الوقود، ولاسيما أن قانون المرور غير مغل بشكل كامل، ويسمح لأي سيارة أن تستخدم كسيارة أجرة في الموصل، دون اشتراط لون محدد، أو سنة صنع"

أما السيارة الأكثر شعبية في الطرق الخارجية، وتحديدأ بين نينوى وبغداد، فهي سيارة ألبي إم دبليو، إذ يفضلها الكثيرون كوأسطة نقل للسفر بالأجرة، بسبب سعرها، والراحة المتوافرة فيها، ويؤكد ضابط المرور أنها السيارة الوحيدة التي لم تطل أبداً بلون أصفر، لتميزها كسيارة أجرة، فجميع أنواع السيارات التي دخلت العراق في العقود الماضية، طليت منها بلون أصفر، أو برتقالي وأبيض، كما كان معصواً له في ظل النظام السابق، بحسب طلب يقدمه مالك السيارة الذي يريد قلبها إلى سيارة أجرة، كما أن أسعارها ظلت في مستويات مرتفعة، ويسوق مثلاً على ذلك، في أن سعر ألبي إم دبليو موديل ١٩٩٠، تبلغ نحو ١٢٠٠٠ دولار، ويرتفع السعر

ويضاعف مع حادثة سنة الصنع. وفي مجال سيارات الحمل، فما زالت السيارة الألمانية في الصدارة، والمارسيدس هي الخيار الأكثر طلباً، واللافت في ذلك، أن سيارة النقل مرسيدس موديل ١٩٧٨، والمعروفة في نينوى باسم (أججم) مازالت تقطع برشاقة طريقها بين معامل المواد الإنشائية ومواقع العمل، وهي السيارة الألمانية الوحيدة التي لم تتأثر

المحرك " إنها موديل ١٩٩٣ " وأفضلها على جميع السيارات الأخرى.

وأخذ وسام يتحدث عن محاسن سيارته ويقرانها بسيارات أحدث من ماركات أخرى، وطالب الشركة العامة للسيارات، بأن تستورد سيارات ألمانية حديثة بأسعار مدعومة، كما فعلت مع السيارات الكورية أو اليابانية من قبل، كون الأوليل تحديداً، المانية أصلية، وليس كماركات أخرى تغيرت مناشئها الأصلية بسبب الامتيازات، كالفورد، والشوفروليت. . السيارات الألمانية بدأت مع ازدياد نشاط الشركات الاستثمارية في نينوى في منتصف العام ٢٠١١، بتسليم السلطة تدريجياً إلى هونداي، وكيا الكورييتين، والشوفروليت الأمريكي، وشيري الصينية، وسايبا الإيرانية.، إذ لايتجاوز سعر أفضلها من موديل ٢٠١٢ على ٢٥ ألف دولار.

مع تواجد دخول لموديلات حديثة من بي أم دبليو، ومارسيدس الألمانيّتين في عدد قليل من معارض السيارات في نينوى، وهي في الغالب ستمكت هناك طويلاً بسبب ارتفاع

هناك سر آخر، لقلعة الإقبال على هذه السيارات، فكما يشير وليد ماجد، وهو كاتب وصحفي محلي، إن معظم شوارع مدينة الموصل، تعاني التكرسات، والطبات الصناعية الأمنية، كما أن جميع هذه الشوارع الرئيسية والفرعية، فيها نقاط تفتيش تابعة للشرطة أو الجيش المنتشرين هناك منذ بدء عملية أم الربيعين الأمنية في أيار من عام ٢٠٠٨.

ويؤكد وليد، أن هنالك سببا آخر أكثر أهمية، وهو تجنب لفت نظر العصابات المسلحة، المتواجدة رغم الانتشار الأمني الواسع، فركوب سيارة ألمانية حديثة، علامة على أن راكبا شخصية غنية، وبذلك يكون هدفاً سهل الرصد لتلك العصابات.

ويذكر ضابط المرور س. ح. أن الانفتاح الكبير الذي حدث بعد ٢٠٠٣، وانتهاء الحصار

ثلاث وجبات في مدرسة واحدة

تربويون يشكون قلّة المدارس. . والتربية تنفي

□ بغداد / إبراهيم إبراهيم

الإشارة

يشكو محمد عبد الخالق "مدرس إعدادي"، قلّة الأبنية المدرسية التي أجبرت أغلب إدارات المدارس في منطقة الشعب شمال شرقي العاصمة بغداد، على اعتماد الدوام المزدوج للطلاب.

الإشارة

"قلّة الأبنية المدرسية السبب الرئيس الذي يقلل من نجاح العملية التربوية في العراق، نتيجة الزخم الحاصل في العدين منها، وأسباب ذلك كثيرة، منها وجود ما كان يسمى مدارس الجذب الجيد، وقلّة المدارس، وسوء توزيعها حسب الحاجة". وكشف المالكي لـ" المدى برس"، أن "عدد الطلاب في الصف الواحد بلغ (٧٥) طالبا، قياسا ببقية المناطق التي لا تشكو هذا الزخم بل على العكس تماما نجد الصف الواحد لا يتجاوز الـ(٣٠) طالبا، وكذلك وجود ما يسمى بالدوام الثلاثي والثنائي، وللتغلب على هذه المشكلة علينا اتخاذ عدد من الإجراءات أولها، إعداد تقرير شامل يحصي أعداد الطلاب الموجودين في جميع المحافظات وعدد المدارس بقروعها، الابتدائية والمتوسطة والإعدادية، مع إجراء عملية تناسب بين عدد الطلاب والأبنية المدرسية ووضع الخطط لبناء المدارس وفق هذا المنظور".

من جانبه أوضح المتحدث باسم وزارة التربية وليد حسين، أن "وزارة التربية تضع في أولى أولوياتها توفير بني التحتية حديثة ومميّزة وتوفير الأجواء الصحية لتلاميذنا ولا يتم ذلك إلا من خلال عمل قسم الأبنية المدرسية الذي يختص بوضع التصاميم والإشراف على بناء المدارس

وتتلخص معاناة عبد الخالق في الدوام المسائي الذي يضيف معاناة أخرى لطلابهِ، في تصريح إلى "المدى برس"، أن "طلبا في الصف الرابع علمي مطالب بالدوام من الساعة الثانية عشرة ظهرا إلى الرابعة أو الخامسة عصرا، وهذا الوقت صعب جدا على الطالب لأنه وقت يقل فيه استيعاب الإنسان، فهناك دراسات تقول إن الوقت الأفضل للدراسة هو من الساعة الثامنة صباحا إلى الثانية عشرة ظهرا"، مشيرا إلى أن "هناك جهودا من وزارة التربية لتقليل هذا العجز لكن الحاجة إلى الأبنية المدرسية تزداد سنويا وتنمى أن نستطيع وزارة التربية حل هذه المشكلة قريبا".

وتعتبر الأبنية المدرسية من الأسس العملية التربوية التي تعد سلسلة متصلة كل حلقة بأخرى ولا يمكن الإتمام بفقدان إحدى هذه الحلقات، فكما أن هناك طالبا ومدرسا لا بد أن تكون هناك بناية مدرسية حاضنة لثلاثين كي تتم العملية، ومع تزايد أعداد الطلاب والتلاميذ وكثرة المعلمين والمتعلمين أصبح من الضروري سن قوانين تلزم السلطات الحكومية بتنفيذ مشاريع إضافية تزيد من نسبة الأبنية المدرسية.

وعد الباحث التربوي د.محمد المالكي،

تضاعفت الحاجة لأبنية بسبب تحسن الوضع الاقتصادي للعائلة العراقية ولو بشكل نسبي مما أدى إلى ازدياد أعداد التلاميذ والطلاب في عموم محافظات العراق"، مشيرا إلى أن "السياسة المتبعة من قبل وزارة التربية للسنوات السابقة لم تستطع أن تجد حلا جذريا للمشكلة مما دعا لجنة التربية والتعليم النيابية لوضع خطط منها جعل المحافظات هي من تقوم بإدارة شؤونها ومتابعة بناء وتأثيث المدارس التي تحتاجها".

وأضاف شرشاب أن "رأي مجلس النواب حول المديرية العامة للأبنية تتحول إلى قسم كما كانت عليه سابقا وترحل الصلاحيات أغلبها للمحافظات لتتولى شؤونها وليست وزارة التربية وكان ذلك من خلال قانون الوزارة الجديد الذي ألغى الأبنية كمديرية عامة وحولها إلى قسم تابع للتخطيط التربوي".

وتابع "نحن نعتقد انه لا يمكن لمديرية في بغداد أن تقوم هذه العملية في العراق كله، ولابد أن تكون الصلاحيات من حصة المحافظات هي التي تبني مدارسها وذلك لفشل وتأخر الأبنية التي تبتناها الوزارة بسبب الروتين القاتل والفساد المستشري من جهة أخرى نلاحظ أن المدارس التي تبتناها المحافظات انتهت في الوقت المناسب"، مؤكدا أن "اللجنة البرلمانية المختصة بشؤون التربية والتعليم ضغطت بشكل كبير على تخصيص الأموال اللازمة في الموازنة العامة للدولة والتي يتم تخصيصها للمحافظات بشكل مباشر، وبذلك تستطيع كل محافظة من خلال وجود الخطط أن تحدد مدى احتياج كل مدينة وقضاء وناحية وقرية لأبنية مدرسية".



المدارس الطينية ظاهرة منتشرة في العراق (أرشيف)

عن طريق الاجتماعات الدورية لتذليل العقوقات التي تواجه العملية التربوية وبالأخص موضوع الأبنية المدرسية".

إلى ذلك أكدت لجنة التربية والتعليم النيابية وجود أزمة بالأبنية المدرسية في عموم البلاد منذ ما يقرب من ثلاثة عقود، مما زاد من تقاغم الأزمة التربوية في العراق.

وذكر عضو اللجنة عادل شرشاب لـ"المدى برس"، أن "مشكلة الأبنية المدرسية هي مشكلة موجودة منذ أكثر من ثلاثة عقود ولكن بعد سقوط النظام في عام ٢٠٠٣

الفريق الهندسي الأمريكي لبناء أو ترميم هذه المدارس".

وتابع إن "هناك شواهد وأرقاما تدل على تقلص الاحتياج الفعلي لأبنية المدرسية، إلا أن قانون الوزارة الجديد ارتأى تغيير بعض المديریات وتحويلها إلى أقسام، منها مديريةية الأبنية المدرسية وذلك لا يعني بالضرورة أن المديرية لم تستطع أداء المهام الموكلة إليها على أكمل وجه في جميع محافظات العراق"، لافتا إلى أن "هناك تواصلًا وتفاعلا مستمرين بين أقسام الوزارة والحكومات المحلية للمحافظات