

أرواح الفقراء المحزنة



بقلم:

فهمى هويدى

الى موت ٦٣ منهم. وهو ما اعتبر كارثة قومية، سببها أعلن الحداد فى البلاد لمدة ثلاثة أيام. أوقفت خلالها الاحتفالات الرسمية، ونكست الاعلام، وفتحت ابواب السفارات البولندية فى الخارج لتلقى العزاء. بعد أن قرغت من قراءة الخبر كان لابد أن أتساءل: ألا يستحق غرق ألف إنسان أن تعبر السلطة عن حزنها لموتهم، فتعلن الحداد لبضعة أيام، على الأقل لإشعار الجميع بأن الكارثة هزت الوطن كله، ولم تكن من نصيب سكان (مصر الأخرى) وحدهم؟ - ودفعنى الغيظ الى التساؤل: لو كان هؤلاء من السياح الأجانب، هل كان يمكن أن يمر موتهم بهذه السهولة؟!

(٢)

صحيح أنه أعلن عن صرف بضعة آلاف من الجنيحات تعويضاً للضحايا وأسرهم. وأن لجنة وزارية شكلت لبحث الموضوع. كما أوفد مجلس الشعب لجنة لتقصي حقائق ما جرى. فى الوقت ذاته شاهدنا صوراً لبعض المسؤولين وقد افتتحوا اجتماعاتهم بالوقوف دقيقة حدادا على الذين ابتلعهم البحر. وأعلمنا أن أعضاء مجلس الشورى تبرعوا - مشكورين! - بمكافأة يومين لصالح أغاثة المنكوبين. وحاولت الصحف أن

أرواح الناس فى بر مصر أرخص مما يتصور كثيرون. وكارثة عبارة البحر الأحمر أحدث دليل على ذلك. فلم يتحسب أحد لحماية أرواح الركاب كما ينبغي. ولا نحن تحركنا كما ينبغي بعدما وقعت الواقعة. بل إننا لم نحزن كما ينبغي على ألف مصرى راحوا ضحية الكارثة. وأخشى ما أخشاه أن يلحق التحقيق بالقائمة، بحيث تتوه الخيوط، ولا نعرف ما جرى بالضبط، حين لا نتحرى الأمر كما ينبغي.

(١)

كل ماجرى لا يخطر على البال، وفوق قدرتنا على التصديق، حتى أزعج أن الجرح فى المشهد للروع غدا أكبر من الجريح. ذلك أننا لم نكن نصدد كارثة واحدة، وإنما وجدنا أنفسنا بازاء سلسلة من الكوارث والفواجع، قبل الغرق وأثناءه وبعده. ولأن الأمر كذلك فقد تمنيت أن يكون تعبيرنا عن الحزن فى مستوى الحدث الجلل، بحيث لا نصبح بازاء مصريين وليس مصر واحدة. الأولى مكلمة يعتصرها الأسى فى صمت، والثانية لاهية عن عذابات المفجوعين وأهات المتاعين، فى حين تعلقت أبصارها بمباريات كأس أفريقيا، وملات السماوات بالصخب والضجيج ادهاجا بالفوز فى هذه المباراة أو تلك.

تمنيت أن نحتشم فى التعبير عن البهجة، احتراماً لحدث الموت الكبير، ومراعاة لشعور أهلنا المكومين والتكالى. واحسب أن تلك الرسالة كان يمكن أن يلتقاها الراى العام ويتفاعل معها، لو أن حدادا رسميا ورمزيا أعلن لمدة ثلاثة أيام على الأقل. وهو ما حدث فى مصر قبل حين، مجاملة ومشاطرة لأحزان بلد خليجى شقيق انتقل قائده الى رحمة الله.

لقد نشر فى صحف الاسبوع الماضى أن النلوج فى بولندا تراكمت فوق سطح معرض للطيور حتى أسقطته فوق رؤوس رواده. مما أدى

الواسعة. وهو في الوقت ذاته عضو في اللجنة العليا للموانئ وأمين الحزب الوطني في مصر الجديدة، وعضو معين في مجلس الشورى (يتمتع بالحصانة)، وعلى صلة وثيقة ببعض كبار المسؤولين في الدولة. وهذه المؤهلات وفرت له نفوذا واسعا مكنه من أن يسير بواخره التي في البحر الأحمر بوجه أخص، رغم عدم توافر معايير السلامة لها. وكأن ذات النفوذ وراء استصدار شهادات من الجهات الرسمية تتستر على العيوب وتؤكد لمسئولي الموانئ المختلفة بأن (كله تمام). بل إن صحيفة (المصري اليوم) (عدد ٢/٦) ذكرت أن نفوذ الرجل كان وراء استصدار قرار من وزير النقل الأسبق بمد عمر السفن الأجنبية العاملة على الخطوط المصرية، بحيث تتجاوز الأجل

المحدد بالنسبة للسفن المسجلة في مصر (١٥ سنة بالنسبة لسفن الركاب، و ٢٠ لسفن البضائع)، وهو ما مكنه من تسيير سفنه رغم تجاوزها للعمر الافتراضي (سفينة السلام ٩٨ التي غرقت أخيرا عمرها ٣٦ سنة) - لذلك لم يكن غريبا أن تغرق ثلاث سفن من الاسطول الذي تملكه أو تديره الشركة خلال السنوات العشر الأخيرة. ولكن الغريب أن تمر تلك الحوادث دون حساب أو مساءلة، حتى أن اثنين من أعضاء مجلس الشعب السابقين (هما البدرى فرغلى وأبو العز الحريري) ذكرا للصحيفة ذاتها أن الشركة كانت محل حماية من مسئولين في الدولة، وأن الحكومة كانت تتهرب من طلبات الاحاطة التي قدمت الى المجلس بخصوص غرق العبارات في الفترة الماضية، بحجة ان النيابة لم تنته من تحقيقاتها في الحوادث. نقل عدد (الاهرام) الصادر في ٢/٥ أن شركة (لويديز ريجيستر) المتخصصة في الملاحة البحرية ذكرت في نشرتها اليومية أن العبارة «السلام ٩٨» لا تستوفي معايير السلامة، وأنها ممنوعة من الملاحة في المياه الأوروبية، وأن شركة «ريا» الإيطالية التي أعطتها شهادة الصلاحية، تتعرض الآن للمقاضاة، لأنها سبق وأن أصدرت شهادة صلاحية مماثلة لناقلة البترول الإيطالية «أريكا» التي انشقت نصفين منذ ست سنوات. ذكرت مصادر الصحيفة في نفس العدد أيضا

تهدي من روع الثكالي، فابرزت تحت عناوين كبيرة آراء بعض العلماء الذين افترضوا بأن الغريق يحتسب عند الله شهيدا. وعقب ذلك أقيمت صلاة الغائب على أرواح الضحايا. كما أن أكثر من جهة قدمت إعانات وتيسيرات لأهالي المفقودين في النقل والاتصال. الى غير ذلك من صور الاغاثة والتضامن المفترضة، لكن ذلك كله يظل جهد هينات وأفراد، ومن ثم فإنه لا يكفي، ولا يغني عن اعلان الحداد الرسمي، لمؤسسات الدولة كلها، في داخل مصر وخارجها.

لا نستطيع أن نتجاهل في هذا الصدد زيارة الرئيس مبارك الضحايا التي ابرزتها وسائل الإعلام، ونقلت تصريحاته التي ذكرت أن الرئيس أصدر تعليماته بسرعة إنقاذ وعلاج المصابين. كما نقلت الصحف في وقت لاحق تصريحات للرئيس أكد فيها أن ارواح ضحايا العبارة يجب ألا تضيع هدرا، وأن المسئولين عن الكارثة يجب ألا يفلتوا من العقاب.

أثارت انتباهي تلك التصريحات، واستدعت عندي مجموعة من الأسئلة الحائرة من قبيل: لماذا من الأساس تحتاج سرعة إنقاذ المصابين وعلاجهم الى تعليمات من الرئيس؟ ولماذا يطلب الرئيس أن يتواصل التحقيق لمحاسبة المسئولين عن الكارثة، ولتحديد أوجه الخلل والقصور؟ وهل كان يمكن أن تمضي الأمور في اتجاه آخر، فلا يتم الانقاذ والعلاج، ويقتل المسئولون عن الكارثة من العقاب، ويجرى التعطيم على أوجه الخلل والقصور، إذا لم يصدر الرئيس توجيهاته بهذا الصدد؟ وهل صرنا بحاجة الى تصريحات مماثلة في كل حادثة، حتى ولو كانت كارثة راح ضحيتها ألف مواطن؟ وأخيرا: لماذا أصيبت أجهزة الدولة بالتبلد حتى صار أداء الواجب الطبيعي والبدهي إزاء المواطنين يتطلب صدور توجيهات رئاسية؟

(٣)

حين تابعت التفاصيل فيما نشرته الصحف القومية والمستقلة، أدركت أن التدخل الرئاسي كان مهما ومطلوبا. فمصابيح الشركة المسئولة عن العبارة شخصية نافذة، جمعت بين الثروة والسلطة وحسب المنشور فهو بليونير كبير، يملك أكثر من فندق خمس نجوم، كما يملك ويدير ١٨ عبارة (كلها ترفع علم بنما)، وتعمل في بحار الله

في الازهان كارثة قطار الصعيد الذي احترقت سبع عربات منه في شهر فبراير عام ٢٠٠٢، مما أدى الى تفحم ٢٧٢ شخصا من ركابه الفقراء (حدثت أنباء لاحقة عن أر الذين قضوا حتفهم كانوا بحدود الألف) - بعدما نظرت قضية الاهمال طيلة ثلاث سنوات، (حتى نسيها الناس) - صدر حكم في فبراير ٢٠٠٥ بتبرئة كل المسؤولين الذين اتهموا بالتقصير في السكة الحديد !

ومن أسف أنتى لم استطع ان اعثر على إحصائية حديثة تبين عدد ضحايا القطارات، لكنى وقعت على تقرير نشرته صحيفة (الوفد) منذ ثلاث سنوات ذكر أن أكثر من ستة آلاف شخص قتلهم القطارات خلال ١٠ سنوات، في حين أن ٢١ ألفا أصيبوا بجروح، وأن مصر تشهد سنويا ١٢٠ حادثة قطار بمتوسط عشر حوادث كل شهر.

أما ضحايا الطرق فحدث عنهم ولا حرج. ذلك أن الحصول على رخصة قيادة دون امتحان وغياب أى رقابة على السرعة، أيسر بكثير من تصريح تسيير ناقلة دون تفتيش ودون التحقق من استيفاء ضمانات السلامة، وإيس بعيديا عن اذهاننا الحادثان المرعان اللذان وقعما في الشهر الماضي (تصادم في قنا أدى الى مصرع ٢٠ واصابة ٢٥ وانقلاب حافلة سياحية في الغردقة أسفر عن

مصرع ١٤ صينيا واصابة ٣٠ آخرين)

في ٢٠٠٥/١/٢٠ نشر الاهرام أن ٧٧٦٦ شخصا قتلوا في حوادث الطرق خلال عام ٢٠٠٤، وأن حوالي ٤٠ ألفا آخرين تعرضوا لإصابات متفاوتة. الأمر الذي جعل مصر ضمن أعلى معدلات الموت على الطرق العمومية بين كل بلاد العالم. أن بسطاء الناس وفقراء هم هم الذين يدفعون الثمن الباهظ للاهمال والفساد. أما الاقوياء من الاثرياء واصحاب النفوذ فهم ليسوا فريسة الرعوس فحسب ولكنهم فوق القانون أيضا. وهو ما يدعو الى ضرورة إعادة التفكير في أمور كثيرة، بعضها يتعلق بحظوظ الفقراء في زماننا، وبعضها يتعلق بإعادة الثقة في حياة وراهة التحقيقات التي تجرى في قضايا الفساد والاهمال والبعض الآخر يتمثل في كيفية تحصين المجتمع ضد تداعيات التحالف المشهود بين بعض أهل السلطة والثروة، الذي غدا اقوى وأكثر فاعلية من تحالف السببانيات بين قوى الشعب العاملة.

أن العبارات التي تنقل المصريين كلها ذات عمر افتراضى منته، فيما عدا اثنتين منها تتبعان قطاع الاعمال العام! - ونقلت عن عضو في مجلس الشعب (محمد مصيلحي)، الذي يملك إحدى شركات الملاحة أن هيئة التفتيش البحري لا تقوم بالتفتيش على السفن على مستوى الجمهورية، وأن اجراءات التصريح بالابحار والسفر تصدر بصورة روتينية، دون أى مراجعة أو تدقيق.

في ذات عدد (الاهرام) خبر آخر كان باعثا على الحيرة، خلاصته أن مركزا للانقاذ في انجلترا رصد استغاثة العبارة المنكوبة، في حين لم تستقبل تلك الاستغاثة في مصر (هل كانت الأجهزة معطلة؟ أم أن الجميع كانوا يغطون في

النوم؟) - وكانت النتيجة أن تأخر الانقاذ ولم يبدأ إلا بعد ١٧ ساعة من عرق السفينة.

الوجه الآخر للمأساة تمثل في الفوضى التي حدثت على الشاطئ في سفاجا، سواء في إغاثة الناجين أو التصرف في الجثث التي تم انتشالها، أو التعامل مع جموع الأهالي الغفيرة التي توافدت على المدينة، جزعة وملهوفة، على التعرف على مصير الابناء والازواج والاقارب، الأمر الذي انتهى بالاشتباك مع الشرطة وتدمير واحراق كل الشركة صاحبة السفينة. وكان اصدق تعبير عن ادانة ذلك المسلك ما كتبه زميلنا الاستاذ سلامة أحمد سلامة في (الاهرام) (عدد ٢/٧) وقال فيه: مرة أخرى تثبت الادارة المصرية عجزها وفشلها وعدم كفاءتها في مواجهة الكوارث، وتبرهن على قسوتها وعدم اكتراثها في التعامل مع المشاعر الانسانية لألوف المواطنين الذين فقدوا اعزاءهم، نتيجة إهمال وفساد تسأل عنه الأجهزة الحكومية. (٤)

المفزع في المشهد اسران، أولهما أن الفساد والاهمال استشرييا في مصر، على نحو تجاوز الاستفادة الشخصية من احتكار وتربح ونهب للمال العام، الى تهديد حياة البسطاء والفقراء. ونموذج عبارة الموت ليس الحالة الوحيدة، وإنما هو بمثابة فصل واحد في دفتر احوال الأزمة. الأمر الثانى أننا اعتدنا أن اغلب تلك الجرائم التي ترتكب بحق المجتمع تنوّه في الحقيقة، وتقيد ضد مجهول في نهاية المطاف.

إن ألوف المصريين باتوا يقتلون سنويا بسبب حوادث القطارات وانقلاب السيارات وتصادمها على الطرق. وحتى لم يمر شهر دون أن نفجع بحريق قطار أو تصادمه، أو خروجه عن مساره، أو سحقه المارين عبر الملقانات. وما زالت حاضرة