

حمص

طرابلس

ريّاق

صيدا

دمشق

حيفا

لا شيء للتصريح
روايات عن القطار

تصريح:

ما زلنا نبحث

في لبنان، كما في أماكن أخرى، البؤس هو أكثر ظهوراً في الأطراف. السيطرة أكثر وضوحاً على الهامش. نواجه حدوداً جديدة كل يوم. هي مساحات محددة لممارسة العنف والاضطهاد. كما قال لنا أحدهم، الحدود هي فرصة هائلة للتسبب بمعاناة الناس.

أعطينا الانتفاضات العربية أملاً، فوجدنا أنفسنا مشاركين في شبكات تضامن شبابية ومعرفة عابرة بين الدول. لكن هذه الشبكات جوبهت بأنظمة حدود الدول العربية. هذه الأنظمة تملي من منا يستطيع السفر وإلى أين.

حدود رسمت، شُيّدت، عُسُكرت، وضُبطت دون أي اعتبار لغالبية سكان الدول الجديدة.

وجدنا خريطة للعالم العربي تظهر لنا خطوط قطارات عابرة للحدود على امتداد المنطقة بأكملها. سكة حديد الحجاز القديمة التي كانت تربط دمشق بالمدينة المنورة، كانت تنقل الحجاج المسلمين عبر ما يعرف اليوم بسوريا والأردن، إلى المملكة العربية السعودية، من دون الحاجة للحصول على تأشيرات.

في لبنان، سكك الحديد المعطلة التي بنيت عام ١٨٩١ وتوقفت أثناء الحرب الأهلية، تظهر لنا وكأنها تمزق تلك الصلة بالبلدان المجاورة. داخلياً، هي من رموز صورة الدولة الضعيفة والمعطلة التي لطالما استخدمت لتبرير العسكرة والفساد.

قررنا الذهاب في رحلة على طول سكك القطار المهجورة في لبنان. كانت نقطة انطلاقنا محطة مار مخايل في بيروت، واستمرت رحلة كل واحدة منا في مسار مختلف على واحد من خطوط القطار الثلاثة باتجاه المناطق التي نحن منها ونعرفها منذ الطفولة.

تانيا توجهت شمالاً.
بترا ذهبت شرقاً.
عبير أخذت الطريق الجنوبي.

رحلاتنا كشفت استخدامات الماضي والحاضر لهذه المسارات والمحطات المنتشرة عليها. بعضها أصبحت مهجورة، وأخرى تبدلت إلى مساكن مؤقتة. والبعض الآخر جرى تحويلها إلى قواعد عسكرية ومراكز استخباراتية.

وصلنا إلى ما يسمى بالحدود الوطنية. وبغض النظر عن وجهتنا، كانت تلك المناطق الواقعة على الهامش وفي الأماكن البعيدة، حيث واجهنا أوضاعاً هي الأكثر تجسيدا للقمع الشديد.

في خلال رحلاتنا، واجهنا أنواعاً متعددة من الحواجز التي كانت في حد ذاتها بمثابة حدود. توقفنا عند نقاط تفتيش للجيش اللبناني، واختبرنا تقسيمات جغرافية لحرب أهلية لم تنته أبداً.

«أن نتنقل يعني أن
تتحرك دواخلنا. وأن
نسافر، يعني حتماً،
أن نتغيّر.»^١

في العام ٢٠١١، وفي خضم الأمل الذي رافق الانتفاضات العربية، دُعي البعض منا للانضمام الى مجموعة من الناشطين/ات العرب/يات في الملتقى السنوي للمدونين/ات العرب/يات في تونس. كان هذا الاجتماع الأول منذ انطلاق الانتفاضات العربية، وساده شعور مشترك بوجود حاجة ماسة وشغف لتطوير شبكات إقليمية هادفة الى تحقيق التضامن وتبادل المعارف. غير أن مجموعة من الناشطين/ات الفلسطينيين/ات لم يتمكنوا من الحصول على تأشيرات الدخول الى تونس على خلفية الجنسية التي يحملونها. وأثارت الحادثة سلسلة من النقاشات حول تأثير الحدود على تبادل المعارف والخبرات بين المواطنين/ات من مختلف الدول، كما تناولت الدلالات السياسية الأكثر عمقاً للسلوكيات الحدودية والممارسات السيادية.

وكجزء من هذه النقاشات، قطعنا على أنفسنا وعداً بانتاج مشروع يتناول موضوع الحدود بين الدول العربية. أردنا أن نطلق في رحلة طويلة وطموحة، ومحاولات عبور الحدود بشتى الطرق ودخول كافة الدول العربية. كنا حتى تلك اللحظة، نعمل في مواقع مدينية معينة، بحيث نجري الأبحاث في المكان وعنه، وفي نهاية المطاف نندخل في هذه الأماكن عبر عروض حية خاصة بالموقع. أما في هذا المشروع، أدركنا منذ البداية أن لا بد للعرض الحي أن يأخذ شكلاً فنياً آخر، كالمحاضرة الأدائية مثلاً. وبما أن نقطة انطلاقنا وإلهامنا كانت المساحات المتنازع عليها، قررنا أن نلجأ الى ما نفعله عادة، فنقوم بوضع أجسادنا في تلك المساحات وتسجيل ما يحدث.

نقطة البداية في رحلتنا كانت بيروت باتجاه ما يسمى بالحدود اللبنانية. تتبعنا خطوط سكك الحديد الثلاث من بيروت نحو الشمال والجنوب والشرق، والتي كانت في ما مضى تعبر بحرية ما بات يعرف اليوم بحدود الدول العربية. في خلال ترحالنا هذا، اكتشفنا الاستخدامات المتعددة لسكك الحديد التي نشأت بعد سنين من الإهمال. كما تعرفنا الى أفراد دفعتنا قصصهم ليس الى التفكير في الحدود الوطنية وحسب، بل أيضاً في الحدود الداخلية المفروضة علينا. كما وأثارت رحلاتنا الى الحدود الشمالية والجنوبية والشرقية، أسئلة عن أماكن غير مألوفة بقيت طي النسيان لزم من طويل.

هكذا، لم يعد المشروع يتناول الحدود الوطنية في العالم العربي، وباتت سكك الحديد أداة استخدمناها لقراءات بديلة، تاريخية وحالية، للأماكن المتنوعة التي تعبر فيها. تبلورت فكرة الحدود الوطنية كهامش، أو كمشهد مُعاش من بعيد، بحيث يهيء مجرد تفاعلنا معه الشروط لمزيد من الاستقصاءات المحتملة. وعلى صعيد أكثر حميمية، شكلت هذه الرحلة فرصة لنا لفهم العلاقة بين ذواتنا والأماكن التي نعبر بها، ودور القصص، حكاياتنا نحن وحكايات السكان، في تشكيل قراءة لهذه الأماكن.

لقد استخدمنا نتاج التوثيق الذي أجريناه من فيديوهات أو تسجيلات صوتية أو ملاحظات مكتوبة، في تطوير محاضرة أدائية قدمناها في عدة مدن حول العالم. سردنا قصة، أو بالأحرى مجموعة

^١ جاد بعقلين،
لا شيء للتصريح: قراءة نقدية،
جدلية، تشرين الثاني ٢٠١٣

من القصص، حول السيطرة والتهجير، والأمل أحياناً. لكننا لم ندرك إمكانيات المشروع الحقيقية في لبنان، الى أن قدمنا المحاضرة في بيروت نفسها باللغة العربية. فسكك الحديد ومحطاتها تروي هزيمتها، كمساحات عامة تم التخلي عنها رسمياً لسنوات عديدة. لكن في بحثنا الدائم عن تعريفات جديدة لمفهوم الـ «عام»، لفتت الاستخدامات الحديثة للسكك نظرنا إلى أفق جديد يولد أسئلة عن المجالات العامة والممارسات العامة. كيف يمكن التطرق الى موضوع إعادة إحياء سكك الحديد وقد نشأت مجتمعات محلية بنت لنفسها مساكن وحيوات في محيطها؟ بماذا تشي الاستخدامات القديمة والحالية لهذه المساحات، عن الأماكن التي توجد فيها؟

قمنا بتطوير مشروعنا في هذا الاتجاه، مع التركيز بشكل خاص على ثلاث مناطق. أولاً، تفحصنا عن كُثب بلدة رباق البقاعية. هناك، اكتشفنا حكايات تروي تاريخيات عدّة للمكان الواحد. بعدها، توجهنا إلى مدينة صيدا الجنوبية حيث ركزنا على مجتمعات اللاجئين المتعددة في المدينة، والمساحات الاجتماعية الملازمة لها. وفي الختام، أعدنا اكتشاف مدينة طرابلس الشمالية وعلاقتها التاريخية بالمدن السورية المجاورة. ومن بعد ذلك، قمنا بتحديث نصوص الأداء وحولناها الى تسجيلات صوتية ترافق المذكرات المصورة لرحلاتنا. كذلك، استخدمنا القصص الشخصية ومرويات لأشخاص التقينا بهم/ن في خلال رحلتنا الثلاث على طول سكك الحديد.

كثيراً ما تساءلنا عن متى حصل العرض الحيّ بالضبط. هل بدأ العرض في خلال المحاضرات الأدائية التي شاركنا فيها نتائج بحثنا مع الحضور؟ أم أنه بدأ في الرحلات الثلاث التي أجرت كل منا احداها على طول خطوط سكك الحديد باتجاه الحدود؟ في نهاية المطاف، أليس استعراضاً سياسياً أن نولد اضطراباً في الأمكنة من خلال وضع الجسد في مواقع تتطلب منه نوعاً من الاختفاء؟ ألم يحصل العرض في أفعالنا الحية نفسها عند القفز من فوق الأسوار ودخول مساحات عامة مهجورة أو محظورة، من دون تصريح، وتصوير رحلاتنا فيها سرّاً؟ وماذا عن المجتمعات المختلفة التي تقاطعت طرقنا معها؟ ألم يكونوا شركاء لنا في العرض؟

ما زالت هذه الأسئلة في بالنا حتى اليوم، ونأمل أن يكون هذا التوثيق للرحلة بمثابة حياة ثانية للعرض.

تجدون ضمن هذا الكتيب المرافق لفيديو رحلتنا، تدوينات السفر الخاصة بنا. وفيها، نضع خريطة للاستخدامات السابقة والحالية لسكك الحديد ومحطات القطار الواقعة على الخطوط الثلاثة التي تتبعناها. تمت صياغة النص على شكل مقابلات في المواقع نفسها، وذلك لنقل قصص المساحات هذه من خلال وجهات نظر محددة، نقوم نحن بلعب دور تحريري فيها. قد تكون الشخصيات خيالية أو مستوحاة من شخصيات واقعية، غير أن ما يُقال حقيقي. ويبقى لنا في النهاية واقع دولة لبنانية معطلة تحكمها نخبة فاسدة لا تخضع للمساءلة.





لا تخضع محطة القطار في طرابلس للحراسة من قبل موظفي سكك الحديد كما هو الحال في سائر محطات الشمال، على الرغم من أن جزءاً كبيراً من المحطة وعدداً من المقطورات ما زال موجوداً فيها. وكما هو الحال في معظم الأراضي اللبنانية، شهدت هذه المحطة وجود عدد من الثكنات العسكرية التي تركت فيها أثراً واضحاً. حتى يومنا هذا، تبقى محطة القطار في طرابلس شاهداً على علاقة الطرابلسيين المعقدة بالدولة اللبنانية. فور وصولي، بحثت عن مقهى محطة طرابلس بعدما سمعت أنه استمر في العمل طوال السنوات التي تلت إقفال المحطة. هناك، التقيت برجل في منتصف العمر، يرتاد المقهى منذ ما يزيد على ثلاثين سنة.

إليكم/ن ما رواه لي.

تساعدنا، وبشكل خاص بعد إستقلال لبنان. اليوم، تقام كل المشاريع في بيروت ويصب رأس المال كله فيها. ما علينا، المهم أننا تمكنا من بناء المحطة في العام ١٩١١. لم يكن هناك قطارات تتجه إلى بيروت بل إلى حمص، بما أن علاقاتنا التجارية كانت أقوى هناك مما كانت عليه مع بيروت. كان طول الخط بين طرابلس وحمص ١٠٤ كيلومتراً، يضم تسع محطات مثل العبدية وتل حبش وعكاري وتل القلعة ووادي خالد وغيرها. كان الخط يمر بوادي عكار الجميل ويصل بين مدينة طرابلس ومنطقة عكار المنتجة للحبوب، بالإضافة إلى عدد من المناطق التي باتت ضمن الأراضي السورية الآن. بفضل سكة الحديد، تطورت التجارة في كل من طرابلس وحمص بعدما باتت أبواب الإستيراد والتصدير مشرعة بينهما. وكانت البضائع التي تصل إلى طرابلس توزع على كافة المناطق اللبنانية، كل ذلك كان بفضل سكة الحديد.

بطبيعة الحال، مع تحقيق الإستقلال، وإقامة سوريا ولبنان كدولتين مستقلتين، وطبيعة العلاقة بين حكومات الدولتين، تأثرت سكة الحديد بين المدينتين. كما تعلمين، لم تكن العلاقات طيبة دائماً بين حكومتنا والحكومة السورية. كلما توترت العلاقات توقف الخط، مما يؤثر سلباً على عملنا طبعاً.

أتعلمين؟ يقولون أنه في ثلاثينات القرن الماضي كان هناك قطار اسمه طوروس إكسبرس ينطلق مرة في الأسبوع ليلاً من إسطنبول وينتهي بمدينة طرابلس، مروراً بحمص. أتخيلين كم يمكن لرحلة بالقطار من هنا إلى إسطنبول أن تكون جميلة؟ بالفعل قام البعض بهذه الرحلة، وصل البعض إلى باريس بالقطار. أظن أنه كان للناس حرية أكبر في التنقل مما نراه في أيامنا الحالية، على الرغم من امتلاكنا اليوم تكنولوجيات حديثة.

سأحكي لك حكاية قرأتها يوماً في إحدى الصحف. كتب المؤرخ سميح زين عن واقعة حدثت في محطة سكك الحديد هنا في طرابلس في أثناء الحرب العالمية الأولى. كانت القوات البريطانية متمركزة في

أنا من زبائن المقهى الدائمين. تضم المجموعة حوالي عشرة من رواد المقهى اليوميين. أنا شخصياً أُمّر لشرب الشاي وتدخين النرجيلة هنا منذ عشرين عاماً. كل الزبائن أصدقاءئي. نجلس معاً في الجزء الخارجي على نفس الطاولة. الجزء الداخلي لطيف أيضاً، بكراسيه وطاولاته الخشبية العتيقة. لكنني لا أحبذ الظلمة في الداخل، يمنحني شعوراً بأنني أجلس في متحف. نادراً ما نرى غرباء هنا. تقوم عائلة طرابلسية بإدارة المقهى منذ عقود. إستلم المدير الحالي الإدارة منذ بضع سنوات بعد وفاة والده. هو لا يذكر الكثير عن أيام العز التي مرت بها المحطة، فهو أصغر أخوته الـ ١٤. لكن والده كان يتحدث عن تلك الحقبة باستمرار، عندما كان نجوم السينما يمرون في المحطة في طريقهم إلى سوريا أو فلسطين. كانت له فرصة لقاء صباح وأسمهان وطروب شخصياً. أذكر كيف كان يبيع تذاكر القطار من نافذة المقهى هنا.

لطالما كانت المحطة مصدر فخر للمدينة. بنيناها بأنفسنا، بأموالنا نحن. في البداية، كان القطار بعربة واحدة تجرها البغال بين وسط المدينة ومنطقة الميناء. ثم أردنا خط قطار حديث يربط المدينة بالعالم، وبخاصة بحمص وحلب إذ لطالما ربطت بيننا علاقات إقتصادية وثقافية وثيقة، وما زالت حتى اليوم. لذلك، اجتمع عدد من العائلات ورجال الأعمال الطرابلسيين وقرروا الإستثمار في شركة قطار. في البدء، عرقلت السلطات الفرنسية المشروع خوفاً من أن تنافس طرابلس مدينة بيروت في التجارة. لطالما كانت هناك منافسة بين بيروت وطرابلس. كان يمكن للمدينة أن تكون أهم بكثير مما هي عليه الآن، غير أن الظروف لم

المحطة وتستخدم المستودعات مخزناً للمؤن الغذائية. كانت البلاد تعيش مجاعة عظيمة، فكانت الحراسة مشددة على المخازن. يومها، قام العمال في المحطة بإحضار ثلاثة توابيت وملأوها بالمواد الغذائية والملابس، ثم حملوا النعوش على الأكتاف كما في الجنائز. وعند مرورهم من أمام الجنود الإنكليز، بذل العمال جهداً كي يظهروا حزناً شديداً حتى قام الجنود برفع البنادق إحتراماً للأموات، دون أن يخطر في بالهم أن العمال يقومون بسرقة المؤن لإطعام الناس!

طبعاً لم تكن القوات البريطانية آخر القوات العسكرية التي مرت على المحطة. في العام ١٩٧٦، تمركز جنود الجيش السوري هنا أيضاً، مخلفين وراءهم بصماتهم على الحيطان التي ما زالت واضحة حتى يومنا هذا. كتبوا إسم «الأسد» وخططوا قلوباً حوله على جدران المحطة.

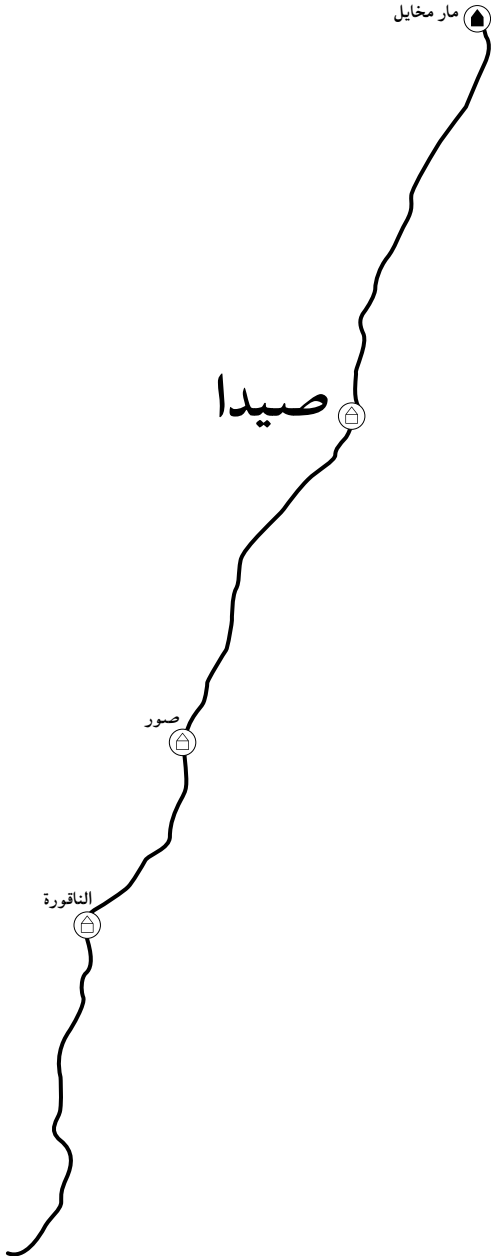
في خلال الحرب الأهلية، كنا نسمع عن محاولات لإحياء سكة الحديد بين طرابلس وبيروت، بهدف نقل الوقود والإسمنت بشكل أساسي. لكن المخالفات التي نشأت على الخط البحري حالت دون ذلك، إذ اختفت أجزاء كاملة من السكة مع تكاثر المنتجعات البحرية، وبخاصة في منطقة جونبة. كما تعلمين، تم بناء هذه المنتجعات بشكل غير شرعي وبحماية الميليشيات التي كانت تسيطر على تلك المناطق. الآن، باتت الدولة بحاجة لخطّة عمل شاملة للتعامل مع هذه المخالفات.

يمكنك القول أن دولتنا عديمة الفائدة. لكن مصلحة سكك الحديد تعتبر مؤسسة حكومية بالغة الأهمية بما أنها تمتلك أراضي وتضم العديد من الموظفين. كان عدد من هؤلاء الموظفين يداومون في مكتب تابع للمصلحة بالقرب من هنا. الآن يأتون في آخر كل شهر لاستلام رواتبهم فقط، فهم يشغلون وظائف أخرى أيضاً. أحيل معظم الموظفين على التقاعد الآن، وبطبيعة الحال، لا توظف الحكومة عمالاً جددًا. ببساطة، لم تقم الحكومة بإيقاف الرواتب مع توقف العمل بالسكك، بل حوّلت الموظفين لمراقبة التعديلات فقط.

في العام ٢٠٠٢، أقنعتنا الحكومة بأنها على وشك إعادة افتتاح خط طرابلس-حمص، حتى أنهم قاموا بوضع حجر الأساس ونصب تذكاري للمشروع وأقاموا حفل افتتاح. لا تسأليني لم لم يتم المشروع. هذه هي دولتنا. لعلك تستطيعين مساعدتي في فهم آلية العمل فيها لأنني شخصياً، ليس لدي أدنى فكرة. يذكرني هذا بالمرّة التي اشترت الدولة فيها كمية من باصات النقل العام التي لم تستخدم تقريباً. الباصات الآن مركونة، والسبب في ذلك أن كلفة تشغيلها «تفوق الميزانية» أو ما شابه ذلك، وفقاً للجهات الحكومية. وبالطريقة ذاتها، تم انفاق الملايين لشراء الحديد اللازم لتأهيل سكة الحديد بين طرابلس وحمص. الحديد مكدس الآن بالقرب من الميناء، خلف هذا الجدار هنا. الأرجح أن معظمه قد تأكله الصدأ الآن. سمعنا مؤخراً أن شركة صينية استلمت المشروع. في البدء، كان المشروع بإدارة شركة سورية، لكن مع الوضع الراهن في سوريا فتحت الدولة اللبنانية باب المزايدة، وقد فازت شركة صينية بالمشروع. لكن طبعاً، لا يمكنها العمل على أي شيء ما دامت الحرب مستمرة في سوريا.

قبل بضع سنوات، وبمناسبة الذكرى المئوية لمحطة طرابلس، تجمع عدد كبير من أهالي المنطقة ممن يسمون أنفسهم «أصدقاء محطة سكة الحديد في طرابلس»، ونظموا بعض الفاعليات في المحطة، كان من ضمنها جولات إرشادية مثلاً. يومها، فتحو أبواب المحطة للجمهور، وكانت مبادرة لطيفة إذ نادراً ما تكون المحطة مفتوحة لعامة الناس. كما طالبوا الدولة بالتحرك لإنقاذ المحطة من الإهمال. اقترحوا أن يتم تحويل المحطة إلى متحف ينتج مدخولاً للمجتمع المحلي ويساهم في صيانة العربات المتبقية بشكل جيد. لا أظن أنهم بذلك تخلوا عن فكرة القطار في طرابلس، فهم أيضاً يقترحون بناء محطة جديدة مجاورة للقديمة. إنه حلم بالنسبة لنا. لعلك تزوريننا في المرة القادمة بالقطار! لكن لو انتظرت الإفتتاح قد نكون متنا! على كل حال، أهلاً وسهلاً بك هنا في أي وقت، المقهى يفتح أبوابه من العاشرة صباحاً وحتى الحادية عشر مساءً من كل يوم. صاحب المحل موجود حتى في أيام الأعياد. لم يقفل أبوابه حتى في عز الحرب. إذاً، في أي وقت تمرين بمحطة القطار في طرابلس، ستجديننا هنا.





قبل أن أنطلق في رحلتي إلى صيدا، عثرت على كتاب
صور فوتوغرافية رائعة لسكك الحديد في صيدا تعود
لخمسينات القرن الماضي. لم تكن الصور لعمال
المحطة ولا لعرباتها، بل صوراً للمارة ولأناس عاديين
كانوا موجودين في هذه المساحة. قرأت تحت الصور
تعليقات مثل «بائع فلسطيني على سكة الحديد»،
أو «سيدة بجانب القطار، عين الحلوة»، أو «أطفال
من صيدا القديمة يلعبون كرة القدم»، وغيرها. الحياة
اليومية الموثقة في هذه الصور حكّت رواية بديلة
لسكك الحديد وسّعت فهمي لصيدا نفسها، ومجتمعها،
وقطارها. التقيت بالمصوّر في الاستوديو الخاص به،
وهو رجل يبلغ من العمر ستة وثمانين سنة.

إليكم/ن ما رواه لي.

هناك، كانوا يطلبون مني التقاط صور لهم على المراجيح.

بعيداً عن الأعياد والمناسبات، كنت ألتقط صوراً للناس في حياتهم اليومية. كنت أقصد صخور أباروح، الواقعة على ساحل صيدا الجنوبي، بين الدباغة ورأس الحارة. وقد اكتسبت المنطقة هذا الاسم تيمناً بأحد صحابة النبي، مقام أبا الروح. يسميها الناس أيضاً بحر أو حمام بدر. تضم المنطقة بحيرتين طبيعيتين، الأولى عميقة وكبيرة والثانية صغيرة وضحلة. كنا نستخدم هذه المساحة لتعلم السباحة. كما كانت البقعة المفضلة لدى السباحين للقفز في الماء. كانوا يحبون أن ألتقط لهم صوراً وهم يقفزون.

أما نقطتي المفضلة للتصوير فكانت مسار القطار المؤدي الى مخيم عين الحلوة. في الخمسينات، كانت سكة القطار والحقول المحاذية لها مقصد السكان للتنزه. حول السكة، كان هناك طريق يمتد من العاملة وصولاً الى نهر البرغوت في عين الحلوة. اعتاد الناس أن يمشوا عبر الحقول والحداثق الموزعة على جانبي السكة. كانوا يجلسون على الأرض مباشرة أو يضعون تحتهم قطعة قماش أو ورق جرائد. أرض المحطة الكبيرة نفسها كانت موقعاً للتمشي والتنزه.

لا تنسي أنه في تلك الفترة (الخمسينات) كان القطار يمر بصيدا مرتين في اليوم فقط. قبل النكبة كان عدد الرحلات أكبر. أعتقد أن الخط المؤدي إلى حيفا افتتح في العام ١٩٤٢، وتوقف في العام ١٩٤٨ على إثر قصف الصهاينة لمحطة الناقورة. بعد هذه الحادثة، لم تتم إعادة إحياء الخط الجنوبي واقتصر نشاطه على نقل الوقود. في الحقبة ذاتها، تم بناء مخيم عين الحلوة لإيواء آلاف اللاجئين القادمين من شمال فلسطين. شيد المخيم على الأراضي الممتدة على طول سكة الحديد، على مقربة من المحطة نفسها. كان لي أصدقاء مقيمين في عين الحلوة، التقيت بالكثير منهم في مقاهي صيدا القديمة. كنت أقصدهم بين الحين والآخر، فأمشي على خط سكة الحديد للوصول إلى المخيم. كانت الطريق جميلة ومحاطة ببساتين رائعة.

بدأت قصتي مع محطة صيدا في العام ١٩٤٧، حين قصدت مدينة حيفا بالقطار بهدف تعلم التصوير الفوتوغرافي المحترف. اشتريت أول كاميرا لي في حيفا. في طريق العودة قمت بتصوير أول سلسلة صور. صادفت وقتها زوجين عقدا قرانهما حديثاً، طلبا مني التقاط صورة لهما معاً في القطار. من هنا، نما لدي شغف بتصوير الناس في الهواء الطلق أو في الأماكن العامة، بدلاً من التصوير في الاستوديو. هكذا بدأت مغامرة جديدة وطويلة: تصوير أهالي صيدا في النزعات والعطل، في ساحات صيدا وشوارعها.

كانت منطقة النبي يحيى، مثلاً، موقع أساسي أصور فيه. يقولون أن يوحنا المعمدان مدفون هناك، وأن جزءاً من رفاته مطمور في الموقع. يقال أيضاً أن الوثنيين قطعوا جثته ودفنوا رفاته في أماكن مختلفة، في صيدا ودمشق والقاهرة. المنطقة هناك كناية عن منحدر يمتد من مقام النبي يحيى وحتى المدافن المسيحية في حارة صيدا. المنطقة مناخها لطيف نظراً لامتدادها على المنحدر، وفي خارج المقبرة مساحة عامة كبيرة مع مقاعد منتشرة في كل مكان. كان أهل صيدا يقصدونها لقضاء أيام العطل، وبخاصة عيد العنصرة (الموافق الأحد الأول بعد الفصح المجيد). كما كان الأكراد يتجمعون فيها ويحتفلون بعيد النيروز وهو أول أيام الربيع. ومن الأمكنة المهمة أيضاً التي صوّرتها عن كتب هي «بحر العيد»، الساحة الكبيرة التي كانت ممتدة بين صيدا القديمة والبحر، حيث كانت تنصب المراجيح حول ميناء الصيادين في عيدي الأضحى والفطر. صوّرت الكثير من الناس

أذكر أيضاً وجود مخيم آخر هناك، تسكنه مجموعة من النور. كانوا يبنون لأنفسهم منازل مؤقتة بجوار سكة الحديد يقضون فيها إقامتهم الموسمية في المنطقة.

ومع مرور الزمن، باتت المنطقة الممتدة على طول سكة الحديد معروفة باسم «حيّ السكة». من الصعب عليّ التنقل في هذه الأيام بسبب مرضي، ولم يعد بإمكانني زيارة عين الحلوة فعلياً. لكنني أسمع من أصدقائي أن المنطقة باتت مكتظة جداً ويمتد السكن من عين الحلوة إلى محطة القطار القديمة. تزايد السكن فيها بشكل كبير في خلال الحرب الأهلية مع قدوم مجموعات شردتها أحداث الحرب من مخيمات فلسطينية أخرى. بعضهم أتى من مخيم النبطية عندما قصفه الجيش الإسرائيلي، فيما أتى البعض الآخر من مخيم تل الزعتر بعد أن دمرته ميليشيات لبنانية. أسمع أيضاً أن حيّ السكة بات اليوم أيضاً مسكناً للعمال واللاجئين السوريين. من الآخر، لا يعيش في السكة إلا الفقراء. يبنون بيوتهم من مواد مستعملة، سقوف من الصفيح، أغطية بلاستيكية، وإطارات سيارات.

أذكر أيضاً ما حل بمحطة القطار.

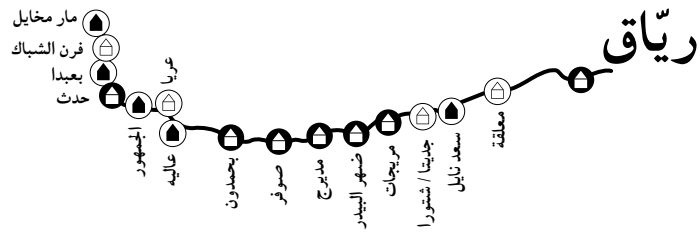
في خلال الاجتياح الإسرائيلي في العام ١٩٨٢، قصف الجيش الإسرائيلي سكة الحديد في الزهراني. توقف خط القطار عن العمل وباتت المحطة مهجورة. لجأ العديد من المهجرين الى أراضي المحطة وشيدوا فيها مساكن. في العام ٢٠٠٣، تم إجلاؤهم جميعاً. قيل حينئذ أن الحكومة طردتهم بهدف إعادة إحياء المحطة. لا أعرف مدى صحة هذه المزاعم، لكن ذلك لم يحدث. منذ ذلك الوقت والمحطة ثكنة عسكرية للجيش اللبناني.

تغيرت صيدا كثيراً في الثمانينات. تحولت أجزاء عدة من السكة إلى طرقات للسيارات. أما في المنطقة التي أعيش فيها، تمر السكة داخل أحياء سكنية حميمة، فباتت مساحات خضراء وملاعب للأطفال.

بعض الأجزاء غزتها الأشجار، أو وضع فيها السكان مسابك زرع ومقاعد على طول الخط.

منذ فترة ليست ببعيدة، اتصلت بي مجموعة من الشباب الناشطين والعاملين الاجتماعيين من صيدا. هم في صدد إطلاق حملة تهدف الى استرداد الأجزاء المهجورة من السكة لتحويلها الى مساحات للمشبي والتنزه. يطلقون على حملتهم إسم «عَ السكة». مثلك أنت، تواصلوا معي بعد رؤية الكتاب. حكيت لهم قصتي مع قطار صيدا. ربما رويتها لهم تقريباً كما أرويها لك الآن. بغض النظر لمن أروي القصة، أجدني دائماً أحكي عن صيدا بدلاً من القطار.





بدت لي رياق كأنها بلدة مهجورة. هي بالفعل مهجورة جزئياً. محطة قطار منسية على مساحات شاسعة، ومبانٍ مهجورة تعود الى أيام الإنتداب الفرنسي، وشوارع خالية من الناس. لكن تدريجياً، عندما تعرفت اليها أكثر، تبدت أمامي رياق بكلدة معقدة، بسوقها الناشط واقتصادها الزراعي وتاريخها المتنازع عليه. في فترة الإنتداب، إكتسبت البلدة لقب «نسخة مصغرة عن باريس في لبنان»، ولا يزال صدى هذه الصورة يتردد في الخطاب السائد عن البلدة. ضمن هذا السياق وما يرافقه من وقوف على أطلال ماضٍ مجيد، تغيب صور بديلة لرياق، إن على صعيد الحياة اليومية، أو الثقافية، أو الاقتصادية.

إليكم ما رواه لي أربعة أشخاص في لقاءات مختلفة.

أرمني ممثل أيضاً في المجلس البلدي بمقعد واحد. وكان الأرمن قد قدموا من تركيا إلى رياق بالقطار عقب المجازر الأرمنية. لدي صورة للبلدة تعود الى أربعينات القرن الماضي. كان المكان ممتلئ بالخيم التي كانت تشكل مخيم اللاجئين الأرمن. فيما بعد، اشترى الأرمن بيوتا في البلدة وباتوا جزءاً طبيعياً من النسيج الاجتماعي. ومع بدء الحرب الأهلية، غادر معظمهم رياق. لم يكن الأرمن وحدهم من هجر البلدة، فقد غادر في هذه الفترة تقريباً نصف مالكي الأراضي.

للأسف في أيامنا هذه، ثلثا سكان رياق ليسوا من أهل البلدة أصلاً. يأتون من بعلبك والجنوب وعكار وغيرها. يأتون في إطار خدمتهم في الجيش اللبناني. في بعض الأحيان، يستأجرون البيوت ويستقرون. خذي قرية «علي النهري» المجاورة مثلاً، لطالما كانت أصغر من رياق، أما الآن فحالها أفضل بكثير. ترين فيها بيوتا يتم بناءها وتحسينها. معظم العائلات المسيحية غادرت رياق في الحرب، في حين لم يغادر المسلمون من علي النهري.

ما بالننا من هذا الحديث الآن. لنعود إلى تاريخ رياق... كان الطابع الزراعي هو الغالب هنا. يكثر فيها شجر التوت. كان شجر التوت منتشر في المنطقة بشكل عام، وذلك منذ القرن الثامن عشر. كان المحصول يستخدم لتربية دود القز وإنتاج الحرير في عهد الإمبراطورية العثمانية.

في العام ١٨٩١، نالت شركة فرنسية إمتياز بناء خط قطار بين بيروت ودمشق. أتى المشروع في إطار اتفاق بين السلطنة والدول الأوروبية يقضي بتحويل بيروت الى مدينة تجارية تنقل عبرها البضائع الأوروبية إلى الداخل العثماني. مشروع عظيم. للسبب عينه، تم توسيع مرفأ بيروت وتطويره في العام ١٨٩٤.

رياق، البلدة البقاعية الصغيرة، أصبحت موقعاً لآخر محطة رئيسة قبل الدخول الى ما بات يعرف اليوم بسوريا. تقع البلدة على الطرف

إذا كنت تريد أن تتعرفي على تاريخ رياق، فقد قصدت الشخص المناسب. أنا لم أبارح البلدة قط. أنا رجل عجوز، وفي الماضي شغلت منصباً في المجلس البلدي وأعرف الكثير عن رياق.

نحن نعمل في الزراعة. تمتلك عائلتي الكثير من الأراضي في رياق، ويعمل لدينا الكثير من الفلاحين. كل الحقول التي ترينها خلفنا ملك للعائلة. ما زلنا نمتلك بيت العائلة القديم المبني بالحجر الأبيض والطين، سأريك إياه. حافظت عليه على الرغم من أن أحداً منا لا يعيش فيه. كما أنني زرعت عدداً من الأشجار المثمرة، المشمش واللوز وما سواه.

البلدة معروفة الآن بـ «رياق»، لكنها كانت في الأصل قرية زراعية إسمها «حوش حالا». كانت قلب البلدة سابقاً. تغير الإسم إلى رياق مع قدوم الفرنسيين وفرض الإنتداب. أصل الكلمة فرنسي من «rail» في إشارة إلى سكة الحديد.

كانت عائلتي من كبار مالكي الأراضي في البلدة. تتكون رياق من أصحاب الأملاك، وعمال الحقول الوافدين من القرى المجاورة. العائلات الإقطاعية الرئيسة هي عائلتنا، بالإضافة الى عائلات معكرون، أبو زيد، خميس، وغيرها. كلهم مالكو أراضي من رياق. في البلدة أربع كنائس، واحدة لكل من الطوائف المسيحية الأربع. كما تتمثل هذه الطوائف كلها في المجلس البلدي. كان هناك وجود

رياق لقاء في منزل سيدة يقع خلف سينما ريفولي

أنت طالبة؟ يقصدنا الكثير من الطلاب لإجراء أبحاث عن البلدة. كُتبت الكثير من المقالات في هذا الصدد. لم تكن رياق دائماً على هذا الشكل. هي الآن تكاد تخلو من أي مقهى أو حياة ليلية، لكن ماضيها كان مجيداً. في أيام الإنتداب الفرنسي، كانت رياق نموذجاً مصغراً عن باريس. كان قطاع الخدمات مزدهراً لتلبية لمتطلبات العسكر الفرنسي المتمركز هنا. كان الضباط الفرنسيون يستأجرون البيوت ويعيشون هنا. شُيدت في تلك الفترة ثلاث دور للسينما: ريفولي، بيلوس، ودنيا. كما نشأ عدد من الحانات، بالإضافة إلى أربعة أو خمسة مطاعم. كانت البلدة تشبه بيروت، لا بل تفوقها جمالاً.

دور السينما والمطاعم والحانات كانت جميعها بإدارة عائلات مثل عائلتنا، مالكة أراضي وإقطاعية. بنى والدي أول دار للسينما في رياق، سينما ريفولي. تستطيعين رؤيتها من هنا، على الطريق الرئيسي بجانب منزل العائلة. نحن هنا في «حوش حالاً»، أي في قلب البلدة. كنا نعرض أفلاماً هندية وهوليوودية ومصرية. ما زلنا نحفظ مجموعة جميلة من الملصقات الإعلانية. سوف أريك بعضها. هذه تعود إلى العام ١٩٥٩، التاريخ مدون عليها. إنه ملصق أصلي، تفقدي الورق الذي صُنع منه. يعود هذا الملصق لفيلم اسمه *North by Northwest*، لألفرد هيتشكوك. لدينا الكثير من هذه الملصقات. أحلم يوماً بإعادة إفتتاح السينما وتأطير هذه الملصقات وتعليقها على مدخل القاعة.

الشرقي من وادي البقاع، على تخوم السلسلة الشرقية الفاصلة بين لبنان وسوريا، ولهذا السبب وقع عليها الاختيار لاستضافة أول محطة قطار في بلاد الشام. في العام ١٩١٢ تم وصل المحطة بالعالم العربي وأوروبا وإفريقيا. أتتخيلين؟ كان قطارنا وسيلة التنقل الأهم في ذلك الوقت. أصبحت المحطة جزءاً من شبكة سكك الحديد العابرة للقارات، يتم عبرها نقل الركاب والبضائع والجيش. وبالإضافة إلى استضافتها لمحطة قطار رئيسية، إشتهرت بلدتنا بوجود أكبر مصنع قطارات في المنطقة فيها. وفي أثناء الحرب العالمية الثانية، تحول المصنع إلى قاعدة عسكرية تتم صيانة الأسلحة فيها. في تلك الفترة، تم تكليف عدد من المهندسين من مصنع القطارات ومن القاعدة الجوية العسكرية في رياق، بصنع طائرات للجيش الفرنسي.

وبالحديث عن القاعدة الجوية، من المهم أن تعلمي أنّ الحرب العالمية شكلت نقطة تحوّل مهمة في تاريخ رياق. فقد سيطرت القوات الألمانية المتحالفة مع السلطنة العثمانية على أجزاء من أراضي محطة القطار وأنشأت فيها قاعدة رياق العسكرية. وقع الاختيار على هذه البلدة نظراً لدور المحطة في النقل العسكري. وفي نهاية المطاف، قصفت قوات الحلفاء القاعدة الجوية في رياق والثكنات الألمانية فيها. وعلى إثر سيطرتهم على القاعدة الجوية، صادر الفرنسيون ثلاثة كيلومترات مربعة من أراضي يملكها أهالي رياق. ويشكل هذا تقريباً ثلث مساحة البلدة. هكذا، خسرت عائلتي جزءاً من أراضيها. وفي المقابل، عرضت علينا السلطات الفرنسية تعويضاً مالياً صغيراً، لكننا رفضناه.

ومع سقوط الإنتداب، انتقلت ملكية أراضي القاعدة الجوية من السلطات الفرنسية إلى السلطات اللبنانية الناشئة.

لا تزال الأرض تُستخدم كقاعدة للجيش اللبناني حتى الآن. وهكذا ضاعت أرضنا.

كما أخبرتك، كانت رياق بلدة مزدهرة. في البدء، نمت البلدة بفضل محطة القطار التي كان يعمل فيها الكثيرون من سكان رياق وشتورة وزحلة وعلي النهري. لا يجب أن ننسى دور الفرنسيين في تطوير رياق. هم الذين بنوا هذه الأبنية ذات الهندسة العائدة الى حقبة العشرينات التي ترينها من حولك. هم أيضاً وضعوا الخطط لمعظم الطرقات الرئيسة، كما شيدوا معهد البحوث الزراعية الذي لا يزال قائماً عند مدخل البلدة.

في خلال الإنتداب، كانت قاعدة رياق الجوية جوهره القواعد الجوية الفرنسية، مركز الاهتمام وأكبر الوحدات العسكرية، ليس فقط في لبنان، بل في سوريا أيضاً. أذكر أن والدي كان يقول أن قاعدة رياق الجوية كانت القاعدة الرئيسة للفرنسيين في الشرق الأوسط. لذلك، نشأ حولها وداخلها عدد من المرافق الترفيهية والحداث وحتى التدفئة المركزية. في تلك الحقبة، لم تتوفر هذه الرفاهية في مراكز عسكرية أخرى في المنطقة. واعتاد والدي زيارة القاعدة الجوية، كانت علاقته جيّدة بالفرنسيين. كما كان العسكر الفرنسيون يقصدون السينما العائدة لنا، بالإضافة إلى الحانات والمطاعم.

بدأت رياق بالتدهور مع الإستقلال! فقدنا زبائننا الرئيسيين. تحوّلت رياق من بلدة خدماتية مزدهرة في البقاع بعد زحلة، إلى بلدة حدودية هامشية. استولت بيروت على دورها!

لكن السينما استمرت بعدما غادر الفرنسيون. وساهم وجود المطار العسكري (بعدما انتقلت سلطته إلى الجيش اللبناني) في الحفاظ على نبض الحياة في رياق. كان الجنود اللبنانيون الذين يخدمون في قرى مجاورة يقصدون رياق في أيام العطل، فينفقون المال هنا لشراء الملابس والمواد الغذائية. لم يكن بإمكان الجنود أن يقصدوا زحلة البعيدة، فكانوا يأتون الى هنا لتمضية الوقت. وبالإضافة إلى العسكر، كان هناك مدرسة داخلية مسيحية في رياق في الستينات، وكان طلابها يقصدون البلدة للتسوق أيضاً.

رياض لقاء في حي الجامع

عند افتتاحها، كانت سينما ريفولي من أولى الدور في منطقة البقاع. قصدنا الناس من كافة أنحاء السهل لمشاهدة الأفلام. توقف القطاع مع بداية الحرب الأهلية في العام ١٩٧٥، مع توقف خط قطار بيروت-دمشق في العام ١٩٧٦. عندها، جاء الإحتلال السوري ونغص حياتنا. إحتل الجيش السوري بيوت الناس وحول محطة القطار إلى أكبر قاعدة إستخبارات عسكرية له في لبنان. أتنخيلين؟ دعينا من هذا الحديث، لا أريد التكلم في الموضوع. أغلقنا السينما في العام ١٩٨٠. هي تُستخدم اليوم كصاله للألعاب الرياضية.

وُلدت هنا، في حيّ الجامع، في العام ١٩٥٨. يعود أصل كل المسلمين في رياق الى حي الجامع.

قبل الإنتقال إلى رياق، كانت عائلتي تعيش في قرية حشمش، كما هو حال معظم مسلمي رياق. هي قرية مجاورة في سلسلة الجبال الشرقية التي تفصل بين لبنان وسوريا. أما باقي العائلات المسلمة، فأُتت من قرية جنتا القريبة من النبي شيت.

في حشمش، اشتغلت عائلتي في استصلاح أرض تعود لإقطاعي كان يمتلك أربعة آلاف دونماً (والدونم يساوي ألف متر مربع). كانت الحياة صعبة في الجبال، حسبما كان والدي يحكي لي. كان الماء شحيح والبيوت طينية والتنقل صعب بسبب طبيعة المكان الصخرية. لذلك غادرت عائلتي الجبال، وكذلك فعلت العديد من العائلات

الأخرى، وقدمت إلى رياق بعد الإستقلال. عملت عائلتي في الحقول الزراعية هنا، لكن عمي كان يعمل في محطة القطار.

كان والدي في الحادية عشرة من العمر عندما قدمت عائلته إلى رياق. بدأ وقتها باستئجار أو ضمان الأراضي والعمل فيها. هكذا تعرف إلى والدتي التي قدمت عائلتها من جنتا للعمل في الحقول أيضاً. وبعد فترة من الزمن، بدأ بجمع الحطب من مناطق بعيدة وبيعه في رياق. كان الحطب نادر في رياق، وفي تلك الحقبة كانت البلدة تنمو بسرعة. كان سكان بلدات رعيد والنبي شيت يقصدون رياق للتسوق. حتى هذه المرحلة، كنا ما زلنا نعيش في كوخ خشبي مستأجر. أذكر الحياة في الكوخ أيام الطفولة. في أواخر الستينات، اشتري والدي قطعة أرض صغيرة مساحتها ٥٠٠ متر مربع. لم تكن عائلتنا تمتلك أي قطعة أرض قط. وكانت ٩٩٪ من أراضي رياق تعود للعائلات المسيحية في البلدة.

بدأ حيّ الجامع بالنمو في نهاية الخمسينات وبداية الستينات. في تلك الحقبة، بُني أول جامع في رياق. وقتها، جُمعت التبرعات من مسلمي البلدة لهذا الهدف. أذكر أن جدي والدة أمي كان يجمع الأموال ويشرف على عملية البناء. هو جامع صغير. لكن قبل بناءه، كان مسلمو رياق يقصدون قرية علي نهري المجاورة لأداء الصلاة. لدينا الآن مسجد آخر في رياق، أكبر حجماً من الأول. يقع الجامع الجديد في منطقة رياق الفوقا، القريبة من قرية علي النهري.

مع قدوم نهاية الخمسينات تحسنت أحوال المسلمين في البلدة وباتوا قادرين على شراء الأراضي. بدأت العائلات بشراء أراض صغيرة هنا وهناك في منطقة حي الجامع. بعدها، سافر والدي إلى الكويت حيث جمع بعض المال وعاد وبنى منزل العائلة في رياق. عندما تزوجت أنا، قمت بتوسيع المنزل وأعيش فيه منذ ذلك الوقت. كانت أحوال العائلات الأخرى شبيهة بحال عائلتنا. نما الحي وأصبح لدينا تدريجياً شارع تجاري رئيسي.

أنظري حولك فترين كم أن البلدة نابضة بالحياة، فيها محال ودكاكين ومطاعم. في أيام الآحاد، وهي أيام عطلة المسيحيين حيث تغلق المحال هناك، تشتد الحركة في حيّ الجامع. اذ يقصد كل سكان رياق الحي هنا لشراء حاجياتهم. في الحقيقة لا فرق لدينا بين مسلم ومسيحي. لكنني لن أنكر أن في الماضي كنا نعاني من التمييز ضدنا. قبل الحرب الأهلية، لم يكن مجلس البلدية يضم أي عضو غير مسيحي. لكن الوضع اختلف الآن. أصبح الجميع ممثلاً في المجلس البلدي. كما لا يُشهر أي من السكان أي شارات أو أعلام حزبية تفادياً لأي توتر في البلدة.

هذا الشارع التجاري كذلك يخدم القادمين من القرى المجاورة للتسوق. في الحقيقة، تشكل رياق نقطة وصل بين الفرزل وزحلة وبعليك وشتورة. قبل بدء الأحداث في سوريا، كان هذا الدور أكبر أيضاً. بالنسبة إلينا، كان الوصول إلى سوريا أسهل من الوصول إلى بيروت، لذلك كنا نشترى بضائعنا من هناك. أنا شخصياً كنت أقطع الحدود - تهريب طبعاً واشترى بضائع من سوريا عبر يحفوقا. الوضع الآن تغير. رياق تحديداً في وضع حساس، وبحكم موقعنا كبلدة أخيرة قبل عنجر وصيدنايا، أصبحنا تمثل خط تماس.

بالإضافة إلى حي الجامع، ظهر عدد من الأحياء الأخرى مع بداية السبعينات، منها حي السعدي وحي السلم، وهي أحياء نشأت على أراض زراعية. كانت الحقول الزراعية كسجادة تمتد بين رياق القديمة وسلسلة الجبال التي تفصلنا عن سوريا. بدأ المد المدني على هذه الحقول. لكن ما زالت الحقول الزراعية كثيرة. يعمل الآن الكثير من اللاجئين السوريين فيها. وقد وافق عدد من مالكي الأراضي (من المسيحيين والمسلمين) على السماح لهم ببناء خيم يعيشون فيها في مقابل استصلاح الأراضي والاعتناء بها، بالإضافة إلى بدل مادي لقاء عملهم. في الحقيقة، هم يفعلون ما كنا نحن نفعله في رياق منذ أكثر من ستين سنة.

أحد المالكين توصل إلى اتفاق مختلف. كان يمتلك حقلاً زراعياً يقوم هو بالاعتناء به، فقام بتأجيرها إلى لاجئين سوريين أسبوعياً كي يقيموا سوق الأحد فيه. بات بإمكان السوريين، كما اللبنانيين، نصب كشك وبيع منتجاتهم كالفاكهة، أو الخضار، أو الملابس المستعملة. إنه مشروع جيد، يستقطب الكثير من التجارة إلى المنطقة من مختلف القرى، حتى من مناطق بعيدة كعبلبك.

هناك مخيم للاجئين السوريين في الحقول الزراعية الواقعة خلف محطة القطار. فيما تدخلين إلى رياق، تلمحين أغشية بلاستيكية زرقاء تغطي أكواخاً خشبية، إنه مخيم اللاجئين. أحياناً، الملح أطفالاً يدخلون من المخيم إلى أرض محطة القطار كي يلعبوا كرة قدم بين العربات المهجورة.

رياق

لقاء في محطة القطار

إسمي طوني، وُلدت في العام ١٩٢٠، العام الذي تم فيه إعلان دولة لبنان الكبير. أصلي من حوش الأمراء في البقاع. جارنا حنا، كان من أول العاملين في محطة القطار التي تم بناؤها في العام ١٨٩٦. كان مختصاً في صيانة القطارات وسكك الحديد. كان شديد الشغف بالقطارات، يتحدث عنها طوال الوقت، من هنا وُلد حبي للقطارات.

في سن العشرين، بدأت بالعمل في دير كسارة للآباء اليسوعيين لبضعة سنوات. لكن لطالما أردت العمل في محطة القطار، وبخاصة أن العمل في هذا المجال كان من أفضل الوظائف المتوفرة للشباب البقاعي. كان الناس يعتبرون أن لو أردت التقدم بطلب يد فتاة، فلا

بد لك أن تكون إما من مالكي الأراضي أو موظفاً في سكك الحديد. كنت معجباً جداً بفتاة جميلة من قريتنا، لذلك أردت أن أحصل على وظيفة في محطة رياق. طلبت مساعدة المسؤول عني في دير كسارة، فهو فرنسي وكان للفرنسيين نفوذاً واسعاً في رياق في ذلك الوقت. كان للعمل في المحطة سمعة محترمة أساسها الانضباط والمعاش الجيد والصيت الحسن. لذلك، كان العمل في المحطة بمثابة حلم. في ٥ شباط ١٩٤٢، بدأت بالعمل في محطة قطار رياق. عند وصولي إلى المحطة التقيت نيكولا ضاهر، مدير المكتب، والموسيو دارّاس، مدير القسم هناك وهو فرنسي، ومساعدته فلوري. سألوني: «ما الذي تود عمله هنا؟»، فأجبتهم بأنني «أريد تعلم كل ما يمكن تعلمه عن هذه المكنة [القطار]».

كان المصنع يضم عدداً من الأقسام. وكان هناك قسم النجارين وقسم الحدادين وقسم الرسامين وقسم السباكين. كان هناك حتى قسم لإصلاح خزانات وسخانات المياه. بدأت أتعلم مع موظفين جدد آخرين. برعت في مجال الميكانيك، فتم تحويلي الى قسم الميكانيك. كنت أعمل مع موظفين آخرين في القسم، أبو عزيز وجدرا معكرون. كانت المساحة المخصصة لصيانة القطارات ضخمة. أذكر صدمتي عندما اكتشفت أنّ هناك رافعة قادرة على رفع القطار البالغ من الوزن ثمانين طناً كي تتمكن من الوصول لأسفل القطار والعمل عليه! استقدموا قطارات من الحجاز بعدما قام الثوار العرب بالاعتداء على سكة حديد الحجاز. كان قد تم بناء ذلك الخط لتعزيز حكم السلطنة في المدن الإسلامية المقدسة في خلال الثورة العربية بقيادة لورانس العرب. قمنا باصلاحها واستخدامها على خط حلب. وكان أحياناً يُطلب إلينا إصلاح القطارات في طرابلس. عندما كنا نساfer لإصلاح القطارات في مناطق أخرى، كنا ننام في المحطات. كان في كل محطة غرفة مجهزة بأسرة ومراحيض.

التقيت بالكثير من الناس في إطار عملي في مصلحة سكك الحديد. كان عددنا في ورشة الصيانة في رياق حوالي ٦٠٠ موظف، ووصل

إلى ٧ آلاف مع موظفي محطات رياق، بعلبك، زهر البيدر، وسائر المحطات الصغرى في البقاع. كان هناك موظفين في مختلف مناطق البقاع، من علي النهري إلى رياق وبعلبك وتربل وزحلة وغيرها.

لم يكن هناك تمييز بين مسلم ومسيحي، على الرغم من محاولات الفرنسيين التمييز ضد المسلمين أحياناً. لطالما رفضنا ذلك، في إحدى المرات، اعتصمنا في المحطة لأن أحد الموظفين الفرنسيين كان قد أهان موظفاً لبنانياً لكونه مسلماً. هكذا كان حال موظفي مصلحة سكك الحديد في لبنان، كان لدينا شغف كبير بالقطارات، وكنا نستمتع بالعمل معاً.

مع بداية السبعينات، قررت الحكومة اللبنانية إيقاف العمل في مصلحة سكك الحديد لكننا رفضنا. اعتصم كافة موظفي سكك الحديد. كانت سكة الحديد مصدر رزقنا على الرغم من تراجع المصلحة. فعلياً، كانت سكة الحديد لا تحتاج لأكثر من تجديد.

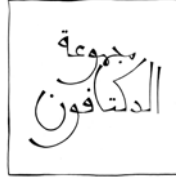
في الفترة التي كنت أعمل فيها في محطة رياق بين العامين ١٩٤٢ و ١٩٧٥، تزوجت فتاة أحلامي وريت ستة أولاد. وبفضل الراتب الجيد الذي كنت أتناضاه، أمنت لهم أفضل تعليم ممكن. كما تعرفت على الكثير من الأصدقاء والمعارف في إطار عملي هذا. كانت سكة الحديد تعطينا شعوراً بالتقدمية، وكأننا كنا نعمل لإعلاء شأن منطقتنا، بل حتى بلادنا كلها. للأسف، سرعان ما ساءت الأوضاع وتدهورت.

في يوم من الأيام في السبعينات، سمعنا أن طائرة ركاب حطت في مطار رياق، حاملة هنري كيسنجر في زيارة خاصة إلى رياق. لا أعرف ما كان الهدف من زيارته، لكن الأحوال تغيرت من بعدها إلى الأبد، في رياق كما في كل لبنان. اندلعت الحرب، توقف عملنا، ودخل الجيش السوري واستولى على المحطة وحولها إلى قاعدة عسكرية ومخابراتية. حاولنا إعادة إحياء المحطة، لكننا شهدناها تتحول إلى مركز تعذيب. حفر الجنود السوريون أسماءهم على العربات بفخر.

لو زرت المحطة ترين أسماءهم وتواريخ حفرها إلى الآن. انسحب الجيش السوري في العام ٢٠٠٥. غادروا المحطة لكن ليس قبل أن يسرقوا بعض ممتلكاتها ويضرموا النيران في أرشيفها. وعلى الرغم من ذلك، يبقى خبر رحيلهم من أسعد اللحظات التي عشتها منذ سنين. اليوم أصبحت المحطة مهجورة، والدولة غير مهتمة بفكرة إحيائها أو بفعل أي شيء آخر فيها.



تخلق عروض فنية
حيّة مرتكزة على
بحوث عن المكان
والحيّز العام



www.dictaphonegroup.com

تم تطوير المحاضرة
الأدائية «تصريح»
في مختبر واتر ميل
بالتعاون مع آرت
ايسست

البحث والمحاضرة
الأدائية بدعم من
آفاق ٢٠١٣



آفاق AFAC

الفيديو وكتيب
البحث بدعم
من المجلس الثقافي
البريطاني ٢٠١٤



موارد البحث:
سكان صيدا
وطرابلس ورياق

إلياس معلوف،
جمعية تران تران

أحمد فقيه،
مجموعة شجر
وبشر، صيدا

كتاب

Promenades من
تحرير أكرم زعتري
عن صور هاشم
المدني في صيدا

موقع بلدية رياق

موقع *almashriq*

*The Outpost
Magazine*

كتابات ساره
ياسين عن محطة
القطار في طرابلس

تصميم الكتيب:
ستوديو «أشغال
عامة»

بحث ونص الكتيب: عبيد سقسوق
بمشاركة تانيا
الخوري وبترا
سرحال
ترجمة النص:
ريبيكا سعادة
تحرير النص:
لين هاشم



▲ المشهد من الحدود مع فلسطين
الناقورة، جنوب لبنان
٢٠١٢

الصفحة المقابلة
▲ محطة القطار المهجورة
رياق، البقاع، شرق لبنان
٢٠١٢

▼ سكك الحديد المهجورة
عمشيت، شمال لبنان
٢٠١٢



