

الإعدام

ربيع عام ١٩٨٦ وما زالت الحرب العراقية الإيرانية يستعر لهيبها طاحنة أجساد ونفوس واقتصاد العراقيين والإيرانيين على حد سواء، تمّ نقلي إثر حدث درامي سوف أقصه عليكم لاحقاً؛ من قاعدة الإمام علي في الناصرية إلى قاعدة البكر الجوية لغرض قيامي بإنشاء وحدة هندسة جوية جديدة خاصة بنوع الطائرات الروسية سوخوي ٢٢، وكان النقيب المهندس (منذر حازم) مع العديد من الضباط المهندسين بمختلف الرتب العسكرية يعملون تحت إمرتي، كان هناك أيضاً العديد من الخبراء الروس الذين يقدمون يد العون والمساعدة الهندسية لنا في عملنا، وكانت علاقتي بهم جيدة جداً كوني أجيد اللغة الروسية وأتعامل معهم باحترام كبير ولطف بالغ، كما أن النقيب (منذر حازم) ضمن اختصاصه كان أيضاً يتعامل معهم أثناء العمل.

ما أن حطّ قدامي قاعدة البكر الجوية التي تقع شمال العاصمة بغداد؛ وعلى مقربة من مدينة الدجيل الشهيرة، حيث تمت المحاولة الفاشلة لاغتيال الرئيس صدام حسين عام ١٩٨٢، والتي كانت السبب القانوني في إصدار الحكم في إعدامه، حتى بدأت أتفقد القاعدة وموقع وحدتي، في أحد ملاجئ الطائرات الحصينة وقع نظري على طائرة بدت متروكة مُهملة يعلوها التراب، عليها يمكن ملاحظة العديد من فتحات الصيانة التي لم تُغلق إثر رفع أجهزة أو معدات منها، بحيث أصبحت وكأنها مستودع مواد احتياطية يُستفاد منها لتصليح الطائرات الأخرى، وحين سألت الآخرين عن أمر هذه الطائرة أخبروني أنها قد تعرضت إلى حادث تخريب متعمد إثر رمي أحد الأشخاص قطعة معدنية في مدخل مُحركها، الأمر الذي أدّى إلى تحطم المحرك بشكل كامل مع إضرار

مجرى الهواء الرئيسي المؤدي له ودخول هذا الشخص إلى السجن بانتظار الحكم عليه.

في ظل برودة الجو الربيعي اللطيفة كانت الشمس ساطعة سخية جدًا بدفئها وضيائها الوفير، الذي يمنح المرء طاقة لا تتضب ومزاج عمل طيب، بدأت العمل بجدية فائقة، وخلال فترة زمنية قياسية استطعت مع زملائي الضباط من إكمال وتهيئة وحدتنا الجديدة إلى العمل وفق ما مُخطط له، لكنني لم أنسَ أمر هذه الطائرة التي تقبع مع ترابها في الملجأ الحصين، في انتظار قدوم لجنة هندسية مُختصة يُفترض أن تأتي من معمل التصنيع في الاتحاد السوفيتي للإقرار على صلاحيتها من عدمها.

النقيب المهندس (منذر حازم) شاب طويل القامة جميل الطلعة، أبيض اللون، ذو شعر أشقر خفيف جدًا، وأنف مستدق طويل، دمث الأخلاق، هادئ الطبع، وعلى مستوى عالٍ من التربية والثقافة والعلم، ينحدر من محافظة الموصل، تخرج من نفس الأكاديمية العسكرية الجوية العليا في الاتحاد السوفيتي التي تخرجت منها ولكن بعدي بأربع دفعات وأربع سنوات، عرفت النقيب (منذر حازم) الذي عمل معي بجد وإخلاص مهندس مُنفاني في عمله يستقبل وينفذ جميع التعليمات والإرشادات بتلقائية واحترام كبيرين لذا أحببته واحترمت هذا الجانب فيه.

اتخذتُ قرارًا بإصلاح هذه الطائرة التي مضى على وقوفها فترة طويلة، لاسيما وأني أملك الخبرات الهندسية الكافية اللازمة لذلك كوني تمرست على أعمال كثيرة مشابهة، حيث استطعت سابقًا من إصلاح طائرة أخرى كانت بقيادة الطيار المتمرس (ق.ر)، وكانت قد تضررت كثيرًا بسبب ارتطامها بقمم النخيل وتحطم جزئها الخلفي، حينها كان الطيارون العراقيون يحلقون على ارتفاعات منخفضة جدًا تفاديًا للرصد الإيراني والمقاومات الأرضية، وحصل

هذا في بداية الحرب العراقية الإيرانية عام ١٩٨١، عندما كنت أعمل في قاعدة الوحدة الجوية في البصرة.

لقد كانت عملية إصلاح طائرة البصرة عملية معقدة ودقيقة جداً، إلا أنه ولحاجتنا الماسة لرفع صلاحية الطائرات المقاتلة وزيادة جهوزيتها الحربية بحسب الأوامر لتنفيذ أكبر عدد من الطلعات القتالية المطلوبة وفق خطط العمليات، كان عليّ أن أتحدى نفسي والمستحيل كي أقوم بتصليحها، وبالفعل أصلحتها بعد قمت بنقل جزء خلفي لطائرة أخرى معطوبة في جزئها الأمامي بشكل كلي وكانت غير قابلة للتصليح تماماً، بعد تصليحها حيث أخذت الطائرة تحلق وتطير بشكل عادي رغم جسامه الأضرار التي كانت قد أصابتها.

استناداً لهذه الخبرات بدأت عملية إعادة الحياة لهذه الطائرة بعد أن اتصلت بالعميد المهندس (ج) مدير الشعبة الهندسية الأولى في قيادة القوة الجوية، وأطلعته على الأمر، وإثر الاتفاق معه حول المضي قدماً في عملية التصليح، حيث منحني الصلاحية الكاملة لأي إجراء يفيد تحقيق هذا الهدف، اخترت خمسة من النواب ضباط الفنيين الجيدين ذوي الكفاءة والخبرة وجعلت ارتباطهم المباشر بي وخولتهم وحدهم دون الآخرين للعمل على هذه الطائرة، كالبناء طابوقة طابوقة أخذت أرمم هذه الطائرة، حيث جلت في العديد من مستودعات المواد الاحتياطية للطائرات الرئيسية منها والفرعية، للحصول على الأجهزة والمعدات المفقودة، كذلك أخذت بتدريس طريقة ترميم الجزء المتضرر من جسم الطائرة.

رن جرس هاتف وحدتي العسكرية، وكان على الجهة الثانية أمين سر الشعبة في قاعدة البكر الجوية، حيث وبعد إلقائه السلام طلب مني أن أزوره في مقر الشعبة الحزبية للحزب لأمر مهم، أنهى مكالمته سريعاً وجعلني أتخبط بأفكاري، لماذا يطلبنى وأنا لا أعرفه ولست على أي علاقة به، على أية حال استقليت

عجلتي العسكرية واتجهت نحو الشعبة الحزبية، دخلت حيث يجلس خلف مكتبه مزهواً بسلطته المطلقة على رقاب البشر.

بعد إجراءات السلام والمجاملات السمجة التي لا تعجبني إطلاقاً بدأ حديثه؛ وأخذ يُكيل المديح والإطراء لي دون أي مُبرر، وواصل كلامه إلى أن وصل إلى موضوع في غاية الخطورة ويخص النقيب (منذر حازم)، إذ اتهمه بعلاقة مع الخبراء الروس تتجاوز طبيعة العمل بما يعني وفق التفسير الطبيعي للأمور أنه قد يكون جاسوس لهم، أخبرته أن النقيب هو أحد خريجي نفس جامعتي وأنا أعرفه جيداً وهو بعيد جداً عن هذا التصور، إذ أنه ضابط مهندس كفاء ونزيه وذو أخلاق عالية، لم يأبه لي ولما قلته له، وإنما طلب مني بشكل مباشر وبصيغة أمرة أن أكتب على النقيب وسلوكه تقرير حزبي كل شهر وأرسله له، لم يكن لي أي خيار سوى الإذعان على مضض قاتل لرغبته، ودعته مُبتئس ومضيت إلى وحدتي العسكرية وأنا في صراع نفسي كبير حول كيفية التصرف إزاء هذا الموضوع وطريقة الخلاص من شره وعواقبه، مع التأكيد على حماية والدفاع عن زميلي النقيب بأي وسيلة ممكنة، عند اشتداد الشدائد أردد صلواتي التي تريدني إيمان وقوة وتجعل نفسي أكثر أمان واستقرار.

علمت من أفراد وحدتي العسكرية أن الشخص الذي قام بالعمل التخريبي للطائرة المقاتلة من نوع سوخوي ٢٢، هو نائب ضابط يدعى (تحسين) وكان ينتمي إلى حزب الدعوة وهو يقبع في السجن ينتظر الحكم عليه من قبل المحكمة المختصة في مثل هذه الأحداث، وأعتقد وفق خبرتي الكبيرة في مثل هذه الأمور وهي محكمة الثورة.

وصل تصليح الطائرة إلى مراحلها الأخيرة، حينها اتصل بي العميد (ج) من قيادة القوة الجوية وأخبرني بقدوم اللجنة الهندسية المتخصصة من معمل تصنيع هذا النوع من الطائرات من موسكو، وأنهم سوف يزورون القاعدة غداً.

قدمت اللجنة الهندسية الروسية صلبة العميد المهندس إلى القاعدة وفوراً اتجهت معهم نحو الطائرة المتضررة وبدأوا في معاينتها، استغرقوا وقت كافي في دراستهم لأضرار الطائرة والمحرك، وبعد مناقشات مستفيضة قرروا عدم القدرة والإمكانية على إصلاحها وهذا يعني تسقيط الطائرة بالكامل وأخبروا العميد بذلك، مرت لحظات معدودة وحين كان أعضاء اللجنة يتحدثون فيما بينهم جاورت العميد هامساً له في أذنه:

- دعهم من هذا الأمر سيدي ولا تقلق، فأني قادر على إصلاحها، وسوف أجعلها تحلق ثانية من دون استشارتهم، وقریباً جداً سأزف لك البشرى.

شكرني العميد بقوة بعد أن لاحت على محياه علامات الفرح والغبطة، شكرني مرة أخرى وحياني.

لم تمر أيام حتى اتصل بي ضابط أمن القاعدة؛ يطلب مني وجميع الضباط والمراتب للحضور إلى ميدان الرمي للقاعدة ولم يُعلمني السبب، اتجهت مع عدد من الضباط والمراتب إلى هناك ولم أعلم أنه ستجري مراسيم إعدام نائب ضابط تحسين.

لم أشاهد يوماً عملية إعدام أو قتل لأي شخص في حياتي، ولم أستطع تصور ما يحدث خلالها، وفجأة أجد نفسي مرغم دون علم مسبق بهذا الموضوع الذي تتقزز منه أي نفس بشرية سوية، لحظات حتى تم جلب نائب ضابط تحسين مكبل بالأصفاد يمسكه ويكاد يحمله اثنان من الحرس، وتوقفوا به عند عمود خشبي طويل، عيناه كعينا قط مُرتعب في زاوية، زائعتان تتجهان يميناً وشمالاً دون أن تبصرا شيء، الرعب يملأ وجهه المكفهر، يرتعش خوفاً ويتصبب عرقاً يحاول تحسين أن يفهم ما يدور له دون وعي، قيده على العمود الخشبي، كان خائفاً حد الموت يرتجف ولا يقوى على السير أو التحدث، أصدر أحد الضباط أمر عسكري لعدد بحدود عشرة من أفراد الانضباط العسكري، فساروا برتل عسكري نظامي وتوقفوا قبالة عمود الإعدام على بعد حوالي عشرة أمتار

عنه، يفصل بين أحدهم والآخر حوالي مسافة متر ونصف، وضعوا قطعة قماش سوداء على وجهه.

كيف الهروب من هذا الموقف الرهيب، وكأن المرء يُخير بين الذهاب إلى جهنم أو النار، كيف أخرج من كل هذا سالمًا، على أن يخرج النقيب (منذر حازم) أيضًا، قررت أن أجازف وأتحدى الخوف في نفسي وأن أخبر النقيب بالأمر على طريقتي الخاصة، وآمل أن يأخذ الله بيدي كعادته نحو النجاة، على المرء توخي الحذر الشديد، إذ لا مزاح في مثل هذه الأمور.

ناديت على النقيب وطلبت منه مرافقتي خارج مقر وحدتي العسكرية، وحين كنا في طريقنا باتجاه الملجأ الكونكريتي للطائرة المتضررة؛ أخبرته بالأمر بشكل كامل، وخطورته عليه وعليّ أن أشهره للآخرين، وطلبتُ منه الحذر الكامل في التعامل مع الخبراء الروس وأن يكون بالحد الأدنى، ويُفضل عدم التماس مع الخبراء الروس إلا بحضور أشخاص آخرين، أكدت عليه أنني أقوم بهذا العمل الخطر من أجل إنقاذ حياته، فعليه ألا يخذلني بذلك أو يجعلني وقودًا لهذه المحرقة، فوعدني بذلك، لقد كان إنسانًا رائعًا ويستحق المجازفة.

عادت اللجنة الهندسية الروسية إلى موطنها، واستمرت مع مجموعتي الخمس بإصلاح الطائرة، حتى قمت بتشغيلها وفحصها على الأرض بشكل كامل ومكثف ولعدة مرات، لحين تأكدت تمامًا من صلاحيتها، حينها طلبت من أحد الطيارين المتمرسين لغرض فحصها في الجو.

صباح يوم صيفي مشمس رائع؛ حينها كنت مريضًا ولم تسعفني صحتي التواجد في وحدتي العسكرية، حلق الطيار بطائرتي المدللة التي عملت عليها أكثر من خمسة أشهر، ودون أي تدخل من أي ضابط أو مهندس آخر، إذ لم يجرو أي شخص على مد إصبع واحد من أصابعه عليها خوفًا من نتائج سلبية، دار بها الطيار وأجرى جميع حركات الفحص الجوي، وهبط ولم يدون أية ملاحظات

غير طبيعية حول عمل الطائرة ومحركها النفث، وبهذا أصبحت الطائرة صالحة للطيران والقتال، بعد أن تركت لعدة سنين في ملجأها.

لم تكن فرحتي عادية حين علمت أن الطائرة قد اجتازت الفحص الجوي بنجاح بالغ، وذلك كوني بت أرى بعيني نتائج عملي؛ شقائي وتعبي، سلمنا الطائرة إلى السرب القتالي التابعة له وبهذا أصبحت تُشكل وحدة قتالية إضافية جديدة أضيفت إلى أخواتها من الطائرات الصالحة في السرب، وبدأت رحلتها من جديد في العمليات القتالية الجوية في الحرب الضروس الدائرة.

ما أن عدت في اليوم التالي إلى وحدتي إثر تحسن صحتي؛ حتى أعددت تقرير هندسي كامل ومفصل بجميع العمليات التي أجريتها على الطائرة، ونتائج الفحوصات الأرضية والجوية، وأرسلته بفرح غامر إلى قيادة القوة الجوية، وتحديدًا إلى العميد المهندس (ج).

أصدر الضابط المسؤول على عملية إعدام نائب ضابط تحسين للأصنام العشرة أمر عسكري بالرمي عشرة طلقات أو رصاصات لكل منهم حين جوزيته لذلك، وبدأ مهرجان القتل الرهيب الدامي، كان تحسين يتلقى الرصاصات المائة من كل صوب وحذب، وإثر كل طلقة تظهر آثار حمراء على بدلتة العسكرية ذات اللون الكاكي، كان يتلوى من شدة الألم دون أن يستطيع عمل شيء ويترنح من العذاب، بعد أن انتهوا منه أصبح كتلة لحمية مملوءة بثقوب تغطيها بقع حمراء مُستلقية جانبًا على الأرض ومعلقة من أيديها وتتكئ على العمود، مضى جزء من لحظة حتى فترت همته وانسحقت مقاومته بالكامل وهذا نسبيًا.

كنت ارتعد من هول المشهد، شعرت أنني على وشك الانهيار اشمئزازًا، والانفجار غيظًا، جاء الطبيب فحصه فوجد أنه لا تزال روحه تسكن جسده الممزق، فأشار إلى الضباط المسؤول فقام بدوره بسحب مسدسه واضعًا إياه على صدغ تحسين وأطلق النار عليه مرتين، فأحدث جسم تحسين هزة قوية ورجفة واحدة، ارتفع قليلًا وهبط، ثم سكنت إلى الأبد روح تحسين الذي لم يكن

يعلم أنني بذلت جهودًا جبارة لمدة أكثر من خمسة أشهر كي أصلح ما أحدثته يده في ثواني معدودات، حين رمى قطعة حديدية ثقيلة خاصة بسد فوهة القنابل في المجرى الهوائي للمحرك أثناء دوارنه، فتسبب في تدمير المحرك بالكامل وأحدث أضرار كبيرة في جسم الطائرة.

نسيت كل شيء ووقفت مندهش مصدوم من شدة المفاجأة وهول الحدث، كان يمكن للمرء أن يفقد عقله، لقد كان الأمر مؤلم جدًا رغم صمته الرهيب، على المكان سيطر الرعب والخوف وعم الصمت والسكون المطبق على الجميع، كأنما حط على رأسهم الطير، بعدها انصرف الحشد المصدوم منكسي الرأس إلى حال سبيله، وانتهى الموضوع وكأن شيء لم يحصل.

على مَضَضٍ وتحت الإكراه كتبت أول وآخر تقرير حزبي لي في حياتي حول النقيب (منذر حازم)، حيث أطريت فيه على سلوكه، ذكرت فيه عدم ملاحظتي لأي شيء غير طبيعي في علاقته مع الخبراء الروس، كنت أكتبُ وأضحك في سري، إذ كنت أنا شخصيًا على علاقة عملية رائعة وإنسانية ودية كبيرة جدًا مع زملائي الخبراء الروس جميعًا، حيث كنت أساعدهم في كل شيء تقريبًا وهم يردون لي بالمثل، ولطالما جلبوا لي مواد غذائية وحلويات وبذور زهور التوليب النادرة الجميلة وعلب سمك السردين بعد أن يأخذوا حقها، أرسلت التقرير الحزبي إلى أمين سر الشعبة، ولم أرسل لاحقًا أي شيء آخر له، ولم يطالبني هو بغيره أبدًا، وبذلك انتهت قصة كانت يمكن أن تنتهي بمأساة تحصد روح إنسان طيب ومهندس كفاء وضابط رائع.

يوم مشمس رائع ونهار رائع، جلستُ في مكنتي المبرد أثناء حر شهر أيلول اللاهب، كنت في مزاج طيب أقلب أوراق بريد وحدتي العسكرية اليومية، وأطلع على الكتب الرسمية الواردة لنا من مختلف الجهات، وتحديدًا قيادة القوة الجوية، فلت انتباهي إلى كتاب شكر وتقدير صادر من مديرية الهندسة الجوية وبتوقيع العميد المهندس (ج) شخصيًا وموجه إلى العديد من الضباط والمراتب،

لا يشير الكتاب ومُرسله لا من قريب أو بعيد إلى اسمي أو أسماء مجموعتي الخمسة، ولم أفقه أسباب إصدار هذا الشكر لهم حتى قرأت رقم الطائرة المقاتلة، وإذا بها نفس الطائرة التي قمت أنا مع مجموعتي بالعمل عليها لمدة أكثر من خمسة شهور وتحملت كامل مسؤولية تصليحها وطيرانها لغاية اللحظة، صُدمت بشدة حين علمت أن هذا الشكر قد صدر لهم غدرًا، كون علاقتي بقائد الجناح الهندسي للقاعدة وهو العميد المهندس التكريتي (ي) لم تكن على ما يرام، وبهذا كتب أسماء جميع ضباط الوحدة الذين لم يكن لهم أي علاقة بعملية تصليح الطائرة إطلاقًا دون اسمي، امتعضت بقوة وهزني الموقف بعنف في أعماقي وقررت إجراء رد فعل مناسب لذلك.

أنا على تمام اليقين أنهم أرادوا أن يكون تحسين عِبرة للآخرين كي لا تنهار منظومة الإحساس بالعرب والخوف عند الآخرين ولقد نجحوا بذلك، بعد مهرجان الإعدام ودون أن انتظر أن يقوموا برفع الجثة؛ عدت إلى وحدتي مسحوق مُحطم الجناح، تكاد آلام معدتي تقطعني أوصالاً وتنتقل إلى جانبي ظهري إلى كليتي، اللتان بدورهما يشاركان معدتي مهرجان الوهن والجنون، ندبتُ حظي ولعنتُ اللحظة التي ذهبت فيها إلى ذلك الحدث المريع رغم عدم علمي بالموضوع، ما أن عدت إلى وحدتي محطم مكسور النفس؛ ذهبت إلى الحمام وأفرغت كل ما كان في معدتي، عندها قررت ألا أخوض هذه التجربة اللا إنسانية الرهيبة مرة أخرى إطلاقًا، تركتُ نفسي المُعذبة لهواها ولم أقم بأي عمل ذلك النهار لغاية انتهاء الدوام الرسمي وذهابي سيء المزاج إلى بيتي الجميل الذي كان في الحي السكني لضباط القاعدة.

صباح أحد أيام إجازتي الدورية؛ توجهت مع أسرتي لزيارة أهلي في بغداد، وفي ثاني يوم عرجتُ على قيادة القوة الجوية التي تقع في ضاحية المنصور الراقية مُستصحبًا كتاب الشكر بيدي، دخلتُ في مكتب العميد المهندس (ج)، جلستُ بعد أن رجاني بذلك، وبعد لحظات من التحية والسلام أُلقيت بكتاب

الشكر أمام أنظار العميد بطريقة مُغالية بعض الشيء ورحت أنتظر رد فعله، أخذ العميد الكتاب بيده رفعه قربه نحو عينيه اللتان كانتا تقبعان خلف نظارة سميكة وقال:

- ما هذا الكتاب يا بُني؟

رجوته أن ينظر إلى رقم الطائرة، وحالما شاهد رقم الطائرة المكتوب في كتاب الشكر؛ انطلقت منه تهيدة عميقة ظهر صوتها عاليًا وصفق بكلتا يديه أسفًا، وقال بطريقة تقربُ إلى الاعتذار والخجل الشديد مصحوبًا بالتعجب:

- أوووووف... هل هذه نفس الطائرة التي عملت أنت عليها؟

ثم نكس رأسه إلى الأسفل وقال:

- أرجو أن تعذرنِي على ما حصل، لقد كان خطأً غير مقصود، وأؤكد لك ذلك كوني قد وضعتُ توقيعي عليه بعد أن كنت متعب جدًا إثر عودتي من زيارة شاقة إلى قاعدة الوحدة الجوية في البصرة، ولم أكد أرى رقم الطائرة، فاعذرنِي على ذلك.

لم أكن في مزاج يُمكنني من قبول هذا العذر الساذج، وإن كان العميد صادق في قوله، ولهذا أجبتُه:

- سيدي إن كتاب الشكر والتقدير هذا يدل على أن أسماء الضباط والمراتب فيه هم الذين قاموا بتصليح الطائرة، وأنا لم أعمل على الطائرة لمدة أكثر من خمسة أشهر، وأن يداي لم تلمسها، وإن حصل شيء طارئ للطائرة فهذا الكتاب سيكون دليلاً وشهادة رسمية على برائتي، ويبدو أن عملنا يجري وفق المثل العراقي الشهير (الطايح رايح)^١.

-: الطايح رايح: مثل عراقي دارج يعني أن كل ما يسقط لا يُحسب وذهبت قيمته أدراج الرياح.

تركته ومضيت، استمرت الطائرة بعملياتها الجوية القتالية على الجبهة ولم أسمع يوماً أنها قد هُوت أو حصلَ بها عطل فني أو غيره.

يبدو أن قاسم مشترك كبير قد جمع مصيري بمصير النائب ضابط تحسين الذي تمَّ إعدامه أمامي، أوله أنه كان السبب في تخريب الطائرة سوخوي ٢٢ وإيقافها عن الخدمة لفترة غير قصيرة وركنها تعلوها الأتربة في الملجأ الكونكريتي، أما أنا فكانت السبب في تصليحها وإعادةها إلى الخدمة واستمرار طيرانها في السرب طيلة فترة الحرب، وثانيها أنه قد تمَّ إعدامه بسبب تخريبه لهذه الطائرة، وأنا تمَّ إعدام عملي وتعبي وحذف اسمي من قائمة الأسماء التي حصلت على الشكر والتقدير بعد تصليحي لها، يا لقدّر وغرابة الأشياء.