هوامش

بالنسبة إلى بعض اللبنانيين أصبح اقتناء دراجات هوائية «عين الصواب» في مواجهة أزمات الغلاء المعيشي وانقطاع البنزين. وقد اعتمد بعضهم هذا الحل فعلياً، ولاقوا تشجيعاً

متعة التنقل بلا هموم الغلاء وفقدان البنزين (حسين بيضون)

الدراجة الهوائية
بديل آمن للتنقل في لبنان؟

بيروت ـ **ناهلة سلامة**

أصبح لبنان بلد أزمات الدواء والغذاء والمحروقات التي تُعد الكبرى والأكثر خطورة بعدما تسببت في مشكلات كثيرة بعضها دموي، منها انفجار في بلدة التليل بمحافظة عكار (شمال) في 15 أغسطس/ آب الماضي، والذي أدى إلى سقوط قتلى وجرحى. وتطول حكايات المواطنين مع المحروقات من الوقوف في طوابير يومية طويلة، إلى ترك بعضهم سياراتهم أمام المحطات ليلاً والعودة إليها صباحاً للحاق بالدور، ثم استيقاظهم ربما على إقفال المحطة بسبب عدم تسلم بنزين، أو على اضطرارها إلى التوقف عن بيع البنزين بسبب عدم توافر كميات كبيرة. وتشمل الحكايات أيضاً تجاوز سعر صفيحة البنزين 600 ألف ليرة في السوق السوداء (نحو 30 دولاراً بحسب سعر الصرف في السوق السوداء).

والأكيد أن أزمة افتقاد المواصلات العامة تسببت في عقبات، وساهمت في استمرار الوضع السيئ، إذ إن عدم وجود خطة للنقل العام منذ سنوات وارتفاع أسعار المواصلات منعا المواطنين من ركن سياراتهم وركوب سيارات الأجرة أو الباص، علماً أن الأجرة اليومية لغالبية العمال والموظفين باتت لا تغطّي كلفة المواصلات لفترة طويلة في ظل انهيار قيمة العملة المحلية وغلاء المعيشة.

وإذا كانت الصعوبات كبيرة جداً على مستخدمي وسائل النقل العام داخل المدن، فالوضع خارجها حدّث ولا حرج. من هنا بدأ البعض في التفكير جدياً بالاستغناء عن قيادة السيارة بالكامل، واستبدالها بالدراجة الهوائية، لكن السؤال المطروح هل يمكن أن تشكل هذه الدراجات بديلاً آمناً؟

«عين الصواب»

تقول آية محمود الموظفة المقيمة في مدينة طرابلس التي اعتمدت الدراجة الهوائية وسيلة نقل بسبب ارتفاع أسعار السيارات ومواجهة أزمة المحروقات لـ«العربي الجديد»: «بدأت في العمل مطلع العام الحالي. وكنت أذهب سيراً على قدمي، فلم أكن مرتاحة جداً. وفكرت بشراء سيارة، لكن الأزمة الحالية وارتفاع قيمة الدولار صعّبا الأمر، فقررت شراء دراجة هوائية رغم أن سعرها مرتفع أيضاً، لكنني استطعت الحصول على واحدة مستعملة بسعر مقبول». وتستخدم آية الدراجة الهوائية في رحلتها اليومية بين المنزل ومكان العمل، وبعض التنقلات ضمن المدينة. وتصف تجربتها بأنها «رائعة جداً، علماً أنني اعتقدت في البداية بأنها قد تكون محرجة وصعبة، لكن ردود فعل الناس كانت إيجابية رغم أن ركوب الدراجة الهوائية لم يكن منتشراً في طرابلس كما الحال اليوم. وحتى عندما أمرّ أمام محطات بنزين وطوابير الذل أسمع تشجيعاً من أشخاص على اتخاذي أفضل قرار لتوفير الوقت والمال، فبدلاً من أن أنفق أموالاً كثيرة على المواصلات يومياً، أركب دراجة ذات منافع كثيرة». وعن وضع الطرق، توضح آية أنها لا تستطيع تأكيد إذا كان وضعها سيئاً أو ممتازاً في طرابلس، «فمخاطر وتحديات ركوب الدراجة الهوائية موجودة، لكنني أستطيع التنقل بقدر ما أشاء، وبت أترافق يومياً مع صديقتي. ونحن لا نتعرض إلى إزعاج من السيارات، بل يتعاون سائقوها معنا في المسارات ويشجعوننا على استخدامها للتنقل. وأنا شخصياً لم أواجه أية مضايقات أو صعوبات».

باختصار

أزمة افتقاد المواصلات العامة تسببت في عقبات، وساهمت في استمرار الوضع السيئ

■■■

الدراجات النارية تتسبب في إزعاج أكبر لراكبي الدراجات الهوائية من السيارات، وعدم وجود ثقافة ركوب الدراجات الهوائية في المجتمع يعرقل القيادة الآمنة

■■■

أسعار الدراجات الهوائية لم ترتفع بحسب قيمة الدولار، وتتراوح بين 150 دولاراً وصولاً إلى أكثر من ألف=

«تجربة رائعة» اقتصادياً

من جهته، اختار سمير سكيني، وهو صحافي وطالب جامعي في بيروت، ركوب دراجة هوائية كقرار نهائي بعدما واجه واقعة وقوفه مدة ساعة ونصف الساعة في طابور أمام محطة أقفلت حين وصل دوره لتعبئة الوقود. يروي لـ«العربي الجديد»: كانت سيارتي فارغة تماماً من البنزين، ولم أستطع ملأها، فركنتها أمام مقر عملي ولم أقدها حتى اليوم. وبما أن مكان عملي قريب من منزلي قررت شراء دراجة هوائية لاستخدامها في العمل وتنقلاتي القريبة. وأستطيع القول إن تجربتي جيدة حتى الآن، فالوسيلة عملية جداً للذهاب إلى العمل وتنفيذ زيارات في مواقع قريبة ضمن بيروت، لكنني عانيت من إزعاج على صعيد ارتفاع الحرارة. ولولا ذلك فالتجربة رائعة جداً». وعن القيادة غير الآمنة في بيروت، يوافق سكيني على أن «وضع الطرق سيئ جداً في ظل عدم وجود بنى تحتية مناسبة لقيادة دراجات هوائية، ما يضطرنا إلى ركوبها في الشوارع التي تتحرك فيها سيارات أو على الأرصفة. واللافت أن الدراجات النارية تتسبب في إزعاج أكبر لنا من السيارات، كما أن عدم وجود ثقافة ركوب الدراجات الهوائية في المجتمع يعرقل القيادة الآمنة، ويشمل ذلك سائقي السيارات الذين يتحملون مسؤولية في أساليب القيادة التي تمنح أولوية للدراجات الهوائية في المرور، لكن العكس صحيح في لبنان». ويشير سكيني إلى مشكلة عدم وجود مواقف آمنة للدراجات الهوائية، «ما يضطرنا إلى إدخالها إلى المباني أو ربطها بجنازير (سلاسل) حديد لحمايتها من السرقة». ويعتبر سكيني أن «اقتناء دراجة هوائية تجربة اقتصادية عظيمة، علماً أنني اشتريت دراجة مستعملة بسعر جيد جداً، وأنصح الجميع باستخدامها في مواجهة الأزمة الحالية لتوفير كلفة البنزين وسيارات الأجرة. والدراجات الهوائية لا تحتاج إلى كلفة مادية، بل إلى قوة بدنية».

الحماية الذاتية أولاً

يؤكد أسامة طارق أبو الدهب الذي يملك متجراً للدراجات الهوائية في بيروت أن «الدراجة الهوائية إحدى الوسائل الأكثر توفيراً للمال والوقت، وقد ارتفعت مبيعاتي في شكل ملحوظ خلال الفترة الأخيرة مقارنة بالأعوام السابقة، إذ أصبح الناس يستخدمون الدراجة الهوائية كوسيلة نقل بدلاً من السيارة، خصوصاً في أوقات العمل. وهكذا لم تعد الدراجة الهوائية وسيلة ترفيه، بل وسيلة أساسية للنقل، وهي البديل الأنسب للوقوف في طوابير البنزين ومعايشة الذل الحاصل، وتضمن توفير الوقت والمال». يضيف: «تتعدد نماذج الدراجات الهوائية ومواصفاتها، كما أن سعر الدراجات الصينية يختلف عن تلك التايوانية والأوروبية. وكل دراجة لها ميزاتها على صعيد تطور المواد المستخدمة في تجهيزاتها، وأسعارها لم ترتفع بحسب قيمة الدولار، وتتراوح بين 150 دولاراً وصولاً إلى أكثر من ألف».

وعن القيادة الآمنة يقول أبو الدهب: «لا تنظيم للطرق كما الحال في أوروبا، ولا ثقافة لاحترام سائقي الدراجات الهوائية، إذ يندر أن يتنبه سائق سيارة لمرور دراجة هوائية، ما قد يعرّض راكبيها إلى مضايقات وحوادث. وحتى الدراجة النارية تتسبب في مضايقات وحوادث كثيرة. من هنا يجب أن يحمي راكب الدراجة الهوائية نفسه قدر المستطاع، ويستخدم أدوات الحماية اللازمة».

وأخيراً

اللغة ليست بريستيجاً اجتماعياً

رشا عمران

قرأتُ منشورا تتحدث فيه صاحبته المصرية عن ظاهرة استبدال اللغة العربية بالإنكليزية، في كل شيء تقريبا، بدءا من قوائم الطعام في المطاعم وانتهاء بتأنيب الطفل من والديه. وهذه ظاهرة لفتت نظري مرارا، إذ تكاد تعتقد أن الإنكليزية لغة ثانية في مصر لفرط استخدامها، مع أن عشرات الملايين من المصريين لا يعرفون منها إلا بضع مفردات عامة، أو بضع جمل لازمة في التعامل مع السيّاح، باعتبار أن تاريخ مصر مع السياحة قديم وعريق. حين بدأتُ أتعرّف في مصر إلى أوساط مغايرة لأوساط المثقفين والكتاب، اكتشفت شرائح اجتماعية تتعامل مع الإنكليزية بوصفها لغة طبقية تمييزية، أصحابها يتكلمونها لأنها تدلّ على أنهم حصلوا على تعليم في مدارس وجامعات خاصة، لا في الحكومية، (مع أن سمعة جامعة القاهرة بالنسبة لنا، أبناء بلاد الشام، كانت باهرة، وعندما نسمع عن خرّيج من جامعة القاهرة نشعر بالثقة بما يحمله من العلم والمعرفة)، فاللغة تمكّنهم من التمايز عن الطبقات الأخرى التي لا تتيح لها ظروفها المعيشية الحصول على تعليم خارج التعليم الحكومي. حصل هذا في سورية أيضا مع بدايات القرن الحالي، حين فتح نظام الأسد باب الاستثمار لتبييض ما تم نهبه من أموال الخزينة السورية في زمن والده، وانتشرت المدارس والجامعات الخاصة الباهظة التكاليف، تلك التي عزّزت الفوارق الطبقية بين شرائح المجتمع السوري.

ذات يوم، سألت صديقا مصريا يستخدم اللغة الإنكليزية في أكثر من نصف كلامه، مع أنه لا يتقن لفظ كثير من أحرفها بشكل صحيح، قال لي بما معناه: «يمكن عقدة النقص اللي عندي عشان تعلمت تعليم حكومي، فقرّرت أتعلم شوية لغة أعوض النقص ده». كان صادقا جدا في ردّه، ونبهني إلى أن كثيرا من استخدامنا لغات أخرى في كلامنا اليومي هو فعلا ناتجٌ عن عقدة النقص تجاه من نظنّهم متفوقين علينا من أبناء بلادنا، أو تجاه الغرب/ الأبيض/ المستعمر، أو لنقل تجاه كل من يتعامل معنا باستعلاء، شيء يشبه متلازمة استوكهولم، لكن في اللغة والمنطوق اليومي، مع أن اللغة هي أداة تفكير، قبل ان تكون نطقا. أنا أفكر باللغة العربية التي نشأت عليها، وأعبر عن أفكاري لأشخاص من بيئتي ذاتها، ما هو الهدف من أن أنقل إليهم أفكاري بلغة أخرى؟

يعيش في بلادنا العربية غربيون كثيرون، بعضهم يتعلمون اللغة العربية، ويتكلمون بها مكسّرة من دون حرج، ويفضلون أن نتكلم معهم بها ليتقنوها. لكننا لا نفعل هذا، بل نكافئهم على ما نظنّه تواضعا منهم أنهم يتكلّمون بلغتنا، ونتحدّث معهم بلغتهم الأصلية في قلب بلادنا العربية، وكأننا وجدنا الفرصة للتباهي أمامهم أننا لسنا متخلّفين، أو فرصة للتشبّه بهم أمامهم، بينما لا ننتبه إلى سعادتهم لإتقانهم اللغة العربية وتمكّنهم منها، هم يتصرّفون بطبيعية: يعيشون في بلاد عربية، فيجب عليهم تعلم اللغة العربية التي يحكي بها عموم الناس. هذا سلوكٌ عاديٌّ وطبيعي، لا شيء فيه يستدعي الدهشة والإعجاب،

> أفكر باللغة العربية التي نشأت عليها، وأعبر عن أفكاري لأشخاصٍ من بيئتي ذاتها

بيد أن فقرنا الإنساني يجعلنا نظنّ أنهم يتكلّمون لغتنا، لأننا متخلفون ولا نعرف لغةً أخرى، بينما هم يتكلّمونها، لأن هذا هو السلوك الطبيعي لمن يعيش في بلادٍ لغتها مختلفة عن لغته الأصلية.

كنت أتحدّث مع صديقة سورية على الهاتف، ولفظت اسم مدينة أوروبية بلكنتي العربية، فقطعت حديثي لتصحّح لي اللفظ، وأردفت: «أنت كاتبة ومثقفة، لا يجوز أن تلفظي لفظا خاطئا». كان يمكن لي أن أمرّر الأمر، لولا أن حديثها أشار إلى نقطة هامة: هل يمكن أن يقال لأي كاتب أميركي مثلا يلفظ حرفا عربيا بلكنته الأميركية أن هذا لا يجوز لأنه كاتبٌ ومثقف، وعليه أن يتقن أحرف اللغة العربية تماما؟ لن يحصل شيء كهذا حتما، هذا شيءٌ يختصّ بشعوبنا فقط، الشعوب التي عانت طويلا من الاستعمار والاضطهاد والفقر والاستعلاء، فصارت تحاول التشبّه بشعوب المجتمعات المتقدمة، لا عبر تطوير المدارك والشغل الشخصي والعام على نواقصنا وخساراتنا، بل عبر التنكّر لثقافتنا ولأصولنا ومحاولة التبرؤ منها، عبر استعارة لغة العالم الأول، مع أن اللغة هي وسيلة تواصل فقط وليست «بريستيجا» اجتماعيا كما نظنّها.

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 ريالا**، سورية **25 ليرة**، السودان **10 جنيهات**، ليبيا **200 درهم**، موريتانيا **35 أوقية** ◻ UK **£ 1,20**, Austria **€ 2,20**, Belgium **€ 2,20**, France **€ 2,20**, Germany **€ 2,30**, Holland **€ 2,30**, Italy **€ 2,10**, Spain **€ 2,20**, Switzerland **CHF 3,50**
Turkey **TL 5,00**, USA **$ 2,00**