هوامش

طوال 40 عاماً متصلة كان «الباص الأحمر» هو وسيلة النقل الأولى داخل بغداد بعد تدشينه في خمسينيات القرن العشرين، ثم انخفض عدد حافلاته تدريجياً، وتوقف عن العمل قبل أن يعود

الباص الأحمر مهم لدعم مشروع فك الزحام في بغداد (العربي الجديد)

الباص الأحمر

عودة سيد النقل الجماعي لعقود في بغداد

بغداد ـ **آدم محمود**

عاد الباص الأحمر ذو الطابقين إلى الظهور داخل العاصمة العراقية بغداد، وبالتالي إلى القيام بدوره المهم في دعم النقل الجماعي الذي كان سيده لعقود طويلة. وأحيا ذلك ذكريات جميلة لدى السكان الذين يعدّونه أحد رموز بغداد.

بالعودة إلى تاريخ الباص الأحمر ذي الطابقين في العراق، كان يفترض أن يدخل في الخدمة في ثلاثينيات القرن العشرين بعدما اتفقت السلطات حينها على شراء مجموعة من حافلاته، لكن ظروف الحرب العالمية الثانية منعت إنجاز الصفقة التي تأجلت إلى عام 1956 حين جرى تسيير أول مجموعة من الباصات الحمراء بطابقين، ما جعل بغداد ثاني مدينة بعد لندن تستخدم هذا الباص.

وكان مدير النقل العام في وزارة النقل، كريم كاظم حسين، أعلن في إبريل/ نيسان الماضي عن وصول 300 حافلة من الباص الأحمر ذي الطابقين. ولفت إلى أن جميع الحافلات ستعمل في مشروع النقل الجماعي. وأوضح أنه «في حال كانت هناك حاجة لشراء حافلات إضافية فسيحصل ذلك، لكننا نرى أن العدد الحالي للحافلات يكفي علماً أن الحاجة قد تصبح أكبر مع بدء مشروع فك الزحام لأنه سيكون من ركائز تنفيذه من أجل خلق حلول مناسبة للأزمة التي تزداد يوماً بعد يوم في ظل الكثافة السكانية وتوسّع مشاريع البناء والأعمال».

وأشار إلى أن «حافلة واحدة من سيارات النقل الجماعي تعادل 10 سيارات عادية. بالتالي سيكون هناك امتصاص لزخم كبير من عدد السيارات، وهناك خطة متكاملة بإشراف وزير النقل مع الشركة العامة لإدارة النقل الخاص لتحديد عدد الحافلات العاملة في كل خط مقارنة بعدد تلك من قطاع النقل الخاص كي لا يؤثر ذلك على الدخل المعيشي لأصحاب حافلات وسيارات قطاع الخاص». وفي الأسابيع الأخيرة تواصل افتتاح الخطوط الحيوية لمسارات الباص الأحمر الذي يخدم مناطق مهمة في بغداد، ويستهدف أصحاب الدخل المحدود وطلاب الكليات والمعاهد وعمال المصانع والموظفين.

يقول الصحافي الباحث في التراث العراقي، صالح الجميلي، لـ«العربي الجديد»: «كان الباص الأحمر ذو الطابقين جزءاً من التراث الحضري في بغداد، علماً أن العراق احتضن هذه الباصات خلال فترة من تاريخه في جزء من جهود تحسين وتحديث نظام النقل العام».

يتابع: «كانت هذه الباصات أيضاً جزءاً من الحياة اليومية لعراقيين كثيرين من مختلف الطبقات الاجتماعية في بغداد، ما جعلها ضمن النسيج الاجتماعي للمدينة، كما كان الزوار والسياح يبدون إعجابهم بها باعتبارها لم تكن تُشاهد إلا في العاصمة البريطانية لندن. وبالنسبة إلى العراقيين، يرمز الباص الأحمر ذو الطابقين إلى الزمن الجميل حين كانت الحياة أكثر بساطة، والأمور أكثر انتظاماً قبل أن تشهد البلاد أحداثاً عصيبة استمرت عقوداً طويلة». ويذكر أنه «مع مرور الزمن واختفاء الباص الأحمر من الشوارع زادت قيمة هذه الذكريات التي تعتبر جزءاً من تاريخ العراق وتراثه الذي يفتخرون به، ويعكس ذلك أهمية الارتباط العاطفي للعراقيين بوسيلة النقل تلك التي كانت جزءاً من حياتهم اليومية وثقافتهم الحضرية، ما جعلها أكثر من وسيلة نقل، وتحيي الذكريات الجميلة والتجارب الإنسانية البسيطة التي تميّزت بها الفترات السابقة».

«مصلحة أم الطابقين»

«باص المصلحة» أو «المصلحة» كانت التسمية السائدة للباص الأحمر ذي الطابقين. ولأن دائرة مصلحة نقل الركاب كانت المسؤولة عن النقل العام في العراق، اعتاد العراقيون بالتالي الإشارة إلى الباص بالقول: «مصلحة أم الطابقين».

تقول مروج أكرم لـ«العربي الجديد»: «الحديث عن مصلحة أم الطابقين ذو شجون»، وتستعيد ذكريات مشاهد عدة حين كانت طفلة قبل نحو أربعين عاماً، وتستقل الباص للذهاب في رحلات مدرسية وعائلية إلى مناطق أثرية وترفيهية، وتقول: «كان من المألوف أن تستقل العائلات باص المصلحة للذهاب في رحلات ترفيهية إلى مناطق معينة. كان الباص الأحمر متعة بالنسبة لنا حين كنا صغاراً، وجزءا من النزهات».

تضيف: «الجلوس في الطابق العلوي كان يمنح الركاب رؤية بانورامية، ما يجعل الرحلة ممتعة خاصة عند المرور قرب معالم رئيسية مثل نهر دجلة والأسواق القديمة والمتنزهات العامة». ويمكن بسهولة اكتشاف حب العراقيين للباص الأحمر ذي الطابقين عند الحديث عنه، خاصة لدى كبار السن والأجيال التي استقلته.

وتتعدد أسباب هذا الحب الذي يتعلّق بجوانب عملية وعاطفية وثقافية، فالباص الأحمر يمثل الماضي القريب الذي يصفونه بأنه «جميل وغير معقد»، ما جعله جزءاً من الذاكرة الجماعية للعراقيين.

وتقول حسناء عز الدين، وهي موظفة متقاعدة، لـ«العربي الجديد»: «كان الباص يوفر بفضل تصميمه مساحة أكبر للركاب، ويعكس صورة مدينة حديثة ومتقدمة بسبب عدم وجوده إلا في مدن قليلة في العالم. وتميّز باص المصلحة بأن سعر تذكرة ركوبه زهيدة جداً، ويصل إلى محاطات سيره في مواعيد دقيقة، لذا كان يفضله عموم الشعب». وبالنسبة إلى كثيرين كانت تجربة ركوب الباص الأحمر ذي الطابقين فريدة وممتعة في بغداد، فالطابق الثاني كان يوفر مناظر بانورامية للمدينة، ما يجعل الرحلة أكثر متعة وإثارة، سواء في النهار أو الليل.

وقت ممتع

فعلياً يجمع الباص الأحمر بين الجوانب العملية والعاطفية، وهو ما جعله رمزاً عزيزاً لدى عراقيين كثيرين كانوا يستقلونه لقضاء وقت ممتع أو للتنزه.

ويتذكر عارف الحسون مراحل من شبابه خلال سبعينيات القرن العشرين حين كان الباص جزءاً أساسياً منها، ويقول لـ«العربي الجديد»: «كان عدد من خطوط الباصات يمر في مناطق تتضمن بساتين وقصورا فارهة تحتوي على حدائق جميلة، وكنت أقضي وقت فراغي في الجلوس بالطابق العلوي والاستمتاع بالمناظر كأنني في رحلة سياحية. ولم أكن الوحيد الذي يفعل ذلك بل غالبية الناس حين لم تكن بغداد مكتظة بالناس والسيارات مثل الآن، وكان التجول في الشوارع من أهم ممارسات الناس للترفيه عن أنفسهم لا سيما عبر ركوب الباص الأحمر ذي الطابقين».

باختصار

أعلنت وزارة النقل العراقية في إبريل/ نيسان الماضي وصول 300 باص من طابقين ستعمل في مشروع النقل الجماعي

■■■

كانت رحلات الباص الأحمر ممتعة خاصة عند المرور قرب معالم رئيسية مثل نهر دجلة والأسواق القديمة والمتنزهات العامة

■■■

يمثل الباص الأحمر الماضي القريب «الجميل وغير المعقد»، ما جعله جزءاً من الذاكرة الجماعية للعراقيين

وأخيراً

لمّا اضطهَد الروائيُّ السيناريست

معن البياري

لا أدّعي معرفةً طيّبةً بنتاج الراحل أخيراً في دمشق عن 79 عاماً، الفلسطيني السوري، حسن سامي يوسف، في الرواية، وقد كتب فيها ثمانية أعمال، قرأتُ الأخيرَيْن منها، ولا في الدراما كاتب سيناريو 15 مسلسلاً تلفزيونياً، وخمسة أفلام، غير أن ثقتي بذائقة (أو ذائقات؟) أصدقاء على جدارةٍ تجعلني أميلُ إلى الاعتداد بسويّة ما أنجز هذا الكاتب الذي درس السينما في موسكو، وعمل ممثلاً في طوْر من شبابه. أما روايتاه اللتان طالعتُهما، «على رصيف العُمر» (2020) و«عتبة الألم ...» (2022)، فالذي لاحظتُه فيهما السرد المسترسِل بلا انضباط (هل يلزم الانضباط أصلاً؟)، ما يجعل كلّاً منهما حكياً حرّاً، يقول فيه راوٍ ما يقول كيفما اتفق، ومن الميسور أن يُعرَف أنه حسن سامي يوسف، يبثّ ما يأتي على خواطره من شؤونٍ شخصيةٍ، وأخرى موصولة بالعامّ. وقد يُرى أن العمليْن ينتسبان إلى اليوميات (سيما الثاني) أكثر من اندراجهما في جنس الرواية. وأياً كان الحال، يشدُّك ما تقرأ، وتنجذبُ إلى ليونة اللغة واتّساع كل ما يفيض في جوانح الكاتب وحشاياه فيُفضي عن قديمِه وجديده، من ذاكرته وراهنه، عن مساءاته ونهاراته، عن غياب فلسطين فيما كتب للتلفزيون، وحضورها القويّ في حياته، عن دمشقيّة مسلسلاته، عن ... إلخ.

ألتقطُ هنا ما مرّ عليه حسن سامي يوسف في «على رصيف العُمر» (ص 18) بشأن مشكلته، «السخيفة الدائمة» (بتعبيرِه حرفياً)، وهي أنه «كاتبان في رجلٍ واحد»، كاتبُ رواية وكاتب سيناريو تلفزيوني. ويسترسل «وظيفتان مختلفتان في أسلوبيْهما، بل شديدتا الاختلاف. تكاد إحداهُما أن تكون على النقيض من الثانية: الخيال الذي بلا ضفافٍ في الكلمة المقروءة مقابل الصورة المؤطّرة بأبعاد الشاشة الثلاثة. وهكذا أصيرُ مُجبَراً على العيش مع الشيء ونقيضِه في آن...». مثيرٌ ما يذهب إليه الكاتب النابه، عندما يرى حالَه هذا في شخصيتي دكتور جايكل ومستر هايد. ثم يسأل: «ولكن، من منهما الطيّب يكون، ومن منهما الشرّير؟»، ثم يجد الجزم بالجواب ليس سهلاً، «رغم تعالي الروائي الذي في داخلي على قرينِه كاتب السيناريو، ورغم سخريته المريرة من كل ما يصنُعه. وربما كان الروائي على حقٍّ في هذا التعالي وتلك السخرية، فالكتابة فعلٌ حرٌّ تماماً، ولا شيء في التلفزيون (فوق مساوئ التأطير) على علاقةٍ بالحرّية، فهناك رقيبٌ يجلس في دماغ كل كاتبٍ منّا، بل عدد من الرقباء يساوي عدد محطّات التلفزة التي يطمح المنتج لعرض بضاعته على شاشاتها. وهذا واحدٌ من الأسباب التي تجعل الروائي عندي لا يتعالى وحسب على التلفزيوني، بل يضطهده أيضاً». ويرى حسن سامي يوسف الروائي يعيش على حساب التلفزيوني، الذي «يشتغل ويكدَح من أجل تأمين دخلٍ معقولٍ لنفسه ولقرينه الذي يزدريه». ويفيد بأن الكتابة التلفزيونية هي التي تؤمّن له «دخلاً طيّباً إلى حدٍّ جيّد». وأحيلُ هنا إلى ما كتبه في «عتبة الألم» (ص 44)، أنه «قبل الكارثة التي شملتنا جميعاً في سورية، كنتُ من ذوي الدخل العالي. من تعبي طبعاً، فأنا أتقاضى (والأصح: كنت أتقاضى) الأجر الأعلى في الدراما السورية على صعيد الكتابة. أي: دخلني ملايين كثيرة من المال».

حال الكاتب الراحل مغايرٌ عن حال الذين أنجزوا سيناريوهاتٍ عن رواياتٍ غيرهم، وطبعاً عن الذين اكتفوا بأن يُحسبوا روائيين، وذلك نجيب محفوظ كتب نحو عشرين سيناريو لأفلام سينمائية، بعد أن شجّعه (وربما درّبه) صديقُه صلاح أبو سيف على هذه الصنعة، وليست منسية أفلام «ريا وسكينة» و«الاختيار» و«درب المهابيل» و«شباب امرأة» و«جعلوني مجرماً»، ولكنه لم يقترب من رواياته التي أنجز غيرُه سيناريوهاتها للسينما. وكانت قناعته (الصحيحة) أن الرواية لكاتبها والفيلم لمُخرجه. وثمة من ذهب إلى أن محفوظ استحقّ جائزة نوبل للآداب عن رواياته، وكان يستحقّ جائزة الأوسكار لأحسن سيناريست. لم يتحدّث محفوظ عن السيناريست فيه، ما قد يعود إلى أنه حسم صفته روائياً، وربما كان ينظر إلى كتابته سيناريوهات مجرّد عمل و«أكل عيش». ولم يتحدّث وليد سيف عن الروائي فيه، وهو الذي حوّل سيناريوهات لأعمال درامية له إلى رواياتٍ (منها «التغريبة الفلسطينية»، و«صقر قريش» وغيرهما)، وأظنّه لم يتخفّف من صفته سيناريست في سرديّاته هذه التي عكس فيها المألوف، وقد أفاد بأن ما شجّعه على هذا أن أعماله الدرامية كُتبت في الأصل بلغةٍ أدبية. ولم يشكُ أسامة أنور عكاشة من اضطهاد السيناريست فيه، وهو الروائي والقاص.

كان حسن سامي يوسف صريحاً في حكيه عن مشكلته «السخيفة الدائمة»، وعن اضطهاد الروائي لديه كاتب السيناريو فيه

> كان حسن سامي يوسف صريحاً في حكيه عن مشكلته «السخيفة الدائمة»، وعن اضطهاد الروائي لديه كاتب السيناريو فيه

سعر النسخة: مصر **جنيهان**، تونس **900 مليم**، لبنان **1000 ليرة**، قطر **3 ريالات**، السعودية **3 ريالات**، الكويت **200 فلس**، الإمارات **3 دراهم**، عمان **300 بيزة**، البحرين **300 فلس**، الأردن **400 فلس**، العراق **500 دينار**، المغرب **4 دراهم**، الجزائر **ديناران**، اليمن **50 ريالاً**، سورية **25 ليرة**، السودان **10 جنيهات**، ليبيا **200 درهم**، موريتانيا **35 أوقية** ◻ UK **£ 1,50**, Austria **€ 2,50**, Belgium **€ 2,50**, France **€ 2,50**, Germany **€ 2,50**, Holland **€ 2,50**, Italy **€ 2,50**, Spain **€ 2,50**, Switzerland **CHF 3,50**
Turkey **TL 10,00**, USA **$ 2,00**