



المصدر: صباح الخير

التاريخ: ٢٩ أكتوبر ١٩٩٨

الموت

من حوادث
القطارات
إلى حوادث
الطرق

أهم الأ

قطارات الغلابية خسرة!

طارق رضوان

ريشة: قسامة

”

في أغلب الأحيان نجد الراحة الشديدة في تعليق إهمالنا وخطايانا على شماعة القضاء والقدر! الأهمال هو المسئول الأوحـد عن حالات الوفاة، سواء كانت على طريق عمومي أو داخل قطار!

دفع ركاب قطار كفر الدوار حياتهم ثمنًا للاهمال، ودفع الآلاف غيرهم نفس الثمن في حوادث الطرق! صباح الخير تفتح ملف «الموت اهمالا» في مصر وتحذر من كوارث قادمة بسبب الـاهمال!

“

وحدهم الفقراء يدفعون الثمن.

وفور وقوع الحادثة كالعادة تتطاير الاتهامات في الهواء وعلى أوراق الصحف. وفي آخر الأمر يطير رأس مسئول ما ككبش فداء. وينتهي كل شيء. وهذا ما يحدث دائما في حوادث القطارات المتكررة بانتظام في مصر. حتى أصبحنا نعيش عهد كوارث سكك حديد مصر!!

والتحقيقات عزل رئيس هيئة سكك حديد مصر. وانتهى كل شيء بعدما وزع على الضحايا وأسرهم ٥٠٠ جنيه.

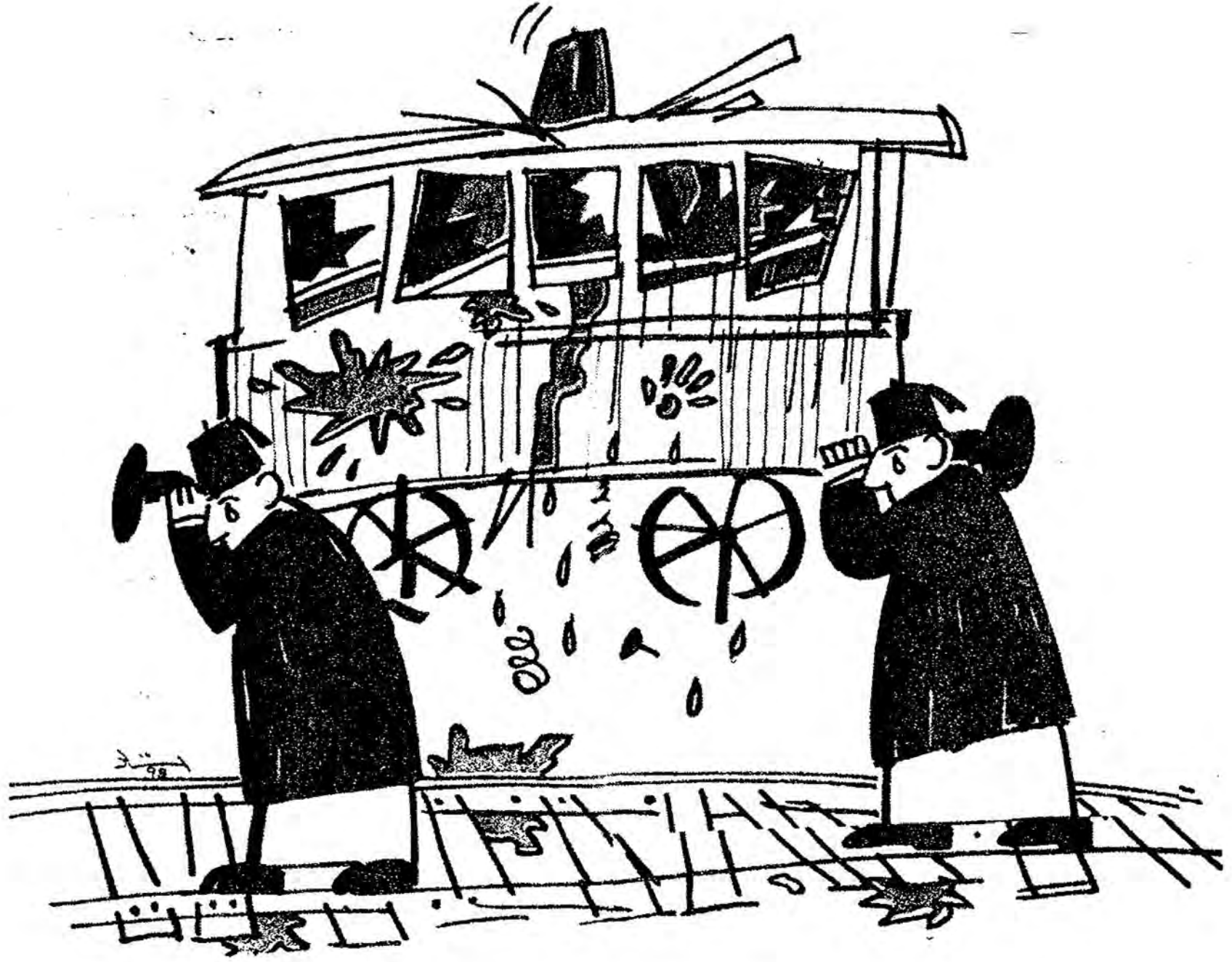
والحادثة الشهيرة الأخرى والتي راح فيها أكثر من ٤٥ قتيلا كانت في قطار خارج من محطة الزقازيق واصطدم هو الآخر بمؤخرة قطار مما تسبب في انحراف القطار عن مساره وانقلب في حادث مروع، ومرة أخرى حمل عامل التحويلة القضية. وانتهت.

أما الحوادث العادية. والمتكررة بشكل روتيني. فهي قد لا تسبب أي قلق للسادة المسؤولين في هيئة السكة الحديد، واصطدام القطار بعربات تعبر المزلقانات. وعدد هذه الحوادث سنويا منذ ثلاث سنوات ١٤٠ حادثة موزعة على جميع المزلقانات في الجمهورية، والتي يعمل حاجزها بالحبل. أو بالسلسلة الحديدية في المزلقانات (الحديثة). وأهم مزلقان تحدث فيه حوادث في مصر من القطارات هو مزلقان الإسماعيلية.. حيث يمر شريط القطار في السوق بسرعه العادية كأنه دراجة تسير هناك.. وكل يوم بلامبالغة تحدث حوادث قاتلة.

وهذا المزلقان ليس الوحيد بالطبع الذي يمر بالسوق أو حتى بمجمع تواجد سكانى ضخم

تاريخ حوادث السكة الحديد أسود وملفه من الملفات الثقيلة بالمصائب المفجعة صاحبة الموت الجماعي، وحلت سكة حديد مصر محل الوباء الذى يحصد بالمئات في المرة الواحدة.. هل تعرفون كم ضحية للقطارات وحوادثها سنويا، ٥٩٣٤ حالة وفاة سنويا.. وهو رقم على وجه التقريب الدقيق. وهذا الرقم ليس من عندي بل من ملفات حوادث السكة الحديد. وهذا الرقم المدون بعيد عن حوادث القطارات الجماعية!!! أى بعيد عما يحدث من اصطدام قطارات ببعضها، أو بالرصيف أو باتوبيسات أو بعربات نقل أو عربات أخرى.

وكل هذه الحوادث هي خاصة فقط بقطارات الناس الغلابة، وسجل تاريخ السكة الحديد الاسود في السنوات الخمس الماضية وهي الاسوأ في تاريخه. حالات كثيرة لحوادث مشابهة لقطار كفر الدوار اللعين اهمها على الإطلاق الحادثة الشهيرة لقطار الصعيد منذ عامين والذي خرج هو الآخر عن مساره بسرعه التي تعدت ٨٠ كيلو مترا في الساعة، وراح ضحيته ٥٥ قتيلا مرة واحدة غير المصابين. وقالوا أن عامل التحويلة هو السبب، وأنه يتعاطى المخدرات مما تسبب في عدم تغيير مسار القطار المعتاد، وبعد التصريحات



دون أية وقاية حيث توزع النقط السوداء على طوال السكة الحديد في كل مصر أى أن هيئة السكة الحديد تهدد بالفعل حياة المواطنين دون ركوبها بسبب الإهمال.

وعندما سألت مدير تشغيل سابق للسكة الحديد - راح هو الآخر ضحية حادث قطار - قال: كل قطارات الدرجة الثالثة في مصر «خردة» وكل مهندسى الصيانة كتبوا فى تقاريرهم بتكهين هذه القطارات الموزعة على جميع خطوط الجمهورية، وأشار إلى ثلاثة قطارات فى خطوط الدلتا

والإسكندرية والصعيد تعمل منذ الستينيات عندما اتفقت سكك حديد مصر على شراء قاطرات جديدة من ألمانيا . وتكهنت أكثر من مرة هذه القطارات لكن لسد العجز أصبح لمهندسى الصيانة طرق أخرى كثيرة لإعادة هذه القطارات للحياة مرة أخرى . وهو ما يجعل معظم القطارات فى مصر بطيئة السرعة نوعا ما، وذلك لأسباب فنية أخرى أهمها ضعف المكابح فى التوقيت السليم بمعنى أنه يقف ببطء أولا حتى يقف تماما وهى الحالة الأخيرة من ضغط المكابح نفسها ، لكن فى حالة الطوارئ لا تقف أبدا هذه القطارات وقوفا فوريا كما يحدث مثلا فى القطارات الحديثة كالفرنساوى وغيرها التى تقف وقوفا فوريا بعد ٣٥ مترا بالضبط.

وعندما سألت المهندس أحمد الشريف مدير التشغيل بهيئة السكة الحديد - والذي أوقفه الوزير عن العمل هو والمهندس محمد عرفة مدير منطقة الدلتا - عن حقيقة الحادث وقلت: كيف يعيب أحد الركاب بفراجل الجرار وبقيّة الفراجل في القطار موجودة وسليمة؟
فقال: أحد الركاب الذي يستحق ضرب النار في ميدان عام أفسد خرطوم الهواء وليس كما

قالت الصحف أنه قام بالعبث في فراجل الجرار. لكنه قام بإفساد خرطوم الهواء الخاص بجميع الفراجل على طول القطار. وهو ما عطل فراجل القطار بالفعل، وما فعله السائق المتوفى هو كل ما يستطيع عمله، لأنه لو دخل على الشريط الآخر للتخزين. كان سيصطدم بالقطار الآتي في الاتجاه المعاكس وتصبح كارثة محققة، لكنه دخل على الخط الاحتياطي كما هو معتاد في كافة خطوط السكة الحديدية في العالم، وفي مصر أيضاً، لذلك هذه الحادثة هي أقل الكوارث التي كانت ستحدث لو دخل القطار خط التخزين!!
هذا ما أكدته متابعتنا للأحداث، وما قاله

ضحايا حوادث

القطارات

٦٠٠٠ قتيل سنوياً

مساعد السائق. لذلك فليس هناك أي ذنب يقع على السائق. وأضاف: إن ظاهرة التسطيح في مصر يحرر كل يوم ٢٠٠ محضر في محطات مختلفة لمستطحين، وهي تسبب تعطيل ٥ آلاف خرطوم فراجل كل عام منذ خمسة أعوام، وتزداد نسبة التسطيح في وقت الجامعة، لتسطيح معظم الطلبة يومياً في مواعيد ثابتة صباحاً وعند العودة للهرب من دفع ثمن التذكرة، لذلك قبل أن تحاسبوا الهيئة قوموا بمحاسبة المواطنين أصحاب تلفيات ٧٥٪ من تلفيات القطار..

تركت المهندس الموقوف، وذهبت لرئيس هيئة السكة الحديد المهندس محمود مرعي، الذي زهق من ملاحقة الصحافة له، وقبل أن أسأله عن أي شيء قال: إن هيئة السكة الحديد بريئة من هذه الكارثة بالتحديد والقضية ترجع إلى عبث المواطنين بالخرطوم الهوائي الخاصة بالمكابح (الفراجل). بل إنه يوجد من

أما قطارات الدرجة الثالثة فغير موجود بها هذا النظام لذلك فهي دائماً متهمّة بتلك الحوادث الكبيرة.

أما عن الصيانة فيقول: كل القطارات تقريباً نقوم بصيانتها قبل انطلاقها وهناك بعض التنبيهات على السائق كي يأخذ حذره بأن الفراجل مثلاً ضعيفة. أو حتى الفراجل الاحتياطية غير موجودة، وكثير من القطارات تمشي هكذا، ولا أخفى عليك أن هناك أحياناً كوارث تمر بقدرة الله.

هكذا كان اعتراف أحد مديري التشغيل في هيئة سكك حديد مصر. خاف من ذكر اسمه. لكنه ترك عمله في حادث شهير بالصعيد منذ ثلاثة أعوام!!!

أما قبل أن نتوجه بأسئلة للمسؤولين في هيئة سكك الحديد عن حادث كفر الدوار فقد سألت مصدراً أمنياً كبيراً بمديرية أمن البحيرة فقال: كل ما يقال على لسان السادة المسؤولين في الهيئة كلام لا يصدقه طفل صغير، فلا يمكن أبداً العبث بسهولة في خرطوم الهواء الخاصة بالفراجل لأنها شديدة السمك أولاً، وثانياً أنها موجودة في مناطق خطرة بالقطار، لا يمكن مطلقاً أن يصل إليها فرد وإلا وقع من القطار السريع. ولماذا هذا القطار بالذات الذي عبث به أحد الركاب، فكل يوم يوجد متسلقون للقطار ولا يحدث مثل هذه الحوادث. وهل يعقل أن تعطل فراجل عربة واحدة يعطل كل فراجل القطار. قال ساخراً. حتى القطار اللعبة لا يوجد هكذا.. والقطار في التحقيقات دخل جميع المحطات قبل كفر الدوار بنفس السرعة التي انقلب بها، وهو دليل على أنه بلا فراجل من أساسه، وهذا التفسير هو توجيه التهمة للهواء. أي إبعاد الشبهة عن السادة المسؤولين في الهيئة كي لا يدان أحد. ما يحدث في هيئة سكة حديد مصر كارثة بمعنى الكلمة!!!

وفي حادثة كفر الدوار صرح المسؤولون عن القطارات أن سبب الحادثة هو عبث أحد المواطنين المستطحين بالفراجل الهوائية مما أدى إلى تلفها. لكن أحد شهود العيان قال في تحقيق النيابة. وهو رأي صحيح مائة في المائة. أنه لا يوجد شخص واحد كان موجوداً فوق القطار باستثناء العربة الأخيرة. لأنه لا يمكن التسطيح ليلاً، وهو ما أكدته ثلاثة من الشهود في تحقيقات النيابة، أي أن هذا العذر الوهمي غير منطقي بالمرّة، وتؤكد بعد فحص النيابة للقطار أن جميع الفراجل سليمة ولم تتعرض للتلف. بل إن صلاحية الفراجل كانت غير مكتملة بالمرّة وهو ما جعلها تتعطل قبل الحادثة بخمس دقائق كاملة.

السيطرة على القطار. ولو كان في القطار هذا النوع فقط من المكابح والباقي معطل، تصبح كارثة، ولابد من إعادة النظر في جميع القطارات لأنها مهددة بنفس الكارثة.. وساقول لك السبب: لا يوجد قطار في الدنيا حتى أول قطار صنع في التاريخ له مكابح أو فرامل واحدة أو من نوع واحد.. بل توجد بالجرار وحدة هي نظام «سرفو» وهو نظام للضغط على عجلات القطار هوائية، ولو تعطلت الهوائية تكون ضغطا بالزيت، وهي الأصلح لميكانيزم المكابح لسهولة وقوة سيطرتها على العجلات في وقت قليل جداً، كما يوجد نظام آخر للمكابح احتياطي يعمل أتوماتيكياً فور تعطل نظام (السرفو) وهو لا يقل قوة مطلقاً عن نفس النظام لكنه يحتاج لوقت ومسافة أكبر من «السرفو».

وما حدث في قطار كفر الدوار لو أن أحداً عبث بالخرطوم الخاص بالفرامل فهذا يدل على أن الفرامل الاحتياطية غير موجودة بالمرة، أي أن القطار يسير بدون نظام احتياطي من الأساس. وظهر ذلك في تعطل الكمبروسور «خزان الهواء»، وغير هذه الفرامل التي يتحكم فيها السائق ومساعد. توجد فرامل أخرى تسمى فرامل «رجل الميت» وهو تعبير شائع بين السائقين حيث تعمل هذه الفرامل أتوماتيكياً لو حدث ومات السائق فإنها توقف القطار بدون سائق، وكذلك هي متصلة بجهاز (إي. تي. سي) الذي يعمل على تخفيض السرعة مع السيمافور حتى لو كان السائق غير موجود، ويخفض السرعة إذا تجاوزت ١٠٠ كيلو متر. لذلك تجد دائماً ما

يعبث بالفرامل كل نصف ساعة مثلاً (يتسلى)، ويتوقف القطار ويقوم السائق ومساعد بالتصليح. ويقوم المواطن مرة أخرى بتخريبه، وهو ما حدث هذه المرة، فالقطار يخرج من المحطة الرئيسية وهو صالح تماماً لمشواره إلا من الحوادث الطارئة الخارجة عن إرادتنا، وهو ما يكون عادة عبث الركاب بالخرطوم الهوائية. مع أن نوعية هذا القطار هي نفسها المستخدمة

في إنجلترا وألمانيا ولم تقع له أية حوادث!! وسالت رئيس الهيئة: هناك كوارث تحدث يومياً في القطارات فهل هي ذنب المواطنين مرة أخرى؟

قال: نعم. قوانين السكة الحديد معروفة على قدر إمكانياتنا المادية نقوم بتطوير المزلقات، وشدنا الحراسة عليها، لكن بلا فائدة أيضاً، وحتى القانون الذي يعاقب التسطيع هو ١٠٠ جنيه غرامة مع الحبس ٦ أشهر فقط وهو عقاب ضعيف جداً.

أما عن صيانة القطارات فهي دورية ولا يمكن لقطار مغادرة المحطة وبه عيوب. والقطارات معظم حالاتها جيدة. لكن هيكل العربات بهذا السوء بسبب المواطنين.. انذهب إلى الصعيد، تجد هناك فتيانا ينتظرون مرور القطار. ويصوبون عليه الطوب وينكسر الزجاج، فهل هذه عيوب الهيئة.. أنا وجدت شاباً يكسر إحدى النوافذ في القاطرة كي يستطيع الركوب دون الدخول من الباب لازدحامه.. هل هذا من عيوب الهيئة!! وهل عندما يقوم المواطنون بتكسير المقاعد والكتابة على القطارات من الداخل والتسطيع كل ذلك من عيوب الهيئة.. حتى عبور المشاة والعربات وقت مرور القطار هل هو من عيوب الهيئة؟ لا يمكن.. الهيئة تقوم بجميع واجباتها.. صحيح هناك أخطاء منا لكننا نعالجها، والمتسبب يلقى عقاب تقصيره.

هنا قلت لرئيس الهيئة: وهل يمكن أن ينكر أحد عيوب تكهين كثير من القطارات لعدم صلاحيتها.. كما لا توجد مطلقاً وسيلة اتصال بين سائق القطار والمحطة. بل هو منعزل تماماً عن المحطات أو حتى عامل التحويلة، بل لغة التحاور هي لون لمبة السيمافور وهي التي تشير لدخول التخزين..

وكيف لا توجد فرامل احتياطية كما هو موجود في القطارات الحديثة.. عندما قلت هذه الأخطاء لم يرد رئيس الهيئة!!

ذهبت للمهندس إسماعيل عفيفي استاذ الميكانيكا بجامعة القاهرة فقال: ما حدث في قطار كفر الدوار هو علامة سوداء في تاريخ القطارات، المسؤولين هم الذين كشفوا أنفسهم، ويقولون أن أحد الركاب قام بالعبث في خرطوم الهواء الخاصة بالمكابح، مما تسبب في عدم

يسير القطار السليم بسرعة منتظمة اتوماتيكيا. وهذه الفرامل هي الأخرى كانت غير موجودة. كما توجد فرامل أخرى بعجلات القطار في العربات الأخيرة، إذا حدث تسرب هواء في الجرار كما قيل، فإنها (تقفش) بمفردها، ويقف القطار على الفور، فهل عبث المواطنون بجميع الهوائيات. وهل هي مرتبة؟!.. بالطبع لا، وذلك يدل على أن القطار كان يسير بفرامل الجرار فقط وهو بذلك لا يمكن أن تتعدى سرعته على أقل تقدير ٤٠ كيلو مترا في الساعة كي تستطيع فرامل الجرار التوقف البطيء لو كانت في حالة جيدة فقط. وغير كل ذلك توجد فرامل يدوية موجودة في كل عربة بالقطار في إطار زجاجي. وهي تشبه فرامل الجرار. بمجرد أن يسحبها أي مواطن تتوقف العربة، وبالتالي العربات التي تليها مع فصلها عن الجرار، هذه الفرامل هي الأخرى غير موجودة في القطار.. انظر كم مصيبة موجودة في القطار وأظنها موجودة في جميع قطارات الدرجة الثالثة في مصر، فهل يصدق عقل أن يسير قطار يحمل آلاف المواطنين بمكابح واحدة - دون احتياطي - بل تشبه فرامل الدراجة بلا مبالغة!!

السكة الحديد في نكسة منذ سنوات ولا يلتفت إليها أحد، لكن لو كان هناك مسئول واحد يركب القطار كل يوم لتحسنت حالة القطارات في مصر..

لذلك نحن نطالب بإدارة جديدة للسكة الحديد، وتشغيل مهندسي صيانة بالإشراف يوميا على جميع القطارات في مصر وكتابة تقارير وافية عن كل عربة قطار وتكهين العربات التي لابد أن تكهن منذ زمن بعيد، ولابد من وجود شبكة اتصالات بين السائق وعامل التحويلة والشبكة الرئيسية والمحطات لسرعة اتخاذ الاحتياطات اللازمة في وقت الأزمات، كما أنه لابد من تدريب السائقين تدريباً عالياً لأنهم مسئولون عن أرواح استأمنت الهيئة في ركوب القطارات.. ولا نريد أن يعزل عدد من المسؤولين فقط وتنتهي القضية كما يحدث دائما في مصر!!

دماء على الأسفلت

دماء على الأسفلت.. يحدث ذلك يوميا على الطرق السريعة وداخل شوارع القاهرة الكبرى والأقاليم.. حتى أصبحت ظاهرة حوادث الطرق من الأشياء المألوفة التي تنتشر يوميا على صفحات الصحف والمجلات.

الإحصاءات تؤكد أن رادار رجال المرور حرروا ١٢ مليون مخالفة متنوعة خلال عام واحد على مستوى الجمهورية وقاموا بسحب ١٣ ألفا و ٣٩٣ رخصة خلال شهر واحد مع بداية حملات المرور في يونية ويوليه الماضيين.

والإحصائيات تقول أيضا إن هناك ١١ ألفا و ٣٢٣ حادث مرور وقع منذ بداية يناير عام ١٩٩٩ وحتى نهاية سبتمبر الماضي.

تحت

■ وقبل ذلك بأسبوع واحد وقعت مصادمة بين سيارة ملاكى السويس فوق كوبرى ٦ أكتوبر قيادة نجل عضو مجلس الشعب (١٨ سنة) وسيارة مهندس شاب كان على الاتجاه الآخر حيث كان نجل عضو مجلس الشعب يتسابق مع شاب صديقه وبجواره فتاتان إحداهما تدعى نيللى (١٨ سنة) والثانية نورين (١٩ سنة) طالتان وكان صديقه بصحبته فتاة تدعى نانسي ونتج عن هذا الحادث الذى يعبر عن

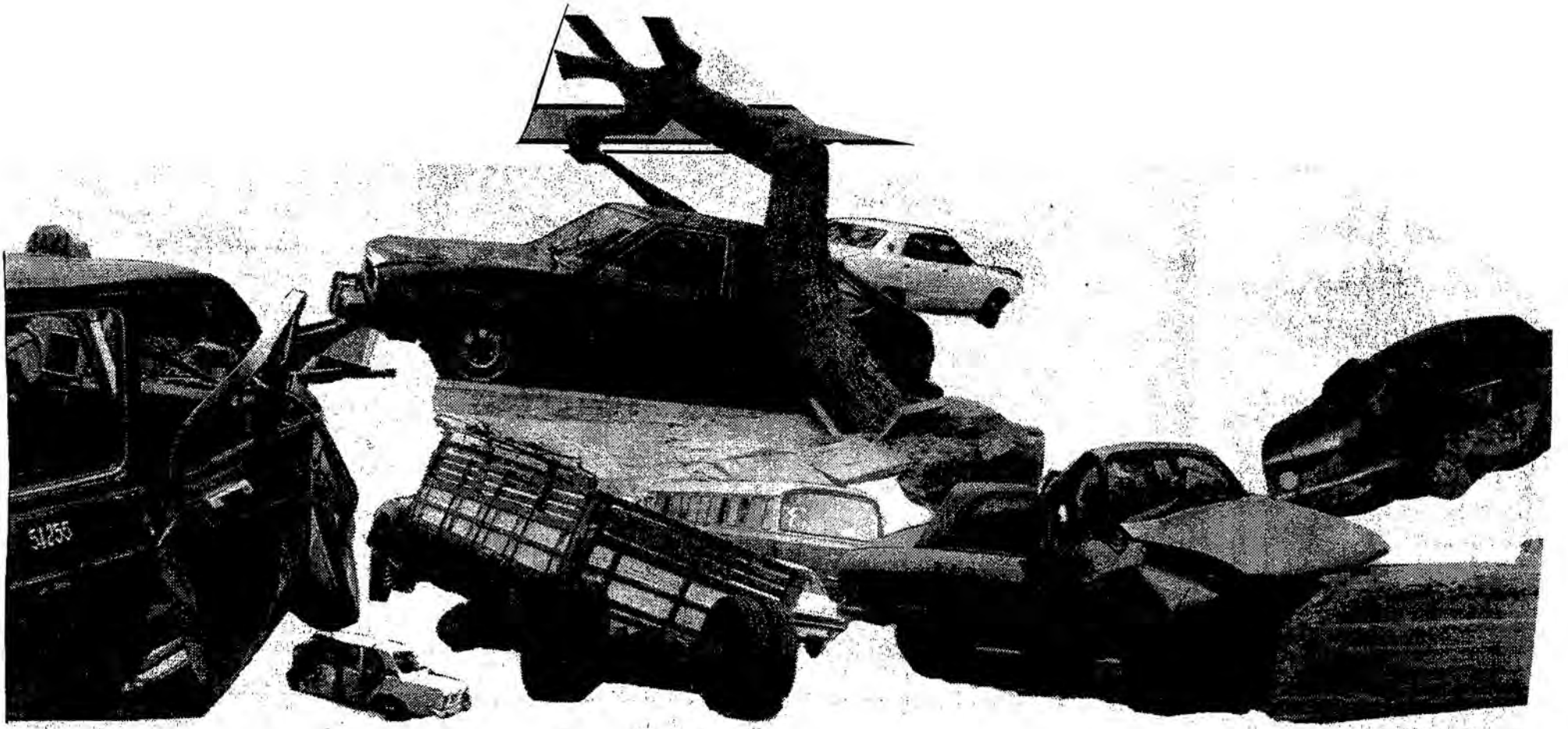
الاستهتار بحياة الناس وفاة المهندس الشاب إيهاب ونجله أحمد (عامان) وإصابة زوجته شاهيناز ودخولها المستشفى بالعناية المركزة لإنقاذها. ووقع الحادث بسبب السرعة الجنونية والاستهتار والتسابق وتعاطى المسكرات والخمور.

■ وبسبب السرعة الجنونية ورعونة السائقين وعدم وجود خدمات مرورية على طريق ترعة المريوطية وعدم وجود حواجز تحول بين الترعة والطريق لقي ٦ عمال من شركة المقاولون العرب مصر عهم بينما أصيب ٣٠ عاملا وتم إنقاذ ٢٤ آخرين كانوا يستقلون أتوبيسا سياحيا فى طريق عودتهم

والسؤال: ما هى الأسباب الحقيقية وراء حوادث الطرق؟ هل السائقون أم الطرق أم البعد عن قواعد وآداب المرور أم عدم تطبيق قانون وقواعد المرور على المخالفين أم عدم وجود عقوبات رادعة؟ أم بسبب بلطجة سائقي السرفيس وسائقي سيارات الأجرة؟! وما هى عقوبة المخالفين؟ وهل مطلوب تشديدها وكيف تتم الحوادث؟ وما هو المطلوب لمنع وقوعها؟ وماذا يقول رجال الأمن والقانون عن حوادث الطرق وأخيرا ماذا يقول منحنى الحوادث!!؟

فى الشهور الماضية كانت حوادث الطرق وما زالت ملفقة للنظر.. ولنبدأ بالوقائع:

■ فى شهر يوليو الماضى لقي الدكتور كمال أبو الخير عضو مجلس الشعب عن دائرة بشبينش بالغربية وسائقه الخاص مصرعهما فى حادث تصادم بين سيارته و ٤ سيارات أخرى بطريق الفردقة عندما كان فى طريقه لحضور اجتماع لمحافظة البحر الأحمر مع كبار المستثمرين بالمحافظة.. وقد وقع الحادث بسبب خطأ سيارة قادمة من الطريق العكسى حيث تهشمت تماما سيارة الدكتور أبو الخير كما أصيب فى الحادث ١٤ مصرى و ٩ سائحين أجانب.





حبيب
العادلي

إلى أرقام، فقد شكلت نسبة ٧٪ منها وأسبابها للوقوف المفاجئ و٢٣٪ منها يرجع إلى اختلال عجلة القيادة و٣٪ محاولة التخطي من اليمين و٢٪ للدوران للخلف و٤٧٪ للسرعة الكبيرة و١١٪ للفجوة المرورية بين السيارات حيث إن المسافة بين السيارة وغيرها غير قانونية وبذلك تمثل السرعة الكبيرة السبب الأكبر في وقوع حوادث الطرق والمرور حيث تمت زيادة أجهزة الرادار على الطرق السريعة وتحرير مخالفات فورية والأمانة المرورية الثابتة والمتحركة. وقد وصلت نسبة حوادث السيارات بسبب السيارات نفسها إلى ٢٠٪ وعدم إضاءة الأنوار أو الأنوار الزائدة ٥٪ والمرايا العاكسة ٥٪. ويؤكد المصدر أنه في شهر يناير الماضي فقط تم سحب ١٣ ألفا و٣٩٣ رخصة سيارة لعدم صلاحيتها الفنية. لكن ماذا يقول رجال الأمن والقانون عن حوادث الطرق؟ وماذا يقول الأطباء أيضا؟ وماذا يقول من تعرض منهم لحادثة في قريب أو شخص من الأهل والأبناء؟!

ابن شقيق الضابط

اللواء لطفى الشربيني مساعد الوزير الذي فقد ابن شقيقه ضابط شرطة برتبة نقيب في حادث تصادم على طريق الصالحية- القنطرة بين سيارة ملاكي وسيارة نقل وهي تأخذ ملفها في الاتجاه المضاد وانقلبت القاطرة واستمرت المقطورة في السير وزحفت إلى الأمام لتضطدم بسيارة ابن شقيقه وتقتله- والكلام لا زال للواء لطفى الشربيني- إن الأسباب كثيرة لحوادث الطرق أولها: عدم التزام السائقين

من مدينة الإنتاج الإعلامي فاصطدم الأتوبيس بسيارة نقل وسقط بركابه في ترعة الميوطية واستقر في قاعها وتم انتشال جثث المتوفين.

■ وقبل ذلك كانت قمة الفاجعة مذبحة طريق بنى سويف- المنيا الصحراوي عندما انطلق صاروخ أرض- أرض في شكل شاحنة بمقطورة لتقطف أرواح ثلاثين زهرة من الشباب والفتيات تتراوح أعمارهم بين ١٥ و٣٠ عاما. وقد أكدت اللجنة الفنية التي شكلتها النيابة العامة أن المقطورة القاتلة التي اصطدمت بالأتوبيس لم تنفصل عن الشاحنة التي كانت تسير بسرعة جنونية وأكد التقرير الفني أن قائد المقطورة التي تسببت في الحادث كان في حالة توهان وتخبط وعدم تركيز ولا مبالاة واستهتار غير مكترث بأن الطريق مفرد. وقد قدمت النيابة العامة سائق مقطورة الموت إلى المحاكمة حيث قضت المحكمة بحبسه ٧ سنوات لأنه تسبب في قتل ٣٠ شخصا في عمر الزهور بدون ذنب. وقامت النيابة العامة بالطعن في الحكم لمطالبتها بتشديد العقوبة على المتهم.

ماذا تقول الإحصاءات؟!

تؤكد إحصاءات وزارة الداخلية والإدارة العامة للمرور المركزي أنه رغم انتشار الكمائن المتحركة المرورية والكمائن المرورية الثابتة فقد تم تحرير ١٢ مليون مخالفة متنوعة خلال العام الماضي ١٩٩٨ وتم سحب ١٣ ألفا و٣٩٣ رخصة خلال شهر يناير الماضي فقط.

وتؤكد إحصاءات المرور أيضا أنه وقع ١١ ألف و٣٢٣ حادثة مرورية منذ الأول من يناير ١٩٩٩ وحتى نهاية يوليو الماضي.. وأن عام ١٩٩٨ شهد ٢٣ ألفا و٣٩٣ حادثة مرورية في حين وقع في عام ١٩٧٧ - ٢٦ ألفا و٧٢٠ حادثة مرورية.

ويوضح مصدر أمنى كبير بالإدارة العامة للمرور المركزي أن هذه الحوادث عن طريق تحليلها توصلنا إلى نتائج مهمة ترجمت



د. فخرى صالح



أحمد يسرى المحامى



المستشار لليب زرد



لواء لطفى الشربيني

• ضحايا حوادث الطرق أكبر من ضحايا حرب أكتوبر!!
• سحب ١٣ ألف رخصة خلال شهر واحد فقط

• ١١ ألفا و ٣٢٣ حادثة على الطرق السريعة.
• ١٢ مليون مخالفة مرورية خلال عام واحد.

فقدوا السيطرة على صفات يجب ان يتمتع بها قائد أى مركبة ولم تتوافر فيهم أن (القيادة فن وذوق وأخلاق) وهى ثلاث صفات غير موجودة لدى كثير من سائقى الطرق. وأيضا رعونة الشباب الحديث السن حيث يجب أن توجه إلى أولياء أمورهم بعدم تسليمهم سيارات أو شراء سيارات لهم حتى لو كان فى مقدورهم. أما الحل فى رأى اللواء لطفى الشربيني فهو ليس فى يد الشرطة وحدها ولكنه يحتاج إلى تعاون وتكاتف بين جميع الأجهزة بدءا من الطفل فى مدرسته والذي يأخذ من المدرسة والمنزل التربية المرورية السليمة. وأيضا الوعى المرورى الذى يجب أن تقوم به أجهزة الإعلام حيث يقع عليها عبء كبير ومؤثر جدا خاصة التلفزيون حيث إنه وسيلة مؤثرة جدا على أفراد الأسرة والذي يجب أن يبتث الصفات الحميدة لقائد المركبة.

شهود زور

ويرى أحمد يسرى المحامى بالنقض أن ازدياد حوادث الطرق فى الآونة الأخيرة أصبح يشكل ظاهرة عامة يتعين التصدى لها ووضع الحلول الجذرية لتقليلها خاصة وأن ساحات المحاكم سواء الجنائية أو المدنية أصبحت مكتظة بقضايا القتل والإصابة الخطأ والتعويضات عنها بما يثقل

بتعليمات رجال المرور وخاصة سيارات النقل والسرفيس والتى أصبحت مزعجة. وتعليمات اللواء حبيب العادلى وزير الداخلية فى هذا الشأن واضحة وهى الضبط للمخالفين. وثانيها: الاصلاحات التى تتم فى الطرق سواء إعادة رصف أو توسيع أو المطبات الطبيعية على الطريق والصناعية التى لم يتم إصلاحها أو جهل قائد المركبة بالطرق. وثالثها: الطرق الفرعية التى تخرج منها المركبات على الطرق السريعة وتسبب فى حوادث مزعجة مثل خروج عربة كارو أو جرار زراعى أو مواشى على الطرق السريعة ويسبب فيها حوادث مزعجة. ورابعها: زيادة عدد السيارات على الطرق والأنوار المبهمة فى بعض السيارات.

العمى المؤقت

ويؤكد اللواء لطفى أن هذه الأنوار المبهمة والقوية تصيب قائدى السيارات الأخرى بالعمى المؤقت وهنا تحدث الكوارث والحوادث. وخامسها: أيضا رعونة بعض السائقين وخاصة سائقى سيارات الميكروباس الذين يحاولون أن يسرعوا للوصول إلى مكان الوصول قبل زملائهم ليأخذوا الدور نتيجة لشرايتهم السيارات بالتقسيم ولا تعنيه الوسيلة بقدر ما يعنيه سداد الأقساط وسادسها: كثير من السائقين

وسادسها: تعديل قانون المرور بحيث يسمح بمصادرة السيارة التي يقودها شخص بدون رخصة قيادة خاصة أن هذه الحالات شاعت فتجد أطفالا دون سن البلوغ يقودون السيارات بتشجيع من آبائهم وسابعا: القضاء على ظاهرة سباق الطريق الذي يتم بين الشباب في أشد الطرق ازدحاما سواء بالمارة أو السيارات. وهذه الحوادث تحتاج

إلى وقفة من الأفراد قبل أجهزة الدولة للقضاء على تفشي هذه الظاهرة حرصا على سلامة الأرواح والممتلكات ومحاولة اللحاق بالدول المتحضرة والمتقدمة في هذه المجالات.

ويؤكد الدكتور فخرى صالح كبير الأطباء الشرعيين ورئيس قطاع الطب الشرعى أن حالات حوادث الطرق تقوم النيابة بعد وقوعها بانتداب مفتش الصحة لتوقيع الكشف الطبي على المجنى عليه، إلا إذا كانت هناك آثار وإصابات غير واضحة أو أن يكون سبب الوفاة غير واضح، وهنا مفتش الصحة يشتبه في حالات الوفاة ويطلب النيابة تشريح الجثة وعرضها على الطب الشرعى أو الحالات الأخرى التي يكون فيها تعمد الدهس بالسيارة أو الصدم بالسيارة لأن حوادث العربات في الطرق كلها خطأ باستثناء بعض الحالات التي يكون فيها تعمد بطريق الدهس.. وهنا تطلب النيابة من الطب الشرعى الكشف على الجثة. أو حالات بقاء الشخص حيا لفترة طويلة للعلاج ثم حدوث الوفاة والنيابة هنا في العادة تطلب الكشف عليها من قبل الطب الشرعى على أساس العلاقة السببية بين الحادثة والوفاة.. وهناك حالات أخرى تثير الظروف فيها الشبهة بالنسبة للنيابة كأن يكون بسبب الوفاة من شيء آخر وبعد ذلك توضع الجثة في الشارع حتى تظهر كأنها حادثة سيارة لإخفاء جريمة أخرى سابقة وهنا يفصل فيها الطب الشرعى. أما الإصابات والعاهات ففي العادة يحصل المصاب على تقرير طبي من المستشفى بمدة العلاج حسب نوع العلاج وهنا تتحول القضايا إلى تعويضات أو قضايا مدنية.

كاهل القضاء بقضايا يمكن تلافيها بقدر الإمكان.. فضلا عن توفير تكاليف العدالة والحرص على وقت وجهد المحاكم. ولعل من المظاهر السلبية لهذا النوع من الحوادث على سبيل المثال لا الحصر أن القتل بسبب تلك الحوادث يرمي الزوجات ويترك الأبناء وقد تفقد الأسرة عائلتها فيتشرد الأبناء لفقد

مورد الرزق الذي تعيش منه. وثانيها: فقد المجتمع لطاقت بشرية جراء حوادث الطريق أمر يصيب الأفراد من فقدانهم لحياتهم أو لعضو من أعضاء الجسد الذي يقعد المصاب عن التكسب. وثالثها: استنفاد موارد الدولة في تكلفة مرفق القضاء لنظر قضايا القتل والإصابة الخطأ والتعويض عنها. وكذا عن تكاليف العلاج واستخدام الأجهزة التعويضية مع عدم إغفال استنفاد دخل الأسرة لمواجهة نفقات العلاج للمصابين.

ويضيف أحمد يسرى أن فوضى الطريق بسبب السرعة والتهور في القيادة يعوق كفاءة الإنتاج ويستنزف وقت العمل بدون مبرر وخامسها: تفشي ظاهرة الحوادث يؤدي إلى فساد الذمم إذ يتم استقطاب شهود زور للإفلات من أحكام القضاء فضلا عن جرائم الحصول على رخصة القيادة دون وجه حق سواء مقابل المال أو على سبيل المجاملة.. ولذلك فإننى أرى أولا: أن يتم التدقيق والفحص فى منح رخصة القيادة لأن كثيرا من الشباب يحصل على تلك التراخيص دون الإلمام بالقيادة أو قواعد المرور. وثانيها: توعية أجهزة الإعلام المقروءة والمسموعة والمرئية للقواعد المرورية وضرورة الالتزام بها بأسلوب مقبول ومحبيب لدى الأفراد. وثالثها: تطبيق إدارات المرور للقواعد تطبيقا صارما حازما لا مجاملة فيه مهما كانت الشخصية التي خالفت تلك القواعد. ورابعها: التشجيع على إنشاء الجمعيات الأهلية التي تحارب جنون القيادة ومدمنى خرق القوانين المرورية. وخامسها: تجاوب السواد الدراسة مع حاجات المجتمع بتقرير مادة للسلوك المرورى يتم تدريسها ضمن مناهج وزارة التربية والتعليم لأولادنا حتى يشبوا على سلوك مرورى قويم ومنضبط.

الأشخاص (أى شخص واحد) وذلك بعد أن ثبت أمام القاضى خطأ السائق الذى تسبب فى الحادث. فالعقوبة فيها الحبس أو الغرامة والحبس لا يقل عن ٦ أشهر وقد تصل إلى ٣ سنوات أو الغرامة التى لا تتجاوز مائتى جنيه أو إحدى هاتين العقوبتين. ويضيف رئيس محكمة الجنايات أن العقوبة وهى الحبس مدة لا تقل عن سنة ولا تزيد على ٥ سنوات وغرامة لا تقل عن مائة جنيه ولا تتجاوز خمسمائة جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين إذا وقعت الجريمة نتيجة إخلال الجانى إخلالا جسيما بما تفرضه عليه أصول وظيفته أو مهنته أو كان متعاطيا مسكرا أو ومخدرا عند ارتكابه للخطأ الذى نجم عنه الحادث أو تكاسل وقت الحادث عن مساعدة من ذلك وتكون العقوبة الحبس مدة لا تقل عن سنة ولا تزيد على ٧ سنوات إذا نشأ عن الفعل وهو القتل الخطأ وفاة أكثر من ثلاثة أشخاص.

وفى رأى المستشار لبيب زرد أن السرعة هى السبب الرئيسى فى حوادث الطرق .. وأن الحل هو الالتزام بقواعد المرور والأخلاقيات والالتزام بالسرعات المقررة على مختلف الطرق وهى تختلف حسب نوع السيارة التى تسير على الطريق.. وكذلك الالتزام أيضا بالحوارات المرورية التى تسير فيها السيارة على الطريق السريع أو الداخلى.

ويطالب الدكتور فخرى بضرورة إجراء كشف عشوائي مفاجئ على السائقين وإذا ثبت بالتخيل تعاطي قائد المركبة لأى مخدرات أو مسكرات لابد من العقاب وتشديد العقوبة فى حوادث السيارات خاصة إذا كان الشخص الذى يقبض متناولا أى مخدر أو مسكر ويجب أن تتعامل رخصة القيادة مثل رخصة السلاح.

الأقراص المخدرة

ويؤكد الدكتور حنا سرور إبراهيم (استشارى بمعهد القلب بامبابسة) أن حوادث الطرق زادت هذه الأيام نظرا للسرعة الفائقة التى يسير بها السائقون وعدم الدقة فى استخراج رخص القيادة وأيضا معاناة السائقين وشعورهم بالتعب والإرهاق أثناء السفر.. وغلبة النوم على وجوههم يجعلهم يتناولون الأقراص المخدرة لدرجة أننى لاحظت مرة بنفسى السائق يقوم بشد شعره وهو يقود حتى لا يغلبه النوم المفاجئ!! والحل فى رأيه أن يجتاز المتقدم امتحان لياقة مرورية وكشفا طبيا دوريا وعشوائيا للسائقين خاصة الدرجة الأولى والثانية والثالثة.

الحبس حتى ٣ سنوات

■ وزيرى المستشار لبيب زرد رئيس محكمة جنايات الجيزة أن حوادث الطرق هذه الأيام زادت زيادة كبيرة غير مسبوقه نتيجة لعدم اتباع قواعد المرور وهذه الحوادث تنتهى جميعها إما إلى قتل خطأ أو إصابة خطأ أو إتلاف سيارة دونما حدوث إصابة لأحد وهذه جرائم تعتبر من قبيل الجنىح وهى القتل والإصابة الخطأ أما إتلاف السيارات دونما حدوث إصابة لأحد فهى تعتبر مخالفة فى القانون وتكون عقوبتها الغرامة وهذه مسألة جرمت قريبا بعد أن كان المجنى عليه يلجأ إلى المحاكم المدنية للمطالبة بالتعويض عن قيمة الضرر الذى وقع على سيارته. أما جرائم القتل الخطأ فإذا نتج عن الحادث قتل أحد

المصدر: الاهرام

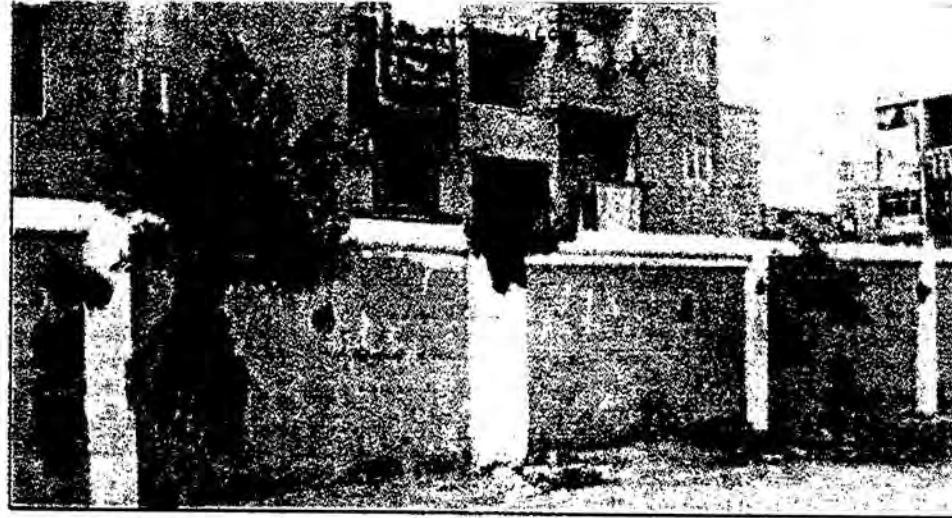
التاريخ: ٥ يناير ٢٠٠٠

آخر ضحايا أسوار المدارس:

طارق لقي مصرعه.. وما زال الإهمال مستمرا

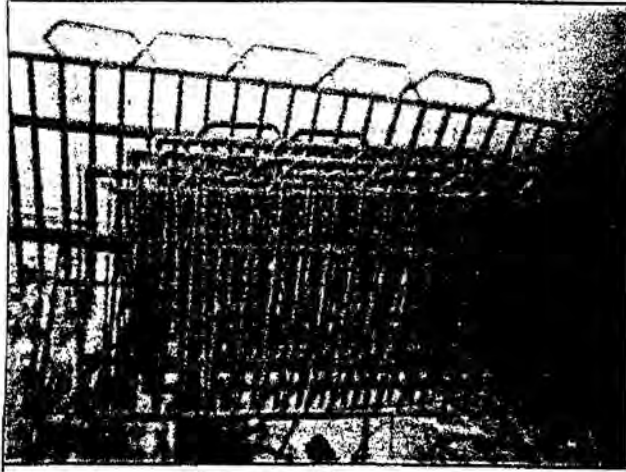


المدرسة المنكوبة



سور المدرسة الذي سقط من عليه السور الحديد

والد طارق: لن أقبل العوض..
وسأقاضي كل مسئول عن موت ابني



السور الحديد القاتل تحت بئر السلم



الحزن والأسرة داخل منزل الطالب طارق



دموع الأب على فراق ابنه

مدير المدرسة: طالبت بترميم السور منذ شهرين

تحقيق: سحر زهران تصوير: حسن شوقي

القدر

ويبكي الأب عرفة محمد محمود والد التلميذ طارق طارق طالب الصف الثالث الابتدائي والذي لا يتعدى عمره عشر سنوات.. ويقول أنه يعمل سائق في إحدى الشركات بمرتب ١٤٠ جنيها وليس لديه اهتمامات سوى أن يسعد أسرته البسيطة في حدود قدرته وأن يلبي طلبات أولاده الثلاثة طارق وسمير وأمنية..

ويضيف تركت طارق الساعة السادسة صباحا يوم السبت الماضي بعد أن اتفقنا على اصطحابه بعد الإفطار لأشترى له (حذاء العيد) وذهبت للمنزل فلم أجد أحد وبعد لحظة سمعت صوت شقيق زوجتي يناديني وملاسه غارقة بالدماء.. وقال لي أبنك طارق!! وسكت وذهبت معه للمدرسة ووجدت بركة من الدماء.. وأسهرت إلى المستشفى وكان قد خرج من حجرة الاستقبال ويرقد بالثلاجة ويصمد في بكاء شديد ثم يقول وجدت وجه.. أبنى طارق.. مضيئا.. ومبتسما!

وعندما عدت للمدرسة وجدت المسؤولين يزيلون السور على الفور ويخفونه داخل المدرسة حتى لا يعلم أحد السبب الحقيقي للكارثة وهو الإهمال وترك سور من الحديد المسلح دون تثبيت وترميم منذ عامين..

وأكد والد التلميذ طارق أنه لن يقبل أي تعويض عن أبنه وسيرفع قضية على المدرسة وهيئة الابنية التعليمية والمسؤولين حتى يتصدى للإهمال ولا نفاجا بضحايا آخرين للإهمال من الاطفال الأبرياء..

ومن داخل المدرسة المنكوبة.. مدرسة السيدة زينب الابتدائية بمدينة السلام.. وهي مدرسة ربما تكون بحاجة للإزالة وليس للترميم فقط.. لما يتخلل جدرانها من تشققات ونوافذ آيلة للسقوط كانت أسباب الجريمة قد اختفت، وأصلنا البحث عن (سور المدرسة الحديد المسلح) الذي قتل طارق ووجدنا ٥ تحت بنر السلم بالمدرسة.. ويبقى الوضع على ما هو عليه مدرسة.. ويقول السيد محمود إبراهيم

ما زال الإهمال والاستهتار هما القاسم المشترك في كل كارثة.. فلم تمر عدة أشهر قليلة على حادث كارثة مدرسة الزمالك والتي راح ضحيتها العديد من التلاميذ في عمر الزهور نتيجة انهيار سور مدرستهم عليهم وبرغم قرار الدكتور عاطف عبيد رئيس مجلس الوزراء والدكتور حسين كامل بهاء الدين فور وقوع المأساة لتشكيل عدة لجان لمتابعة سلامة الابنية المدرسية على مستوى الجمهورية فما زالت مشكلة الابنية التعليمية الائلة للسقوط تهدد ارواح الاطفال اليوقها اللجان

يوم.. اللاعودة

عن عقار رقم (١١٢) بمنطقة العبد الجديدة بمدينة السلام ومن شقة التلميذ طارق عرفة تقول والدته نعمة حسن فرج كان طارق في ذلك اليوم في أجازة من المدرسة و قد أستعد لامتحان الرياضة يوم الأحد بعد أن اجتاز امتحان اللغة العربية يوم الخميس الماضي بجدارة استيقظ الساعة السادسة صباحا كعادته وتركته هو وأخوته بالمنزل وذهبت لشراء بعض الأشياء وكنت كعادتي كل يوم سبت أذهب لوالدتي أنا وشقيقي في الزاوية الحمراء وقال لي سمير شقيقه الأكبر يا ماما خذي طارق معاك ولكنني رفضت وليتني أخذه.. وأخر ما سمعته منه (حاضر.. يا ماما) كما يقول دائما.. وأنا عند والدتي اتصل بي أخى وطلبت مني أن أحضر فوراً أنا ووالدتي وشقيقي ولم أعلم السبب وفور وصولي أخبرني بأن طارق كان يلعب بجوار سور مدرسته السيدة زينب الابتدائية مع زملائه وسقط عليه سور المدرسة الحديد المسلح ليهشم رأسه ويلفظ أنفاسه الأخيرة في مستشفى السلام.. فقد ظن أخى بعد سماع صراخات بالشارع بأن طفلا جرح وهو يلعب وعندما نزل وجد طارق غارقا في دماؤه ولم يسعفه القدر لتفقدته بالمستشفى..

وتضيف أم طارق.. أنها لم تبخل عليه بتكاليف الدروس الخصوصية لأنه كان متفوقا وكثيرا ما دفعنا لترميم شروخ الجدران بالمدرسة التي ترميم بالجبس والاسمنت وتبقى المدرسة كما هي (خرابة)!!

السور الحديدي وبقياه على الفور.
الضمير.. الغائب

وأكد جمال محمد على مدير إدارة السلام التعليمية التي تتبعها المدرسة المنكوبة أن مسئولية الكارثة تقع على عاتق هيئة الابنية التعليمية والضمير الغائب لبعض المهندسين والمقاولين فقد قامت الادارة بعد كارثة مدرسة الزمالك بأخطار المدارس بتشكيل لجنة من المدرسة برئاسة مديرها لاعداد تقرير يقدم للادارة يتضمن حالة ابنية المدرسة وأسوارها وما تتطلبه من الترميم.

الميزانيات.. اللازمة

ويقول أن المدرسة قديمة جدا وإن عمليات الترميم والصيانة للمدارس تتم في حدود الامكانيات والميزانيات المتاحة ولتحقيق الصيانة الجيدة لابد من توفير الميزانيات الكبيرة. وأشار إلى أنه قد تم تشكيل لجنة من الادارة لفحص الأسوار الحديدية لجميع المدارس لضمان عدم حدوث كوارث أخرى!

مدير المدرسة ودون التوقيع على أى ورقة وهذه هي تعليمات الوزارة.. رغم أنني أحصل على ٣٠٪ من تلاميذ المدرسة والتي تصل إلى ٣ جنيهات يدفعها كل تلميذ لتنفيذ الصيانة البسيطة التي تتمثل في المجارى والكهرياء وأصلاح الزجاج وتحصل الوزارة على باقى المبلغ لتنفيذ صيانة الابنية وقد رمت المدرسة بعد زلزال ٩٢ بالاسمنت اليدوى فقط ولم يمسها الترميم بعد ذلك.. ويقول عن الحادث كان فى ذلك الوقت فى المنزل وقد سقط السور الساعة الخامسة تماما يوم السبت الماضى وقد سمع صراخ الناس بجوار المدرسة ولكن لم يبالى بالأمر وبعد صلاة العشاء أخبروه بالتليفون بأن سور مدرسته سقط وقتل احد تلاميذه الذى كان يلعب للمرة الأولى بجوار المدرسة. وقد تم الاتصال بالوزارة وأمن الادارة. وقد وصل مدير الادارة ومدير المديرية وتم إزالة



مدير المدرسة

مدير مدرسة السيدة زينب الابتدائية.. قد تسلم العمل بالمدرسة منذ ستة أشهر فقط وقد تشاور مع مدرسى المدرسة بشأن ذلك السور الذى صنع من الحديد المسلح منذ عامين يثبت على سور المدرسة الخراسانى الاساسى الذى يصل عمره عشر سنوات بهدف التعلية بارتفاع متر بطول ٦٠م لاقترب مستوى الارض من السور.. ولكنه ثبت بصورة ضعيفة جعلته دائم الاهتزاز ومعر للسقوط فى أى وقت وعندما جاءت لجنة لمعاينة الابنية بالمدرسة فى أكتوبر الماضى أكدت لها أهمية ترميم السور لخطورته على التلاميذ ولكن لم يتحركوا خطوة واحدة حتى قابلت المهندس يوم الحادث وذكرته بأننى أكدت على خطورة السور ولكنه قال لقد قدمت التقرير بضرورة تدعيم السور ولكنها مسألة إجراءات فقط. ويضيف مدير المدرسة أن الابنية التعليمية تقوم بالعمل دون استشارة

المصدر: آخر ساعة

التاريخ: ١٧ نوفمبر ٢٠٠٨

انهيار سور مدرسة الزمالك يفتح ملف ١٦ ألف مدرسة

إلى وزير التعليم: تبادل الاتهامات بين إدارات المدارس وهيئة الأبنية .. يهدد بكوارث جديدة
● إهمال الصيانة وغياب الضمير.. وراء مسلسل انهيار المدارس

● مهندسو هيئة
الأبنية التعليمية
يقومون بمعاينة
الشروخ في سور
إحدى المدارس



● تحرك المسئولون على الفور بعد وقوع كارثة انهيار سور مدرسة القومية بالزمالك.. وأصدر رئيس الوزراء قرارا بتشكيل لجنة فنية لمعاينة السور ١٦ ألف مدرسة القديمة للتأكد من سلامتها.. في ذات الوقت بدأت التحقيقات بالنيابة لتحديد المسؤولية في هذه الجريمة التي راح ضحيتها أربعة أطفال وأصيب ١٥ طفلا بإصابات جسيمة.. بينما أصيب مئات الأطفال في هذه المدرسة المنكوبة بإصابات نفسية منعتهم من العودة الى مدرستهم بانتظام.

ونظرا لفداحة الحادث تحركت «آخر ساعة» لمتابعة أعمال اللجان الفنية داخل المدارس.. تابعنا كل مسئول في مواقع المسؤولية سواء داخل المدارس أو الإدارات التعليمية أو هيئة الأبنية لضمان عدم تكرار ما حدث.. ولكن للأسف صدمنا بما يحدث داخل المدارس وعدم تحمل المسؤولية واللامبالاة.. أزعجتنا النتائج.. خاصة عندما بدأ المسئولون في التعليم يتبادلون الاتهامات وراح كل طرف يلقي بالمسؤولية على الطرف الآخر.. ووسط هذا الصراع ظهرت السلبيات وجوانب الإهمال والتقصير التي تنذر بأن تكرر نفس الكارثة بمدارس أخرى أمر غير مستبعد.

● قلت : السور المحيط بالمدرسة به ١٧ شرخا أما السور الموجود بين الحديقة والملاعب فهو بايش تماما وأصبح يمثل خطورة على حياة التلاميذ؟

- قال : لا يستطيع أى تلميذ أن يقترب من هذا السور فأنا أصدرت قرارا بمنعهم من الاقتراب منه.

● قلت : وهل من المعقول أن يمنع الطلاب من نزول فناء المدرسة أو الملاعب ولماذا لم يتم إصلاح الماسورة المكسورة بالحديقة والتي تسببت في تكوين بركة من المياه أدت الى وصول السور الى هذه الحالة من التهلكة؟

- قال الناظر فى لامبالاة شديدة: خلاص اعدلوه.

● ولماذا لم تبلغ من قبل رغم أن المدرسة بالكامل فى حالة غير آمنة.. ولولا أن حادثة سور مدرسة الزمالك لما حضرت لجنة المعاينة ولتعرضت حياة التلاميذ للخطر؟

قال : لأننى لم أر أية شروخ فى أسوار المدرسة أو الجدران من قبل فهذه الشروخ لم تكن موجودة على الإطلاق حتى حضرت لجنة المعاينة وبدأ أعضاءها «يدقون» على الجدران والسور وبصراحة هم الذين قاموا بإحداث هذه الشروخ فى السور.

المدير يصر على الخطأ!

● قلت : الشروخ واضحة جدا خاصة أن السور مقام على نصف طوبة.. ومع ذلك فلنسال أعضاء

لجنة المعاينة من المختصين الدكتور أحمد كريم والدكتور مهندس نبيل عبدالسلام من وزارة الاسكان اللذين حضرا النقاش.

- قال د.م. أحمد كريم وأيضا د.م. نبيل عبدالسلام نفس الاجابة: من الواضح جدا أن الشروخ قديمة ولا يمكن أن تكون قد حدثت بالأمس.. والسور بهذه الحالة غير آمن على حياة التلاميذ.

● قال الناظر فى إصرار غريب: ولكنى متأكد أن هذه الشروخ لم تكن موجودة حتى الأمس.. وهناك أكثر من لجنة حضرت المدرسة ولم تذكر شيئا عن هذه الشروخ.

- قال مدير التفتيش بهيئة الأبنية: أين دفتر المدرسة الذى سجلت فيه هذه اللجان ملاحظاتها بعد الزيارة لنرى ماذا كتبت.

التفت محمد حسان مدير المدرسة لأحد العاملين وطلب منه إحضار الدفتر - ولكن الدفتر لم يحضر حتى انصرفنا بعد حوالى نصف ساعة.

● قلت : وماذا عن حنفيات المدرسة التى تتساقط منها المياه جميعا على الرغم من أنكم وضعت لبعضها جبيرة؟

- قال المدير : هذه الحنفيات عطلت صباح اليوم وكنت سأقوم بإصلاحها اليوم أيضا؟

● قلت : ولكن الحائط خلف الحنفيات بايش تماما وهذا دليل أن هذه المياه مسلطة عليه منذ فترة ؟

- قال المدير فى استهتار واضح: الجدران جميعها بايشة من زمان ومن غير حنفيات أو مياه المدرسة كلها قديمة.

● وماذا عن الشيش الضخم المتهاك والمعلق فى الدور العلوى على مفصل واحد متهاك وصدىء ومن المنتظر أن يسقط فوق رؤوس التلاميذ بين لحظة وأخرى؟

قال المدير العنيد : أى شيش هذا.. أنا لم أر أى شيش معلق وفى صباح اليوم كان كل شىء سليما.. ومع ذلك من الممكن أن أخلعه تماما.. وسوف أصلحه قبل نهاية اليوم الدراسى.

لقد بدأت اللجان الفنية فى التحرك داخل المدارس بعد إصدار القرار مباشرة لإعداد التقارير الفنية التى ستسلم يوم ٢٠ نوفمبر الحالى.. لكى تبدأ بعد ذلك تنفيذ أعمال الصيانة والترميم المطلوبة بكل مدرسة.. بل لقد علمنا أن القاهرة وحدها تضم ٢٣٠٠ مدرسة قديمة منها ١٠٠ مدرسة متهاكة ويجب أن تأخذ الأولوية فى الصيانة التى اعتمدت لها محافظة القاهرة مبلغ مليون جنيه. جولة آخر ساعة بدأت بالمدارس التى تتم معاينتها بواسطة اللجان الفنية.. تمهيدا لعمل الاصلاحات اللازمة قبل أن يقع المحذور.. ولكن للأسف رأينا معظم المدارس القديمة فى حالة تدعو للقلق بل والفرع أيضا من كثرة ما

تعانى من إهمال وافتقار لأى أعمال صيانة أو نظافة.

ومن بين هذه الحالات الصارخة مدرسة مصر الجديدة الثانوية بنين وهى تقع فى أرقى شوارع مصر الجديدة وأنظفها على الرغم من أنها تفتقر لأى مظهر من مظاهر النظافة.. وقد ذهبتا لمعاينة اللجنة الفنية لهذه المدرسة القديمة.. لذلك أول سؤال توجهت به إلى مدير عام التفتيش بهيئة الأبنية التعليمية عادل عبدالحكيم الذى يقوم بعملية المعاينة: هل حضرتكم الى هذه المدرسة بناء على طلب من مدير المدرسة لعمل الاصلاحات اللازمة.. فأجابنى : لا بل حضرنا فى إطار خطة المعاينة الفنية لـ ١٦ ألف مدرسة قديمة التى سيتم فحصها، قال هذا وهو يستكمل عمله فى تصوير الشروخ التى ظهرت واضحة فى أسوار وجدران المدرسة كخطوة أولى لتحديد حجم العمل المطلوب.. ثم قال: انظروا لقد قامت المدرسة ببناء هذه الأسوار عشوائيا بسمك نصف طوبة دون الحصول على إذن بذلك مما يعرض حياة التلاميذ للخطر.. ثم صاحبتا أنا وزميلي المصور خالد الباجورى لنرى ماسورة مكسورة بحديقة المدرسة الملتصقة بالسور وهو يقول: هذه المياه التى أصبحت أشبه بالبركة أغرقت الحديقة وأصبحت تهدد السور بالانهيار.

تبادل الاتهامات!

أيضا وجدت حوض المدرسة وقد امتلأ بالماء لأن جزءا من الحنفيات تتساقط منه المياه على الحائط الخلفى والجزء الآخر قامت إدارة المدرسة بوضع جبيرة من الخشب ورغم هذا مازالت المياه تتساقط منها.. أما الجزء الثالث فقد نزع تماما من الحائط وسد مكانه بالأسمنت أما دورات المياه فحدث ولا حرج عن نظافتها وحالتها المتهاكة.

وتضاعف حجم انزعاجى وأنا أرى ضلقة شيش متهاكة بالدور العلوى والمعلقة على مفصل واحد صدئ وهى تتأرجح فوق رؤوس التلاميذ وتكاد أن تسقط على رؤوسهم.

ووجدتني اتجه بسرعة الى حجرة مدير المدرسة محمد حسان.. ولكنى أعترف بأننى خرجت من مكتبه وأنا أكثر غضبا ودار هذا الحوار مع المدير :

● قلت : إن أسوار المدرسة وجدرانها مليئة بالشروخ الخطيرة فلماذا لم تبلغ هيئة الأبنية لكى تتم الاصلاحات اللازمة؟

قال : المباني قديمة جدا ولقد حضرت للمدرسة فى ١٩٩٩/٩/١ ووجدتها «خرابة» وبدأت أصلح بنفسى فيها حتى بدء الدراسة فى ٩٩/٩/٨ ومستمر فى العمل حتى الآن.

مدير هيئة الأبنية : قبل الصادات لم يصلنا بلاغ واحد .. والآن ١٠٠ بلاغ يوميا !

بدون تعليق !

ومن مصر الجديدة الى المعادى حيث مدرسة حدائق المعادى التجريبية التى لا يوجد بها دورات مياه رغم أنها تضم ١٢٥٠ تلميذا وتلميذة.. يستخدمون الآن دورة مياه خشبية ملوثة أقيمت فى فناء المدرسة بعد أن فشلت استغاثة مديرة المدرسة ومجلس الآباء فى إقناع المسؤولين لإنقاذ التلاميذ من التلوث الذى يهددهم.. ولا تعليق!

أما مدرسة عباس العقاد بمدينة نصر فقد نشعت المياه فى جميع مبانيها وجدرانها وأرضياتها - على الرغم من أنها من المباني الجديدة التى تم بناؤها بعد عام ١٩٩٠ بواسطة هيئة الأبنية التعليمية - وعندما سألنا الهيئة عن السبب قالوا: إن التربة تحت هذه المدرسة تربة طفلة أو انتفاشية.. لذلك قامت بترشيح المياه على الأرضيات والجدران والمباني.. ولا تعليق.

وفى حى الزيتون تدخلت العناية الإلهية لإنقاذ حياة تلاميذ مدرسة الزيتون الثانوية بحلمية الزيتون بعد أن انهيار أحد المباني فوق رؤوس تلاميذ الفترة المسائية.. ولا تعليق.

ولقد فجر مصطفى المنصوري مدير إدارة غرب القاهرة التعليمية مفاجأة حين أعلن أنه تلقى عدة بلاغات تفيد تصدع عدد من المدارس ببولاق أو أصبحت معرضة للانهيار. أما مصير تلاميذ هذه المدارس فلا يحتاج الى تعليق!

كذلك تم إغلاق مدرسة السلام للتعليم الأساسى بمدينة ١٥ مايو وتم تحويل تلاميذها الى مدرسة أخرى فترة مسائية.. بعد أن أثبتت المعاينة حدوث هبوط فى أرض المدرسة نتج عنه شروخ طولية وعرضية فى جدران الفصول والسور ودورات المياه.. ولا تعليق..!

إن كل هذه المخالفات والانهيارات التى تعاني منها المدارس فى مختلف المحافظات يوما بعد آخر وتهدد حياة آلاف التلاميذ.. دفعتنى الى توجيه سؤال واحد محدد لجميع مديري هذه المدارس المنهارة. الذين التقيت بهم.

● لماذا لم تبلغوا هيئة الأبنية التعليمية عما أصاب مدارسكم من شروخ وتلفيات من قبل؟ ولماذا انتظرتكم



لسقط فى مكانه ولم يصب أحدا من التلاميذ.. ولقد ذكر بعض الخبراء الذين قاموا بمعاينة السور أنه قد انفجر بالفعل والسبب أن الكراسى التى يجلس عليها التلاميذ تم تركيبها داخل السور.. مما تسبب فى الاجهاد المستمر للسور نتيجة لتحميل الكراسى عند جلوس التلاميذ عليها.. ثم تفرغها بعد قيامهم. ربما ما حدث كان نتيجة حالة من حالات خداع بصرى أصيب بها المهندس.. فظن أن الكراسى وضعت بجانب السور وليست مركبة به.

● إن الخداع البصرى لا يحدث إلا عندما ننظر للأشياء من بعيد.. ولذلك فإن هذا المهندس الذى تسبب فى موت ٤ أطفال وإصابة ١٥ تلميذا بعضهم مازال تحت العلاج لم يكلف نفسه عناء الوصول الى السور لكى يقوم بمعاينته؟ وهل قامت لجان الفحص التابعة للهيئة بمعاينة المدارس هذا الصيف؟

- الصيانة الصيفية تتم وفقا لبرنامج محدد من خلال تحديد أسماء المدارس التى سنقوم بمعاينتها وعمل الصيانة اللازمة لها وهى ٢٥٠٠ مدرسة فى كل عام.. ونقوم بإخطار الادارة بأسماء هذه المدارس. وهذا الصيف قمنا بصيانة ٢٥٠٠ مدرسة تكلفت ١٠٠ مليون جنيه.

مشكلة الأسوار تخفيض الدعم !

● وما هو دور اللجان التى تم تشكيلها بعد حادث مدرسة الزمالك؟

- بعد حادث مدرسة الزمالك أصدر الدكتور عاطف عبيد رئيس الوزراء والدكتور وزير التعليم قرارا بتشكيل لجان لإعادة معاينة جميع الأسوار بالمدارس القديمة وعددها ١٦٠ ألف مدرسة بجميع المحافظات ..

● وهل سيقصر عمل لجان المعاينة على فحص الأسوار فقط ؟!

- إذا وجدت أية مشاكل أخرى بالمباني سنقوم بترميمها وعلاجها وإن كانت مشكلة الأسوار بالمدارس مشكلة كبيرة خاصة وأن هناك مدارس قديمة ليس لها أسوار على الإطلاق.

● وكيف يتم بناء مدارس بدون أسوار على الإطلاق؟!

- الواقع أن هناك الكثير من المدارس التى أنشئت خلال الخمسينات والستينات بدون أسوار لخفض التكلفة. وأضاف مدير هيئة الأبنية التعليمية: لقد تم عرض هذا الموضوع من قبل على مجلس الوزراء من خلال وزير التعليم وطالبنا بـ ١٥٠ مليون جنيه للأسوار

ولم تتحركوا إلا بعد حادث مدرسة الزمالك ومرور لجان المعاينة.. ثم بدأت فى إرسال طلبات لإصلاح وترميم مدارسكم؟

الغريب أنهم قد أجابوا فى معظمهم إجابة واحدة على هذا السؤال.. بما فيهم مدير مدرسة القومية بالزمالك.. حيث كانت إجابتهم: لقد بعثنا بعدة شكاوى من قبل ولم تستجب هيئة الأبنية التعليمية!

اتهامات باطلة!

لذلك كان من الطبيعى أن أختتم جولتى فى مكتب اللواء سمير يوسف مدير هيئة الأبنية التعليمية المسئول عن بناء وإصلاح وترميم المدارس المقامة على أرض مصر وعددها ٢٦ ألف مدرسة.. وكان من الطبيعى أن أبدأ حديثى معه بسؤاله عما يحدث من تبادل الاتهامات بين الهيئة ومديرى المدارس فأعضاء الهيئة يؤكدون أن أعمال الصيانة تتم بناء على طلب من إدارة المدرسة وأنهم لم يتسلموا أى بلاغات من المدارس.. بينما يتهم مديرو المدارس الهيئة بأنها تتلقى الشكاوى ولا تستجيب بل واتهموها بأنها السبب الرئيسى لما تشهده المدارس الآن من انهيار؟

أجاب اللواء سمير يوسف: هذه اتهامات باطلة ولا صحة لها ولا تمثل أكثر من كلام مرسل يدافعون به عن أنفسهم.. فإذا كانوا قد أرسلوا للهيئة أو مدير الادارة التعليمية التابعين لها أى طلبات فأين صورة الخطاب الذى أرسل إلينا؟

وأضاف: الهيئة دائما هى التى تتحرك من خلال خطة محددة للكشف الدورى على ٢٥٠٠ مدرسة فى الأجزة الصيفية من كل عام وعمل الترميمات والصيانة اللازمة.. هل تعلمين أنه قبل حادث انهيار سور مدرسة الزمالك لم يصلنا أى بلاغ واحد.. أما بعد هذا الحادث فيصلنا كل يوم أكثر من ١٠٠ بلاغ من مديري المدارس.

خداع بصرى !

● هل مدرسة قومية الزمالك كانت ضمن المدارس التى تمت معاينتها هذا الصيف؟

أكد تقرير المهندس الذى قام بمعاينة المدرسة أنه لا يوجد عيوب أو شروخ أو ملاحظات بالمدرسة.. كذلك لم يصلنا أى بلاغ من إدارة مدرسة الزمالك بأن هناك أى شروخ بالسور. لقد تمت إحالة المهندس للنيابة للتحقيق والذى سينتهى بتحديد المسئولية.

ولابد أوضح أن سور مدرسة الزمالك لم يكن مشروخا من قبل.. لأنه إذا ما كان هذا السور مشروخا

ولم يتم اعتماد الميزانية المطلوبة منذ ٢ سنوات.. بل أيضا تم تخفيض المبلغ المخصص كل عام لبناء ١٥٠٠ مدرسة بنسبة الـ ثلث.. مما اضطرنا الى خفض خطة البناء بنفس النسبة.

● أيضا هناك مدارس جديدة من التي قامت الهيئة ببنائها تتعرض لمشاكل بالمباني؟

- لم تظهر أى مشاكل من الـ ١٠ آلاف المدرسة الجديدة التي قامت الهيئة ببنائها لعدة أسباب أهمها: أننا نتبع أحدث الأساليب العلمية فى البناء سواء فى إعداد التصميمات.. وأيضا فى وضع نظام متكامل لضبط الجودة فى مختلف مراحل الانشاء بدءا من طبيعة التربة فى الموقع المحدد للبناء.. ثم فى كل مرحلة من مراحل الانشاء.

البناء على أراض غير صالحة

● وماذا عن مدرسة عباس العقاد بمدينة نصر التي سربت التربة من تحتها المياه فنشعت الأرض مما أثر على أساسات ومباني المدرسة وأصبحت تشكل خطورة على التلاميذ؟

- قال: مدرسة عباس العقاد حالة خاصة فالتربة تحتها تربة طفلة انتفاشية فتسربت المياه الى السطح ونشعت المياه فتأثرت مباني المدرسة.

● وأين دراسات التربة ولماذا تقومون بالبناء على تربة غير صالحة؟

- لقد حاولنا معالجة هذه التربة وتم هذا ولكن فى حدود.. لأنه إذا ما تركنا كل الأرض غير الصالحة للبناء.. فلن نبني كل هذه الأعداد من المدارس.. والمفروض أن مديري المدارس يقومون بإبلاغنا على الفور عند ملاحظاتهم لأى أخطار أو عيوب بمدارسهم ولكن للأسف هذا لا يحدث.

● وهناك مدارس تشكو من عدم وجود دورات المياه وهذا أمر غير متصور بمدارس الأطفال؟

- لا توجد مدارس لا توجد بها دورات مياه.. قبل عام ٩٠ كان هناك ٢٨٠٠ مدرسة بدون دورات مياه.. فقامت الهيئة بإنشاء دورات المياه فيها.. وقد يكون هناك ٢٠ مدرسة بالمحافظات النائية التي لا تصلح لأن نضع بها دورات للمياه..

● وماذا عن مدرسة حدائق المعادي التي تم بناء دورة مياه خشبية فى فناء المدرسة وفشلت استغاثة مديرة المدرسة ومجلس الآباء لإنشاء دورات مياه وإنقاذ التلاميذ من التلوث؟

أجاب مدير هيئة الأبنية وهو يبحث عن بيانات هذه المدرسة على الكمبيوتر الذى وضع على المكتب بجانبه: هذه المدرسة عند بنائها كان بها ٦ دورات مياه.. وإذا بحثت جيدا ستجد أن إدارة المدرسة قد أغلقت دورات المياه لتجعلها مقصورة على المدرسين فقط دون التلاميذ.. وللعلم فهذه المدرسة من المدارس الجديدة فقد تم إنشاؤها عام ٩٤ وسوف أحاسب إدارة هذه المدرسة على تخريبهم وتدمير دورات المياه.. فهذه المدرسة قد تكلفت مليوناً و ٤٠٠ ألف جنيه. أى دولة تتحمل تجديد دورات المياه كل خمس سنوات!

● وكيف تتم عمليات البناء والترميم والتلاميذ داخل المدرسة؟

- لقد فرضت علينا الظروف ذلك.. ونحن نقوم بالعمل داخل المدرسة وفقا لطبيعة العمل المطلوب.. فعلى سبيل المثال من الممكن أن نعزل الدور الذى نعمل فيه..



● اللواء سمير يوسف
مدير هيئة الأبنية التعليمية

المصدر: الاهرام
التاريخ: ١٣ أغسطس ١٩٩٩

مصرع ٦ وإصابة ٣٠ عاملاً سقط بهم أتوبيس في ترعة المريوطية بعد اصطدامه بلوري دراسة عاجلة لعلاج عيوب الطريق بعد تزايد عدد الحوادث به

مسلسل حوادث
الطرق



الاتوبيس وقد تحطم تماماً بعد اننشاله من التربة
[تصوير: مجدى عبد السيد]

البربرى، والمؤجر لشركة عثمان أحمد عثمان يقل ٦٠ عاملاً من شركة المقاولون العرب في طريقه من مدينة الإنتاج الإعلامى، وعند مروره بطريق ترعة المريوطية بالقرب من قرية زاوية أبو مسلم فوجئ سائقه عبد الرحمن محمد محمود «٢٨ سنة» بسيارة نقل رقم ٣١٢٣٧ نقل جيزة تابعة لشركة المصريين للآليات قادمة من الاتجاه الآخر، فاصطدم بجانب

السيارة النقل، ونتيجة لضيق الطريق وعدم وجود حواجز بين ترعة المريوطية والطريق انحرف الاتوبيس الى اتجاه التربة واستقر في قاعها، فلقى ستة من العمال مصرعهم غرقاً، بينما أصيب ثلاثون آخرون من زملائهم، ونجا أربعة وعشرون آخرون تمكنوا من القفز من النوافذ وساعدوا في اخراج زملائهم المصابين من داخل الاتوبيس المنكوب.

وفور إبلاغ العقيد أحمد عبد الحكيم مفتش مباحث جنوب الجيزة بالحادثة أخطر قوات الانقاذ النهرى وانتقلت على الفور بإشراف العميد محمد حسن مدير المطافى وصلاح الدين شحاته قائد مطافى الجيزة وتمكنت من انتشال العاملين الستة الذى لقوا مصرعهم فى الحادث غرقاً، كما تم اخراج الاتوبيس الذى تهشم نتيجة سقوطه فى التربة بأمر اللواء محمد فريد فودة مدير الإدارة العامة لمباحث الجيزة والعميد عبد الوهاب خليل مدير المباحث بسرعة البحث عن سائق السيارة النقل الذى

كتب - محمد شمروخ
ومحمد شومان:

بسبب السرعة الجنونية ورعونة السائقين وعدم وجود خدمات مرورية على طريق ترعة المريوطية وعدم وجود حواجز تحول بين التربة والطريق، لقي ٦ عمال من شركة المقاولون العرب مصرعهم، بينما أصيب ٣٠ عاملاً وانقاذ ٢٤ آخرين كانوا يستقلون اتوبيساً سياحياً فى طريق عودتهم من مدينة الإنتاج الإعلامى، فاصطدم الاتوبيس بسيارة نقل وسقط بركابه فى ترعة المريوطية، واستقر فى قاعها وتم انتشال جثث المتوفين، كما تم نقل المصابين الى مستشفى الهرم والبدرشين، وانتقل فريق من نيابة الهرم بإشراف المستشار جلال عبد اللطيف المحامى العام لنيابات جنوب الجيزة لسؤال المصابين والمعاينة، وكان الحادث فى الوقت الذى انتقل فيه اللواء محمود ياسين مساعد وزير الداخلية لآمن الجيزة الى مكان الحادث، وأصدر قراراته فى مكان الحادث بإعداد دراسة عاجلة لمعالجة عيوب الطريق فى هذه المنطقة بعد ارتفاع عدد الحوادث فيه، كما أمر بتعيين خدمات مرورية ثابتة وإضافية على طول الطريق من شارع الهرم وحتى منطقة سقارة نظراً للكثافة المرورية فيه لارتباطه بمحور المنيب. وقع الحادث فى الساعة من صباح أمس، حيث كان الاتوبيس الذى يحمل رقم ٦٤ سياحة التابع لشركة

بحانب مقدمة الاتوبيس اليسرى، وفوجئوا بالسائق ينحرف بسرعة شديدة فى اتجاه الترع لىستقر الاتوبيس فى قاعها فقاموا بتحطيم النوافذ حتى يتمكنوا من النجاة بأنفسهم ، وبالنسبة لحالة المصابين ، صرح مصدر طبي بمستشفى الهرم بأن الإصابات تتراوح ما بين كسور ورضوض ، وتم إدخال الحالات الخطيرة الى غرف العمليات واستقرت حالات جميع المصابين بعد تلقيهم العلاج اللازم. وقد تم تسليم جثث المتوفين الستة وهم: مجدى عاشور، وعمر أبوهاشم محمد، وصالح عبد القادر مصطفى، وجمال راشد حسنين، وسيد محمد برعى، ورجب جمال، لذويهم. ومن ناحية أخرى أكد الدكتور هاشم علام مدير الرعاية الطبية العاجلة بوزارة الصحة أنه تم إرسال ١٠ عربات إسعاف مجهزة من بينها ٣ عربات للعناية المركزة، كما تم إعلان حالة الطوارئ بالمستشفيات المحيطة بالمنطقة لاستقبال حالات المصابين، وقد أعطى الدكتور اسماعيل سلام وزير الصحة تعليماته بعدم خروج أى مصاب فى الحادث إلا بعد الفحص الطبى الدقيق بعد التأكد من استقرار حالته. زشرف على علاج المصابين د. أحمد عادل وكيل وزارة الصحة ومجدى مرعى مدير التفتيش .

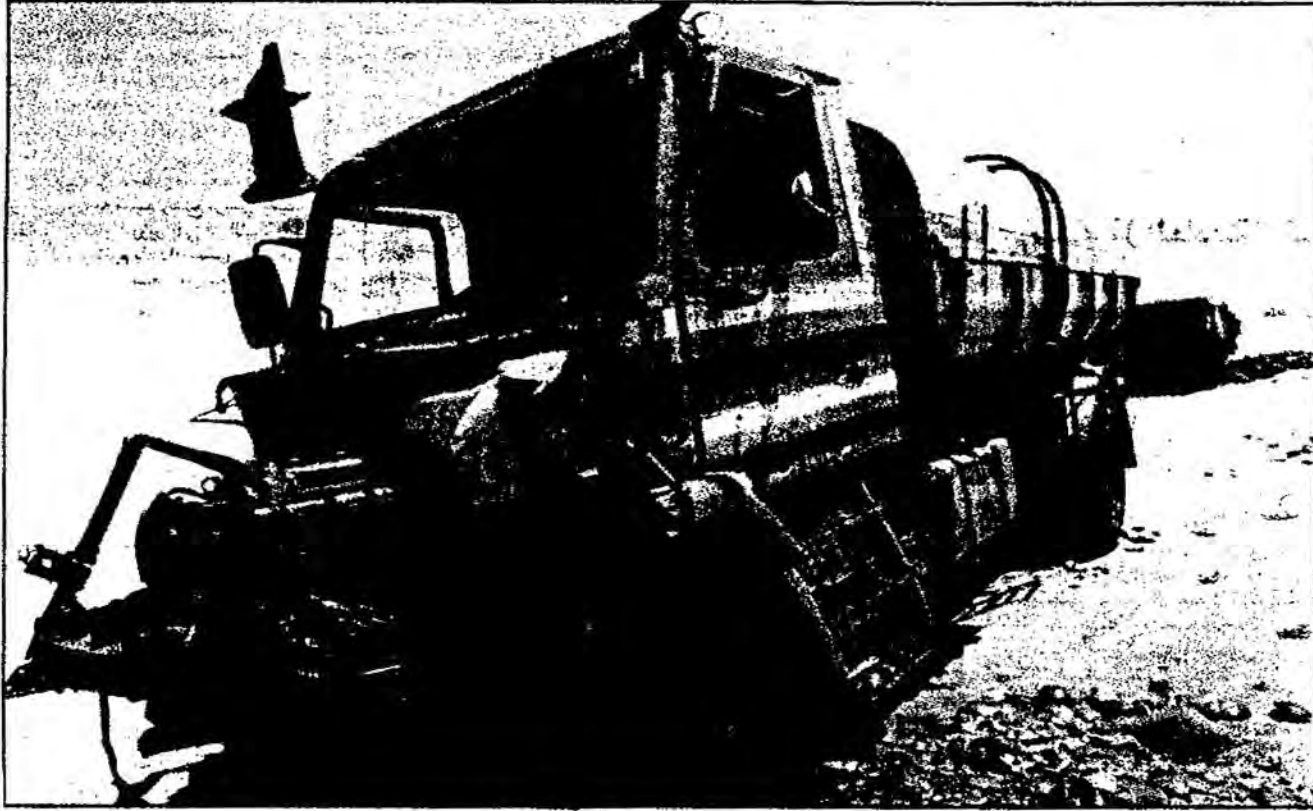
كما أصدرت السيدة ميرفت تلاوى وزيرة التأمينات والشئون الاجتماعية قرارا بصرف ٣ الاف جنيه لكل أسرة متوفى وخمسمائة جنيه لكل مصاب. ومن ناحية أخرى أصيب ١١ عاملا باحدى الشركات الاستثمارية بمنطقة الواحات، وذلك عندما كانوا يستقلون سيارة نقل تقلهم الى مقر الشركة، وأكدت مغاينة العقيد محمود فاروق مفتش مباحث أكتوبر للحادث أن سبب الحادث انفجار الاطار الخلفى للسيارة وتولت النيابة التحقيق.

هرب، وتمكن الرائد وجدى عبدالنعم رئيس مباحث مركز الجيزة القبض عليه ، وقرر أنه كان يسير فى طريقه، غير أن سائق الاتوبيس هو الذى انحرف اتجاهه بشدة، وعندما تنبه حاول التزام طريقه مرة أخرى، إلا أن سائق الاتوبيس كان قد فقد السيطرة على الاتوبيس وسقط فى الترع، وأضاف السائق ان ما ساعد على وقوع الحادث ضيق الطريق فى هذه المنطقة وعدم وجود حواجز برغم أن هذا الطريق يستخدم كطريق رئيسى لسيارات النقل والاتوبيسات، وقد تم التحفظ على سائق الاتوبيس الذى أصيب فى الحادث وأخطرت النيابة للتحقيق ، حيث أمرت بانتداب لجنة لمغاينة موقع الحادث، وانتقل فريق من نيابة جنوب الجيزة ، وصرحت بدفن الجثث بعد تسليمها الى أهلهم ، كما انتقل فريق النيابة الى مستشفى الهرم ، حيث تم نقل ٢٦ مصابا لسؤالهم ، وتم سؤال المصابين الأربعة الذين تم نقلهم الى مستشفى البدرشين واجمعوا على أنهم فوجئوا بصوت ارتطام شديد

المصدر: الأهرام

التاريخ: ١١ أكتوبر ١٩٩٩

هيئة قومية للسيطرة على حوادث الطرق !



حوادث الطرق ظاهرة مقلقة تدعو إلى التحرك السريع

وبالطبع نتج عن الحوادث ادمية في مصر خلال هذا العام اعداد كبيرة من الوفيات بصورة غير مسبوقة، بل ومقلقة وتدعو في الوقت نفسه إلى ضرورة التحرك السريع وبأقصى سرعة «لفرملة هذه الظاهرة المؤسفة» وعلى الرغم من الأسباب العديدة والمتنوعة التي تحرك هذه الظاهرة وتقف وراءها، إلا أن الأمر المؤكد هو أن الإهمال وعدم الالتزام خاصة من قائدي سيارات النقل والأجرة هما السبب الرئيسي في كثير من الحوادث المأساوية التي هزت ضمير الكثيرين وسالت الدموع بسببها. ولن نظل السؤال قائما ما هو الحل إذن؟

لم يعد السؤال الآن من المسئول عن تكرار حوادث الطرق في مصر وعن الدماء التي تسيل على الأسفلت، وإنما بات السؤال هو ، كيف نحدد من تكرار حوادث الطرق؟ خاصة بعد أن زادت معدلاتها وفاقت المعدلات القياسية في كثير من دول العالم حتى تلك التي كانت تشتهر بأنها في مقدمة الدول التي تسجل معدلات مرتفعة للحوادث.

المساعدات اللائقة من الجهات المختصة ومراجعة خطط شركات النقل في هذا المجال

ويطالب الدكتور محسن النجار بضرورة إنشاء مثل هذا المجلس لما يمثله من أهمية في تقديم مرفق النقل في مصر وما ينتج عنه من الحفاظ على الثروات القومية وتشجيع عمليات

التعمير والسياحة

إضافة إلى أنه

سيعود على مصر

بتقدير عالمي لأن

النقل أهم العناصر اللازمة لعمليات التنمية ومما يزيد أيضا من أهمية عنصر السلامة تلك المشروعات العملاقة الجديدة التي تقبل الدولة على إنجازها بكل قوة وبعد نظر مثل الطرق الدولية التي ستربط ساحل البحر المتوسط مرورا بمصر والطرق فائقة السرعة التي ستربط مصر بإفريقيا

ويرى عضو المجالس القومية المتخصصة أن المشكلة القائمة الآن هي في اتساع مدى الخلاف في طرق التعامل مع الحوادث الكبيرة وغياب المعلومات الحقيقية ونسيان الحادث بعد مرور أيام على وقوعه وعدم قدرة الأجهزة المدنية على التعامل مع حوادث النقل غير التقليدية مثل حوادث نقل المواد الخطيرة أو حوادث شبكات البترول والغاز أو حوادث النقل الكبيرة، ومما يزيد الأمر تعقيدا هو تلك الصعوبات التي تواجه جهات التحقيق الرسمية، فالخبراء بها تابعون للهيئات والجهات التي وقع الحادث في نطاقها وبالتالي لن يكونوا محايدين، وكفى أن نشير إلى أن مجلس سلامة النقل الأمريكي يعمل على مدى ٢٤ ساعة في اليوم ويديره مجلس مكون من خمسة أعضاء يختارهم الرئيس الأمريكي ويعمل به ٤٠ موظف وخبير، وميزانيته السنوية حوالي ٤٠ مليون دولار ولهذا فهو مجلس مستقل يحظى بالاحترام ويمتلك الخبرة الكافية للحد من حوادث النقل

الدكتور محسن النجار خبير النقل وعضو المجالس القومية المتخصصة يقول: من المهم لتدارك كوارث الطرق في مصر إنشاء هيئة قومية مستقلة تكون مهمتها استكشاف البرامج والسياسات التي تمنع أو تقلل من وقوع الحوادث مستقبلا وفي الوقت نفسه

تختص بإجراء

التحقيقات الفنية

وباستلج محايد

خاصة في

الحوادث الكبيرة بعيدا عن تأثيرات الجهات ذات العلاقة أو تأثيرات الرأي العام ومن المهم أن تبدأ هذه الهيئة عملها من حيث انتهى الآخرون، وأرى والكلام للدكتور محسن النجار أن تجربة الولايات المتحدة الأمريكية في التعامل مع حوادث النقل هي أفضل تجربة، ففي أمريكا تم إنشاء مجلس يسمى مجلس سلامة النقل وهذا المجلس تحكمه نظم عمل تدرج تحت مظلة الاستقلالية والموضوعية والتركيز والتخصص ويحرص على أن تكون جميع التقارير الصادرة عنه رقابية ومقنعة ويتمتع بالحد الأقصى من المصداقية حيث لا يملك سلطات تنفيذية ولا تنظيمية ولا يجبر أحدا على تنفيذ القانون وليس له صفة الضبطية، وبالتالي لا يدخل في تنازع على السلطة، وهو ما يعطيه أعلى درجات الثقة لدى الجمهور ولدى باقي الجهات، ويختص بإجراء عمليات التقويم للمؤسسات والهيئات ذات العلاقة بسلامة النقل وإصدار التوصيات وإقترح النظم التي تهدف إلى منع وقوع حوادث النقل مستقبلا، وكذا الحفاظ على الأرواح والممتلكات وتقليل عدد المصابين وإجراء الدراسات والبحوث وعقد الندوات والمؤتمرات بشأن سلامة النقل والتحقيق في الحوادث الكبيرة ووفقا لمعايير ومقاييس معينة والتأكد من أن أسر الضحايا والتأجرين من حوادث النقل تجد في الوقت المناسب

ماهر مقلد



المصدر: الاحرار
التاريخ: ١٦ أغسطس ١٩٩٩

٢٥ ألف حادث مرور سنوياً

الممر في السرية

الى الأخت

مطلوب العام اختبار نفسيًا سائقى قبل النقل تعيينهم



حوادث الطرق تسجل أرقاماً قياسية في مصر

دراسة علمية في جامعة عين شمس:

أرقام هيئة النقل العام عن الحوادث مشكوك في صحتها

أكدت الإحصائيات والدراسات الصادرة حديثاً أن حوادث المرور في مصر بلغت معدلات مخيفة وأن أكثر من ٢٥ ألف حادث سنوياً تقع بسبب مخالفات مختلفة يروح ضحيتها مئات القتلى والجرحى، حيث يفقد أكثر من ٣ آلاف مواطن حياتهم بسبب هذه الحوادث بالإضافة إلى ٢٠ ألف جريح سنوياً.

في بحث ميداني أعده د. فرج عبدالقادر طه ود. محمود السيد ابوالنيل أساتذة علم النفس بكلية أداب عين شمس واللواء محمود يونس الانصاري وأجمعين من خلاله على أن الحوادث التي تقع في مجال قيادة السيارات أصبحت في حاجة إلى دراسة متكاملة للتعرف على عوامل وقوعها خاصة إن هذه البحوث أشارت إلى أن العبء الأكبر في هذه الحوادث يقع على عاتق السائق.

وأكدت أن من أخطر العوامل التي تجعل الإنسان فريسة سهلة لحوادث السيارات هي مشكلة الكثافة السكانية وما يترتب على ذلك من مشكلات مادية واجتماعية تجعله فريسة سهلة للحوادث.

وأكدت الدراسة على أن القيادة ليس عملاً روتينياً فحسب بل توظيفا كاملاً لكل جوانب نشاط الإنسان وقدراته.

فضلا عن حاجة الإنسان الدائمة إلى ثبات انفعالي بدرجة كبيرة غير أن الإنسان يضطر أحيانا إلى أن يذهب بفكره وعقله في مشاكله الملحة أو يعجز نتيجة الأرهاق المستمر عن التركيز الشديد والمناسب في كل ما هو حوله لتأمين سلامته وسلامة الآخرين عند قيادة السيارة ومن هنا تقع الحوادث.

وذكرت الدراسة أن إحصائيات هيئة النقل العامة تشير إلى أن معدل حالات الوفاة والجروح المقتدة وغير المقتدة للمواطنين المصريين نتيجة حوادث مركبات هيئة النقل العام من سيارات أتوبيس والترولي باص وقاطرات ومركبات الترام يصل إلى حوالي خمسة وعشرين قتيلا ونحو ثلاثين جريحا هذا في مدينة القاهرة وحدها ونتيجة لحوادث سيارات هيئة النقل العام فقط.

ولأننا أضفنا إلى عدد القتلى والجرحى حوادث السيارات في مختلف أنحاء الجمهورية لوجدنا أن الصورة أصبحت مفرجة للغاية ويتسبب في إحداثها ما يزيد عن ١٥٠٠ سيارة أتوبيس وحوالي ٣٠٠ وحدة ترولي باص وعدد مماثل من قطارات وعربات الترام.

فإذا عرفنا أن هناك ما يزيد على ربع مليون سيارة بين ملاكي وأجرة ونقل هذا فضلا عن القطارات ومركبات الترولي لتبين لنا على الفور ضخامة حجم القتلى والجرحى اليومي الذي يزيد في تقديرنا لعدم وجود تقديرات إحصائية مضبوطة على مستوى الجمهورية عن العدد الذي رصدته هيئة النقل العام.

وتشير الدراسة إلى أن الخطباء الناجمة عن حوادث السيارات لا تكمن في حجم القتلى والجرحى ذلك لأن هذه الحوادث تؤدي إلى خسائر اقتصادية بجانب الخسائر البشرية حيث تعطل عددا كبيرا من القوى البشرية العاملة في سن الانتاج.

كما أكد د. عبدالفتاح إبراهيم استاذ محركات

وأشارت الدراسات إلى أن المواطن المصري البسيط أصبح فريسة سهلة لحوادث السيارات وذلك بسبب الكثافة السكانية وضيق الطرق وسوء تصميمها. بالإضافة إلى عدم تركيز السائقين من الأرهاق الشديد الذي يعانون منه أثناء القيادة لفترات طويلة. ودعت الدراسة إلى ضرورة تطبيق قواعد العلم الحديث لتفادي المخاطر الناجمة عن تزايد معدلات حوادث المرور. وقد تحولت حوادث الطرق وكبارى الموت إلى ظاهرة يومية فبعد نحو ٤٨ ساعة من حادث انقلاب أتوبيس سوهاج بركابه من فوق كوبرى الجيزة انقلبت سيارة نقل من فوق كوبرى ٦ أكتوبر وسقطت وبداخلها ٩ أفراد من أسرة واحدة وقد أسفر الحادث عن وفاة عامل وطفلة عمرها سنة وأصيب ٧ أشخاص آخرون وكلهم من عائلة واحدة كانوا في طريقهم إلى محطة الجيزة لاستقلال القطار المتجه إلى بلدتهم بمحافظة قنا. وعند مطلع كوبرى ٦ أكتوبر انحرقت سيارة مجهولة اتجاه السيارة النقل مما أدى إلى اختلال عجلة القيادة بيد السائق فاصطدم بسور الكوبرى وسقطت وقد تم نقل المتوفين إلى المشرحه والقبض على قائد السيارة المتسببة في الحادث.. وشهدت الطرق والكبارى عدة حوادث متشابهة راح ضحيتها عشرات الأبرياء وقتل ما يزيد على ٦٠ شخصا في غضون أيام عيد الفطر وما بعده وأصيب أكثر من ٥٠ مصابا وتشير الإحصاءات إلى أن معدلات حوادث الطرق في مصر من أكبر المعدلات في العالم وقد أثبتت الإحصائيات أن ٥٥ شخصا فقدوا حياتهم وأصيب أكثر من ٣٥٠ آخرين في حوادث طرق بمحافظة الجيزة وحدها خلال الشهر الماضي.

وكان آخر هذه الكوارث الحادث الذي راح ضحيته حوالي ٣١ شابا وفاتا كانوا في رحلة إلى جبل الطير بالمنيا وأثناء العودة بالأتوبيس صدمتهم مقطورة على الطريق الصحراوي في محافظة بنى سويف.. وإذا رجعنا حوادث السيارات خلال الفترة الماضية سوف نكتشف ارتفاعا كبيرا في عدد هذه الحوادث حيث لقيت سيدة وطفلة مصرعهن دهمهم أتوبيس تابع لشركة أتوبيس وسط الدلتا وذلك أثناء محاولتهم عبور الطريق أمام قرية ميت نما بمحافظة القليوبية.

كما تلقى اللواء أحمد المرشدى بلاغا بانقلاب سيارة ملاكى كان يقودها ضابط طيار كان في طريقه إلى الاسكندرية ونتج عن الحادث إصابته وخطيبته وولده وتم نقلهم لمستشفى قلوب للعلاج.

كما لقي ٥ أشخاص مصرعهم وأصيب ١١ آخرون في تصادم وقع بين سيارة نقل محملة بانابيب بوتاجاز وسيارة ميكروباص تحمل ١٥ راكبا عند مدخل مدينة ههيا بمحافظة الشرقية.

وفي إطار مسلسل حوادث الطرق لقي طفل مصرعه وأصيب ٩ أشخاص آخرين صدمتهم سيارة طائشة وفرت هاربة وذلك أثناء تحطيم الطريق أمام قرية ميت حلفا ثم نقل المصابين إلى المستشفى.

كما أصيب ضابط و١١ جنديا بإصابات مختلفة بانحاء أجسادهم وتم نقلهم إلى المستشفى العام بالغردقة لعلاجهم وذلك إثر انقلاب سيارة شرطة كانت تقلهم إلى عملهم.

- ١- ضبط النفس والثبات الانفعالي
 - ٢- الميل لاداء العمل الميكانيكى والعمل الروتينى المتكرر
 - ٣- الذكاء
 - ٤- زمن الجمع الصوت والضوء
 - ٥- تقدير الأطوال والاحجام
 - ٦- الانتباه لاشياء كثيرة فى نفس الوقت
 - ٧- المثابرة والقوة العضلية
 - ٨- التأثر بين اليدين والقدمين
 - ٩- حدة الابصار
- وعند القيام بصياغة الفروض اجملت النواحي السابقة فى الجوانب الثلاثة:
- أ- الذكاء

- ب- الثبات والاتزان الانفعالي
- ج- القدرات العقلية

وكانت النتائج العامة للبحث بالنسبة لمقياس الذكاء واختبارات الاجهزة والفرق بين متوسطات المجموعة الضابطة من السائقين الناجحين والمجموعة التجريبية من السائقين الفاشلين قياس دافيد وكشيل للذكاء والذي افه فى مستشفى بلفيو بالولايات المتحدة ويقاس هذا الاختبار ذكاء الراشدين من سن ١٦ فما فوق ويتكون من ١١ اختبارا وسنة يقاس الذكاء اللفظى وهى المعلومات والمتشابهات والفهم العام والمفردات واعادة الارقام والاستدلال الحسابى وباقى الاختبارات وعددها خمسة يقاس الذكاء العملى وهى تكميل الصور ترتيب الصور لجميع الاشياء والذكاء المتوسط على هذا الاختبار من ٩٠ : ١١٠ كنسبة ذكاء.

- ٨- اختبار تفهم الموضوع عن طريق:

- أ- الاكتئاب- السيكوبانية

ب- العدوان- المخاوف- التردد- اضطراب التفكير ولقد تم وضع اساس لتقدير هذه النواحي تقديرا كميا من خلال المفحوصين بالنسبة للعدوان تعطى ثلاث درجات عند ذكر الاحداث التى يتضح فيها التدمير او القتل وتعطى درجتان عند ذكر الاحداث التى يتضح فيها الاصابات المتوسطة. التدمير التى تؤدى الى اصابات جسيمة وتعطى درجة واحدة للاحداث التى لا يترتب عليها اصابات او ذات اصابة طفيفة.

الاحترق الداخلي بكلية الهندسة جامعة الاسكندرية فى دراسته عن حوادث الطرق فى مصر، ان عدد الحوادث بلغ ما يزيد على ٢٥ الف حادثة ترتب عليها حالات وفاة وعجز وجروح بلغت نحو ثلاثة الاف حالة وفاة ونحو الى عشرين الف جريح سنويا وبذلك يصبح عدد القتلى اليومى فى مصر طبقا لاحصائيات التقريبية حوالى ١٠ حالات والجرحى نحو ٥٠٠ حالة يوميا وهو عدد مخيف كثيرا عن العدد المتوقع فى ظل وجود احصائيات دقيقة.

كما اوضحت الدراسة وجود علاقة وطيدة بين وقوع الحوادث والحالة النفسية للسائقين ومن هنا يصبح للارشاد والعلاج النفسى قيمة كبيرة فى خفض عدد الحوادث او التقليل منها.

وهناك بحث اخر قام به د. فرج عبد القادر استاذ علم النفس بجامعة عين شمس مؤكدا ان اغلب الحوادث تقع لوجود قابلية لدى الافراد الذين يرتكبون هذه الحوادث اى وجود استعداد شخصى لديهم وكان الهدف الرئيسى لهذه الابحاث والدراسات هو التعرف على الخصائص النفسية للسائق والتي تتعلق بتفهمه فى عمله وذلك بوجود عينة من السائقين فى قطاعات النقل المختلفة وهى قطاع النقل العام وقطاع نقل البضائع وقطاع لركاب الاقاليم.. ومن خلال معرفة تلك الخصائص يمكن اعداد بطارية من الاختبارات النفسية تفيد عند استخدامها فى اختبار السائقين المناسبين.

وينطلق هذا الهدف من المشاكل التى تترتب على عدم وجود نظام علمى خاص باختيار السائقين بناء على مالىهم من قدرات واستعدادات ذهنية وانفعالية ويقف على رأس هذه المشاكل الحوادث التى زادت فى الونة الاخيرة بشكل يتطلب علاجاً سريعاً.

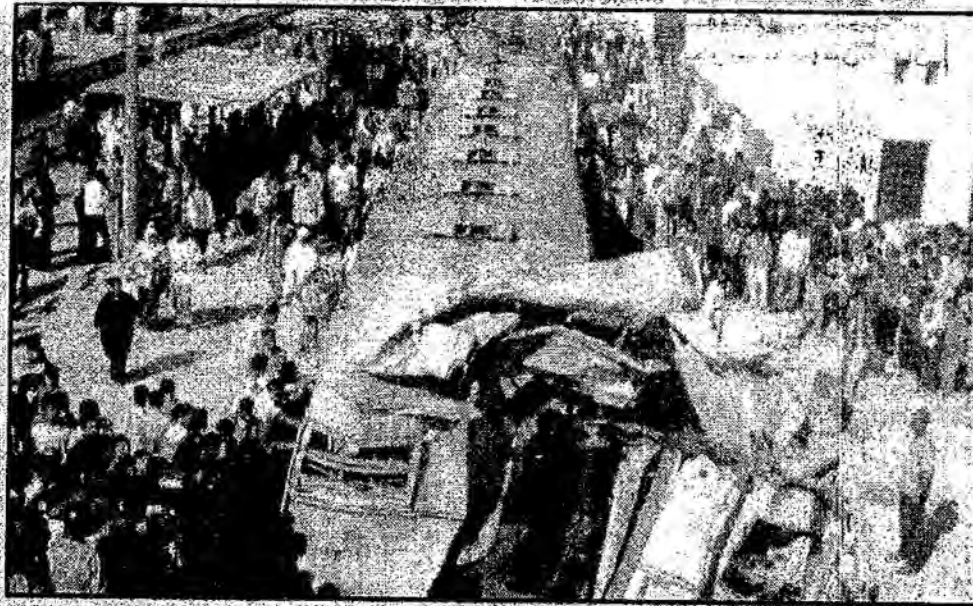
ولا تقتصر نتائج الحوادث على الخسائر البشرية فقط بل هناك الخسائر المادية المباشرة وغير المباشرة.

وتشير التقارير الرسمية الى ان الاقتصاد القومى المصرى يخسر ٢٠ مليوناً من الجنيهات شهرياً نتيجة نوع واحد من الاصابات هو اصابات العمل وتلك الخسائر البشرية والمادية من العوامل التى تدفع الباحث للقيام بهذه الدراسة والدعوة للتصدي لها بقوة وحزم من خلال وضع قواعد مرورية صارمة واليات مادية وبشرية تمول من جهات عدة.. ودعت الدراسة الى تبني منهج تحليلي بالاستناد الى علم النفس الصناعى للتوصل من خلاله للقدرات العقلية والعوامل الشخصية المطلوبة للعمل فى مهنة القيادة تلك النواحي والتى تعتبر فى هذه المرحلة بمثابة فروض مطلوب التحقق منها.

المصدر: الأهرام
التاريخ: ٦ أغسطس ١٩٩٩

.. وفاتورة التمويضات مخجلة ..

المواطن بـ ٥٠٠ جنيه



كوارث القطارات... عرض مستمر

الدكتور محمد عصفور:

حقوق المصري مهددة
فلماذا نتباكى على حال
التمويضات فقط؟



د. محمد عصفور

القس إبراهيم عبد السيد:

أطالب بزيادة قيمة التمويضات
ووضع نظام تأميني
لتمويض أهالي القس



(القس إبراهيم عبد السيد)

وأشار د. النجار إلى أن المبالغ التي تدفع من قبل الحكومة لتعويض على أوضاع الموازنة العامة من ناحية وعلى نظرة الحكومة للجسم الضرب الواقع على الضحايا ومما يحدث أن بعض الطرق تفقد إلى وسائل الأمان، وتفقد إلى اللوحات الإرشادية بما يؤدي إلى وقوع حوادث خطيرة تضيق بسببها الأرواح البريئة، ومن الغريب والمثير أن يتدخل نواب البرلمان للحصول على امتيازات رصف الطرق في دوائرهم ويطالبون بتوفير الخدمات على الطرق التي تهمهم. والمطلوب أن يكون هناك إطار عام لحقوق المواطن والتزاماته وأن يتحول هذا الإطار إلى بيان تفصيلي يتعامل مع كافة المواطنين على حد سواء حتى لا تخضع مسألة التعويضات للحالة المزاجية للمسؤولين أو تتوقف

على رؤية الحكومة في موقف معين وفي ظروف معينة أو في ظل ضغوط تمارسها بعض الجهات. وكل هذه الإجراءات يمكن أن تتم في إطار من الشفافية العام بين المواطنين والحكومة عن طريق إطار ديمقراطية تبدأ من قمة السلطة وتنتهي بمؤسسة الأسرة.

تعويضات هزلية

ويرى القس إبراهيم عبد السيد راعي كنيسة ماري جرجس أن التعويضات التي تقدمها الأجهزة التنفيذية للضحايا أو عائلاتهم هي تعويضات هزلية جدا لا تكاد تفي بأي شيء مما يدل على أنه ليس هناك ثمن للإنسان وهذا يحتاج إلى أكثر من وقفة. مطالبا بوضع نظام للتعويضات الإنسانية يتسق مع ظروف العصر فالأستان في الدول الأجنبية له ثمن كبير ومن غير المقبول أن تحدث كل هذه الحوادث للسيارات والقطارات بدون أن تتحرك ضمائر المسؤولين لعلاج أوجه الخلل التي تتدخل في تكرار مثل هذه الحوادث.

فلماذا لا تنشئ الدولة جهازا إرشاديا يتصل بشبكة كبيرة لمنع حوادث الطرق؟ فمعظم الدول المتقدمة تتبع نظاما وقائيا لمنع الحوادث، وكثير من الدول النامية المتقدمة تتبع نظاما صارما وتوجه حركة المرور على جميع الطرق مركزيا ويتم الإبلاغ عن الحوادث فور وقوعها وذلك لسرعة انقاذ المصابين.

ويطالب القس إبراهيم عبد السيد برفع قيمة التعويضات لأن التعويضات الحالية ضعيفة جدا. مع وضع نظام تاميني يحفظ للضحية حقوقها ورفع قيمة بوليصة التأمين على كل من يستخدم وسيلة مواصلات.

لذا يجب فرض نظام تاميني يحقق تعويضا عادلا باعتبار أن المواطن الذي يستقل أي وسيلة مواصلات يقوم ببناء وبين مالك الوسيلة عقد مفروض بمجرد دفع ثمن تذكرة السفر دون توقيع أي أن يكون هناك علاقة تعاقدية مفترضة.

بعد مأساة حادث الصعيد والتي راح ضحيتها ٣٢ شابا أمر محافظ بني سويف م. سعيد النجار بصرف ٥٠٠ جنيه لكل أسرة من الضحايا ففقدت أبناها وصرفت ماثلتي عليه لكل من أصيب في الحادث. هذه المبالغ الزهيدة تعد أهانة للأسر المتكوبة. فمن يقلل أن تصبح ثمن الروح ٥٠٠ جنيه أنها تسعيرة الحكومة للمواطن المصري. وتسعيرة المواطن المصري ٥٠٠ جنيه وهو مبلغ يكفي لمبيت ليلة في فندق كبير أو نفوط يدفعه أحد السكارى لراقصة.

ونج عن هذه التسعيرة الظالمة إهمال المستشفيات في علاج المواطنين وعدم مبالاة مرافق الخدمات الأخرى بتوفير الخدمة المحترمة اللائقة للمواطن المصري أسوة بما يحدث في المجتمعات المتقدمة التي تحترم مواطنيها.

التعويض

بداية يقول الشيخ محمد محمود ندا مدير عام بحوث الدعوة بوزارة الأوقاف أن الإنسان الذي يقتل خطأ له دية شرعية. هذه الدية تتحملها عائلة الإنسان الذي تسبب في القتل الخطأ إذ لا بد أن تقدر دية هؤلاء أن وجدت عائلة للقاتل.

فإن لم توجد يتحملها بيت مال المسلمين حتى ولو كان المقتول غير مسلم وبذلك لا يضع دم إنسان في دولة الإسلام هدرا.

وهناك أشكال مختلفة للقتل الخطأ يتحمل فيها بيت مال المسلمين تعويض أسرة القتيل مثل حوادث الطرق التي نراها ونسمع عنها بكثرة هذه الأيام. ويؤكد الشيخ ندا ضرورة توفير موارد مالية للتعويضات التي تدفعها الدولة لأسر الضحايا.

ونطالب بإنشاء بيت للزكاة تجمع فيه أموال المزكين وصنف من أصناف الزكاة الثمانية في سبيل الله بخصيص لأصناف الطرق وإزالة العقبات منها.

التدخل الحكومي

ويقول د. محمد النجار استاذ الاقتصاد بجامعة الزقازيق بينها في مثل هذه الحالات إذا ما تدخلت الحكومة فإن تدخلها يجعل أكثر من معنى أما أن تتدخل باعتبارها المخطئة ومن ثم فإن عليها أن تدفع تعويضا للمصابين بسبب أخطاء حكومة وفي هذا فإن ما ينطبق على الأفراد ينطبق على الحكومة.

والشئ الآخر الذي يمثل التزاما أدبيا لدى الحكومة تجاه مواطنيها فهو نوع من الدعم والتكافل مع أصحاب الظروف الصعبة ويكون الدعم ماديا أو معنويا أو الأمرين معا.

القتل

ويقول د. محمود محمد عبده استاذ بكلية الدعوة جامعة الأزهر: القتل ورد في القرآن والنسب النبوية وينقسم الى عمد وخطأ..

العمد فيه القصاص لقوله تعالى «كتبنا عليهم فيها ان النفس بالنفس»، وقوله تعالى «ولكم في القصاص حياة» وتعتبر حوادث الطرق من الوان القتل الخطا الذي تدفع فيه الدية وتعتبر اجزا لاولياء المقتول خطأ كما بينه الفقهاء، وتعرف كتب الفقه ما سمي ذية الاعتداء او جزاء الاعتداء على عضو من الاعضاء كالاصابات واحداث العاهات حسب نسبها المختلفة.

والمفروض ان هذه الدية في حالة القتل الخطا يجب على المتسبب فيه ان كان قادرا وفلزم لثبوته معه ان كان عاجزا. وهو ما يعرف في الفقه بقولهم «الدية على العاملة» والمراد قبيلته واهله ومن يقدر على مساعدته وان كان المتسبب في القتل هو شخص تسال عنه الدولة فان الدولة ملزمة في هذه الحالة بان تدفع الدية المناسبة، وما تدفعه الدولة من تعويضات لا يدخل في اطار الديات لان الدية مقدرة في الشرع ومقدرة الآن في حكم القضاء.

وبالتالى يلتزم صاحب وسيلة المواصلات والجهة المسؤولة بالتعويض الكامل عن وقوع الحوادث التي تقع خلال الرحلة اذا ثبت تقصير السائق او ثبت وجود خلل في وسيلة المواصلات.

التفرقة

ويعلق د. محمد عصفور استاذ القانون العام بجامعة القاهرة على قضية التعويضات بانها محكومة بالنظام الاجتماعى من خلال النظرة الاقتصادية لمهمة الدولة وهى توزيع الدخل القومى حيث ان هناك اكثر من نصف الشعب المصرى يعيش تحت خط الفقر فضلا عن ان النظام الاجتماعى الحالى يعتمد على اساس تفرقة صارخة بين من يملكون ومن لا يملكون.. ومن هنا يشعر الفقراء بان حياتهم لا تساوى الكثير، وتؤكد ظنون الناس عندما تصرف الدولة تعويضات زهيدة للضحايا في حوادث الطرق مثلا، فهل يعقل ان تدفع الدولة ٥٠٠ جنيه تعويضا لاسرة المنكوبة..

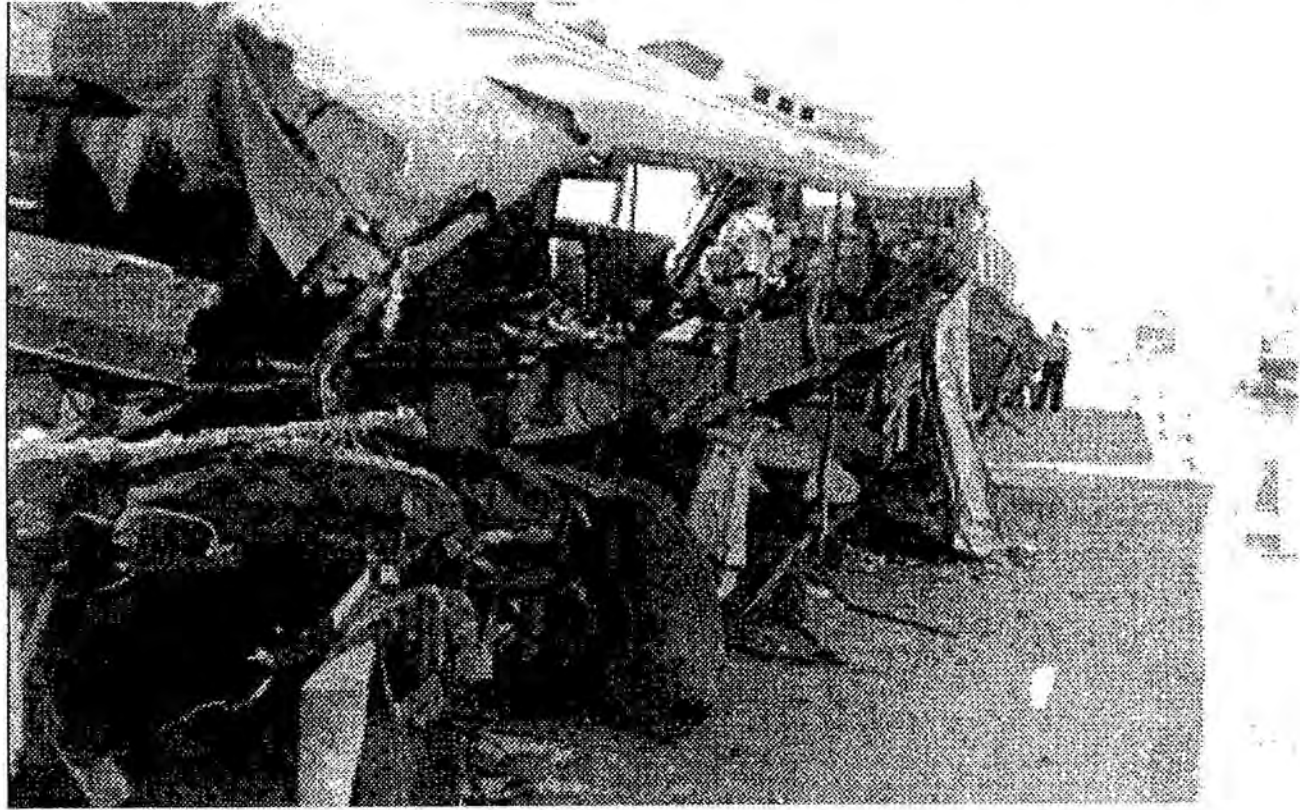
ويؤكد الدكتور عصفور ان التعويضات لا يمكن ان تخضع للحالة المزاجية او مدى اهتمام المسؤولين بالحوادث او اهتمام الراى العام بل ان التعويضات تتعلق بالارادة الشعبية بالنسبة لاجلبية الجماهير ويعبر عن ذلك الفقه الدستورى «بالسيادة الشعبية» واقرنت بذلك فكرة الديمقراطية «حكم الشعب بنفسه» ولمصلحته، وهى ليست مصلحة طبقة او شريحة اجتماعية كل سلطاتها مستمدة من المال والثروة، والحقيقة ان المشكلة هى قيام «ديمقراطية سياسية واجتماعية حقيقية وهى غائبة فى بلادنا بسبب التفاوت الشديد فى التعامل مع الانسان المصرى فكلما يملكه من مال حتى ان حق التقاضى لا يمارسه ويستمر فيه غير القادرين مع الاعتراف بانه مكفول للجميع.

كما ان ممارسة الحق السياسى مرتبطة بقدرة اقتصادية مالية وهى غير موجودة فى مجتمعاتنا، وهكذا فان الذين لا يستطيعون ممارسة حقهم السياسى او الاستمرار فى ممارسة حق التقاضى لا يحق لهم بطبيعة الحال المطالبة بتعويضات.

المصدر: الوفد

التاريخ: ٢٥ يوليو ١٩٩٩

كارثة أتوبيس بنى سويف تكشف الإهمال الخطير بطريق الصعيد ارتفاع عدد ضحايا الحادث إلى ٢٧ قتيلا و١٢ مصابا



الاتوبيس تحطم تماما ولقى معظم الركاب مصرعهم

السيارات، كان الحادث قد وقع على بعد ١٢ كيلو مترا من مدينة بنى سويف على الطريق الصحراوي الشرقى المتجه الى القاهرة امام قرية سنور، انفصلت مقطورة سيارة نقل عن الجرار واندفعت نحو اتوبيس يحمل ٤٠ راكبا واصطدمت المقطورة بالاتوبيس وحطمتها تماما، اسفر الحادث عن مصرع ٢٧ راكبا واصابة ١١ بإصابات بالغة، وتم نقل المصابين الى مستشفى المنيل الجامعى بالقاهرة.

كما انقذت العناية الالهية ٤٠ راكبا باتوبيس آخر كان يرافق الاتوبيس المنكوب، كشفت التحقيقات ان الاتوبيسين كانا فى طريقهما الى القاهرة، قادمين من رحلة دينية نظمتها كنيسة مارى جرجس بمصر الجديدة الى دير العذراء بقرية جبل الطير فى سمالوط، شاركت ١٥ سيارة اسعاف فى نقل الجثث والمصابين، وتولت النيابة التحقيق.

التفاصيل ص ١٤

كتب - مجدى عاصى:

ارتفع عدد ضحايا حادث التصادم المروع الذى شهدته طريق بنى سويف امس الاول، الى ٢٧ قتيلا و١١ مصابا معظمهم من الطلاب.

كشف الحادث، عن الإهمال الخطير لطريق الصعيد الذى تستخدمه آلاف السيارات يوميا بدون رقابة، أكد المهندس سعيد النجار محافظ بنى سويف، أن الحادث المروع أثبت ضرورة ازدواج طريق الصعيد لتفادى وقوع مثل هذه الحوادث، كما كشف الحادث ضعف الإمكانيات الطبية والإسعافية على الطريق وأعلن محافظ بنى سويف أنه قرر التقدم بطلب رسمى الى وزارة الصحة لإنشاء مستشفيات اليوم الواحد على الطريقين السريعين الشرقى والغربى لمواجهة الكوارث المتكررة على الطريق.

كما طالب المحافظ، بضرورة الاهتمام بالفحص الفنى للسيارات، خاصة النقل وتعزيز كمائن المرور بفنيين لفحص

مع اصدقائي واقاربى بالقاهرة الا اننى فوجئت اثناء رحلة العودة باصطدام شديد بالاتوبيس الذى كنا نستقله ولم اتذكر شيئا الا وانا فى المستشفى.

الاهمال وراء كارثة طريق الصعيد

كشفت الكارثة عن مدى الاهمال والتسبب فى طريق الصعيد، وعدم اهتمام الحكومة بهذا الطريق والذي تسير عليه آلاف السيارات يوميا، مما يتسبب فى وقوع حوادث مستمرة ووفاة المئات على هذا الطريق. خصوصا وانه لا يوجد عليه رادار لمراقبة السرعة مما يجعل السائقين يتسابقون مع الريح دون رقابة.. كما كشف الحادث عن ضرورة العمل على سرعة ازدواج طريق الصعيد.

المحافظ قطع رحلته..

ويطالب بازدواج الطريق

أكد المهندس سعيد النجار محافظ بنى سويف فى تصريحات خاصة للوفد انه علم بالحادث فى القاهرة وعلى الفور توجه الى بنى سويف لمتابعة الاجراءات على الطبيعة. وقال المحافظ ان هذه الكارثة المروعة اثبتت ما اندى به من ضرورة ازدواج طريق الصعيد تفاديا لوقوع مثل هذه الكوارث. كما اننى اطالب بضرورة الاهتمام بالفحص الفنى للسيارات خاصة النقل والكشف الدورى على السائقين وتعزيز كمائن المرور وضرورة وجود فنيين فى هذه الكمائن لفحص السيارات على الطريق وأشار المحافظ الى ان المحافظة سوف تطلب رسميا من وزارة الصحة انشاء مستشفى اليوم الواحد بالطريق السريع الشرقى والغربى لمواجهة مثل هذه الكوارث

متابع وتصوير:

مجدى عاصى

القاهرة وتمت الصلاة على ارواح الموتى بكنيسة مارى جرجس بمصر الجديدة. انتقل فريق من رجال النيابة العامة برئاسة محمد صبحى مدير نيابة المركز ووليد عثمان ومحمد فكرى وكيل النيابة الى موقع الحادث تمت المعاينة تحت اشراف المستشار هانى عبد الجابر المحامى العام لنيابات بنى سويف. وقررت النيابة تشكيل لجنة فنية من مهندسى المرور للوقوف على اسباب الحادث، وتقدير السرعة التى تسير بها السيارة النقل واسباب انفصال المقطورة، كما قررت حبس سائق السيارة النقل ٤ ايام على ذمة التحقيق. وصرحت بدفن الجثث.

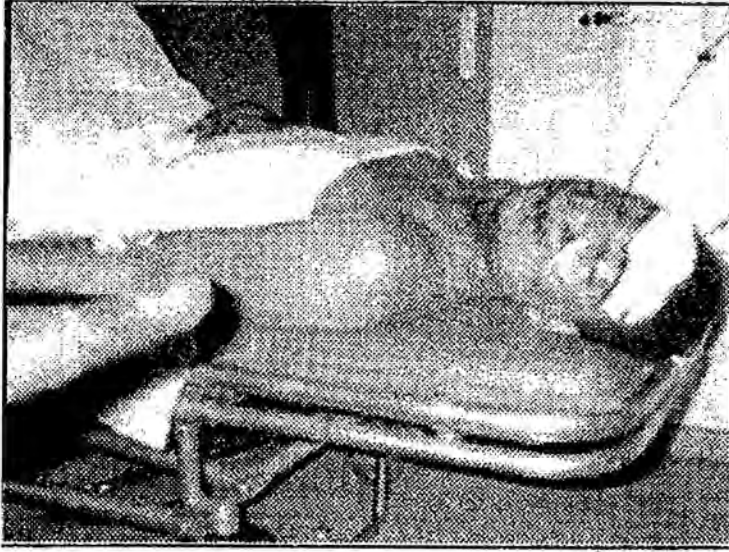
انتقلت الوفدة الى موقع الحادث والتقت بالمصابين قال ماجد مجدى عياد: كنا فى رحلة الى الكنيسة واثناء الرحلة علمت بنجاحى فى الثانوية العامة وحصولى على مجموع ٩٣٪ وكنا فى طريق عودتنا للاحتفال بالنجاح مع الاهل والاصدقاء بالقاهرة، ويضيف اننى كنت اجلس فى المقاعد الخلفية وعند موقع الحادث سمعنا ارتطاما شديدا بالاتوبيس ولم ادر بنفسى الا وانا فى المستشفى ولا اعرف ماذا حدث بالضبط للاتوبيس. ويقول نادى عازر طالب بمدرسة الطبرى الحجاز.. علمت اثناء الرحلة بنجاحى فى الثانوية العامة بمجموع ٨٤٪ وكنا فى انتظار رحلة العودة للاحتفال بنجاحى

شهد طريق الصعيد الصحراوى كارثة مروعة مساء اول امس انفصلت مقطورة نقل واصطدمت بالاتوبيس للطلاب مما ادى لانقلابهما. اسفر الحادث عن مصرع ٢٧ شخصا، واصابة ١١ اخرين باصابات خطيرة وتم نقلهم الى مستشفى المنيل الجامعى.. وقع الحادث على بعد ١٢ كيلو مترا من مدينة بنى سويف جنوبا بطريق القاهرة - اسيوط الصحراوى الشرقى امام قرية سنور بمركز بنى سويف.. تلقت أجهزة الامن بلاغا من اسعاف الطريق السريع بوقوع تصادم بين سيارة نقل واتوبيس رحلات.. تبين ان الاتوبيس رقم ١٢٢ سياحة القاهرة قيادة عادل رزق الله لبيب ٢٩ سنة كان قادم من كنيسة دير العذراء بقرية جبل الطير بسمالوط بعد رحلة دينية الى الدير وافدة من كنيسة مارى جرجس بمصر الجديدة وعلى متنه ٤٠ راكبا، وفى طريق عودته الى القاهرة وعند موقع الحادث تصادف مرور سيارة نقل رقم ٢٨١ نقل الفيوم بمقطورة رقم ٢٥١٣ فيوم قيادة وائل عبد الستار الصوفى ٢٤ سنة وانفصلت المقطورة فجأة عن السيارة النقل وسارت فى اتجاه الاتوبيس واصطدمت به وحطمت تماما.. اسفر الحادث عن مصرع ٢٧ من ركاب الاتوبيس معظمهم من الطلبة بينهم سائق الاتوبيس واصابة ١١ اخرين باصابات بالغة وتم نقلهم الى مستشفى المنيل الجامعى.. وانقذ القدر ٤٠ راكبا اخرين كانوا يستقلون الاتوبيس رقم ٤١١ سياحة جيزة ومرافق للاتوبيس الاول.. انتقل الى موقع الحادث اللواء عبد الوهاب ابا زيد مساعد وزير الداخلية لمنطقة شمال الصعيد واللواء ممدوح كنوانى مدير امن بنى سويف وحسين عبد القوى السكرتير العام للمحافظة تم اخطار المهندس سعيد النجار محافظ بنى سويف والذي قطع زيارته الى القاهرة وحضر الى موقع الحادث. شاركت ١٥ سيارة اسعاف فى نقل الجثث والمصابين الى المستشفى العام ببنى سويف واعلن المستشفى حالة الطوارئ وقام الدكتور محمد زهير مدير عام المستشفى باخطار جميع الاطباء وتجهيز غرف العمليات وفتح المشرحة لاستقبال الجثث والمصابين واشرف على عمليات الاسعافات الاولى الدكتور ايهاب الملط نائب مدير المستشفى كما شاركت ٦ سيارات اسعاف فى نقل المصابين الى القاهرة عرضت القوات المسلحة ارسال طائرتين لنقل الجثث والمصابين الى

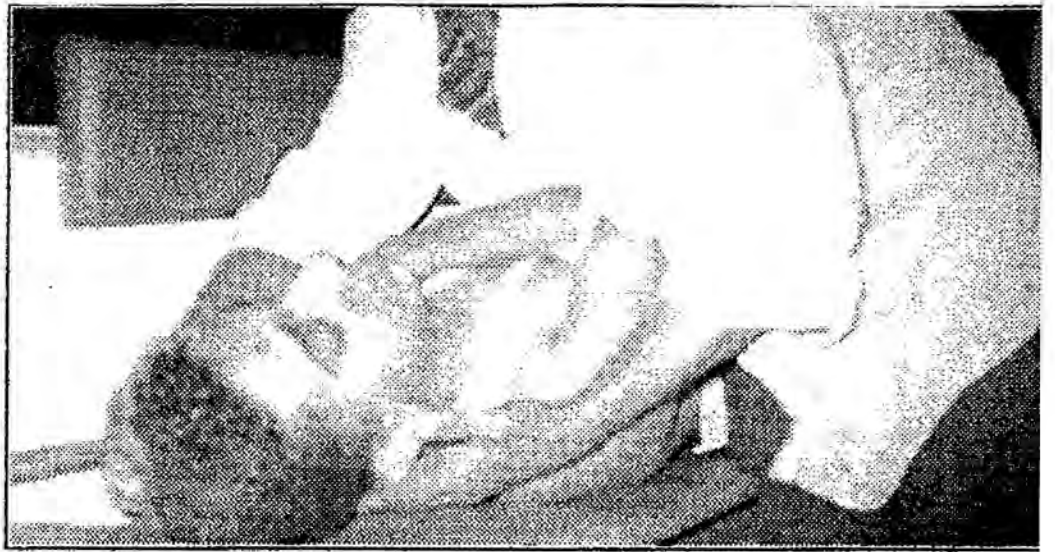
المصدر: الوفد

التاريخ: ٢٥ يوليو ١٩٩٩

ارتفاع عدد ضحايا حادث بنى سويف إلى ٢٧ قتيلا و١١ مصابا
مقطورة سيارة نقل اصطدمت بأتوبيس رحلات بداخله ٤٠ طالبا
الحادث اغتال فرحة الطلاب بنجاحهم فى الثانوية العامة



احد المصابين داخل سيارة الإسعاف أثناء نقله الى قصر العيني



ماجد مجدى احد المصابين فى الحادث والحاصل على ٩٣٪ فى الثانوية العامة



أتوبيس الرحلات بعد ان شطرت المقطورة الطائشة

اسماء المتوفين

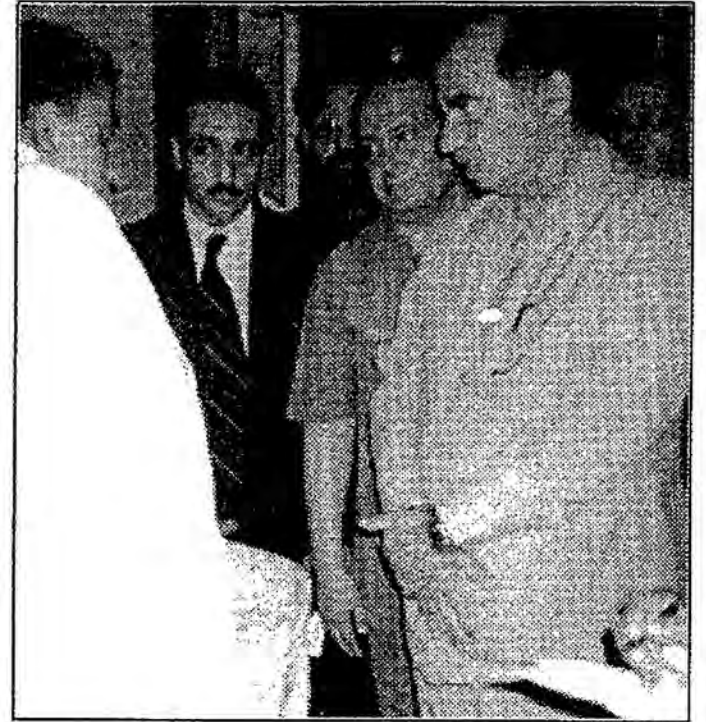
- ١- مارك البيروليم ٢٦ سنة طالب بجامعة عين شمس
- ٢- امجد طلعت زخارى ٢٨ سنة محاسب
- ٣- ريمون ميلاد ٣٠ سنة محاسب
- ٤- ماريان عيد السيد ١٥ سنة طالبة
- ٥- فادى ابراهيم جرجس ٢١ سنة طالب بجامعة عين شمس
- ٦- ميرى جلال ٢١ سنة طالبة بجامعة عين شمس
- ٧- مينا عادل ١٦ سنة طالب
- ٨- وليد ممدوح سامى ٢٣ سنة طالب
- ٩- يوسف حنا بشاى ٤٠ سنة موظف
- ١٠- امير سعد صليب ١٩ سنة طالب
- ١١- عاطف سامى موسى ٣١ سنة موظف
- ١٢- عادل رزق الله لبيب ٣٩ سنة سائق الاتوبيس
- ١٣- يوسف حليم جندى ٣٩ سنة موظف
- ١٤- وزوجته ٣٠ سنة
- ١٥- جوزيف نشأت خليل ٢٦ سنة مهندس ديكور
- ١٦- مرقص عادل زكريا ٢٦ سنة محاسب
- ١٧- شيرين سعد ١٧ سنة طالبة
- ١٨- بيشوى ١٦ سنة طالب
- ١٩- جنث مجهولة ومشوهة تماما ولم يتم التعرف على اصحابها

محافظ بنى سويف يطالب بسرعة ازدواج الطريق

اسماء المصابين

- ١- ماجد مجدى عياد ١٧ سنة طالب
- ٢- مريم سلامة الحكيم ١٧ سنة طالبة
- ٣- رامى ايوب نجيب ١٥ سنة طالب
- ٤- ماجد يحيى اسحاق ١٧ سنة طالب
- ٥- فادى عازر زكى ١٧ سنة طالب
- ٦- سالى سليمان ابراهيم ١٧ سنة طالبة
- ٧- مجدى موريس زكى ٢٦ سنة مهندس
- ٨- مجدى سمير جرجس ١٨ سنة طالب
- ٩- مودى منير فخرى ١٩ سنة طالب
- ١٠- مارسيل عياد امين ٢٣ سنة طالبة بتجارة عين شمس
- ١١- منير جورج غطاس ١٨ سنة طالب

المهندس
سعيد
النجار
محافظ بنى
سويف
يطمئن على
المصابين
فى الحادث
وبجواره
مدير
المستشفى
العام
ونائبه



عاد المرور الى حالته الطبيعية.
من ناحية اخرى اتصل الدكتور اسماعيل
سلام وزير الصحة بمدير المستشفى العام
فور وقوع الحادث واطمأن على حالات
المصابين وامر بنقل بعض الحالات الى
مستشفى قصر العينى.

فى الاونة الاخيرة على الرغم من انارة الطريق
الزراعى من الوسطى الى الفشن وشار
المحافظ الى انه اعد تقريراً مفصلاً حول
الحادث وارسله الى الامانة العامة للادارة
المحلية، واجرى عدة اتصالات برئيس الوزراء
ووزيرى الصحة والشئون الاجتماعية واشرف
بنفسه على رفع اثار الحادث من على الطريق.



المصدر: الاهالى

التاريخ: ٨ سبتمبر ١٩٩٩

الأسباب الحقيقية لحوادث النقل العام

الأتوبيسات الطائشة: هرباً من الزحام.. وبحثاً عن «الحوافز»!

الركاب:

السائقون:

نحن نعانى من الزحام و«بلطجة» الركاب إنهم يغيرون خط السير ويسبون الجميع

لا تقع حوادث أتوبيسات النقل العام على الطرق فقط؛ بل إنها انتقلت إلى داخل المركبات ذاتها.. سائق أتوبيس اعتدى على طالبة فى السيدة زينب وسرق مصوغاتها، آخر اشتبك مع المحصل للفوز بفتاة بعد اختطافها!

فى موقف رمسيس، وصف عدد من الركاب، البعض من سائقي هيئة النقل العام بـ«البلطجية» ورئيس نقابة النقل يلتمس العذر للسائقين. أما رئيس هيئة النقل فيؤكد أنه «لاتهاون مع المخالفين». ويتساءل مواطن بموقف عبدالمنعم رياض بالتحديد: كيف يغير السائق خط سيره، بحجة الهروب من زحام المرور، ولا نجد عليه أى رقيب لردعه. ويضيف سعد الله عبد البديع، أن هؤلاء السائقين لا يقفون فى المحطات المحددة ويسبون من يعترض من الركاب.. ويسببون فى الليل، بسرعة جنونية مما يعرض حياتنا للخطر.. كما يؤكد «مبيض الحارة» محمود عبدالسميع ومن الحوادث التى تقع داخل أتوبيسات هيئة النقل العام، تلك «المصادمات» التى تحدث بين السائق والمحصل، بسبب التفرقة بينهما فى الحوافز.. وأخرها قيام الهيئة بزيادة حوافز ٨ آلاف سائق إلى ١٥٠ جنيه شهرياً. بينما لم يحصل «الكمسارى» على أى نصيب فى هذه الزيادة.

بين النشاليين والبلطجية
يشير أحمد عبدالسميع (كمسارى) إلى

ساعة والنتيجة هي «العقاب» على التأخير بالخصم، رغم أنه لا نذب في ازحام الشوارع.

ويضيف أبو بكر فوزي، السائق على خط (٥٠٣)، أن أخطاء الركاب مصدر أساسي للحوادث.

ولذلك يقوم السائق بإرشادهم، فيتشاجرون معه. من هذه الأخطاء النزول من الباب الخلفي للاتوبيس، وتهرب بعض الركاب من دفع قيمة تذكرة الركوب... ويتفق معه زهران عبدالغفار السائق على خط (٤٠٤).

أعذار..

ومن جانبه يلتزم منير شتا، رئيس النقابة العامة للعاملين بالنقل البري، بعض العذر لسائقي هيئة النقل العام: لأن عدداً منهم يضطر للعمل على سيارات غير مهيئة للسير مسافات طويلة. ولذلك تقع بعض حوادث الطرق. ولكن السائق - رغم ذلك - إذا ارتكب مخالفة، تسحب منه رخصته لمدة شهر، ويحرم من الحوافز طوال العام.

٥رء مليون راكب

أما رئيس هيئة النقل العام، نبيل المازني، فيشير إلى أن: السائقين.. والكمسارية يعملون في ظروف قاسية. ويتعاملون يومياً مع ٥رء مليون راكب. ولذلك تقوم بتدريبهم على التعامل مع الركاب. ونجرب للسائقين والكمسارية اختبارات نفسية دقيقة، بالإضافة إلى الكشف الدوري عليهم للتأكد من عدم تعاطيهم للمخدرات، حفاظاً على أرواح الجميع.



اختناق القاهرة وزحامها هو الأصل .. وتبادل الاتهامات لن يحل المشكلة

المسؤول!

.. وللركاب أخطاء

ويوضح السائق عبدالرحمن أحمد على (خط ٩٨٧) أن هيئة النقل العام لا تراعي الظروف الحقيقية التي يعمل فيها السائقون.. ويتساءل: هل جرب أحدكم قيادة سيارة لمدة ٨ ساعات كاملة في شوارع القاهرة المزدحمة الضيقة (!؟) إن السرعة المحددة لنا هي ٣٠ كم / ساعة، بينما السرعة الحقيقية لا تزيد على ١٣ كم /

على ٤٪ من قيمة التذكرة فئة ٢٥ قرشاً، وعلى ٣٪ من فئة ٥٠ قرشاً.

ويدافع السائقون عن أنفسهم يقول محمود خميس (٤٥ سنة) إنه يجد صعوبات بالغة في التعامل مع المواطنين، خاصة في مناطق المينج ويلاقى ١٠٠ كرور وشبرا الخيمة.. وأنه يجد بين المواطنين، بلطجية ونشالين مسلحين بالمطاول والأسلحة، يحيلون الاتوبيس إلى قوضى ويصاب الركاب بالذعر، ويصبح السائق هو

إعداد :

قسم التحقيقات

أن متوسط حصيلة الاتوبيس في اليوم الواحد تتراوح بين ٢٥٠ و ٣٠٠ جنيه، ويحصل السائق فوق الحوافز على نسبة من هذه الحصيلة، ويضيف سيد عبدالرحمن «كمساري» أن السائق يحصل

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٩ أغسطس ١٩٩٩

ضبط مصنع بالمطرية وشركة كبرى بالدقى يقومان بتجميع بسكويت الأطفال المنتهى الصلاحية وإعادة طرحه بالأسواق

كتبت - سهام عبدالعال:

تمكنت الإدارة العامة لمباحث التموين من ضبط مصنع لإنتاج البسكويت بالمطرية وشركة كبرى بالدقى يقومان بالتعامل مع بعض المصانع سيئة السمعة لشراء منتجاتها من البسكويت المنتهى الصلاحية وإعادة تعبئته مرة ثانية وطرحه بالأسواق بتواريخ صلاحية جديدة.

وكان اللواء محمد الشامى مساعد وزير الداخلية لمباحث التموين قد أعد خطة لمتابعة تصنيع وتداول بسكويت الأطفال لما يسببه من أهمية خاصة مع بداية تقديم مصانع البسكويت ل مناقصات توريد الأغذية المدرسية والتأكد من إمكانيات التصنيع طبقا للمواصفات المقررة.

وأكدت تحريات ضباط الإدارة قيام صاحب مصنع بسكويت بالمطرية بشراء منتجات بسكويت منتهى

الصلاحية لإعادة تعبئتها وأضاف التحريات قيام صاحب المصنع بالتعامل مع شركة كبرى بالدقى سبق رفضها من وزارة التربية والتعليم لتوريد بسكويت للمدارس بسبب سابقة ضبطها فى إحدى القضايا التموينية لقيام صاحب المصنع وكذلك المسئول عن الشركة بشراء البسكويت المخصص للتغذية المدرسية والمحظور عرضه وبيعه للجمهور والمنتهى الصلاحية بقصد إعادة تعبئته فى عبوات جديدة. تم تشكيل حملة من ضباط الإدارة لضبط مخالفات المصنع والشركة وتبين من قيام المصنع بتعبئة البسكويت مستخدما كميات من البسكويت المنتهى الصلاحية وتم ضبط كميات كبيرة من الاجولة بداخلها بسكويت مطحون ومعد لاعادة تصنيعه وكميات كبيرة من كراتين البسكويت المنتهى الصلاحية وكمية من الاغلفة السلوفان للبسكويت المنتهى الصلاحية وتم التحفظ على المضبوطات وتحرر محضر بالواقعة وتولت النيابة التحقيق.



المصدر: الأهرام
التاريخ: ٢٩ أغسطس ١٩٩٩

الأب يطالب بإخراج جثة ابنه من القبر وإعادة تشريحها

اغتيال طفل فى مستشفى قصر العينى

خمسة أطباء يشقون بطن الطفل
فى «طريقة» المستشفى بدون تخدير

والد رفض التسجيل مع محطات التلفزيون العالية حفاظاً على سمعة مصر
الطفل: ابنى مات وأمنيته الوحيدة أن يحاكم المقصرون

تحقيق: أحمد الدسوقي

ليس خطأ طبيب، وليست دموع أب، وليست حالة وفاة طفل.. إنها قصة المواطن المصري المطحون في بلده والذي يشعر بالغربة عندما يتعامل مع أي مصلحة حكومية.. الموظف ينظر إلى المواطن باحتقار بدون سبب مشروع أو مبرر مقبول، ولكن إذا تعلق الأمر بصحة وحياة طفل صغير عمره ثلاث سنوات يتم ذبحه أمام والده فإننا لا يمكن أن نكتفي بالدهشة أو نتجمل بالصمت الرهيب.

طفل يدخل مستشفى قصر العيني على قدميه فيخرج جثة هامدة بعد أربع ساعات من العذاب.. شقوا بطنه في طريقة المستشفى وتركوه ينزف ثم اكتشفوا أنه لابد أن يدخل غرفة العمليات وهناك تمت عملية الاغتيال الوحشية.

واقعة اغتيال محمود محمود ثلاث سنوات أثارت نواب الشعب فقرّر سامح عاشور وأحمد كاسر الحاميان رفع دعوى قضائية ضد مدير مستشفى قصر العيني التعليمي وضد خمسة أطباء بالمستشفى بالإضافة إلى الدكتور مفيد شهاب وزير التعليم العالي باعتباره المسئول الأول عن المستشفيات الجامعية، كما قرر النائب رجب هلال حميدة تقديم استجواب عاجل لمناقشة القضية تحت قبة مجلس الشعب.

والواقعة لا تتعلق بطفل صغير راح ضحية الإهمال والتقصير لكنها تؤكد غياب الجهات المسئولة وفقدان المستشفيات الحكومية الكبرى لأبسط الأجهزة والإمكانات التي يمكنها أن تسعف طفلاً صغيراً ذهب مع والده على قدميه يشكو من شيء ما في بطنه فيستقبله أطباء صغار لا حول لهم ولا قوة ويشقون جانبيه الأيمن والأيسر بدون مسكن وبعد أربع ساعات تصعد الروح الطاهرة البرينة إلى خالقها ويظن الفاعلون أنهم ناجون من عذاب الضمير.. تركوا دهس الأدب تحفر نهراً على خديه تركوا الأم المكلومة منهارة لا تعرف ماذا تفعل ولن تلجأ.

ولأننا لسنا جهة اتهام فإننا سنقدم الواقع والمشاهد المأسوية ليعرف الرأي العام ماذا حدث ونعترف مقدماً بأن مستشفى قصر العيني يعنى

الكثير لفقراء هذا الوطن فهو ملجأ الرحمة وقبلة المحتاجين لكننا نكتشف من واقع البلاغ المقدم للنائب العام أن المستشفى العريق افتقد الرحمة وضاعت أحلام الفقراء تحت عجالات البنزين والاستثمار فهذا المستشفى العملاق لا يوجد به جهاز تنفس صناعي للأطفال وإذا أراد الفقراء تلقى علاج صحيح فعليهم الذهاب إلى مستشفيات القطاع الخاص.. هذه هي الحقيقة المرة التي يعلمها كل من يتعامل مع المستشفيات الحكومية والتي تستنزف مليارات الجنيهات من موازنة الدولة كل عام.



يبكى المسكين وهو يردد.. كيف أخذ ابني بهذه الحالة وهو شبه مقطوع من مشارط الأطباء وأذهب به إلى الشارع والطفل يعاني من هبوط في الدورة الدموية بعد إجراء ثلاث عمليات بدون نقل دم إليه بالإضافة إلى النزيف الذي كان يعاني منه.

ترك الجميع الطفل يواجه مصيره وخرج الأب يبحث عن أقرب مستشفى به جهاز تنفس صناعي.. وبتك الآب يحكى التفاصيل: حدثت عن المستشفى الذي به هذا الجهاز فوجدته في قصر العينى الاستثمارى الجديد (الفرنساوى) فرجعت وأنا سعيد فقد وجدت الجهاز فى مكان قريب وسألت الطبيبة المسئولة فى قصر العينى القديم متى أستطيع أن أخذ ابني فقالت: الآن وفورا، وجاءت إحدى الممرضات ومعها إقرار جاهز يزعم بأننى أخذت ابني على مسئوليتى وبدون استكمال العلاج وسأومتنى إن لم أوقع على الإقرار فإنها لن تفرج عن الطفل وسيموت وأمام هذه الضغوط

وقعت على الإقرار وأردت أن أدون ملحوظة أننى أخذت الطفل لعدم وجود جهاز تنفس صناعي بالمستشفى لكن الممرضة خطفت الورقة وقالت يكفى التوقيع فقط. ثم انطلقت إلى مستشفى فرنساوى لإحضار الإسعاف ودفعت ٥٠٠ جنيه ثمن الإسعاف و٥٠٠ جنيهها للطبيب المرافق و٢٥٠ جنيهها أخرى و٢٥٠ جنيهها أخرى و١٠ جنيهات للسائق و١٠ جنيهات للممرضة وأعطيت كل من قابلنى حتى يساعدنى فى إنقاذ الطفل ومن الطريف أن الإسعاف خرجت بدون طبيب فقط تبين أنه غير موجود ولأننى أعلم أن الوقت يمر بسرعة وأن الحالة تستدعى السرعة فقط سارعت مع السائق إلى قصر العينى القديم وحملت أشلاء الطفل بين يدي لا أعرف هل كان ميتا أم مازال حيا يرزق.. وضعنا الطفل فى السيارة التى تسمى ظلما بالإسعاف فهي غير مزودة بأى أجهزة ودخل الطفل المستشفى فرنساوى.. وبقيت الأسرة الحزينة تنتظر أن يعطى عليها أى مسئول بكلمة حتى الرابعة والنصف فجرا.. لكن أحدا لم يستجب للدموع ولم يستمع لآهات المعذنين.. إلى أن تسلسل أحد الموظفين وأخبر الآب أن الطفل مات منذ فترة طويلة لكن إدارة المستشفى تكتمت على الخبر حتى لا يحدث قلق داخل مستشفى الخمسة نجوم وهنا أدرك الآب أن الابن ضاع إلى الأبد وصعدت روحه الطاهرة إلى خالقها وبقي عليه أن يمتص غضبه حرصا على باقى أفراد أسرته الذين ضاعت أمام أعينهم الأحلام الجميلة عن الرسالة الإنسانية للأطباء وعن رسالة الدولة المصرية فى إرساء دعائم العلاج المجانى لأبناء الشعب.

البداية

البداية كانت يوم الثلاثاء ١٠ أغسطس الحالى فى منطقة أرض اللواء بالجيزة.. خمسة أطفال يلعبون فى الشارع بينهم أربعة أشقاء يلعبون أمام منزلهم فإذا بسيارة نصف نقل تصدم الأطفال وتصيبهم بجروح طفيفة فيما عدا الطفل محمود محمد محمود الذى تألم من شئ ما فى معدته وأعلى صدره فحمله والده الذى يعمل مدير مكتب رئيس اللجنة

التشريعية بمجلس الشعب إلى أقرب مستشفى لكنه فوجيء بأن مستشفى الزهراء بشارع مساكن كفر طهرمس خاو ولا يوجد به غير عاملة نظافة فأخذ الطفل إلى مستشفى تبارك بشارع الملك فيصل وكانت مفاجأة أيضا أن المستشفى لا يوجد به قسم استقبال حوادث بالمخالفة لتصريحات الدكتور إسماعيل سلام الذى يؤكد فيها أن أى مستشفى ينبغي أن يستقبل الحوادث وكانت الساعة تقارب السادسة والنصف عصرا.

ومازال الطفل يشكو من الألم والآب المسكين يبحث عن مستشفى يستقبل هذه الحالة فذهب إلى مستشفى أبو الريش وهذه هى المفاجأة الثالثة فقد قامت الطبيبة المسئولة عن الاستقبال بالاعتذار عن عدم دخول المريض المستشفى واكتفت بكتابة ورقة سلمتها للآب كتبت فيها Dear Calleague carac- Thanks.. cudent.. بمعنى عزيزتى الكلية حادث سيارة وشكرا.. الطبيبة كانت تخاطب مستشفى قصر العينى الذى شهد الكارثة بكل تفاصيلها وشهد أعظم رواية مأساوية يشهدها الواقع الطبى المصرى ويروح ضحيتها طفل برىء استسلم لآيادى الرحمة لتريح بطنه وصدره من الألم فإذا بها تتخلص منه نهائيا.. وتغيب شمس يوم طويل ويدخل

الطفل عالما آخر لا يعرف الإهمال والتقصير.

عملية الاغتتيال

دخل الطفل مع والده إلى المستشفى العملاق المعروف بقصر العينى وفى طريقة الاستقبال أجري الأطباء فتحين للطفل فى جانبيه بدون مسكن لأنهم شكوا فى وجود نزيف داخلى.. كان الآب يشاهد المشهد وهو مذهول ولا يصدق مع يراه أمامه ثم أدخلوا أنابيب وخراطيم فى الجسد الصغير وبالمصادفة كان يمر أحد كبار الأطباء فإذا به يرى المشهد فيصرخ فى وجوه الأطباء الخمسة ويأمرهم بنقل المريض إلى غرفة العمليات.. وبعد نصف ساعة خرجت ممرضة من الغرفة تؤكد أن الطفل يحتاج إلى نقل دم وأن المستشفى فى حاجة إلى متبرعين وتجمع أهالى الطفل والجيران وأبدوا استعدادهم للتبرع لكن الأطباء أصدروا أمرا من داخل الغرفة يقضى بضرورة نقل المريض إلى أى مستشفى استثمارى تتوافر فيه الأجهزة والمعدات وكان طبيعيا أن يندهش ويسأل عن الجهاز المطلوب وأبدى استعدادهم لشراؤه فورا لكن الأطباء ضحكوا وقالوا له إن المطلوب جهاز تنفس صناعي للأطفال وهو غير متوافر فى قصر العينى (!!) ونصحوا الرجل بأن يسارع بحمل ابنه إلى أقرب مستشفى استثمارى قبل فوات الوقت وهنا

المشهد الأخير

والمشهد الأخير لم تكتمل تفاصيله لأن الاستجواب الذي سيقام فيه مجلس الشعب لم يقدم حتى الآن فضلا عن أن النيابة العامة لم تستدع المشكو في حقهم والذين سيدافعون عن أنفسهم وعن تصرفاتهم. وحتى لا نترك شيئا للصدفة فقد تحدثنا إلى مسئول كبير بقصر العيني طلب عدم ذكر اسمه نظرا لموقعه وموقفه فقال: إن المستشفى يعاني من قصور في الإمكانيات وبالفعل لا يوجد جهاز تنفس صناعي للأطفال بل إن الجهاز المخصص للكبار معطل منذ فترة.

قال لنا المصدر المسئول إنه على استعداد للشهادة في المحكمة إذا استدعى الأمر ذلك لأن ما حدث مع الطفل محمود محمد محمود يعنى وجود خلل غير محتمل فالمسألة تتعلق بأرواح الناس.

ويدخل في إطار المشهد الأخير أن والد الطفل رفض الحديث لمحطات التلفزيون العالمية التي أثارها أن تهدر الأرواح في مصر بهذا الشكل حاولوا أن يكشفوا الأوضاع السيئة للمستشفيات المصرية لكنه رفض وفضل الحديث للتلفزيون المصرى.. وكفانا فضائح.

المصدر : الجمهورية

التاريخ : ١٢ أغسطس ١٩٩٩

المريوطية ابتلعت عمال سقارة.. في السابعة صباحا



سيد ربيع



محمد سعد



ايمن حسنى



عبد الرحمن محمد



ماهر محمود



يحيى محمد

مصرع وإصابة ٣٩ ونجاة ٣٠.. سقط بهم الأتوبيس فى التربة
المصابون: الأتوبيس اصطدم بنقل.. قادمة فى الاتجاه المقابل.. وغرق فى ثوان



اتوبيس شركة البربري وقد تحول الى خردة بعد انقشاله من القرعة

تبين ان العمال من ابناء سقارة والمناطق المجاورة.. كانوا في طريقهم للعمل بمدينة الانتاج الاعلامي بمشروعات شركة المقاولون العرب.

الضحايا والمصابون

الضحايا.. هم: مجدى عاشور ابورواش وعمر ابو هاشم محمد وصلاح عبدالقادر مصطفى وجمال راشد حسنين وسيد محمد برعى ورجب هاشم.

المصابون هم: سعيد ربيع حمزاوى ويحيى محمد امام ومحمد سعيد عبدالرحمن وعمار احمد وفاروق عبدالرازق وخالد محمد سالم وسيد عاكف وسيد حسين محمود ويحيى محمد جاد مرسى وسعداوى شعبان خليل وعادل حسين وسيد محمد سرى وماهر محمود محمد ومحسن محمود عبدالعزيز ورمضان حلمى خضر وحجاج عبدالسلام خضر وجمدى سيد ابوالمعاطى وجاد عباس وماهر جودة محمد ومحمد حلمى فخرى وايمن حسين محمد وفاروق عبدالعزيز ورمضان مهدى شعبان وسوقى محمود ابراهيم وعبدالرحمن محمد محمود ومحمود عمر حسين ومحمود غريب ابو العينين وعبدالناصر على عبدالله وظاهر يسرى محمد.. بالاضافة الى 4 مصابين آخرين بمستشفى الحوامدية.

فريق طبي

فى مستشفى الهرم قال د. محمد على شريف مدير

شهد طريق سقارة/ الهرم صباح امس تصادما مروعا راح ضحيته 6 عمال واصيب 22 وتدخلت العناية الالهية فى انقاذ 20 من زملائهم.. سقط بهم اتوبيس خاص فى ترعة المربوطية بعد اصطدامه بسيارة نقل فى الاتجاه المقابل. نقل المصابون الى مستشفى الهرم والحوامدية اللذين اعلنا حالة الطوارئ باستدعاء اطباء الجراحة والتخدير والجثث لمشرححة النيابة وتوقفت السيارات على الجانبين وبادر ركبها بانتشال الضحايا من القرعة.

انتقلت لكان الحادث قيادات البحث الجنائي بالجيزة والمرور وتم استدعاء قوات الانقاذ لانتشال الاتوبيس.. وتولت نيابة مركز الجيزة التحقيق مع سائق النقل واستمعت لاقوال المصابين بالمستشفى.

اجراءات عاجلة

صرح د. هاشم علام مدير عام الادارة العاجلة والطوارئ بوزارة الصحة بان د. اسماعيل سلام وزير الصحة والسكان اصدر تعليماته فور علمه بالحادث باتخاذ كافة الاجراءات العاجلة.. حيث انتقلت 10 سيارات اسعاف



د. محمد على

مجهزة باحدث نظم العلاج منها ثلاث عناية مركزة.

وقع الحادث فى الساعة صباح امس عندما كان الاتوبيس رقم 64 رحلات القاهرة التابع لشركة البربري للنقل فى طريقه من سقارة الى مدينة الانتاج الاعلامي بمدينة 6 أكتوبر ويحمل 70 عاملا.. وفوجئ سائقه عبدالرحمن محمد محمود بالسيارة 21227 نقل جيزة قيادة حمادة محمد على قادمة فى الاتجاه المقابل فى طريقها الى سقارة فحاول سائق الاتوبيس تفاديها فاصطدم بجانبها واختلت عجلة القيادة فى يده وسقطت فى القرعة.

متابعه:

نسرين عزب
جمال عقل
فتحي الصراوى

المستشفى ان الحالات المصابة وصلت فى الثامنة صباحا وتم تشكيل فريق من الاطباء د. عادل بديع ود. رزق القوصى مديري الطوارئ بالمستشفى ود. نجيب الباشا استشارى العظام ود. عمر عيش استشارى الجراحة ود. اسامة محسن جراح الصدر لاسعاف المصابين.

استلم المستشفى ٦ جثث للمتوفين، وتم اسعاف بعض المصابين ومازال بعضهم محجوزا بأقسام العظام والرعاية المركزة.

الحكاية

روى سائق الاتوبيس عبدالرحمن محمد محمود (٣٨ سنة) تفاصيل الحادث لـ«الجمهورية».. قال انه كان فى طريقه من سقارة الى مدينة ٦ اكتوبر.. وعند الحرائية فوجى بسيارة البان تحاول تخطيه فاخذ

جانبا الا انه فوجى، باتوبيس امامه فى الجهة المقابلة حاول تفاديه فسقط بركابه فى التربة.. ولم يدر بشىء بعد ذلك حتى وصوله للمستشفى.

اجمع المصابون على انهم فوجئوا بالاتوبيس يغرق فى التربة وحاولوا الخروج منه.. ووصل رجال الانقاذ النهري لمكان الحادث فى الساعة صباحا وتم انتشال ٢٦ شخصا وعثر على ست جثث تم نقلهم للمستشفى ومازال البحث جاريا عن ضحايا جدد.

قال المصاب محمد سعد محمد عبدالنبي.. انه اصيب بكسور فى الصدر والانف.. وكان قادما من سقارة للعمل فى مشروع للبناء

بمدينة ٦ اكتوبر.

من سقارة

ماهر محمد عمر (٢٣ سنة) مصاب بكسر فى الرقبة انه فوجى بالاتوبيس يصطدم بأحد الاعمدة الكهربائية ثم يفوض فى التربة بركابه.. وانه كان قادما من سقارة للعمل فى ٦ اكتوبر.

ذكر المصابون سيد ربيع بيومى (٤٨ سنة) ويحيى امام (١٨ سنة) وسعودى شعبان خليل (٢٥ سنة) وفاروق عبدالرازق وايمان حسين ابوهاشم (٢١ سنة) والمصابون بكسور وكدمات باجزاء مختلفة انهم فوجئوا بسيارة البان المصريين تحاول تخطى الاتوبيس الذى كانوا يستقلونه للوصول الى عملهم بمدينة ٦ اكتوبر فاصطدم بأحد اعمدة الكهرباء وسقط فى التربة ولم يدروا بأنفسهم الا فى المستشفى.

المصدر: الاخبار

التاريخ: ١٠ ديسمبر ١٩٩٩

سقوط أتوبيس من فوق كوبرى الجيزة وإصابة ١٥ السائق: بقع الزيت والسولار المبللة بقطرات الندى وراء الحادث



الأتوبيس .. لحظة سقوطه أسفل كوبرى الجيزة

للمرة الثانية.. سقط أتوبيس نقل عام من أعلى كوبرى الجيزة فى الخامسة من صباح أمس بركابه وانقلب على جانبه الأيمن بميدان الجيزة.. أصيب سائق الأتوبيس والحاصل ١٣ راكبا كانوا بداخله عندما سقط. تبين أن الحادث وقع فى نفس المكان الذى سقط منه أتوبيس خط الصعيد فى العام الماضى، ولكن القدر تدخل هذه المرة فى تخفيف أثار كارثة سقوط الأتوبيس القادم من الوادى الجديد ليسقط بركابه بعد ١٢ ساعة سفر هى مدة الرحلة من الواحات إلى القاهرة.. حيث اضطرم الأتوبيس قبل سقوطه بالسور الحديدى للكوبرى، ثم سقط على جانبه واصطلمت عجلاته بالأرض ما خفف من أثار صدمة السقوط ولم تحدث أية وفيات وكانت

تابع الحادث
سهير مراد
محيى عبدالرحمن
محمد رضوان
تصوير: إيهاب عيد

إصابات ركاب الأتوبيس خفيفة باستثناء ثلاث حالات بينهم المحصل الذى أصيب بكسور واشتبه ما بعد الارتجاج وعامل آخر بحفر الأبار أصيب بكسور فى الساقين والذراعين. وقد تم إسعاف المصابين فور وصولهم لمستشفى أم المصريين كما زارهم الدكتور اسماعيل سلام وزير الصحة والمستشار محمود أبو الليل محافظ الجيزة.

وقد تولت النيابة التحقيق واستمع خالد الشناوى مدير نيابة حوادث جنوب الجيزة وطارق عبد الشكور وكيل النيابة لأقوال المصابين وأمرأ بندي المهندس الفنى للمرور لمعاينة جهاز القيادة والفرامل بالأتوبيس وتحديد سبب سقوطه.

كان الأتوبيس رقم ١٠٧ سياحة البحر الأحمر التابع لشركة أتوبيس الوجه القبلى قد تحرك من الوادى الجديد فى السادسة من مساء أول أمس فى طريقه لموقف الترجمان بالقاهرة وعدد ركابه يقارب الـ ٤ راكبا نزل معظمهم فى الطريق وتبقى فى الأتوبيس لحظة دخوله ميدان الجيزة ١٣ راكبا فقط.

كان سائق الأتوبيس سيد رجب السيد (٤٧ سنة) يقوده بتأتى، وكثيرا ما توقف فى الطريق خلال الرحلة بسبب الشبورة.

وأيد الركاب فى ذلك بل أنهم شجعوه وشكروه على عدم التسرع فى القيادة وبعد حوالى ١٢ ساعة وصل الأتوبيس إلى ميدان الجيزة فى السادسة إلا ربعا من صباح أمس «الخميس» وبمجرد صعود الأتوبيس كوبرى الجيزة بق قلب السائق وشعر بالخوف فأخذ يردد بأعلى صوته استر يارب.. يارب سلم.. كانت عجالات الأتوبيس قد اهتزت عند

صعوده الكوبرى مما ألقى بالخوف فى قلب السائق وعند ملف النزول لشارع مراد لم يتمكن السائق من السيطرة على الأتوبيس الذى انحرف ولم تقلح محاولات السائق من إيقافه أو تعديل مساره وسقط الأتوبيس وسط صيحات السائق والركاب.. سلم يارب.. استر يارب.. يارب نجى.. التقت «الأخبار» بالمصابين فى مستشفى أم المصريين السائق السيد رضا السيد قال



أخطر الحالات إصابته كسور فى الساقين والذراعين

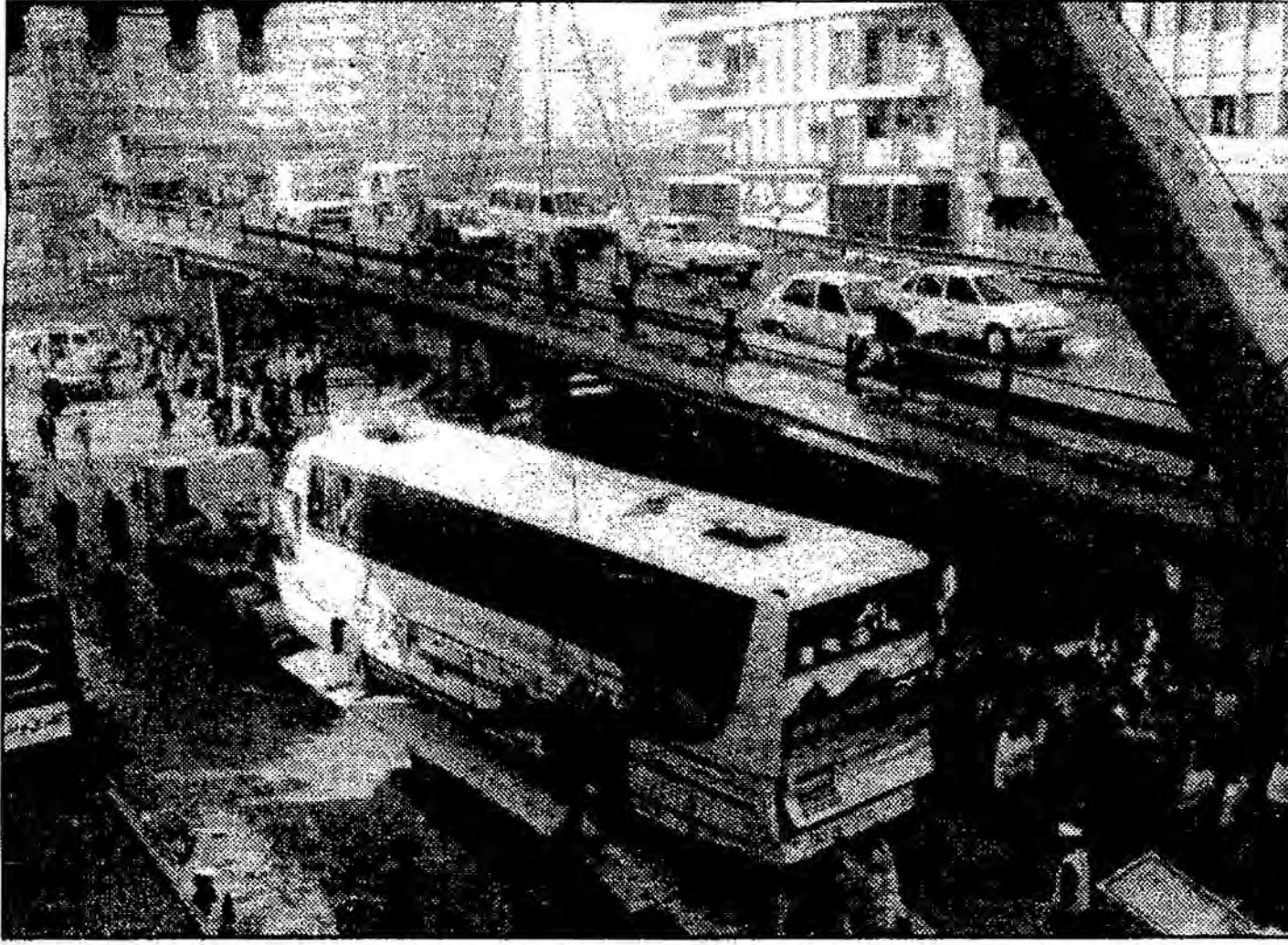
سالم «٣٠ سنة» فلاح من بلبس شرقية ومحمد مبروك الوادى الجديد وعلى عبد الحفيظ «٣٥ سنة» الواحات وفتوح إبراهيم «٤٧ سنة» فلاح من كفر الشيخ ومحمد سبيع «٥٩ سنة» فلاح الوادى الجديد ومحمد محمد عزب «٢٨ سنة» فنى تركيبات وعلى السيد إمام «٢٤ سنة» عامل وأحمد سيد على «٣١ سنة» موظف قويسنا منوفية ومحمد عبدالرازق محمد «٢٦ سنة» موظف بالفراقة.

ان بقعة سولار وزيت بللتها قطرات الندى تسببت فى انزلاق عجلات الأتوبيس وسقوطه.

والمصابون هم: محمود حسن نجم «٢٢ سنة» عامل من الفراقة وسعيد نصار «٣٦ سنة» كهربائى من القليوبية وعاطف محمد أبو زيد «٤٩ سنة» رئيس وحدة تراخيص بشركة أتوبيس الوجه القبلى ومنصور أمين «٣٥ سنة» محصل الأتوبيس من الفيوم وإبراهيم

سائق الأتوبيس .. قصة التحكم فى عجلة القيادة





الاوناش تقوم برفع الاتوبيس الذى سقط من فوق كوبرى الجيزة

معجزة، وبالتالي فإن علينا وفوراً - والكلام للدكتور عصام شرف - فرض رقابة صارمة على سرعات السيارات فوق الكبارى، أما على المدى البعيد فعلى توعية السائقين بكيفية القيادة فوق الكبارى ومراعاة عوامل الاحتكاك والانحراف وغيرها أثناء المرور فوق الكبارى. أما لو استمر الوضع على حاله الآن بمعنى أن تقع الكارثة وتتناولها وسائل الإعلام فترة وتستضيف بعض الخبراء وبعد أيام ينسى الناس هذه الحادثة دون أن يقوم المسئولون بأى دور للحد من هذه الحوادث لتتكرر نفس الحوادث كل فترة ونعسود لنكرر نفس السيناريو السابق فدعنى أؤكد أنه لو استمر الحال هكذا فستستمر ظاهرة الكبارى القاتلة إلى ما شاء الله وسيستمر الضحايا يتساقطون والدماء تنزف.

إضافة إلى أن محافظة القاهرة وهى الجهة المسئولة عن الكبارى فى القاهرة الكبرى ليس لديها الكوادر الكافية لكي تدير هذه الكبارى، وبالتالي انتقلت العملية بهدوء إلى وزارة الداخلية التى تقوم بتنفيذ القانون وليس للتخطيط أو الإدارة ويقول: «ولأسف نحن فى مصر نهتم بالافتتاح وقص الشرائط وبعدها لا أحد يهتم بأى شيء طالما تم الافتتاح ولهذا نعتبر صيانة الكبارى وتدعيم جوانبها بمواد تقاوم الصدمات رفاهية هذا فضلاً عن أن الأموال المخصصة لهذا الأمر قليلة ولا تكفى لإجراء تلك الصيانة. وإذا كنا قد وصلنا إلى هذا التردى الكبير فى المرور عموماً والكبارى خصوصاً نتيجة للإهمال المتراكم وإذا كنا لا نملك عصا سحرية لتغيير هذا الواقع المتدهور والذي يحتاج حله إلى

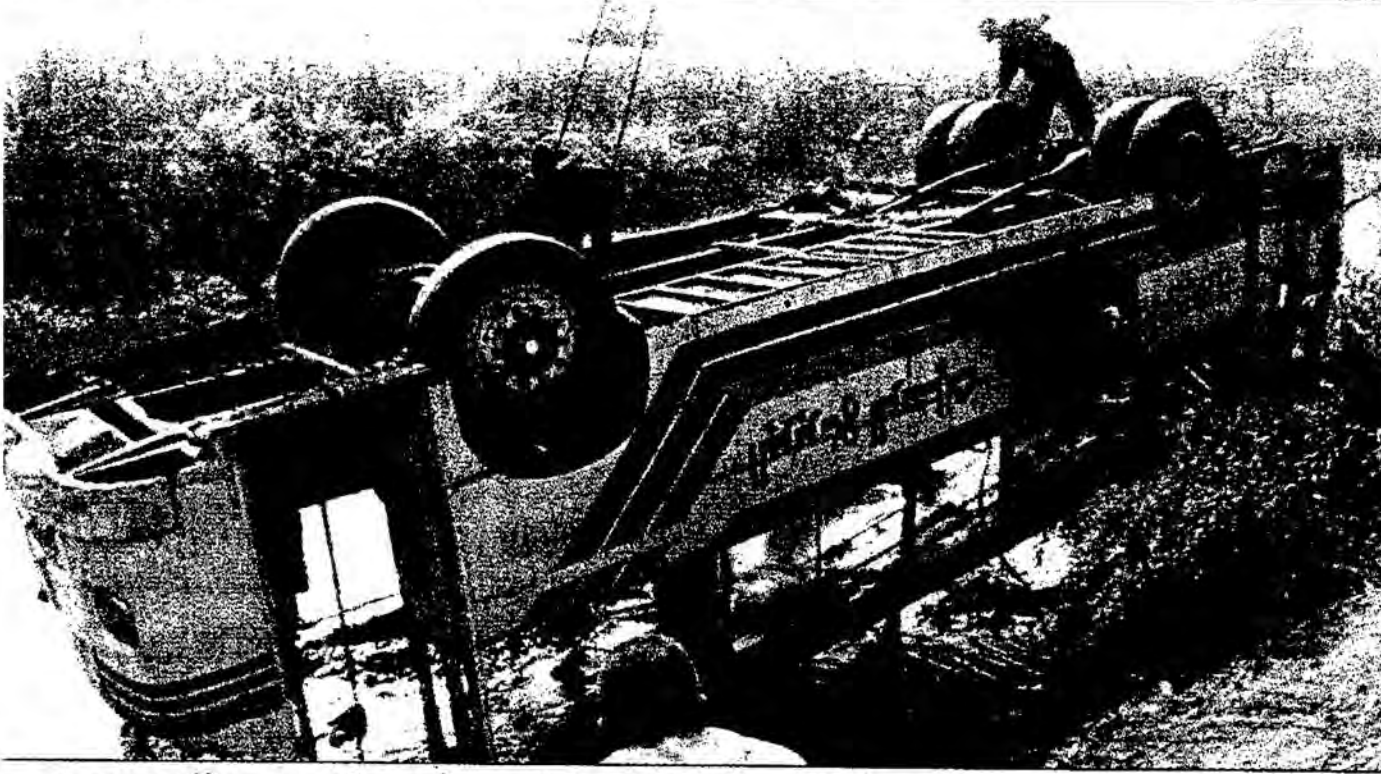
وبالتالى يجب أن يحدث بها تحديد الاتجاه وتغيير الحركة بشكل فجائي مما يؤدي إلى سهولة انقلاب السيارة وسقوطها من أعلى الكوبرى بعد أن تحطم». ويؤكد د. شرف أن كثرة الحوادث التى تشهدها الكبارى حالياً هى أحد مظاهر أزمة المرور المتراكمة منذ عشر سنوات ويقول: «بصراحة المرور فى مصر ليس له صاحب وبالتالي كثرت الحوادث وأصبح لدينا ٦ آلاف قتيل و٣٠ ألف مصاب سنوياً نتيجة لحوادث المرور التى تعد من أعلى معدلات الحوادث فى العالم، هذا بالإضافة إلى التلوث الرهيب الذي يسببه المرور الممتلئ والمتكدس دائماً. ويشير د. شرف إلى أن كثرة الحوادث على الكبارى تعود إلى عدة أسباب أهمها السرعات الجنونية التى يسير بها السائقون فوق الكبارى نتيجة لغياب الرقابة فوق الكبارى

المصدر: الاخبار

التاريخ: ٢٢ اغسطس ١٩٩٩

أتوبيس عمال يسقط فى ترعة المريوطية .. مصرع ٦ وإصابة ٣٠ ونجاة ٢٦

كتب محيى عبدالرحمن
ومحمد رضوان:



« تصوير: مناع محمد »

رجال الانقاذ أثناء انتشال الاتوبيس المتكوب من ترعة المريوطية

لقى ستة عمال مصرعهم وأصيب ٣٠ آخرون فى تصادم مرووع على طريق المريوطية بالهرم.. وقع الحادث فى الثامنة صباح أمس عندما انحرف أتوبيس خاص كان يقل ٦٢ عاملا باليومية لدى إحدى شركات المقاولات الكبرى وصدم الصندوق الخلفى لسيارة نصف نقل ثم انحرف يمينا بشدة واصطدم بعמוד إنارة على جانب الطريق وانقلب الأتوبيس فى ترعة المريوطية بركابه.. سقط الأتوبيس فى المياه على ظهره فلم يتمكن عدد من العمال من إنقاذ أنفسهم فأسرع ركاب السيارات المارة والمواطنون من أهالى المنطقة وتمكنوا من انقاذ ٢٦ من العمال بدون أية إصابات وتم انتشال ٣٠ مصابا وأشرف الدكتور أحمد عادل وكيل وزارة الصحة بالجيزة وناصر الطوخى مراقب الحركة بالإسعاف على نقلهم إلى مستشفى الهرم والبدرشين. ولقى ٦ عمال مصرعهم غرقا. انتقل إلى مكان الحادث المستشار ماهر الجندي محافظ الجيزة واللواء محمود ياسين مدير أمن الجيزة وقام المحافظ بالاطمئنان على توفير الرعاية العلاجية للمصابين فى مستشفى الهرم وأمرت د. ميرفت تلاوى وزيرة الشئون الاجتماعية بصرف مبلغ ٣ آلاف جنيه لأسرة كل متوفى و٥٠٠ جنيه لكل مصاب. تم حجز ١٠ مصابين بينهم سائق الأتوبيس عبدالرحمن محمد محمود (٣٩ سنة) وحالته سيئة وتم علاج ١٦ آخرين وغادروا المستشفى ومازال ٤ آخرون بمستشفى البدرشين.

كان الأتوبيس رقم ٦٤ رحلات القاهرة قادما من شبرامنت وسقارة يقل العمال في طريقهم إلى مدينة الإنتاج الإعلامى بمدينة ٦ أكتوبر حيث يعملون هناك ضمن شركة مقاولات كبرى فى عملية إنشاء عدد من الاستديوهات وقبل ٥ كيلو مترات من طريق الهرم فوجئ العمال بالأتوبيس ينحرف عن الطريق الفردى ويصطدم

بسيارة نصف نقل ٣١٢٣٧ جيزة تابعة لإحدى شركات الألبان وكانت قادمة من الاتجاه العكسى قيادة حمادة محمد على (٣١ سنة) وعندما حاول سائق الأتوبيس تفادى الاصطدام بسيارات أخرى قادمة انحرف إلى اليمين وانقلب فى التربة..

انتقلت على الفور سيارات الشرطة والانقاذ المدنى بإشراف العميد مدير إدارة الدفاع المدنى بالجيزة وتم انتشال ٣٠ مصابا وتبين مصرع ستة آخرين هم عمر أبو هاشم محمد ومجدي عاشور أبو رواس وصلاح عبدالقادر مصطفى بغدادى وجمال راشد حسنين وسيد محمد برعى ورجب هاشم.

لقى القبض على سائق السيارة نصف النقل وأحيل للنيابة للتحقيق وتبين ان الأتوبيس كان يقل عمالا بما يزيد عن حمولته حيث كان العمال يزدهمون على المقاعد وفى المرما ساهم فى زيادة عدد المصابين وأعاق عملية الانقاذ.. وقد



سائق الأتوبيس سائق النصف نقل
قامت قوات الانقاذ المدنى بتمشيط المنطقة التى سقط فيها الأتوبيس بطول أكثر من كيلو متر باستخدام الشباك وأجهزة الغطس والسونار للبحث عن أى ضحايا آخرين وانتقل أحد الأوناش الضخمة التابعة لشركة المقاولين العرب إلى مكان الحادث وتم رفع الأتوبيس من المياه ووضع على جانب الطريق.. وتبين عدم وجود ضحايا آخرين تحت الأتوبيس. فى مكان الحادث التقت «الأخبار» بعدد

من الناجين من بينهم عصام عبدالموجود (٣٣ سنة) من سقارة.. يقول: أعمل حداد مسلح.. كنا قادمين من سقارة فى طريقنا اليومى المعتاد إلى مدينة ٦ أكتوبر وفوجئنا باصطدام الأتوبيس بسيارة نقل وتحطم زجاج الأتوبيس ثم سقوطه فى التربة رأسا على عقب.. ولم نعد نرى شيئا.. رأينا نورا يأتى من أحد الاتجاهات فقمنا بالعموم وكان أمامى ومن خلفى زملاء لى وخرجنا من الباب الأمامى وساعدنا الأهالى وركاب الميكروباصات الآتية خلفنا فى الخروج من الأتوبيس.. ويضيف حسن محمود عبدالعزيز (٣٢ سنة) شربت مياه كثيرة ولكننا ساعدنا بعضنا البعض فقد كان كل منا يمسك بالآخر ويجذبه معه حتى خرج معظمنا وساهم فى انقاذنا ان الباب الأمامى «انفتح» وتحطم عدد كبير من النوافذ.. ويضيف ثالث: الذين لقوا مصرعهم كانوا يجلسون على المقاعد وانحشروا بينها فلم يستطيعوا الخروج من الأتوبيس.

وفى مستشفى الهرم التقت «الأخبار» بسائق الأتوبيس عبدالرحمن محمد محمود (٣٩ سنة) يقول الدكتور محمد شريف مدير المستشفى ان السائق يعانى من كدمة شديدة بالصدر تؤثر على التنفس وتجعل حالته غير مستقرة وقد أمر بإدخاله فوراً إلى الرعاية المركزة لحين استقرار التنفس.. وهناك اشتباه فى حدوث شرج بالقفص الصدرى..

يقول سائق الأتوبيس انه فوجئ بانحراف السيارة النقل تجاهه وعندما حاول تفاديها سقط فى التربة بينما ينفى سائق النقل انه انحرف تجاه الأتوبيس ويدعى العكس بدليل اصطدام الأتوبيس بخلفية السيارة النقل.. وقد بدأت النيابة التحقيق فى الحادث.

واصابة ١٠ عمال فى انقلاب سيارة نقل بمدينة ٦ أكتوبر

اصيب ١٠ عمال بإحدى شركات المقاولات فى انقلاب سيارة نقل صباح أمس بمدينة ٦ أكتوبر.. تلقى ناصر الطوخى مراقب الحركة بالسعاف الجيزة بلاغا بالحادث وتبين انقلاب السيارة رقم ٥٩٧٨١ نقل القاهرة.. وكانت تقل العمال

مصيد الموت

حادثاً.. البعض بدأ يستغل الحوادث لتحذير السياح والدعاية المغرضة ضد مصر من المسئول عن هذه المذابح اليومية التي تقع على الطرق هل استهتار قاندى السيارات أم عيوب الطرق الفنية.. أم إهمال رجال المرور وعدم القيام بعملهم فى مراقبة ما يحدث على الطريق؟ «أخبار اليوم» جمعت هذه التساؤلات والتقت مع المسئول الأول عن المرور فى مصر اللواء ماهر المقاول مساعد وزير الداخلية مدير الإدارة العامة للمرور المركزى الذى قضى ٢٢ عاماً فى العمل المرورى.. وكانت أجابته واضحة ومحددة.

هل تحولت الطرق فى مصر إلى كمائن تغتال أرواح المسافرين والمتنقلين عليها؟ أرقام الحوادث تشير إلى حقائق مفرقة وتطرح عدة تساؤلات بعد أن بلغ عددها فى عام ٩٧ فقط ٢٦٧٢١ حادثاً فقد خلالها ٥١٤٣ شخصاً أرواحهم وأصيب ١٨٤٤١ آخرون وفى عام ٩٨ أصبح عدد الحوادث ٢٣٣٦٣ حادثاً لقي ٥٠٠٢ شخص مصرعهم بينما كان عدد المصابين ٢٢١٤٩ مصاباً.. وكان نصيب الطرق السريعة خلال الـ ٤ شهور الأولى من ٩٩ (٢٠٧٢)

٢٣٣٦٣ حادث سيارة فى عام والضحايا ٥٠٠٢ قتيل و ٢٢١٤٩ مصاباً

مدير المرور المركزى

الظروف المناخية وكثافة المرور سبب الحوادث الموسمية

حصلوا على رخص للموت وليس للقيادة! رابعاً: تعاطى البعض خاصة قاندى سيارات النقل ليلاً للمخدرات أو الخمر وهؤلاء سبب فى وقوع نسبة كبيرة من الحوادث.. ثم أخيراً هناك انفجار إطارات السيارات صيفاً خاصة على الطرق الصحراوية.

كمائن ثابتة ومتحركة

● وماذا فعلتم نحو هذه الأسباب لتقليل الحوادث؟

● بالنسبة للمسيرة.. قمنا بزيادة كمائن الرادار على معظم الطرق.. ومنذ أيام وضعنا لمزيد من التحكم فى السرعة ما يسمى بالكمين المتحرك.. وهو كمين رادار إضافي غير الكمين الثابت.. فقد وضع إن جميع قاندى السيارات بمجرد رصد رادار يحذرون بعضهم فيبطلون من السرعة وبعد تخطيه يعودون للسرعة المجنونة ولذلك كان الكمين المتحرك الذى يتم تغيير مكانه كل ساعة حتى لا يستطيع أحد التنبأ به فيحترس الجميع.. والغريب أن هذا الكمين المتحرك ضبط حالات سبق ضبطها بالرادار وتم سحب رخص أصحابها منذ دقائق على بعد عدة كيلومترات وقد بلغ عدد هؤلاء ٢٢٠ شخصاً من بين ١٢٠٠ مخالف للسرعة فى يوم واحد الأسبوع الماضى.. وهذا يؤكد أن البعض يصير على ارتكاب المخالفات ولا يرتدع بالغرامة أو العقوبة.

● ونحن نقوم أيضاً باتباع هذه الأساليب، ولكن هناك عوامل أخرى خارجة عن إرادتنا.. فلنتكلم أولاً عن أساليبنا لمواجهة الحوادث.. هناك مركز بحوث حوادث المرور الذى أنشئ عام ٩٤ ويختص ببناء قاعدة معلومات عن الحوادث على الطرق المختلفة والاهتمام بنوعياتها وتحليلها واستنتاج الحقائق واقتراح الحلول العلمية لتقديمها للجهات المختصة. وهناك اتفاقية تنسيق وتعاون مع أكاديمية البحث العلمى لجمع هذه المعلومات المطلوبة. وبدأ العمل فعلياً بالمركز من النصف الثانى لعام ٩٦ وانتهى خبراء المركز فى ٩٨/٦/٣٠ من إعداد الدراسة التى لن تخرج أعمالها حتى الآن لأنها مازالت تحت الطبع.. ولكننا لم نكن نستطيع الانتظار فقام خبراء الإدارة بنفس العمل وحددوا أسباب الحوادث التى زادت خلال الفترة الأخيرة وكانت كالتالى:

أولاً: السرعة العالية جداً خاصة فى الطرق الصحراوية مما يفقد قائد السيارة قدرته على التحكم فى عجلة القيادة.. السبب الثانى هو رعونة قاندى السيارات واللامبالاة التى تحكم تصرفاتهم ويبدو هؤلاء كأنهم

بدأ اللواء ماهر المقاول أجابته قائلاً: ليس هناك تقصير أو إهمال من رجال المرور.. فالاعداد الخاصة بتأمين حركة الطريق وتنظيمها كافية بدليل أنه بمجرد وقوع أى حادث يكون أول مسئول يصل إلى هناك هو رجل المرور يتولى استدعاء الإسعاف واتخاذ الإجراءات اللازمة ولتأمين سيولة المرور بدلاً من توقفها. وإذا كنت تتحدث عن جلوس البعض منهم داخل كشك المرور فذلك أمر طبيعى لأن رجل المرور يقطع مساحة من الطرق لا تقل عن عدة كيلومترات ذهاباً وإياباً للملاحظة ثم ينتظر دقائق للراحة ثم يعود لرحلته المتحركة.

طرق سيئة السمعة

● هل هناك طرق سيئة السمعة تتسبب فى وقوع الحوادث؟

● لا، ليس هناك طرق بهذا المعنى.. وإنما حوادث السيارات لها مواسم تقع حسب حجم حركة المرور على الطريق أو بسبب الظروف المناخية. ففي الصيف تزداد الحركة على طريق الاسكندرية الصحراوية والساحل الشمالى فتزيد الحوادث.. وفى الشتاء وحيث يخترق الطريق الزراعى الحقول والقرى تزداد الحوادث مع هبوط الشبورة المائية التى تنعدم فيها الرؤية أحياناً فى الصباح الباكر. ● ولكن المفترض هناك أساليب علمية لتقليل الحوادث؟

تقدم ٨ لم ينجح سوى شخص واحد وفي الاسماعيلية تقدم ٢٧ نجح منهم شخصان فقط وفي الغربية تقدم ٥٤ لم ينجح سوى ٥ وفي الجيزة تقدم ٢٧٧ لم ينجح سوى ٣٥ شخصا.. واعتقد ان هذه الاحصائية تؤكد مدى الدقة في منح الرخصة لمن يستحق حملها.

● هل حالة الطرق السيئة تكون سببا في ازدياد وقوع الحوادث؟

●● اعتقد ان المسافرين على الطرق لا ينكرون الحالة الجيدة للطرق السريعة بصفة خاصة. فاعمال الصيانة تقوم بها الهيئة العامة للطرق والكبارى بانتظام ورجال المرور يقومون بالاشراف الدائم لرصد أى ملاحظات على الطريق. لاختار الهيئة وعمل الصيانة فورا. مشكلة حوادث الطريق - خاصة على الطرق الزراعية - كان لها شق جماهيرى حتى وقت قريب حيث كانت هناك ضغوط دائمة من المحليات أو نواب البرلمان لتحقيق رغبة سكان بعض القرى باقامة فتحات على الطريق امام قراهم.. وهذه الفتحات غير الفنية كانت سببا في الحوادث. وسياسة الوزارة حاليا هى تحقيق تأمين الطريق وسد أى فتحات غير قانونية دون أى اعتبارات سوى المصلحة العامة، فالحرص على حياة مواطن واحد أهم بكثير من رغبات تتعارض معها.

● ليس تأمين الافواج السياحية مروريا شئنا ضروريا لضمان تدفقها في مواجهة الدعايات المغرضة؟

●● أؤيدك فى ذلك.. والحوادث التى تعرضت لها بعض سيارات السياح خاصة فى جنوب الصعيد هى نفس اسباب الحوادث بصفة عامة فالطرق هناك تكون خالية مما يشجع قائدى الاتوبيسات السياحية على السرعة ومع ظهور أى عنصر مفاجئ يفقد السائق تحكمه فى عجلة القيادة وربما تكون اخطاء الآخرين سببا فى الحادث ولذلك نقوم حاليا بتأمين حركة المرور التى تمر عليها هذه الافواج وازالة أية عوائق. كما نقوم برصد مخالفات سائقى اتوبيسات السياحة وخطار وزارة السياحة بهذه المخالفات.. وبالطبع هذه الجهود كانت وراء تقليل الحوادث إلى أدنى معدل..

●●●

ويختتم مساعد وزير الداخلية مدير الادارة العامة للمرور المركزى كلامه قائلا: لا شك فى اننا نقوم باقصى جهد لمواجهة حوادث المرور.. ولكن يجب تعديل كالم السلوكيات الخاطئة.



■ لواء/ ماهر المكاول

سبب الحوادث الموسمية

● وبالنسبة لتعطى المخدرات والخمور؟

●● هناك مفاجأة غير سارة لهم.. لقد كانت حملات الكشف عن المتعاطين منهم تتم كل أسبوعين على الطريق.. من الآن سيتم توجيه هذه الحملات ٣ مرات أسبوعيا على الطريق الواحد ولدينا أجهزة حديثة تقوم بأخذ عينات من الدم والكشف عن المخدرات فى الحال باشراف طبيب من وزارة الصحة لتأخذ المخالفة الشكل القانونى وسد أى ثغرات يلجأ اليها دفاع المتهم حيث تطبق مواد قانونية مشددة على من يتعطى المخدرات أو الخمور أثناء القيادة لما يسببه من اخطار على حياة الآخرين!!

● لا وساطة فى منح الرخصة

● ولكن هناك بعض السائقين حصلوا على رخصة القيادة بالرغم من جهلهم بقواعدها؟

●● نتائج الدراسات التى اجرتها وزارة الداخلية كانت سببا فى التغيير الجذرى فى اختبارات القيادة التى لم تعتمد على التقييم أو التدخل الشخصى وإنما تتم بصورة آلية تماما.. وبالتالي لم يعد هناك مجال للوساطة ولا تمنح الرخصة إلا لمن يستحقها ويعرف كل قواعدها النظرية والعملية حتى ان معدل الناجحين بين المتقدمين للحصول على الرخصة لم يعد يتعدى ٢٥٪ بصفة عامة.. وهذا نموذج لمن نجح فى بعض المحافظات خلال احد أيام الأسبوع الماضى فقد تقدم ٥٢١ شخصا فى القاهرة لم ينجح فى الاختبارات سوى ٩١ شخصا.. وفى مطروح

الإستخبار

ورعونة الأجيال الجديدة

والمخدرات

■ أجرى الحديث:

■ حسين عبد القادر

المصدر: الجمهورية
التاريخ: ٢٥ يوليو ١٩٩٩

جنازة جماعية مهيبه للضحايا .. بالكاتدرائية المرقسية المقطورة الطائشة .. وضعت نهاية مأساوية لرحلة جبل الطير متابعة .. لحادث أتوبيس الموت ببني سويف: حبس سائق النقل .. والتعرف على الجثث المجهولة



أتوبيس الموت تهشم تماما

كتب - خالد أمين

ومصطفى عبده:

أقيمت بالكاتدرائية المرقسية الكبرى بالعباسية صلاة جنازة جماعية لضحايا حادث اصطدام أتوبيس سياحي بمقطورة نقل.. لقي فيها ٢٧ شخصا مصرعهم وأصيب ١١ آخرون، كانوا في طريق عودتهم من رحلة دينية بدير السيدة العذراء بجبل الطير بسمالوط.. إلى كنيسة منهم مارجرجس هليوبوليس بمصر الجديدة.

بدأت نيابة بني سويف تحقيقاتها حول الحادث.. انتقل فريق من

وكلاء النيابة برئاسة محمد صبحي، وتحت إشراف المستشار هاني عبد الجابر المحامي العام لنيابات بني سويف إلى موقع الحادث للمعاينة.

أمرت النيابة بتشكيل لجنة فنية للوقوف على أسباب الحادث وتقدير السرعة التي كانت تسير بها السيارة وأسباب انفصال المقطورة كما قررت حبس وائل عبدالستار الصوفي ٣١ سنة - سائق السيارة النقل بمقطورة الذي اعترف بأنه فوجئ بكسر الدوئل الأمامي للمقطورة، مما أفقده السيطرة عليها، وأدى لوقوع الحادث.. كما صرحت بدفن الجثث.

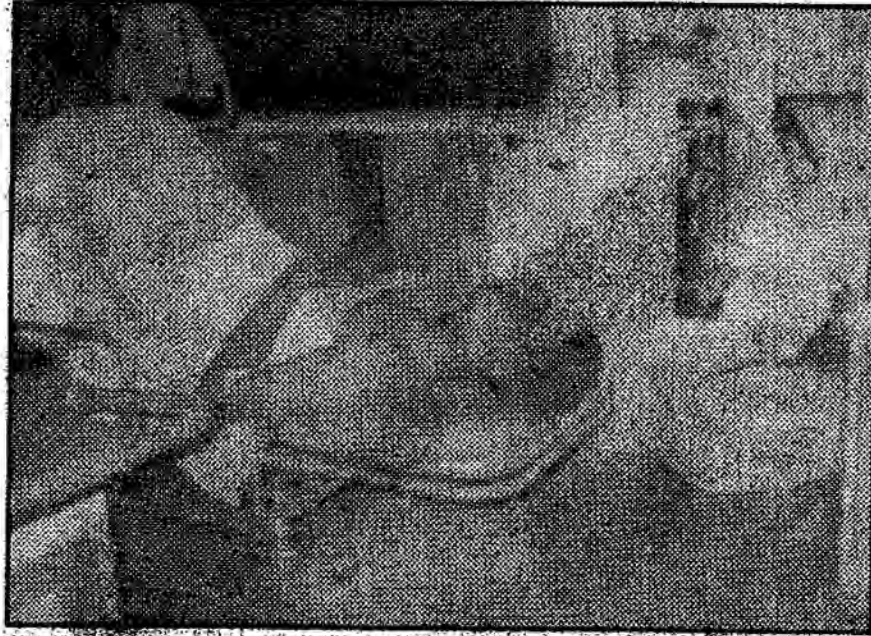
كان الضحايا من كنيسة مارجرجس هليوبوليس بمصر الجديدة يستقلون أتوبيس رقم ١٢٢ سياحة القاهرة بقيادة عادل رزق الله لبيب ٣٩ سنة في طريق عودتهم للقاهرة بعد زيارة دير السيدة العذراء بجبل الطور بسمالوط وإمام قرية سنور بمركز بني سويف فوجئ السائق بالمقطورة رقم ٢٥١٣ تنفصل عن النقل رقم ٢٨١ نقل الفيوم وتصطدم بالأتوبيس وتحطمه تماما

وبداخله الركاب وأسبغت ١٥ سيارة إسعاف لنقل الجثث والمصابين إلى مستشفى بني سويف العام التي أعلنت بها حالة الطوارئ، كما شاركت ٦ سيارات أخرى في نقل المصابين للقاهرة وعرضت القوات المسلحة إرسال طائرتين للإسعاف.

في موقع الحادث كانت «الجمهورية» التقت بعدد من الركاب وشهود العيان.. ماجد مجدي عياد قال كنا في غاية السعادة فمعظم زملاء الرحلة كانوا طلابا بالثانوية العامة وعلّموا بخبر النجاح في الرحلة.. يضيف حصلت أنا على ٩٢٪ وكنت في قمة السعادة وأنا اجلس بالمقاعد الخلفية حتى فوجئت بالحادث المشؤم.

فادي عازر - طالب بمدرسة طبرى الحجاز علم بخبر نجاحه في الثانوية العامة بنسبة ٨٤٪ وعشت باقي أيام الرحلة في غاية السعادة.. انتظر وصولي للقاهرة لاشاهد فرحة الأسرة لكنه القدر.. أطاحت المقطورة بأحلام زملائي ولم أشعر إلا وأنا في المستشفى.

شمس ومينا عادل ١٦ سنة
طالب ووليد معدوح سامي
٢٣ سنة طالب ويوسف حنا
بشاي ٤٠ سنة موظف وأمير
سعد صليب ١٩ سنة طالب
وعاطف سامي موسى ٣١
سنة موظف وعادل رزق الله
ليبيب ٢٩ سنة سائق
الاتوبيس ويوسف حليم
جندى ٢٩ سنة موظف
وزوجته ٣٠ سنة وجوزيف
نشأت خليل ٢٦ سنة مهندس
ديكور ومقرص عادل زكريا
٢٦ سنة محاسب وشيرين
سعد ١٧ سنة طالبة وبيشوى
١٦ سنة طالب ٩ جثث
مجهولة ومشتومة تماما ولم



أحد المصابين أثناء نقله إلى القاهرة

يتم التعرف على اصحابها
تعرفت أجهزة الأمن على بقية الجثث المجهولة في
حادث التصادم وتبين أنهم: مى جمال ٢٠ سنة..
وشيرين سعيد ٢٠ سنة.. ومريم صبحى ١٨ سنة..
ومجدى جلال ١١ سنة.. ومارى نشأت وهبه ٢١
سنة.. وجميعهم طلاب.. وماريان زاهر.. ونهى القوس
وفادى توفيق عدلى..
المصابون هم: ماجد مجدى عياد ١٧ سنة طالب ومريم
سلامة الحكيم ١٧ سنة طالبة ورامى ايوب نجيب ١٥
سنة طالب وماجد يحيى اسحاق ١٧ سنة طالب وفادى
عازر زكى ١٧ سنة طالب وسالى سليمان ابراهيم ١٧
سنة طالبة ومجدى موريى زكى ٢٦ سنة مهندس
ومجدى سمير جرجس ١٨ سنة طالب ومودى منير
فخرى ١٩ سنة طالب ومارسيل عياد أمين ٢٣ سنة
طالب بتجارة عين شمس ومنير جورجى غطاس ١٨
سنة طالب.

كشفت الكارثة عن مدى الإهمال الذى يعانى به طريق
الصعيد الذى تمر به الآلاف من السيارات يوميا.. فضلا
أجهزة رادار لمراقبة السرعة والطريق ضيق غير مزدوج
فى موقع الحادث قال المحافظ المهندس سعيد النجار
الذى علم بالنبا وهو بالقاهرة فانتقل للموقع مباشرة:
ان الكارثة تدعونا للتفكير فورا فى ضرورة ازدواج
الطريق وهو ما ناديت به عشرات المرات.. وطالب
المحافظ بضرورة الفحص الفنى للسيارات خاصة النقل
منها وبالكشف الدورى على السائقين وتعزيز كمائن
المروء.. اضاف المحافظ انه سيطلب رسميا من وزارة
الصحة انشاء مستشفيات لليوم الواحد بالطريقين
الشرقى والغربى وانارتهم.

القتلى هم: مارك البير ولیم ٢٦ سنة طالب بجامعة عين
شمس وامجد طلعت زخارى ٢٨ سنة محاسب وريمون
ميلاد ٢٠ سنة محاسب وماريان عبدالسيد ١٥ سنة
طالبة وفادى ابراهيم جرجس ٢١ سنة طالب جامعة
عين شمس وميرى جلال ٢١ سنة طالبة جامعة عين



٢٧ صندوقا.. فى الصلاة الجماعية التى اقيمت بالكاتدرائية



بالدموع الحارة.. كان وداع الاحباب بالكاتدرائية المرقسية بالعباسية

المصدر : الا هـرام
التاريخ : ١٧ أغسطس ١٩٩٩

فى كل بلاد الدنيا الاهمال له أب شرعى، يتحمل وزره ويدفع ثمنه مهما كان غالبا، لكن عندنا فالاھمال بلا هوية، وان كان بلون الدم المسفوك، وبرائحة الظلم، وطعم القتل العبثى لضحايا بلا ذنب أو جريرة، سوى أنهم ساروا فى طريق بلا ضوابط أو ملامح أو قانون، فأصبحوا هدفا سهلا لصواريخ أرض - أرض على الطريق، لتفتك بهم بلا رحمة أو هوادة، تحيل أجسادهم الغضة الى أشلاء، ودماءهم الذكية الى نافورات مياه تروى ظمأ الطريق فى حرب الطرق المشتعلة أكثر من لهيب الصيف الحارق.



مذابح على الطريق
والتهمة.. قتل خطأ!!!

حادث كوبرى أكتوبر

وربما كان حادث كوبرى ٦ أكتوبر الذى تسبب فى «فرم» مهندس وطفله واصابة زوجته باصابات خطيرة من الحادث المأساوى الذى أودى بحياة أسرة مقبلة على الحياة بجسد قمة الاستهانة والاستهتار ليضرب عرض الحائط بقوانين المرور والسير وسلوك الطريق فى سباق محموم بين شايبين مراهقين لأضفاء نوع من الأثرة والرعب فى نفوس صديقاتهما من البنات المرافقات لهما، وليكن مايكون فى شوارع العاصمة الضيقة والمصابة بالاختناق وضغط الدم، رغم أن السيارتين المتسببتين فى الحادث من ذات الزجاج «القيمية» الذى يحجب الرؤية داخل السيارة والمنوع استخدامه ضرورياً إلا بتصريح خاص لبعض الفئات المستثناة وهى للأسف كثيرة فى بلدنا، فهو يخفى عن أعين الفضوليين من أمثالنا ما يرتكبه الأبناء من أفعال فاضحة ومشينة فى سياراتهم الخاصة وشوارعهم الملاكي، ورغم كل ذلك لم يستوقفهم أحد من رجال الضبط والربط المفقود!

القانون ليس مسئولا

مصدر قضائى رفيع المستوى - رفض ذكر اسمه - قال: إنه بالنسبة لكوارث الطريق وسقوط الضحايا بالعشرات فى حوادث تصادم مروعة فإن القانون كفى بها وليس مسئولا عن تزايدها فى الفترة الأخيرة بصورة مخيفة، ويستعرض محدثنا مسيرة القانون لمواجهة هذه الجريمة فيقول: لقد تكفل قانون العقوبات الصادر بالقانون رقم ٥٨، لسنة ١٩٣٧، بتنظيمها فقد كان المشرع يعاقب من قتل نفسه خطأ بالجس أو بغرامة لا تتجاوز



ولأننا شعب عاطفى، فسرعان ما نشهد فورانا وثورة لأحراننا المكبوتة تنتهى عادة باجترار الأحزان الساكنة فى القلوب، ثم نعيد كل ما ألم بنا من فواجع للقضاء والقدر، رغم أن القدر برىء من تلك الجرائم البشعة التى يغلفها الاستهتار العمدى والاستهانة بأرواح البشر، مادام القانون فى اجازة، والقائمون عليه فى اجازة مفتوحة.

قراءة هادئة

قد لا تخلو صفحات الحوادث فى الصحف اليومية من حادث طريق مروع، ضحايا ومصابوه بالعشرات، غابروا بيوتهم وودعوا أسرهم وهم يدعون الله أن يكفيهم شر الطريق فالسفر برا وحتى السير فى الشوارع أصبح مغامرة غير مأمونة، فطائر الموت يتربص بهم فى كل خطوة، فهناك قنابل موقوتة، وصواريخ محمولة مزروعة فى كل مكان بالطريق فى غفلة من القانون بل وأمامه أيضا، فقد كانت قمة الفاجعة فى حادث منبحة طريق بنى سويف - المنيا الصحراوى، عندما انطلق صاروخ أرض - أرض فى شكل شاحنة بمقطورة لتسقط أرواح ثلاثين زهرة من الشباب «صبياننا وبناتنا» تتراوح أعمارهم ما بين ١٥ و ٣٠ عاما وهو الحادث الذى أبكى الجميع من فرط بشاعته وكانت المفاجأة فى تقرير اللجنة الفنية التى شكلتها النيابة التى أكدت بما لا يدع مجالا للشك أن المقطورة القاتلة لم تنفصل عن الشاحنة التى كانت تسير بسرعة جنونية كما ادعى السائق فى التحقيق معه لأخفاء اهماله الجسيم، وأكد التقرير أن الشاحنة بالمقطورة كانت تسير بسرعة على يسار الطريق وعند اكتشاف قائدها قدوم الأتوبيس السياحى فى مواجهته انحرف الى جهة اليمين وأدى ذلك الانحراف الى وجود المقطورة بالمقص «بعرض الطريق» مما تسبب فى اغلاق الطريق تماما أمام الأتوبيس فاصطدم الأتوبيس «بالمقص» الذى يربط السيارة النقل بالمقطورة فضلا عن الجانب الأيسر للمقطورة ومن هذا التقرير الفنى يتبين أن سائق مقطورة الموت «صاروخ أرض - أرض» كان يسير فى حالة «توهان» وعدم تركيز، وفى الجانب المخالف لطبيعة اتجاهه أى غير مكترث بالسيارات القادمة فى مواجهته بطريق الصعيد «المفرد» وهو الطريق الذى لا يخلو من الدماء يوميا، أى أن السائق كان يسير بطريقة غاية فى الاستهتار واللامبالاة معتقدا أن الطريق له وجهه وعلى الآخرين أن يفسحوا له المجال والا أطاح بهم تحت «عجلاته» وهل يوجد اهمال جسيم أكثر من ذلك؟ وهل هناك استهانة بأرواح الأدميين مثلما حدث ويحدث؟

المطعون فيه، فإن الدعوى تعاد الى محكمة ثاني درجة لنظرها مرة ثانية وعقب صدور حكمها في يمكن للمتهم أن يعاود الطعن للمرة الثانية وينظر طعنه بعد خمس سنوات أخرى..

مطلوب دوائر التعويض

ويشير المصدر الى أن العقوبة في فلسفتها هي ردع وزجر، فما يوجب سرعة توقيعها وتطبيقها على المتهم وأستلام ورثة المجنى عليه للتعويض المقضى به، إلا أن ماسبق ذكره من ثغرات يعرقل فلسفة تطبيق العقوبة ويضيع أثرها، ومن ناحية أخرى يكون التعويض المدني المطالب به قد فقد جزءا كبيرا من قيمته الاقتصادية، مما يتعين معه إنشاء دوائر خاصة في محاكم الجناح والجناح المستأنفة تخصص للنظر التعويض في جرائم القتل الخطأ، وذلك على وجه السرعة.

التسبب

ويتفق اللواء ممدوح الجوهري مدير مباحث الجيزة الأسبق والمصدر القضائي في أن تزايد ظاهرة حوادث الطرق للتسبب في تطبيق القانون، وأصبح العديد من الفئات المستثناة بحكم قوة الآلة التي يستخدمونها أو بحكم النفوذ الذي يستندون اليه.

فسائق سيارات النقل والاتوبيسات يسيرون بطريقة مرعبة لقائدي السيارات الصغيرة، ويشعر قائد المركبة الكبيرة بلذة غريبة كلما أثار الرعب لدى سائقي السيارات الصغيرة بصفة خاصة، إذا كانت من تقود السيارة سيدة. وعندما يتدخل رجل المرور نفاجأ بتجمع من سائقي النقل العام يتوقفون بسياراتهم في الطريق ويعطلون الحركة ويتهم في ذلك رجل المرور بعدم حسن التصرف، وهذه قمة التسبب، لأنه يجب أن يكون الحزم والحسم ولا تكون هناك مرونة في تطبيق القانون تحت أي مسمى، فالمرونة في التطبيق تفقد القانون قوته وتجعله يخضع لأهواء منفذيه بدعوى المرونة.

كما أن هناك الفئات المستثناة بحكم مراكزها وتكتسب حصانة ليست واردة في الدستور أو القانون، وهي: ضباط الشرطة - رجال القضاء - أعضاء مجلسي الشعب والشورى - ضباط القوات المسلحة - الصحفيون - والمهزلة أن كل من ينتمي



د. يسرى عبدالمحسن - لواء ممدوح الجوهري

لايجاوز مبلغ ٥٠ ألف جنيه، وهو مبلغ زهيد خاصة إذا كان المجنى عليه عائلا لأسرته أو شابا في مقتبل العمر، وذلك بالنظر للتعويض المشابه في الدول الأخرى حيث يصل الى عدة ملايين من الجنيهات، لأن أرواح البشر لدينا رخيصة وبلا ثمن، فحتى الدول العربية تطبق نظام «الدية» بالنسبة لحوادث القتل الخطأ وهي مقدرة حاليا بنحو ١٠٠ ألف ريال للمجنى عليه الواحد، ولا يخلو سبيل مرتكب الحادث بعد تنفيذه العقوبة المقضى بها ضده إلا إذا قام بأداء مبلغ «الدية» لورثة المجنى عليه.

ظلم العدالة

ويضيف محدثنا أن المأساة لا تتمثل في قصور النص التشريعي أو في تطبيقه إنما في أن ورثة المجنى عليهم لا يحصلون على حقوقهم قبل مضي ١٠ سنوات في الغالب الأعم وذلك لتدرج مراحل التقاضي إذ تبدأ مرحلة المحاكمة بعد إحالة القضية من النيابة العامة لمحكمة الجناح فيتم القضاء فيها غيابيا نظرا لتعمد المتهم عدم المثول أمامها وذلك كسبا للوقت وإطالة الإجراءات حيث أنه يعارض في الحكم أمام ذات المحكمة بعد إعلانه بصورة من الحكم الغيابي والذي قد يتعذر في معظم الأحيان نظرا لتغير محل الإقامة وعقب الفصل في المعارضة الابتدائية يقوم المتهم بالتقرير في الاستئناف أمام محكمة الدرجة الثانية ويعيد ذات المنوال السابق، وعقب صدور الحكم بالإدانة والتعويض من محكمة الموضوع يطعن المتهم في الحكم أمام النقض حيث تساعد الظروف على إطالة أمد التقاضي نظرا لوجود نحو مائتي ألف طعن في الجناح مقيدة أمام النقض بالتراكم، حيث ينظر في الطعن وفقا للدور، أي أن الطعن ينظر بعد نحو خمس سنوات، وإذا قضيت محكمة النقض بنقض الحكم

مائتي جنيه، أي أنه كان يجوز للقاضي الحكم بغرامة بسيطة في هذه الجريمة سواء كان المجنى عليه فردا واحدا أو تعدد عدد المجنى عليهم في الحادث، وسواء كان ذلك نتيجة إخلال الجاني أخلاقيا جسيما بما تفرضه عليه أصول مهنته أو عدم توافر هذه الشروط، ولذلك فقد تدخل المشرع بالقانون رقم ١٢٠ لسنة ١٩٦٢ بأن عدل العقوبات الواردة في المادة «٢٣٨» وأصبح نصها كالآتي: «وهو النص المطبق حاليا».

من تسبب خطأ في موت شخص وكان ذلك ناشئا عن إهماله أو رعونته أو عدم احترازه وعدم مراعاة القوانين والقرارات واللوائح يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن ٦ أشهر وبغرامة لا تتجاوز مائتي جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين، سواء كان المجنى عليه شخصا واحدا أو اثنين.

تكون العقوبة بالحبس مدة لا تقل عن سنة ولا تزيد عن خمس سنوات، وغرامة لا تقل عن مائة جنيه ولا تتجاوز ٥٠٠ جنيه، أو بإحدى هاتين العقوبتين إذا وقعت الجريمة نتيجة إخلال الجاني أخلاقيا جسيما بما تفرضه عليه أصول وظيفته أو مهنته، أو كان متعاطيا مسكرا أو مخدرا عند ارتكاب الخطأ أو تكاسل وقت الحادث عن مساعدة من وقعت عليه الجريمة أو عن طلب المساعدة له مع تمكنه من ذلك «سواء كان المجنى عليه شخصا واحدا أو اثنين».

تكون العقوبة الحبس مدة لا تقل عن سنة ولا تزيد عن ٧ سنوات إذا نشأ عن الفعل وفاة أكثر من ثلاثة أشخاص، فإذا توافر ظرف من الظروف الواردة في الفقرة السابقة تكون العقوبة الحبس مدة لا تقل عن سنة ولا تزيد عن ١٠ سنوات.

من يطبق القانون؟

ويؤكد المصدر القضائي بأن العقوبة مناسبة لتقويم الخطأ ولسنا في حاجة الى تشديدها بالنسبة للقتل الخطأ إلا أنه عند التطبيق في مثل هذه الحوادث خاصة التي تعدد فيها المجنى عليهم وكانت نتيجة إخلال جسيم بأصول المهنة أو تعاطي مخدر، ورغم ذلك لم نسمع عن وقعت عليه أقصى عقوبة منصوص عليها في القانون.

أرواح بلا ثمن

ويستكمل المصدر القضائي قائلا: أما بالنسبة لتعويض أسر الضحايا في مثل هذه الحوادث فإن التعويض المقضى به في جريمة القتل الخطأ في الغالب الأعم

تتسبب الفكر وضعف القدرة على التركيز والانتباه، فالإنسان إذا لم يشعر أن هناك قانوناً يحميه، أو رجل شرطة يدافع عنه ويصد عنه الاعتداء أمام وحوش وبلطجية الطرق فيعيش في حالة من الفزع والهلع مما يفقده صوابه ويتصرف برعونة واندفاع وربما تتملكه روح الانتقام، أو يتقوقع وينغلق على نفسه من الشعور بالظلم والاحباط وربما التمرد على كل شيء وفقدان الاحساس بالانتماء للشارع المصري.

ملف نفسي للسائق

ويرى استاذ الطب النفسي ان هناك أشخاصاً لديهم استعداد نفسي لارتكاب هذه الحوادث وذلك مرتبط بطبيعة الشخصية، ويمكن توصيف هذه الشخصية وتقنين وضعها من خلال فحص نفسي وعمل قياسات واختبارات نفسية للسائقين مع اخضاعهم لكشف نفسي دورى خاصة سائقي الاتوبيسات بمختلف أنواعها والنقل الثقيل وسيارات السرفيس بحيث يكون هناك ملف طبي نفسي يتضمن تقارير عن الأخطاء والمخالفات التي ارتكبتها بحيث يستبعد من مهنة القيادة الى مهنة أخرى عند مرحلة معينة من الأخطاء، ويتعجب من نشاط شرطة المرور لضبط المخالفات للأسف الشديد أثناء توقف حركة السير مثل مخالفات اشارات المرور والوقوف في الممنوع والأمن والمتانة وجميعها تتم والسيارات متوقفة، ولكن لا أدري لماذا لا تتم مطاردة وملاحقة هذه المخالفات خاصة الخطيرة منها أثناء سير السيارات ومنها «من يتحدثون في المحمول أثناء القيادة» أو من يقودون سياراتهم بطريقة مرعبة وسرعة جنونية، ولماذا هذا التهاون في تطبيق القانون والحفاظ على حياة الأدميين؟ وهذا التهاون ربما يتجاوز مرحلة الخطأ أو القصور الى مرتبة الجريمة .. ولكنها بلا عقاب..!

ملحوظة: لقد سبق وان كتبنا مثل هذا الكلام وسوف نكتبه عقب كل كارثة طريق.. لأننا نعلم ان ما نكتبه هو مجرد بخان في الهواء..!!!

مريد صبحي

بمعرفة أو صلة لكل فئة من هذه الفئات أصبح له حق المجاملة في استرداد الرخصة في حالة المخالفة وهذه تعتبر قمة المأساة. ■ نظام العلاقة ما بين رجل الشرطة ومستخدم الطريق فالأول عليه تطبيق القانون بشدة وحسم، وعلى الأخير الامتثال للقانون دون التفريط في حقه لأن الملاحظ ان الاستهانة بقواعد المرور هي السبب الأول والرئيسي لحوادث الطريق.

الحرمان من الرخصة

يرى مدير مباحث الجيزة الأسبق بأنه في كل بلاد العالم وعقب أى حادث ينتهي بإصابة جسيمة أو قتل خطأ بسبب الرعونة أو التهور ينظر في سحب رخصة القيادة الى مدد مختلفة قد تصل الى الحرمان النهائي من القيادة حسب حجم الخطأ، إلا لدينا الأمر مختلف! فحتى قانون المرور الجديد لم يتضمن في عقوباته وجوب سحب الرخصة في حوادث القتل الخطأ أو الإصابات الخطأ وان كان قد أشار اليها في بعض المخالفات المرورية وليت المشرع يتنبه في مشروع القانون الجديد بإضافة عقوبة سحب الرخصة لمدة متفاوتة أو الحرمان من القيادة ضمن العقوبات التكميلية للعقوبة المفروضة في القسانون سواء بالحبس أو الغرامة، ويقول ان هناك بالفعل مجاملات في منح الرخص دون اختبارات قيادة، ورغم ان القانون سمح بإدارة مدارس لتعليم القيادة لكنه لم يجعل الحصول منها على شهادة شرطاً أساسياً لاستخراج الرخصة، وان كان المشروع الجديد قد تضمن ذلك. ولكنى هنا اطالب بإضافة انه لو ثبت ارتكاب الحادث لجهل بقواعد المرور أو اصول القيادة فلا بد من مجازاة المدرسة التي منحت له شهادة القيادة.

جريمة خيانة

ونحن مقبلون على الألفية الثالثة فمعيار تقدم الشعوب وتحضر الأمم يقاس بمدى حفاظها على حياة وصحة مواطنيها وهنا يكون التهاون في حياة الإنسان أو صحته جريمة تصل لمرتبة جريمة الخيانة العظمى ويستحق عليها عقوبة الاعدام هكذا يستهل الدكتور يسرى عبدالمحسن استاذ الطب النفسي بطب القاهرة رؤيته النفسية لابعاد كوارث الطريق، ويقول ان وقوع حوادث المذابح الجماعية ربما يكون أحد الدوافع لوقوع المزيد من هذه الكوارث وذلك حيث ان الاحساس بالخوف وعدم الشعور بالأمان على الطريق في حد ذاته يزيد من درجة الاستعداد للارتباك والوقوع في الأخطاء القاتلة، لان الخوف يفقد الإنسان القدرة على التوافق العصبى والعضلى، فيصبح هناك نوع من الخلل في القيادة فضلاً عن

«مهايد» الموت على الطرق السريعة

دراسة مروورية تكشف:

٧٠٪ بسبب عدم الالتزام و٢٦٪ عيوب السيارة و٤٪ عيوب الطرق!
١٠ آلاف قتيل في عامين وتلف ٥٠ ألف سيارة

وأيضا التقاطعات على الطرق وراء وقوع الحوادث. وبالتنسيق مع هيئة الطرق قامت بإنشاء كبار علوية في أماكن التقاطعات «إيتاي البارود - دمنهور - قويسنا - بنها - منطقتا الكيلو ٥٢ و٥٦ بطريق الاسماعيلية الصحراوي. وأكدت نتائج الدراسة الحديثة أن ٧٠٪ من أسباب الحوادث عدم التزام الأشخاص بقواعد المرور و٢٦٪ عيوب في السيارة و٤٪ عيوب طريق. طرقتا ليست سريعة

□ سالت مساعد وزير الداخلية عن تكرار حوادث الطرق السريعة! ○ قال : لاتقارن أنفسنا بالدول الأخرى جميع الطرق في مصر لاينطبق عليها مواصفات الطرق السريعة فهي عبارة طرق رئيسية للربط بين المحافظات، الطرق السريعة لها مواصفات أخرى ولا تعاق فيها حركة المرور ولا يوجد بها حركة مشاة أو دواب ونقل بطيء وأن يكون الطريق معزولا عما يحيط به. وما نعمل من أجله منع مسببات الحوادث على الطرق وللأسف يوجد عدم وعي مروري لدى المواطنين رغم أن الجميع يعرف الخطأ، مطلوب شيء من الالتزام الداخلي نراقب الطرق بالرادار كل شخص عليه الاقتناع بحماية

«الأهرام» رصد الحالة المروورية في الشارع المصري طوال الفترة الماضية بعد أن مثلت هذه المشكلة اهتمام جميع النخب والاتجاهات، ورغم أن الجميع لديه قناعة بما يبذله رجال المرور يوميا من عمل وانتظار طوال ساعات الليل والنهار إلا أن هؤلاء مازالوا يلحقون بالمشكلة على عاتق الداخلية على الرغم من نتائج دراسة مهمة أجراها الخبراء بالتنسيق مع الإدارة العامة للمرور حول فحص وتحليل حوادث السيارات وشرح اللواء عبدالعزيز على مساعد وزير الداخلية للشرطة المتخصصة نتائج الدراسة التي تركزت حول مناطق تكرار الحوادث والأشهر

التي تزداد فيها الحوادث والأيام والساعات.

وبرز في الدراسة وجود نقطة «سوداء» عند الكيلو ٥٢ طريق القاهرة - السويس الصحراوي والتي كانت مصيدة للحوادث وتبين وجود عيوب في الطريق وتمت معالجته ومنذ هذا الوقت لم تقع حادثة واحدة في تلك المنطقة.

وفي طريق الاسكندرية الصحراوي وعند مزلقان مرغن كان مسرحا للحوادث، وجرى إنشاء كوبري في المنطقة مما أدى إلى انحسار الحوادث شبه اليومية.

على من تقع مسئولية حوادث الطرق؟!.. قائد السيارة.. كثافة المرور.. الرعونة.. أم رجال المرور؟! ولماذا نلقى باللوم في كل شيء على مسئولى المرور؟ اين دور الإعلام والطرق والمحليات؟! ومن يقف وراء الارتباك المروري؟! وماذا عن فوضى سيارات هيئة النقل العام والسرفيس؟! وماهى أكثر الشهور والأيام والساعات والطرق التي تكثر فيها الحوادث؟! ماذا فعلت وزارة الداخلية للحد من تكرار الحوادث والاجراءات التي تفرضها لعودة الانضباط للشارع المصري، ورؤية وزير الداخلية السيد حبيب العادلى لفرض هيئة القانون وتطبيقه. والصورة التي ستكون عليها مصر في الفترة المقبلة من سيطرة وضبط المخالفين.

وحسب آخر احصاء فإن عدد السيارات المرخص لها بالسير بلغ ٣ ملايين سيارة منها مليون و ٣٠٠ ألف سيارة في القاهرة وحدها إلى جانب نصف مليون سيارة يتردد أصحابها على القاهرة يوميا مما يجعل الشوارع تزدحم في اليوم الواحد بنحو مليوني سيارة. وهو ما لا تحمله أية عاصمة ولا يستطيع أحد ضبط الحركة لهذا الكم الهائل من السيارات ورأى اللواء عبدالعزیز على أن سبب زيادة السيارات المرخصة إلى الانتشار والتنافس بين شركات السيارات وتقديمها تسهيلات رهيبية للمواطنين

١٠ آلاف قتيل

خلال عام ٩٧ وقعت في مصر ٢٦ ألفا و ٧٢١ حادث تصادم أدى إلى وفاة ٥ آلاف و ١٤٣ شخصا وحدوث تلفيات في ١٧ ألفا و ١٢٥ سيارة بينما بلغ عدد الضحايا المتوفين عام ٩٨ ٥ آلاف واثنتين نتيجة وقوع حوادث تصادم بين ٢٣ ألفا و ٣٦٣ سيارة.

٢٥ مليون مخالفة

الاحصائيات الدقيقة تكشف عن قيام شرطة المرور بتنفيذ حملات مرورية ضخمة خلال العام الماضي وقد ضبطت في عام ٩٨، ٢٥ مليوناً و ٦٨ ألفاً و ٤٤١ مخالفة مرورية بزيادة قدرها ١٠ ملايين مخالفة عن عام ٩٧ وهو ما أدى إلى انخفاض نسبة عدد الضحايا والحوادث العام الماضي.

١٧٠٠ قتيل

خلال الشهور الأربعة الأولى من هذا العام بلغ عدد المتوفين في

حبیب العادلی وزیر الداخلية بتغطية كل الطرق بكل الامكانيات ودعمها بالقوات وهذا الوجود المروري يحصد من الحوادث واستحدثت وزارة الداخلية أجهزة لتحليل بول السائقين لبيان تعاطيهم المخدرات أو

الكحول وفي آخر حملة منذ أيام قليلة كشفت الأجهزة عن تعاطي ٥٢ سائقا للمواد المخدرة وهي أكبر نسبة ضبط على الطرق للسائقين الذين أحيلوا إلى النيابة العامة وأكد استمرار الحملات على الطرق والمحاور وفي توقيعات مختلفة واستخدام أجهزة الرادار في مراقبة السيارات وسحب تراخيص المخالفين نهائيا وبالنسبة للمخالفين ليلا جرى تصوير السيارة وأرفاق نموذج المخالفة إلى جهة المرور المختصة لتوقيع العقوبة ويهدف هذا الاجراء لعدم التسبب في وقوع حوادث ليلا بسبب توقف السيارات وعدم انارة الطرق ويتدخل اللواء عبدالعزیز على بقوله وزير الداخلية أمر بتوفير اعتمادات مالية لتعزيز الطرق التابعة لاشرفنا ودعمها بعدد ١١١ مotosيكل للقيام بدوريات ركبته على الطرق لضبط حركة المرور إلى جانب ٢٧ سيارة متحركة و ١٩ جهاز رادار آخرين

و ٢١ ونشأ وهذه المعدات الحديثة ستغطي جميع الطرق خلال الشهر المقبل لتزيد من احكام الرقابة وتغطي الطرق الرئيسية بـ ٧٥٠ نقطة تعمل ٢٤ ساعة ومرتبطة لاسلكيا بقيادة الطريق

نفسه وأسرته من الخطر وليس الخوف من رجل المرور نحن نطبق المخالفات ونوقع الغرامات لكن القانون في حاجة إلى تشديد العقوبات لتكون رادعة للمخالفين.

القانون الجديد

□ نطالب بتشديد العقوبات في القانون الجديد.

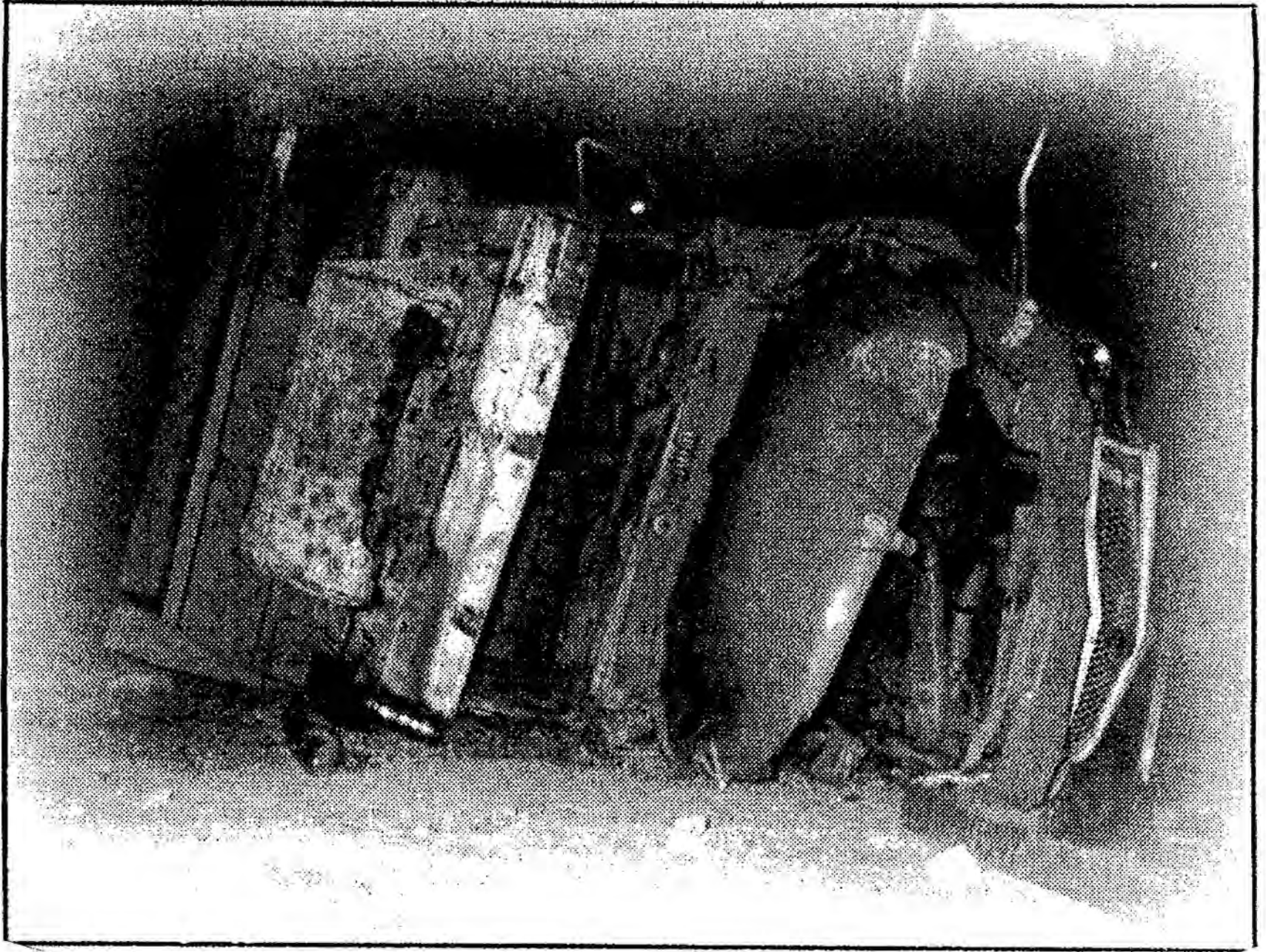
● مناقشات مطولة جرت لمشروع قانون المرور من اللجان المختلفة

ومن المقرر أن يعرض على مجلس الشعب في دورته المقبلة وهناك تعديلات حول العقوبات والمشروع الجديد يتناول الطرق التي لم تكن خاضعة للرقابة المرورية في القرى السياحية وبموجب القانون الجديد ستخضع للرقابة ويطبق فيها القانون

وتوجد دراسة لتجريم استخدام التليفون المحمول أثناء القيادة وتشديد العقوبات على متعاطي المخدرات والمواد الكحولية ومكافحة التلوث والقاذورات في الشارع ونحن نبحث في وزارة الداخلية لعلاج مايسبب الحوادث ويختلق الأزمات المرورية وضبط الحركة والردع المعنوي وزيادة مدة سحب التراخيص وجعلها وجوبية في حالات المخالفات وتستمر عملية السحب لمدة ٦٠ يوما بدلا من شهر واحد.

● والمتابع لما يقع من حوادث تتركز في الطرق الفرعية وهذا ما يؤكد اللواء ماهر المقاول مدير الادارة العامة للمرور المركزى ويضيف عدد الحوادث في انخفاض مستمر على طرق القاهرة - السويس - الاسكندرية - بلبيس - القطامية - الاسماعيلية - مطروح - السلوم وهي الخاضعة لرقابة الادارة العامة للمرور بما لديها من امكانيات كبيرة ويهتم السيد

انخفاض الوفيات في الشهور الأربعة الأولى من هذا العام نتيجة للرقابة المرورية
الحوادث تكثر في يوليو وأغسطس وسبتمبر ويوم الخميس ومن ٧-٩ صباحا
كاميرات تليفزيونية لرصد كثافة الحركة على امتداد ٦ أكتوبر



اتوبيس الضحايا بعد أن حطمته المقطورة تماما

دور الوزارات الأخرى
وهناك دور مهم تقوم به الوزارات الأخرى مثل النقل والمواصلات في تحسين الطرق ورصفها والإضاءة من جانب الكهرباء والتربية والتعليم في الاهتمام بمناهج الأطفال وأن تشتمل على مبادئ المرور والاعلام يقع عليه عبء التوعية والتنبيه والالتزام بالقواعد والآداب وتجنب السرعة باعتبارها المصدر الأساسي للحوادث.

وتحقيق الوعي المرورى ويتم
التنسيق حالياً بين وزارة الداخلية وباقي الوزارات والمؤسسات والجهات بشكل متكامل وتناغم وصولاً لحل جذرى لتلك المشكلة ولعل ما أسفرت عنه قرارات اللجنة العليا للمرور منذ أيام يجسد مشكلة التنسيق.

واحدة للمتجه من شارع لطفى السيد إلى كوبرى أكتوبر. وقد وضعت خدمات ثابتة على مطلع لطفى السيد لمنع الاختناقات مع افتتاح الكوبرى وخدمات مرورية أخرى عند مطلع رمسيس وحسب ما ذكر مساعد الوزير للشرطة المتخصصة سيتم تخصيص أماكن لسيارات وأوناش المرور بشوارع أحمد بدوى وتكون بجوار مطالع الكوبرى مباشرة لسهولة الحركة ومن المقرر أن تتم تغطية الكوبرى بكاميرات تليفزيونية مرتبطة بغرفة عمليات لمتابعة الكثافة المرورية على الكوبرى وللعمل على راحة رجال المرور أصدر السيد حبيب العادلى وزير الداخلية قراراً بعدم عمل المكلفين بمتابعة الحركة على الكوبرى أكثر من 6 ساعات فى اليوم وربما يرجع سبب التكدر فى القاهرة إلى عدم وجود وسيلة نقل مناسبة ولانقطة والنقل الجماعى غير كاف مما يدفع المواطنين إلى استخدام سياراتهم الخاصة أو اللجوء للسرفيس الذى ساعد على الكثافة أيضاً وطبقاً لإحصائيات يبلغ عدد السيارات الاجرة والسرفيس فى القاهرة ٦٩ ألفاً و ٦٤٩ سيارة وفى الجيزة ٣٥ ألفاً و ٨٤٢ سيارة وفى القليوبية : ٤ آلاف و ١٣٨ سيارة.

وهذه الأعداد الهائلة من السيارات تتطلب تحسين الخدمات فى النقل الجماعى وإذا حدث هذا سيهرب سائقو السرفيس خارج القاهرة.

دور الوزارات الأخرى
وهناك دور مهم تقوم به

حوادث التصادم ١٧٤٣ شخصاً مقابل ٧ آلاف و ٦٥٣ شخصاً عن نفس الشهور الأربعة من عام ٩٧ مما يكشف مدى الالتزام والجهد والمتابعة من جانب رجال المرور لضبط الحركة على الطرق وجاء فى إحصائية شهر يناير ٩٧ بلغ عدد المتوفين ١٨٨٦ وقبراً ١٩٦٢ ومارس ١٨٩٩ وأبريل ١٨٠٦ بينما سجلت إحصائيات ٩٨ مايلى : يناير ٥٠١، فبراير ٤٣٦، ومارس ٤٥٨، أبريل ٣٤٨.

طرق وشهور وأيام وساعات الحوادث

وعن أسباب زيادة وانخفاض الحوادث قال اللواء عبدالعزيز على : نسبة الزيادة والانخفاض لا بد من مقارنة حجم حركة المرور بحجم عدد الحوادث، فأكثر الطرق كثافة الاسكندرية - القاهرة الزراعى الذى تستخدمه فى اليوم الواحد ٥١ ألف سيارة ويأتى فى المرتبة الثانية طريق القاهرة - الإسماعيلية الذى تستخدمه ٢٨ ألفاً و ٣٩٠ سيارة فى اليوم الواحد وثبت من النتائج والدراسات أن أكثر الحوادث تقع فى شهور يوليو وأغسطس وسبتمبر، نتيجة كثافة الحركة على الطرق السريعة، وأكثر أيام الأسبوع تقع فيه الحوادث «الخميس» وتتركز ساعات وقوع الحوادث بين ٧ و ٩ صباحاً.

كاميرات تليفزيونية

ما حدث فى القاهرة مع تجربة امتداد كوبرى ٦ أكتوبر لم يكن ازدحاماً بل كثافة مرورية على بعض المحاور فقد خرج سكان مدينة نصر ومصر الجديدة لتجربة الكوبرى وفى نقطة الالتقاء عند غمره حدث تكدر أدى إلى توقف الحركة للقادمين من اتجاه مصر الجديدة والعباسية إلى رمسيس وبالدراسة والمتابعة أمكن وضع حواجز تسمح بمرور سيارة

كارثة مروعة عند البدرشين أسوأ تصادم بين قطارين يسفر عن مصرع ٦٣ واصابة ١٥٠ راكب

وقد تم نقل الجثث الى مستشفيات البدرشين والحوامدية وأم المصريين وبلغ عددهم ٧٥ قتيلًا من ركاب القطارين وتم التعرف على ٢٩ جثة منهم ولا تزال باقى الجثث مجهولة الهوية حيث تسبب الحادث المروع فى تشويه عدد كبير من جثث القتلى كما تبين ان العديد من الجثث قد تمرقت الى عدة اجزاء خاصة فى العربتين

الاخيرتين من قطار الركاب والاولى من قطار العمال نتيجة لتحطيم صاج وزجاج القطارين حيث عثرت أجهزة الأمن على اجزاء الجثث متناثرة داخل العربات وعلى جانبي شريط السكة الحديد كما عثر على جثة سيدة مجهولة وطفلتها تحت عجلات العربة التى انفصلت عن القطار الثانى ويرجح انهما كانا يسيران بجوار محطة السكة الحديد او على رصيف المحطة

وقعت الكارثة المروعة صباح أمس عندما كان القطار رقم ٩٧٨ درجة أولى وثانية فاخرة المتجه من القاهرة الى اسيوط قد توقف فجأة فى محطة البدرشين حيث لم تكن من محطات التوقف المخصصة له وعندما بدأ فى التحرك البطيء بعد نصف دقيقة من التوقف اندفع خلفه القطار المحمل بالعمال وارتطم بشدة بمؤخرته مما أدى الى انفصال العربة الاولى من قطار العمال وانقلابها على جانب المحطة بينما صعدت العربة الثانية فوق القاطرة وتحطم نصف العربة الثالثة بينما تحطمت العربتان الخلفيتان فى قطار الركاب وقتل عدد كبير من ركابها بينما اصيب آخرون بجراح خطيرة

وفور اخطار اجهزة الامن بوقوع الكارثة سارعت الى محطة البدرشين قيادات الداخلية لمتابعة عمليات استخراج الجثث ونقل المصابين منهم الى المستشفى وانقاذ باقى ركاب القطارين الذين اصابوا بالذعر بينما كان قد تسبب التصادم فى محاصرة عدد من الركاب داخل العربات حيث تم قص صاج العربات وانقاذ الركاب والمصابين من بين الحطام كما اذى التصادم الى تحطيم عدد كبير من المحلات التجارية فى السوق التجارية الملاصقة لمحطة السكك الحديدية وتضادف انه كان خاليا من الباعة والرواد حيث لم تكن المحلات قد فتحت ابوابها وقت وقوع الحادث

فى واحدة من أسوأ كوارث القطارات التى شهدتها مصر منذ انشاء السكك الحديدية ، شهدت محطة مدينة البدرشين تصادما مروعا بين قطارين صباح أمس راح ضحيته ٦٣ قتيلًا بينما أصيب ١٥٠ آخرين من ركاب القطارين عندما اصطدم القطار رقم ١١٠٤ الخاص بنقل العاملين بهيئة السكك الحديدية الى منطقة الواسطى للعمل بورش اصلاح القطارات بمؤخرة قطار الركاب رقم ٩٧٨ الذى كان متجها الى اسيوط بعد ان تحرك فى السابعة صباحا من محطة رمسيس بينما تحرك القطار الثانى بغده بخمس دقائق حسب موعد قيامهما اليومى من المحطة

وقد هرعت سيارات الاسعاف فى محاولة لانقاذ ركاب القطارين الذين تمكنت قوات الانقاذ من اخراجهم بعد جهود مضنية استمرت من الساعة الثامنة صباحا وحتى الثانية والنصف بعد الظهر وقد تسبب الحادث المروع فى اصابة حركة القطارات القادمة من الصعيد والمتجهة اليه بالشلل التام طوال الفترة ما بين موعد وقوع الكارثة فى الثامنة الا التلت من صباح أمس وحتى ما بعد الثالثة عصرا نظرا للتلفيات الشديدة التى اصابته خطوط السكك الحديدية فى محطة البدرشين

توقف قطار ركاب أسيوط في المحطة فاصطدم بمؤخرته قطار عمال ورش السكة الحديد

انتشال جثث الضحايا من بين حطام عربات

اسماء القتلى الذين تم التعرف على شخصياتهم حتى الآن

من بين ٦٢ لقوا مصرعهم في الحادث أمكن التعرف حتى الآن على جثث ٢٨ قتيلا وهم : عادل غوض أحمد ونصر عبد الملاك رمسيس ونادى محمد على أحمد وغازف إبراهيم أحمد وعبد المعتمد عبد الموجود وعبد العزيز محمد محمود ومحمد هانى أحمد فخرى ومحمد محمود محمد وسعيد عبد الحليم ابوزيد وأحمد فتحى محمد وعبد العاطى إبراهيم أحمد وفوزى رزق الله ونبيل هاشم على فرغلى ومسعد محمد بديع محمود وعبد الفتاح حلمى وسعد محمد بديع محمود ونبيل هاشم عثمان وحمدية رشدى عبد الوهاب ومحمد صالح أحمد فخرى ومحمد صبرى رشدى وعبد الفتاح سيد أحمد وحسن عبد اللطيف هاشم وابو الليل محمود حسن وأحمد سيد محمد أحمد وحلمى عبد الرشيد عبد الرحيم ومحسن محمد حسين وخيرى فهمى شحاتة وحسن محمد عكاشة ونهلة محمد فتحى المنفلوطى - مسعد محمد بديع وأحمد محمد فتحى ونظير عبد الملك وسعيد عبد الحكيم سيد وأيمن ولیم زكى وسعيد عبد اللطيف محمد وباسين محمد آغا عشرى ومحمد إبراهيم أبو غنيم وفاروق محمد إسماعيل، ولا تزال هناك جثث لقتلى مجهولى الشخصية بينهم ٥ سيدات.

العادية الاشارات الضوئية مفتوحة أمامنا وكانت الشبورة فى الصباح كثيفة، إلا أننا فوجئنا بالقطار رقم ٩٧٨ والذي كان قادما من القاهرة ومتجها الى اسيوط يقف أمامنا فجأة فاصطدم القطار الذي يقلنا بمؤخرة القطار الثانى وانقلبت العربات الاولى من قطار العمال والجرار، وقرر بأن سائق قطار العمال لم يخطئ حيث لم نشاهد القطار أمامنا نظرا لكثافة الشبورة ولم ادر بنفسى إلا داخل المستشفى. ويضيف عبد الحميد محمد اسماعيل ٥٠ سنة والذي كان موجودا فى العربات الاولى من قطار الركاب قائلا : ركبت القطار فى الساعة السابعة

صباحا من القاهرة فى زيارة لأهلى بأسيوط ، وفجأة حدث اصطدام شديد اعتقدنا فى البداية انه من توابع الزلزال ويذكر محمد زكى عبد الله ٢٨ سنة انه كان يستقل قطار العمال الى ورش السكة الحديد بأبوزيد وقرر بأنه كان فى العربات الاولى وان القطار كان يسير بسرعة عادية وفجأة وجدنا القطار الذى كان أمامنا واقفا فاصطدم القطار به بشدة ووجدنا انفسنا تحت عربات القطار وبعدها فقدنا الوعي. ويقول عبد المنعم احمد حمودة صاحب محل تجارى بأسيوط والذي كان يستقل قطار الركاب من القاهرة الى اسيوط حيث كان موجودا بالعربة الرابعة والتي تحطمت تماما وكانت اصابته سيئة للغاية حيث اصيب بارتجاج فى المخ وكسور فى جميع أنحاء جسمه يقول: انه فوجئ باصطدام القطار وراح فى غيبوبة كاملة. وفى نفس القطار يقول محمود رشوان «فران» ومصاب بعدة كسور فى جميع أنحاء جسمه وكان يستقل قطار الركاب فى زيارة لأهله ببلدته فى اسيوط واصيب شقيقه الآخر الذى كان معه باصابات مختلفة بجميع أنحاء جسمه واربعة آخرون اصابوا معه من أبناء عمومته حيث كانوا عاندين من زيارة للقاهرة الى بلدتهم فى اسيوط واستقبلوا القطار فى الساعة صباحا ولم يدروا الا وهم تحت العربات الاولى المحطمة من قطار العمال، اما راضى إبراهيم عبد العال مساعد شرطة بهيئة النقل والمواصلات ومصاب بكسر فى الذراع الايمن وحالته سيئة للغاية فقد ذكر انه فوجئ باصطدام القطار بقطار الصعيد وبعدها وجد نفسه فى غيبوبة كاملة.

ويروى زين الدين محمد سليمان ٣٥ سنة المسماة اثناء جلوسه فى القطار كان يتحدث مع نجله محمد ١٧ سنة وفوجئ بالاصطدام وعندما حاول ان يخرج من القطار مسرعا للنجاة فسقط واصيب باصابات بالغة. ويضيف رمضان حنفى محمد عامل بالسكة الحديد ومصاب بعدة كسور فى قدميه وتم اجراء الاسعافات الأولية له انه كان يستقل قطار العمال ذاهبا الى عمله ولم يشعر بنفسه الا فى المستشفى.

من الجدير بالذكر ان الكارثة قد وقعت فى وقت تصادف فيه ظهور شبورة صباحية كثيفة أدت الى انعدام الرؤية تماما كما ان القطار الخاص بنقل العاملين بالسكة الحديد الى ورش منطقة ابوزيد بالواسطى لم يكن مزودا بأجهزة الاتصال بغرفة عمليات التحكم المركزى كما ان جهاز الاتصال بقطار الركاب كان معطلا ايضا حيث انه من المعروف ان قطارات السكك الحديدية تتصل بغرف عمليات التحكم المركزى الالكترونى لتنظيم حركة سير القطارات خاصة فى الأجواء السيئة عند حدوث امطار غزيرة او ضباب كثيف يحول دون الرؤية الواضحة ويرجح ان يكون هذا هو السبب وراء توقف القطار الأول المتجه الى اسيوط. وهو يحمل مايزيد على ٤٠٠ راكب بالدرجتين الاولى

والثانية فى محطة البدرشين والتي لا تعتبر محطة توقف. له فى الوقت نفسه كان القطار الثانى الخاص بالعمال يسير فى طريقه المعتاد متجها للواسطى بسرعة تزيد عن ١٢٠ كيلومترا فى الساعة وقد تحرك من محطة القاهرة حاملا العاملين منها بعد قيام قطار الركاب بخمس دقائق فقط فى الساعة ٥ دقائق صباحا، وهو يتوقف فقط فى محطتى امبابه والجيزة لنقل باقى العمال بينما لا تعد محطة البدرشين محطة للتوقف ولذلك دخل اليها دون ان يخف من سرعته التى يسير بها ودون ان يتلقى اشارة من اى مصدر بتهدئة السرعة بينما كان قطار الركاب قد توقف فى المحطة لوجود اصلاحات فى شريط السكة الحديد بعد محطة البدرشين وعندما تحرك لم تزد سرعته على ١٠ كيلومترات فى الساعة.

وكان المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات قد انتقل الى موقع الحادث فور ابلاغه بالكارثة واشرف على

التحقيقات الفنية الجارية لمعرفة السبب الذى ادى الى حدوث الكارثة.

المصابون يروون «لأهرام» ملايسات الحادث المناهوى

فى حوار سريع التقى «الأهرام» بالمصابين الذين كان معظمهم داخل قطار العمال والذين تتركز اصاباتهم فى كسور فى العظام ومعظمهم حالتهم سيئة نظرا لوجودهم فى العربات الاولى.

يقول إبراهيم سيد طنطاوى «٣٥ سنة» ويعمل مساعد سائق قطار الموت رقم «١١٠٤» ويسمى بقطار عمال ورش السكة الحديد» باننا كنا نسير بالقطار بسرعتنا



حالة حرجية



أحد المصابين



مساعد السائق



سائق القطار الأول

أسماء بعض مصابي الحادث

مجدى حافظ اسماعيل وطفل مجهول
الاسم وفوزية غانم وعلاء محمد حسنين
وعبد المولى احمد ابراهيم وفرج عبد الله
خليل وعواد عبد الغفار محمد وابراهيم
السيد ورمضان مصطفى محمد الياس
جابر مرسى واحمد السيد محمد وحسن
محمد السيد واحمد سالم محمد ورشاد
السيد على ووجدى المرسى موسى ومجدى
فؤاد وعبد الله محمد حسن وزغلول صادق
قلقة وعبد الله عبد القادر وسمير احمد على
وراضى ابراهيم واحمد حسين السيد
وسيد ابراهيم عبد العاطى ومصطفى قرنى
عبد الخالق وممدوح سيد احمد واحمد
حنيفة محمد سمير احمد واحمد وعبد
المنعم احمد محمود وزين الدين سليمان
وابراهيم السيد طنطاوى ومحمد محمد عبد
العال ومحمود محمد محمود وسمير عبد
الحليم عبد الكريم وعبد الحليم شعبان
سالم وجابر اسماعيل ضيف الله وعبد
الحفيظ صادق سيد ومحمد رشاد على
ونوال عبد الله حماد ومحمد محمد عبد
العال ومحمد زكى عبد الله ومحمد طاهر
السيد وسعيد عبد الله سعيد وسرى
راضى ابراهيم ومارينا شوقي كامل وسيد
عبد الحليم وعبد الله عبد الجواد احمد
ومعوض عبد الغفار محمد وسعيد ابراهيم
فهمى وابراهيم يونس سيد ومحمود فهمى
احمد وحسين محمد السيد وخالد عثمان
خالد وماهر رفعت عزيز ورائيا فؤاد
حمزوى

النيابة الإدارية أنقذت البائس على شريط السكة الحديد

أدى هذا الحادث النشع وسير القطار الثانى القادم من الخلف بالسرعة الكبيرة الى تطاير عربة القطار الاول وانفصالها عن القطار كله وخروجها الى الطريق بجانب شريط السكة الحديد الى تحطم اكثر من ٤٠ كشكا خشبيا تستغل كمحلات للاهالى كانوا قد استأجروها من المجلس المحلى لمدينة البدرشين ووجود سوق للباعة على شريط السكة الحديد الا ان احدا منهم لم يصب ويقول يونس محمد يونس «٤٥ سنة» صاحب محل لبيع الاقمشة والملابس الجاهزة - اعتدت فتح المحل فى الساعة ٩ صباحا وعند وصولي فوجئت بالكارثة وجدت المحل بالكامل محطما ويكمل حسن محروس حسن صاحب محل ايضا لبيع الاقمشة والملابس انه يحمد الله ويشكر فضله انه لم يوجد احد داخل المحلات والا كانت اعداد الضحايا قد تضاعفت و اضاف بان المجلس المحلى اجر لنا هذه الاكشاك لبيع بضاعتنا. و اضاف محمد محمد كفافى صاحب محل لبيع الجزارة والدواجن بانه فقد كل تحويشة عمره وقال ان عربة القطار عندما انفصلت ازاحت جمع المحلات امامها مثل الطوفان. وقال محمد اسماعل عبدالرازق احد شهود العيان وصاحب عربة لبيع الفاكهة ان الحادث وقع فى الساعة الثامنة عندما كان يقف على بعد عدة امتار من شريط السكة الحديد وبالقرب من الاكشاك الخشبية الوجرة من المجلس المحلى لبيع بعض الامالى عندما فوجئ بقدوم القطار الديزل بطىء وفجأة سمع صوتا مدويا وشاهد دخانا كثيفا وترايا تطاير ولم يستطيع ان يتبين اى شىء الا بعد أكثر من خمس دقائق بعدها فوجئ بالقطار الثانى وقد ادلاح بمؤخرة القطار الاول

النيابة تستمع اليوم لأقوال المصابين وسائقى القطارين

كتبت - سهام عبد العال :

كشفت تحقيقات أحمد همام مدير النيابة فى الحادث وتبين من المعاينة وجود تلفيات شديدة هي: كسر بشريط السكة الحديد وانفصال وتهشم فى عربات من القطارين، كما أثبتت المعاينة وجود ٦٣ جثة كما قامت النيابة بالاستماع إلى أقوال ٤٨ مصابا بمستشفى البدرشين من ركاب القطارين وقرروا أنهم سمعوا صوت ارتطام شديد ولم يشعروا بأنفسهم إلا داخل عتابر المستشفى. كما خرج ١٥ مصابا من المستشفى بعد إجراء إسعافات لهم بعد أن أصيبوا بكدمات وسجحات، كما أمرت النيابة بالتحفظ على سائق القطار الخاض بالعمال فى المستشفى لحين تحسن حالته بعد أن أجريت له جراحة لبتتر ساقه اليمنى، وبالإستعلام عن سائق قطار الركاب تبين انه تلقى تعليمات من هيئة السكة الحديد وخرج بباقي القطار إلى محطة الواسطى فى بنى سويف. وأمرت النيابة باستدعائه ومساعدته لسماع أقوالهما، كما قامت النيابة بسؤال الفنيين المسؤولين عن تسيير حركة القطارات بالمنطقة التى شهدت الحادث.

■ وزير النقل والمواصلات يقرر:

إيقاف مدير التشغيل بالهيئة والمسؤولين عن العمل

المعاينة الميدانية تؤكد إهمال سائق قطار العمال

كتب - سلامة حسن:

فى أول رد فعل سريع حول الحادث، أصدر المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات قرارا بإيقاف مدير هيئة السكك الحديدية للتشغيل وجميع المسؤولين عن الحادث عن العمل لحين الانتهاء من التحقيقات، وأمر بتشكيل لجنة فنية على مستوى عال لتقديم تقرير فوري عن أسبابه وتحديد المسئول عن وقوعه مع مراجعة نظم التأمين لسير القطارات خاصة فى الظروف الجوية السيئة واتخاذ الاجراءات الكفيلة للتأمين لعدم تعرض حياة الركاب للخطر. وفور علمه بالحادث انتقل الوزير وقيادات الوزارة ومسئولو شرطة النقل والمواصلات والدكتور عبدالجيم شحاته محافظ الجيزة الى الموقع وتحركت جميع معدات الرفع بسرعة لرفع مخلفات الحادث وإخلاء الخطوط لاستئناف حركة السير بين الوجه القبلى والقاهرة، وفى الوقت الذى كشفت فيه المعاينة الميدانية أن عدم التزام سائق القطار المخصص لنقل عمال الورش بالإشارات التحذيرية وعلامة الخطر وعدم اتباعه تعليمات التشغيل وراء اصطدامه بالقطار الآخر كما ساعد انخفاض الرؤية بسبب الشبورة الى وقوع الحادث..

سائق قطار الموت

وفى حوار سريع تحدث بصعوبة باللغة سائق قطار الموت والذي اصطدم بشدة بمؤخرة قطار اسقوط وقد أصيب بجتر فى ساقه اليمنى حيث قرر انه فوجئ بالقطار الآخر يقف فى المحطة وأنه فقد سيطرته على قطاره ولم يدر بنفسه الا وهو فوق عربات القطار الآخر وكانت حالته سيئة للغاية بعد بتر ساقه التي لم يكن يعلم بانها بترت الا بعد اجراء العملية الجراحية.

قطارات الصعيد تتحرك على خط بديل

قررت هيئة السكة الحديد استخدام القضبان الخاصة بقطار البضائع بمحطة البدرشين لتسيير القطارات القادمة والمتجهة إلى الوجه القبلى، حيث يتم السماح لقطار بالمرور إلى الوجه القبلى فى مقابل ٢ قطارات يتم تسييرها إلى القاهرة، وقد توقفت عمليات رفع آثار الحادث وإصلاح الخطوط نظرا لتعذر إضاءة محطة البدرشين بعد أن تم فصل التيار الكهربائى عنها أثناء استخدام الأوناش العملاقة فى رفع عربات القطارين خشية اصطدام الأوناش بالأسلاك الهوائية للتيار الكهربائى. وقد تقرر استئناف العمل مع الساعات الأولى لفجر اليوم لأن كشافات الإضاءة التى تعمل بالبطاريات لم تكن كافية لإنارة الموقع للقيام بالعمل. كما يتوقع رجال الإنقاذ أن يتم العثور على جثث أخرى داخل عربة القطار الأخيرة فى القطار رقم ٩٧٨ نظرا لوجودها ما بين الرصيف وإحدى عربات قطار العمال.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٣ ديسمبر ١٩٩٥

ارتفاع عدد ضحايا حادث قطارى الموت بالبدرشين إلى ٦٧ قتيلا

تناقض أقوال مسئولى التشغيل ومساعد سائق قطار الموت حول أسباب الحادث

بالقطارين وعرض التقرير على النيابة فى اسرع وقت ، بينما أكد مساعد سائق قطار العمال واسمه ابراهيم سيد طنطاوى مصاب بكسور ان السائق كان يسير بسرعة العادية وكانت الاشارات الضوئية مفتوحة وامامنا للسير «اي خضراء» رغم كثافة الشبورة، وأكد ان سائق القطار لم يخطئ حيث لم يشاهد قطار الركاب امامه نظرا لكثافة الشبورة، ومن المنتظر ان تكشف تحقيقات النيابة هذا التناقض والليس فى اقوال المسئولين عن التسبب فى الحادث.

أقوال المصابين

وقد قامت النيابة بسؤال ٤٨ مصابا فى الحادث بمستشفيات البدرشين والحوامدية وأم المصريين والذين قرروا أنهم سمعوا صوت اصطدام القطارين بعنف وكأنه زلزال تحت أقدامهم حيث تساقط الركاب وأختلطت صرخات الألم بدمائهم ومعظمهم لم يشعر بشئ إلا بعد نقلهم إلى المستشفيات، بينما لم تتمكن النيابة من سؤال ١٥ مصابا كانت قد أجريت لهم الأسعافات الأولية وخرجوا من المستشفيات قبل سؤالهم.

ضبط سائق قطار الركاب

وقد أمرت النيابة بضبط وأحضار سائق قطار الركاب رقم ٩٧٨ الذى تبين أنه تلقى تعليمات من بعض مسئولى هيئة السكة الحديد بقيادة باقى عربات القطار والتوجه بها إلى محطة الواسطى واستدعاء مساعده لسؤاله.

وأكد صابر ناصر عبد الحميد ناظر محطة البدرشين ان جهاز الاشارات الضوئية والسيمافور كان يعمل وليس به عطل مما يوجب على سائق قطار عمال ورش أبو راضى التهدة من سرعته او التوقف عند

رؤيته الإشارة الحمراء، كما أكد نفس الأقوال حجاج عبد القادر رئيس حركة محطة البدرشين.

تعطل جهاز الربط الآلى

فى حين قرر بعض الفنيين من هيئة السكة الحديد فى سؤالهم بالتحقيقات ان أسباب الحادث يرجع أن تعود الى تعطل جهاز الربط الآلى فى قطار عمال الورش، ومهمة هذا الجهاز هى ايقاف القطار اوتوماتيكيا اذا تخطى السرعة المقررة له، مما يشير الى تعطل الجهاز او قيام السائق بعدم تشغيله، وفى كلتا الحالتين فإن السائق أغفل متابعة ومراقبة الاشارات الضوئية فى الطريق قبل دخوله المحطة، ولذلك فقد كلفت النيابة اللجنة الهندسية المشكلة من هيئة السكة الحديد بايضاح عما اذا كان جهاز الربط الآلى فى قطار عمال الورش متعطلا ام لا؟ وهل كان يمكن ايقاف القطار من غرفة التحكم المركزى بالمحطة الرئيسية ببني سويف؟ ضمن التقرير الفنى الذى كلفت اللجنة بإعداده حول أسباب الحادث، وفحص أجهزة التحكم والربط

وسأله فى تحقيقات النيابة. وكان المستشار محمد عسكر المحامى العام لنيابات جنوب الجيزة قد كلف فريقا من وكلاء النيابة ضم : احمد همام مدير نيابة البدرشين واسامة عبد اللطيف وحسين فتحى وبهاء سلامة وكلاء النيابة لمعاينة الحادث على الطبيعة وإجراء التحقيقات لكشف ملابساته وسماع أقوال الفنيين ومسئولى التشغيل بهيئة السكة الحديد.

وقد كتبت التحقيقات عن ان خطأ سائق القطار رقم ١١٠٤ الخاص بعمال الورش قد تسبب فى الحادث وذلك لمخالفته تعليمات الاشارات الضوئية وعدم التوقف عند الاضاءة الحمراء وذلك قبل عبوره محطة البدرشين بمحطتين.

وقد استمع فريق المحققين الى أقوال عادل اسحق صليب رئيس تفتيش حركة قطارات الجيزة الذى قرر أن جهاز «السيمافور» بالمحطة كان يعطى للقطار رقم ١١٠٤ إشارة صفراء تعنى التهدة من سرعته قبل دخوله منطقة الحادث إلا ان سائق القطار لم يلحظ الإشارة الضوئية نظرا لوجود شبورة ضبابية كثيفة حالت دون ظهور الإشارة الصفراء امامه، كما ان السائق ايضا لم يلحظ الإشارة التالية لها وهى الإشارة الحمراء التى تلزم القطار بالتوقف تماما مما أدى الى استمراره بنفس سرعته حتى اصطدم بقطار الركاب الذى كان امامه.

ارتفع عدد ضحايا حادث قطارى الموت بالبدرشين إلى ٦٧ قتيلا بعد ان تمكنت امس فرق الانقاذ من استخراج ٥ جثث أخرى كانت محشورة بين حطام القطارين وتشوهت معالمها كما تناثرت بعض اجزائها وجميعها كان اسفل العربة الرابعة بقطار عمال ورش أبو راضى.

وقد واصلت نيابة البدرشين تحقيقاتها فى الحادث للوقوف على أسبابه وكشف ملابساته وقد أمرت بتسليم ٤٩ جثة لذويهم بعد تحديد شخصياتهم ومازالت هناك ١٨ جثة مجهولة الهوية لم يتم التعرف عليهم نظرا لتشوه معالمهم وفقد اوراقهم الشخصية.

وكانت فرق الانقاذ والفنيون بهيئة السكة الحديد قد واصلوا جهودهم فى رفع انقاض الحادث بعد اعادة حركة سير القطارات الى طبيعتها ، واثناء نشر وتقطيع اجزاء العربات الاربع التى انقلبت من القطارين عثروا على ٥ جثث جديدة بعضها تناثرت اشلاؤها من قوة الاصطدام اسفل العربة الرابعة من قطار عمال ورش أبو راضى ولم يتم التعرف على شخصياتهم، كما اشارت تحقيقات النيابة ومباحث هيئة السكة الحديد الى ان أسباب الحادث المأساوى ترجع الى خطأ سائق قطار عمال الورش الذى كان يسير بسرعة كبيرة ولم يهدئ من سرعته قبل عبوره محطة البدرشين رغم وجود إشارة ضوئية، وقد أمرت النيابة بالتحفظ عليه بالمستشفى لحين تماثله للشفاء

آخر قائمة

باسماء الضحايا

٣٥. أحمد فتحي محمد
 ٣٦. فوزي رزق الله ساويرس
 ٣٧. نبيل هاشم عثمان
 ٣٨. سعاد عبد الجواد محمد
 ٣٩. فضل واسع جاد الله
 ٤٠. سها نبيل هاشم
 ٤١. نداء نبيل هاشم
 ٤٢. محمد إبراهيم أبو هدية
 ٤٣. سهام رمضان أحمد
 ٤٤. إحسان محمود صقر
 ٤٥. هاشم محمد شحاته عبد الواحد
 ٤٦. محمد خالد عطيه
 ٤٧. سعيد إبراهيم فهمي
 ٤٨. عبد العاطي إبراهيم أحمد
 ٤٩. عبد المنعم أحمد محمود
 ٥٠. إيهاب عبد الرحمن عسقلاني
 ٥١. عدلى عبد الباقي إبراهيم
 ٥٢. فرج عبد الله خليل
 ٥٣. نصر عبد الملاك رمسيس
 ٥٤. نادي محمد علي أحمد
- وما زالت هناك ١٣ جثة مجهولة لم يتم التعرف عليها حتى الآن.

١. أمين وليم ذكرى
٢. عبد اللطيف محمد أحمد
٣. حمدي رشدي عبد اللطيف
٤. سمير عبد الرشيد عبد النعيم
٥. سعد محمد بديع
٦. ياسين محمد أغا
٧. كوثر محمد إبراهيم
٨. محمد محمود محمد
٩. عادل عوض السيد
١٠. كمال عبد الله محمد
١١. سعيد عبد الحكم أبو زيد
١٢. ظريف رزق الله ساويرس
١٣. مورييس أمين تيرانا
١٤. عمر حامد الريفي
١٥. محمد صبري رشدي
١٦. عبد الفتاح سيد أحمد
١٧. حسن عبد اللطيف هاشم
١٨. أبو الليل محمود حسين
١٩. أحمد سيد محمد أحمد
٢٠. حلمي عبد الرشيد عبد الرحيم
٢١. محسن محمد حسين
٢٢. خيرى مهني شحاته رزق
٢٣. حسين محمد عكاشة سليمان
٢٤. نهله محمد صبحي المنفلوطي
٢٥. سهيله صلاح توفيق
٢٦. أمال عثمان حمزاوي
٢٧. سعيد فارس سليم
٢٨. محمد رضا فريد
٢٩. قدرية مهدي محمد حسين
٣٠. يوسف محمد عبد الحميد
٣١. عاطف إبراهيم أحمد
٣٢. عبد المعتمد عبد الموجود سيد
٣٣. عبد العزيز محمد عبد الحميد
٣٤. محمد هاني أحمد فخرى

كما طلبت النيابة الاستعلام عن حالة سائق قطار عمال الورش واسمه محمود محمد محمود والمصاب ببيتر في ساقه وما زال يرقد بمستشفى البدرشين لسؤاله بالتحقيقات فور تماثله للشفاء، كما صرحت النيابة بدفن جميع الجثث التي تم التعرف عليها وتسليمها لذويهم.

مراجعة تأمين القطارات

ومن ناحية أخرى أشرف اللواءان أحمد همام عطية مدير شرطة النقل والمواصلات ومحمود بركات مدير شرطة السكة الحديد والعميدان محسن انور مدير مباحث النقل كمال الجمال مدير نجدة الجيزة والعقيدان رضا عارف وسيد شفيق على التحفظ على امتعة ومتعلقات الركاب بآبناء على قرار النيابة لحين التعرف على اصحابها وتسليمها لهم. وقد صرح مصدر أمني مسئول بهيئة السكة الحديد بان الهيئة قررت مراجعة نظم تأمين سير القطارات على جميع الخطوط بالجمهورية خاصة في الظروف الجوية المتقلبة حتى تتفادى وقوع مثل هذه الكوارث مستقبلا كما ذكر التقرير الهندسي والذي قدمته اللجنة الفنية من هيئة السكة الحديد ان ارتطام القطارين أدى لانقلاب العربتين الأولى والثانية من القطار الأول فوق القضبان والعربتين الثامنة والتاسعة من قطار الركاب وتهشم هذه العربات تماما والتي أدت لتحطيم الإكشاك المجاورة لخط السكة الحديد وتضمن التقرير ان العربتين الأولى من قطار العمال استقرت فوق عربة «الجرار» تماما بعد أن تهشمت مقدمتها وانفصال الشاسيه الخارجى بها والذي تحطم الى اربعة اجزاء وانشطار العربتين الأولى من قطار العمال الى نصفين حتى تطايرت مقاعد الركاب. كما أكد المصدر الأمني ان الحادث خطأ فردي وأشار إلى ان وسائل التأمين للقطارات متوافرة بينما تواصل اللجنة الفنية التي شكلها وزير النقل والمواصلات تحقيقاتها في الحادث مع الفنيين والمسؤولين عن التشغيل.

المصابون يروون لحظات الكارثة

تعريض الأرواح للخطر بسبب الإهمال.

ويقول عبدالله عبدالقادر «٣٥ سنة» صاحب محل ساعات في ميدان العتبة وكان من بين ركاب القطار المتجه الى اسبوط انه كان في العربة قبل الأخيرة والتي كان معظم ركابها من الناجين حيث لم يصابوا بشئ وقرر ان القطار كان يقوم بالتهذية لان الشبورة كانت كثيفة ففوجئت باصطدام قطار العمال بقطارنا.

ومن بين المصابين مدرسة بمدرسة ثانوية رفضت ذكر اسمها حتى لا تزج أهلها قالت انها تعمل مدرسة بمدينة الفيوم وكانت تستقل القطار يومين في الأسبوع من الجيزة الى الفيوم وانها استقلت القطار في الساعة ٧ صباحا وكانت موجودة في العربة الرابعة وفجأة شعرت باصطدام شديد بين القطارين واصابتها طفيفة للغاية.



المصابون يتذكرون لحظات الحادث الرهيب

الأولى بعد عربة القيادة مباشرة وعند البدرشين شعرت أن الكراسي تهتز بشدة فتوقعت انقلاب القطار بأكمله فنطقت بالشهادتين وكانت الشبورة كثيفة للغاية وكان يجب ان يكون هناك تنسيق لمواعيد القطارات خصوصا في الصباح الباكر بدلا من

ابوشادي التي كانت مستقلة قطار اسبوط حيث نجت باعجوبة بانها تعمل مهندسة استشارية وكانت في طريقها لمقابلة وكيل وزارة الثقافة بالمنيا فتركزت سيارتها امام المنزل وقررت ركوب القطار الفاخر الى المنيا وبالفعل حجزت مقعدا في العربة

يقول احد الناجين الذي اصيب باصابات طفيفة واسمه ابراهيم محمود خليل رئيس قسم التكييف بقطار العمال انه كان يقوم باصلاح التكييف الخاص بالقطار واثناء عملية الاصلاح فوجئ باصطدام القطار وسقطت عليه إحدى الآلات الحادة مما ادى الى اصابته بكدمات طفيفة بينما أصيب ٥ من زملائه الذين كانوا داخل سيارة التكييف باصابات مختلفة.

وذكر حسني حسين على «٥٣ سنة» وكان يستقل القطار المتجه الى اسبوط ايضا حيث كان عائدا من زيارة لاحد اقاربه الى قريته في بني سويف وكانت اصابته سيئة للغاية وتتركز في كسر في جميع أنحاء جسمه انه نجا من الموت باعجوبة فعندما احس باصطدام القطارين القي بنفسه مسرعا من شرفة عربات القطار فوق تحت العربات الامامية المحطمة من قطار العمال وتقول اميرة صلاح

المصدر: المصور

التاريخ: ١٢٣-١٠-١٩٩٨

القتلى ٤٧ والجرحى ١٠٤

حادث قطار الموت فى كفر الدوار .. هل

يكون الأخير؟!

من قبل الهيئة، بداية من تدريب عمال التحويلة والساقيين على التعامل مع الطوارئ وتنظيم مواعيد القطارات الى عدم وجود وسيلة اتصال مباشرة بين القطار ومحطات الوصول . وحتى لو صدق تفسير رئيس الهيئة يطرح السؤال: من المسئول عن ضبط إيقاع حركة القطارات وتأمينها وتأمين ركابها ثم هل يكفى وقف بعض المسئولين المحليين؟!

“

” حادث القطار ٨٩٤ بكفر الدوار الذى وقع مساء الأحد الماضى، قبل أن تجف دماء ضحاياه.. وصلنا تفسيره من قبل مسئولى هيئة السكك الحديدية والذى جاء على لسان المهندس محمود مرعى رئيس الهيئة بأنه نتيجة عيب فى القطار وتعطيل الفرامل بعد رفع جزء الفرامل بين الجرار والعربة الاولى، الا ان الواقع يؤكد ان هذا الحادث وقع نتيجة إهمال متراكم

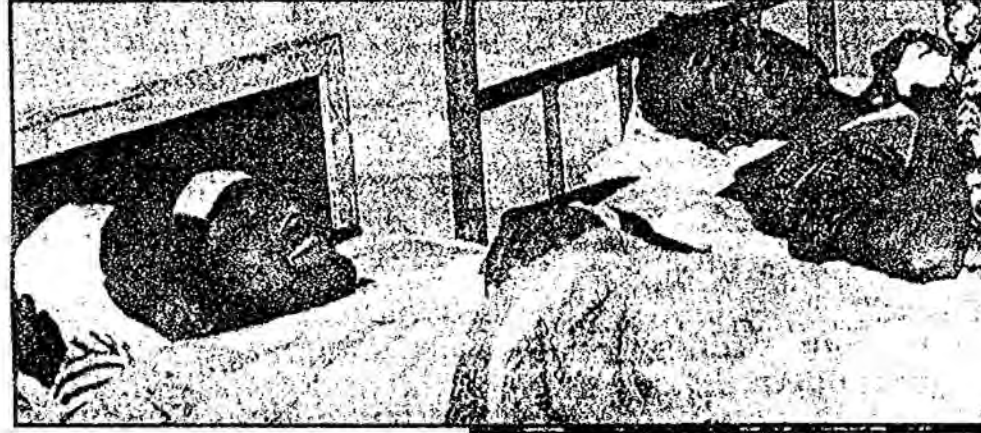
تحقيق : محمد رمضان ● أحمد أيوب



رفع عربة القطار للبحث عن الجثث في ميدان الشهداء



لولا النصب التذكاري ل زاد عدد الضحايا من عشرات لمئات



تجمع أهالي كفر الدوار لمساعدة الإسعاف والأوتاش لانقاذ ما يمكن انقاذه

- ولماذا لم تتصل بالمراقبة؟
- ماكنش فيه وقت.
- ما السبب الرئيسي في تعطيل الفرامل فجأة؟
- عبث بعض متسلقى القطار بجزرة الهواء الخاصة بأول عربة بعد الجرار.
- ماذا تعني كلمة عبث؟
- تردد في الإجابة.. ثم قال «بوظ»!!
- ولماذا حددت هذه المرة أن الجزرة هي في أول عربة رغم أنك في المرة السابقة لم تعرفها الا بعد الكشف على جميع العربات؟
- لأن الجرار فقط هو الذي ربط فرامل وباقي العربات لم تربط بسبب قوة الدفع الشديدة .

- فأغلقتها وسرنا بعد تأخير بسيط. ولكن عند دخولنا محطة كفر النوار رأينا ان السنافور يعطى ضوءا يعنى دخولنا الى التخزين فحاول السائق وقف القطار لكن بلا جدوى، فلم تكن الفرامل تعمل.
- متى اكتشفت تعطيل الفرامل؟
- قبل المحطة بحوالي كيلو مترين.
- ولماذا لم تعط إشارة لعامل التحويلة لاعادة تحويلكم الى الخط السريع؟
- لا توجد وسيلة اتصال بيني وبين عامل التحويلة، نتعامل من خلال لون لمبة السنافور والتي كانت تشير الى دخولنا التخزين.
- معنى هذا انكم منقطعوا الصلة بالجميع اثناء سيركم بالقطار؟
- عندما يحدث عطل فقط، اتصل بالمراقبة من خلال جهاز موجود بالقطار.

مصدر أمني بالبحيرة:
تفسيرات هيئة السكة
الحديد تحاول ابعاد شبهة
الاهمال عن موظفيها
رئيس هيئة السكة الحديد:
اعطونا إذنا بضرب
المسطحين، بالنار هتس
لا تحدث كوارث أخرى

وقوع الحادث يؤكد وجود شبهة الاممال الذي راح ضحيته حتى مثل المصور للطبع ٤٧ قتيلا و١٠٤ جريحا وقد قامت النيابة باجراء ثلاث معاينات للحادث آخرها صباح الاثنين وقت رفع الانقاض . وقد استمع المستشار عبدالعزيز سالم المحامي العام لنيابات البحيرة إلى اقوال العاملين بالسكة الحديد التي أكدت أن هذا القطار يسير دون تباطؤ الا أنه قبل الحادث بعدة كيلو مترات تعطل لمدة ٨ دقائق مما تسبب في أن القطار التالي له أصبح قريبا منه ولهذا كان من الواجب أن يتم تخزينه ليمر القطار الآخر . وعلى الرغم من وجود اشارة مسجلة بأن عامل التحويلة أبلغ السائق بأنه سوف يدخل التخزين ورغم أن هذا القطار يقف كل يوم على محطة كفر النوار الا أن شريط السرعة المتحفظ عليه يؤكد أن القطار دخل المحطة وهو على سرعة ٨٠ كيلو متراً في الساعة في حين أن المفروض ألا تزيد السرعة على ٢٠ كيلو متراً أن بداية دخوله المحطة.

هذا وقررت النيابة ندب لجنة فنية من أستاذين بكلية الهندسة بالاسكندرية وعضو من هيئة السكك الحديدية لفحص صلاحية الجرار وشريط السرعات ودفتر الرحلة الموجود بمحطة الاسكندرية وكتابه تقرير بذلك وكذلك فحص محبس الهواء بالفرامل الذي أكد تقرير الهيئة أنه سبب الحادث.

التقينا بمساعد السائق «العطشجي» حسن محمد عبد اللطيف الذي نقل الى مستشفى جمال عبدالناصر بالاسكندرية باصابة تطلبت اجراء ١٤ غرزة في يديه. قال : طلعنا من محطة الاسكندرية الساعة الرابعة والنصف ووقفنا في محطة سيدى جابر ثم «حجر النواتية» وفي المنطقة ما بين أبيس وخورشيد شعرنا بأن القطار ثقيل ثم وقف مرة واحدة نزلت اشوف الحكاية فوجدت ان جزرة الهواء ٧٠ الخاصة بالعربة الاخيرة مفتوحة مما جعل الفرامل تربط حتى اوقفت القطار.

لكن يوم الحادث فوجئنا لأول مرة أنه يقف أكثر من مرة ويعاود السير ثم وقف آخر مرة بقرية خورشيد ، فسالنا العاملين بالقطار قالوا إن الجرار به عطل يتم إصلاحه وبعدها تحرك وكانت المفاجأة الثانية أن سرعته بدأت تزيد بعد دخول قرية البيضا قبل مكان الحادث مباشرة حتى وصل إلى كينج عثمان ، حيث المكان الذي يجب أن يقلل فيه السرعة إلا أنها ظلت كما هي ووقتها شعرنا بأن فيه حاجة حصلت خاصة .

● أكد مصدر أمنى كبير بمديرية أمن البحيرة أنه لا يقبل تفسير هيئة السكك الحديدية عن سبب الحادث ، فلا يمكن العبث بسهولة في الفرامل من خلال أحد المتسلقين وهذا ليس اليوم الوحيد الذى يتسلق فيه الركاب ظهر القطار وحتى لو حدث هذا فليس معقولاً أن تعطل الفرامل في إحدى العربات يؤدي إلى تعطل كل فرامل القطار . كما أن القطار دخل محطة كفر النوار بنفس سرعته

التي سار بها بين المحطات مما يعنى أنه لم يلجأ أساساً لتهذبة السرعة . ويضيف أن هذا التفسير محاولة لإبعاد شبهة الإهمال عن الموظفين وألا ألم يكن في مقدور عامل التحويلة فتح الطريق السريع أمام القطار بدلاً من إخاله في التخزين بعد أن علم أنه لن يستطيع الوقوف عند كفر النوار خاصة وأن بعض المعلومات تؤكد أن إتصالاً من سائق القطار أكد فيه لعامل التحويلة أنه لن يستطيع وقف القطار إلا في محطة أبو حمص (على بعد ١٧ كيلو متراً من مكان الحادث) ومطلب منه فتح الخط السريع أمامه .

● ساكن المهندس محمود مرعى رئيس هيئة السكك الحديدية حول حقيقة تفسير الحادث بأنه نتيجة عبث أحد متسلقي السطوح بالعربات في جزيرة الفرامل؟

● فقال هذا ما أكدته متابعتنا للأحداث وما قاله مساعد السائق فبعد توقفه عدة دقائق لضبط محبس الهواء ما بين محطتي خورشيد وإيبس خشى أن يلحق به القطار الذى يليه فدخل في المسار المطى لمحطة كفر النوار

ويؤكد فتحي محمد احمد من اهالى كفر النوار ان مزلقان محطة كفر النوار تم انشاؤه منذ عام ١٩٥٠ ولم يحدث له أى تطوير، فالحاجز الموجود فى نهاية المسار للمحطة مبنى من الطوب الاحمر ومن المقروض ان يكون مبنياً من الخرسانة حتى يتجنب اصطدام القطار به.

ويقول عطية ابراهيم عطية: عندما نقلنا المصابين الى المستشفى العام بكفر النوار طلب منا مدير المستشفى شراء قطن وشاش للمصابين علماً بأنه يوجد بهذا المستشفى ثلاث صيدليات مما جعلنا نتسائل اين تذهب ميزانية هذا المستشفى وبالرغم من ذلك فلم نتأخر عن شراء القطن والشاش.

ويجزم غازى فؤاد عبدالفتاح انه عندما ذهب للتبرع بالدم الى مستشفى كفر النوار العام لم يجد اكيراساً للتبرع بالدم وطلبنا من مدير المستشفى شراء اكيراس للدم من الصيدلية وثمان الكيس الواحد خمسة عشر جنيهها وبالرغم من ذلك لم يجد اكيراساً فى الصيدليات فلم أجد سوى أن أتبرع بشيك دم كنت محتفظاً به لولدى حيث أخذ منى عينة دم وتم الاحتفاظ بها لحين طلبها من أى مستشفى بمقتضى تقديمي لهذا الشيك وعلاوة على ذلك تأخر وصول سيارات الاسعاف إلى موقع الحادث مما اضطر الاهالى إلى نقل الجثث على العربات الكارو والسيارات الميكروياص والنقل إلى المستشفى لتضعهم إدارة المستشفى على الأرض.

المصابون يتكلمون

● التقينا بالمصابين وتحدثنا معهم فقالت لنا باسمه عبد الرازق طالبة بمدرسة التجارة بنات بكفر النوار مصابة بفتحة فى الرأس أنها كانت تقف فى إنتظار مرور القطار لتعبر المزلقان إلى الناحية الأخرى وفجأة وجدناه يتقدم بسرعة غير معتادة فى نفس اتجاهنا ولم أشعر بعد ذلك إلا ببعض الأشياء تقع على رأسى لا اعرفها ثم وجدت نفسى فى المستشفى .

● أحمد عطية من أبو حمص ويعمل نحاتاً بشركة خاصة فى الاسكندرية قال : أركب هذا القطار يوميا من الاسكندرية إلى كفر النوار ولم أره قبيل ذلك يدخل حسارة التخزين وكان يبدأ تهذبة السرعة عند قرية كينج عثمان قبل مكان الحادث بـ ٢ كيلو.

● كم كانت السرعة التي دخلتم بها المحطة؟

● لا اعلم لأن عداد السرعات بجوار السائق.

● ما السرعة المفروضة لدخول المحطة؟

● حوالى ٢٠ كيلو مترا فى الساعة .

● كم جزيرة بالقطار؟

● ٢ بالجرار و ٢ بكل عربة.

● وهل تعطل جزيرة منها يؤدي الى هذه الكارثة؟ وهل العبث بالجزر يتم بهذه السهولة؟

● أيوه طالما انها فى اول عربة واى شخص ممكن يرفع الجزيرة نون ادنى ضرر عليه.

● الا توجد وسيلة امان اخرى احتياطية للفرامل الذى يعتمد على الجزيرة؟

● لا ... ما فيش

● هل اتصل بكم عامل التحويلة ليبلغكم بأنكم سوف تدخلون التخزين.

● لم يحدث هذا

● طالما ان الجرار ربط فلماذا لم تهدئ السرعة قبل دخولكم المحطة؟

● لان العربات السبع دفعته بقوة.

الضحايا

نظرة واحدة على مكان الحادث تؤكد ان اعداد المتوفين والمصابين لاتقل عن المئات. فهذا المزلقان الملعون يجاوره من الناحية الشرقية سوق حلقة السمك ويرتاده جميع اهالى كفر النوار وبه موقف سيارات لنقل ركاب القرى المجاورة.. وبعض محلات العصير والمطاعم وعلى الجانب الغربى امتداد السوق وموقف اخر لسيارات السرفيس وبعض المقاهى وطريق عمومي يصل شرق المدينة بغربها يخترق هذا المزلقان يمر فيه المئات كل دقيقة.

ويؤكد هذا كلام شهود العيان الآتى. ويؤكد «سلوى غراب» مقيمة بالمنزل المقابل للمزلقان انها سمعت صوت انفجار عال جدا فجرت الى الشباك لتجد عربات القطار وقد سقطت على عدد من المحلات الملاصقة لسور السكة الحديد والاسلاك الكهربائية تحدث فرقعات وبعد فترة قصيرة قال لى احد الموجودين اطلبى مجلس الوزراء واحصلى على رقم تليفونه من الدليل، وبالفعل حصلت على رقمى ٢٠٤٧٣٧٦ و ٢٠٤٧٣٧٧ واتصلت فقال لى متلقى المكالمه خلاص بلغنا بالحادث قبل ان تصل سيارات الاسعاف كان الاهالى قد نقلوا العديد من المصابين الى المستشفى وعلى فكرة انا لم أر أى شخص كان يقف بين عربات القطار.

غرائب في مستشفى كفر الدوار

● وفي مستشفى كفر الدوار العام قال لنا الدكتور محمد نعمة الله مدير المستشفى أنه من بين ٣٤ جثة وصلت المستشفى بالإضافة إلى بعض الأشلاء المتناثرة توجد ١١ جثة لم نتعرف عليها حتى الآن فلا يوجد معهم ما يثبت شخصيتهم وسوف نقوم بنقلهم إلى ثلاثة كوم الدكة التي تستوعب هذه الأعداد. والمحصلة النهائية للمصابين وصلت إلى ١٠٤ داخل المستشفى. ويصف تدافع الأهالي للتبرع بالدم بأنه لم يحدث له مثيل من قبل لدرجة أن المستشفى طلبت منهم بعد اكتمال ٥٠٠ كيس دم تبرع الاكتفاء بهذا القدر خاصة أنه يحتاج إلى تحليل قبل نقله إلى المصابين وبالفعل نقلنا هذه الأكياس إلى بنك الدم بالاسكندرية.

ومن الغريب في هذا الحادث إن الدكتور نبیه شلتوت وكيل وزارة الصحة بالبحيرة يؤكد.

إن الدكتور إسماعيل سلام وزير الصحة الذي زار مستشفى كفر الدوار العام أشاد بأداء الأطباء فيها حيث كان يوجد بالمستشفى لحظة وقوع الحادث ١٢٠ طبيباً، وبعد نصف ساعة تجمع حوالي ٣٠٠ طبيب ووصل عدد الوفیات على مستوى البحيرة إلى ٤٧ حالة وعدد المصابين إلى ١١٢ مصاباً وتم عمل ١٢ عملية بتر و٢٠ عملية تجبیس لبعض الكسور وإجراء عملية فتح إستكشافية.

وأما بالنسبة لما تردد عن أن إدارة المستشفى وضعت الجثث على الأرض فإن ذلك حدث بناء على أمر من النيابة للإطلاع على الجثث حيث كانت موجودة بداخل المشرفة وتم إخراجها بموجب هذا الأمر. وأرفض الرد على أن المستشفى رفضت تلقي تبرع المواطنين بالدم وأطالب الرأي العام بمساعدة وزير الصحة عما تم ولا تعليق من جانبى على هذا.

ولكنه فوجئ بعدم سيطرته على القطار لأن هناك «مجرمين» جثثوا مرة ثانية بفحابس الهواء فحدث خلل في الفرامل.

● وهل تعتقد أن هذا التفسير مقبول؟

● نعم، فمع الأسف، هذا هو حال الركاب في مصر وللعلم هذا القطار يستخدم في إنجلترا وألمانيا ولم تقع له أية حوادث. ولكن هذا التفسير خرج «سريعاً» قبل حتى إجراء المعاينة؟

● إحتنا جمعنا معلوماتنا حول هذا التفسير من كلام مساعد السائق ومن واقع الحادث الذي يؤكد هذا الكلام فالقطار خارج من محطة الاسكندرية والفرامل سليمة حتى قبل محطة كفر الدوار بعدة كيلو مترات فلا بد أن تتدخل يد بشرية في ذلك.

وشرطة النقل والمواصلات المسئولة تتابعهم وتطاردهم لكن ماذا يفعلون معهم؟ أعطونا إنشاً بضربهم بالرصاص وإحتنا نضربهم.

● معنى ذلك أنك تخلق مسئولية السائق وعامل التحويلة؟

● نعم أخلى مسئوليتهم لأنه ليس معقولاً أن يرتكب المخرفون الجريمة ويتحملها غيرهم.

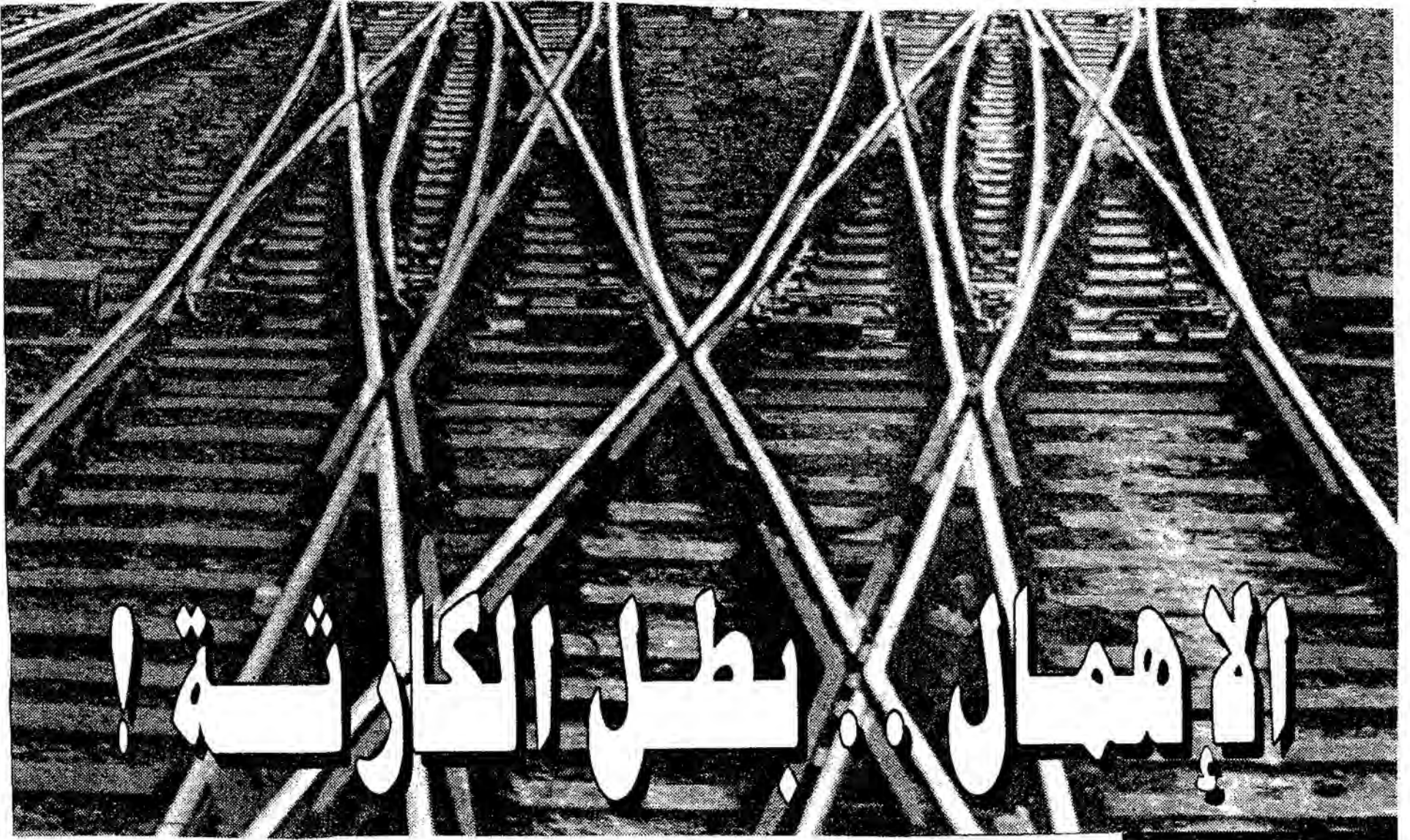
يتفق المهندس أحمد الشريف مدير إدارة التشغيل بهيئة السكك الحديدية - صدر قرار الوزير بوقفه - مع تفسير المهندس محمود مرعى للحادثة قائلاً إن كان سببه عبث أحد الركاب المخالفين بأحد محابس الهواء المتصلة بدائرة الفرامل الموجودة بالقطار حيث تحرك القطار من الاسكندرية في تمام الساعة الرابعة والنصف وتوقف في محطة سيدى جابر وبعد مروره على محطة خورشيد وبالتحديد في الكيلو ١٩٤ لاحظ السائق أن القطار توقف تلقائياً فقام بمساعدته بفحص القطار ليكتشف أن أحد محابس الهواء قد تم فتحه وبالتالي أصبحت دائرة تشغيل الفرامل الموجودة بالقطار مغلقة ويصعب السيطرة عليها. وهذه المحابس موجودة أسفل كل عربة من عربات القطار ففتح مساعد السائق هذا المحبس وأستأنف القطار المسير وترتب على توقفه تأخير عشرين

دقائق في حين كان خلفه قطار أخسر مما اضطر القسائم على محطة كفر الدوار بأعطاء إشارة لسائق القطار القادم خلفه وحينما بدأ السائق دخول هذا المسار كانت سرعته قد تجاوزت السرعة المقررة وحدث ما حدث.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٢ أكتوبر ١٩٩٨

في حادث قطار الموت.. وكل حادث مروع:



الإهمال .. بطل الكارثة!

مربط الفرس في هذه القضبان

الصيانة كلها للقطارات الفاخرة وقطارات الغلابة محرومة منها

مطلوب عودة الانضباط الغائب
إلى قضبان السكك الحديدية



تحقيق :

أهداف البنداري

تصوير : عبدالحميد عيد



«الجزرة» متهمة أم بريئة في حادث قطار الموت



في ورش الصيانة لإنقاذ مايمكن إنقاذه

رغم أن التحقيقات مازالت تجري الآن لتضع يدينا على المسئول الحقيقي وراء حادث قطار الموت الذي راح ضحيته أكثر من ٥٠ قتيلا وحوالي مائة مصاب.. فإننا لانسبق الأحداث لو قلنا إن الإهمال أولا.. والإهمال ثانيا.. والإهمال أخيرا هو بطل الكارثة، مثلما كان بطلا في العديد من الكوارث المروعة التي تنشب اظافرها في اعناقنا لتنبه الى السبب الحقيقي وراء كل كسارثة، ولكن ذلك لا يمنعنا من أن نؤكد أيضا أن كسارثة قطار الموت الأخيرة في كفر الدوار وبالصورة التي حدثت بها تكاد تكون فريدة في نوعها بالنسبة لحوادث القطارات لخروج القطار عن مساره واندفاعه في ميدان المحطة بين الأهالي مما يجعله أغرب حادث قطار في كوارث القطارات.

التكليف بالكشف على أجهزة التكيف ، وأضاف سائق آخر انه لابد من اتساق فنى الكهرباء والميكانيكا والسائق على أن كل أجهزة القطار فى الحالة الصالحة لسفره، وإذا حدث خلاف بينهم، يحتكمون الى مهندس التشغيل.

وشرح سائق قطار «الفايف ستارز» التوربينى وهو مميز غالباً عن سائقي قطار الغلاية ويختلف فى هيئته عن سواه من السائقين انه قبل تحرك القطار يطمئن على كشافات النور والسارين، ويقوم ٣ مهندسي صيانة مع مجموعة من الفنيين بالكشف على «البواجى» وهى عجالات القطار، والمحركات والهواء و«اليايات» السوست فقد تكون «مرخمة» والفرامل التى تتكون من ٤ قوى فرملية، وإذا ظهر أى خطأ فى هذه المكونات للسائق أرفض تحرك القطار!

وقال سائق قطار «عادة» : أنا اخصائى الجرار وهو عربة القيادة، أتأكد من الزيت والجاز والمياه ، والجرار عمره الافتراضى من ٢ الى ٤ سنوات، وأنا أعمل على جرار عمره ١٥ سنة!!

وأضاف سائق آخر: الجرار لا يظهر من زحام الناس فوقه، وأشهر قطار فى شدة الزحام فوق جرازه «المالبورو» السكندري.

«الجزرة» السبب

وأضاف آخر : السائق يدخل المحطة ويعطى تقريراً عن حالة القطار للسائق التالى ويؤكد ان وجود المسافرين فوق

الجندي المجهول المقام فى الميدان ويتوقف عنده ويؤدى الى كارثة فريدة من نوعها بين كل حوادث القطارات السابقة.. ورغم ذلك فإن مايجرى الآن على ساحة السكك الحديدية فى مصر.. وماتشهده الارصفة.. وممرات القطارات بشبكة قضبانها يؤكد أن العديد من الحوادث من المحتم أن تقع وأن يكون ضحاياها بالمئات.. لولا ستر الله.

وحينما نقول ذلك فإننا نقصد ان نشير الى اهمال الصيانة وإهمال الاهتمام بتدريب المتعاملين فى هذا المجال.. بل اهمال البشر الذين يعبرون مزلقانات السكك الحديدية فى استهتار بالغ بأرواحهم.. واستهتار هواة «التسطيح» بحياتهم وبالخطر المحدق بهم.. وأيضاً تهاون المسؤولين عن الأمن فى القضاء على هذه الظاهرة الخطيرة ثم يقظتهم المفاجئة وراء كل حادث مسروع ليطاردوا المخالفين بالكراييج وتخويفهم بالكلاب المتوحشة.

فى محطة سكة حديد مصر قامت تحقيقات «الأهرام» بجولة ظهر الثلاثاء ٢٠ أكتوبر لفرصد صورة حقيقية عن الاجراءات «الأمنية» التى تسبق تحرك القطارات وحالة القطارات الحالية وورش الصيانة، ودور الشرطة فى ضبط المخالفين الذين يستخدمون اسطح القطارات.

وكان أول لقاء مع مساعد سائق قطار «توربينى» وأكد أن فنى الكهرباء والميكانيكيين يطمنون على كل شىء فى القطار قبل تحركه، وإذا وجدوا أى عطل فى الفرامل مثلاً يتم «تشريك» العربة، وتحول لورشة الصيانة وتستبدل بأخرى تكون موجودة «احتياطى» باستمرار، ويقوم فنى

وطبقاً لما اسفرت عنه تحقيقات النيابة حتى الآن من خلال أقوال شهود الحادث حيث فوجئ السائق ومساعداه بعد انطلاقه من الاسكندرية بناء على تصريح ممن يعرف باسم «البراج» وهو الشخص المسئول عن التأكد من تأمين القطار فنياً ، فى طريقهما لكفر الشيخ مكان من المقرر لهما التوقف بالمراكز الكبرى فتوقف القطار بمنطقة خورشيد وفى طريقه بعدها شعر الاثنان بعدم انتظام سير القطار وكانت سرعته تنخفض باضطراب فأوقفا القطار وترجلا لفحصه خاصة مجموعة آلات الدفع والجبر واكتشفا خللاً فى قطعة محورية تعرف باسم «الجزرة» وهى المسئولة عن دفع الهواء داخل العجلات لكبحها. وتوجد واحدة منها فى كل عربة بالإضافة للقاطرة «الجرار» وكان شخص مجهول قد عبث بها مما أدى الى هبوط السرعة، وقد استغرقت عملية الفحص وإعادة التشغيل ٨ دقائق والمسافة المتبقية على مدينة كفر الدوار كانت ٥ كيلو مترات فقط مما دفع السائق للاسراع حتى ١٠٥ كم/الساعة ليتمكن من الوصول للمحطة قبل ان يلحق به القطار السريع المباشر للقاهرة. فقد تلقى إشارة من العامل المختص بمحطة الاسكندرية للدخول الى السكة المخصصة للتخزين وبعد دخوله فوجئ بعدم استجابة العربات الست المقطورة لأمر التوقف ماعدا القاطرة التى يستقلها السائق ومساعداه وهى الوحيدة التى تقبل التوقف ، إلا ان قوة اندفاع باقى العربات جعلت قوة الكبح غير ذات جدوى فاضطرا للدخول فى الحاجز الصداد الذى تجهز به كل المحطات، غير أن القطار اقتلعه من مكانه واقتحم اسوار المحطة ليدمر المحال التجارية الملاصقة فى طريقه ويصطدم بنصب

يجرون على القطارات قبل وصولها إلى المحطة ويتسابقون لصعودها دون أن يمنعهم رجل الشرطة الحريص على حصولنا على تصريح لدخول محطة سكة حديد مصر!!

وسألت: ملاحظ الصيانة عن يحدد العمر الافتراضي للقطار فقال: مصمم القطار، وأضاف آخر: الجرار يعتبر داخل الخدمة عندنا من ١٠ سنوات وحتى ٥٠ سنة فلدينا جرارات منذ ١٩٥٠ و ١٩٩٠!!

وأكد آخر أن حوادث القطارات بسبب غلق «الجزرة» أو العبث بها لا تتعدى حادثاً أو اثنين فقط على مدى كل السنوات الماضية.

وقال سائق إن نسبة القطارات التي تحتاج تجديدًا من ١٥٪ إلى ٢٠٪.

والجرارات تدخل ورشة الصيانة في مكان قبل محطة السكة الحديد للكشف عن خرابير الزيت والمياه وتموين السولار، ودائرة الهواء، وإذا كانت تحتاج «عمرة» تحول إلى ورش الصيانة في «أبو وافية».

الحمد لله

وفي طريق عودتنا من ورش الصيانة، شاهدنا لوحات التنبيه السوداء على الأرض وتضم ٣ لمبات، إذا اضاعت الحمراء فذلك تنبيه للسائقين للوقوف، لتغيير القضبان لممر قطار آخر، فهناك لمبتان لونهما أبيض، ضوئهما يعني استمرار في السير، وهذه اللوحات هي مربوط الفرس مع تغيير القضبان في كوارث القطارات، فالسائقون لا يرونها ليلا حسب ما أكدوه بل وأضافوا أن القضبان في حاجة إلى إعادة صيانة دقيقة وعاجلة.

وفي نهاية الجولة حمدنا الله على أن كوارث القطارات لا تتعدى كارثة أو اثنتين كل سنة في ظل هذا الكم من الأهمال للوحات التنبيه والتحويلات وقطارات الغلابة التي انتهى عمرها الافتراضي.

سطح الجسر لا خطورة منه، لكن الخطر يكمن فيمن «يتشعبط» على «الجزرة» وهي التي تتحكم في توقف وحركة القطار وموجودة في أول وآخر عربة في القطار من الخارج. وهي تكون مفتوحة أثناء سير القطار، لكن المواطنين يقومون بغلاقها، وهي على شكل يد، بهدف إيقاف القطار فتعوق وصول الهواء، ويصبح القطار بدون فرامل.

وأنا كسائق أمر مع البراديين على «لقم» الفرامل أسفل العجل، والبساتم للتأكد من مرور الهواء في قنوات سليمة وماكينات التشغيل وذلك قبل تحرك القطار.

وأكد أن صلاحية القطار للحركة من حيث عمره الافتراضي، هي قرار مهندس التشغيل وليس السائق.

وتركنا السائقين في طريقنا إلى ورش الصيانة فشاهدنا على جانبي أرصفة محطة سكة حديد مصر كلبا ضخما في حجم الأسد بصحبة شرطي، وخلفهما طايبور من الرجال مكتوفي الأيدي من الخلف ومعهم حراسة أمنية وهم من الذين تم القبض عليهم بعد ضبطهم أثناء محاولة التسطيط على القطارات، والمواطنون يمشون على القضبان المتعددة والمتشابكة والمعقدة، وذلك بعد انتهاء الأرصفة المخصصة لسير المواطنين، ولا يجدون من يمنعهم أو يحمي حياتهم، وجاءنا شخص طلب منا التوجه إلى رجل شرطة يقف بجوار الطايبور الأدمى الذي يتقدمه الكلب الأسود، ووجدنا أنفسنا نعبث بالقضبان تماما مثل بقية المواطنين، حسب الأوامر، وسألنا رجل الشرطة عن ماهية الكلب والطايبور، فقال إنهم مخالفون ويصعدون على سطح القطارات وطلب منا احضار تصريح لدخول محطة سكة حديد مصر!!

واستكملنا جولتنا وسط القضبان سيرا على الأقدام وشاهدنا المواطنين

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٢ أكتوبر ١٩٩٨

تطورات حادث قطار كفر الدوار:

تحليل عسينة من أشلاء السائق بمعرفة الطب الشرعى جمع أشلاء ١٣ جثة جديدة متناثرة فى المنطقة والتحرى عن أصحابها تهمة الإهمال تواجه عددا من المسؤولين عن وقوع الحادث

أساتذة كلية الهندسة اليوم بالبدا فى أعمالها المكثفة بها لتحديد المسئولية وأسباب وقوع الحادث.

وقد أشرف المستشار محمد شتا المحامى العام لنيابات بمنهور على فحص التقارير الطبية وتقارير الطب الشرعى التى تم الانتهاء منها والخاصة ببعض الحالات التى توفيت أول أمس وكذلك تقارير مفتش الصحة لمناظرة جثث المتوفين واستخراج تصاريح الدفن لهم. ويواجه عدد من المسؤولين بالسكك الحديدية تهمة الإهمال الذى تسبب فى وقوع الحادث. وذلك من خلال ماكتشف فى التحقيقات التى يباشرها المستشار رجاء العربى النائب العام. واستدعت النيابة ناظرى محطة السكة الحديد بالاسكندرية وكفر الدوار. كما أجرت النيابة تحقيقاتها مع المسؤولين عن الصيانة والحركة بالاسكندرية وقررت انتداب لجنة هندسية لمعاينة المباني المهتمة من اجراء الحادث ولجنة أخرى من إدارة المرور لمعاينة السيارة رقم ٩٧٧٧٢ نقل الاسكندرية بمقطورة والتي صدمها القطار أثناء دخوله مدينة كفر الدوار مما تسبب فى زيادة عدد الضحايا وصرحت النيابة بدفن ٣٦ جثة ممن أمكن التعرف على أصحابها وتسليمها لنوابهم.



[تصوير : محمد مسعد]

متابعة : عصام مليجى - ناصر جويده
محمد شعير - ابراهيم البليسى

المعثر عليها هي أشلاء أسمية لعدد ١٣ جثة على أكثر تقدير ١١ جثة منها لذكور وجثتان لاثنا وتم اعداد تقرير نهائى وتسليمه للنيابة العامة التى أمرت بتكليف أجهزة الأمن بعمل نشرة عن حالات الغياب فى المناطق والمراكز المجاورة للحادث. ومن المقرر أن تقوم اللجنة المشكلة من

هاشم رئيس قسم الطب الشرعى بمنهور قد قامت بفحص الأشلاء التى عثر عليها بمكان الحادث واجراء المقارنة من حيث السن والحجم ولون البشرة والنوع وانتهى فريق الطب الشرعى الذى اشرف عليه الدكتور فخرى صالح رئيس مصلحة الطب الشرعى الى أن الأجزاء البشرية التى تم

كشفت تحقيقات النيابة فى حادث قطار كفر الدوار أن السائق ميشيل فهمى لقى مصرعه نتيجة إصابته البالغة وليست نتيجة إصابته بى مرض آخر وأن العلاج الذى يتلقاه السائق من خلال الاطلاع على دفتر التأمين الصحى لا يمنع قيادته للقطارات.

وقد انتقل رئيس الطب الشرعى الى مقابر الشاطبي بالاسكندرية وفتح المقبرة التى دفن فيها السائق واستخرج جثته لتسريحها داخل المقابر والحصول على عيئة من الأحشاء وارسالها للمعامل الكيماوية والشرعية تم مناظرة الجثة وتبين أن سبب الوفاة حدوث إصابات بالغة فى كافة أنحاء الجسم ويتر فى الأطراف وتزيف داخلى.. وقد أمرت النيابة باعادة دفن جثة السائق.. كما أمرت النيابة باستخراج تصاريح دفن لعدد من البقايا الأسمية المجهولة والتى لم يتم التعرف على أجساد أصحابها ممن تتأثرت أشلاؤهم فى مكان الحادث ونقلها فى أجولة الى مشرحة الاسعاف. وانتهى فريق الطب الشرعى من فحص الأشلاء حيث تبين أنها ل ١٣ جثة أسمية منها ١١ جثة لذكور وجثتان لاثنا وقد تم اعداد التقرير النهائى وتسليمه للنيابة. وكانت اللجنة المشكلة من الأطباء الشرعيين برئاسة الدكتور أسامة

المصدر: الاخبار

التاريخ: ٢٨ يوليو ١٩٩٩

فى حادث بنى سويف: تلاوى والبابا يزوران المصابين بالمستشفيات ٣ آلاف جنيه لاسرة كل متوفى و٥٠٠ لكل مصاب



ميرفت تلاوى

الوزيرة الى اهمية تنظيم حملة توعية للاخطاء الفردية التى تزهق ارواح بريئة والارتقاء بمستوى المسئولية الجماعية مؤكدة ان هذه الزيارة من اجل رفع الروح المعنوية للمصابين وخاصة فى وجود البابا شنودة.

قامت مرفت تلاوى وزيرة التأمينات والشئون الاجتماعية يرافقتها البابا شنودة الثالث بابا الاسكندرية وبطريق الكرازة المرقسية أمس بزيارة مصابى حادث بنى سويف الموجودين فى مستشفيات القوات المسلحة بالمعادي والقصر العيني وعين شمس التخصصى كما قاما بتقديم العزاء فى ضحايا الحادث فى كاتدرائية مارى جرجس. وقد أعلنت وزيرة التأمينات انه بناء على قرار رئيس الوزراء سيتم علاج مصابى الحادث على نفقة الدولة وانه تم صرف مبلغ ٣٠٠٠ جنيه لاسرة كل متوفى ومبلغ ٥٠٠ جنيه لكل مصاب. وطلبت وزيرة التأمينات الاجتماعية عمل بحث اجتماعى للحالات المصابة لتخصيص مساعدات ومعاشات لذويهم ومنحهم مشروعات انتاجية ضمن البرامج التنموية للوزارة وأشارت

المصدر: المصور

التاريخ: ٢٣ أكتوبر ١٩٩٨

في القطار أكثر من نظام الفرامل فلماذا وقع الحادث

كتب: أشرف الجداوى

● أوضح الدكتور السيد مهدى «قسم ميكانيكا قوى واحتراق» كلية الهندسة جامعة القاهرة في تصريحه «للمصور» أن أنظمة الفرامل بالقطارات تكون من نوع الضغط على العجلات لإيقاف القطار أو هوائية أو زيت ويطلق عليها نظام «سرفوا»، وهى الأصلح لميكانيزم الفرامل .. وتعتمد على تكبير قوى الضغط لأكبر قدر ممكن لأحداث حالة السكون اللحظى للعجلات.

وأياً كانت التكنولوجيا المستخدمة فى صناعة القطارات لابد أن يكون هناك نظامان للفرامل أحدهما أساسى والآخر احتياطى يعمل بصورة فورية فى حالة تعطل النظام الأول ... وبالنسبة لقطار كفر النوار .. ما حدث - وفقاً لتصريحات المسؤولين - أن الكمبيوتر سور «خزان الهواء» تعطل نتيجة لعبث الناس به ومن ثم تعطلت الفرامل .. وفقد القطار صوابه ويعنى هذا أن النظام الاحتياطى للفرامل معطل من الأساس ولم يتم إصلاحه نتيجة للإهمال والتراخي فى الصيانة .. وبالتالي فقد السائق التحكم نهائياً فى القطار!

كذلك فإن كانت الفرملة قد تعطلت أكثر من مرة أثناء الرحلة ، وقد تم إصلاحها نتيجة العبث بالصمامات... كان على السائق أن يقوم بتجربة الفرامل أكثر من مرة للتأكد من سلامتها، ولا فدى هل تم الإصلاح بطريقة سليمة أو بطريقة خاطئة، وهو الأمر الأقرب للصواب وبالتالي فى تقديرى فإن ٢ عوامل اجتمعت لتحدث الكارثة.. إهمال العامل البشرى وجهله بفنيات ميكانيزم الفرامل.. ثانياً قلة الصيانة وعدم جدواها .. ثالثاً ضعف الامكانيات.

المصدر: أكتوبر

التاريخ: ٢٥ أكتوبر ١٩٩٨

الوحش الحديدي الجامح التهم المئات بكفر الدوار.. والسبب الإهمال الجسيم

« هذه المرة .. الفاعل أحد المسطحين على ظهره.. أى الفاعل مجهول..

وهيئة السكك الحديدية بريئة براءة الذئب من دم ابن يعقوب.

فهذا الوحش الحديدي الجامح والذي التهم المئات على محطة كفر

الدوار قالوا إنه: القضاء والقدر. فالسائق يكتشف عطل الفرامل.. ولا

يستدعى الصيانة.. ويصلحه.. وينطلق به.. فيفلت زمامه!

أى أن هناك إهمالا جسيما فى صيانة هذه الوحوش الحديدية.. قبل

إطلاقها من قواعدها لالتهام البشر!

وتضاربت أقوال المسؤولين.. للتعطيم.. من أول رئيس الهيئة.. وحتى

مساعد السائق الناجي.. وتضيق الحقيقة وتتوه المسؤولية!

والحقيقة الوحيدة.. أن تهمة الإهمال الجسيم.. هى التهمة الواجب

توجيهها لكل المسؤولين بهذه الهيئة.. القابعين فى مكاتبهم.. يتلقون

إجابات مرءوسيههم: كله تمام يا أفندم!

إن.. فمن المسئول؟

من المسئول؟!!

سلوى محمود

تصوير: محمود بدوي

الأجهزة عن إنقاذ الضحايا.. فونش الهيئة وصل بعد الحادث بساعتين.

وقال محمد جاد (صاحب مقهى):
أطباء المستشفى اكتشفوا عدم وجود أية مهمات طبية.. ووجدت أكياس الدم فارغة.

وقال محمد إبراهيم (عامل):
القدر أنقذ كفر الدوار من الدمار.. فلولا سقوطه على الأرض لارتفع عدد الضحايا إلى الآلاف.. فالقطار كان يصطدم بالمنازل المجاورة للمحطة.. وأنقذت العناية الإلهية من حريق مدمر بسبب وجود خزانات الوقود في نهاية المقطورة، وقاموا بتفريغها فوراً.

وقال فتحي رجب من الشهود:
كنا دائما نتوقع حوادث من القطارات.. وبح صوتنا مع محافظة البحيرة التي لم تفعل شيئاً.

وقال هاشم زغلول:
جميع القطارات متهاكة وبحالة سيئة للغاية.. الشبابيك مكسورة وبدون أبواب.. فلماذا لا تصلح وتطور قبل ذهابها إلى المحطة.

إلا أن أحداً لم يتحرك.. مما جعل السائق يكمل الرحلة إلى خط التخزين بكفر الدوار. ورغم أن السائق أوقف الماكينة للمساعدة في توقف القطار.. فإن سرعة اندفاعه جعلته يطيح بالصدمات.. ويخرج عن القضبان مصطدماً بسور المحطة.. وخرج ٢٠ متراً ليحطم ٥ محلات للجزارة وترزينا وسماكاً وحلوانياً ومحل فاكهة.

.. واستقرت العربات الأولى بعد الجرار على النصب التذكاري للجندى المجهول الذي تحطم تماماً.

.. وتتضارب الأقوال ففى أى حادثة ضخمة:

فرييس هيئة السكة الحديد أخبر المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات.. أن عامل الكشك الخاص بمحطة كفر الدوار لا يعرف شيئاً، ولا يمكنه بذل أى محاولة لأن تباطؤ وقوف القطار عند محطة خورشيد أحدث ارتباكاً بين محطة أسكندرية وكفر الدوار.. بسبب القطار الفرنسي رقم ٩٢٤ القائم من محطة أسكندرية ففى ذلك الوقت، ويفرق بينهما، وبين

القطار المشنوم دقات معدودة. وإذا تأخر السائق تكون الكارثة أكبر. وذكر مدير منطقة سكك حديد البحيرة أن مساعد السائق الذى نجا بأعجوبة اعترف بخوفهما من الوقوف.. حتى لا يقع تحت طائلة غرامة التأخير.

المسطحون

والغريب ما ذكره رئيس الهيئة من أن السبب هم الركاب المسطحون أعلى القطار، وأن القانون غير رادع.. فبالرغم من القبض على المخالفين يخلو سبيلهم من النيابة لعدم ارتكابهم جريمة مباشرة.

.. وشن الأهالي غضبهم على مسئولى السكك الحديدية:

قال محمود موسى: مراقب محطة بنزين:

لولا تدخل الأهالي لعجزت جميع

بدافع الإنسان المصرى الذى يظهر وقت الشدائد.. توجه آلاف المواطنين من الإسكندرية والبحيرة إلى المستشفيات للتبرع بدمائهم.. وتبرع مواطنون آخرون بالتبرع بالبطاطين والمهمات الطبية والأغذية.. لإغاثة المصابين فى حادثة قطار كفر الدوار.

بلغ عدد الضحايا ٥٠ قتيلاً و ١١٢ مصاباً.. بخلاف العدد الكبير الذى غادر المستشفى بعد علاج سريع.

وما زالت هناك محاولات لانتشال جثث أخرى.

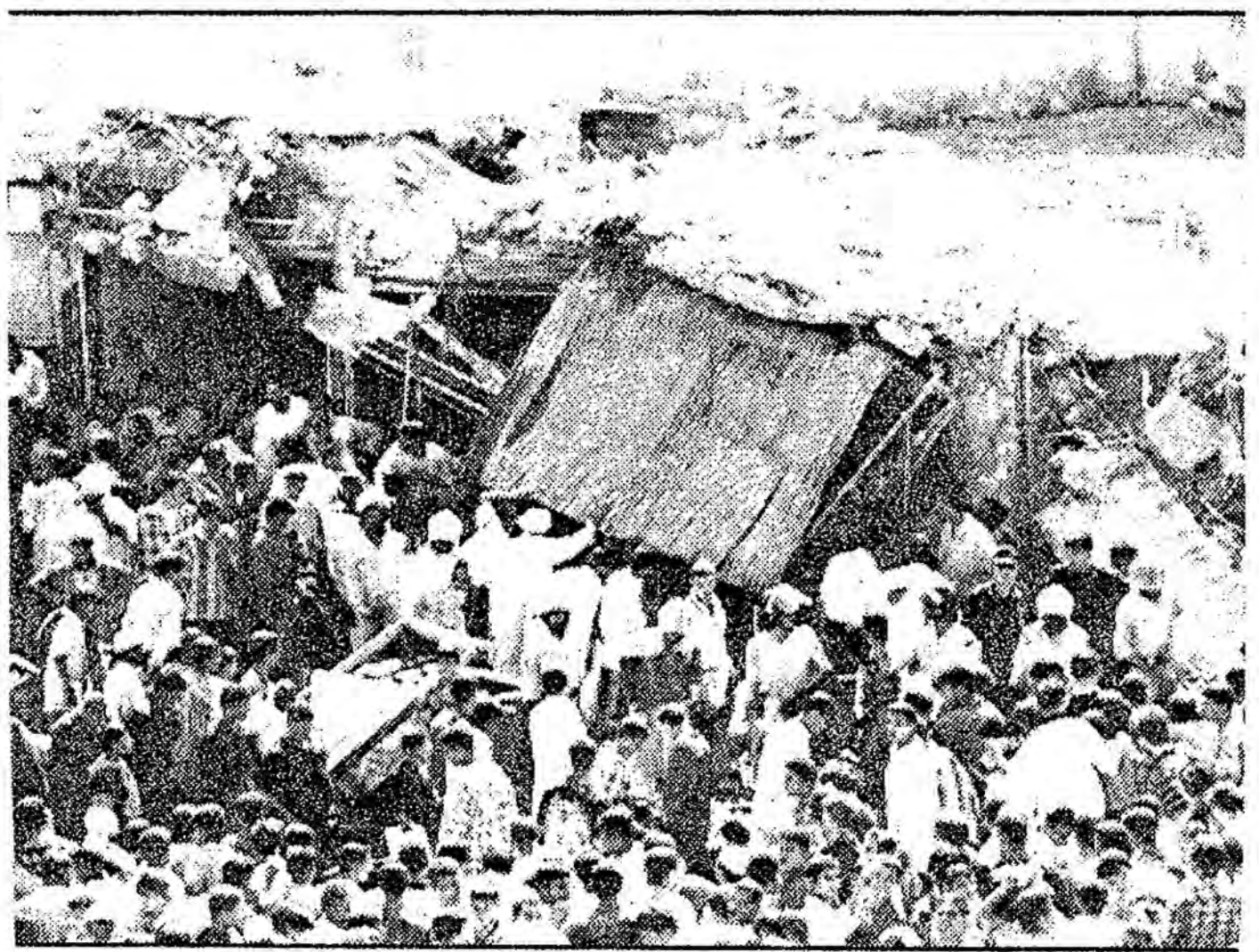
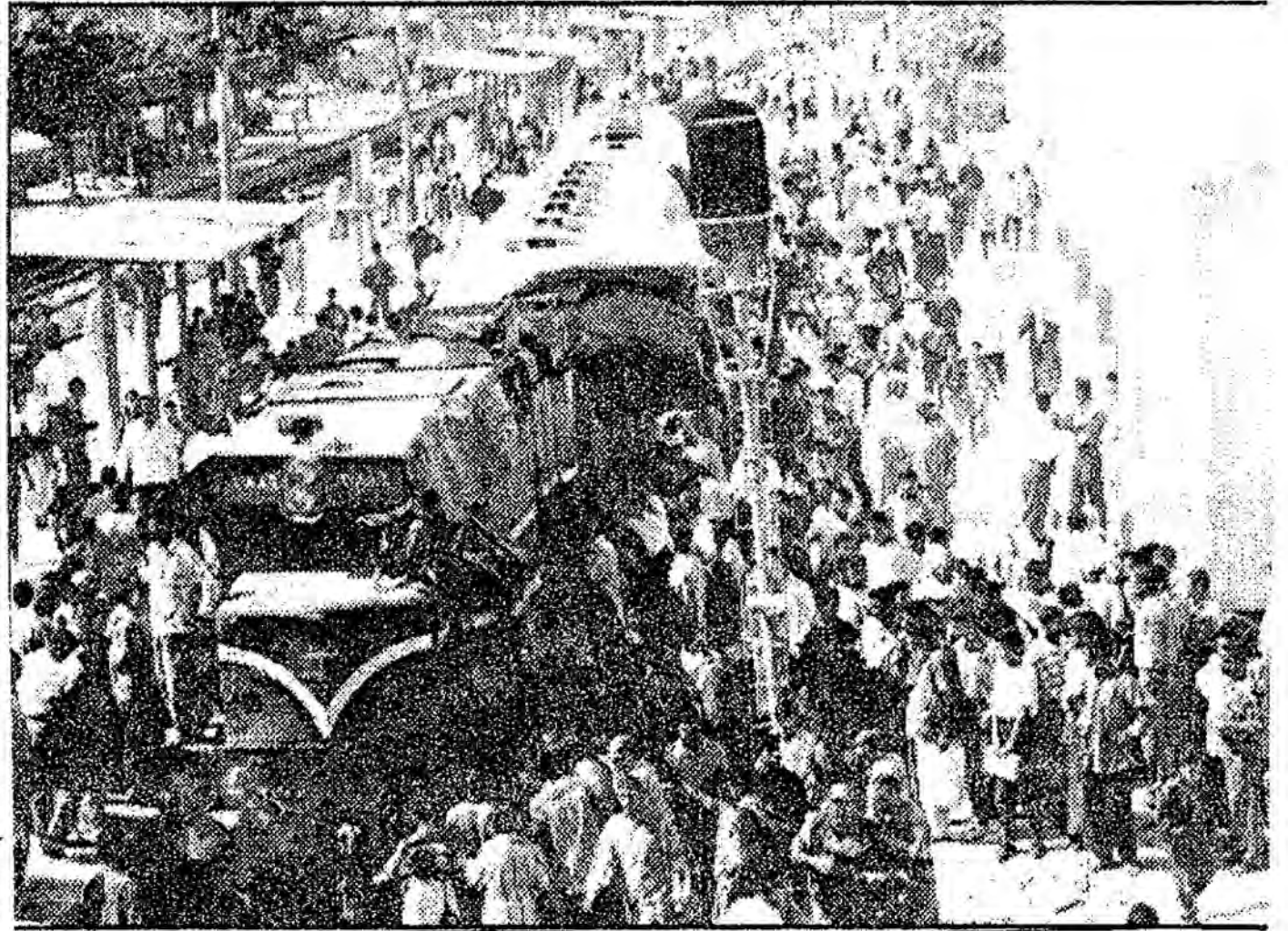
توجه اسماعيل سلام وزير الصحة.. وكتيبة من ٣٠٠ طبيب إلى موقع الحادث، من مختلف التخصصات.. هذا بالإضافة إلى كتيبة أخرى من مستشفيات جامعة القاهرة وأحمد ماهر والساحل التعليمى والطرية. وأصدر الوزير تعليماته لمستشفيات الإسكندرية والبحيرة والغربية والمنوفية.. باستقبال المصابين.

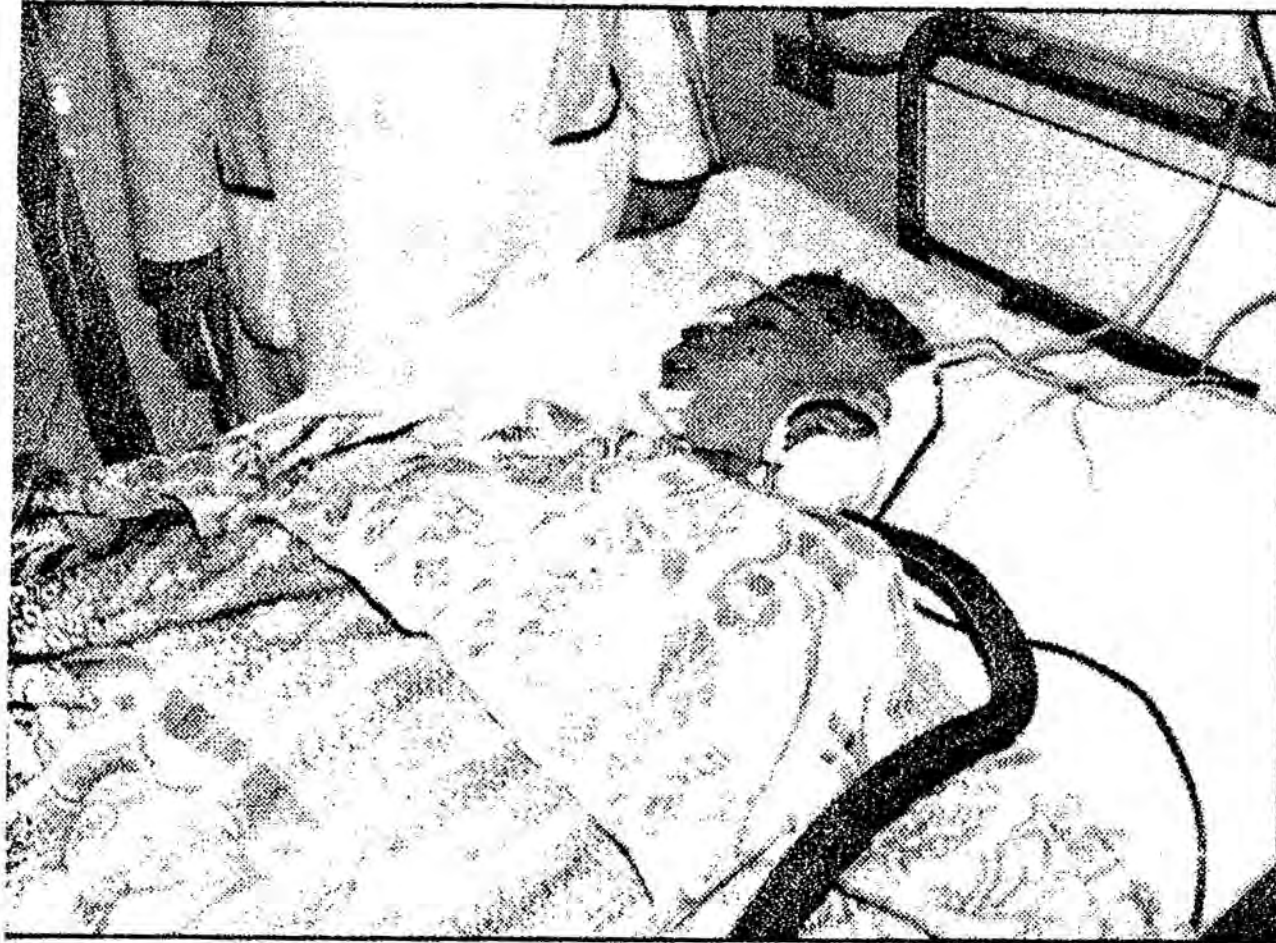
وتابع الدكتور فاروق التلاوى محافظ البحيرة، وعبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية حالات المصابين. وأكد عبد السلام المحجوب بأنه أرسل نصف كمية رصيد الدم لدى بنوك الدم بالإسكندرية إلى البحيرة.. مقدارها ١٦٠ لتراً عن طريق بنكين متنقلين للدم، وأرسل أيضاً ٢٦ عربة إسعاف من المحافظة، و ١٤ سيارة من القوات المسلحة للمعاونة فى نقل المصابين.

وأرسل أطقم كاملة من الدفاع المدنى والمرور الذى ظل متواجداً على الطريق الزراعى لمرافقة سيارات الإسعاف إلى المستشفيات ففى محافظتى البحيرة والإسكندرية.

والحكاية.. أن سائق القطار ٨٩٤ القادم من الإسكندرية إلى كفر الدوار.. والمقرر قيامه الساعة الرابعة والنصف مساءً ليصل كفر الدوار فى الخامسة وخمس دقائق.. أبلغ سائق القطار ميشيل فهمى إبراهيم (٥٨ سنة) هندسة سكة حديد كفر الدوار عن تعطل الفرامل عند منطقة البيضا.. مما يستحيل معه إكمال الرحلة.

.. الأهمالي
 يهتمون هيئة
 السكك الحديدية
 بالتقصير
 .. تضارب
 الأقوال بين
 المسؤولين..
 ثمن هذه
 الكوارث
 الضخمة..
 .. العناية
 الإلهية.. أنقذت
 مدينة كفر
 الدوار.. من
 الدمار الشامل.





.. وقال محمد مصطفى (دبلوم صنايع) ..
كسور في ساقيه ..

شعرت وكأنه زلزال .. بعد أن أغشى
على .. وأخرجني الناس من بين الحطام ..
قال مختار عثمان طالب بالدرسة
الثانوية الصناعية بكفر الدوار :
شعرت بشيء غير طبيعي يحدث داخل
القطار ، ولم أدرك حجم الكارثة رغم
اعتيادي ركوب هذا القطار ..
قال أحمد عبد السلام عبد الغنى ملاحظ
بلوك بحجر النواتية بالإسكندرية :
كنت بالعربة الثانية .. كانت أنوار
السيمافور أخضر متقطع .. ثم تحولت إلى
أصفر .. ولم يستجب السائق لإشارات
السيمافور ، والتي تلزمه بالتهدئة إلى ٧٨
كم فقط .. حتى يستطيع التخزين لإتاحة
الفرصة للقطار الذي يليه بالمرور .. واستمر
في سرعته حتى حدث ما حدث ..

وقال محمد شاكر ٢٢ سنة طالب بجامعة
الإسكندرية مصاب ببعض الكسور :

كنت أستقل القطار من الإسكندرية ..
وعند دخوله المخزن بمحطة كفر الدوار ..
فوجئنا بخروجه عن القضبان قبل توقفه ..
فقفزت منه ، وحدثت لي إصابات مختلفة ..
وأعلنت وزيرة الشئون الاجتماعية صرف
مبلغ ٣ آلاف جنيه للمتوفى ، وألف جنيه
لكل مصاب ..

المساعد الناجي

وقال حسن محمد عبد اللطيف ٢٩ سنة
مساعد القطار (الناجي) :

فوجئت عند منطقة البيضا قبل مدينة
كفر الدوار .. بعدم وجود فرامل .. والسائق
فشل في إيقاف القطار .. ووقع الحادث
بسبب سرعة القطار ..

وفي الغالب .. فصل أحد متسلقى القطار
كبسولة الفرامل ، وربما يكون عمدا أو عن
غير عمد ..

وفي لقاء مع بعض المصابين داخل
المستشفى :

قال فايز عبد العظيم (عامل بمصنع
مكرونة) :

الإصابة في عينه وذراعه وكدمات
بجسده ..

أول مرة أركب هذا القطار في عودتي
من عملي بالإسكندرية .. ولم أشعر
بنفسي إلا داخل المستشفى .. ولم
أشعر باصطدام القطار ، وسقوطه على
البيوت المجاورة .. ولن أركب قطارات مرة
أخرى ..

المصدر: أكتوبر

التاريخ: ٢٥ أكتوبر ١٩٩٨

من كواليس الحادث

بالإسكندرية معاملة أهالي المصابين.. بعد مغادرة محافظة الإسكندرية للمستشفى، أغلقوا أبواب العتابر المحتجز بها المصابين.. ورفضوا دخول الأهالي المقدمين بأعداد كبيرة بحجة أن هذا ليس موعد زيارة. ولم يدل أو يساعد الأهالي عن أبنائهم.

● قرر د. إسماعيل نسيلا صسرف مكافأة ١٥ يوما لجميع العسائرين بمستشفى كفر الدوار. لسرعة تعاملهم مع الكارثة، ولجهودهم المتميزة في إسعاف المصابين.

الصحبة بالغربية بأنه تم إرسال ٧٨ سيارة إسعاف مجهزة إلى مدينة كفر الدوار. وسيارتين لإجراء العمليات الفورية. وأرسلت أكياس دم يحتوى كل كيس على ٥٠٠ سم. و ٧ فرق طبية.. تتكون كل فرقة من جراحين وطبيب عظام وطبيبين للتخدير و ٣ ممرضات.

● أشار بيان وزارة الداخلية أن الحادث لم يؤثر على حركة سهر القطارات من القاهرة إلى الإسكندرية، وكذلك حركة السيارات بالطريق الزراعي. أساء مسئولو المستشفى الجامعي

● أمر المستشار محمد شقا المحامي العام لنيابات دمنهور.. باستدعاء أهل السائق القاتل ميشيل فهمي.. للتعرف على جثته واستلامها وكشفت تحقيقات النيابة احتمال وجود جثث أخرى أسفل الجرار.. وداخل عدد من المحلات التي صدمتها القطار.

● تدخلت العناية الإلهية لإنقاذ آلاف المواطنين.. فكانت شرطة المرافق قد أرالت سوق كفر الدوار الملاصق للمحطة قبل الحادث بساعات.

● صرحت ماجدة الشربيني وكيل وزارة

المصدر: روز اليوسف

التاريخ: ٢٦ أكتوبر ١٩٩٨



عاصم حنفي

آخر صفحت

الجزرة الحقيقية..!

وإذا كان الإهمال والتقصير.. هما سبب الحادث.. فلا بد من محاسبة المسئول.. سواء كان رئيس الهيئة.. أو الوزير إذا لزم الأمر.. ويتردد الآن.. أن رئيس السكك الحديدية.. سوف يحال للتقاعد في بداية نوفمبر.. فلا بد أن نعرف الأسباب بالضبط.. فهل التقاعد بسبب مسئوليته المباشرة عن الحادث.. أم بسبب تصريحاته العشوائية.. حصول التسطيط والجزرة.. إلى آخر هذا الهرش مخ.. الذي خرج به علينا.. بعد دقائق من الحادث من مكتبه.. ودون أن يذهب ويعاين!!..

وتعظيم سلام لمجلس الوزراء.. الذي قرر زيادة الإعانة إلى خمسة آلاف جنيهه لقتل الحادث.. وسلام مربع لوزارة الأوقاف التي أدركت دورها الاجتماعي الصحيح.. فصرفت مائة وعشرين ألف جنيه.. كمعونة إضافية للضحايا.. وبرافو لاندية الليونز التي تبرعت بعشرة آلاف جنيه.. والدعوة لباقي المؤسسات والهيئات ورجال الأعمال.. والفنانين والفنانات.. ليمدوا يد العون لأسر الغلابة.. التي فقدت عائلها فجأة في حادث سخيف..

إن حادث كفر الدوار.. ليس هو الأول من نوعه.. ولن يكون الأخير.. مادام الإهمال هو البطل.. والفهلوة واللهوكة هي القاسم المشترك الأعظم.. في الكثير من التصرفات والأفعال..

وليس مهما أن نحاكم المسئول الصغير أو الكبير.. والسجن لعام أو عامين لن يوقف ظاهرة الحوادث العشوائية.. و«جزرة» الفرائل ليست وحدها المسئولة.. المهم هو التعامل مع باقي «الجزرات» جزرة الإهمال.. وجزرة التراخي.. وجزرة الفهلوة!! ■

لا أعرف بالضبط.. سر اللهوكة.. والإصرار على نفي الاتهام عن هيئة السكك الحديدية.. بالإهمال والتراخي في حادث قطار كفر الدوار.. مع أن الأصول تقتضي - والكارثة مروعة - التروى والتدقيق وسماع الشهود.. وكشف الأسباب الحقيقية.. ثم إصدار قرار الإدانة.. بدلا من التصريحات العشوائية لمسئولي الهيئة.. والتي أكدت بضمير مستترسج.. أن المتهم الأول هو التسطيط.. ثم.. غسلت يديها من دم القتلى.. وانتهى الأمر!!..

وفي الكارثة.. تعامل البهوات كما يتعامل أهل الريف - زمان - مع جثة القليل الطافية فوق مياه التربة.. بين قريتين.. كل قرية تحاول أن تزيج الجثة بعيدا.. لتصدر المسئولية للطرف الآخر.. مع أن الحادث جلل.. يقتضي الشجاعة.. وقد سارع ناظر محطة الإسكندرية.. بإزالة الجثة للطرف الآخر.. مؤكدا أن الإسكندرية لا تعرف ظاهرة التسطيط.. فسارعت الأجهزة.. بالقبض على أربعة من المسطحين.. لتوحى بأن المسئول - مثل الزبون - دائما على حق!!..

وهكذا تاهت الحقيقة.. ولا نعرف بالضبط.. أسباب الكارثة.. حتى لا تتكرر.. فهل هو التسطيط.. أم السرعة الزائدة.. أم أن السبب يرجع إلى تخزين القطار في خط مهمل.. أم أن السائق يتعاطى أدوية مهدئة.. أم أن السبب الحقيقي.. هو الإهمال والتراخي والفهلوة واللهوكة.. التي سمحت للقطار الذي كان معطلا لأكثر من أسبوع.. سمحت له بالخروج من الإسكندرية بدون فرائل.. والتي سمحت لمساعد السائق بالإصلاح العشوائي!..

المصدر: صباح الخير

التاريخ: ٢٩ أكتوبر ١٩٩٨

٥٥ ضحايا حوادث الطرق ٢٠٠ ألف سنويا!!

خمسة بضع سوداء

على خريطة الطرق!

كل يوم تقع ٧٥٠ حادثة على الطرق السريعة، وهو معدل يفوق عدد الحوادث التي تقع في أمريكا رغم أن عدد سياراتها وطرقها أضعاف الأعداد عندنا.. أصابع الاتهام تشير لجهات عديدة.. لكن الذي نعرفه أن الأمر خطير ويحتاج لوقفه.

على الخريطة المرورية لطرق مصر بين المدن توجد بقع سوداء تحدد أهم المواقع التي تحدث فيها حوادث سيارات تؤدي إلى قتل ٢٠٠ ألف شخص سنويا. وهذا الرقم موثق في وزارة الصحة للعام الماضي فقط. أي أنه كل يوم يموت ٧٥٠ فردا تقريبا. وتختلف هذه الأرقام بمعدلها من يوم لآخر.. وأحيانا في فصل الشتاء يزيد هذا المعدل.

عدد كبير من الحيوانات التي تسير فيه والجرارات الزراعية وعربات النقل الثقيل والخفيف بجانب أنه مكان سير للفلاحين في هذه الأراضي، ويصل عدد الحوادث عند هذه النقطة وقت الضباب إلى ٤٥ حالة يوميا ويصل عدد الوفيات إلى ٢٥ حالة.

والبقعة السوداء الثانية على طريق البحر الأحمر حيث تمثل نسبة الحوادث فيه ٢٦ حالة يوميا، منها ١٠ قاتلة،

والبقع السوداء على الخرائط المرورية تشمل أولا طريق القاهرة الإسكندرية الزراعي، وخصوصا عند الكيلو ٣٥ كموقع لأعلى رقم لحوادث الطرق في مصر ٣١ حادثة يوميا، منها ١١ حادثة قاتلة. وهو طريق سفر مزدحم يمر خلال الدلتا الزراعية الخصبة وعدد من المدن الرئيسية.

وأهم أسباب هذه الحوادث هو ضيق الطرق وتشعب الطرق المتداخلة فيه. ووجود

الخطوط الحمراء

تلك هي لغة الحوادث اليومية بالأرقام. أما الدكتور عصام عبد العزيز أستاذ الهندسة المدنية فيقول أن نسبة حوادث الطرق في مصر تتعدى الخطوط الحمراء التي وضعها المتخصصون في العالم. ففي الولايات المتحدة يقتل ٣٩٠ ألف شخص و ٥٠٠ ألف يعلجون في المستشفيات ٤,٨ مليون نسمة يعانون من إصابات خارج المستشفيات.. كل ذلك في الولايات المتحدة التي يقول آخر تقرير أنها تسير على أراضيتها ٤٥ مليون سيارة تقطع يوميا من ٩٠٠ إلى ٢١٠٠ مليون ميل.

ورغم ذلك فعدد الحوادث في مصر أكثر من الولايات المتحدة الأمريكية التي لم يصل فيها بالطبع عدد العربات أو الطرق لهذه الأرقام، وأهم أسباب هذه الحوادث تحدث عادة بسبب قلة الخدمات التي توجد في الطرق عامة في مصر، ففي الطرق السريعة لابد من وجود حارات كاملة للنقل البطيء وهو المنسب في

أكثر الحالات في مصر، كذلك نوعية القار نفسه التي يتم بها رصف الطرق هي من أقل الأنواع وأرخصها والتي تتلف خلال عام أو عامين على الأكثر، وبالتالي ينتج طريق غير متساوية فيه درجة الانحناء بمعنى أن السيارة تختلف سرعتها بالزيادة والنقصان بشكل دائم طول الطريق، مما يؤدي إلى الحوادث المروعة التي عادة ما تأتي من انقلاب السيارة نفسها. وهذه الطرق أصبحت موجودة بخصائصها المميزة في معظم دول الخليج، ولا أعرف لماذا لا يتم



والأسباب ترجع إلى الانحناءات الخطرة والطرق المرصوفة على هضاب مما يؤدي إلى مضاعفة سرعة السيارة ووجود عدد قليل جدا بالإسعافات الأولية مقارنة بعدد الحوادث.

والبقعة السوداء الثالثة على الخريطة تقع في طريق بنى سويف - القاهرة وبالتحديد عند الكيلو ٤٢، ويصل عدد الوفيات إلى ٨ وفيات خلال ١٩ حادثة يوميا، منها ثلاث حالات تقريبا من الغرق في الترع المجاورة للطريق دون الحواجز الحديدية المعتادة للطرق التي تجاور ترعا وقنوات صغيرة. وكذلك عدم وجود نقاط إسعاف سريعة على الطريق، وكذلك عدم وجود اتصالات فورية على الطريق.

والبقعة السوداء الرابعة تأتي على طريق دمياط - بورسعيد، وهي أقل رقم في معدلات الحوادث، ويصل إلى ٨ حوادث منها حالتا وفاة، وهو نفس الرقم لبقية الطرق تقريبا فيما عدا طريق القاهرة - الإسكندرية الصحراوي الذي تتفاوت أرقام الحوادث فيه في الصيف عن الشتاء حيث تزداد بنسبة كبيرة في الصيف تصل إلى عشر حالات يوميا كلها تؤدي إلى الوفاة.

وبقية الطرق سجلت نسبة قليلة عن الطرق الأربعة الخطرة لكن بمعدل يتراوح ما بين ١٠ و ٢٥ حالة يوميا تكون الوفاة فيها بنسبة ٧٥٪ من عدد الركاب.

ويشمل التقرير أنه لوحظ وجود موسمية لبعض هذه الحوادث حيث وقعت (٣٣٦) حالة في شهر أكتوبر وحده، بينما حدث أقلها (٢٧٤) حالة في شهر يونيو، وتكررت الحوادث أكثر في أيام الأاحاد (٥٢٦) حالة عن أي يوم آخر ويوم الجمعة هو أقل الأيام في نسبة الحوادث وتوقيت الحوادث يتم من الساعة ١ : ٣ عصرا سجلت (٦٠١) حالة بينما وقعت أقل الإصابات وعددها (٧٠) من الساعة ١ : ٣ صباحا.

وكان ٤٪ من المركبات عن حوادث الطرق مصنعة عام ١٩٨٠ - ١٩٨٤.

وقدر الفقد الكلى الناتج عن حوادث الطرق بحوالي ٦٠ مليون جنيه مصرى وكان ٧٢٪ من الفاقد نتيجة الإصابات قاتلة.

الصحف يوميا فلو اهتمت وزارة المواصلات قليلا واستعانت بالمتخصصين بعيدا عن المنتفعين. ستحل هذه الازمة التي تؤرق عددا كبيرا من المواطنين يكون سفرهم يوميا على هذه الطرق.

قوة السيارة

أما المهندس أمير وجيه أستاذ الميكانيكا بكلية الهندسة فيقول: بالطبع هناك عوامل كثيرة تسبب هذه الحوادث البشعة، أهمها على الإطلاق سوء الطرق نفسها. لكن هناك عاملا هاما جدا في هذه الحوادث وهو السيارات نفسها. فمعظم السيارات التي تسير على الطرق مخالفة لقوانين المرور الخاصة بالسفر ومعظم هذه السيارات مصممة على سرعات قليلة لو زادت هذه السرعات أصبحت السيارة معرضة للانقلاب في أية لحظة، وما لا يعرفه الكثيرون ان كل العربات من عام ٨٠ إلى ٨٤ وهي الموديلات التي تسبب أكثر الحوادث السرعة الأخيرة فيها هي ٩٠ كيلومترا في الساعة، وكانت الطرق وقتها مصممة على ذلك لكن السرعة المسموح بها الآن هي ١٠٠ كيلومترا في الساعة، وهي زيادة كبيرة على هذه السيارة تجعل التحكم فيها صعبا، وبالتالي تزداد الحوادث فيها.

كما لابد أن تتوافر الحماية الأمنية بمعنى أن تكون هناك قوانين مرورية صارمة ضد السيارات، وكذلك تواجد أمنى دائم ٢٤ ساعة في المناطق الخطرة كي يمكن السيطرة على المخالفات التي تهدد حياة المواطن. كما يجب أن تتوافر أحزمة الأمان والحجاب الأمامي للسائق، وكذلك وجود طفاية الحريق. كل تلك قد تبدو أشياء تافهة. لكنها مهمة جدا وضرورية عند السفر. ولابد أن يلاحظ أن السيارات القديمة لابد من معرفة أقصى سرعات للسيطرة عليها. ولابد من تحسين الطرق، لكن لو أخذنا في الاعتبار المحافظة على قواعد المرور وسلامة السيارة لابد أننا سنتجنب الجزء الأكبر من هذه الحوادث.

وعدد نقاط الإسعاف على الطرق السريعة في مصر تمثل ٢٪ فقط وتختفى أحيانا في بعض هذه الطرق، لكن كما يقول مصدر أمنى: نقاط الإسعاف موجودة في المناطق التي يمر بها مسئولون فقط. أما بقية الطرق فلا توجد بها نقطة إسعاف واحدة، سالت الدكتورة فاطمة

الطرق الرديئة والسيارات

القديمة والإدمان أهم أسباب الحوادث عندنا فقط..

■ مهندس طرق : موسم

رصف الطرق ينعش خزائن المحافظات والقار الذي ترصف به الطرق قديم ومستهلك

رصف الطرق في مصر بهذه الهندسة المتقدمة بحيث تصبح زاوية ميل الطريق الواحد كلها ثابتة حتى في الانحناءات وطرق الصعود والهبوط كما في طريق البحر الأحمر.

قد يكون تدخل المحافظات في رصف هذه الطرق هو ما يعوق المشكلة حيث إن موسم رصف الطرق ووضع الأرصفة موسم انتعاش لخزائن هذه المحافظات. لا أعرف. لكن حال الطرق في مصر يزداد سوءا.

والأسباب الأخرى التي تؤدي إلى هذه الحوادث تأتي من عدم وجود كبرى كافية عند التقاطعات كما كان يحدث في طريق العاشر من رمضان قبل بناء اثنين من أهم الكبارى على الطرق.

ولو وضعنا نظاما وخريطة محددة لهذه الكبارى للطرق التي يتشعب فيها أكثر من طريق كما يحدث على طريق الإسكندرية القاهرة الصحراوي ستحل عندنا مشكلة الحوادث التي تحدث عددا كبيرا من البشر يوميا.

وتأتي المصيبة الكبرى المتسببة في تلك الحوادث من وجود ترع ومصارف وقنوات بجانب الطرق السريعة مما يساعد على غرق المركبة بأكملها لو انحنت قليلا عن الطريق وتصبح مصيبة كبرى لو كانت المركبة مثلا أتوبيسا كبيرا يحمل بداخله أطفالا ونساء فعادة ما يقتل جميع الركاب غرقا مرة واحدة ويصل عددهم أحيانا إلى ١٢٠ شخصا.

ولا أعرف كذلك لماذا لا تقيم وزارة المواصلات حواجز حديدية على جميع جوانب الطرق المصاحبة للترع والمصارف والقنوات. كل هذه العوامل حلولها ممكنة ورخيصة للحد من الحوادث البشعة التي نقرأ بعضها في

للسيارات القادمة من بورسعيد والإسماعيلية والعاشر من رمضان، وكذلك طريق الإسكندرية وطرق الدلتا كلها. مخالفات لا حصر لها.. عربات تسير ليلا من غير أنوار على الإطلاق وعربات تسير من غير طفايات للحريق وعربات تسير متخلفة لقوانين البيئة والمرور، ذلك غير مخالفات السرعة والأحمال الزائدة.. فهل يعقل أن تضع ضابطا وجنديا للمرور على كل سيارة في مصر ليراقبها.. لا يوجد في مصر وعى مرورى أو حتى التزام بقواعد المرور. كنا منذ ثلاثة أعوام نضع الحد الأقصى للسرعة ٩٠ كم/ ساعة وعندما أخبرتنا وزارة النقل أن الطرق رصفت بحالة جيدة وأصبحت معظم الطرق اتجاهين رفعنا السرعة إلى ١٠٠ كم/ ساعة وبالطبع لا يمكننا الكشف عن كل عربات مصر لذلك نرجح أن يكون هناك وعى بقواعد المرور لأن ذلك أولا وأخيرا لسلامة المواطن.

فهل يعقل أن أجد سائقا مدمنا للمخدرات بالطبع لو ضبطت سحب منه الرخصة فورا لكن أين دور وزارة الصحة في ذلك، والسائق يتعرض لكشف دورى ورجال المرور يقومون بواجبهم على أكمل وجه، صحيح هو غير كاف للتقليل من الحوادث لكننا نقوم بجهد كبير وبقوانين صارمة ولا يوجد أى طريق في مصر لا توجد به لافتات إرشادية خاصة بالمرور، لكن لابد من تكامل وزارة النقل والصحة والإعلام معنا لنحد من هذا الخطر الذى يهدد سلامة المواطن.

طارق رضوان

يوسف بالإدارة العامة للصحة المهنية حيث تقول بالطبع هناك خطة وبدأت في التنفيذ منذ ثلاث سنوات سواء أكثر من نقطة إسعاف على الطرق السريعة وطرق القاهرة . الإسماعيلية، والقاهرة . الإسكندرية. خير دليل على ذلك. لكن بالطبع لا أنكر أن هناك تقصيرا فى عدد هذه النقاط والسبب ليس من وزارة الصحة لكن هناك طرقا لا يمكن مطلقا بناء نقطة إسعاف فيها على أبعاد متقاربة لوجود الأراضى الزراعية والمصارف والترع. كما لابد أن يعرف المواطنون أن هذه النقاط عبارة عن علاج أولى فقط حتى يصل إلى المستشفى ويعالجه العلاج الكافى، ولابد أن نعرف معلومة هامة جدا وهى أن نسبة قليلة جدا يخرجون من هذه الحوادث وفور تبليغ الإسعاف تنتقل إليهم فى أسرع وقت لكن الذى يحدث أن يأتى البلاغ متأخرا، وعندما تصل عربة الإسعاف مكان الحادث يكون حدث أكثر من حالة وفاة وبالتالي عربات الإسعاف لا تحمل متوفين لإجراءات أمنية معروفة، لذلك فهناك خطة بين الوزارة ووزارة الداخلية بوجود خط مباشر مع الدوريات الراكبة على الطريق التى تبلغ بسرعة عن أى حادث.

وعندما سألت مصدرا أمنيا عن دور شرطة المرور فى هذه الحوادث قال: إننا بالفعل نضع قوانين صارمة جدا على هذه الطرق وخصوصا على سائقى عربات النقل. والرادار الذى يلتقط كل العربات المسرعة نقوم بتغيير أماكنه كل يوم كى لا يعرف مكانه السائقون وتعال وشاهد كمية المخالفات اليومية عند مدخل القاهرة

المصدر: المصور

التاريخ: ٣٠ أكتوبر ١٩٩٨

٥ آلاف سائق قطار فى قفص الاتهام :

يتدربون ٢٢ سنة ، ويقودون الكيلوب ٤ قروش ، والجمهور يضربهم بالطوب !!

٩٩ فى كابينه قطار الموت ٩٨٤ بكفر الدوار عشر المحققون على شنته جلدية باليه عجنها القطار وحولها إلى فطيرة .. الشنته تخص السائق ميشيل ابراهيم فهمي ، ٥٤ سنة، وبها أربعة جنيهاات ونصف جنيهه فكة - فضة - وثلاثة أرغفة بلدى باردة وقطعة جبن ولغافة ملح وشطة ، دقة، لزوم الغموس . مرتب ميشيل بالحوافز نحو ٤٠٠ جنيهه خلاف الحوافز وسعر الكيلو متر (٤ قروش لكل كيلو على السكة) وبعد مرور ٢٨ سنة خدمة على الخطوط الطوالى .

حال عم ميشيل الذى شطره القطار نصفين ولم يتعرفوا على جثته إلا من النحاسه المعلقة على الأقربول الرمادى ، الزى الرسمي ، - نقول مثل حال ٥٠٤٩ سائقا - بالضبط - يقودون تشكيلة متنوعة من القطارات (١٢٠٠ قطار يوميا) تبدأ بالعادى على خطوط الضواحي وقبلى وحتى الإسكندريه والتوريينى على الخطوط الفاخرة ، وعلى شبكة طولها عشرة آلاف كيلو متر طوالى تغطي مصر كلها من جزيرة النباتات فى أسوان وحتى اسكندرية فى الشمال . ٩٩

• يتعاملون بالأقدمية المطلقة ..
• والمميزون على التوريينى ..
• والمحظوظون الخطوط الصحراوية

حمادي رزق

أحمد أيوب

عدسة :

شرين شوقي

عربات . خمس سنوات أخرى ويخرج إلى الطريق الطوالى ليقود قطار بضاعة بسرعة عشرين كيلو مترا فى الساعة ويستمر فى تلك المرحلة نحو ثماني سنوات كاملة فى الدور العادى تقل إلى خمس سنوات فقط إذا كان السائق موهوبا وقلبه حديدا لبدأ قيادة الاكسبريس بعد حصوله على رخصة درجة أولى ويصبح معترفا به فى دنيا السائقين مثل عم ميشيل بالضبط..

وحسب ما قاله لنا المهندس زكريا عبد الحميد يوسف نائب رئيس الهيئة: إن وصول السائق إلى الدرجة الأولى يحتاج منه إلى جهد متواصل لعشرين سنة فى الورش والمخازن والأحواش وعلى قطارات البضاعة ولا يتسلم السائق قطار ركاب إلا بعد أن يتحول لأسطى .
لائحة السكك الحديدية تشترط دورة تدريبية للسائق مع كل ترقية، ودورة تدريبية مع كل خطأ، قبل الحادث الأخير كانت الدورات تسير بالمعدل الطبيعى دورة كل سنتين إلا أن الحادث زلزل

ميشيل حاصل على الإعدادية وكانت تكفى لقيادة قطار، الآن وبعد حادثة قطار البدرشين عام ١٩٩٥ والتى ركب فيها قطار فوق القطار الذى أمامه «نتيجة ضعف مستوى السائق فى القراءة والكتابة» تقرر قصر قيادة القطارات على المؤهلات تحديدا (ببلوم صنايع، تخصصات كهرباء، وميكانيكا والكرونيات) هذا عن الجديد الذى يسعى لركوب الاكسبريس أما غالبية سائقي القطارات مثل عم ميشيل دخلوا السكك الحديدية من الخمسينات والآن قطارات التسعينات بتكنولوجياها العالية لاتناسبهم ، وتلك مشكلة تواجه الهيئة الآن خاصة أن لديها ١١٥٤ سائقا بدون مؤهل و٣٤٣ بالابتدائية و٢٠٧٩ بالإعدادية والباقي ٦٤٣ دبلومات بينها تجارى وزراعى وثانوية عامة ومعهد فنى .

مشوار عم ميشيل حتى المقبرة يسلكه أى سائق قطار حديث يبدأ بالتعيين كمساعد رابع لمدة خمس سنوات وهذا يعيش فقط فى الأحواش وسط السائقين ليلقط الصنعة كما يقولون، بعدها يرقى إلى مساعد ثالث «ب» هنا يدخل المرشح للقيادة القورمة وتبدأ الدورات التدريبية ومحاولات القيادة والتدريب على السكك الهيكلية «المحاكى» بعد خمس سنوات أخرى يصبح مساعد ثالث «أ» وهنا ليتحول إلى سائق بحق وحقيقى ويسوق الجرارات فى الورش والأحواش ، ينقل جرارا، يعتق قطارا ، يخزن

زمان قبل الزحام .

المهندس موسى زكى مدير إدارة التشغيل والتدريب يقول : إن الكشف الطبى يجرى بدقة متناهية وبدون أية مجاملات لأن هذه أرواح وليست لعبة فى أيدى أحد والهيئة لاتعترف بتقارير سوى التى يعدها أطباؤها منعاً للتلاعب وسنويا يخرج نحو ٣٠ فى المائة غير لائقين صحيا . ويقول لنا : إن هناك كشفا مفاجئا مخدرات ومسكرات يجرى على الأرصفة ، تذهب لجنة طبية الى أى رصيف وتطلب عينة بول أو دماء من أى سائق لتحليل نسبة المخدرات والمسكرات فى الدماء حتى لايتوه مدمن فى وسط السائقين ويتم بشكل عشوائى حتى لايتهرب من الكشف أى سائق . وهذا اسلوب تنفرد به الهيئة المصرية على مستوى العالم . وهناك كشف ثالث يسمى «كشف التجاوز» فعندما يتجاوز السائق سيمافور أو لا يستجيب لإشارة أو يفوت من محطة بدون توقف يرفع فوراً من جداول التشغيل، ويعاد الى القومسيون الطبى لإعادة الكشف والبحث عن أسباب التجاوز التى يسجلها عليه شريط خط السرعات «A.T.C» «جهاز كما الصندوق الأسود فى الطائرات» وهل التجاوز ارهاق بصر أو عدم قدرة على التحكم أو غيرها من أمراض المهنة ، أو حتى الادمان والسرحان.

مرتب السائق العادى يصل فى المتوسط ما بين ٥٠٠ جنيه الى ٨٠٠ جنيه ومرتبات الهيئة

الهيئة وجعلها تتذكر ما يعرف بالدورات التذكارية التى يتم تذكير السائق فيها بأسلوب العمل على السكة الحديدية واللائحة وما يستجد من تكنولوجيا ذات اللوائح تشترط دورة على الأقل كل عامين لكل سائق حتى ولو لم يكن على وش ترقيية أو لم تحدث منه حوادث ، وكما يقول المهندس شكرى خليل رئيس الإدارة المركزية للمنطقة المركزية إن عدم اجتياز الدورة تعنى خروج السائق من طواقم التشغيل ، ويحرم من مكافأة الكيلو متر الذى يصل لسته قروش حالياً (على الخطوط الفاخرة) ولايعود للتشغيل إلا بعد اجتياز الدورة لأنها حتمية والسائق يحرص عليها حتى لايتأثر دخله .

عمر عم ميشيل وقت الحادثة بالضبط ٤٥ عاما وستة أشهر وعدة أيام - عرقيا - هيئة السكك الحديدية بعد الـ ٤٥ سنة تبدأ مراجعة السائق صحيا ، الكشف كان قبل وفاة ميشيل يتم كل ثلاث سنوات على الصدر والبطن والعين ، بحثا عن السكر والضغط وضعف النظر وتمييز الألوان ، كانت فترة طويلة لاكتشاف هذه الأمراض لذا أمر رئيس الهيئة المهندس محمود مرعى بعد حادثة كفر الدوار بالكشف الدورى سنويا على السائقين فوق الـ ٤٥ سنة وكل عامين للسائقين الأقل ، ويظل السائق على الخط الطوالى مادامت اختبارات سليمة ولكن عندما يكل بصره أو تتعب أعصابه يعطى درجة مفتش ماكينة «أو سوبر سائق» ويصبح مشرفا على الرحلات ويعد التقارير كما مفتشى الاتوبيسات

وكل طاقم من سائق وعطشجي والذي يحكم هذه الترقيات فقط الأقدمية لأنها الاسلوب الوحيد الذي يقبله السائقون هنا . (ربما كانت كل هذه المميزات التي يتكلم عنها مسئولو الهيئة على الورق وراء تقدم ٨٥٠٠ من خريجي المدارس الصناعية للالتحاق بركب سائقي القطارات رغم أن كل ما طلبته الهيئة لايزيد على ٢٠٠ سائق والطريف أن بعضهم مؤهلات عليا - (بكالوريوس هندسة!!)

شكاوى بالجملة

على الورق كما قلنا الأمور ودية والسائقون تحت السيطرة طيبا ومهنيا ، ومرتباتهم كافية ولا مشاكل على الإطلاق ، لكن على أرض الواقع الأمر جد مختلف فعبد الرحمن محمود عتيق يقول نحن في أسوأ ظروف ، .. أو مظلومون، حقنا ضائع لدى الهيئة ، وكرامتنا مهجرة لدى المواطنين ، عتيق الذي يخرج الى المعاش بعد عامين بدأ العمل سنة ١٩٥٥ وتدرج من عطشجي الى أن أصبح سوبر سائق «كابتن» كما يدعون» عمل في بداية حياته على خط القنطرة - غزة أيام القطار البخار ، ويقول لماذا يقذفون السائق بالطوب؟ لماذا كل هذا العداء للقطار ، فرق الطوب على كل مزلقان أو محطة تضرب فينا باستمرار ؟

ملحوظة : احصائية الهيئة من ٩ ابريل

حسب رؤية المهندس زكريا يوسف نائب رئيس الهيئة مميزة فالسائق يحصل إلى جانب راتبه على ثلاث علاوات ، و ٤٠ في المائة طبيعة عمل وأضيف إليها أخيرا ٥ في المائة كما يحصل على ستة قروش على كل كيلو متر يقطعه على قطارات الاكسبريس نقل الى أربعة قروش على قطارات الركاب العادية والمكافأة مشروطة بالوصول في الموعد المحدد إلا إذا كان التأخير بسبب خارج عن الإرادة ويثبت ذلك . المهندس موسى زكي مدير معهد السائقين يقول : هناك مجموعتان مميزتان من السائقين . الأولى يسمونها في الهيئة سائقي الكويت وهم سائقو الخطوط البعيدة والصحراوية مثل خط الواحات مثلا وهؤلاء يحصلون على أجر السائق نفسه العادي مضافا إليه ٨٠ في المائة من الأجر بالعلاوات والحوافز ، وهؤلاء يعملون لصالح شركات ومصانع لها تعاقدات مع الهيئة ولكي نحفز السائق لا بد من احساسه بأنه مستفيد من هذه الأرباح وهناك تكالب خاصة من شباب السائقين على تلك الخطوط خاصة أنها تساعد بعضهم في بداية حياته . المجموعة الثانية - يسمونها «مجموعة التوربينى» وهم يتميزون - فقط - بوجبة غذائية لاتصرف لباقي السائقين كما يحصلون على مكافأة رحلة بمعدل ١٥ جنيها للسائق وسبعة للمساعد ولكنهم أكثر الفئات احتراما لأنهم أكثر خبرة وقدرة ويسيروا على سرعة ١٤٠ كيلو مترا بدون أن تهتز كوب مياه على منضدة في القطار ، حاليا - هم ١٤ طاقما

في الاتجاه نفسه يقول السيد عباس حسانين ٥٩ سنة ويعمل منذ ٢٩ سنة في الهيئة على خط الاسكندرية (ومثله يقول ناجي علي حسن - خط المنيا) : مهنتي تعبأتى.. نفسي يعاملوا السائق على أنه بنى آدم . هل تتصور أنه لا يوجد تأمين على حياة سائق يتحرك بالآلاف الركاب هكذا يتركونا نتحرك على «كف عفريت» مرة تفاديت كارثة ، السيمافور كان عطلان دخلت على الخط كان هناك قطار ، ربك سلم وانقذت الناس من الكارثة ، كافلوني بـ ١٥ جنيها !! رؤساء الهيئة والكبار مشغولون بمصالحهم ولو حدثت الكارثة ابحت عن السائق!!

حتى مساعد السائق ثالث عبد الحميد عبد العزيز على خط الاسكندرية يقول : أعمل بالهيئة منذ ١٤ عاما شعرت خلالها بالقرع لأننا نتحمل مسؤولية كبيرة فسائق القطار يتعامل مع جهاز تحكم ألى يحتاج منه يقظة دائمة لأن الغلطة معناها ضياع ، والمشكلة رغم أن هذه المهنة تحتاج الإنسان الفاهم إلا أن العمل يسير فيها بروتين شديد فحتى تصل الى سائق قطار أمامك من ١٧ الى ٢٠ عاما . البعض تكون عنده قدرات القيادة قبل ذلك بفترات لكن العمل بنظام الأقدمية يقتل هذه القدرات لأنك عارف في

□ سائق :

لا أعرف كيف يأمنون على أرواح الركاب معنا ونحن محبطون نفسيا!

□ سائق آخر :

لا تستغرب إذا وجدت سائقا مسطحا على القطار!

□ سائق ثالث :

تصور .. الهيئة تتعامل معنا بالقروش حتى الآن!

وحتى ٢ سبتمبر الماضى تشير الى ٢٣ مشاجرة بين سائقين وركاب وأربع حالات تكسير زجاج أمامى على مختلف الخطوط خاصة عند مزلقان أبو وافية بشبرا ومحطات محافظة البحيرة ، دمنهور وكفر النوار.

ضرب الطوب اخطر ما يواجه السائقين على الطريق خلاف الحوادث ، والتقرير الطبى للسائق يوسف أحمد مصطفى سائق ركاب عادى «من دمياط» يؤكد فيه الدكتور جلال خضر استاذ طب وجراحة العيون وجود عدة أجسام غريبة بالمتحمة والقرنية تحديدا ٤ قطع زجاج صغيرة من جراء تطاير شظايا من زجاج القطار ، يوسف يعمل في الهيئة منذ ٢٢ سنة ويقود ديزل «القاهرة - الاسكندرية» ويقول: أعمل ٢٦ يوما في الشهر اقطع خلالها ٢٥٠٠ كيلو متر في حوالى عشر رحلات ما بين القاهرة واسيوط والاسكندرية ، احصل على أربعة قروش عن كل كيلو متر واصرف في الرحلة «أكلا وشربا» عشرين جنيها ، لاتصدقهم الاستراحات التى يتكلمون عنها وهم فى وهم ، على قد الحال - كل راتبى ٥٥٠ جنيها اصرف فى القطارات ٢٠٠ جنيه والباقي لا يكفى أكلا أو شربا ، تصور أنه لا يوجد تأمين على السائقين ، يعنى عم ميشيل الذى قطعه الجرار ليس له تأمين !! .. حكاية الكيلو متر والقروش الأربعة تبو غريبة ومضحكة فى آن واحد كما يقول محمد عوض عبد السلام سائق درجة أولى اكسبريس ويعمل منذ ٢٨ سنة فى الهيئة ، ويتساءل متندرا: هل يوجد تعامل بالقرش الآن سوى فى هذه الهيئة ؟! لك أن تتصور أنتى وغيرى نفكر فى ترك تلك المهنة التى تقصف العمر فلا الهيئة تعطى شيئا ، ولا الجمهور يتركنا فى حالنا «نول يرجموننا كما الشياطين» تصور أنتى عندما أخرج من المحطة أجد أكثر من ١٠٠ نفر على الجرار ، اصرخ ، اخبط رأسى فى الجرار ، لا مجيب ، لن أحدثك عن الاشارات والسيمافورات وأكثرها غلط فى غلط ولا ملاحظى البلوكات وغيرهم كله فوق رأس السواق وفى النهاية هو الضحية !

وعندى ٤ أولاد لا أعرف كيف أقضى الشهر ويضيف محمد ابراهيم أن ميشيل سائق قطار كفر النوار ضحية الإهمال وعدم الصيانة غير الموجودة وأنا رأيت بنفسى شابا يركب بين عربات القطار ورباط الجزيرة بحبل حتى عندما يصل الى مكانه يشد الحبل فيفتح الهواء ويقف القطار وينزل أمام منزله . لم أستطع أن أفعل معه شيئا لأن المفروض ألا تكون الجزيرة فى متناول يد الجميع هكذا كلما أن شرطة النقل يجب أن تمارس شغلها لكن كل هذا غير مهم عند الهيئة لأن الضحية موجود ولن يبحثوا عنه وهو السائق موجود وجاهز .

ويتسأل مهدى محمدى محمود ٥٧ عاما ويعمل منذ ٢٧ سنة على جميع خطوط الهيئة أين وسيلة تأمين السائق ؟ ويؤكد أنه عند خروجه من المنزل يقول لأسرته مع ألف سلامة ربما لا أعود لأن السائق هو الضحية رقم واحد فى أى حادث قطار وليس شرطاً أن يموت بخطئه لكن قد يكون بخطأ عامل البلوك أو أى شىء آخر مثل عدم صيانة الجرار جيداً .

وينعى سيد أبو اليزيد - ٤٥ عاما ومدة

خدمته ٢٨ - سنة حظه للعمل بهيئة السكة الحديد مؤكدا أن عامل مصلحة المجارى افضل منه ويقول: مبدأنا فى الهيئة لو أخذت يوم اجازة على عاتقك يخصم منك لأنك تقبض مرتبك على أساس عداد الكيلو مقترات ، ولذلك لايتعدى المرتب أكثر من ٥٠٠ جنيه عن آخره ، وحتى الرعاية الصحية غير موجودة فكل ما نحصل عليه ٦٠ جنيه للسائق وأسرته سنويا يعنى لو مرضت واخذت دواء بها فليس لى الحق فى العلاج مرة ثانية على حساب الهيئة طوال العام . تذهب الى المستشفى ويطلب منك اشعة تعملها على حسابك الخاص . وانظروا الى زملائنا الذين ماتوا فى الحوادث واخرهم ميشيل لم يجدوا معه كبايا أو فراخا لكن وجنوا معه جينة و٣ قرون فلفل ، نحن نقضى أيامنا خارج المنزل على الفول والطعمية، لا أعرف كيف يأمنون على أرواح هؤلاء الركاب معنا وهم يطمون أننا محبطون نفسيا .

النهاية سوف تقود قطارا ، وكله زى بعضه .

خطوط الأرياف

المشاكل أكثر وضوحا فى خطوط الأرياف لأنهم بالفعل مهملون ومثلا مجدى السيد محمد الزنارى ٤٢ سنة يعمل منذ ٢٣ عاما على خط ايتاى البارود يقول: السائق تواجهه مشاكل من ناحية التشغيل حيث لا يوجد فى قطارات الركاب شرطة لمنع المشاجرات التى تحدث داخله او لمنع المستلقين الذين يتلاعبون بجزر الهواء أيضا نسير فى الشبورة التى تحجب الرؤية والزجاج غير سليم ولا نرى منه شيئا فإن لم نسر بحرص وحسب التعليمات من الممكن حدوث كارثة ، والامكانات تحول دون اتمام الصيانة فعندما أجد القرامل غير مضبوطة وخطر المسئولين بذلك ليقوموا باصلاحها يقولون ليست عندنا امكانيات فاضطر أسير حسب القوى الفرملية الموجودة واتعرض للخطورة .

والغريب أن الهيئة تسلمنا جرارات تحتاج صيانة كاملة علشان نؤدى بها المهمة وعندما تقع الكارثة يكون السائق هو الضحية رغم أنه ليس بيده شىء ويحدث هذا بشكل عام فى قطارات الركاب الصغيرة والتى تعد معنومة الصيانة وهذا فى حد ذاته كارثة لأن كل الصيانة موجهة الى القطارات الفاخرة رغم أن قطارات الركاب تنقل عددا أكبر بكثير .

محمد أحمد ابراهيم - ٥٢ سنة يقول : أعمل على خط اسيوط ولى ٢٢ سنة خدمة بالهيئة ومازال مرتبى ٥٣٠ جنيهها شاملا كل الحوافز والإضافى، منادى السيارات فى الشارع يحصل على أضعافه كذا فى الخمسينات والستينات لنا كسائقى القطارات كذا خاص لكن الفى هذا النظام وأصبحنا موظفين عاسيين ولا اعتراض لكن السائق الذى يحصل عيه الحفاظ على الأرواح المتهم دائما يجب أن يلقى مايعوضه عن كل هذا ، ثلاثة أرباع السائقين تعبثين نفسيا بسبب المعاناة التى يلاقونها والعجيب أننا طلبنا تحسين حالتنا فى عام ١٩٨٦ أيام إضراب سبتمبر ووعدا الوزير بدراسة الأمر لكن بعد ذلك كل شىء نام وانتهى فلماندا لايربط الأجر بالإنتاج بس مش بالقروش ، فأنا أقطع ٣٠٠٠ كيلو متر فى الشهر ومع ذلك مرتبى لايكفينى

نفسه عند وقوع الحادث وهذه الاصابات ليست قليلة أو نادرة لكنها تحدث كل يوم وأنا نفسي تعرضت لها في الصيف الماضي على القطار ١١ اكسبريس القاهرة الاسكندرية عندما القى طلاب مدرسة طوخ الصناعية بظلط على زجاج الجرار فتهشم في وجهي ، عملت محضر بهذه الواقعة واكملت الرحلة وصرفت علاجاً ٤١ جنيهاً ومشكوراً صرف لي رئيس الهيئة مكافأة عظيمة « ٣٠ جنيهاً » . وفي حادث آخر في عام ١٩٩٥ فوجئت عند مزلقان جنيبة القباري بمدخل الاسكندرية بشاحنة تحمل ٢٦ طن «كحول - سبرتو» تعبر المزلقان أثناء مرورى بالقطار رقم ٢٢٠٥ فصدمتها ودخل السبرتو ماكينة الجرار وهو مشتعل ومع ذلك استطعت تفادي حريق القطار ولم يعبرني أحد .

ويكمل زميله محمد قرني أحمد مشرف (٥١ عاماً) على خط الاسكندرية القاهرة وبيزل قطارات الحضره يقول : عينت في ١٩٦٨ وخلال ٣٠ عاماً خدمة لم يتعد مرتبتي ٦١٣ جنيهاً يستقطع منه ٢٢٠ جنيهاً تأمينات واشتراكات في صندوق الزمالة ودفعات ويتبقى ٣٩١ هي كل دخلي من السكك الحديدية بعد هذا العمر الطويل ، سائق السكك الحديدية هو الوحيد الذي لا يحصل على اجازة في أى مناسبة والوحيد الذي يعمل أيام رمضان كاملة ومع ذلك مكافأة العمل الدائمة في شهر رمضان ٢٠ جنيهاً فقط فنحن نحتاج الى تحسين أوضاعنا المادية . كيف يحصل سائقو مترو الانفاق على مكافأة نصف شهر بمناسبة ٦ أكتوبر ونحن حتى لم يهتم بنا أحد ، السنة وزارة واحدة ونحن في حاجة الى كل مليم فعندى ثلاثة أولاد وبناتان مابين الثانوى العام والزراعى والابتدائية ، السائق لا يجد أى اهتمام حتى عندما انقدم بشكوى من مشكلة تقابلنى في الطريق لايتحرك أحد لحظها لكن عندما تقع الكارثة الكل يتحایل على السائق ويصبح هو الجاني الوحيد والباقي ضحايا هل تتخيل أنتى أظل طوال الرحلة داخل جرار غير مكيف بالاضافة الى السخونة التي تخرج من الماكينة ومع ذلك أتحمّل على نفسي طوال الرحلة وعندما نطلب مراعاتنا بتركيب تكييف.. لا مفيش!! .. ثم يأتى الخوف الكبير الذي يسيطر على السائق من «نظام التشريك» بعد اصابة العامل لأنه يعنى خراب البيت فلو حصل لي حادث وأصبحت ولم استطع القيادة بعد عامين يطلب منى العودة الى العمل كملاحظ وهذا معناه أن يقل مرتبتي ١٣٠ جنيهاً أخرى يعنى مطلوب منى وقتها أن أمد يدي لكل الناس وأتسول .

أما على فهمى عبد الرحمن (٤٨ سنة) سائق قطار على خط القاهرة اسيوط والاسكندرية منذ ٣٠ عاماً يقول : عندى ولدان أحدهما بكلية التجارة ، والآخر بالثانوية العامة ، وكل مرتبتي ٨٦١ جنيهاً يستقطع منه ٣٠٢ خصومات ١١٩ حصة هيئة المعاشات و٢٨ حصة المعاش المتغير بالاضافة الى دفعات الماهيات والتوقيع ونهاية الخدمة وصندوق الزمالة ويبقى لي ٥٥٧ جنيهاً أقبضها في نهاية كل شهر ، لا أستطيع حتى مجرد تقسيمها على متطلبات المنزل وحتى أثناء رحلات السفر بالقطار أصرف من جيبى الخاص ففي رحلة القاهرة - اسيوط أظل ثلاثة أيام أصرف خلالها حوالى ٢٠ جنيهاً فولا وطعمية في حين أن هذا المشوار كله ممكن يطلع السواق منه بعد حساب مكافأة الكيلو متر العجيبة بالقروش حوالى ٢٠ جنيهاً أى يبقى لأولادى عشرة جنيهاً فقط والمساعد يحصل على ١٥ جنيهاً قد يصرفها كلها وحتى استراحات الهيئة لو نملك نمسكن في أماكن غيرها لما ترددنا فكلها بطاطين متهالكة وصراصير وبراغيث . !!

حتى بالنسبة للأمراض مثل السكر والضغط والارهاق لا نحصل على الرعاية الكافية لعلاجها لأن قيمة الدواء المسموح لنا سنوياً كانت ٦٠ جنيهاً زادت أخيراً الى ٧٢ جنيهاً وعلى رأى المثل أفرحى يالى ما انتشى غرمانه!!

والغريب أننا لا يفصلنا عن الموت إلا لوح زجاج ومع ذلك لا يوجد تأمين على حياتنا ، شلت زميلي ابراهيم عبد اللطيف ، سائق قطار ٩٠٢ ومساعد عادل ممبوح اللذين ماتا في حادث مزلقان معمل الزجاج عندما اصطدم القطار بشاحنة حديد مسلح أثناء عبورها المزلقان وظللت أجرى بهما على المستشفيات حتى فاضت روحهما ، وغيرهما كثير فليس السائق وحده هو سبب الموت ولكن اهمال المزلقانات أيضاً . وحتى البوابات الجديدة رفعوها ووضعوا بدلا منها جنزيرا لا يمنع السيارات أو الجمهور من المرور . وبعد كل هذا وعندما يصاب السائق اصابة تمنعه من العمل لايرحمونه لكن يعطونه اجازة عامين وبعدها يعود للعمل كملاحظ الورشة بنصف مرتبه لأنه يحرم من مكافأة الكيلومترات رغم أن هذا مخالف لقانون العاملين الذي يستوجب في هذه الحالة أن يستريح وبالمرتب

وجهه والصمم الذي يحدث نتيجة ارتفاع صوت القطار ، وقد يصل الامر في نهاية عمله بالقيادة الى ترهل الاعصاب وعدم القدرة على التحكم فيها .

ليس فقط سائق القطار حاصل على الاعدادية او دبلوم صنايع بدأت المهنة تجذب ايضا المؤهلات العليا .. محمد صابر عبد الرحيم بالمعهد العالي للخدمة الاجتماعية من اسيوط يقول التحقت بالسكك الحديدية كمساعد سائق رابع في اغسطس ١٩٩٨ ومازلت أحضر الدورات التدريبية للتعرف على القطارات واللوائح الخاصة بالتشغيل . واول مرتبة حصلت عليه ١٤٩ جنيها وطبعا أحسن بكثير من عدم الشغل أو البطالة .. لكن بعد دخولي المهنة بدأت أسمع واعايش عن قرب حوادث القطارات واعرف ان السائق هو الضحية رقم واحد وبدأ الخوف يتسلل إلى . ومن خلال ما أسمعه من السائقين الكبار علمت ان السائق يحتاج الى رعاية أكثر طبيا ونفسيا وهذه حقيقة لأن الواضح أن السائق يكون طوال الرحلة مشدودا عصبيا مابين مشاكله الخاصة وعدم قدرته المادية على الاتفاق على بيته الذي قد يتركه بدون مصاريف وبين خوفه من الموت فجأة في حادث . وطبعا سمعتم عن عم ميشيل الذي مات في كفر النوار ورغيف العيش والجبنه والفلل الموجودين في كيسه اعطوها بقة.

حمدي رزق - أحمد أيوب

السيد صبحي أحمد من قويسنا ٢٠ عاما يعمل مساعد ثالث «ب» على قطار تورييني الاسكندرية عملت بالهيئة منذ ١٢ عاما وأنا متزوج وعندي طفلان ومرتبتي ٢٥٠ جنيها منها واصرفه عن كل رحلة «٧ جنيها» و١٧ للسائق و٨٢ جنيها قيمة الكيلومترات . ويؤكد السيد أن موضوع وجبة الطاقم في قطارات التورييني كذبة لأنه قطار واحد فقط ، تصرف فيه الوجبة رقم ٩١٧ الاسكندرية القاهرة أما بقية قطارات التورييني فالوجبات على حساب السائق ويضيف

رغم أنني سائق بالهيئة لكن أدفع تذكرة في المواصلات خاصة أنني أعود الى قويسنا كل يوم لأي السائق أو مساعده له كل سنة ٤ تذاكر عائلية و٤ شخصية و١٢ تذكرة ربع أجره بعدها يدفع قيمة التذكرة كاملة وهذه التذاكر استنفدها خلال شهر واحد وبقيّة العام أما أدفع تذكرة أو اتعرض لمهانة الكومسرى الذي يبلغ مرتبه ضعف مرتبة السائق لأن له نسبة على عدد التذاكر وقيمة المخالفات التي يجمعها فليس غريبا أن تجد في المسطحين على القطار سائقا أو مساعد سائق لأنه لايمكك أجرة التذكرة .

ويضاحك يقول عبد الرحمن احمد عبد ربه ٥٦ سنة خط القاهرة .. نعم المرتبة قليل والخدمات التي تقدم للسائق قليلة لكن لا أستطيع أن أجعل هذه الأسباب حجة لعدم العمل أو الاهمال لأنها في النهاية أرواح أبرياء . ولدي اثنين ٢ مهندسين كمبيوتر واثنين محامين وبنيت دبلوم تجارة وبالبركة والحمد لله أصرف عليهم وأكفي طلباتهم .

بس ياريت تكون الستين هو المعاش بالنسبة للسائق لأنه يكون خلاص غير قادر على القيادة ونظرة تعب ولايستطيع ان يستمر الرحلة كلها بنفس التركيز ..

وعن أهم الأمراض التي يصاب بها سائق القطار يقول وليم ناشد بولس من الزقازيق ٥٩ سنة ، عملت منذ ٤٠ عاما بالسكك الحديدية وصلت الان الى درجة مدرب بمعهد السائقين وخلال هذه الفترة كانت أمراض السائقين إما ضعف النظر أو السكر أو الضغط لكن يظل مرض الفقرات الغضروفية هو اخطر مايعانى منه سائق القطار بسبب كثرة الجلوس على كرسي القيادة أثناء الرحلة وهذا طبعا بالاضافة الى الاصابات التي تحدث له أثناء الرحلة عن طريق القاء الطوب من المارة وكسر الزجاج في

المصدر: الأهرام

التاريخ: ١٩ أكتوبر ١٩٩٨

في كارثة
مروعة
بكفر الدوار

مصرع ١٠٠ مواطن وإصابة أكثر من ١٠٠ في حادث خروج قطار عن القضبان ودخوله مسرعا على رصيف المحطة وانقلاب ثلاث عربات منه على المحلات التجارية والأكشاك المحيطة بالمحطة

أهالي كفر الدوار يتسابقون إلى المستشفيات للتبرع
بالأغذية والأغذية والدم لإنقاذ المصابين في عمل مشرف

سبب الكارثة!

وصرح المهندس محمود مرعي رئيس هيئة السكك الحديدية بأن الحادث وقع على أحد الخطوط الجانبية بالمحطة نتيجة قيام المتسابقين للقطار بالعبث بمحسب الهواء الخاص بالفرامل بين الضرار وعربات القطار مما تسبب في عدم قدرة السائق على إيقاف القطار الأمر الذي أدى إلى انقلابه وسقوط الجرار وعربتي ركاب. وتوقع رئيس الهيئة ارتفاع عدد القتلى والمصابين في الحادث خاصة أن هناك عددا كبيرا من الأشخاص كانوا على ظهر القطار وبين عرباته وبين الجرار والعربة الأولى مشيرين إلى أنه يجري حاليا نقل المصابين إلى المستشفيات القريبة من موقع الحادث وحصر الوفيات.

شهدت مدينة كفر الدوار كارثة مروعة راح ضحيتها ١٠٠ مواطن وإصابة أكثر من مائة مصاب في حادث خروج القطار رقم ٨٩٤ القادم من الاسكندرية متجها لكفر الشيخ عن قضبان السكة الحديد بسبب دخوله مسرعا لإحد الطرق الفرعية بدخل محطة كفر الدوار، وقد انقلب جرار القطار والعربات الأولى والثانية والثالثة على بعض المواطنين والأكشاك المتلاصقة لمحطة السكة الحديد، وتم نقل المصابين إلى مستشفيات كفر الدوار وأبوجمصر والجامعي الرئيسي بالاسكندرية والشاطبي بالاسكندرية ومستشفيات طنطا ومنهور. وانتقل على الفور لكان الحادث الدكتور كمال الجنزوري رئيس الوزراء ووزير الصحة وقيادات وزارة الداخلية وقيادات مديرية أمن البحيرة والدفاع المدني بالوزارة حيث تم توجيه سيارات الاطفاء لرفع آثار الحادث. وقد تبين أن الجارح لم يؤثر على حركة سير القطارات من القاهرة للاسكندرية أو حركة سير السيارات بالطريق الزراعي.

كيف وقع الحادث؟

وقع الحادث في الخامسة والنصف مساء مع غروب الشمس، حيث كان موعد محطة كفر الدوار مع القدر بدخول قطار الاسكندرية/كفر الشيخ بها والسرعة الزائدة طارت القاطرة الرئيسية للقطار المكون من ٥ عربات لتطبع بالسوار المحطة وتخترق المحال للجوارح متلاحقة في طريقها كل

تابع الحادث :

عبد الفتاح إبراهيم علاء رياض إبراهيم البليسي

ما يقابلها من بشر وحديد لتختلط الدماء باللحوم التي تمزقت.. لحظات وتصلت مدينة كفر الدوار إلى تكتة مشغولة بما لا يقل عن مائة ألف مواطن يحاول كل منهم تقديم يد العون لأجهزة الإنقاذ. وبالرغم من وقوع الحادث في الخامسة والنصف تقريبا، إلا أن ونش الإنقاذ القادم من الاسكندرية لم يصل إلا بعد ثلاث ساعات من وقوع الحادث، بينما تنحشر بسفل القاطرات جثث وأجساد عشرات المصابين والقتلى، مما تسبب في ارتفاع عدد القتلى.

شهامة المصريين

وفي استنفار جماعي جند جميع أهالي وشباب المدينة أنفسهم لتقديم يد العون سواء للمستشفيات أو لقوات الإنقاذ أو لونش السكك الحديدية إلا أنهم لكثرتهم وليسوء تنظيمهم كانوا يعوقون عمليات الإنقاذ وسلامتها.

وقد دفعت مديرية أمن الاسكندرية بقوات وحدات الدفاع المدني والحريق لمشاركة زملائهم بالبحيرة في مواجهة الكارثة وقامت القوات بعمل تشكيلات في محاولة لمواجهة أقبال المتبرعين والمتطوعين في منطقة الحادث حرصا على أرواحهم أثناء عمليات الرفع التي بدأت قبيل التاسعة بدقائق.

صعوبة عملية الإنقاذ

ويتوقع أن تستمر عملية الإنقاذ لعدة ساعات بسبب ضيق المكان الذي تعمل أوتباشر منه الرافعة عملها حيث تحيط به كمية من البنايات ذات الكثافة السكانية العالية، وقامت بعض العناصر من وزارة الصحة بتوجيه المتبرعين بمائتهم لمستشفيات بعينها للتبرع بالدم حيث يمكن فيها إجراء الاختبارات الأولية والضرورية لعمليات التبرع وقد شهد مستشفى كفر الدوار العام واحدا من أندر المواقف حيث اضطرت الأطباء وأطقم التمريض بها لخلع أبواب الحراجات والعنابر

وإستخدامها كمحفات لنقل المصابين من وإلى غرف العمليات، ومن المنتظر أن تشهد مدينة كفر الدوار حتى الساعات الأولى من صباح اليوم عمليات إنقاذ مكثفة حتى تمر الكارثة التي اطلحت وروعت اجلام الكثير من الأمنين بها.

وقد تسابق أهالي كفر الدوار إلى المستشفيات للتبرع بالدماء والبطاطين والأغذية لاسعاف المصابين.

المعاينة المبدئية

وكشفت المعاينة ان القطار رقم ٩٨٤ قيادة السائق سيد احمد من الاسكندرية

المتجه إلى كفر الشيخ وهو يقل معه معظم ركابه من طلبة وطالبات جامعة الاسكندرية من أبناء محافظات البحيرة وكفر الشيخ والغربية، عندما أشار له المسئولون عن المحطة للدخول في التخزين انفع إلى ناحية قضبان التخزين فاصطدم بها وانقلب الجرار الأمامي والعربات الثلاث الخلفية مما أدى إلى اصطدامه ببعض المواطنين واصحاب المحلات والاكشاك المجاورة للمحطة.

النيابة في موقع الحادث

ومن ناحية أخرى استقبل مستشفى كفر الدوار العام ٢٥ حالة، وأبوحمص ١٥ حالة، ومنهور التعليمي ٢٠ حالة، و١٧ بالمستشفى الجامعي بالاسكندرية، وانتقل إلى مكان الحادث المستشار محمد شتا المحامي العام لنيابات البحيرة ووكله النيابة الكلية والعامه وجار معاينة الحادث. وصرح حسين غنيمه مدير عام مكتب محافظ البحيرة بأن اللواء عبدالسلام محجوب قرر نقل ٣ سيارات لورى محملة

بالبطاطين والملابس إلى كفر الدوار.. كما اتصل المستشار عدلى حسين محافظ المنوفية ومحافظ الغربية وكفر الشيخ للاطمئنان على حالة المصابين في حادث قطار كفر الدوار.

واكد انه تم تجهيز وتوفير بنوك الدم لاسعاف المصابين في جميع المستشفيات بناء على تعليمات وزير الصحة والسكان، وذكر انه تم توجيه أكثر من ٧٠ سيارة اسعاف في محافظات البحيرة والاسكندرية والغربية والمنوفية، كما هرعت أجهزة الخدمة الوطنية بالقوات المسلحة إلى مكان الحادث مزودة بـ ٢٠ سيارة اسعاف أخرى.

وتم تخصيص ٥٠٠ سرير بمستشفيات القوات المسلحة بالاسكندرية لاسعاف المصابين بالإضافة إلى تخصيص ٥٠٠ لتر دم بتلك المستشفيات لإنقاذ ضحايا الحادث البشع.

وقرر الدكتور نبيه شلتوت وكيل وزارة الصحة عدم مغادرة الأطباء المستشفيات. وانتقل وكيل وزارة الشؤون الاجتماعية معه جهاز من المحافظة والشئون الاجتماعية لحصر جميع المتوفين والمصابين لتقديم المساعدات لهم.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٠ أكتوبر ١٩٩٨

الرئيس يتابع عمليات إنقاذ وعلاج المصابين ويتلقى برقيات التعازي في ضحايا الحادث

٤٨ قتيلا و ٨٠ مصابا في كارثة قطار كفر الدوار وزير المواصلات يقدم تقريراشاملا إلى الرئيس عن ملابسات الحادث

ورئيس أقسام التشغيل وحركة القطارات في المنطقة، لحين الانتهاء من التحقيقات التي تجريها اللجنة العليا التي تم تشكيلها لتحديد أسباب الحادث.

كما قرر الوزير عدم السماح بقيام أى قطار من أى محطة إذا كان هناك ركاب على سطحه، أو حول قاطرته.

وقد انتقل إلى موقع الحادث الدكتور إسماعيل سلام وزير الصحة، ورفقته وكلاء الوزارة، وأمر باستدعاء وتوجيه نحو ٧٠ سيارة إسعاف مجهزة تولت نقل المصابين إلى أكثر من سبعة مستشفيات في محافظات البحيرة، والإسكندرية، والغربية، كما طلب توفير كميات كافية من الدم لإسعاف المصابين، وإجراء العمليات اللازمة لهم. وتنفيذا لتوجيهات الرئيس أصدرت الدكتورة ميرفت تلاوي وزيرة الشؤون الاجتماعية والتأمينات قرارا بصرف تعويضات فورية لأسر ضحايا المتوفين والمصابين، وتقديم الخدمات الاجتماعية العاجلة للأسر.

كما وصل إلى موقع الحادث صباح أمس المستشار رجاء العربى النائب العام، على رأس فريق من أعضاء النيابة العامة في كفر الدوار، لإجراء معاينة للموقع، والإشراف على تحقيقات النيابة لتحديد المسؤولية.

وكان المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات قد انتقل إلى موقع الحادث، وتفقد سير العمل والإجراءات التي اتخذتها الوزارة لرفع آثاره، وأصدر تعليماته باتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان عدم تكرار مثل هذه الحوادث في المستقبل.

وعلم مندوب «الأهرام» أن وزير النقل والمواصلات سيقدم تقريرا شاملا إلى الرئيس مبارك، والدكتور كمال الجنزورى رئيس مجلس الوزراء حول ملابسات الحادث، والإجراءات التي تم اتخاذها بشأنه، كما قرر الوزير وقف كل من مدير الهيئة للتشغيل، ومدير منطقة غرب الدلتا،

تلقى الرئيس حسنى مبارك العديد من برقيات التعازي في ضحايا حادث قطار كفر الدوار، وظل طوال يومى أمس وأمس الأول يتابع عمليات الإنقاذ، وأصدر توجيهاته بتقديم كل التسهيلات اللازمة لعلاج المصابين.

وقد ارتفع عدد ضحايا القطار إلى ٤٨ قتيلا، بينما بلغ عدد المصابين ٨٠ مصابا طبقا لآخر إحصاء بعد انتهاء الأوناش من رفع عربات القطار، وتم نقل بعض المصابين، والذين وصفت حالاتهم بأنها حرجية، إلى المستشفيات العسكرية والجامعي في الإسكندرية لإجراء الجراحات اللازمة لهم.



رجال الإنقاذ يسابقون الزمن لإنقاذ الضحايا في حين تجمع الجمهور حول القطار المشنوم

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٠ أكتوبر ١٩٩٨

وزير النقل والمواصلات يقرر:

إيقاف مدير الهيئة للتشغيل ومدير منطقة غرب الدلتا حين الانتهاء من التحقيقات



وزير النقل والمواصلات يطمئن على احد المصابين

موقع الحادث حيث لم يستطع السيطرة عليه لهروب للفرامل ويخوله على الخط الاحتياطي بسبب قنوم أحد القطارات السريعة على الخط الرئيسي، وأن تلك أمر معتاد في جميع خطوط السكك الحديدية على مستوى العالم.

وأضاف أنه بعرض الشريط (A.T.C) الخاص بجهاز التحكم الكلى هو الصندوق الأسود في القطار اتضح أن القطار دخل المحطة متأخرا عن مواعده ١٣٥ دقيقة، حيث توقف بصورة طبيعية في كل من سيدى جابر ومنطقة حجر النواتية ووقفه عند سينافور خورشيد نتيجة العبث لأول مرة بجهاز دفع الهواء إلى الفرامل بأخر عربة من عربات القطار، ثم استأنف المسير بسرعه المعتادة بعد إعانته للعمل، وعند دخوله إلى محطة كفر الدوار «فرمل» السائق للتهديئة فلم يجد فرامل وهو على سرعة ٨٠ كيلومتر/ ساعة، وبخل بهذه السرعة محطة كفر الدوار على الخط الاحتياطي وانفج إلى الميدان حتى النصب التذكاري فاصطدم به وانقلب نتيجة عبث أحد المواطنين في جزيرة الهواء الموجودة بين الجرار والعربات، التي أدت إلى توقف الجرار وعدم توقف العربات مما أدى إلى انفج الجرار حتى الميدان.

■ الصندوق الأسود: القطار

دخل المحطة بسرعة

٨٠ كيلومترا ووقعت الكارثة

نتيجة عبث بالفرامل

■ منع سير أى قطار يكون

مسطحا عليه بعض الركاب

إعانة وفاة لأسرة كل متوفى ٢٠٠٠ جنيه. وأشار إلى أن جميع الإجراءات التي قام السائق بتنفيذها منذ خروجه من ورش التشغيل تؤكد سلامة جميع الأجهزة بالجرار والعربات، حيث إن السائق ومساعدته قد توقفوا أكثر من مرة منذ محطة قيامه حتى

كتب - عبدالفتاح إبراهيم

أكد التقرير المبدئي للجنة التي شكلها المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات لتحديد ملامسات حادث خروج القطار بمحطة كفر الدوار أمس الأول سلامة الفرامل وسلامة جميع الأجهزة الفنية الخاصة بالقطار رقم ٨٩٤ قبل بدء رحلته من الإسكندرية إلى كفر الشيخ، وأنه تمت مراجعته في الورش قبل خروجه لخط السير، وانتظم في سيره بصورة طبيعية مروراً بمحطة سيدى جابر ومنطقة حجر النواتية، مع التزام السائق بجميع تعليمات التشغيل والسير، والواضح من خلال مراجعة شريط التسجيل لخط سير القطار والجرار، وشهادة مساعد السائق الذى أصيب في الحادث... أن الخلل في الفرامل حدث مفاجأة للسائق عندما كان القطار يحاول التهديئة لدخول المحطة.

وكان المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات قد قام بجولة تفقد خلالها موقع الحادث واستمع إلى الملاحظات والإجراءات التي تم اتخاذها في حينها من المهندس محمود مرعى رئيس هيئة السكة الحديد، والتقى بالمسؤولين بالهيئة والمصابين للاطمئنان على حالاتهم بالكامل والاستعدادات الطبية.

وقرر الوزير إيقاف كل من مدير الهيئة للتشغيل ومدير منطقة غرب الدلتا، ورئيس أقسام التشغيل لحركة القطارات بالمنطقة حين الانتهاء من التحقيقات التي تجريها اللجنة التي تم تشكيلها على مستوى عال لبيان أسباب الحادث وتحديد المسؤولين عنه في حيدة تامة.

كما قرر عدم السماح بقيام أى قطار من أية محطة به ركاب في غير الأماكن المخصصة لهم.. وهذا يعنى عدم سير القطار محملا بمواطنين على أسطح القطارات.

وطالب الوزير من مدير إدارة شرطة النقل ضرورة الالتزام بقرار عدم السماح للقطارات بالسير في خطوطها محملة بركاب على السطح. كما قرر عقب زيارته للمواطنين المصابين في مستشفى كفر الدوار العام، صرف إعانات عاجلة وفورية ٥٠٠ جنيه لكل مصاب، وصرف

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٠ أكتوبر ١٩٩٨

المصابون يروون لحظات الرعب في الحوادث المروع بكفر الدوار

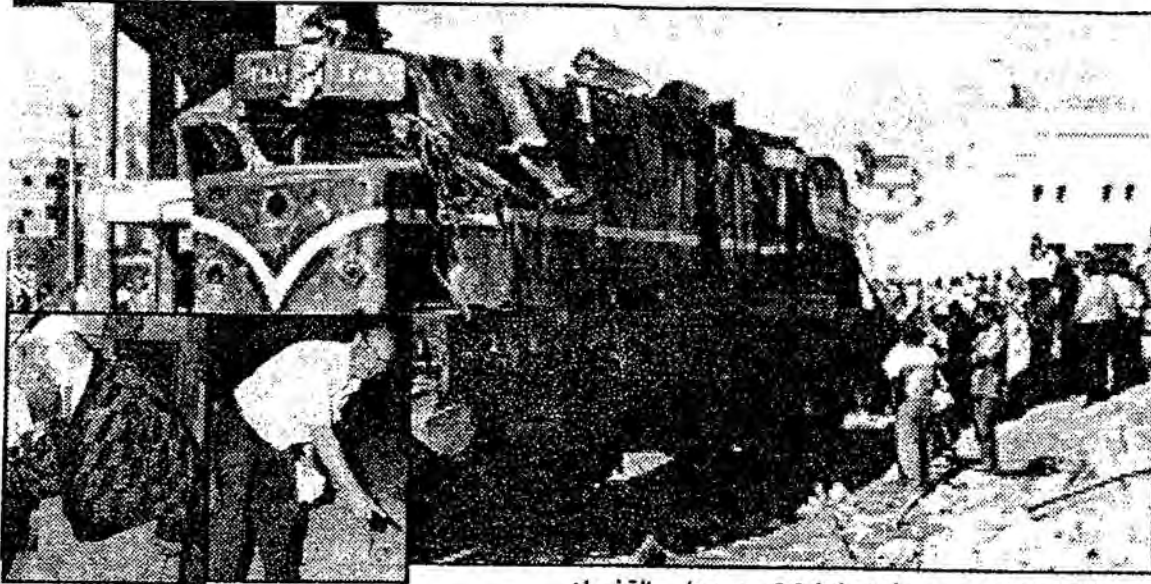
متابعة :

**فايقة عبده
محمود عبد المقصود
عصام على رفعت
ناصر جويده
ابراهيم البليسي**

العمليات والطوارئ لمستشفيات جامعة الاسكندرية الميري والحضرة والشاطبي ولقد استقبل المستشفى الميري مساء امس الاول حوالي ٢٢ حالة وصلوا بداية من الساعة التاسعة مساء معظمها حالات كسور، وبعضها حالات نزيف داخلي ونزيف المخ وحالة واحدة بتر الساق اليمنى، واعلن وفاة حالتين هما محمد علي محمود ٢٥ سنة نتيجة الإصابة بغيبوبة ونزيف داخلي، كما يوجد في العناية المركزة سيدة في حالة غيبوبة هي منيرة عيد الله عمرها ٤٥ سنة وثلاثة رجال هم احمد محمد شعيب ٣٥ سنة وهو مصاب بنزيف داخلي وتم اجراء التدخل الجراحي له حيث تم استئصال بطنه وصرح للأهram انه كان داخل القطار ولم يشعر سوى بارتطام القطار في حائط والحالة الثانية في العناية المركزة بالمستشفى الميري بالاسكندرية هو وليد احمد يحيى ٢٠ سنة وهو فاقد الوعي

وقد اوشكت عمليات انقاذ ضحايا حادث قطار كفر الدوار ان تنتهي حيث تمكنت أجهزة الدفاع المدني بمحافظه البحيرة من استخراج جثة لشخص من تحت انقاض المحلات المنهاره وذلك في نحو الساعة الحادية عشرة من صباح امس وفي الوقت نفسه فإن المدينة لم تعد بعد الى هدونها واستقرارها وما زالت قوات الأمن تقيم كرنولات حول منطقة الحادث في الوقت الذي انتهت فيه اوتاش السكة الحديد من رفع مقدمة القطار والعريتين المنقلبين وتم اعادتهما الى خط السكة الحديد وسيتم نقلهما صباح اليوم «الثلاثاء» الى ورش الهيئة لإصلاحهما في الوقت الذي بدأت فيه سيارات واسعافات القوات المسلحة الانسحاب من الموقع بعد الاطمئنان على سير عمليات الانقاذ التي اوشكت على الانتهاء .. ومن ناحية أخرى فقد بدا واضحا الجهود الضخمة التي تبذلها الدولة من اجل رفع آثار الحادث لدى المواطنين واهالي الضحايا..

وقد شهدت مدينة كفر الدوار ليلة امس الاول ملحمة اكتويرية شديدة المعنى تجسدت فيها روح النصر الكبير عندما انفع المواطنون بكل اعمارهم للتبرع بالدم وشراء اكياس خصيصا لذلك الغرض. واعلن الاستاذ الدكتور جواد حمادة مدير عام الادارة المركزية للمستشفيات بجامعة الاسكندرية عن استقبال حوالي ٢٤ حالة من المصابين في حادث قطار كفر الدوار واكد توافر كل الامكانيات لمواجهة الكارثة حيث تم تجهيز وفتح غرف



مدير الحركة بالحطة عامل التحويلة

جرار القطار المنكوب بعد رفعه واعادة تسييره على القضبان

ومصاب بنزيف بالبخ وغيبوبة والحالة الثالثة هو عيد الله فراج سعد ٢١ سنة وهو مصاب بغيبوبة واشتبه بكسر في الجمجمة.

المصابون يتكلمون

والتقت الاهرام بالحالات المصابة الموجودة في المستشفى الرئيسي الجامعي (الميري) بالاسكندرية وكانت هذه اللقاءات السريعة معهم.

الوقوف على السلم

● العامل عماد ابو زيد : وهو من سكان منطقة الوسطانية يقول انه كان عائدا من

لم يقف على الرصيف ودخل الناحية الثانية وكنته لن يقف وبعد ذلك اخترق السور ولم اشعر بشئ بعد ذلك.

العامل قويه عوض يقول إنه كان يقف خارج القطار على الرصيف وأنه كان قائما من أبو حمص ليحضر بعض الاشياء من كفر الدوار وفوجئ بالقطار امامه ولم يشعر بشئ بعد ذلك وهو مصاب بنزيف داخلي.

وصرح الاستاذ الدكتور جواد حماده مدير الادارة المركزية للمستشفيات الجامعية بجامعة الاسكندرية ان ما ظهر امس الاول من تكاتف وترابط بين ابناء الشعب المصرى يعتبر ملحمة وطنية اكدت نقاء المواطن المصرى وتقديره للمسئولية واشاد بالاقبال الشديد من الشباب على التبرع بالدم وحتى المواطنين غير القادرين قاموا بتقديم الوجبات والطعام والهدايا الى المتبرعين الذين بلغ عددهم ٢٥٠ منهم ١٥٠ فى الميرى و١٠٠ فى الشاطبي.

واضاف ان رئيس الجامعة الدكتور عصام سالم طلب قيام فريق من الاطباء تحت اشراف عميد كلية الطب الدكتور يحيى حليم للمشاركة الميدانية مع اطباء مستشفيات كفر الدوار حيث ضم الفريق نائبين من قسم الجراحة ونائبين من قسم العظام ونائبا من قسم العناية المركزة وبالإضافة الى عشر من الممرضات ولقد انتقل الفريق ومعه كل المستلزمات الطبية من محاليل ودم واجهزة ونجحوا فى تحسين الاداء ورفع مستوى الخدمة المقدمة للضحايا فى الاماكن التى شاركوا بها واعلن ان القوات المسلحة وضعت تحت تصرف مستشفيات جامعة الاسكندرية ٤ عربات اسعاف كما وضع المستشفى الالماني عربة خاصة.

ولقد استقبلت مستشفيات الاسكندرية الاخرى ثلاث حالات منها الطالب ايهاب وائل محمد رافت المصاب بعدد من الكسور فى الساق وهو موجود بمستشفى شرق المدينة. كما استقبل المستشفى الايطالى العسكرى حالة واستقبلت مستشفى التأمين الصحى حالة اخرى.

الاسكندرية وكان يستعد للنزول من القطار واثاء وقوفه على السلم الخاص بالعربة الاولى بعد القاطرة شاهد القطار ينحرف عن طريقه ودخل التخزين واخترق الحائط الايسر لحرم القطار واصطدم بسيارة تيووا كانت تقف فى سوق الشهداء حيث النصب التذكارى لضحايا حرب أكتوبر وبعد ذلك انقلبت القاطرة وكل ذلك حدث فى ثوان وبعد ذلك لم يشعر بشئ سوى انه فى المستشفى مصاب بكسور.

السرعة بطيئة

● اما العامل رمضان محمد مرعى (٢٥ سنة) من أبو حمص وكان داخل القطار فيقول ان القطار ظل بطيئا حتى قبل عدد من الكيلومترات من كفر الدوار واثاء دخوله وخروجه التخزين زادت سرعته وكنت واقف بالقرب من الباب ولم اشعر بشئ بعد ذلك.

ومحمد مصطفى احمد من كفر الدوار وطالب ثانوى يقول كنت واقفا مع احد اصدقائى اسمه على ضفدع وكنا نهز مع بعض ومين يوصل الثانى ولا اعرف اين هو الآن لأننا فوجئنا بالقطار يخرق السور ويخرج منه وحاولنا الجرى ولكن القطار كان اسرع منا وصدمنا ولم نشعر بعد ذلك بشئ ويقول إن اهله زاروه فى المستشفى والعامل صالح السيد جمعة محمد عمر (١٧ سنة) يقول كنت مع اخى وابن عمى ولا اعرف عنهما شيئا وكنا واقفين داخل العربة الاولى بعد الجرار وفوجئنا بالصدمة الشديدة.

والعامل عصام السيد بريقع وهو من سكان البيضا فى كفر الدوار وكان يقف مع بعض اصدقائه على رصيف القطار ولكنه فوجئ بالقطار يصدمه واصيب فى وجهه وصدره ولايعرف مصير اصدقائه.

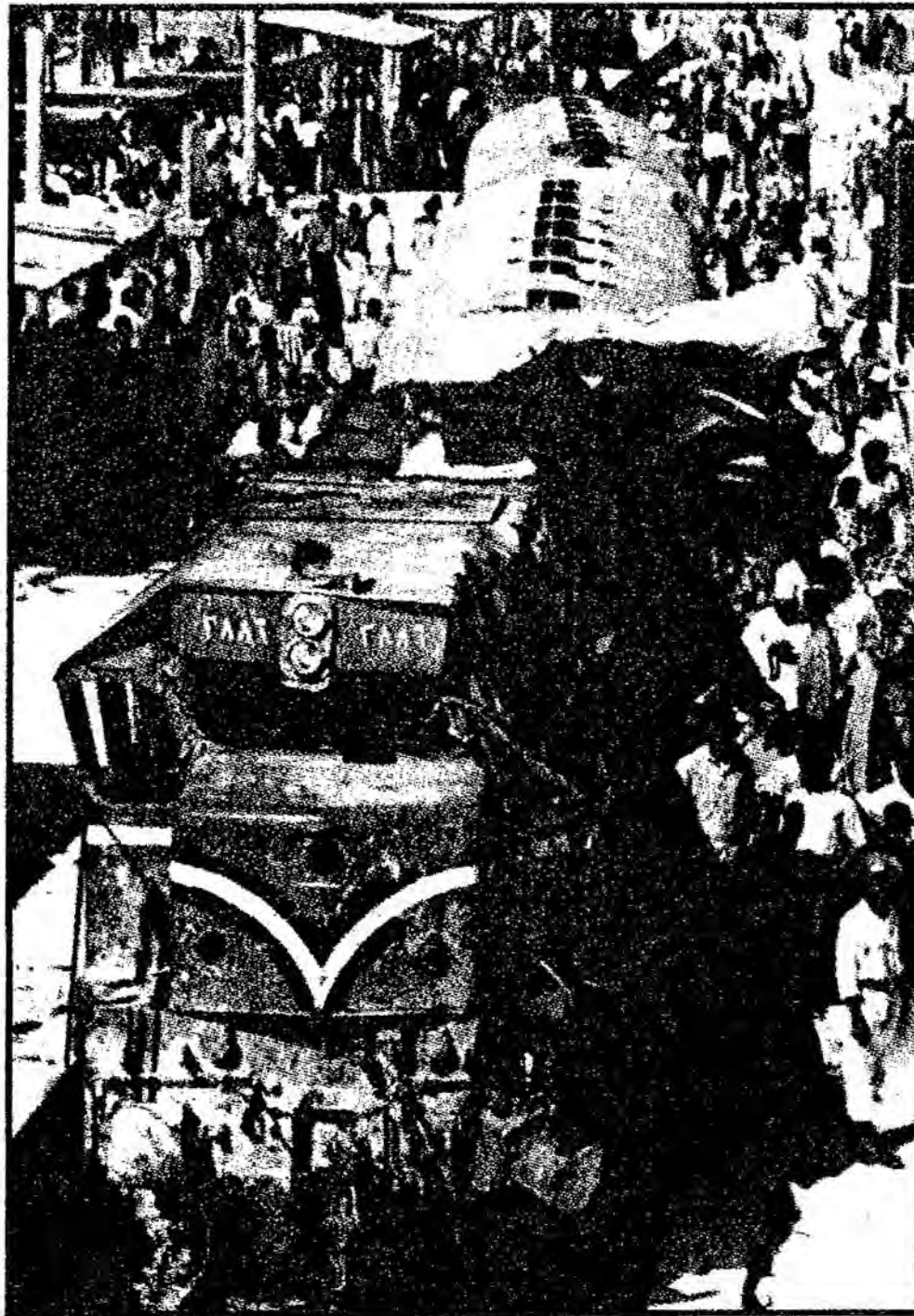
القطار تعطل مرتين

والسيد ابو زيد السيد كان عائدا من الاسكندرية حيث يمتلك هو واقاربه سوپر ماركت فى سينورتج بالإسكندرية ويقول كنت فى العربة الاولى من القطار ولاحظت ان القطار تعطل مرتين فى خورشيد وبعد ذلك (فتح على الآخر) يسير بأقصى سرعة قبل التخزين على رصيف محطة كفر الدوار

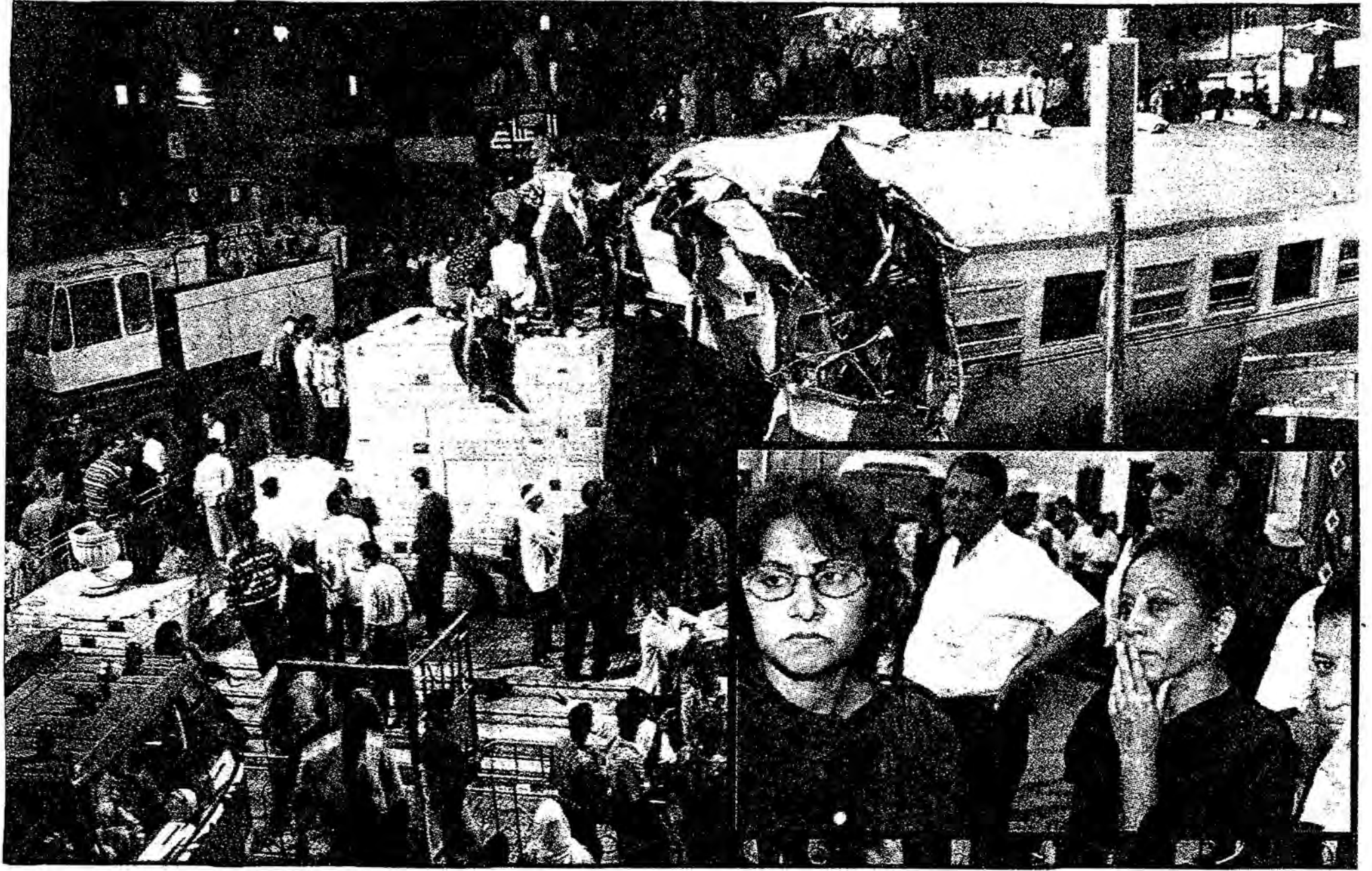
المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٠ أكتوبر ١٩٩٨

في كارثة القطار: ٤٨ قتيلًا و ٨٠ مصابًا



■ حطام القاطرة المنكوبة بعد رفعها



■ عربة القطار بعد اصطدامها بالنصب التذكاري وسط كفر الدوار

نقل ٤٠ من أصحاب الحالات الحرجة الى المستشفى العسكرى بالاسكندرية تعطل القطار ٦ دقائق لإصلاح الفرامل ثم واصل السير!

كفر الدوار من

مريد صبحي
عصام مليجي
محمد شعير

تصوير:

جمال سعيد
حسين فتحي
حسن شوقي

بصرف الاحتياجات الاجتماعية العاجلة للمصابين من بطاطين ومواد اغذية لمواجهة هذا الحادث.

وكان الدكتور اسماعيل سلام وزير الصحة قد انتقل مساء أمس إلى مكان الحادث فور علمه به وأشرف على نقل جميع المصابين إلى المستشفيات وأعلن حالة الطوارئ بها والتأكد على توافر الكميات اللازمة من الدم لانقاذ المصابين وفتح باب التبرع بالدم للأهالى. كما انتقل السيد عبد السلام المحجوب محافظ الاسكندرية إلى موقع الحادث ليلة أمس الأول وأمر بتوجيه سيارات الاسعاف والانتقاذ من محافظة الاسكندرية لموقع الحادث، بينما تغيب السيد فاروق التلاوى محافظ البحيرة لسفره خارج مصر، وتمكنت الاوناش العملاقة الخاصة بهيئة السكة الحديد أمس من رفع جرار القطار والعريتين الخلفيتين له من موقع الحادث للتأكد من عدم وجود جثث أخرى بين حطام القطار.

بداية الكارثة

وأشارت التحقيقات التي أجرتها أمس نيابة كفر الدوار فضلا عن تحقيقات خبراء هيئة السكة الحديد إلى أن قطار الركاب المنكوب وهو يعمل فى نقل الأهالى بين محافظتى الاسكندرية وكفر

الشيخ كان قادما من الاسكندرية فى الخامسة مساء أمس مكتظا بالركاب من الطلاب والعمال الذين كانوا فى طريق عودتهم لمحافظة البحيرة وكفر الشيخ الا ان الركاب فوجئوا بتوقف القطار فجأة ما بين منطقتى الخورشيد والبيضا لمدة ٦ دقائق تقريبا وشاهدوا مساعد السائق وبعض كمسارية القطار يهرولون بين العربات وبلاستفسار منهم أخبروهم أن القطار «ربط فجأة» أى أن جهاز الفرامل جعل القطار يتوقف بدون سبب أو ارادة من السائق. وبعد اصلاح هذا العطل المفاجئ استمر القطار فى سيره ولكن أكد بعض شهود العيان من الركاب أنهم فوجئوا بالقطار يزيد من سرعته

بشكل ملحوظ حيث كان يسير حسب التقديرات ما بين ٩٠ و ١٠٠ كيلو فى الساعة وهى السرعة القصوى له وعند دخوله محطة كفر الدوار ونظرا لتأخره بسبب التوقف الذي حدث فى منطقة خورشيد تلقى عامل التحويل أو عامل البلوك اشارة بتحويل قطار الركاب على خط التخزين لإخلاء الطريق امام القطار الفرنساوى السريع والذي كان قادما من خلفه فى طريقه من الاسكندرية للقاهرة، وعندما حاول السائق إيقاف القطار على خط التخزين فوجئ بأن جهاز الفرامل لا يعمل.

فى الوقت الذى كان يسير فيه بسرعة أكبر من المقرر لعمليات التهيئة للتوقف فى المحطات ليستمر القطار فى اندفاعه حتى نهاية خط التخزين فبطح

ارتفع عدد ضحايا حادث القطار المنكوب بكفر الدوار الى ٤٨ قتيلًا و ٨٠ مصابا بينهم ٤٠ تم نقلهم للمستشفى الجامعى والعسكرى بالاسكندرية من أصحاب الحالات الحرجة لإجراء عمليات جراحية لهم و ٤٠ مصابا آخرين تم نقلهم الى مستشفيات كفر الدوار العام، ومستشفى مبرة كفر الدوار، ومستشفى التأمين الصحى بينما تم إسعاف أكثر من ١٢٠ مصابا خرجوا من المستشفيات بعد تماثلهم للشفاء.

وكانت ارقام الضحايا قد تضاربت أمس نظرا لكثرة عدد المستشفيات التى تم نقل الضحايا والمصابين إليها بمحافظات البحيرة والاسكندرية والغربية فضلا عن قيام الاهالى بمجهود كبير فى انقاذ المصابين ونقلهم للمستشفيات دون اخطار الجهات المعنية وانتهت عمليات الحصر أمس وأكبدت توقف عديد الضحايا عند رقم ٤٨ قتيلًا، وذلك بعد رفع حطام القطار المنكوب واستخراج جميع الجثث.

وانتقل صباح أمس المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات الى موقع الحادث يرافقه قيادات هيئة السكة الحديد، حيث استمع الى شرح من رئيس الهيئة عن ظروف وملابسات الحادث، وأشار رئيس الهيئة فى شرحه للوزير الى أن المعاينة الميدنية تشير الى أن عطلا فنيا حدث لجهاز ربط الفرامل بالقطار المنكوب وعندما حاول سائقه التوقف عند محطة كفر الدوار وجد أن جهاز ربط الفرامل يعمل فاستمر القطار فى اندفاعه ووقعت الكارثة، وقد أمر الوزير بإجراء تحقيق فوري وعاجل بمعرفة لجنة من خبراء هيئة السكة الحديد فى ظروف وملابسات الحادث خاصة بعد وفاة سائق القطار، كما أمر الوزير بصرف اعانات فورية وعاجلة لأهالى الضحايا والمصابين، كما قام بزيارة عدد من المصابين بمستشفيات كفر الدوار.

كما قررت ميرفت تلاوى وزيرة التأمينات والشئون الاجتماعية صرف تعويضات استثنائية لمنكوبى حادث قطار كفر الدوار

بلغت قيمتها حوالى نصف مليون جنيه بواقع ٢ الاف جنيه لأسرة المتوفى و ١٠٠٠ جنيه لأسرة المصاب الذى يبقى بالمستشفى أكثر من ٤٨ ساعة و ٥٠٠ جنيه لمن يغادر المستشفى خلال ٤٨ ساعة.

كما قررت للوزيرة تكليف لجنة تضم ثلاثة من وكلاء وزارة التأمينات والشئون الاجتماعية بالاستمرار فى العمل بموقع الحادث، والتنسيق بين مديريات الشئون الاجتماعية بالغربية والبحيرة والاسكندرية، حيث تم زيارة المصابين بمستشفيات الاسكندرية والبحيرة وصرف تعويضات مالية لهم.

كما قامت مديرية الشئون الاجتماعية بكفر الدوار بالتنسيق مع المسؤولين بالإدارة المحلية فى محافظة البحيرة

دفعته من الخلف العربتان التاليتان ووقع الحادث .

ويقول إيهاب محمد من أهالي المنطقة قمت بالمشاركة مع الأهالي في محاولة استخراج جثث الضحايا وأشلانهم وفي الساعة الواحدة والنصف مساء قمت استخراج أحد الأهالي من جيرانني بالمنطقة واسمه ملاك والذي كان جسده أسفل عجلات القطار ويحده بقليل سمعت صوت استغاثة من أحد الأشخاص أسفل القطار طالباً شرب الماء فناولته كوب ماء وحاولنا جذبه إلا أنه كان يتلطم بشدة فنأشأ البنا الطبيب أنه لابد من استخراجهم قبل أن يموت ويألفعل قمت بالاشتراك مع محمود حسن «حداد» بالمنطقة في جذبه فأنقذته ساقاه وتم نقله إلى المستشفى لانقاذه. وبعد ذلك بقليل قمت باستخراج قدميه بصعوبة بالغة.

وأن الأهالي قد عزفوا ملحة وطنية وبنار عوا بحمل المصابين ونقلهم إلى المستشفيات على أكتافهم وفي السيارات النصف نقل وذلك قبل وصول سيارات الاسعاف لكان الحادث، حيث قام الشباب بخلع ملابسهم لتغطية المصابين والجثث.

ويقول أسامة عطية - دبلرم فنى صناعي - كنت فوق العمارة وقت وقوع الحادث وسمعت صوت صراخ شديد فخرجت الاستطلاع الأمر ووجدت مايقرب من ٢٠ شخصاً فوق الجرار الذي كان يندفع بقوة وشاهدت أحد الأشخاص يلقي بنفسه قبل اصطدام القطار «بحاجز حديدى» ثم طار الجرار والعربة التي خلفه فى الهواء على شكل رقم «٨» وسقطنا معاً حتى توقف الجرار عند النصب التذكاري

علامة أعطيت له باللون الأخضر المتقطع ليقلل السرعة، والعلامة الثانية أضاعت له اللون الأصفر المتقطع ليقلل أكثر من السرعة التي كان يسير عليها، كما أن العلامة الثالثة أضاعت له أصفر ثابتاً ومعناها أن سرعته يجب ألا تزيد على ٢٠ كيلو متر فى الساعة وأنه سوف يدخل طريق التخزين، وأضاف المحولجى أنه فوجئ بالقطار يسير أمام الكشك الخاص به بسرعة كبيرة وأنه أشار إلى السائق فيما معناه «أيه اللي حصل» وأشار السائق بأنه «مفيش فرامل» وبعدما بلحظات وقعت الكارثة.

وقرر المحولجى أن الحادث قد وقع بعد تسلمه العمل بربع ساعة وأنه يعمل بالهيئة منذ ٢٤ عاماً، وأنه حصل على العامل المثالي عام ٨٣.

بينما قرر أحمد خليل الحمرونى مدير إدارة حركة السكة الحديد بكفر الدوار بأنه قد تم إخطاره بتعطل القطار وتوقفه قبل محطة خورشيد في المسافة بين خورشيد والبيضا وأنهم أخبروه أن السائق قام بمعالجة العطل وأن القطار استأنف السير بعد ذلك، وأضاف مدير الحركة أنه طلب من المراقب فى القبارى قبول القطار على سكة التخزين عن طريق اللاسلكى.

يقول الحاج حجي المتخوم صاحب حلقة سمك أمام شريط القطار أنه سمع أصواتاً متصلة بالقطار، حيث كانت الساعة الخامسة والرابع وخارجنا نبحث عن السبب فوجدنا الجرار محملاً بأعداد كبيرة من الأشخاص الذين كانت تصدر منهم أصوات صراخ واستغاثة كما كان

هناك عدد كبير من الأهالي على المحطة يصل عددهم إلى حوالي ١٠٠ شخص ذلك لأن الناس فى المنطقة تعودوا على المرور على شريط القطار نحو الجانب الآخر دون استخدام كوبرى المشاة الذي تم تصميمه في موقع غير مناسب بعيداً جداً عن شريط القطار وهنا فوجئ الأهالي على المحطة بقدم القطار على نفس الشريط الاحتياطي «شريط التخزين» الذي يعبرون من خلاله، فحاول بعضهم العودة سريعاً بينما حاول البعض الآخر المرور بسرعة نحو الجانب الآخر، وكانت سرعة القطار تصل إلى حوالي ٧٠ كيلو متراً فى الساعة.

وبعد ذلك اندفع الجرار ليصطدم بالصدمة الضعيفة والتي لا تستطيع أن تفعل شيئاً ثم ارتفع الجرار ليقترحم المحلات تاركاً عجبلاً على الأرض ثم

بالصدّامات الإمامية ويقتل جرار القطار فوق وصيف المحطة فى طريقة إلى الميدان وخلفه العربتان الخلفيتان ليصطدم فى النهاية بالنصب التذكاري لميدان المحطة وينقلب الجرار والعربتان المكسستان بالركاب على جانبيها وتداخلت باقى العربات خلف بعضها وتركزت جميع الوفيات بالعربتين الاماميتين نظراً لانقلابهما بينما قفز عدد كبير من الركاب عبر النوافذ والابواب التي كانت مفتوحة. ووصف بعض المصابين هذه اللحظات بأنها كانت زلزالاً رهيباً هز المنطقة، حيث قام غالبية ركاب القطار بإلقاء أنفسهم من النوافذ مما زاد عدد المصابين الذين بلغوا عقب وقوع الحادث إلى أكثر من ٢٠٠ مصاب وتم استدعاء نحو ٧٠ سيارة مجهزة من محافظات الاسكندرية والبحيرة وكفر الشيخ لسرعة نقل هذا العدد من المصابين.

وتوافد مئات من الأهالي إلى موقع الحادث واقتحموا عربات القطار وسامموا فى انقاذ عدد كبير من المصابين وتضميد جراحهم بملابسهم ونقلهم إلى المستشفيات بمساعدة سيارات الأهالي.

كما قامت قوات الدفاع والانقاذ المدني باغلاق المنطقة وتنظيم عمليات الانقاذ لسرعة اسعاف المصابين بالمستشفيات القريبة.

مساعدة السائق يتكلم

وقرر حسنى محمد عبد اللطيف مساعد السائق والذي نجا من الموت وأصيب بأصابات متعددة بأجزاء متفرقة من جسده، أن القطار فور تحركه من الاسكندرية أخبرنا السائق بضعف فى الفرامل وبالفعل تعثر بنا القطار فى محطة خورشيد فهدى استأنف رحلة مسيرة القطار بعد أن قام بمحاولة اصلاح الفرامل، وبعد ذلك فوجئنا بتعطل القطار مرة أخرى بمحطة البيضا واستمر السائق الذى لقي مصرعه فى الحادث فى سيره بالقطار ولكن ببطء شديد، بينما قرر حسنى محمد الحسينى مراقب برج أول بالمحطة «محولجى» أن القطار رقم ٨٩٤ بالجرار رقم ٢٨٨٦ بعد القيام من محطة خورشيد هذا من سرعته كثيراً وقام المسئولون بمحطة خورشيد بالاتصال به وأخبروني بأن القطار يسير ببطء وأسرع بالاتصال بالمراقب العام بالقبارى الذي طلب منى تخزين القطار وإخضاله على الخط الفرعى «فرع التخزين» وذلك لقدمه فى نفس الوقت مع القطار ٩٢٤ «الفرنساوى» القادم من الاسكندرية للقاهرة، وأضاف أن المراقب العام طلب منه استجواب السائق والاستفسار منه عند وصوله لمحطة كفر الدوار عما إذا كان بإمكانه السير بالسرعة المقررة أم فى حاجة إلى امداد بالاضافة إلى سؤال السائق عن سبب العطل، وعند قدوم القطار أعطيت له الاشارات الضوئية والعلاقات الدالة على أنه سوف يسلك طريق سكة التخزين وأن

أسماء المصابين

محمد أحمد فاضل والسيد أحمد حسن وسامي محمد محمد وناصر عزب
 وشحاتة عبدالحميد وعلى محمد بلال وأبو الفتوح طلحة وسمية عبدالله حسن
 وسعيد صالح عيد وناصر محمد وياسر أحمد داود وحسن عبداللطيف (إيتاي
 البارود) ومحمد عبدالرازق عياد (سیدی غازي) وخميس أحمد العطار ومحمد
 رمضان غنيم ومحمود رجب جمعة وصالح السيد جمعة (العكريشة) وأيمن فتحي
 عبدالمجيد وأحمد محمد صالح ورمضان محمد مرسى وعبدالعزیز عبدالله
 وفرحات حسن وطلحة رجب عبدالهادي (أبو حمص) والسيد رجب على
 (السعرانية) ومحمد مصطفى أحمد (أرض العمدة) وأحمد عبدالسلام عبدالغني
 (دمنهور) وإبراهيم شعبان إبراهيم (بردة) والسيد محمد رمضان (الرحمانية)
 والسيد أبوزيد السيد (سیدی شحاتة) ومحمد سعد البنا (أبو حمص) وإسلام
 جمال عبدالمجيد (البير حنا) ومحمد محمود عطاالله (أبو حمص) وصباح على
 رجب (العكريشة) وسعيدة سعد حسين (أبو حمص) وزكية على محمد وخميس
 رمضان (بركة غطاس) ومحمد رمضان غنيم (أبو حمص) وسعدة محمد
 الشرقاوي (فوة) وروحية بسطويس عطاالله (كفر الشيخ) وجماليات شفيق سالم
 وسامي عبدالرحيم عبدالونيس (أبو حمص) ومحمد محمد سيد أحمد (دسوق)
 وخميس حامد عبدربه (أبو حمص) وفايز محمد عبدالمنعم الطويل (كفر الدوار)
 وعصام السيد فحم (البيضا) ومختار عشاوي خيرالله (كوم اشو) وحسين
 على صقر ومحمد مصطفى علام (الكررة) وسعيد عبدالحميد عمر وأحمد عطية
 أحمد (أبو حمص) وأحمد محمد كامل (الوسطانية) ومختار زين العابدين (كفر
 الزيات) وطارق زكي أحمد سليمان (السناهرة) وجمال دهشور (أبو حمص)
 وشريف عطية سلام ومسعد رمضان عبدالفتاح (كفر الدوار) وجمال محمد شاكر
 (السناهرة) وعبدالعزیز عبدالله عمارة (سیدی غازي) وخميس رمضان سنبل
 (أبو حمص) وعماة أبوزيد على بكر (الوسطانية) وروحية أبو سريع جاد الله
 (أبو حمص) والفيدة خميس على الحراوي (العكريشة).

أسماء الضحايا

أحمد عصام السعيد (بردة) وخليفة
 فرج هارون (سیدی غازي) وسعد
 محمود أحمد (أبو حمص) ومحمد
 مسعود السيد (أبو حمص) وعادل هلال
 على (أرض العمدة) وصبري غازي
 عبدالحميد (عزيز المصري) وإبراهيم
 يوسف محمد حجاج (التمامة) وسعيد
 إبراهيم على (الميزانة) وصباح على
 إبراهيم (السلقون) وجمعة عبده مكاوي
 (كوم اشو) وناصر فؤاد عبدالفتاح
 (العالی) وبسبوني محمود محمد (كفر
 الشيخ) ومحمد عبده عباس (العالی)
 وحسام أحمد إسماعيل (دفشو) وسرية
 على زكي (زهرة) وفاروق حسن محمد
 جلال (الوكيل) وصبحي إسماعيل أحمد
 (كفر الدوار) ووفاء محمد عبدالمقصود
 (كوم اشو) ومحمد أنور على (شارع
 الجلاء) وحمدي سعد رزق (أبو حمص)
 وشعبان يوسف زيدان وحمدي محمد
 سعد (عزبة نوار- دمنهور) وميشيل
 فهمي إبراهيم (سائق القطار - غيط
 العنب - إسكندرية) وعادل اللفي
 عبدالقادر (أرض العمدة) وجمال أحمد
 فؤاد.

* ويوجد ٢٢ قتيلًا مجهولًا الشخصية.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ١٩ أكتوبر ١٩٩٨

١٠٠ قتيل و ١٠٠ مصاب في حادث قطار مروع بكفر الدوار

طارت القاطرة عن القضبان واقتحمت المحال المجاورة.. وانقلبت ثلاث عربات بركابها على الحارة الأهالي يتسابقون لإنقاذ المصابين.. وطوارئ في المستشفيات و٩٠ سيارة إسعاف تنقل الضحايا

كفر الدوار - من علاء رياض
وعبد الفتاح إبراهيم: لقي ١٠٠ شخص مصرعهم وأصيب أكثر من ١٠٠ آخرين على الأقل في حادث قطار مروع وقع في الخامسة من مساء أمس، وقد وقع الحادث عندما كان قطار الركاب رقم ٨٩٤ «درجة» ثالثاً، المتجه من الإسكندرية إلى كفر الشيخ يتدفع بسرعة أدت إلى خروجه عن

القضبان وطارت القاطرة الرئيسية للقطار المكون من ٥ عربات لتطير بأسوار المحطة وتخترق المحال المجاورة وتكتسح كل ما يقابلها في الطريق من بشر أو مبان، وقد انفصلت ثلاث عربات عن الجرار بركابها وانقلبت على الباعة الجائلين بالمنطقة، بينما استمر الجرار في الحركة واقتحم رصيف المحطة وأطاح بالمواطنين المنتظرين

على الرصيف، كما اصطدم بعدد من المحال التجارية الملاصقة للمحطة والمنازل، مما أحدث بها خسائر مادية جبرى حصرها. ويقول أحد شهود العيان إنه فوجئ بسائق القطار يتنلى من شبك القاطرة وهو يستغيث بأعلى صوت بأن القاطرة بدون مكابح «فرامل» ويبدو أن القطار كان في طريقه إلى سكة التخزين، وترجع الآراء المبدئية سبب الحادث بالسرعة الزائدة التي كان عليها القطار، فلم يتمكن سائقه من التحكم فيه عند دخوله منحني التخزين، فاندفع خارجاً عن القضبان، وقد لقي سائق القطار مصرعه في الحادث وأصيب العنطسجى، وفور وقوع الحادث انتقل الدكتور إسماعيل سلام وزير الصحة إلى الموقع كما انتقل أيضاً السيد عبدالسلام الحبوب

محافظ الإسكندرية والمهندس محمود مرعى رئيس هيئة السكك الحديدية الذى صرح بأن الألة المبدئية تفيد بأن الحادث وقع نتيجة عيب أحد المواطنين بالفرامل الهوائية بالقطار وتفرغه لها. ويقول مراسل الأهرام في الموقع إن كفر الدوار تعيش حالة درامية مشرفة وصلت إلى حد أن الأهالي يتبرعون بالبطاطين والملاءات والأغطية والملابس والمأكولات والمياه والتلج لإغاثة المصابين الذين ارتحمت بهم المستشفيات عن بكرة أبيها ولاستطيع أن تلبي احتياجاتهم المتزايدة. كما تدفق الأهالي للتبرع بالدم على الطرقات العامة في المدينة.

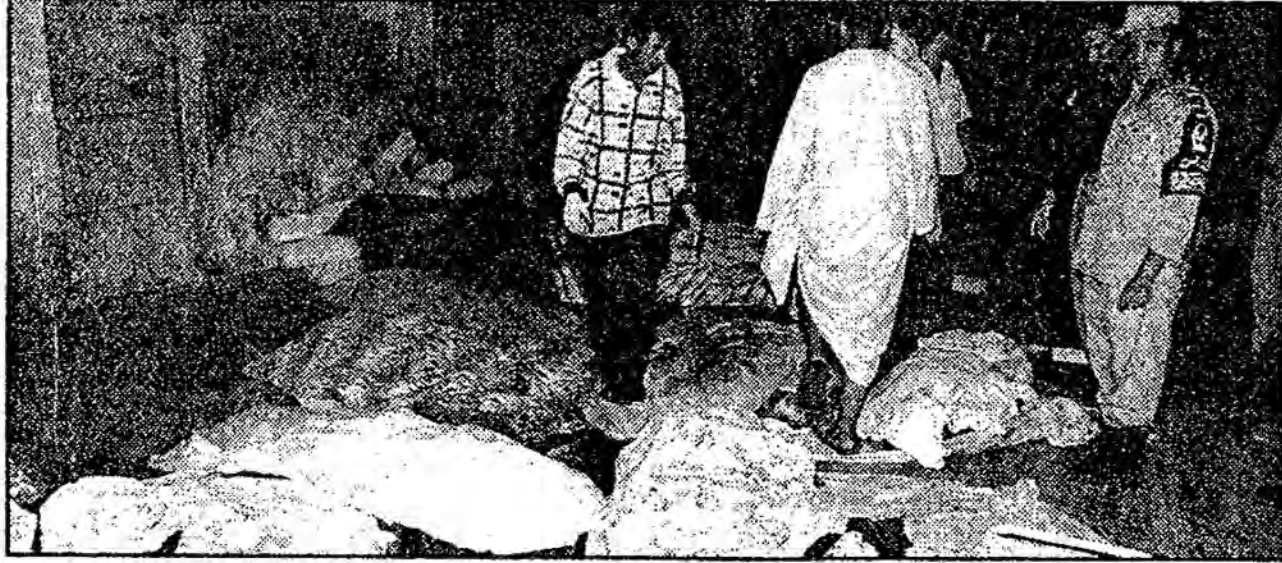
وقد هرعت قوات كبيرة من فرق الإنقاذ والأمن والدفاع المدني و٧٠ سيارة إسعاف من المحافظات القريبة بالإضافة إلى ٢٠ سيارة إسعاف خصصتها القوات المسلحة، كما خصصت القوات المسلحة ٥٠٠ سرير في مستشفياتها لعلاج المصابين، وتعاون المواطنون في نقل المصابين للمستشفيات، وما زالت الأجهزة الرسمية تبذل جهودها لتحديد أعداد الضحايا والمصابين. وتقوم أوناش السكة الحديد برفع العربات المقلوبة، وسحب بعض الجثث، ويجرى حالياً البحث عن السائق الذى لم يعرف مصيره بعد. وتشير التقديرات المبدئية التي تلقتها غرفة

عمليات وزارة المواصلات إلى أن عدد القتلى والمصابين لا يقل عن ٢٠٠ شخص، وأن عمليات حصر الضحايا والمصابين مستمرة بسبب اكتظاظ العربات بالركاب. وتقوم حالياً النيابة العامة بالتحقيق. وقد تم تشكيل لجنتين إحداهما فنية وأخرى تابعة لإدارة التشغيل لتحديد أسباب الحادث، وقد توجهت أعداد كبيرة من سيارات الإسعاف والعيادات المتنقلة إلى مكان الحادث، وقد أعلن وزير الصحة حالة الطوارئ في مستشفيات المحافظات المجاورة لاستقبال المصابين.

المصدر: لا هـرام

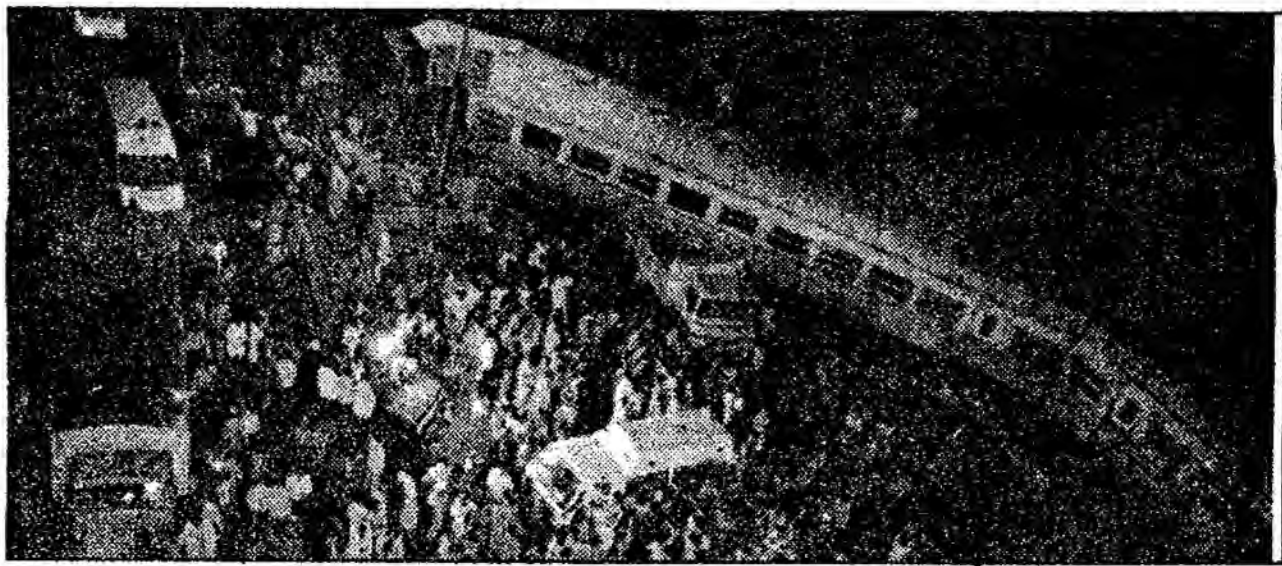
التاريخ: ١٢٠ أكتوبر ١٩٩٨

محطة الموت في كفر الدوار



جثث الضحايا مغطاه في مستشفى كفر الدوار والأهالي يتعرفون على ذويهم

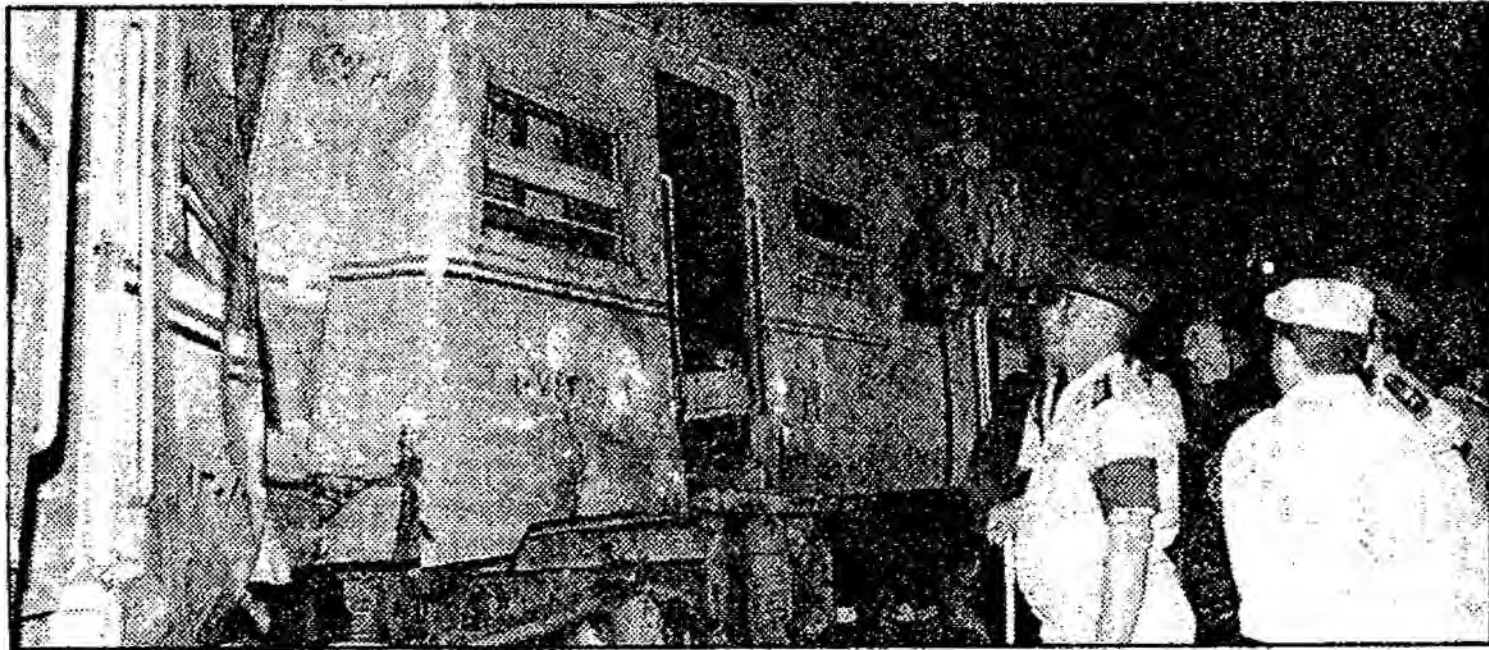
في الخامسة والربع من مساء أمس الأول كانت محطة كفر الدوار على موعد مع القدر، حين انفصلت القاطرة الأولى من القطار رقم ٨٩٤ القادم من الاسكندرية إلى كفر الشيخ فجأة وخرجت باقي العربات عن مسار القطار. وفي ثوان معدودة تناثرت أجساد الركاب على القضبان في مأساة مروعة راح ضحيتها حتى الآن ٤٨ قتيلًا وأكثر من ٨٠ مصابًا. وفي الوقت نفسه تحولت مدينة كفر الدوار إلى مأتم كبير حيث هرع الأهالي لانتشال جثث الضحايا، وسارع البعض الآخر بنقل المصابين إلى المستشفيات طمعا في إنقاذهم وهم بين الموت والحياة. وتشاء الأقدار أن يخرج من بين حطام العربات ثمانية أفراد أحياء كانوا شهودا على المأساة التي كان ضحاياها على موعد مع القدر في كفر الدوار.



آثار الدمار واضحة على القطار المنكوب



حادث قطار كفر الدوار



رجال الإنقاذ يتابعون عن كثب رفع الحطام ومحاولة العثور على ضحايا



[تصوير : محمد مسعد]

الأسى والحزن على الوجوه.. القاطرة أسفل العربات

المصدر: الاهرام

التاريخ: ١٢٢٠ - ١٩٩٨

إجراءات عاجلة لضمان سلامة القطارات والوجبة المدرسية إعادة النظر في مواقع بعض محطات السكك الحديدية في المناطق السكنية رفع الإعانة المالية لأسر ضحايا حادث القطار وتغليظ العقوبات على «التسطيع»

الضحايا والمصابين، كما عبر عن تقديره لسرعة الحركة والأداء والتعاون الفوري بين كل الأجهزة عقب وقوع الحادث، وأشاد بدور المواطنين والمتطوعين في التبرع بالدم، والمساعدة في إنقاذ المصابين.

وأوضح وزير النقل والمواصلات المهندس سليمان متولى أنه اتخذ إجراءات فورية للتعامل مع الحادث، وأن التحقيق في ظروفه يجري حالياً بمعرفة النيابة إلى جانب التحقيق الفني لتحديد المسؤولية وسوف تعلن نتائج التحقيق للرأي العام. وعقب استعراض مجلس الوزراء تقريراً من وزير التعليم، قرر إعمال القانون في وقائع فساد الأغذية بكل حسم، واستبعاد كل مورد تثبت عليه تهمة التعامل في الأغذية الفاسدة بعد إحالته للنيابة العامة مع تحميله كامل التكلفة وتتولى وزارة الصناعة بالتعاون مع وزارة التجارة والتموين تحديد المصانع المعتمدة لتوريد وإعداد الوجبات الغذائية الجافة للتلاميذ، طبقاً للمواصفات التي تحددها وزارتا الصحة والتعليم، مع عدم جواز التعاقد إلا مع المصانع المعتمدة طبقاً للمواصفات مع التعامل معها مباشرة دون وسطاء، أو موردين، أو وكلاء.

وقرر المجلس أيضاً الاستمرار في تقديم الوجبات الجافة للتلاميذ على مستوى الجمهورية، بقيمة ٢١٨ مليون جنيه سنوياً، على أن تقوم معامل وزارة الصحة بإجراء فحص دوري مفاجئ للأطعمة قبل توزيعها للتأكد من سلامتها.

أكد مجلس الوزراء في اجتماعه أمس برئاسة الدكتور كمال الجنزوري، حرص الدولة على صحة وسلامة أبنائها، وتوقيع أشد الجزاء على كل من يثبت تقصيره في حادثي قطار كفر الدوار، وتسمم عدد من التلاميذ في بعض المحافظات.

واتخذ مجلس الوزراء عدة قرارات في ضوء مناقشته لتقرير شامل حول حادث القطار تتضمن رفع الإعانة الرمزية التي تقدم للمتوفين في الحادث إلى خمسة آلاف جنيه بدلاً من ثلاثة آلاف، وللمصابين إلى ألف بدلاً من ٥٠٠ جنيه، وإعادة النظر في المواصفات الهندسية لمواقع بعض المحطات التي تحتاج إلى تغيير مواقعها، وبما يؤمن المناطق السكنية، وإعادة النظر في المنشآت الملاصقة لبعض المحطات، تأكيداً لحرم خطوط السكك الحديدية، ومنع أي تعديات عليها، وتوسيع نطاقها.

كما اتخذ مجلس الوزراء إجراءات حازمة للقضاء على ظاهرة «التسطيع» التي هي فعل «مؤثم» بنص القانون، وتغليظ العقوبات على هذه المخالفة، ومنع قيام القطارات من المحطات، في حالة وجود ركاب على ظهرها، وأن تراقب شرطة السكك الحديدية الالتزام بهذه التعليمات، كما أكد المجلس على وجوب إحكام إجراءات الفحص الدوري الطبي على سائقي القطارات، بما يكفل ضمان استمرار قدراتهم البدنية والنفسية على القيام بعملهم في دقة.

وأصدر المجلس قراراً بتقريب فترات الفحص الدوري للقطارات مع الاهتمام بوضع تقرير فني مكتوب لإثبات سلامتها الفنية، وتجديد عربات الدرجة الثالثة بشكل شامل. وقد عبر مجلس الوزراء عن عزائه ومواساته لأسر

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٢ أكتوبر ١٩٩٨



السيدة سوزان مبارك تتحدث إلى أحد المصابين ويجوارها وزير الصحة [تصوير : محمد عبدالفتاح]

برقيات تعزية من مبارك لأسر ضحايا حادث القطار وقرينة الرئيس تزور المصابين في مستشفيات الإسكندرية وكفر الدوار

مجلس الوزراء، ووزيرا التنمية الريفية والصحة، وممثلو الهلال الأحمر. واستمعت قرينة الرئيس إلى تشخيص الأطباء لحالات المصابين، وتحدثت مع عدد منهم، مستفسرة عن أحوالهم. وأكدت أنهم سوف يستمرون تحت الرعاية الصحية بعد مغادرتهم المستشفيات، وقد طلبت السيدة سوزان مبارك من أعضاء الهلال الأحمر موافاتها بتقارير متابعة عن الظروف الاجتماعية لكل مريض..

بعث الرئيس حسنى مبارك بركات تعزية لأسر ضحايا حادث قطار كفر الدوار الأليم، عبر فيها عن خالص عزائه وصابق مواساته لهم.

وقد قامت السيدة سوزان مبارك قرينة الرئيس، بوصفها رئيسة الهلال الأحمر المصرى، بتفقد حالات المصابين في حادث القطار، وقامت بزيارة المستشفيات التي يعالجون فيها بكل من الإسكندرية وكفر الدوار، وصحبها في هذه الزيارة السيدة قرينة رئيس



المصدر: الأهرام

التاريخ: ١٢٢ كـتـوبـ ١٩٩٨

عربة القطار الطائشة ولقطات بين الموت والحياة

تحت أنقاض المحال الخمسة المنهارة في الحادث وأسفل عجالات عربة القطار الطائشة التي اقتحمت قلب المدينة الهائلة رصدنا عدة لقطات إنسانية حية بين الموت والحياة. صباح على إبراهيم، سيدة في العقد الثالث من العمر شاهدا شهود العيان وهي تحتضن طفلتها الرضيعة وتحيطها بذراعيها بأخر ما تملكه من قوة خائفة، طلبت السيدة كوب ماء من الحاضرين لتلتقط منه رشفة قد تكون الأخيرة، تناولت السيدة الكوب بينما نجح رجال الإنقاذ والأهالي في التقاط الرضيعة من بين ذراعيها وعندما حاولوا جذب الأم كانت قد فارقت الحياة.. لتشييعها صرخات طفلتها الرضيعة التي تم نقلها إلى المستشفى على الفور ليتم اكتشاف عدم وجود أي إصابات بها لتكمل بذلك رحلتها في الحياة،

ولكن بعيدا عن حضن أمها الدافئ..

عصام محمد.. أب كان بطلا للقطعة أخرى سالت لها دموع الحاضرين حول حطام عربة القطار الطائشة، كان يجري زائغ العينين هنا وهناك، قطفه الصغير أحمد الذي لم يجاوز عمره السنوات الأربع كان منذ لحظات في يده ثم تعثرت خطواته خلفه قليلا وفي لحظة واحدة كم يعد موجودا، فقد اختطفه القطار أو كما قال لأحد أقاربه الذي جاء يبحث معه عن أحمد «القطار أكل الولد» أين أحمد؟ سؤال يبدو أن الأب سوف يظل يبحث عن أجابته طويلا فقد اختفى ولم يعثر عليه، وأم سالم ٥٢ سنة لها قصة حزينة أخرى، فهي مازالت تبحث هي الأخرى بين الاسكندرية وكفر الدوار ومنهور عن نجلها سالم، تلك الشاب اليافع الذي يعمل بالاسكندرية في إحدى الشركات اعتاد ركوب

القطار يوميا للعبوة إلى والدته في كفر الشيخ في الخامسة والنصف مساء بعد انتهاء وديته واعتادت الأم انتظار سندها وعائلتها ليتناولوا طعام الغداء معا بعد أن ينزل للغرب.. طال انتظارها وطال.. ولكن لم يأت.. الابن ولم تسمع طرق يديه على الباب لم تطرق بابها سوى الأخبار الحزينة عن الكارثة ومنذ ذلك الحين وهي مازالت تبحث وتبحث ولكن بلا فائدة.

أما عمر أحمد ١٠ سنوات فله قصة مختلفة، فقد فوجئ شهود العيان بأنبيعات صوت صراخ للطفل عمر من بين أنقاض الجالات، وباتحاد من دخل ثلاجة اللحوم، حيث أن عمر يعمل بمحل الجزلرة الذي تهتم وقبل الحادث بفتح ثلاجة لتجهزها للخدمة ففوجئ بالكارثة وسقط في يديه ماذا يفعل؟ وفي لحظات هداه تفكيره البريء إلى دخول الثلاجة والتي كانت بمثابة طوق النجاة الذي عبر خلاله عمر إلى شاطئ الحياة.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٤ أكتوبر ١٩٩٨

الخبراء يقترحون مشروعاً للتأمين على ركاب القطارات

بتدوير حوادث
السكك الحديدية

يؤخذ تأمين ركاب القطارات بنفس التصور والاهتمام، والحقيقة أنه يمكن أن أسرد من واقع تجربتي كيف تهتم العديد من الدول المماثلة لمصر بالتأمين الإجباري على جميع الركاب بمن فيهم ركاب السكك الحديدية حيث أنني عند رئاستي لإدارة إقليمية لشركة تأمين بدول الخليج قمت بأعداد عدة دراسات لإصدار وثيقة تأمين شاملة لهيئة السكك الحديدية في تلك الدولة تغطي مسؤولية الهيئة قبل الركاب مع تحديد مبلغ التعويض لكل راكب في حالة الإصابة أو الوفاة نتيجة حادث تصادم أو انقلاب أو خروج القطار عن الخط وتتضمن التغطية التأمينية أيضاً تأمين القطارات نفسها ضد جميع الأخطار ثم تغطية جميع المحطات والمباني والانشاءات على طول الخطوط ضد أخطار الحريق وأيضا تأمين الخطوط نفسها ضد أخطار السيول، وهذا الأسلوب تأخذ به حاليا جميع الدول المتحضرة في صناعة التأمين، وقد تكون وثيقة التأمين المطروحة في صورة طابع يلصق مع التذكرة أو غيرها وهذه الفكرة أو هذا المشروع سيتم خلال دراسته تحديد مبلغ التعويض وليكن بداية عشرة آلاف جنيه.

ويمكننا القول بأن حصيلة هذه التعويضات يمكن أن تكون من خلال قروش قليلة يتم تحصيلها مع التذكرة تتدرج من ركاب الدرجة الثالثة إلى ركاب الدرجة الأولى على ألا تزيد قيمة ما يتم دفعه على ٢٥ قرشا ويكون ذلك بالاتفاق التعاقد بين شركة التأمين وهيئة السكك الحديدية بعد اتمام الدراسة، وقد تكون الحكمة من ربط فكرة طابع التأمين بالتذكرة هو عدم تمتع من يستقل القطار بغير الأسلوب الصحيح بالتأمين.

وأضاف أن هناك توصية في تقارير المجالس القومية المتخصصة تم اعدادها في الثمانينات حول التأمين في مصر حتى عام ٢٠٠٠م وتشير هذه الدراسة الى ضرورة تأمين المسؤولية الاجتماعية ضد حوادث القطارات.

وقال نائب رئيس هيئة الرقابة على التأمين بان الدكتور عاطف صدقي رئيس الوزراء السابق قد صرح عقب حادث قطار البدرشين بان هناك مشروعا للتأمين على ركاب القطارات ولم يتم اعلان أية تفاصيل عن ذلك سواء بالدراسة أو التطبيق ومن هذا المنطلق نطالب بضرورة اتمام هذا المشروع لضمان توفير تعويض عاجل للمصاب أو لأسرة المتوفى وأنه ليس شرطا ان يتم ذلك من خلال شركات التأمين حيث أنه ليس هدفنا على الإطلاق زيادة حجم نشاط شركات التأمين ولكن الهدف هو هدف قومي مشيرا الى ان هناك وسائل عديدة لتنفيذ هذا المشروع سواء من خلال انشاء صندوق حكومي تقيمه هيئة السكك الحديدية وتضع فيه العائد وتديره أو غيرها من الوسائل.

ويقول محمد أبو اليزيد رئيس قطاع التأمينات العامة وعضو مجلس إدارة شركة التأمين الاهلية ان ما اثير في الفترات الاخيرة حول تكرار حوادث القطارات أدى الى التفكير على أعلى مستوى في وسيلة لتأمين الركاب بوثيقة تأمين اسرة بما هو متبع في التأمين الإجباري على السيارات، ورغم ان التأمين الإجباري على السيارات يسبب خسارة كبيرة للشركات نتيجة ارتفاع حجم التعويضات المدفوعة سنويا للمتضررين من حوادث الطرق ولكن الهدف هو حماية ارواح البشر وتعويضهم في حالة الكارثة. فلماذا لا



سمير متولى



محمد أبو اليزيد



خيرى سليم

تحقيق:

إبتسام سعد

بالإضافة للمعاشات الاستثنائية وكل ذلك تحميل على الخزنة العامة للدولة، لذلك أصبح لزاما علينا السعى لاستصدار هذا القانون بحيث تكون مزاياه شاملة لجميع المواطنين.

ويقول خيرى سليم نائب رئيس هيئة الاشراف والرقابة على التأمين أننا كقطاع تأمين مهمتنا الرئيسية هي حماية المجتمع بكل الطرق وكل الصور افراد او ممتلكات او حتى مسؤوليات ومن هنا فان التأمين على المسؤولية المدنية ضد حوادث القطارات هو الدرع لحماية افراد المجتمع عند حدوث الاخطار وهذا النظام مطبق حاليا في مصر في مجال التأمين الإجباري على حوادث السيارات حيث يستهدف هذا التشريع ايجاد شخص او هيئة ممثلة في شركات التأمين تقوم بسداد التعويض عند الخطر، وبذلك يقل العبء الملقى على كاهل الدولة، وأضاف أن عددا من الدول لديها تشريع في هذا الاطار.

لم يكن حادث قطار كفر الدوار هو الأول من نوعه بل سبقه العديد من الحوادث منها حادثة قطار البدرشين، وحادثة قطار قويسنا وماتنج عنهما من خسائر في الارواح، وهذه الحوادث تجعلنا ندق ناقوس الخطر ايدانا بضرورة اصدار تشريع يحمي جميع المواطنين المتضررين من حوادث القطارات خاصة ان اسر الضحايا تفقد عائلها ويتم تشريد اطفالهم لعدم وجود المورد المادى.

مصر فقط، ولكن المطلوب الآن كيفية الاستفادة من خدمات التأمين في هذا المجال اسوة بالمعمول به في غالبية دول العالم وأنه قد ان الاوان لكى تستصدر الحكومة قانونا يكفل تأمين المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث القطارات سواء اكانت قطارات السكك الحديدية او قطارات مترو الانفاق، ويضيف انه من المتصور ان يكفل تأمين المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث القطارات (السكك الحديدية ومترو الانفاق) تغطية المزايا التالية: (١) اسعاف وعلاج المصابين (٢) تكاليف العمليات الجراحية للحالات التي تتطلب تدخلا جراحيا. (٣) صرف تعويضات مناسبة في حالات العجز الجزئى او الكلى الناتج عن الإصابة. (٤) صرف تعويضات مناسبة في حالات الوفاة وبحيث يتم تحديد أكثر من مستوى لهذا التعويض يراعى فيه السن والمهنة والاستفادة من التأمين الاجتماعى من عدمه، ويوضح أن ما يحدث حاليا وعند مواجهة أية كارثة أو حادثة من حوادث القطارات انه يتم صرف اعانات وتعويضات من وزارة الشؤون الاجتماعية وايضا تعويضات من التأمين الاجتماعى

والتساؤل الآن هو كيفية صدور قانون للتأمين الإجباري على ركاب القطارات وعلى المتضررين من حوادث القطارات اسوة بما هو متبع من معظم دول العالم واسوة بالتأمين الإجباري على السيارات والذي تطبقه مصر منذ سنوات عديدة، ويهدف مشروع القانون المقترح تعويض المتضررين من حوادث القطارات سواء كانت حادثة وفاة او إصابة او عجز كلى او جزئى وتحديد صرف التعويض لكل مصاب او للورثة بما يسمح باستمرار معيشتهم بشكل ملائم تشير احدى الدراسات الى ان اضافة قرش واحد الى ثمن تذكرة السفر بالقطار تعنى تحصيل ٣٠ ألف جنيه يوميا و١١ مليون جنيه سنويا، حيث يبلغ عدد ركاب القطارات ٣ ملايين راكب يوميا، وفي حالة زيادة النسبة الى ٥ قروش تعنى تحصيل ٥٥ مليون جنيه سنويا، وهذه الموارد يمكن الاستفادة منها في نواة المشروع للتأمين على ركاب القطارات وتعويضهم في حالة التعرض لأي حادثة.

يقول سمير متولى رئيس شركة المهندسين للتأمين، إن احتمالات تعرض القطارات للحوادث سواء الاصطدام أو الانقلاب أو الحريق أو غيره من الأخطار وذلك على مستوى العالم كله وليس



المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٩ أكتوبر ١٩٩٨

مشروع لتعديل قانون ركاب السكك الحديدية الحبس وغرامة ٥٠٠ جنيه للركوب فوق أسطح القطارات

علم مندوب «الأهرام» أن الهيئة القومية للسكك الحديدية انتهت من إعداد مشروع لتعديل بعض مواد قانون الركاب للسكك الحديدية تنفيذًا لقرارات مجلس الوزراء بمنع الركوب فوق أسطح القطارات، وعدم قيام أى قطار من المحطة إذا كان على سطحه أى مواطن .

وسوف يعرض وزير النقل والمواصلات التعديلات الجديدة على مجلس الوزراء فى اجتماعه المقبل بهدف التصدى لهذه الظاهرة بكل شدة وحزم. وتتضمن التعديلات الجديدة الحبس الإجبارى من شهر إلى ثلاثة أشهر، ورفع الغرامة إلى ٥٠٠ جنيه للراكب الذى يضبط فوق أسطح عربات القطارات، كما تتضمن بعض الإجراءات الفورية، ومنها القبض على الراكب وتحرير محضر له بمعرفة شرطة النقل والمواصلات، وإحالة النيابة لتقديمه للمحاكمة.

ومن ناحية أخرى أكدت تحقيقات نيابة كفرالدوار فى حادث القطار الذى راح ضحيته ٤٩ قتيلًا أن جهاز اللاسلكى داخل القطار كان معطلا قبل الحادث، وهذا ما أكده مراقب القطارات فى القبارى. كما كشفت التحقيقات - التى أشرف عليها المستشار محمد شتا - عن وجود تضارب فى أقوال المسئولين حول وجود عدد من الركاب فوق سطح القطار.

من جانب آخر طالب المجلس المحلى لمحافظة البحيرة بتوقيع أقصى عقوبة ضد المقصرين فى الحادث.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٩ أكتوبر ١٩٩٨

تحقيقات النيابة في حادث كفر الدوار:

لاسلكى القطار كان معطلا قبل الحادث

البحيرة - ابراهيم البليسى:

كشفت تحقيقات نيابة كفر الدوار بعد سماعها أقوال مراقب القطارات بالقبارى أن المراقب قام بإعطاء إشارة التحويل «لمحولجى» كفر الدوار بعد علمه بتوقف القطار مرتين منذ قيامه من محطة سيدى جابر.

وكشفت التحقيقات أنه أثناء التحدث مع السائق قبل وقوع الكارثة، تبين أن جهاز اللاسلكى بالقطار كان معطلا، وتبين من التحقيقات التى باشرها محمود مصطفى رئيس نيابة كفر الدوار، وأكرم الزينى مدير النيابة بإشراف المستشار محمد شتا المحامى العام لنيابات البحيرة أن هناك تضاريا كبيرا فى أقوال المسئولين بهيئة السكة الحديد، حيث أكد أحد المسئولين بمحطة سكة حديد الاسكندرية أنه لا يوجد مسطحون أعلى القطار ساعة قيامه، وأكد عدم وجود أعطال بالقطار.

كما تبين من التحقيقات أنها ليست المرة الأولى التى يرتكب فيها السائق مثل هذه الحوادث، ولكنه تسبب من قبل فى سقوط ثلاث عربات خلفية من القطار الذى كان يستقله عام ٩٠، وحصل على جزاءات عديدة بسبب السرعة الزائدة، آخرها كان عام ٩٧ بسبب وجود مخالفات فى قاطرة القطار الذى كان يقوده.

وعلى الجانب الآخر طلب المجلس المحلى لمحافظة البحيرة برئاسة المهندس احمد عثمان وحضور المحافظ فاروق التلاوى فى جلسة خاصة توقيع أقصى العقوبة على المقصرين والمتسببين فى حادث كفر الدوار حتى لا يتكرر.

المصدر: المصور

التاريخ: ٢٣ أكتوبر ١٩٩٨

٢ وزارات مسئولة عن حياة ١٥ مليون تلميذ بالوقائع والأسماء : موردو الأغذية المدرسية الفاسدة

٩٩ كل عام نفاجاً بحادثة تسمم بين تلاميذ المدارس في محافظة من محافظات مصر ويتم تحويل المتسبب إلى النيابة العامة ثم تهدأ الأمور لنفاجاً مرة أخرى بحادثة تسمم في محافظة أخرى وكأنه كتب على أطفالنا في المدارس تناول وجبات فاسدة منتجة في مصانع وشركات سيئة السمعة ويقوم بتوزيعها موردون من الباطن. ورغم أنه لم يمض سوى شهر واحد على بداية العام الدراسي الجديد بلغت حصيلة ضحايا التسمم بالوجبات المدرسية ما يقرب من ١٥٠٠ تلميذ وتلميذة في الدقهلية و ١٥٠ في الجيزة و٤٧ في قنا و ٣٤ في الاسماعيلية. وحتى لا تتوه مسئولية الحفاظ على صحة أطفال المدارس في مصر ما بين ثلاث وزارات هي التربية والتعليم والصحة والتموين سألنا المسئولين في هذه الجهات وطرحنا عليهم تساؤلات رجل الشارع الحائرة : من المسئول عن الوجبات الفاسدة؟ وأين دور الأجهزة الرقابية؟ وماذا تعمل اللجنة الوزارية المسئولة عن الوجبة المدرسية ٦٦

تحقيق :

إيمان رسلان • محمد كاش
مجدي سبلة

وفي العام الماضي تم تشكيل لجنة وزارية تضم ثلاث وزارات تكون مسؤولة عن الوجبة المدرسية وهي التربية والتعليم وينحصر دورها في توفير الدعم المالي وتوزيع الوجبات، ووزارة الصحة للتأكد من سلامة الأغذية المعدة للتداول وذلك من خلال عينات عشوائية من المصانع نفسها «وليس من البسكويت الذي يتم توزيعه داخل المدارس» والإشراف على عملية تداول

الأغذية. ويגיע دور وزارة التموين في تحديد أسماء الشركات المنتجة، وأيضاً أسماء الشركات الموضوعة في القائمة السوداء. وكما يقول رجب شرابي وكيل أول وزارة التربية والتعليم أن أغلب الوجبات التي توزع على المدارس بمختلف محافظات مصر هي عبارة عن البسكويت المعالج لتقليل نسبة الانيميا المنتشرة بين التلاميذ، ويحصل تلميذ الابتدائي على عبوة ٨٠ جراماً وتلميذ الإعدادي على عبوتين، أما في المرحلة الثانوية فيتم توزيع وجبة جافة مكونة من جبن مطبوخ وحلاوة طحينية وخبز ويعضاً من الفاكهة. وبسكويت المدارس غير مصرح ببيعه للجمهور.

التسمم في الدقهلية

وبعيداً عن تحقيقات النيابة مع المتورطين في قضية تسمم تلاميذ المدارس في ٤ محافظات قام فريق من محرري «المصور» يبحثون عن إجابات شافية في مديريات التربية والتعليم والصحة والتموين في هذه المحافظات سالنا أهالي الضحايا وأطباء المستشفيات ومفتشى الصحة والمسؤولين عن إدارات التغذية.

بدأت الرحلة بمحافظة الدقهلية التي كان نصيبها من التسمم حوالي ١٥٠٠ حالة في مدرستي الشهيد مصطفى محمد عبد القادر الإعدادية المشتركة ومجمع المدارس الابتدائية بقرية «درين»، حيث تبين أن شركة خاصة - بالبحيرة هي المتورطة في إنتاج البسكويت المسمم الذي تم توريده إلى محافظة الدقهلية

وفي محافظة قنا تم التعاقد مع مصنع الشعلة بالاسكندرية (غير معلوم) ومصنع لورد للبسكويت بالاسكندرية (غير معلوم) ومصنع النوران (غير معلوم).

وفي محافظة المنيا تم التعاقد مع مصنع رشا للبسكويت بالاسكندرية وقد تم رفضه من قبل سابقة ضبطه في ثلاث قضايا تموينية وطلبت الإدارة رفضه لسوء سمعة المصنع.

وفي محافظة أسوان تم التعاقد مع متعهدين وهو غير مسموح طبقاً للتعليمات وشركة دامكو (غير معلومة) وفي الشرقية تم التعامل مع الجمعية التعاونية للخدمات الحكومية (لم يتم التحري عنها).

وفي الإسماعيلية تم التعامل مع الجمعية التعاونية لتسويق الألبان ومنتجاتها (غير معلومة) ومع متعهد محافظة البحيرة الجمعية التعاونية الاستهلاكية لأهالي مصر (لم يتم التحري عنها).

وفي محافظة دمياط الجمعية التعاونية الاستهلاكية لمحافظة القليوبية ولم يتم التحري عنها.

وفي الدقهلية شركة كاندي (غير معلومة) ومصنع بسكويت ريتا (غير معلوم) ومصنع الشعلة (غير معلوم).

وفي الأقصر تم التعاقد مع متعهد (غير معلوم ولم يتم التحري عنه). وفي الاسكندرية تم التعاقد مع الجمعية التعاونية الانتاجية (غير معلومة ولم يتم التحري عنها).

وتؤكد كل هذه المخالفات أن معظم مديريات التربية والتعليم قامت بالتعاقد مع مصادر غير معلومة ومع متعهدين سيئى السمعة وتقوم النيابة العامة حالياً بنظر هذه الوقائع.

٢٠٠ مليون للتغذية

توضح الأرقام أن حجم الميزانية السنوية التي تخصصها وزارة التربية والتعليم للوجبات الغذائية المدرسية تصل إلى ٢٠٠ مليون جنيه بخلاف بعض المعونات الأجنبية التي تذهب كرصيد إضافي للتغذية ولايتعدى حجمها ٤ ملايين جنيه تذهب غالباً لمحافظات الصعيد. وتوزع هذه الميزانية على مديريات التربية والتعليم بالمحافظات طبقاً لعدد تلاميذ كل محافظة، ويستفيد من هذه الوجبات ٨ ملايين تلميذ منهم خمسة ملايين في المرحلة الابتدائية.

الوقائع التي تنفرد «المصور» بنشرها اليوم مثيرة وأخطر ما فيها هي عدم التزام مديريات التربية والتعليم بالمحافظات بقرارات اللجنة الوزارية الثلاثية التي تم تشكيلها العام الماضي من وزارات التربية والتعليم والصحة والتجارة والتموين. كانت أهم قرارات هذه اللجنة عدم اعتماد أى شركة تورد الأغذية للمدارس إلا بعد التحري عنها وموافقة الجهات الرقابية بوزارة التموين عليها. الوقائع التي بين أيدينا توضح أن عدداً كبيراً من مديريات التربية والتعليم خالفت هذا القرار وقام المسئولون بها بالتعاقد مع أفراد «من الباطن» وشركات وجمعيات تعاونية مجهولة المصدر لم يتم التحري عنها.

«المصور» حصلت على التقرير الذي أعدته الإدارة العامة لشرطة التجارة والتموين والذي يتضمن حصراً شاملاً لهذه الوقائع والمخالفات.

أكد التقرير عدم التزام الشركات التي رست عليها مناقصات التوريد بالمحافظات ومخالفاتها بما تم اتخاذه بمحضر اللجنة العليا

المشتركة من وزارات التعليم والتموين والصحة بتاريخ ٧ مايو سنة ١٩٩٧ والمعتمد من وزراء التعليم والتجارة والصحة والذي أوكل لوزارة التجارة والتموين أسماء الشركات القادرة على إنتاج الوجبات الغذائية حسنة السمعة والتي يمكن التعامل معها، وكذا الشركات ذات السمعة والتاريخ السيء في تصنيع الوجبات الغذائية المدرسية وتم إدراجها في القائمة السوداء حتى لا يتم التعامل معها.

وقد خالفت المحافظات هذه التوصيات وقامت بإرساء المناقصات على شركات لم تتقدم بطلبات للدخول في تلك المناقصات ولم يجر التحري عنها : ومن بين هذه المحافظات: محافظة القليوبية التي تعاقدت مع الجمعية التعاونية الزراعية المركزية المتعددة الأغراض والتي لم يتم التحري عنها ولم تتقدم بطلبات لتوريد التغذية المدرسية.

وفي محافظة الجيزة تم التعاقد من خلال عدة شركات لم يتم التحري عنها وهي الشركة الإسلامية للحلويات والشيكولاتة، مصنع فينوس ومصنع لورد للبسكويت.

د. أحمد جويلي :

خطابات المحافظين لالتزام بقرار اللجنة الوزارية

● في تصريحات خاصة للمصور أكد الدكتور أحمد جويلي وزير التجارة والتموين أن الوزارة لن تسمح لأي شركة بالتعامل في مجال أغذية المدارس إلا بعد التأكد من حسن سمعتها.

وقال أنه أرسل خطابات إلى السادة المحافظين مرفقا بها المذكرة التي أعدتها الإدارة العامة لشرطة التجارة والتموين، بضرورة التزام مديريات التربية والتعليم في كل المحافظات بالتعاقد مع مصانع أغذية المدارس التي أجازتها اللجنة الوزارية الثلاثية وقامت بمباحث التموين بالتحري عنها بشرط أن تكون وجبات جافة مغلفة.

تواجذوا أمام مستشفى الاسماعيلية العام بعد واقعة تسمم ٣٤ طالبة بالغاء الوجبة المدرسية وتعويض الطلاب عنها بأى شكل آخر. وقد وصلت نيابة الاسماعيلية التحقيقات في تسمم طالبات مدرسة السلام التجارية للبنات.

واقعة الاسماعيلية تشكل حالة فساد لا بد من محاسبة المسؤولين عنها حيث تم التعاقد مع مورد له أكثر من قضية تموينية وتم ضبطه أكثر من مرة يقوم بتوريد أغذية فاسدة ومنها على سبيل المثال واقعة توريده للحوم فاسدة أثناء مهرجان الاسماعيلية للفنون الشعبية، ولهذا المتعهد قضية أخرى منظورة حاليا أمام المحاكم وهي توريد نصف طن دجاج ولحوم منتهية الصلاحية للمدن الجامعية بالاسماعيلية.

وأكد مدير مباحث تموين الاسماعيلية أن الإدارة تحفظت على كميات كبيرة جدا من المنتجات عند هذا المتعهد.

ويقول إبراهيم دياب مشرف التغذية بمحافظة دمياط أن مصادر إنتاج البسكويت واحدة ولكن المشكلة في متعهدي التغذية الذين

● **مورد البسكويت في الاسماعيلية متهم في قضايا أغذية فاسدة**

من خلال جمعية تعاونية استهلاكية يرأسها عبد الله بدر. وبعد أن تم التحفظ على البسكويت الموجود بالمخازن أخذت عينات من ناتج قىء التلاميذ وعينات البسكويت وأرسلت إلى معامل المديرية الصحية والغريب أن مسئولى وزارة التربية والتعليم اكتشفوا أن كمية البسكويت التي تم تسليمها من المخزن الرئيسى للتوزيع على المدارس تم توزيعها على المدرستين يوم ١٠ أكتوبر حاصلة على شهادة إفراج صحى بالصلاحية بتاريخ ٧ أكتوبر وإن تاريخ إنتاج البسكويت المدون على الغلاف الخارجى هو سبتمبر الماضى وأنه من إنتاج مصانع الفريد بدمهور وتم تخزين هذه الكمية داخل المدرسة لمدة يومين فقط ولكن أولياء أمور التلاميذ والتلاميذ أنفسهم فى مدرسة الشهيد مصطفى عبد القادر ومجمع المدارس «بدرين» أكدوا أن نوع البسكويت الذى حصلوا عليه هذه المرة تغير اسمه إلى «لوكس» ومغلف بورقة حمراء فى حين أن البسكويت الذى كانوا يتناولونه منذ بداية العام الدراسى كان مغلفة بورقة زرقاء واسمه «الشعلة» وكانت مفاجأة أن البسكويت كان منتجاً من العام الماضى وأعيد تغليفه هذا العام.

لماذا البسكويت ؟

وداخل مدرستى درين الابتدائية والشهيد مصطفى عبد القادر أكد لنا أولياء أمور التلاميذ المصابين أن حالات التسمم بسبب تناول وجبات البسكويت تتكرر بصفة مستمرة ولا بد من إلغاء هذه الوجبة وتعويض التلاميذ بوجبات أخرى.

وعندما سألنا أحد المسؤولين لماذا الإصرار على وجبة البسكويت فى المدارس قال : لأنه أقل وزناً وأقل ضرراً وأسهل توزيعاً وتخزيناً إذا ما تم تخزينه بطريقة صحيحة.

● ومن أين تأتى مشاكل التخزين؟

● أولها سوء التهوية داخل المخازن ووصول أشعة الشمس إليها يؤدي إلى تفاعل محتوياتها وفسادها. وقد تكون هذه المخازن قريبة من مصادر مياه. مثل دورات المياه وتكون النتيجة ارتفاع درجة الرطوبة حول البسكويت المخزن، وإذا وصلت نسبة الرطوبة إلى ١٣٪ تبدأ مرحلة نمو الفطريات والبكتيريا التى تؤدي إلى تسمم من يتناول هذه الوجبات.

مورد سيئ السمعة

وفى الاسماعيلية طالب أولياء الأمور الذين

د. حسين بهاء الدين :

اجراءات رادعة ضد تجسار الأغذية المسومة

• وأكد الدكتور حسين كامل بهاء الدين وزير التربية والتعليم أن النظام المعمول به في مجال الوجبات المدرسية كان نتيجة عمل ثلاث وزارات هي التعليم والصحة والتموين وقد طلبت مراجعة شاملة ودقيقة لجميع الإجراءات والنظم التي اتبعت لتوريد الأغذية.

ورغم أن حالات التسمم حدثت في أربع محافظات فقد أحلت إلى النيابة العامة أي متورط أو متواطىء أو متهاون في سبع محافظات قبل أن يمتد الأمر إلى محافظات أخرى لأننى أشك في سلامة الإجراءات التي تم اتخاذها في توريد الوجبات . وقد أحلت التقارير التي وصلتني بشأن سلامة الإجراءات أو اتهام لجان التعاقد إلى النائب العام ولحين انتهاء التحقيقات أصدرت تعليماتي بوقف توزيع البسكويت في هذه المحافظات. وسوف أؤخذ إجراءات رادعة ضد من يثبت عليه تهمة التواطؤ.

ويؤكد محمد السيد على مراقب الأغذية بمدينة الصف أنه ليس من مهمته مراقبة توزيع البسكويت داخل المدرسة حيث توجد لجنة استلام البسكويت تتكون من مدير المدرسة مدرس الاقتصاد المنزلى أو العلوم وطبيب التأمين الصحى أو الرائدة الصحية، وأيضاً هذه اللجنة مهمتها الفحص الظاهري فقط.

أخذت العينات العشوائية وتحديدا مياه الشرب بالمدارس ومهمتها أيضاً أخذ عينة عشوائية من سيارة توزيع المتعهد لإرسالها للمعامل.

هل يتم توزيع البسكويت فوراً من المتعهد إلى المدرسة أم ينتظر تقرير المعمل الفنى؟ ويقول مدحت عبد الفتاح مفتش أغذية: المتعهد يسلم البسكويت إلى المدرسة مباشرة والذي توزعه المدرسة خلال أسبوع واحد فقط على الطلاب أما التقرير فيرد بعد أسبوعين. ولا يشترط أن يوجد تقرير السلامة الصحية قبل التوزيع فالتعليمات تقول أن المتعهد يورد للمدرسة مباشرة وهذا المورد تم الاتفاق والتعاقد معه بمعرفة لجنة البت بمديريات التربية والتعليم.

يؤكد الدكتور محمود أبو النصر وكيل أول وزارة الصحة انه في حالة ثبوت أى مخالفات فيما يتعلق بالأغذية المدرسية الفاسدة سوف تتخذ الوزارة إجراءات رادعة ضد المتورطين في هذه القضية .

وإنه على ضوء نتيجة التحاليل المعملية الدقيقة التي تقوم بها الوزارة سوف يتم تقييم مصادر الخطورة التي ستحدد هل كانت حالات المغص والقىء نتيجة لتناول البسكويت أم وجبات أخرى .

يرسى عليهم العطاء وهم غالباً يلجأون إلى المناقصات من خلال الجمعيات التعاونية لإعفائهم من التأمينات والضرائب بحجة أن الجمعيات معفاة مقابل مبلغ يقوم المتعهد بسداده للجمعية نظير عمولة.

والمفروض أن يتم تخزين البسكويت على طبلبات خشبية ترتفع عن الأرض بـ ٢٠ سنتيمترا وفي مكان مهوى بمروحة سقف وشفاف ويركب سلك على جميع النوافذ لمنع دخول الحشرات، والمفروض أن مباحث الأمن العام تقوم بالمرور الدورى على هذه المخازن للتأكد من وجود هذه الاشتراطات.

وتنص التعاقدات الجديدة على أن الشركة أو المصنع هو الذى يتحمل مسئولية صلاحية المنتج، ولكن تنتقل المسئولية على المتعهد فى حالة التداول أو التخزين غير السليم.

يقترح مشرف تغذية دمياط ابراهيم دياب أن تقوم كل محافظة بتصنيع وجبة المدارس من الخامات المحلية الطازجة التي تنتجها المحافظة ويقوم بها شباب الخريجين المتخصصون فى التغذية من خلال قروض من الصندوق الاجتماعى. من بداية التصنيع حتى التوزيع على المدارس ويقوم بوضع مكونات الوجبة أساتذة متخصصون من معهد التغذية وأساتذة من الجامعة الموجودة فى الإقليم على غرار تجربة الوادى الجديد الذى قام بها المحافظ هناك من خلال منتجات المحافظة.

فحص ظاهري فقط

وفى مستشفى الصف بمحافظة الجيزة التي وصلت إليها حالات التسمم قال الدكتور ابراهيم عبد الرازق نائب مدير المستشفى أن معظم الحالات كانت تعاني من قىء وإسهال وتم أخذ عينات منهم وأرسلت إلى المعامل المركزية بوزارة الصحة وغادرت جميع الحالات المصابة المستشفى فى حالة جيدة.

أكد الدكتور محمود عبد العظيم مسئول المتابعة والتفتيش بالتأمين الصحى المدرسى للعلاج فى مستشفيات القاهرة غير صحيح أن إصابات بعض التلاميذ كانت خطيرة.

المصدر: المصور

التاريخ: ٢٤ أكتوبر ١٩٩٨

نيابة الأموال العامة :

هل خالف مسئولو التعليم

كتب : أحمد أيوب بالمحافظات قرارات لجنة الأغذية ؟

□ أكد المستشار محمد عرفة المحامي العام لنيابة الأموال العليا أن النائب العام أحال إليه بلاغ وزير التربية والتعليم الذي يطلب فيه التحقيق مع المسؤولين بالإدارات التعليمية في المحافظات التي حدث بها تسمم للتلاميذ من الوجبات الغذائية لأنهم خالفوا قرار اللجنة العليا للأغذية والذي يوجب التحري عن الجمعيات والشركات التي تورد الأغذية والتأكد مما إذا كان قد حرر لها قبل ذلك محاضر غش في الأغذية أم لا . وبالتالي فإن الشكوى متعلقة بموظفين عموميين مما يدخل تحت اختصاص نيابة الأموال العامة لأنها تتضمن شبهة إهدار للمال العام . وأضاف أنه بالنسبة للموردين أيضا فإنهم يدخلون تحت اختصاص نيابة الأموال العامة إذا ثبت وجود مخالفات في توريد الأغذية وإخلال بالعقود المبرمة مع الوزارة وكذلك سوف تتضمن التحقيقات جريمة غش الأغذية والإصابة الخطأ .

وقد وصلت عينات من البسكويت المتحفظ عليه بنيابات المحافظات وكذلك عينات من القى الموجود بالمستشفيات إلى المعامل الكيماوية بمصلحة الطب الشرعى ، ومن المقرر أن تظهر نتائج التحليلات التي ستعتمد عليها النيابة في التحقيق غدا الخميس .

المصدر: المصور

التاريخ: ١٦ أكتوبر ١٩٩٨

تسمم موردي الوجبة المدرسية

وبالطبع يمكننا بسهولة أن نجد حلاً قاطعاً ويأتراً لهذه المشكلة هو إلغاء الوجبة المدرسية وتوقيف ما تنفقه من أموال عليها، خاصة أن بعض التلاميذ لا يتكلمونها فعلاً - كما هو مستهدف - أثناء اليوم الدراسي، وهو ما كشف عنه حادث القهلية الأخير الذي أصيب فيه بالتسمم أشقاء التلاميذ تناولوا (الوجبة المدرسية) .. ويمكننا أن نوزع تكلفة هذه الوجبة على التلاميذ في شكل نقود يشترون بها ما يريدون من أطعمة لا تسبب لهم التسمم.

وهذا هو الحل السهل الذي يريحنا من هذه المشكلة المتكررة سنوياً نهائياً، ويعيقنا من الجهود التي نبذلها لتعقب من يتورطون في تسمم أبنائنا وبناتنا.

لكن خبراء الصحة والتربية يقولون إن الوجبة المدرسية ضرورية للتلاميذ الصغار في هذه المرحلة السنوية للحفاظ على صحتهم طيبة وحمايتهم من أمراض شتى مثل الأنيميا والضعف البدني التي تؤثر على مستوى فكلهم وقدرتهم على استيعاب ما يتلقونه من علم في المدارس، فضلاً عن أن حوادث التسمم كل عام تصيب - كما يقولون - عدداً محدداً من التلاميذ بالقياس للملايين منهم الذين يستقينون بهذه الوجبة.

وطالما أننا لا نستطيع إلغاء هذه الوجبة، ولا نقدر على منع تسلل الوجبات الفاسدة إلى مدارس صغارنا، ولا نتمكن من وقف حوادث تسمم هؤلاء الصغار، رغم تشديد الرقابة وتوالي التحذيرات، فلم يعد أمامنا سوى حل واحد فقط.

وهذا الحل يقضي بإجبار أي مورد للوجبات المدرسية بتتوق عينة عشوائية مما يورده، وإجبار الموظف الذي يتسلم الوجبات منه بالشئ نفسه، حتى نتأكد من سلامة هذه الوجبات ثم إجبار المشرف على تخزين الوجبات على ذلك أيضاً .. ولتكن هذه هي مسؤولية مديري المدارس.

● عبد القادر شهاب

□ بدأت الدراسة وبدأت معها حوادث تسمم التلاميذ بسبب الوجبة المدرسية، رغم أنها ليست وجبة ساخنة ولكنها مجرد وجبة جافة تتكون من البسكويت!

وقياساً على الأعوام السابقة .. إن يكون حادث تسمم التلاميذ في القهلية هو الحادث الوحيد من نوعه هذا العام الدراسي .. بل نخشى أن يتكرر هذا الحادث في مدارس أخرى ومحافظات أخرى.. فنحن لم نكمل سوى الشهر الأول من العام الدراسي الجديد!

تسمم التلاميذ بسبب الوجبة المدرسية مشكلة سنوية تتكرر كل عام دراسي خلال السنوات الأخيرة، لم تجد حلاً مناسباً لها حتى الآن، وذلك رغم الاجتماعات التي تعقد سنوياً بين المسؤولين في شتى القطاعات المسئولة (صحة .. تموين .. تعليم) لضمان سلامة هذه الوجبة، ورغم التحذيرات المتكررة للموردين الذين يتولون توريد هذه الوجبة للمدارس.

وتكرار هذه المشكلة سنوياً بهذا الشكل يعني بكل بساطة أن ثمة فساداً في الأمر يتورط فيه طرفان معاً: مورد عديم الضمير يسعى لكسب سهل وسريع ولو على حساب صحة التلاميذ الصغار، وموظف منحرف يسكت على جريمة المورد مقابل مقاسمته بعضاً من كسبه الحرام.

وعقاب الموردين والموظفين الذين سبق تورطهم من قبل في جرائم تسمم التلاميذ لم يمنع كما يبدو تورط آخرين، ولذلك استمرت حوادث الوجبة المدرسية وهذا ما يؤكد الحادث الجديد لتسمم تلاميذ في القهلية، اللهم إلا إذا اكتشف أن السبب هذه المرة هو (سوء تخزين) الوجبة المدرسية.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٨ أكتوبر ١٩٩٨



وزير التربية في الفيوم:

التغذية في المدارس ستعود فرياً بوجبات أمنة

الفيوم - من أيمن المهدي وأحمد طلعت:

أعلن الدكتور حسين كامل بهاء الدين وزير التربية والتعليم أن مشروع التغذية المدرسية لن يتوقف في المدارس، وسيتم اجراء مناقصات توريد الوجبات مركزيا بالقاهرة وتلتزم بها جميع المحافظات، وقال إن عودة التغذية في المدارس ستتم فور الانتهاء من نتائج التحقيقات التي تجريها النيابة العامة الآن وستقوم وزارتا الصحة والتموين بمراقبة الوجبة الغذائية التي ستقدم للتلاميذ. وأضاف الوزير في جولته بمحافظة الفيوم أمس - أنه يتم الآن بحث زيادة الاعتمادات المالية للتغذية في المدارس. وقال إنه تقرر انشاء ٢٠٠٠ مدرسة جديدة من مدارس المجتمع، وأشار إلى أن البث التجريبي لقنوات التعليم المتخصصة سيبدأ الشهر المقبل. وأكد الوزير أنه سيتم اعلان نتيجة تعيين ٥٠ ألف مدرس خلال يومين كما سيتم تعيين جميع خريجي كليات التربية من العام الماضي والحالي.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٦ أكتوبر ١٩٩٨

إيقاف التغذية بالسكويات بجميع مدارس القليوبية ٢٣ حالة تسمم جديدة وبنفس المدرسة

بنها - ابو سريع امام:

قرر الدكتور حسين كامل بهاء الدين وزير التعليم وقف التغذية المدرسية بالسكويات الوارد من جميع الشركات او المجمعات وذلك لحين قيام وزارات الصناعة والتجارة والتموين بتحديد المصانع والشركات التي يتم التعامل معها لانتاج وتوريد الوجبة الغذائية. صرح بذلك خيرى الديكى وكيل وزارة التعليم بالقليوبية.

وكان المستشار احمد صبرى الببلى محافظ القليوبية قد اصدر قرارا اول امس بوقف صرف الوجبة الغذائية الجافة (سكويات) الى تلاميذ الادارة التعليمية بينهما مؤقتا لحين التنسيق مع الدكتور حسين كامل وزير التعليم واكد الدكتور احمد مرعى وكيل وزارة الصحة بالقليوبية ان جميع التلاميذ الذين اصابوا بحالات قى

مستمر ومغص شديدين اول امس وعددهم ٨٧ تلميذا وتلميذة تم اجراء الاسعافات اللازمة لهم بمستشفى بنها التعليمى وتم خروجهم جميعا ماعدا حالتين فقط تم حجزهما للعلاج.

اشار الى ان المستشفى قام باستقبال ٢٣ حالة اخرى امس مصابة بحالات قى ومغص ويشعرون بدوار نتيجة تناولهم وجبة السكويات وتم حجز جميع التلاميذ فى مستشفى بنها التعليمى للعلاج من نفس مدرسة بقبيرة الابتدائية المشتركة.

اضاف بانه تم اخذ عينات من قى التلاميذ لارساله الى المعامل المركزية بالوزارة لتحليله تكنولوجيا وكيميائيا وارسال عينات اخرى الى معهد التغذية لفحص مكونات السكويات وقررت النيابة تشميع جميع مخازن السكويات بالادارة التعليمية ببناها.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ١٨ أكتوبر ١٩٩٨

تسمم ٨٠ تلميذا بالصف بعضهم حالته حرجة

ضم بلاغات التسمم الغذائي بالمدارس إلى نيابة الأموال العامة العليا للتحقيق

كتب - محمد عباد :

أصيب أمس ٨٠ تلميذا بحالات تسمم جديدة بمدرسة عرب أبو ساعد بمدينة الصف بمحافظة الجيزة وذلك إثر تناول التلاميذ وجبة البسكويت المدرسية. وقد تم نقلهم إلى مستشفى الصف والبدرشين المركزيين وبعضهم في حالة حرجة حيث تبين أن البسكويت من مصنع خاص بمنطقة حوش عيسى بالبحيرة، وقد تم إخطار النيابة العامة.

وقد قرر المستشار ماهر الجندي محافظ الجيزة التحفظ على كميات البسكويت الموجودة بالمخازن وحظر توزيعها وعهد إلى وزارة الصحة بأخذ عينات منها وتحليلها.

ومن جهة أخرى أمر المستشار رجاء العريبي النائب العام بضم جميع البلاغات الخاصة بحالات التسمم الغذائي بالمدارس بالمحافظات، التي وقعت بها هذه الحالات وإحالتها إلى نيابة الأموال العامة العليا بالقاهرة، وقرر المستشار محمد عرفة المحامي العام الأول تشكيل فريق من رؤساء النيابة لمباشرة التحقيقات في البلاغات التي بدأت ترد من النيابة المختصة بالمحافظات. وكان الدكتور حسين كامل بهاء الدين وزير التربية والتعليم قد أبلغ النائب العام بحالات اشتباه تسمم غذائي في بعض مدارس محافظة الدقهلية، عقب تناول التلاميذ وجبة التغذية المدرسية المكونة من البسكويت. وطلب الوزير - في بلاغ جديد لاحق - التحقيق مع جميع المسؤولين في مديريات

التربية والتعليم بسبع محافظات، حدثت بها حالات اشتباه تسمم غذائي لتسببهم في تعريض صحة التلاميذ وحياتهم للخطر، وأثار بلاغ الوزير إلى قيام هؤلاء المسؤولين بالتعامل مع جمعيات وشركات ومصانع لم يتم التحري عنها قبل التعامل معها بالمخالفة لقرارات اللجنة العليا للتغذية المدرسية المشكلة من وزارات التربية والتعليم، والصحة، والتموين. ومن ناحية أخرى أحاط الدكتور أحمد جويلى وزير التموين، وزارة التربية والتعليم بضرورة مراجعة جميع التعاقدات التي تمت بين الوزارة ومتعهدي الأغذية للمدارس، وإلغاء التعاقدات التي تمت بون موافقة اللجنة الثلاثية. وقد تم الاتفاق على تشكيل لجنة لبحث جميع هذه التعاقدات.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ١٧ أكتوبر ١٩٩٨

وجبات مسومة!!

معلومات، ومصانع غير مرخصة..
وزارة التجارة والتموين تتلقى
طلبات الموردين وترسل إلى الإدارة
العامة لمباحث التموين لفحص
المتقدمين من حيث السمعة
التجارية والقدرة الانتاجية والانتاج
طبقا للمواصفات وعدم سبق ضبط
المورد في قضايا غش الأغذية

ومتابعة سحب عينات دورية من
المنتجات وتحليلها لبيان سلامتها
للاستهلاك الأدمي والتفتيش
المستمر على مخازن الموردين
والمدارس والمديريات وعند ورود
بلاغات من المواطنين أو المدارس
إلى غرفة العمليات بالإدارة العامة
لمباحث التموين، يتم قورا
أخطار وزارة الصحة واتخاذ
إجراءات التحفظ على
المنتجات والأغذية وسرعة
التفتيش على المصنع المنتج
والتحفظ على المواد الخام
والمنتجات لحين تحليلها
وبيان سلامتها ومتابعة حالات
التسمم بالمستشفيات وأخطار
الجهات المسؤولة.

وخلال العام الدراسي
الحالي، تبلغ بحدوث ١٥٠٠
حالة تسمم لتلاميذ بمدارس
بالدقهلية، و١٥٢ حالة تسمم

صعفه حوادث السبب واجهت
مدير الإدارة العامة لمباحث
التموين بتساؤلات أولياء الأمور
فقال: ان حملات الإدارة العامة
لمباحث التموين بالاشتراك مع
مفتشى الأغذية بوزارتى الصحة
والتموين وحدها لا تحقق وقاية
١٠٠٪ من حالات التسمم ولكن يمكن
ان تكون الوجبة الغذائية لتلاميذ
المدارس سارية في تاريخ
الصلاحية ولكن طريقة التخزين غير
سليمة، وبالتالي تؤدي إلى فساد
الوجبة المدرسية رغم ان تاريخ

الصلاحية صحيح، كما ان هناك
عدة أسباب وراء اصابة بعض
تلاميذ المدارس بالتسمم عقب
تناول الوجبة المدرسية من
المبسكويت، ومنها عدم التزام بعض
مديريات التربية والتعليم
بالتعليمات المنظمة للتعاقد مع
الموردين، ومنها أخطار

وزارة التجارة والتموين
باسماء الموردين المتقدمين
لمناقصات توريد الأغذية
المدرسية قبل التعاقد معهم
للتحرى عنهم بمعرفة مباحث
التموين عن السمعة التجارية
والقدرة الانتاجية، بالإضافة
إلى سوء تخزين المنتجات
والأغذية في مخازن غير
مستوفاة لاشتراطات
الصحية، وقيام بعض
الشركات الموردة بالتعاقد من
الباطن مع موردين غير

أصبح مسلسل اصابة تلاميذ
المدارس بالتسمم عقب تناول
الوجبة المدرسية المكونة من
المبسكويت أو المربى أو الجبن،
مستمر مع كل عام دراسي جديد في
أكثر من محافظة من محافظات
الجمهورية.. وفي خلال شهر واحد
من بداية العام الدراسي الحالي،
تمت اصابة ١٥٠٠ تلميذ بالتسمم
في محافظة الدقهلية، و١٥٢ تلميذا
في المحافظات المختلفة، ويتم نقلهم
إلى المستشفيات لتلقي العلاج
وأمام تكرار حالات تسمم التلاميذ
بالمدارس، أصبح هناك حالة من
الهلوع والخوف بين التلاميذ وأولياء
الأمور الذين يتساءلون أين الجهات
الرقابية التي تعلن بالصحف
ووسائل الإعلام المختلفة مع بداية
كل عام دراسي، عن تكثيف الحملات
على المدارس وسحب عينات من
الوجبات المدرسية لتحليلها
وفحصها وضبط الأعداد الكبيرة من
الباعة الجائلين أمام المدارس لعدم
حملهم الشهادات الصحية التي
تؤكد خلوصهم من الأمراض، وعدم
حفظ الأغذية التي تباع أمام
المدارس بأساليب حفظ صحية
ووضع أغلفة على الأغذية
المكتشفة.. ورغم هذه الحملات فإن
مسلسل اصابة التلاميذ بالمدارس
بحالات التسمم والقيء مستمر..
فمن المسئول عن حماية أبنائنا من
التلاميذ؟

بعدد من المحافظات الاخرى، وتبين من الفحص والتحري قيام مديريات التربية والتعليم بهذه المحافظات بالتعاقد مباشرة مع موردين دون الرجوع إلى وزارة التجارة والتموين للتحري وفحص ملفات هؤلاء الموردين.. وقد صدرت التعليمات إلى فروع الإدارة بالاشتراك مع مفتشي الأغذية بوزارة الصحة باستمرار الحملات والمروور على المدارس لسحب عينات من الوجبات المدرسية التي تقدم للتلاميذ، والتأكد من تواريخ صلاحية الوجبات والبسكويت وأن تكون سارية الصلاحية، كما تتابع الإدارة تحرياتها على الموردين للوجبات المدرسية سيئة السمعة وفحص تعاقدات الموردين مع المدارس.. ومن خلال تحريات الإدارة على موردي الأغذية سيئة السمعة يتم شطبهم بعد اخطار وزارة التربية والتعليم ووزارة التموين بعدم التعامل معهم مرة اخرى، وقد ثبت من خلال الفحص بعد ظهور حالات التسمم في عدد من المحافظات أن بعض الموردين سبق تحريير قضايا لهم ورغم ذلك قامت مديريات التربية والتعليم بالتعاقد معهم دون الرجوع أو اخطار وزارة التجارة والتموين ومباحث التموين للتحري عنهم.. كما تقوم الإدارة حالياً بالمروور على الأسواق والمدارس لمتابعة الباعة الجائلين أمام المدارس أيضاً والتأكد من تغطية المأكولات التي يتركونها للبيع للتلاميذ المدارس، وحفظها باماكن حفظ تتوافر فيها الشروط الصحية، وقد تم تحريك ٥٠٩ محاضر لباعة جائلين وضبط ٩٢ قضية سلع غذائية مغشوشة و٤٤٧ بائعاً لعدم حمل شهادات صحية، منذ بداية العام الدراسي الحالي وحتى الآن..



المصدر: الأهرام

التاريخ: ١٨ أكتوبر ١٩٩٨

وقف التغذية المدرسية مؤقتاً بالمحافظات التي حدث بها تسمم

أصدر الدكتور حسين كامل بهاء الدين
أمس قراراً بوقف التغذية المدرسية بصفة
مؤقتة في المحافظات التي وقعت بها
حالات تسمم، وفي تطور جديد أصيب
أمس ١٠ تلميذاً في مدينة الصف بحالات
تسمم نتيجة تناول وجبة البسكويت
المدرسية

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٦ أكتوبر ١٩٩٨

منع البسكويت بـ المدارس القليوبية

قرر الدكتور حسين كامل بهاء الدين وزير التعليم وقف التغذية المدرسية في القليوبية بالبسكويت الوارد من جميع الشركات أو المجمعات، وذلك لحين قيام وزارتي الصناعة والتجارة والتموين بتحديد المصانع والشركات التي يتم التعامل معها لإنتاج وتوريد الوجبة الغذائية.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٦ أكتوبر ١٩٩٨

في تحقيقات التسمم بالمدراس

إحالة حادثي التسمم بالقليوبية وأسيوط لنيابة الأموال النيابة تعاین مخازن الأغذية المدرسية المتحفظ عليها

كتب - محمد عياد:

أمر المستشار رجاء العربى النائب العام بضم قضيتى تسمم ١١٤ تلميذا بمركز بنها بمحافظة القليوبية ، و ٢٨ تلميذا وتلميذة بأسيوط بعد تناولهم وجبة البسكويت المدرسية إلى القضايا التى تباشر تحقيقاتها نيابة الأموال العامة العليا، وقد أمر المستشار محمد عرفة المحامى العام الأول بإرسال عينات البسكويت بعد تحريرها وعينات مخلفات القىء بهاتين القضيتين إلى المعمل الكيماوى

بمصلحة الطب الشرعى لتحليلها لبيان مكوناتها وتاريخ ومدة صلاحيتها وعمما إذا كانت تحتوى على مواد سامة أو ضارة بالصحة ومدى صلاحيتها للاستهلاك الأدمى ومطابقتها للمواصفات القياسية وفق قرار اللجنة العليا للتغذية المدرسية المشكلة من وزارات التربية والتعليم والصحة والتنمية.

ومن جهة أخرى استمعت النيابة أمس وأمس الأول إلى أقوال ٢٢ عضوا من أعضاء اللجان بمديريات

التربية والتعليم بمحافظات الدقهلية والاسماعيلية، والجيزة، وقنا والمنوفين بجامعة المنصورة والمنيا كما أجرى فريق من أعضاء النيابة معاينات للمخازن التى تم التحفظ عليها والتى يوجد بها الأغذية المدرسية لبيان مدى توافر شروط التخزين ومدى سلامتها.

كما استمعت النيابة إلى أقوال أمين اللجنة الثلاثية العليا بوزارة التربية والتعليم ويتم استكمال سماع أقوالهم اليوم وكذا سماع باقى أعضاء اللجان.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٧ أكتوبر ١٩٩٨

بهاء الدين : عينات الوجبات المدرسية خالية من الميكروبات

أكد وزير التربية والتعليم أن جميع عينات الوجبات المدرسية التي وقعت بسببها حوادث تسمم للتلاميذ في بعض المحافظات لا يوجد بها ميكروب. وقال - في اجتماع لجنة التعليم بمجلس الشعب - إنه انتقل بنفسه لفحص بعض التلاميذ، وأنه يرجع تزايد عدد الإصابات بأنه نوع من الهستيريا كما فسرها الطب النفسى.



المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٧ أكتوبر ١٩٩٨

وزير التعليم: عينات الوجبات خالية من الميكروبات

كتب - خالد الديب:

أكد الدكتور حسين كامل بنها، الدين وزير التربية والتعليم - في اجتماع لجنة التعليم بمجلس الشعب برئاسة أحمد فؤاد عبدالعزيز - أن العينات التي أخذت من الوجبات المدرسية لا يوجد بها ميكروب، وقال إنه زار بعض المستشفيات التي يعالج بها التلاميذ الذين تعرضوا لحوادث تسمم الأغذية المدرسية، وأنه يرجح تزايد عدد الإصابات بأنه نوع من الهستيريا وفقا لتفسير بعض أساتذة الطب النفسى. وأضاف أن القضية «برمتها» قيد التحقيق وسوف نعلن كل الحقائق أمام الراى العام بمجرد انتهاء التحقيقات مشيراً بقرار الدكتور الجنزورى رئيس مجلس الوزراء بعدم إلغاء التغذية المدرسية لأهميتها للتلاميذ.



المصدر: الأهرام

التاريخ: ١٣ أكتوبر ١٩٩٨

**إحالة المسؤولين عن تسمم
وجبات المدارس إلى النائب العام**
أحال الدكتور حسين كامل بهاء الدين وزير التربية والتعليم جميع المسؤولين عن حالات التسمم في الوجبات الغذائية - التي ظهرت منذ أيام في الدقهلية - إلى النائب العام للتحقيق وتحديد المسؤولية.
كما قرر الدكتور إسماعيل سلام وزير الصحة إغلاق أى مصنع ينتج أغذية غير مطابقة للمواصفات لطلبة المدارس، وأن تفحص وزارة الصحة جميع الأغذية المقدمة للطلبة. وقرر السيد فخر الدين خالد محافظ الدقهلية وقف صرف وجبة البسكويت على مستوى مدارس المحافظة لحين ورود نتيجة التحاليل بعد حادث تسمم ١٣٧٩ تلميذا من مدرسة الشهيد مصطفى عبدالقادر الإعدادية، ومجمع المدارس الابتدائية في قرية درين عقب تناولهم البسكويت.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٢٢ أكتوبر ١٩٩٨

نقل ١٢٧٦ تلميذا أصيبوا بالتسمم بالدقهلية الى مستشفى الطوارئ، لتلقى العلاج

المنصورة . عطية عبد الحميد:

أصيب أمس أكثر من ١٢٧٦ من تلاميذ المدارس الابتدائية والاعدادية والتجارية بقرية درين مركز طلخا بحالات تسمم غذائي عقب تناولهم وجبة البسكويت المقررة لتلاميذ المدارس. وكان مدير امقر الدقهلية قد تلقى بلاغين من مستشفى الطوارئ بالمنصورة ومستشفى نفى نبروه المركزى يفيدان وصول ٢٠٠ تلميذ بالمستشفى الاول وحوالى ٨٧٦ تلميذا بالمستشفى الثانى مصابين بحالات قي واسهال شديدة اغماء انتقل الى هناك مدير الامن والدكتور محمد العاصمى وكيل وزارة الصحة وعبد المحسن عبد اللطيف وكيل وزارة التربية والتعليم .. ومأمور طلخا حيث تبين ان التلاميذ قد تناولوا وجبة البسكويت فى حصة الأنشطة بمدرسة الشهيد مصطفى محمد عبد القادر الاعدادية المشتركة وان ناظر المدرسة قد صرف التلاميذ وأبلغ مديرية التربية والتعليم والشرطة ثم زادت الاصابات بعد ذلك بمدارس المجمع الابتدائى وسامى بدرأوى والسيد وجدى وأحمد نور الدين والتجارة الثانوية بالقرية .. وقد ساهم الاهالى فى نقل التلاميذ المصابين مع سيارات الاسعاف كما انتقل المهندس سعد حسن اسماعيل السكرتير العام للمحافظة إلى القرية مما ساعد على زيادة عدد المصابين ان بعض التلاميذ قد اعطى وجبتة لأشقائه الصغار.

وقد انتقلت قوات كبيرة من الامن المركزى الى مقر مستشفى نبروه المركزى لمنع الاهالى المتجمهرين من دخول المستشفى والذين ذهبوا الى هناك للإطمئنان على اولادهم.

وقرر الدكتور محمد العاصمى وكيل وزارة الصحة بالدقهلية بالتنسيق مع عبد المحسن عبد اللطيف وكيل وزارة التربية والتعليم بالمحافظة وقف صرف التغذية المقررة لتلاميذ المدارس بالمحافظة، وذلك لحين ورود نتائج العينات التى تم ارسالها إلى المعامل المركزية بوزارة الصحة والمعمل البكتريولوجى بمديرية الصحة بالمنصورة، كما تقرر التحفظ على جميع كميات البسكويت بالمخازن والمدارس، وتم اخطار نيابة طلخا لمباشرة التحقيق وتحديد مسئولية الشركة الموردة للبسكويت وكذلك متعهد التوزيع.



المصدر: الأهرام

التاريخ: ١٢ أكتوبر ١٩٩٨

إصابة ١٣٧٦ تلميذا في الدقهلية بتسمم من وجبة بسكويت مدرسية

أصيب أمس ١٣٧٦ تلميذا في مدارس ابتدائية وإعدادية وتجارية بقرية نرين بطلخا في الدقهلية بتسمم غذائي نتيجة تناولهم وجبة «البسكويت» المقررة لتلاميذ المدارس. وقد انتقلت قيادات وزارة الصحة في المحافظة للإشراف على سرعة علاج التلاميذ، بينما قامت قوات الأمن المركزى بمنع أهالى القرية من اقتحام المستشفى للاطمئنان على صحة أطفالهم.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٢ أكتوبر ١٩٩٨

إجراءات عاجلة لضمان سلامة القطارات والوجبة المدرسية إعادة النظر في مواقع بعض محطات السكك الحديدية في المناطق السكنية رفع الإعانة المالية لأسر ضحايا حادث القطار وتغليظ العقوبات على «التسطيع»

الضحايا والمصابين، كما عبر عن تقديره لسرعة الحركة والأداء والتعاون القوي بين كل الأجهزة عقب وقوع الحادث، وأشاد بدور المواطنين والمتطوعين في التبرع بالدم، والمساعدة في إنقاذ المصابين.

وأوضح وزير النقل والمواصلات المهندس سليمان متولى أنه اتخذ إجراءات فورية للتعامل مع الحادث، وأن التحقيق في ظروفه يجري حالياً بمعرفة النيابة إلى جانب التحقيق الفني لتحديد المسؤولية وسوف تعلن نتائج التحقيق للرأي العام. وعقب استعراض مجلس الوزراء تقريراً من وزير التعليم، قرر إعمال القانون في وقائع فساد الأغذية بكل حسم، واستبعاد كل مورد تثبت عليه تهمة التعامل في الأغذية الفاسدة بعد إحالته للنيابة العامة مع تحميله كامل التكلفة وتتولى وزارة الصناعة بالتعاون مع وزارة التجارة والتموين تحديد المصانع المعتمدة لتوريد وإعداد الوجبات الغذائية الجافة للتلاميذ، طبقاً للمواصفات التي تحددها وزارتا الصحة والتعليم، مع عدم جواز التعاقد إلا مع المصانع المعتمدة طبقاً للمواصفات مع التعامل معها مباشرة دون وسطاء، أو موردين، أو وكلاء.

وقرر المجلس أيضاً الاستمرار في تقديم الوجبات الجافة للتلاميذ على مستوى الجمهورية، بقيمة ٢١٨ مليون جنيه سنوياً، على أن تقوم معامل وزارة الصحة بإجراء فحص دوري مفاجئ للأطعمة قبل توزيعها للتأكد من سلامتها.

أكد مجلس الوزراء في اجتماعه أمس برئاسة الدكتور كمال الجنزوري، حرص الدولة على صحة وسلامة أبنائها، وتوقيع أشد الجزاء على كل من يثبت تقصيره في حادثي قطار كفر الدوار، وتسمم عدد من التلاميذ في بعض المحافظات.

واتخذ مجلس الوزراء عدة قرارات في ضوء مناقشته لتقرير شامل حول حادث القطار تتضمن رفع الإعانة الرمزية التي تقدم للمتوفين في الحادث إلى خمسة آلاف جنيه بدلاً من ثلاثة آلاف، وللمصابين إلى ألف بدلاً من ٥٠٠ جنيه، وإعادة النظر في المواصفات الهندسية لمواقع بعض المحطات التي تحتاج إلى تغيير مواقعها، وبما يؤمن المناطق السكنية، وإعادة النظر في المنشآت الملاصقة لبعض المحطات، تأكيداً لحرم خطوط السكك الحديدية، ومنع أي تعديات عليها، وتوسيع نطاقها.

كما اتخذ مجلس الوزراء إجراءات حازمة للقضاء على ظاهرة «التسطيع» التي هي فعل «مؤثم» بنص القانون، وتغليظ العقوبات على هذه المخالفة، ومنع قيام القطارات من المحطات، في حالة وجود ركاب على ظهرها، وأن تراقب شرطة السكك الحديدية الالتزام بهذه التعليمات، كما أكد المجلس على وجوب إحكام إجراءات الفحص الدوري الطبي على سائقي القطارات، بما يكفل ضمان استمرار قدراتهم البدنية والنفسية على القيام بعملهم في دقة.

وأصدر المجلس قراراً بتقريب فترات الفحص الدوري للقطارات مع الاهتمام بوضع تقرير فني مكتوب لإثبات سلامتها الفنية، وتجديد عربات الدرجة الثالثة بشكل شامل. وقد عبر مجلس الوزراء عن عزائه ومواساته لأسر

المصدر: الاهرام

التاريخ: ١٢٢ أكتوبر ١٩٩٨

في قضية تسمم التلاميذ:

سحب ١٣٠ عينة بسكويت جديدة من المخزن الرئيسى بطلخا ودرين لتحليلها

كتب: محمد عياد وعطية عبد الحميد:

١٠ على قرار من النائب العام، قامت لجنة من نيابة الأموال العامة باستئناف المنصورة بالاشتراك مع ممثلي تموين الدقهلية، بسحب ١٣٠ عينة جديدة من كميات البسكويت المتحفظ عليها بمخزن البسكويت الرئيسى بطلخا ومدارس قرية درين الأربع لتحليلها. ومن ناحية أخرى، تسلمت نيابة الأموال العامة العليا جميع القضايا الخاصة بتسمم التلاميذ بالمدارس بمحافظة الدقهلية والإسماعيلية والجيزة والمنيا وقنا، وبدأ فريق من رؤساء النيابة التحقيق فى هذه القضايا. وأمر المستشار محمد عرفة للحامى الأول باستعجال تقارير العمل الكيماوى بمصلحة الطب الشرعى الخاص بفحص وتحليل عينات الأغذية للرسلة من المدارس والجامعات ومتخلفات القىء. وكان للمستشار رجاء العربى للنائب العام قد قرر إعابة إجراء التحاليل التى سبق أن قامت بإجرائها معامل مديرية الصحة بالدقهلية وللعامل الرئيسية بوزارة الصحة، عقب إصابة ١٥٠٩ تلاميذ بالمدارس بمغص وقىء. وشكل المستشار محمد عبد الباسط للحامى العام لنيابة الأموال العامة بالمنصورة لجنة انتقلت إلى المخزن الرئيسى بطلخا والمدارس لأخذ العينات وإرسالها إلى مصلحة الطب الشرعى بوزارة العدل. كما تقرر استدعاء أمين اللجنة الثلاثية العليا بوزارة التربية لسماع أقواله السبت القادم. كما تبدأ النيابة اليوم ويومى السبت والأحد للقبليين، سماع أقوال أعضاء اللجان بمديرية التربية والتعليم بالدقهلية والإسماعيلية والجيزة وقنا، الذين قاموا بالتعاقد مع الموردين

المصدر: الاخبار
التاريخ: ٢٥ يوليو ١٩٩٩

**جنازة جماعية للضحايا بكتدرائية العباسية.. وتعويضات عاجلة لأسرهم
السرعة الجنونية سبب الحادث.. وارتفاع عدد القتلى إلى ٣١
المصابون: كنا نردد أغاني وأناشيد عندما فوجئنا بالتصادم المروع**



الآلاف شاركوا في تشييع جنازة ضحايا الحادث في كاتدرائية العباسية



عدد من أمهات الضحايا يبكين أبناءهن الذين راحوا ضحية تصادم المقطورة بالأتوبيسين السياحيين

خيرة الشباب

وهى فى حالة انهيار قالت
الدكتورة ناهد عبدالله قريبة إحدى
المتوفيات: كانوا مجموعة من خيرة
الشباب جميعهم ينتمون إلى الكنيسة
ومن المميزين خرجوا يوم الخميس
الماضى لعمل حفلة كورال فى دير
جبل الطير وبعد انتهاء الحفل عاد
الأتوبيسان أحدهما به الشباب
والآخر يقل الشباب فتصادم مع
مقطورة محملة بالدبش.. انفصلت
المقطورة واصطدمت بالأتوبيسين
وحدث ما حدث..

ويحزن شديد تقول ان أعمارهم لم
تتجاوز الثلاثين سنة كلهم راحوا
ضحية حادث بشع..

الرحلة الأخيرة

إحدى الأمهات تصرخ بهستيريا
شديدة قائلة: كانوا فى رحلة إلى
دير القديسة مريم فقدر الرب أن
تكون رحلتهم إلى السماء.. أنهم
طلبة جامعات على خلق ودين

فى مشهد مهيب ووسط دموع
الآلاف شيعت أمس بكتدرائية
العباسية جنازة ٢٧ شابا وشابة الذين
راحوا ضحية حادث تصادم مقطورة
بأتوبيسين سياحيين ببني سويف
مساء أمس الأول.. كانوا يقلان ما
يقرب من ٥٠ من الشباب كانوا فى
طريق عودتهم إلى القاهرة بعد تقديم
مسرحية فى دير جبل الطير بسمالوط
بالنيل ضمن خدمتهم للكنيسة..
شارك فى الجنازة عدة آلاف من أسر
الضحايا وزملائهم بالعمل والمدارس
والجامعات وجيرانهم من المسلمين فى
مشهد تضامن فى الضراء وشهد
الجنازة مندوبا عن الأنبا شنودة بابا
الاسكندرية وبطريك الكرازة المرقسية،
تم احضار التوابيت والتي تضم
الضحايا فى الحادية عشرة صباحا
إلى المقر البابوى بالعباسية ومنذ
الصباح الباكر توافد الآلاف إلى
الكتدرائية.. كان المشد مهيبا خلال
اقامة الصلاة على جثمان الضحايا..
تعالى بكاء وصراخ الأمهات والآباء
والأشقاء على الضحايا الأبناء
وجميعهم من أعمار بين الخامسة
عشرة والثلاثين سنة.

وقد تبين مصرع أحد السائقين
فى الحادث ثم ارتفع عدد الضحايا
إلى ٣١ بعد وفاة ثلاثة من الشباب
من المصابين أمس فى مستشفى
قصر العيني.. وأصبح عدد المصابين
حتى ظهر أمس فى المستشفى ١١
مصابا بينهم عدد آخر فى حالة سيئة
بغرفة العناية المركزة.

وقد تم بعد ساعة من الصلاة على
جثمان الضحايا تسليم جثث المتوفين
لأسرهم ونقلتها السيارات المجهزة
إلى أماكن الدفن.

التحقوا بالكنيسة صغارا وتربوا
داخلها، تعلموا خدمة الآخرين وحب
الجميع فنالوا الحب والاحترام من
الجميع.

بيتر مجدى يقول: صديقى مينا
كان من أصغر الضحايا فهو بالصف
الثانى الاعدادى كان ضمن فريق
الكورال وكان دائم الذهاب للكنيسة
وهو من أحسن الأصدقاء..

خدام الكنيسة

نادر هانى طالب بهندسة عين
شمس يقول: صديقى عادل اسحق من

ضمن الضحايا وهو طالب بهندسة
عين شمس من أحسن الطلبة التحق
بالكنيسة صغيرا وكان من خدام
الكنيسة فهو ضمن فريق الكشافات
ويقوم بتمرين فرق رياضية فى الفترة
الأخيرة كان يرفض الخروج معنا
ويذهب للكنيسة ويقول: هناك كثير من
المهام أقوم بها فلا وقت لى.

شباب رياضى

أمل فوزى مسئولة بمكتب
رحلات كنيسة مارجرجس تقول:
لم أعرفهم منذ فترة طويلة لكنى
أعلم أنهم تربوا جميعا داخل
الكنيسة وكانوا من أفضل الشباب
يقدمون الخدمات وبعضهم شباب
رياضى.. وفريق الكورال قاموا
بالحجز للرحلة لحضور الحفل فى
دير جبل الطير لكن الحادث

المؤسف وقع لهم أثناء العودة .

عضو الكشافة

جوزيف مرقص طالب بكلية التجارة ببناها يقول : أصدقائي وليد سلطان ومينا عادل طلبية بكلية الهندسة كانوا يقدمون الخدمات بالكنيسة وكنا نتقابل بها دائما نقيم الصلوات ونمارس النشاطات ونقدم الخدمات.. وليد كان يدرب كورة وضمن أعضاء فريق الكشافة وله الكثير من النشاطات.

من المميزين

إحدى المهندسات تقول: أنا زميلة والددة الطالب منير جورج غطاس توفى بالمستشفى عمره ٢٢ سنة كان من المميزين وله الكثير من الأنشطة كان الله في عون والدته.

زيارة للأديرة

كان يبكي بكاء حارا وهو يتحدث.. أشرف سعد صليب.. صاحب مصنع.. شقيق المتوفى أمير سعد صليب «٢٨ سنة» وكان يعمل مهندسا للديكور بإحدى الشركات الكبرى.. قال: لم يكن أخى متزوجا.. كرس حياته للعمل والخدمة العامة.. ذهب مع زملائه وأصدقائه وكان أقربهم إليه عاطف سامي قائد الكورال.. ذهبوا جميعا لأداء مسرحية فى دير جبل الطير بسمالوط بالمنيا.. وبالفعل انتهوا من المسرحية وقاموا بزيارة بعض المزارات المسيحية والأديرة بالمنيا ثم استقلوا الأتوبيسين السياحيين فى طريقهم إلى منازلهم بالقاهرة وعلمت أنه فى السادسة والنصف من مساء الجمعة وقع الحادث الذى هزنا جميعا.. جميعهم ينتمون إلى كنيسة مارى جرجس بهليوبوليس وجميعهم فى ريعان شبابهم.. ثم انخرط الشاب فى البكاء.

حبس سائق

السيارة النقل

قررت نيابة مركز بني سويف حبس وائل عبد الستار سائق السيارة نقل الفيوم والذي تسبب فى وقوع الحادث المروع.

كما قررت النيابة التحفظ على السيارة والمقطورة التي انفصلت عن السيارة وتشكيل لجنة فنية للمعاينة وتقرير عاجل عن اسباب الحادث.

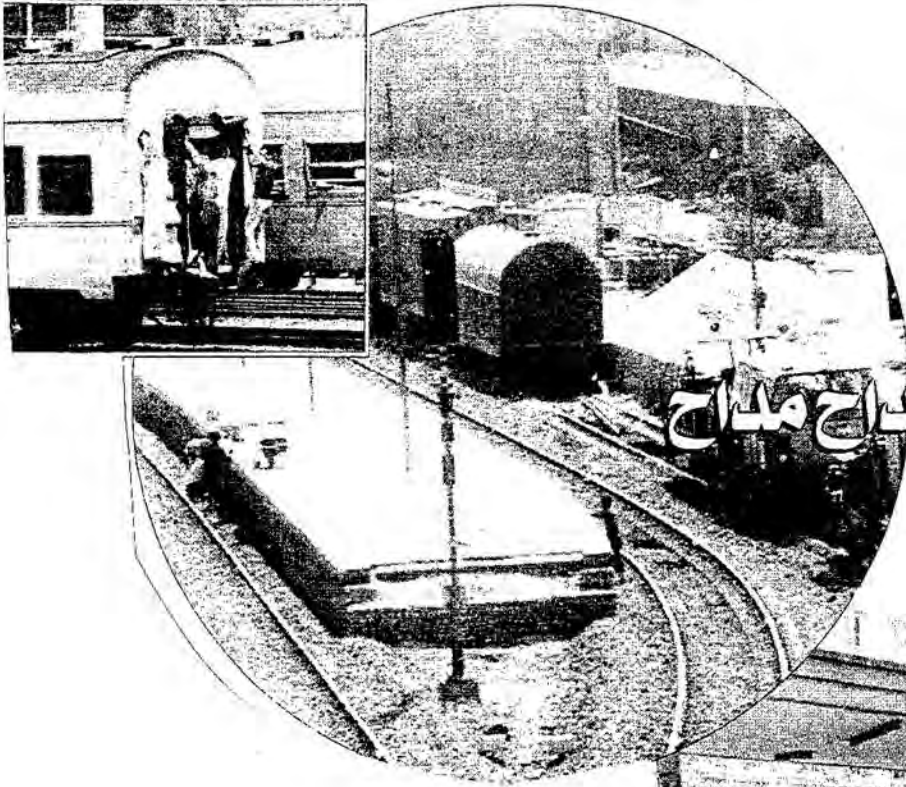
تولى التحقيق محمد صبحي مدير النيابة ووليد عثمان وكيل النيابة بإشراف المستشار هانى عبد الجابر المحامي العام لنيابات بني سويف .

كما التقت «الأخبار» ببعض المصابين الذين أكدوا أنهم كانوا جميعا فى حالة فرح ويرتلون الأغاني والأناشيد بعد زيارتهم لكنيسة السيدة مارى جرجس بجبل الطير بسمالوط وأنهم فوجئوا بالتصادم المروع من المقطورة التي كانت تسير بسرعة جنونية.

وكان الحادث المروع وقع مساء أمس الأول على طريق شرق النيل فى بنى سويف وبالقرب من قرية سنور وانتقل لموقعه اللواء ممدوح كدوانى مساعد وزير الداخلية لأمن بنى سويف واللواء عبدالوهاب أبازيد مساعد وزير الداخلية لشمال الصعيد والعمدء رئيس المباحث ومدير المباحث وأمور مركز بنى سويف.. وتبين أن سبب الحادث انفجار الإطار الأمامى للمقطورة لسيارة نقل الفيوم رقم ٢٥١٣ والمقطورة ٢٨١ الفيوم بسبب السرعة الجنونية مما أدى إلى اصطدامها بالأتوبيسين السياحيين رقمى ٤١١ و ١٢٢ سياحة جيزة وكانتا تقل ٤٢ من الشباب بعد زيارتهم لكنيسة مارى جرجس بقرية جبل الطير بسمالوط بالمنيا. حيث تهشمت السيارتان تماما ونتج عن الحادث مصرع ٢١ وإصابة ١٤ من راكبي الأتوبيسين تم نقل المصابين إلى مستشفى بنى سويف حيث أعلنت حالة الطوارئ وتم اسعاف المصابين من خلال فرق طبية بإشراف الدكتور محمد زهير مدير عام المستشفى والذي أكد أن الإصابات تركزت فى كسور عديدة بجميع أعضاء الجسم واشتباه ارتجاج بالمخ وتم استدعاء كبار الأطباء والاختصاصيين لإجراء عدة عمليات جراحية عاجلة لإنقاذ بعض المصابين.. وجميعا بحالة مطمئنة. حيث تقرر نقلهم جميعا لمستشفى القصر العيني بالقاهرة تحت إشراف طبي وذلك من خلال طائرتين عسكريتين أرسلهما وزير الدفاع لنقل المصابين.

وقرر المهندس سعيد النجار محافظ بنى سويف صرف ٥٠٠ جنيه لكل متوفى فى الحادث و ٢٠٠ جنيه لكل مصاب يتم صرفها لأسر الضحايا والمصابين بإشراف فتحى عفيفى مدير عام الشؤون الاجتماعية بمحافظة بنى سويف .

المصدر: الوفد
التاريخ: ٢٧ يونيو ١٩٩٩

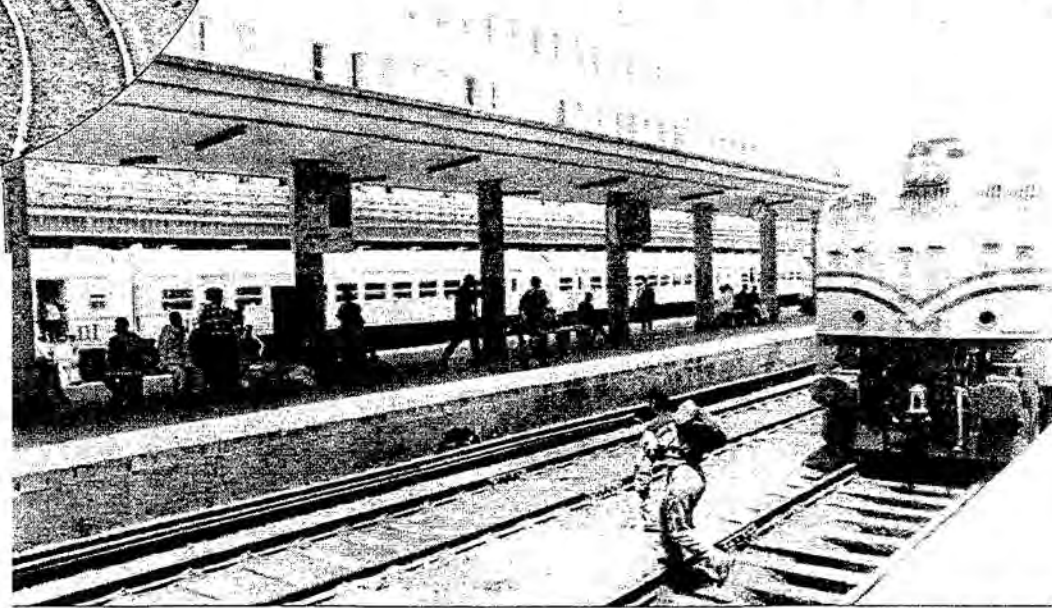


ان حملتنا هذه ليست موجهة ضد اشخاص التي خصصت خلال الموازنات العامة بقدر ما هي انتقاد لوضع سيئ لتراكمات للدولة.. خلال الـ ٤٠ سنة الماضية وهي سابقة نتجت عن اهمال الدولة لأهم مرافق الاستثمارات لا تتناسب اطلاقا مع اهمية هذا المرفق الذي يعد ثانی اقدم خط سكة النقل في مصر. ولعل اهم ملامح هذا الاهمال الاستثمارات حديد في العالم.

١ الوفد تفتح ملف فساد السكة الحديد

«نكاري» السكة الحديدية مداح مداح

أكثر من مليون جنيهه عجزا ماليا بالسكة الحديد يوميا



المسؤولون استقدموا خبراء أجانب لإقامة محطة لتوليد الكهرباء

بالطاقة الشمسية وأحييت المحطة للمعاش بعد أيام من تشغيلها

ضخمة من الاخشاب تم تخزينها على مساحة ٨٥ فداناً بموقع الهيئة بامبابية ورغم ذلك لا يتم محاسبة احد.

وايضاً لا داعي للعجب اذ ما قامت الهيئة بتجديد اجد ارصفتة محطة ما وبعد اقل من عام يتم تكسير نفس الرصيف وإعادة تجديده، ولقد كانت محطة شبرا الخيمة حتى وقت قصير جداً مسرحاً لمثل هذه التصرفات الغريبة وتشهد محطة كنوبرى

الليمون حالياً فصلاً جديداً من مسرحية «تجديد التجديد» حيث يتم الآن تكسير ارصفتها الاربعة وإعادة بنائها من جديد بحجة تليتها ولا اجد مبرراً للتكسير اذا كان الهدف فقط هو التعلية ولا سيما وان الارصفة القديمة كانت بحالة جيدة!!

وكم من المحطات التى تم تشييدها دون ان يقف فيها قطار واحد اشهر تلك المحطات «الغز» محطة «ميت نما» التى اقيمت بطول أكثر من ٢٠٠ متر والغريب ان ايا من القطارات لا يقف على تلك المحطة مما يثير تساؤلات هامة تتعلق بسبب اقامة هذه المحطة ومن الذى اتخذ قرار اقامتها!!

ويتم حالياً تشييد محطة اخرى فى منطقة الفرز ويتم الانفاق عليها ببذخ واقامة هذه المحطة فى هذا المكان امر غريب جداً لان الواقع الحالى يؤكد ان هذا المكان لا يشهد ركوب او هبوط ركاب فلمن اقيمت هذه المحطة إذن؟!

والكارثة الكبرى كانت فى احدى المحطات الفرعية لخط الشرق الذى يربط بين القاهرة والزقازيق وبالتحديد فى محطة «نوى» حيث اقيمت محطة لتوليد الكهرباء بالطاقة الشمسية لتشغيل الاشارات الضوئية وتم الاستعانة بالخبراء الاجانب لاقامة هذه المحطة وانفق على انشائها ملايين الجنيهات

الانفاق الهائل فى هذه الهيئة «المحظوظة» التى تزيد مخصصاتها على مخصصات بعض الوزارات!!

والغريب ان مراقبة انفاق هذا المبلغ الضخم جداً تكاد تكون غائبة حتى ان تقرير الجهاز المركزى للمحاسبات والخاص بهذه الهيئة لم يعرض على مجلس الشعب نفسه بل ولا على لجنة المواصلاات بالمجلس طبقاً لتأكيدات احد اعضاء هذه

اللجنة، وهكذا دخلت ميزانية السكة الحديد فى زمرة الميزانيات السرية!!

وكان طبيعياً والامر هكذا ان تكون هذه الميزانية «سداح مداح» حتى ان بعض المسؤولين بهذه الهيئة اكدوا ان شراء قطع الغيار او المعدات اللازمة للهيئة لا يتم بالشكل الصحيح وبعضها يتم بالامر المباشر حتى وصل الامر إلى شراء صفقة الجرارات الامريكية

الحمراء العام الماضى والتى ما ان دخلت الخدمة بالهيئة حتى لاحقتها الاعطال وينكشف المستور ان كانت هذه الجرارات «نص عمر».. كما يقولون وتم تكهين بعضها الآن رغم مرور اقل من عام على شرائها!!

ولان مال الهيئة «سداح مداح» فلا داعي للعجب اذا اتت النيران على محتويات احد مواقع السكة الحديد فى اول ابريل الماضى وتلتهم كميات

العجز المالى الكبير جداً والذى يزيد على مليون جنيهه يومياً فى هيئة السكة الحديد يثير اكثر من تساؤل.. واقامة محطات لا تستخدم واتباع سياسة تجديد الجديد بمرافق نفس الهيئة يثير تساؤلات اكثر..

ترك مسلايين الاطنان من الخشب والحديد بالهيئة نهبا للتراب والحرارة والرطوبة حتى تأكلها عن آخرها يؤكد امرا واحداً فقط وهو ان اموال هيئة السكة الحديد اصبحت فعلاً «سداح مداح» وان الرقابة على ميزانية الهيئة التى بلغت هذا العام ١,٦ مليار جنيه غائبة!!

التقارير الرسمية تقول ان هيئة السكة الحديد تعاني عجزاً مالياً متزايداً، وقد بلغ هذا العجز ٢٢٩ مليون جنيه عام ١٩٩٥ ارتفع إلى ٢٨١ مليون جنيه عام ١٩٩٦ ثم إلى ٤٠٠ مليون جنيه عام ١٩٩٧ وواصل العجز المالى فى الهيئة ارتفاعه خلال العام الماضى ايضا مما يعنى ان هيئة السكة الحديد تشهد عجزاً مالياً يتجاوز المليون جنيه يومياً!!

ويضاف إلى هذا العجز نوع آخر يسمى «العجز المرحل» حيث تقوم وزارة المالية بتسديد جزء من هذه الخسارة السنوية على ان يتم ترحيل الباقي من مبلغ العجز الكلى إلى الاعوام التالية وقد بلغ العجز المرحل المطلوب تسديده خلال الفترة من العام المالى ٨٨/٨٩ وحتى ٣٠/٦/١٩٩٦ ما يزيد على ٢ مليار جنيه ارتفع إلى أكثر من ٢,٥ مليار جنيه فى ٣٠/٦/١٩٩٧ وإلى حوالى ٢ مليارات جنيه فى ٣٠/٦/١٩٩٨.

واذا علمنا ان مخصصات هيئة السكة الحديد لا تقل عن المليار جنيه سنوياً بل انها بلغت ١,٦ مليار جنيه فى الموازنة الاخيرة فسيتبين حجم

ملايين الاطنان من «الفلنكات» وقطع الحديد والقضبان ملقاة في العراء نهبا للربطوبة والحرارة وتظل على هذا الحال حتى تتساكل وتنتهي!! وفي محطة مصر فقط يسترعى انتباهك بمجرد وقوفك على أى رصيف بها - الاعداد الكبيرة جدا من الفرامل الحديدية المهملة والملقاة على الارض رغم ان الواحدة منها يتكلف انتاجها ٢٦ جنيه طبقا لبيانات الهيئة ذاتها.

رقابة غائبة

والرقابة فى جميع مجالات السكة الحديد غائبة ولهذا شهدت منطقة الفرز منذ شهور حادثة سرقة محتويات ٢ عربات «استنلس».

كما سرقت محتويات عربتين بقطارات الفرنساوى وفى العيد الماضى من نفس المنطقة ومازال الفاعل حتى الآن مجهولا!! ولغياب الرقابة ايضا ظهرت مافيا تذاكر القطارات التى تشتري معظم هذه التذاكر «من الشباك» ثم تعاود بيعها إلى الجمهور على الارصفة ولكن بأسعار مضاعفة!!

وامتدادا للاهمال وغياب الرقابة داخل السكة الحديد مازال المسئولون فى هذه الهيئة مصرين على عدم تنفيذ قرار رئيس الوزراء فيما يتعلق بنسبة الـ ٢٥٪ حوافز بل ان بدل العدوى الصادر بقرار جمهورى منذ ٤٠ عاما للملاحقين والكمسارية - والذى حسد بنسبة ٥٪ من المرتب لم يتم صرفه حتى الآن وايضا صندوق الزمالة للعاملين بالهيئة الذى تقرر لوائحه صرف ٣٠ شهرا للمحالفين على المعاش ورغم ذلك يتم صرف ٢٠ شهرا فقط واستمر الوضع على هذا الحال لسنوات طويلة حتى حكمت المحكمة مؤخرا بضرورة صرف ٣٠ شهرا فمما كان من المسئولين بالهيئة الا ان اعلنوا تطبيق حكم المحكمة من تاريخه يعنى ببساطة «اللى فات مات» ورغم هذا ايضا تعثروا وصرفوا للبعض ولم يصرفوا للآخرين!!

وهكذا تؤكد الوقائع ان فشل هيئة السكة الحديد فى مصر فشل ادارة فى المقام الاول.

الواقع يقول:

ميزانية السكة

الحديد دخلت

فى زمرة الميزانيات

السرية!!

بخلاف اجر الخبراء طبعاً - وبعد ايام قليلة من تشغيلها اضاءت جميع الاشارات باللون «البرتقالى» ثم انطفأت تماما وعسادت القطارات تسير «بالاسطوانة الحديدية» وبقيت المحطة حاليا اطلالا تؤكد فساد إدارة المال العام فى هيئة السكة الحديد ولا عزاء للملايين المهترئة!!

والدليل الآخر على ان المال العام فى السكة الحديد سداح مداح ان خطوطا كاملة يبتلعها التراب ويتم انشاء بديل آخر بجوارها ولا يكلف احد خاطره بالكشف عن هذه الخطوط ورفعها لاعادة استخدامها فى مكان آخر وهو ما يعنى الاستهانة بالمال العام وليس فقط مجرد اهداره ولذلك فمن الطبيعى جدا ان تجد الاقل

المصدر: الوفد
التاريخ: ٢١ يونيو ١٩٩٩



الوفد تفتح ملف فساد السكة الحديد

دماء على القضبان

٦ آلاف قتيل و١٢١ ألف مصاب ضحايا قطارات خراب



تم
ومصابين
وقتل مشاهد
مفرقة تكررت
كثيرا بالسكة
الحديد والى
الآن لم يتم
اتخاذ اجراءات
ايجابية للحد
منها



ما هو السرفى حادثة دورة مياه قطار الصعيد...؟

عرباته أم لا؟ وطلب رئيس الهيئة من كل منهم قبل أن يبدأ كلامه بالقسم على المصحف بأنه صادق فيما سيقوله!!

واقسموا جميعاً أن هذا القطار لم يتم به أى إصلاحات ما عدا عامل واحد رفض وأخبر رئيس الهيئة بكل ما حدث!! ويبدو أن المهندس خطاب خشي أن يتراجع ويعترف بهذه الوقائع ولهذا استمر يؤكد أن السيدة لم تسقط من دورة مياه القطار حتى بعد نقله إلى منصب وكيل أول وزارة النقل والمواصلات حيث أعلن في أول تصريح له بأنه سيرفع قضايا ضد كل من شهروا به وواصلوا الإصرار على

اكذوبة دورة المياه!!!

وعد الوزير

في ١٣ فبراير ١٩٩٣ أعلن المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات بأنه قد أعد قواعد خطة متكاملة للقضاء على حوادث القطارات نهائياً من خلال كهرية خطوط السكة الحديد، وفي احتفالات أكتوبر الأخيرة صرح الوزير بأنه قد تم الانتهاء من عمل هذه الشبكة على مستوى الجمهورية وأكد أن سكة حديد مصر من هذا التاريخ سترفع شعار وداعاً لحوادث القطارات!!

ولكن رغم هذه التصريحات شهدت كفر الدوار بعد أيام من

تأكيدات المهندس سليمان متولى بالقضاء نهائياً على حوادث القطارات، كارثة مزروعة حين اقتحم القطار سوق المدينة بعد أن خرج من قضبانه بسبب تحويل عامل البلوك له على الخط الميت ليفاجأ السائق بأن القطار بدون فرامل، مما أدى إلى مقتل ٤٨ وأصابة ٨٠ آخرين.

وبعد هذه الحادثة بفترة وجيزة كانت فاجعة دورة مياه قطار الصعيد ثم كارثة قطار شربين الذى أدى إلى مقتل وأصابة العشرات، والعجيب أن نفس الوزير الذى بشسرنا بالقضاء نهائياً على حوادث القطارات عاد وأكد أن مصر

سجلت حوادث القطارات والمزلقانات فى مصر ارقاماً مخيفة، وبلغ عدد ضحاياها فى السنوات العشر الأخيرة أكثر من ٦ آلاف قتيل و١٢١ ألف مصاب.

ورغم أن المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات كان قد أعلن فى ١٣ فبراير ١٩٩٣ بأنه قد أعد خطة متكاملة للقضاء على حوادث القطارات نهائياً، ورغم أنه أكد فى احتفالات أكتوبر الماضى الانتهاء من تنفيذ هذه الخطة مشيراً الى أن سكة حديد مصر يمكنها منذ هذا التاريخ أن ترفع شعار «وداعاً لحوادث القطارات»، مازالت حوادث القطارات تتوالى بدون توقف!! واكتفت هيئة السكة الحديد بوضع تسعيرة للضحايا تبدأ من ٥٠٠ حتى ٥ آلاف جنيه!!

تسعيرة ضحايا القطارات من ٥٠٠ الى ٥٠٠٠ جنيه!!

لدورة مياه بدون ارضية ولهذا نفى أن تكون هذه السيدة قد سقطت بها دورة المياه بالقطار!! ولكن لان النيابة كانت قد عاينت القطار فى موقع الحادث وتأكدت من سقوط ارضية دورة المياه بالسيدة بل أن وكيل النيابة الذى ذهب الى مسرح الحادث لم يتمالك نفسه وبكى من هول بشاعتها، لذلك لم تقتنع النيابة بتأكيدات رئيس الهيئة وطلبت اجراء معاينة للقطار مرة اخرى!!

وهنا قرر رئيس الهيئة استدعاء عدد من العاملين والفنيين بورشة «ابوغاطس» وتقابل مع كل منهم على حدة، وكان الحديث مع كل عامل يدور حول نقطة واحدة وهى ماذا حدث للقطار بالورشة وهل تمت اضافة ارضية لدورة مياه بإحدى

ولم تكن حادثة «السيدة» التى ابتلعها دورة مياه قطار الصعيد منذ شهور قليلة والتى تناثرت اشلائها لأكثر من كيلو متر على طول القضبان بينما انقذت العناية الالهية طفلها الرضيع من نفس المصير هى الحادثة الأولى ولا الأخيرة التى تشهدها السكة الحديد، ولكنها كانت الأكثر جدلاً حتى الآن ولاسيما بعد أن أكد رئيس هيئة السكة الحديدية السابق مراراً أنه من المستحيل أن تكون هذه السيدة قد سقطت من دورة مياه القطار!!

المعلومات التى حصلنا عليها تقول أن هذا القطار المنكوب قد تم نقله عقب الحادث الى ورشة السكة الحديد «بابى غاطس» بالقاهرة، وأن العاملين بهذه الورشة لم يكونوا على دراية بالحادثة ولذلك فبمجرد وصول القطار، فحصه العاملون بالورشة، كما يفعلون بأى قطار يدخل الورشة، واكتشفوا أثناء هذا الفحص عدم وجود ارضية بدورة مياه بإحدى العربات فبحثوا عن «لوح صاج» لإصلاح العربة، وشاء القدر أن يكون اللوح الذى وضعوه قديماً يتشابه الى حد كبير مع ارضية العربة كلها!!

وفى صباح اليوم التالى فوجئوا بزيارة المهندس طلعت خطاب رئيس هيئة السكة الحديد آنذاك - للورشة فاستفسر من رئيس الورشة عن وصول هذا القطار وهل تم اجراء اصلاحات به، فنفى رئيس الورشة اجراء أى اصلاح بالقطار وهنا اطمأن المهندس خطاب ولاسيما بعد أن أعاد المرور على عربات القطار أكثر من مرة ولكنه لم يجد أثراً

تحقيق: مجدى سلامة تصوير: مجدى شوقي

السببين لا توجد اسباب اخرى ورغم ذلك تستمر الحوادث ويكتفى مسئولونا بالقول ان الحوادث تحدث فى كل مكان فى العالم!!

ولعل اغرب حوادث القطارات هو ما وقع فى ١٢ نوفمبر ١٩٩٣ حيث ادى فتح باب عربة احدى القطارات اثناء سيرها الى بتر ذراع ٩ ركاب تصادف وجودهم بجوار النوافذ!!

وأخطر هذه الحوادث فكانت تلك التى شهدت منطقة انشاص منذ فترة وكادت ان تتحول المنطقة كلها الى جهنم - لولا العناية الإلهية - حيث انقلبت عربتان من قطار بضائع محملتين بوقود للطائرات بسبب انفصالهما عن القطار وخروجهما عن قضيب السكة الحديد.

أما أبشع الجرائم فكانت عام ١٩٩٥ عندما لقي ٧٥ راكبا مصرعهم واصيب ١٥٠ آخرون فى تصادم مروع بين قطارين بالبندرشين وتحطمت ٤ عربات كاملة مليئة بالركاب.

ولعل السكة الحديد لا تنسى يوم ٩ فبراير ١٩٩٦ الذى شهد حادثين اولهما ضحايا فى البحيرة والاخر فى كفر الزيات مما ادى الى مصرع ١٢ مواطنا واصابة ١٧ آخرين.

وهكذا تستمر الحوادث وتكتفى وزارة النقل والمواصلات دائما بصرف تعويضات للضحايا تتراوح ما بين ٥٠٠ جنيه وه الآف جنيه..

وهكذا حددوا سعر المواطن المصرى دون محاسبة او محاكمة المتسببين لقتل هؤلاء الابرياء الذين تجسروا دماءهم على القضبان بدون توقف وكأننا فى حرب!!

تشهد سنويا ٤٨ حادثة قطار فقط متفاجرا بان هذا الرقم كان ٤٩٠ حادثة عام ١٩٨١!!

دماء وضحايا

الاحصائيات تقول ان مصر تشهد سنويا ١٢٠ حادثة قطار تتنوع ما بين تصادم او خروج عن القضبان ويبلغ متوسط ضحاياها خلال السنوات العشر الاخيرة ٦ آلاف قتيل و١٢١ ألف مصاب.

والمتتبع لحوادث القطارات فى مصر خلال السنوات العشر الاخيرة يكتشف ان بعضها يتكرر بنفس السيناريو، ففي ١٣/١٢/١٩٩٣ اصطدم قطاران امام بلدة «سند بسط» بالغربية

وداعا لحوادث القطارات شعاع وزير المواصلات متى يتحول إلى حقيقة!!

بسبب خطأ ملاحظ بلوك المحطة الذى غير مسار احد القطارين مما تسبب فى مصرع ١٤ واصابة ٧٥ آخرين، وفى ٢٨/٣/١٩٩٤ اصيب ٥٥ راكبا فى تصادم قطارى ركاب بكفر الشيخ بعد خطأ المحولجى وبعدها بعدة شهور وفى ٨/٨/١٩٩٤ لقي ٦٠ مواطنا مصرعهم فى تصادم بالغربية بسبب اخطاء المحولجى والسائق واخيرا فى كفر الدوار وقعت نفس الحادثة.

ودائما وعقب كل حادثة يخرج تقرير اللجان الفنية لنقول ان سبب وقوع الحادثة قصور وسائل الامان فى القطارات واحيانا اخرى يحدد السبب فى سرعة السائقين وبخلاف هذين

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٥ مارس ١٩٩٩

التحقيق فى حادث أتوبيس ديروط

سائق الجرار ومساعدته يتبادلان الاتهامات حول سبب الكارثة الجرار كان يسير ليلا بدون إضاءة والأهالى حطموا الزجاج لإنقاذ الركاب



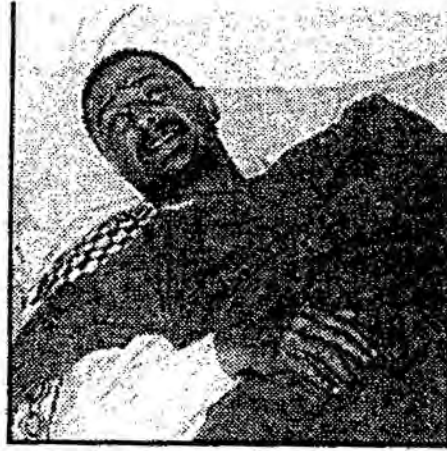
الاتوبيس الذى كان يقل الضحايا بعد انتشاره من التربة

أسيوط. عبده التناغى وإيناس بولس:

أصدر الدكتور كمال الجنزورى رئيس مجلس الوزراء قرارا بصرف ٣ آلاف جنيه لأسرة كل متوفى، و٥٠٠ جنيه لكل مصاب فى حادث سقوط أتوبيس عام تابع لشركة أتوبيس الوجه القبلى فى ترعة الإبراهيمية أمام بلدة «صنبو» بديروط عقب اصطدامه على الطريق الزراعى القاهرة - أسيوط بمؤخرة جرار زراعى مما أسفر عن مصرع ١٩ شخصا وإصابة ٢٨ آخرين، فى نفس الوقت باشرت نيابة ديروط التحقيق فى الحادث وسؤال المصابين ، وأمرت بالتحفظ على سائقى الاتوبيس والجرار الزراعى بالمستشفى لحين تماثلهما للشفاء.

من ناحية أخرى قام اللواء فؤاد خليل سكرتير عام محافظة أسيوط بزيارة لمستشفى ديروط للاطمئنان على بعض مصابى الحادث، كما قام بعض رجال الأعمال من أسيوط بالتبرع بمبالغ مالية لأهالى المتوفين والمصابين.

وقال الدكتور ماهر محمد جابر مدير مستشفى ديروط أنه تم إعلان حالة الطوارئ بالمستشفى فور وقوع الحادث وتوقيع أكياس الدم ، وعند وصول المصابين تم عمل اللازم لهم من إسعافات أولية وإجراء الأشعات للمصابين الذين تم إسعافهم ولم تستدع حالتهم للبقاء بالمستشفى.

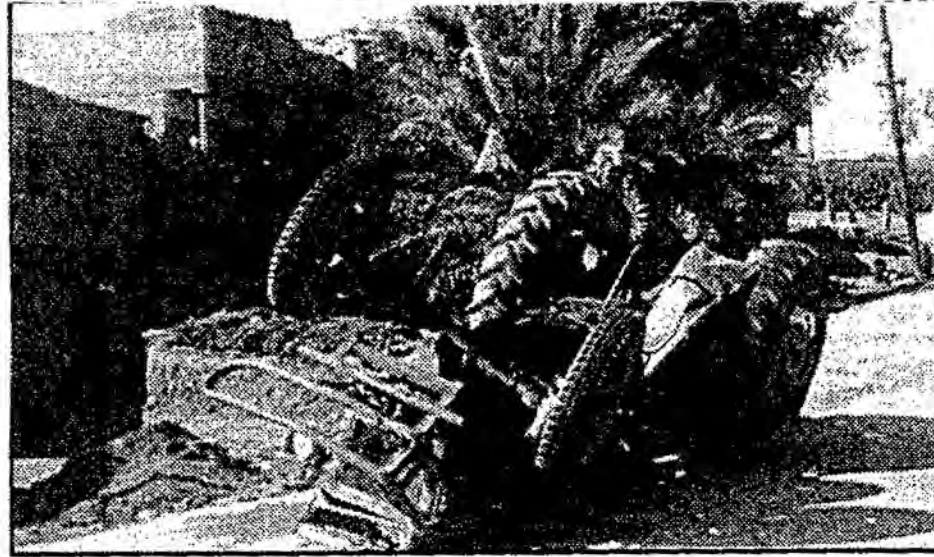


أحد المصابين في الحادث



السائق

من نجح حمادى سائق الاتوبيس المنكوب أنه لم يشعر إلا بارتطام شديد في الاتوبيس مما دفعنا إلى ترعة الابراهيمية



الجرار الزراعى المتسبب في الحادث

عناية الله انقذته واخرين بعد أن أسرع أهالى المنطقة بكسر زجاج الاتوبيس وإخراجهم، ويضيف محمد حسن محمد (٤٧ سنة) أنه كان عائدا من القاهرة بعد انتهاء مأموريته وبعد قيام الاتوبيس من استراحة قصيرة في كافيتيريا بملوى شعرنا بصدمة شديدة انحرف على أثرها الاتوبيس واختل توازنه وسقط في التربة ولم يشعر بنفسه إلا في المستشفى، وأجمع أكثر من مصاب أن السائق كان يسير بسرعة متوسطة.

وأوضح أنه تم نقل المتوفين بواسطة سيارات الإسعاف إلي ذويهم ولم يتبق بمستشفى ديروط سوى جثتين الأولى باسم ابراهيم محمد عبد الحميد «٢٤ سنة» عامل بشركة النقل بزفتى غربية والجثة الأخرى لرومانى شحاته ابراهيم من القوصية أسيوط.

وقد خرج جميع المصابين من المستشفى بحالة جيدة صباح أمس ، عدا ثلاث حالات وهم سائق الجرار، ومساعدته، وسائق الاتوبيس .

وقد التقى مراسل الأهرام بقائد الجرار الزراعى المصاب ويدعى محمود سيد عبد الحليم «٢٥ سنة» من بلدة الشيخ مساعد مركز ديروط فقال أنه لم يشعر بشئ، فور ارتطام الاتوبيس بالجرار إلا فى المستشفى وقد أصيب فى فقرات الظهر وحالته فى تحسن ونفى أنه كان يقود الجرار وقت الحادث والقي بالمسئولية على مساعده محمد فرغلى عبدالرحمن ، مشيرا إلى أنه سبب الكارثة.

وقال مساعده أن إصابته خفيفة عبارة عن كدمات وجرح بفروة الرأس وأوضح أن بقاءه بالمستشفى بأمر من النيابة حتى تستكمل إجراءات التحقيق ، وقد القى بدوره بالمسئولية على سائق الجرار ونفى أن يكون هو الذى كان يقوده.

ويقول حسين فادى حسن «٤٠ سنة»

ثم راح فى غيبوبة شديدة ، وقال: أنه يعول ٨ أطفال ، وأنه كان قادما من القاهرة، وبعد ديروط بحوالى ٥ كم فوجئ بالجرار يسير أمامه بدون إضاءة، فقام بتنبيهه ليفسح الطريق أمامه.

ويقول مجدى بدر مهنى «٢٨ سنة» أنه كان فى زيارة لأحد أقاربه بالقاهرة ، وأثناء عودته إلى أسيوط مستقلا الاتوبيس رقم (٤٠ نقل عام قنا) فوجئ باصطدام شديد ثم انقلاب الاتوبيس فى التربة حتى امتلا بالمياه، ولكن

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٢ فبراير ١٩٩٩

إصابة ٢٢ سائحاً ألمانيا في تصادم بالطريق الصحراوي



مقدمة الاتوبيس السياحي وقد تهشمت تماماً .. وفي الصورة الثانية وزير الصحة يطمئن على إحدى المصابات

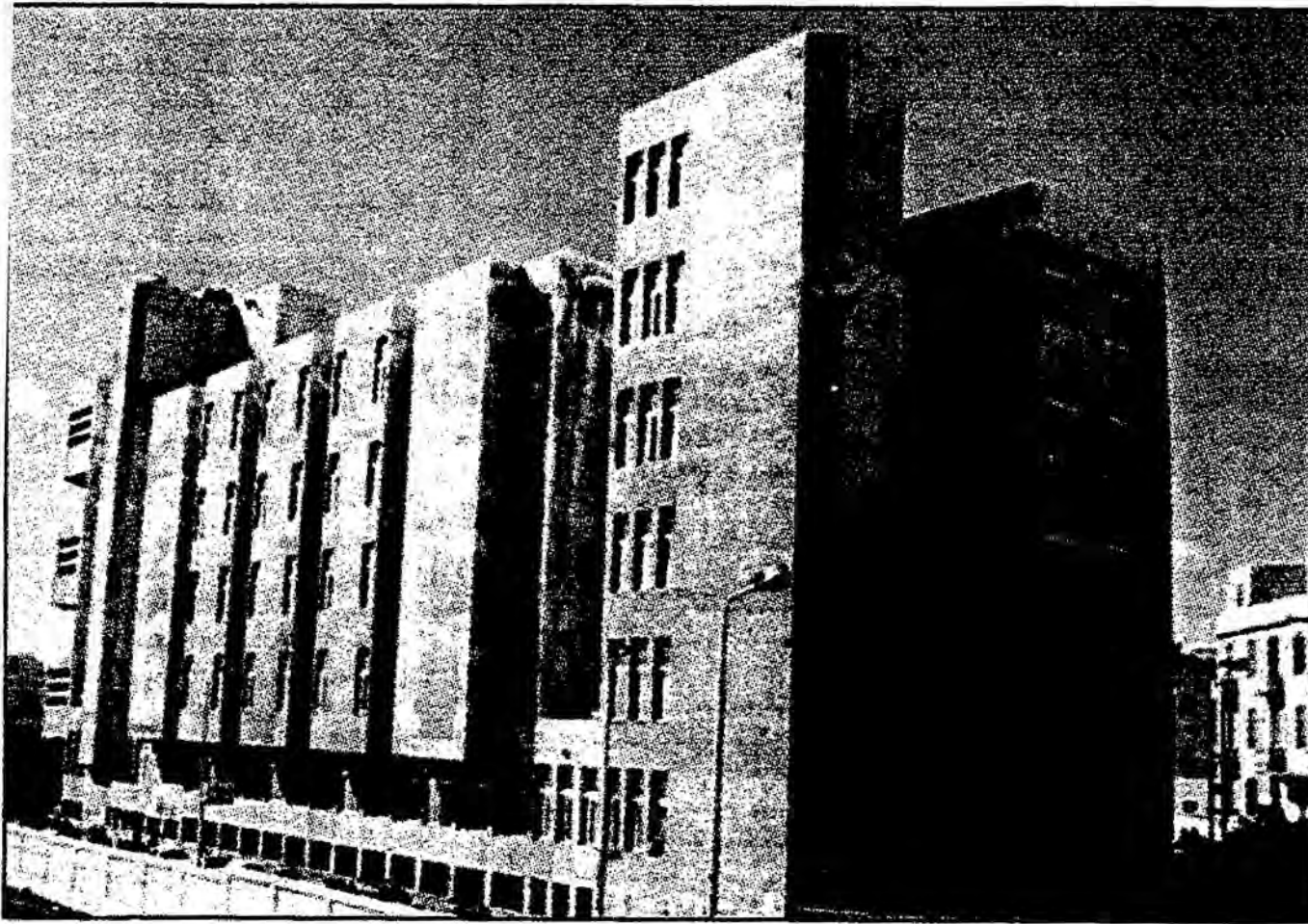
اصيب أمس ٢٢ سائحاً ألمانيا و ٣ مصريين في حادث تصادم على طريق مصر - إسكندرية الصحراوي بين أتوبيس سياحي و ٣ سيارات نقل وتم نقل المصابين للمستشفى للعلاج وتولت النيابة التحقيق. وقع الحادث بسبب كثافة الشبورة، حيث اصطدم الاتوبيس السياحي رقم ٧٠٩ بالسيارة رقم ٢٤٩ / ٤٨٥٦٢ نقل القاهرة بالكيلو ٩٧ طريق مصر - إسكندرية الصحراوي وتصادف قدوم السيارة رقم ١٤٤٠١ نقل بنى سويف فاصطدمت بالاتوبيس من الخلف ثم اصطدمت بسيارة نقل أخرى رقم ٢٠٢٨٠ نقل الفيوم من الخلف ايضاً وتم نقل السائقين إلى المستشفى لتلقى العلاج اللازم، حيث أن إصاباتهم بسيطة وحالتهم مطمئنة. وقد قرر وزير الصحة والسكان الدكتور إسماعيل سلام الذي انتقل إلى موقع الحادث - تشكيل فريق طبي وتوفير أدوية الطوارئ للمصابين. وأشرف الوزير بنفسه على نقل المصابين إلى مركز جراحة اليوم الواحد بوادي النطرون، وأجرى بعض الجراحات والإسعافات اللازمة للمصابين، وصرح الدكتور هاشم علام مدير عام الإسعاف والطوارئ بأن قيادات الإسعاف والطوارئ انتقلت على الفور إلى موقع الحادث لانتقاذ المصابين بسرعة وتم توفير وسائل الإسعاف الطائر لسرعة نقل الحالات التي يستدعي علاجها في المراكز والمستشفيات الأخرى. وقال أن وزير الصحة أصدر توجيهاته بسرعة توفير وسائل الاتصال بأسر وأهالي المصابين للاطمئنان عليهم وما زال وزير الصحة يتابع الحالات بنفسه في مركز جراحة اليوم الواحد بوادي النطرون. وصرح الدكتور إسماعيل سلام بأنه تقرر تحويل ٣ حالات من المصابين لتلقى العلاج بمستشفى الهرم بالجيزة. وقال إن السياح الألمان أشادوا بالمستوى الحضاري والخدمة الطبية التي توافرت لهم بمستشفى اليوم الواحد بوادي النطرون، والتي لا تقل عن مثيلاتها في ألمانيا.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٢٧ فبراير ١٩٩٩

□ مرة أخرى

حتى لا تتكرر الكارثة!



مباني السبعينات تعاني من الانهيار والتصدعات

كالعادة لم يتحرك المسئولون
الا بعد وقوع الكارثة.

وكان هناك ما يحصل دون
الاهتمام بإشارات الخطر لتدارك
المواقف قبل حدوثها وكل ما
يمنع وقوعها..!

وفي الإسكندرية يطبق بعض
المسؤولين هذا العرف السائد
بدقة ففي يوم ٨ سبتمبر الماضي
نشرت «تحقيقات الأهرام»
تحقيقا صحفيا تحت عنوان «في
الإسكندرية .. المنشآت الجامعية
في خطر».

وأشار التحقيق إلى الخطر
الذي يحيط بطلاب المعهد الفني
التجاري والصناعي بمنطقة
«كامب شيزار» الذي شهد هذا
الأسبوع حادث انهيار سقف
إحدى حجراته أثناء تلقي
الطلاب لإحدى المحاضرات
فأصيب عدد من الطالبات
بإصابات شديدة حيث تم نقلهن
على الفور لأحد المستشفيات
وتعاني أحدهن من كسور
بالعمود الفقري وفي حالة
صحية سيئة.

قد يرى البعض أنه حادث عارض
ويمكن أن يمر مرور الكرام ولكننا هنا
نؤكد أنه بوادر لكارثة كبرى في
طريقها إلينا وما يدل على صدق
الحديث ماتم نشره عن حالة المبنى
السيئة.

وحتى لا تتكرر المأساة سوف نضع التقرير الهندسى لمبنى المعهد الفنى التجارى والصناعى أمام المستولين حتى تستيقظ ضمائرهم قبل فوات الأوان!

الحقيقة المجردة

أصدر الدكتور وزير التعليم قراره بتشكيل لجنة لمعاينة مباني المعهد الفنى الصناعى والتجارى بكامب شيزار حيث اشارت اللجنة فى تقريرها بتاريخ ١٩٩٥/١١/٥ إلى أنه

تلاحظ وجود شروخ شديدة بأحد أعمدة السطح ولا يوجد غطاء للقواصل الإنشائية للسطح وبداية من الدور الأول وحتى الدور السادس هناك شروخ بالأعمدة الخرسانية والحوائط ونشع بسقف السلم بالقسم التجارى وشروخ عرضية وطولية مع تلاحظ ترميمات حديثة ببعض الأجزاء.

ودون بالتقرير عدة ملاحظات عامة منها أن هناك «نشعاً» بالحوائط والأسقف مع وجود شروخ بها وكذلك دورات المياه وأسقف جميع الأدوار. كما طلبت النيابة العامة من عميد كلية الهندسة بجامعة الإسكندرية تشكيل لجنة لمعاينة المبنى وبالفعل

قامت اللجنة بالمعاينة حيث أوردت بتقريرها بعض النقاط السلبية التى لها تأثير بالغ على سلامة المبنى وهى أن الأسلوب المستخدم فى تنفيذ المبنى سيئ وأدى إلى إغراق الارضيات بالمياه.

وكذلك المواسير الخاصة بمياه مكافحة الحريق ليس فيها مياه بسبب أن الخزان العلوى لا يعمل مع ملاحظة أن المبنى يعمل بصورة طبيعية من حيث استخدامه للأغراض التعليمية. ويرجع التقرير أسباب تدهور حالة المبنى إلى الأمطار والصرف الصحى ومياه الغسيل والتنظيف أما قرار اللجنة فيتضمن أن مسئولية تدهور

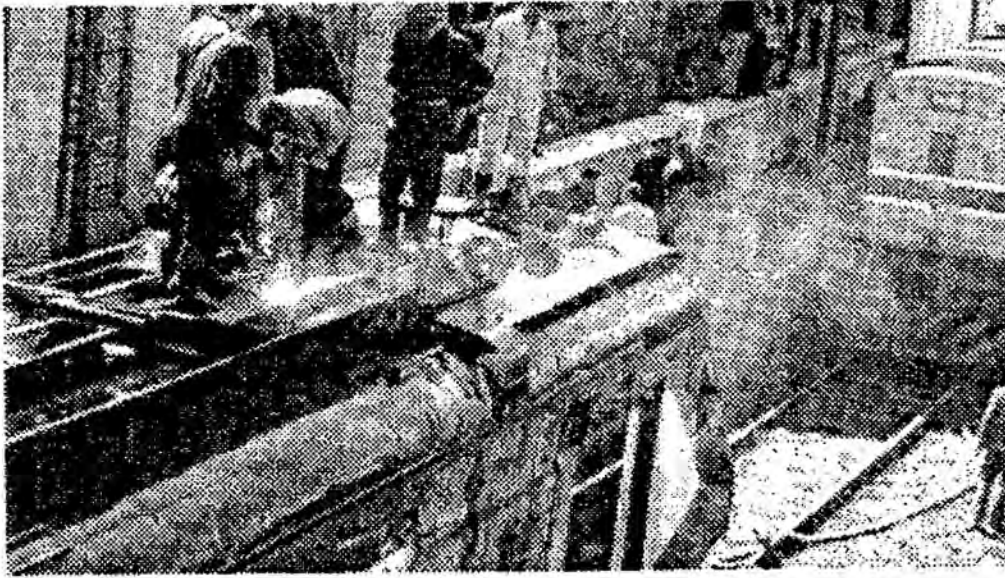
المبنى تعود إلى الشركة المنفذة للأعمال، وكذلك إلى جهات الاشراف ولجنة التسليم الابتدائى. ويؤكد أحد اساتذة كلية الهندسة أن أفضل الحلول لانقاذ مبنى المعهد هو تقديم طلب للنيابة لإجراء اختبارات على الخرسانات للوقوف على جدوى الترميم الذى تصل تكلفته إلى حوالى ٤ ملايين من الجنيهات. هذا هو التقرير الذى تناولته «تحقيقات الأهرام» وكان بمثابة جرس إنذار لانقاذ المبنى وكذلك أرواح الطلاب ولكن ضاع أدراج الرياح.

حنان المصرى

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٢٨ فبراير ١٩٩٩

إخماد حريق نشب في جرار القطار التوربيني قبل دخوله الإسكندرية



الإسكندرية ناصر جويده:

أدى نشوب حريق في القطار رقم ٩٠٥ التوربيني والقادم من القاهرة إلى الإسكندرية عقب تحرك القطار من محطة سيدى جابر في طريقه إلى محطة مصر إلى توقف حركة القطارات بين منطقتي سيدى جابر ومحطة مصر.. بالإسكندرية وتدخلت العناية الإلهية في عدم حدوث إصابات في الركاب حيث أن معظمهم غادروا القطار في محطة سيدى جابر.

وكان اللواء يسرى أمين مساعد الوزير لامن الإسكندرية قد تلقى بلاغا عن وجود حريق بالقطار رقم ٩٠٥ التوربيني القادم من القاهرة إلى الإسكندرية والمقرر وصوله في العاشرة صباح أمس.. انتقلت على الفور سيارات الدفاع المدني والحريق بقيادة مدير الإدارة والتي بلغت أكثر خمس عشرة سيارة.. كما تم الدفع بأكثر من خمس سيارات إسعاف تحسبا لوجود إصابات بالقطار.. كما إنتقلت القيادات الأمنية بالمحافظة وتبين أن الحريق نشب في القاطرة رقم ٦٦٠٤ عقب تحرك القطار من محطة سيدى جابر.. وتم التوقف بمحطة الحضرة للاطفاء حيث أن سرعة القطار لم تكن تجاوزت أربعين

القيادة، وأضاف أنه لا توجد شبهة جنائية في الواقعة.. كما انتقلت لموقع الحادث القيادات الأمنية بالسكة الحديد ووكيل منطقة السكة الحديد لغرب الدلتا إدوار ايليا الذى أكد أن الحادث غير معلوم الأسباب وأنه تم تشكيل لجنة من الهيئة لمعرفة هذه الأسباب، كما انتقل لموقع الحادث محمد المدني رئيس نيابة باب شرق لسماع أقوال العاملين والمستولين بالهيئة وأمرت النيابة بانتداب خبراء الأدلة الجنائية لمعاينة آثار الحريق.

كيلو مترا وقام رجال الدفاع المدني باستخدام السوائل الرغوية للسيطرة على الحريق وإخماده قبل امتداده إلى العربات بعد فصل القاطرة عن بقية العربات، وتبين أن الحريق نشب في القاطرة الأمامية ونتج عنه حدوث تلفيات بها.. ويرجع خبراء الدفاع المدني والأطفاء احتمال حدوث الحريق بغرفة الكهرباء وبداخل عجلة القيادة.. وبسؤال أحمد حسن أبوزيد رئيس القطار أكد أنه أثناء مرور القطار بمنطقة الحضرة توقف قائده فجأة نظرا لأشتعال النيران في عجلة

كارثة الثامنة صباحا بالعياط..

مصرع ٢١ وإصابة ١٦.. في تصادم بشع

بين أتوبيس الوجه القبلي وميكروباص

وزير الصحة ومحافظ الجيزة

انتقلا لموقع الحادث.. خلال دقائق

د. سلام.. يأمر ببحث أسباب

توقف مستشفى الطوارئ عن العمل

أبو الليل: ٣ آلاف جنيه لأسرة المتوفى و٥٠٠ للمصاب

..دراسة عاجلة لإزدواج الطريق

شهد طريق القاهرة بنى سويف الزراعى كارثة مروعة وحادثا بشعا الساعة ٨.٤٥ صباح امس.. لقي ٢١ شخصا مصرعهم واصيب ١٦ آخرون فى تصادم ميكروباص واتوبيس الوجه القبلى بين قريتى السعودية والمصرية التابعتين لمركز العياط.. شاركت ١٢ سيارة اسعاف فى نقل الجثث والمصابين الى مستشفيات البدرشين والعياط والحوامدية. انتقل الدكتور اسماعيل سلام وزير الصحة والمستشار محمود أبو الليل محافظ الجيزة لمكان الحادث للاطمئنان على حالة المصابين.. أمر المحافظ بصرف ٥٠٠ جنيه لاسرة كل متوف و ٢٠٠ جنيه لكل مصاب ووعد بزيادة التعويضات بالاتفاق مع وزيرة الشؤون الاجتماعية لتصبح ٣٠٠٠ جنيه لاسرة كل متوف و ٥٠٠ جنيه لكل مصاب.

قرر المحافظ اعادة افتتاح ٥ نقاط مرور على الطريق بعد ترميمها وتعزيز الخدمات الامنية والدوريات الراكبة وكلف ادارة مرور الجيزة بتشغيل رادار على الطريق لمراقبة سرعة السيارات للحد من تكرار هذه الكوارث، وطالب بسرعة الانتهاء من دراسة ازدواج الطريق واضاعته واستئناف العمل بمستشفى الطوارئ بالعياط بعد توقف المقاول المسئول عن العمل بها منذ عام. من جهة اخرى يعقد الدكتور اسماعيل سلام اجتماعا مع د. احمد عادل وكيل الوزارة بالجيزة ود. ماهر خالد مدير مستشفى العياط لبحث عقبات توقف العمل بمستشفى الطوارئ.

تولت نيابة العياط التحقيق فى الحادث بإشراف المستشار زكريا عبدالعزيز المحامى العام لنيابات جنوب الجيزة وانتقل حاتم عبدالهادى واحمد الوكيل رئيسا نيابة العياط وحسام رمضان وعاصم نعيم مديرا النيابة وعبدالله عبدالحليم سكرتير التحقيق لمعاينة مكان الحادث والاستماع الى اقوال المصابين والشهود. وأمرت النيابة بدفن جثث الضحايا.

كان الاتوبيس ٢٧ عام قنا التابع لشركة اتوبيس الوجه القبلى للنقل والسياحة قيادة أبو الحجاج عبدالغنى عبدالعال (٥٢ عاما) فى طريقه الى قنا ويحمل أكثر من ٥٢ راكبا بينهم اجنبى واحد يدعى دانيال - يهنالدو دوجنالو (٤٢ سنة) .. وفى المنطقة بين قريتى السعودية والمصرية بالعياط فوجئ سائق الاتوبيس بالميكروباص ١٦٧٦ أجرة بنى سويف قيادة رافت روفائيل الياس جنا ٢٥ سنة ويقل ١٢ راكبا قادمين من بنى سويف الى القاهرة بسرعة جنونية فى الاتجاه المعاكس فحاول سائق الاتوبيس تفاديه فاصطدم بشجرة بينما استمر الميكروباص بسرعه ليصطدم بالاتوبيس ليلقى جميع ركاب الميكروباص مصرعهم وتطايرت أشلائهم وكذلك لقي غالبية الجالسين بالمقاعد الامامية فى الاتوبيس مصرعهم بينما نجا الجالسون فى المقاعد الخلفية.

سائق يوناني مصاب..

لم أشهد خدمة طبية بهذا المستوى الراقى.. بأية دولة

٢١ جثة

تم استدعاء سيارات اسعاف الطريق الزراعي والصحراوي الغربي بكفر عمار والرقعة وجزرة ومزغونة والبليدة والعياط، كما شاركت ١٢ سيارة اسعاف في نقل ١٤ جثة إلى مستشفى البدرشين و٥ جثث إلى مستشفى الحوامدية وجثتين إلى مستشفى العياط، كما تم نقل ١٦ مصابا إلى مستشفى العياط حيث أعلن مديرها د. ماهر خالد حالة الطوارئ واستدعى جميع اطباء المستشفى من مختلف التخصصات في الوقت الذي

جاء فيه د. احمد عبدالهادي مدير الادارة الصحية بصحبة ٣٥ طبيبا للمشاركة في اسعاف المصابين.

كشفت المعاينة المبدئية للنيابة ان السرعة الجنوبية للميكروباس سبب الحادث وان سائق الاتوبيس حاول تفاديه بقدر ما يستطيع فاصطدم بشجرة وكاد ان ينقلب في مصرف زراعي جانبي، وأجمع شهود العيان من المزارعين وسائقى السيارات على خطأ سائق الميكروباس وعدم تقديره للمسافة بينه وبين الاتوبيس وعرض الطريق واصرارته على تجاوز السيارات بجواره وأمامه فكانت النتيجة اصطدامه المروع بالاتوبيس.

المتوفون:

بريك محمد بريك (٣٢ سنة) عبدالجليل توفيق (٤٧ سنة)، رجب عبدالعزيز محمد شحاتة (٢٩ سنة) سائق وشقيقه ناصر ٢٦ سنة «مدرس» محمود سيد ربيع أبو الطيب (٢٠ سنة) طالب، محمد محمد عبدالحميد حنفي (٤٥ سنة) موظف، ربيع عبدالعزيز محمد (٣١ سنة)، فريد حبيب السيد (٤٣ سنة) مساعد شرطة، ابراهيم نوح ابراهيم (٦٥ سنة) ناظر مدرسة بالمعاش وابنه محمد (٢٠ سنة) طالب، رجب عبدالهادي حجاج وصابر محمد على رجب (٤٤ سنة) عامل بناء ورافت روفائيل الياس (٣٥ سنة) سائق الميكروباس وأبو الحجاج عبدالغنى عبدالحال (٥٢ سنة) سائق الاتوبيس وجثتان لسيدتين مجهولتين ورضيع ٢ سنوات وأربعة اطفال تتراوح اعمارهم بين ١٠ و١٥ سنة.

المصابون: دانيال ريتشارد أولجار ٤٢ سنة «خبير يوناني الجنسية»، رجب عبدالظاهر محمد (٤٦ سنة)، عبدالحميد ابراهيم محمود ٥٠ سنة، فريد شوقي زهرة (٣٧ سنة)، محمود فهمى عبدالحميد ٢٢ سنة، عمر محمد عبدالحافظ ٤٢ سنة، عبدالحليم جمعة على ٥٠ سنة، محمود عبدالله عطاي ٤٩ سنة وشقيقه سعيد ٤٠ سنة، محمود عبدالعزيز احمد ٢٣ سنة، ناجى محمد المهدي ٣٦ سنة، هلال جعفر خليفة ٤٦ سنة، محمد جابر الرب عيد ٢٨ سنة، عبدالحميد محمد مصطفى ٦٣ سنة وطفلتان مجهولتان.

انتقلت لجنة الشئون الاجتماعية وتضم عبدالعظيم محمد عطية مدير الشئون الاجتماعية وفوري محمود عبدالقوى مدير التنمية والمتولى ابراهيم وكيل المديرية وفائزة دردير محمد مديرة الضمان الاجتماعي الى المستشفى.

المصابون يتكلمون

التقت «الجمهورية» داخل مستشفى العياط بالمصابين الذين نجوا من الموت المحقق وجميعهم من ركاب الاتوبيس والذين كانوا قد قضاوا اجازة عيد الفطر المبارك بالقاهرة والجيزة مع اقاربهم وفي طريقهم الى مساكنهم واعمالهم.

يقول محمود عبدالله عطايا «٤٩ سنة» عامل انه استقل الاتوبيس ومعه شقيقته سعيدة «٢٥ سنة» وابنتها نعمة رجب عبدالمجود ٦ سنوات من موقف عبود في طريقهم الى بلدتهم القوصية بقنا لتهنئة والدتهم بالعيد وقضاء الاجازة معها.

اضاف انهم كانوا يجلسون بمنصف الاتوبيس عند وقوع الحادث ولم يشعروا الا وهم في سيارة الاسعاف التي نقلتهم الى المستشفى.

اضافت شقيقته سعيدة انها تركت زوجها وابنتها الاخيرين في القاهرة واصطحبت طفلتها الصغيرة لزيارة جدتها ولكن القدر حال دون اتمامها.

اما عبدالحميد ابراهيم محمود مزارع من ديروط فقد استقل الاتوبيس بصفة ابن عمه محمد جاد الرب عائد الى بلدتها بعد زيارة ليوم واحد لبعض اقاربهم بمنطقة صفط اللبن بالجيزة وكانوا يجلسان في مؤخرة الاتوبيس وفوجئا بصدمة قوية بقدها انقذهما المزارعون بالمنطقة.

اضاف عبدالحميد انه يشكر المولى على نجاته وابن عمه وعموته الى اولاده فتوح ١٩ سنة ودكتور ٩ سنوات وسامية (١٢ سنة) وصباح (١١ سنة).

قال عبدالمبدي محمد مصطفى (٦٣ سنة) حزار من اسنا انه بعد قضاء اجازة العيد مع اولاده المقيمين بالقاهرة واقاربهم استقل الاتوبيس في الصباح صباحا عائدا الى بلدته وكان

تابع الحادث

جمال عقل - صلاح عبدالمنعم
عاطف أبو الخير - السيد تاج الدين

تصوير

حمدي صلاح - عبدالرحمن أبو العطا



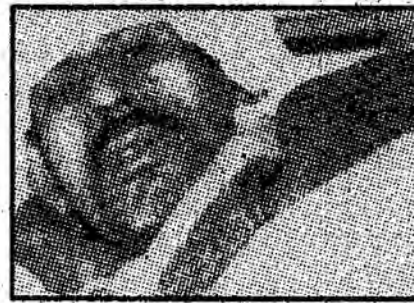
عبدالحميد ابراهيم



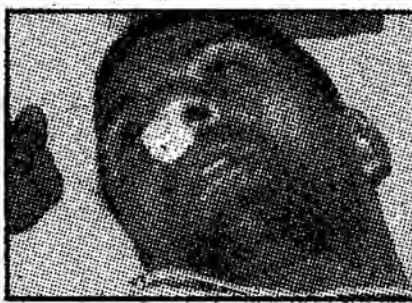
محمود عبدالله



رجب عبدالظاهر



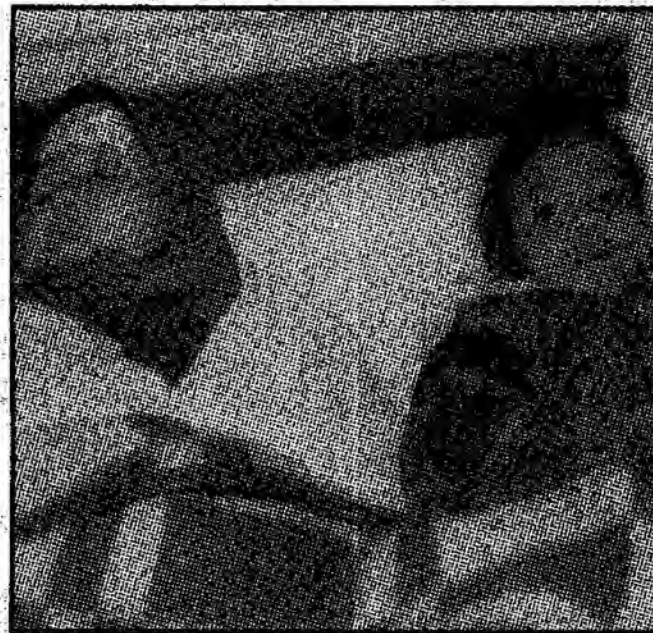
هلال جعفر



محمود عبدالعزيز



عبدالمبدي محمد



سعيدة عبدالله وطفلتها نعمة رجب



فريد شوقي



محمود الهادي

وزير الصحة

وقع الدكتور اسماعيل سلام الكشف الطبي بنفسه على بعض المصابين بمستشفى العياط ومن بينهم السائق اليوناني ويحمل الجنسية الامريكية دانيال ريهنالدو دوجنالوا «٤٢ سنة» والذي كان بين ركاب الاتوبيس في طريقه لزيارة بعض الاماكن السياحية. طلب الوزير من ادارة المستشفى توفير سرير لكل مصاب واشاد باداء الاطباء

وهيئة التمريض والاسعاف التي سارعت بنقل المصابين من مكان الحادث.

قال الوزير انه من المؤسف ان تتكرر حوادث التصادم للمرة الرابعة في نفس المنطقة واهاب الوزير بالسائقين عدم التسرع والسير بهدوء على هذا الطريق خاصة اثناء الشبورة لان اي سائق يلقي بنفسه ومن معه الى التهلكة يعرض حياته والركاب للخطر.

وافق الوزير على صرف مكافأة للعاملين بمستشفى العياط والاسعاف واصدر تعليماته للدكتور احمد غايل وكيل وزارة الصحة بالجيزة بسرعة صرفها.

مستشفى الطوارئ

اصدر د. سلام تعليماته الى ادارة المستشفى ووكيل الوزارة بسرعة الانتهاء من اعمال البناء والتشطيبات بمستشفى الطوارئ للمحق بمستشفى العياط والحفاظ على المعدات الطبية التي سوف تجهز بها المستشفى لبدء العمل به في اسرع وقت.

دار حوار سريع بين وزير الصحة والمصاب اليوناني الذي اشاد باداء الاسعاف واكد انه لم يشهد سرعة في الاداء مثلما قامت به الاسعاف وكان لها دور كبيرة في انقاذ حياته وباقي المصابين واكد للوزير على حسن استقبال الاطباء وهيئة التمريض له وباقي المصابين بالاضافة الى سرعة الاسعافات.

شارك في اجراء العمليات الجراحية الاطباء عبد الزواف احمد على و ابراهيم السليحي ونبدي ابو زيد ومحمد عبد الزواف.

يجلس بمؤخرة الاتوبيس وفوجئ باصطدام الميكروباص بالاتوبيس وكانت الشبورة شديدة اثناء وقوع الحادث.

نجاته الاصدقاء

قال فريد شوقي محمود زهرة «٣٣ سنة» ميكانيكى انه وزميليه محمود فهمى زلاية «١٦ سنة» وعمر محمود عبدالصافي «١٩ سنة» كانوا يقضون العيد مع اقاربهم وذويهم بالقاهرة واستقلوا الاتوبيس فى طريقهم الى عملهم باحدى العرش بمدينة ادفو وتدخل القدر لانقاذهم من الموت بعد اصابتهم ببعض السحجات والكدمات .. وراح كل منهم يسأل عن صحة الآخر ويطمئن عليه.

.. وابوالعبال

يقول محمود عبدالعزيز احمد الموظف بالادارة التعليمية بساقلته بسوهاج انه كان يقضى اجازة العيد مع بعض اقاربه فى صفط اللين بالجيزة لمدة يوم واحد وكان عائدا الى بلده بعدما استعجله اولاده بالحضور اليهم. اضاف انه يحمد الله لنجاته من الحادث البشع وعودته سالما الى اولاده ابوبكر (٤ سنوات) وانوار (سنتين) وعمر البالغ من العمر ٤٠ يوما فقط.

أين التذاكر؟

أما عبدالحليم جمعة على محصل الاتوبيس (من المنيا) فقال انه كان يجلس على المقعد بجوار السائق وكان الاتوبيس يسير بسرعة عادية لاتتعدى ٧٠ كيلو وفوجئ بالميكروباص قادما من الطريق المعاكس وتخطى سيارة اخرى كانت امامه واصطدم بقوة بمقدمة الاتوبيس وحاول السائق زميلى مفاداته ولم يتمكن. اضاف المحصل والذي اصاب بجرح فى الانف واشتباه بكسر مضاعف بالفخذ الايسر ومفصل الركبة انه لم يشعر بعد ذلك الا وهو فى المستشفى مشيرا الى انه متزوج وله ٦ ابناء اصغرهم «جمعة» ٤ سنوات. راح المحصل يتسأل عن التذاكر التى فقدها فى الحادث وطلب اعادتها له لانها عهدة!!

يضيف ناجى محمد المهدي ٣٦ سنة موظف بالوحدة المحلية بمركز ساقلته انه وزوجته راقية محمد صالح ٣٥ سنة واولاده محمد ٤ سنوات وشيما ٨ سنوات ومحمود «سنة ونصف» استقلوا الاتوبيس بعد زيارة اقاربهم فى القاهرة وكانوا عائدين الى بلدتهم.

رحلة اليونانى

اضاف السائح اليونانى انه قادم من امستردام بهولندا فى رحلة سياحية الى منطقة الاقصر وابوسمبل وهى الزيارة الثالثة له الى مصر .. وانه استقل الاتوبيس وكان يجلس فى المنتصف وفوجئ بفرملة شديدة واصطدم قوى .. وبعد لحظات حضرت سيارات الاسعاف وقامت بنقله الى المستشفى وقام فريق الاطباء باجراء الاسعافات اللازمة لى .. وسوف اتوجه عقب تحسن صحته الى نيجيريا. وقال رجب عبدالظاهر محمد ٤٦ سنة فى مناجم بابوزعبل انه كان فى طريقه لزيارة أسرته فى ادفو وجلس على الكنبه الاخيرة وفوجئ باصطدام الاتوبيس بالميكروباص ولم يشعر الا وهو فى المستشفى.

اضاف رجب جعفر خليفة «٤٦ سنة» عامل انه كان عائدا الى بلده الطويرات بقنا لقضاء اجازة مع أسرته حيث انه لم يتمكن من زيارتهم فى العيد .. وانه كان يجلس فى الاتوبيس وعندما وقع الحادث البشع قال انه يحمد ربه على سلامته وعودته الى ابنائه الثمانية والديه المسنة.

الناجون جلوسنا فى المقاعد الخلفية. طوق النجاة!!

الأجرة تحولت إلى كتلة حديد في ثوان وتوفي جميع ركايبها.. على طريق بني سويف الزراعى



قوة التصادم ضيقت معالم الاتوبيس السياحى



المستشار محمود أبو الليل والقيادات الأمنية فى موقع الحادث



عبد الحليم جمعة



ناجي محمد المهدي



الميكروياص الطائش تحول الى كتلة حديد متناثرة وبينها أشلاء الضحايا



د. سلام يطمئن على صحة المصابين



المصدر: المصور
التاريخ: ١٧ مارس ٢٠٠٠

الموت على الأسفلت

٥ آلاف قتيل و٢٢
ألف مصاب سنوياً:

قتل
الطريق
الزراعي

●● ٢٣ ألف مصاب ونحو ٥ آلاف قتيل يسقطون كل عام على الأسفلت تحت العجلات ، العدد يزيد وتزيد معه الضحايا وفجأة يتحول أحد الحوادث إلى كارثة حقيقية ، وتخرج قرية برمتها لتقطع الطريق وتحطم السيارات ، ويتحول الأمر إلى مظاهرات تندد بالحكومة التي تعالج الأمر بالمسكنات .. مرة كوبري ، مرة نفق ، مرة بتحريك مزلقان ، وتعود ريمه لعادتها القديمة ، ويتلون الأسفلت بلوم الدم الغالي . ونحن نجرى هذا التحقيق الذي حركه حادث قتل الطفلة (سماح) على طريق مصر - اسكندرية الزراعي قبالة قرية «ميت نعا» داهمتنا حادثة طريق بلبس - الزقازيق الزراعي أيضاً والتي دهس فيها اتوبيس فتاتين كانتا في جانب الطريق تنتظران عربة لنقلهما إلى الحياة في قريتهما فنقلهما الاتوبيس الضخم إلى الآخرة ! ●●

الطرق في مصر أصبحت أشنع من سقوط ١٠ طائرات وتصادم ١٠٠ قطار في السنة الواحدة!

وفي الوصلة الممتدة بطول ٢٥ كم أمام قري قويسنا على الطريق الزراعي سجل د.عابد عبدالقادر الشريف مدير مستشفى قويسنا العلم أنه تم استقبال ٤٢٥٨ حالة إصابة لحوادث الطريق العام المأزق فقط! أما العقيد محمد السيد عبدالجيد مأمور مركز بلبس فأكد على أن منطقة الحادث المأساوي الأخير بقرية اولاد سيف معروفة للجميع بأنها منطقة حوادث خطيرة تتكرر بصفة يومية نظرا لوجود مجمع مدارس على الطريق السريع - ابتدائي وإعدادي وثانوي

تحقيق : صلاح البيلى

يزيد الوضع مأساوية أن جملة خسائر مصر سنوياً من حوادث الطريق وتدمير السيارات إتلاف الممتلكات وعلاج المصابين تزيد على خمسة مليارات جنيه ، رغم أن قانون المرور الجديد بلانحته التنفيذية رقم ١٥٥ لسنة ١٩٩٩ بدأ سريانه من أول يناير ٢٠٠٠ ، بحملة تشديد العقوبات ضد المخالفين!

وفي آخر تقرير صادر عن الاتحاد الدولي للطرق جاء بأن حوادث الطرق في مصر تسجل ضحايا تزيد على الخمسة آلاف و ١٠٠ قتيل من عام ٩٦ ولأن لدرجة أن حوادث

الدكتور عاطف عبید وأمام اللجنة الوزارية للحد من حوادث الطرق لم ينكر وقوع ٢٢ ألفاً و ٢٠٠ حادثة كل عام وهو رقم مرعب ، والأكثر رعباً أن ٦٩ في المائة من جملة الحوادث تعود إلى سلوكيات قاتلة السيارات و ٢١ في المائة بسبب اطرار السيارات والباقي لعيوب الطريق وأخطاء المشاة السائرين على طريق الموت . ولا يكفي تحذير الدكتور إبراهيم الدميري بتشديد الرقابة على سائقي الشاحن والنقل الجماعي لوقف نزيف الدماء ، ولن تكفي زيادة وحدات الإغاثة لرد الحياة التي خطفها جبابرة النقل الثقيل والخفيف والميكروياص أو كما يسمونهم «عفاريت الأسفلت».

وأشار مسئول الحكم المحلي إلى أن عنق الزجاجة الخطر جدا للطريق يمتد مسافة ١٩ كم من بلدة بردين مرورا بمزلقان غرب البياضين وقرية دعبس وأولاد سيف وميت ربيعة حتى مستشفى بلبس في وقت لا يلتزم فيه السائقون بأدوية الانسان ولا قواعد المرور ولا اللوائح والاشارات ولا يقللون من سرعتهم لوجود مناطق سكنية ومدارس تعمل لفترتين على الطريق علاوة على خطر مضاعف لعبور الفلاحين بعرباتهم وجراراتهم الزراعية ومواشيهم من البر الشرقي للغربي !

وقال وحيد طه رئيس الشئون القانونية بمصلحة الأحوال المدنية بالشرقية وأحد أبناء القرية لا بد من حل جذري لأنه لا يمر يوم دون حادثة جديدة وقد طالبنا بعمل مطبات صناعية وإنشاء كوبرى علوى للمشاة والسيارات خاصة أن الطريق فى طور التوسيع مما سيزيد المشكلة تعقيدا وسيضاعف الحركة المرورية عليه وعن أحداث الشغب قال بأن المكان شهد تجمع نحو ستة آلاف من الأهالى مما كان من الصعب السيطرة عليهم وكل واحد منهم يريد التأكيد من هوية الجثث لأن لكل منهم أولاد بالمدارس.

وبالدموع قالت ماجدة عبد الحميد على زايد أم المتوفية «حنان» : لقد قبضوا على أولادنا شقيقى لأنهم كانوا يجمعون لحم «بنتنا» ويعوض علينا ربنا».

أما والد الضحية الثانية «دعاء» ويدعى محمد السيد من عزبة أبو طحيمر التابعة لقرية العصلوجى فقال : لقد حمل شقيقى فتحي ، وهو أمين شرطة - كان ذاهبا لعمله - ابنتى دعاء جثة هامدة ونقلها إلى ٣ أماكن هربا من الطوب والحرائق وكانت دعاء أكبر أولادى وبعدها داليا وشريف ومها والسيد وكانت ذاهبة لدرستها الثانوية التجارية فدهسها الاتوبيس.

والسائق الذى دهس ابنتى معروف عنه تعاطى البانجو، ثم إن مصانع العاشر من رمضان التى يعمل بها الآلاف من أبناء قرى بلبس والزقازيق رصدت أتوبيسات لنقل العمال بسائقين ليس معهم رخص قيادة وغير مؤهلين وسياراتهم بلا أرقام ولا لوحات معدنية ولا إضاءة وانتهى عمرها الافتراضى

تجارى -- علاوة على أن المكان بمثابة محطة انتظار وركوب للعمال القاهيين صباحا للعمل فى مصانع العاشر من رمضان .

وقال مصطفى سعد مدير نيابة بلبس إنه تم حبس ١٧ سائقاً لمدة ١٥ يوماً و٢ سائقين لمدة ٤ أيام على ذمة التحقيقات وأن تقرير العمل الجنائى عن الحادث سيقدم بعد العيد مباشرة وأن واقعة التجمهر والإتلاف العمدى ستؤول تحقيقاتها لنيابة أمن الدولة.

وقال شاهد عيان المهندس أحمد العيسوى صاحب مكتب رحلات بلبس : كنت أنتظر فى موقع الحادث «وردي» الساعة ٦،٤٥ دقيقة حيث اصطدمت ثلاثة أتوبيسات كبيرة للرحلات بالطلبة والعمال المنتظرين بالمكان .. وهى تتبع

«حسين العشى ومجدى عيدى» من بلبس - وفور أن حدث ذلك هرب السائقون ونزل الركاب وتجمهر أهالى قرى : أولاد سيف وحوض الندى والمنشية والغصلوجى وأبو طحيمر ومنيت ربيعة وأبو عبيه والجرجور والسبعين وأشعلوا النار فى الأتوبيسات وأغلقوا الطريق السريع لمدة ٤ ساعات وقذفوا القطارات المتجهة لمصر صباحا والمارة بالزقازيق ولبس بالحجارة حتى تم التصريح بدفن الجثتين : حنان عبدالعال «١٩ سنة موظفة بالعاشر من رمضان» و «دعاء محمد السيد» ١٥ سنة طالبة بالثانوى التجارى، لدرجة أن عربتين للمطافىء جاءتا لإخماد الحرائق ففشلتا لتعرضهما لقذف الحجارة فتركنا الموقع.

وأشار شاهد العيان لعسكري المرور الموجود بموقع الحادث وقال: إنه عسكرى اليوم الواحد ثم يختفى مباشرة بعد أن تهدأ الأمور !

وقال أحمد عبدالعال «٢٩ سنة» والد المتوفية «حنان» : كانت الفقيدة أكبر أولادى وكانت تعمل بمصنع للملابس الجاهزة فى العاشر من رمضان وتعمل الأسرة حيث أعمل مزارعا باليومية وأعول : «محمد وعلى ورضا ودنيا وكريم» وأضاف أن المحافظ أمر بصرف ١٠٠٠ جنيه له فكيف أحصل على ٥٠٠ فقط وطالب بفرصة عمل تغنيه عن ذل السؤال.

أما السيد عبدالمولى أحد مسئولى الحكم المحلى بقرية حوض الهندي فقال : إننا لجائنا لعمل سور لحماية أولادنا بمجمع المدارس عندما كثرت الحوادث ووضعنا «البراميل» على الطريق بأنفسنا من ٧ سنوات خاصة أنه يوجد بمجمع المدارس نحو ٢٠٠٠ طالب وطالبة بالمراحل المختلفة لنحو ٩ قرى رئيسية بخلاف العزب والنجوع التابعة لها

و ٨٠٪ من الحوادث على الطرق السريعة وخارج السيطرة وفي العشوائيات و ٢٠٪ داخل المدن.

وأشار د. إبراهيم مبروك أستاذ تخطيط النقل وهندسة المرور إلى ٥٠ ألف سيارة تزيد في مصر سنوياً وهو معدل سريع جداً ! وأرجع د. مراد عبدالقادر أستاذ الهندسة ونائب رئيس جامعة عين شمس حوادث المرور على الطرق السريعة لسلوكيات قائدي السيارات لأن الغالبية منهم لا يلتزمون بقواعد المرور ولا بد من وقفة تبدأ من اللحظة التي يتم فيها اختبار القيادة حتى تطمئن تماماً بأن هذا السائق الذي يحمل رخصة قيادة ليس قاتلاً يمشى على الطريق خاصة أن الطريق الزراعي يمر على مراكز وقرى كثيرة وعليه لابد من تهدئة السرعة بخلاف الطرق الصحراوية، أما الشق الثاني فيقع على المشاة وعابري الطريق عند المزلقات والتقاطعات حيث يتهور البعض ويتعجلون المرور أو يتجاهلون الكوبري العلوي والنفق ويخاطرون بأرواحهم حال وجوده.

وطالب د. مراد عبدالقادر بتحديد المناطق المحتملة للخطورة على الطرق السريعة ووضع استراتيجية شاملة لها لأن القانون وحده لن يكفي مع غياب الوعي المروري.

أما المهندس رفقي القاضي المدير التنفيذي لجهاز هندسة وتخطيط المرور فحلل الظاهرة بنقص وسائل النقل الجماعي الحكومي فنشأت امبراطورية السرفيس والأنوييسات الخاصة لدرجة أنه بالقاهرة وحدها ٣٠ ألف سيارة سرفيس خاصة المسجل منها فقط ستة آلاف والباقي يعمل «على مزاجه» !

وأشار إلى أهمية تسجيل الحوادث بعمل محضر وليس التصالح فقط أو تهمة القتل والإصابة الخطأ وكأن شيئاً لم يكن ، وهذا التسجيل مفيد لحصر الحوادث بأنواعها وأسبابها.

وطالب بعمل مشروعات مرورية تسمح بتدفقات لعشرين سنة على الأقل ثم نقوم بعمل

ويستطيع الواحد منهم أن يحصل على رخصة قيادة درجة أولى في أقل من شهر بدفع ١٠٠٠ جنيه لمدرسة المرور.

وشاركه الرأي عبده محمد السيد «مزارع» وقال إن كل فلاح صار يبيع أرضه ومواشيه ويقوم بشراء سيارة ركاب ويستأجر صبياً لقيادتها بينما يجلس هو على المقهى بلا عمل وقال إن الطريق الزراعي يحمل ركاب الدقهلية ودمياط والشرقية وبلبيس الذاهبين للعمل في مصانع العاشر من رمضان في أتوبيسات غير صالحة تسير بسرعة جنونية على الطريق دون مطبات صناعية أو لجان إشراف علاوة على عربات النقل الثقيل العاملة على محاجر السويس وبلبيس والعاشر وهي تشكل خطورة خاصة أثناء وقت الذروة أثناء ذهاب وعودة العمال .

وقالت والدة صباح السيد عبدالعال الراقدة في المستشفى الجامعي في الزقازيق مصابة بارتجاج في المخ إن ابنتها تعمل موظفة بمصنع للملابس في العاشر وأن لها من الأشقاء : محمد ومحمود ونورا ووردة وفاطمة وسماح وأنها كانت تساعد والدها في الإنفاق على الأسرة .

وقد علل د. جلال مصطفى سعيد عميد هندسة القاهرة بفرع الفيوم وأستاذ تخطيط وهندسة الطرق والمرور حوادث الطرق السريعة لافتقارها إلى الأمان والصيانة ومحاذاتها للمجاري المائية وانحياز جوانبها في غياب الاحتياطات الأمنية مثل الحواجز المتكررة والعواكس والأكتاف ثم إن كثيراً من هذه الطرق لم تحدد سعتها عند التصميم وفق المعايير العالمية حيث يختلط المرور الطوالى مع حركة المركبات والمشاة العرضية وتختفى بعض الحارات فجأة ويتسع الطريق فجأة وتقل الكبارى والحل في نقل محاور الطرق بعيداً عن المناطق السكنية ورفع مستوى الأمان ومتابعة السائقين وإعادة تنظيم قطاع التأمين على حوادث السيارات وربط قيمته بعمر السائق وخبرته.

وأشار د. عصام شرف أستاذ تخطيط الطرق بجامعة القاهرة إلى ارتفاع نسبة الوفيات لحوادث الطرق في مصر إلى ٢٤ حالة لكل ١٠٠ مصاب، بينما هي في الولايات المتحدة ٣ حالات لكل ١٠٠ مصاب في الوقت الذي يكون فيه ٦٠٪ من حالات الوفيات عندنا للأطفال فإن ٨٠٪ منهم من أطفال المدارس

أما د. محمد رشاد الحملاوي مدير وحدة بحوث الأزمات بجامعة عين شمس فقد أصدر تقريراً العام الماضي عن الأزمات والكوارث وجاءت كوارث المرور على رأس القائمة بنسبة ٤٩,٩٪ تليها الحرائق وقال بأن إحصاءات الإدارة العامة للمرور عن حوادث الطرق سجلت زيادة فيها بنسبة ١٠٠٪ عن عشر سنوات مضت حيث بلغت ٥١٠٠ حالة وفاة و١٨ ألف و٨٤١ مصاباً و١٠٪ نسبة إشغال أسرة المستشفيات وأصبحت حوادث الطرق هي السبب الثاني للوفاة في المراحل العمرية المنتجة من ٢٠ إلى ٤٥ سنة علاوة على خسائر وتلفيات في نحو ١٧ ألفاً و٢٣٢ سيارة!

وإذا كان انفجار الإطارات أحد أسباب وقوع الكوارث المرورية فإن شيوع الفوضى وعدم احترام القواعد يحتل المرتبة الأولى كما يقول د. محمد الحملاوي ويضيف: السرعة الزائدة هي الخطر الكبير يليها السير عكس اتجاه الطريق وقطع الطريق بطريقة خاطئة علاوة على الشبورة وسوء الأحوال الجوية وضعف فاعلية عمليات الإنقاذ وعدم قدرة السائق على التحكم في سيارته.

واقترح د. الحملاوي وضع نهاية لآلية الرشاوي على الطرق السريعة والفرعية حيث تعود سائقو السيارات النقل والأجرة تقديم الرشاوي لبعض نقاط المرور مقابل عدم تسجيل المخالفات ضدهم مع الغاء جميع الاستثناءات في تطبيق القانون وضرورة التنسيق الإداري لمراجعة تضارب الاختصاصات على الطرق السريعة بين أكثر من محافظة وهيئة وحيث تتوزع مسئوليات صيانة الطرق والكباري وعلامات المرور ونقاط الإسعاف والإنقاذ!

القانون الجديد

وقال اللواء عبدالعزيز محمد على مساعد وزير الداخلية للشرطة المتخصصة ومدير الإدارة العامة للمرور بأن ٧٠٪ من نسبة حوادث الطرق مرجعها تهور السائقين وسوء أخلاقهم وعدم التزامهم بالقواعد، وكذلك لعدم التزام المشاة بقواعد السير، وأضاف: أعتقد أن القانون الجديد رقم ٥٥ لسنة ٩٩ المعدل للقانون الصابر عام ٧٢ سوف يقلل من

● ٣٠ ألف سيارة سرنيس بالقاهرة ٦٠٠٠ منها نقط مسجلة! ● مدير وحدة الأزمات : كوارث المرور سجلت ٤٩,٩ ٪ وهي تحتل المركز الأول للكوارث بمصر

الطرق البديلة وبالتوازي مع تنمية المحاور العرضية والكباري والأنفاق مع تطبيق قانون المرور بحذافيره.

وقال رفقي القاضي إن البنك الدولي قدم لمصر منحة قدرها ٣٠ ألف دولار لتدريب ١٢ من المهندسين وخمسة من الإداريين العاملين في مجال المرور وهندسته والتخطيط له على مدى عامين ليكونوا بمثابة الدرع الواقى ورأس الحربة في المستقبل.

وكانت بعثة البنك الدولي المكونة من ستة أفراد قد مكثت في مصر لأسبوعين أول هذا الشهر وأوصت بضرورة مساعدة الجمهور لجهود الدولة في حل مشكلة المرور وإلا فسوف تقع كارثة مرورية وأوصت بالتربية السلوكية المرورية منذ مرحلة الحضانه للأطفال .

وقال أشرف فؤاد محمد قائد الفرقة ٨١ لمواجهة الكوارث وعضو مجلس إدارة الهلال الأحمر بأنه من الضروري تشكيل فرق من المتطوعين لمواجهة كوارث المرور من الأهالي في كل حي أو منطقة أو مؤسسة حكومية لعمل الإسعافات الأولية للمصابين وللقيام بعمليات الإنقاذ ومكافحة الحرائق ومواجهة الشائعات أثناء وبعد الحادث لتخفيف حدة التوتر.

أما د. وجيه مكرم عبيد كبير مدربي الرعاية الطبية العاجلة والباحث بوحدة بحوث الأزمات والكوارث بجامعة عين شمس فقال إنه بناء على بحث أعده لوحدة الأزمات حول حوادث الطرق وجد أن سببها يرجع لعيوب في السيارة ولامعيب الطريق ولأخطاء في قائدها ذاته ، فلا إشارات مرورية والقائد مجهد ومتعب والطريق مليء بالمنحنيات والمطبات بفعل الأهالي ثم إن حالات الإنقاذ عند وقوع الحادثة يقوم بها غير المدربين فيتسببون في قتل المصابين أو زيادة حدة إصاباتهم لنقلهم الخطأ للمستشفى مع أن ٧٠٪ من إنقاذ حياة المصاب في حوادث الطرق تتوقف على كيفية نقله من الموقع للمستشفى ، فالمصاب على الأرض يحمل بطريقة معينة ، والمصاب بداخل سيارة له طريقة أخرى في نقله وإلا أصيب بشلل رباعي وكسور مضاعفة .

وقال إنه لا توجد طرق خطيرة بذاتها ولكن لشدة الضغط عليها ولوجود تجمعات سكنية بمحاذاتها تتولد خطورتها وعليه فإن طريق بلبس أو الاسكندرية الأكثر في تسجيل عدد الحوادث عن طريق الفيوم الأقل لقلة عدد المركبات المارة عليه خصوصا أن الكتل السكانية زادت كثافتها مع غياب الكبارى لفصل حركة المرور الغربى خارج المدن والقرى كما هي الحال فى كوبرى قويسنا العلوى وطنطا وايتاى البارود وأبو حمص و ٢ كبرى فى بنها بعد أن كان هناك كوبرى كفر الجزار فقط وعلى طريق الاسماعيلية وعند الكيلو ٥٦ جرى انشاء كوبرى ايضا، كذلك يجب منع حركة المشاة على هذه الطرق السريعة ومنع الدراجات العادية ومنع أعمال الحفر العشوائية. وأضاف بأن تعديلات قانون المرور الجديدة لن تظهر نتائجها قبل مرور سنة على الأقل لأنه بدأ العمل من أول يناير ٢٠٠٠ فقط. خاصة أن القانون قام بضم الطرق الواقعة داخل تجمعات سكنية أو صناعية أو سياحية ضمن نطاق التطبيق بعد كثرة الشكاوى مع الزام اخطار مالك السيارة بتغيير محل اقامته وإلا فى الترخيص واخطار المرور قبل اجراء أى تعديلات على سيارته والا تعرض للحبس مع الغاء رخصته ورخصة السيارة، مع عدم استعمال السيارة فى الغرض المخصص له ومع ضرورة اتمام مرحلة دراسية للمتقدم للحصول على رخصة قيادة خاصة مع التأكد من اللياقة الصحية والخلو من العاهات عند منح الرخصة مع الحبس ٢ شهور للقيادة تحت تأثير مخدر وغرامة ٥٠٠ جنيه وصار السحب للرخصة وجوبيا لمدة لا تقل عن ٢٠ يوما للمخالفين ولا تزيد على ٦٠ يوما كما تم زيادة الغرامات حتى ٢٠٠ و ٥٠٠ جنيه لردع غير الملتزمين.

صلاح البيلى

الحوادث فى المستقبل لزيادة الغرامات المالية وتنظيم العقوبة بما يتناسب مع الجرم والمخالفة، فطلى سبيل المثال وصلت عقوبة مخالفة السرعة الى ٥٠٠ جنيه كحد أقصى بعد أن كانت ٥٠ جنيه فقط هذا إضافة إلى عقوبة الحبس لمدة لا تزيد على ٢ شهور وسحب رخصة القيادة وجوبيا، هذا مع التزام مالك السيارة باشتراطات الأمن والصيانة والمتابعة لأننا اكتشفنا أن ٢٤٪ من نسبة الحوادث سببها عدم صلاحية المركبة فنيا ووجود عيوب فى اطاراتها و ٦٪ ترجع لعيوب الطريق كالاقتدار لكبارى علوية وأنفاق لعبور المشاة أو لمحاور لفصل الحركة المرورية من الطرق الفرعية للطريق الرئيسى، كما راعينا فى القانون الجديد لسيارات الركاب الأجرة

ونقل البضائع والمقطورات والأتوبيس بأنواعه عدم مضى ١٠ سنوات على سنة الصنع عند الترخيص لأول مرة لضمان أن تكون السيارات العاملة بحالة جيدة للحد من الحوادث، كما تم تجريم استخدام التليفون يدويا أثناء القيادة مع منع جلوس الأطفال حتى سن ٧ سنوات بالمقاعد الأمامية والزام قائد الدراجة النارية - الموتوسيكل - بارتداء غطاء الرأس الواقى، والحصول على تصريح مسبق من المرور قبل قيام أى جهة بحفر عشوائى للطريق.

وأشار اللواء عبدالعزيز إلى أنه وحتى نهاية فبراير ٢٠٠٠ بلغ عدد السيارات المرخص لها فى مصر ٣ ملايين و ٣٠٠ ألف سيارة فى وقت تظل الطرق كما هي مع عدم وجود الكبارى والاتفاق الكافية وعدم وجود المواقف المنتظمة ولا الجراجات أسفل العمارات ومع انتشار التقاطعات على الطرق السريعة والرئيسية مما يؤدى لتعطل حركة المرور ولذلك فالعمل جار لتنفيذ حركة الاتجاه الواحد.

وتعليقا على حادث قرية «أولاد سيف» قال: كان على الأهالى اللجوء للجهات المعنية لعمل نفق أو كوبرى وكان على أعضاء مجلسى الشعب والشورى والمحليات التدخل حتى لا يتصاعد الموقف لأن هناك وسائل شرعية وليست المظاهرات هى الوسيلة للحصول على الحقوق وأشار أيضا إلى أنه تم تعزيز وتجهيز الطرق السريعة بالأوناش والسيارات وأجهزة الرادار لمراقبة السرعة وتأمينها من خلال النقاط المرورية الثابتة والمتحركة.

● خمسة مليارات جنيهه خسائر سنوياً من الحوادث والوفيات فوق العشرة آلاف

● مدير إدارة المرور : تعديلات قانون المرور الرادعة بالحبس والغرامة وسحب الرخصة لن يظهر أثرها خلال شهر



د. وجيه مكرم عبيد



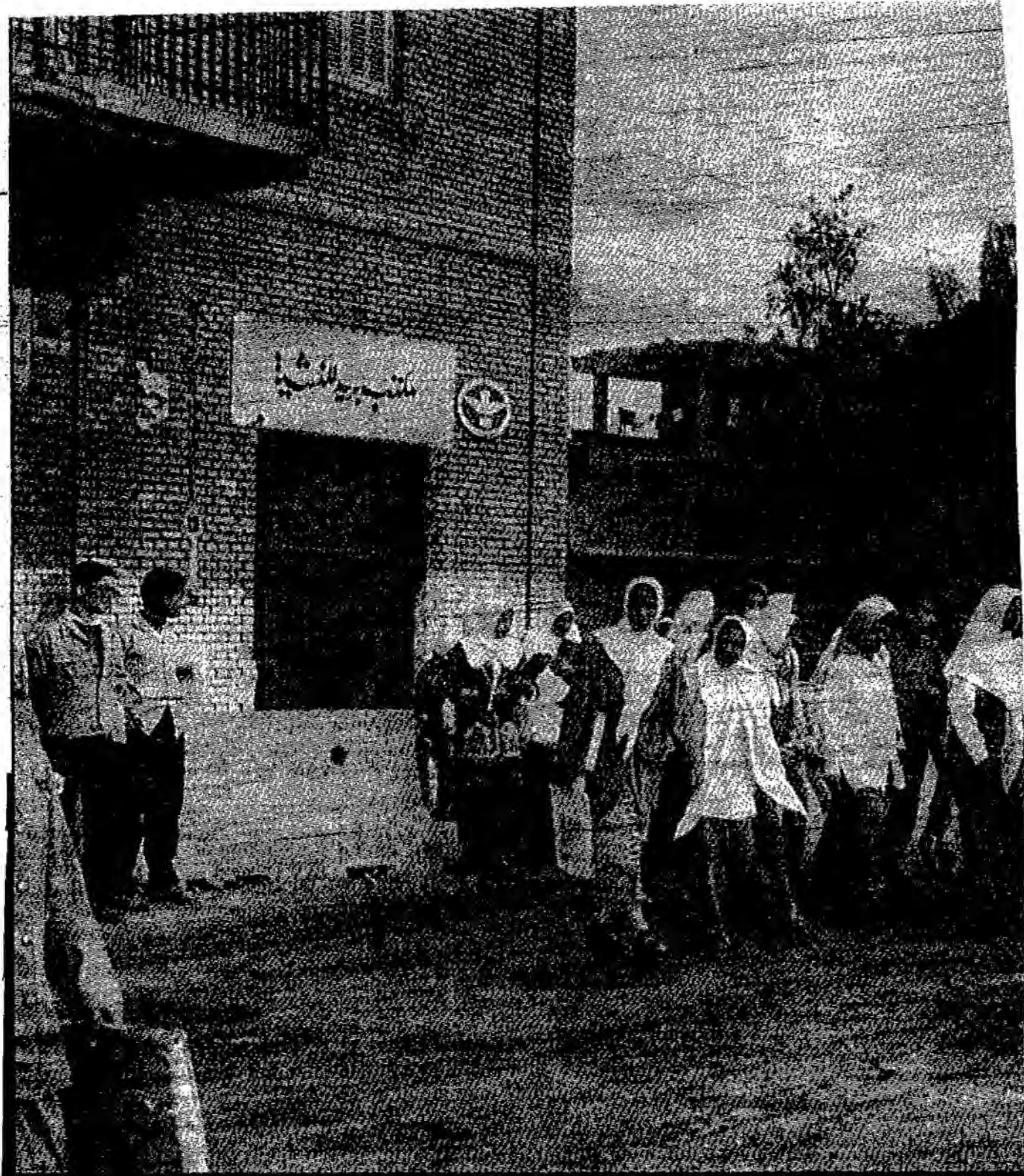
د. محمد رشاد الحملاوى
مدير وحدة بحوث الأزمات



ماتت «حنان»، وفقدت الأسرة العائل والحنان!



مسرح الأحداث .. طريق ضيق ، ومجمع نـ ٣ مدارس والعبور الخطر وانسيارات المحترقة أقصى اليمين



عدسة : إبراهيم بشير



محمد السيد
والد دعاء



م . أحمد العيسوي
شاهد عيان



ل . عبدالعزيز محمد علي
مدير إدارة المرور

المصدر: المصور
التاريخ: ١٧ مارس ٢٠٠٠

انتبهوا أيها السادة!

الذي جعل الناس تفقد شعورها إلى
الدرجة التي جعلتهم يقومون بتنفيذ
القانون بأنفسهم وتوقيع العقاب على
الجناة بأيديهم؟ وما هي الأسباب
الحقيقية وراء هذه الأعمال؟ وما هي
الدروس المستفادة منها؟ وما هي
الوسائل الكفيلة بوقف هذه السلسلة من
أعمال العنف على الطرق الزراعية في
بر مصر؟

الحقيقة أيها السادة أن ما يحدث
في الوقت الحاضر على الطرق الزراعية
في بر مصر .. خطير ويستحق أن
ندرسه بعناية وباهتمام. لأن ما يحدث
على الطرق المصرية لا يحدث في أي
مكان على ظهر الأرض. فالأصل في
الطرق أنها صنعت للمشاة، لأن المشاة
وجدوا على هذه الأرض قبل اختراع
السيارات بملايين السنين. والأصل في
الطرق السريعة أن السيارات التي

ما هذا الذي يحدث الآن على
الطرق السريعة في بر مصر؟
سيارة مسرعة ضربت بنتاً في عمر
الورد أمام قرية نما، فخرج أهالي
القرية بربطة المعلم، ولما اكتشفوا أن
السائق القاتل هرب، قطعوا الطريق
الزراعي واستوقفوا جميع أنواع
السيارات وأشعلوا النار في بعضها
وحطموا البعض الآخر واعتدوا على
ركابها الذين لم يرتكبوا أي جريمة.
وبعد أيام قليلة تكررت الحادثة أمام
قرية أولاد سيف بالقرب من بلبيس،
ضربت سيارة مسرعة عدة بنات من
سكان القرية، فقتلت فتاتين وجرحت
الأخريات، وتكرر السيناريو نفسه..
وخرج سكان القرية بربطة المعلم فلما
اكتشفوا هروب السائق القاتل، وهروب
السائقين الآخرين الذين كانوا
يتسابقون معه على الطريق الزراعي
قاموا بقطع الطريق وأشعلوا النار في
بعض السيارات وحطموا بعضها. ما

القتل بالسيارة جريمة قتل من الدرجة الأولى إذا كان السائق بدون رخصة قيادة، أو إذا كان السائق مخمورا، أو حتى إذا كان السائق أرعن لا يلتزم بأداب وسلوك الطريق . وهناك قصور حكومى بالصهينة عن انشاء أنفاق أمام القرى التى توجد على الطريق . أنفاق تتسع للمشاة وللمشاة ، مع أن الدولة وفرت كل أنواع الطرق من «كبارى» وأنفاق فى القاهرة، لدرجة أنها اختصرت المسافة من مصر الجديدة إلى الجيزة فى عشر دقائق لاتزيد؛ وجاحد من ينكر انجازات الحكومة فى هذا المجال ، ولكن بقدر ما توسعت الحكومة فى الانشاءات المدنية داخل المدن ، بقدر ما قصرت فى أنحاء الريف. صحيح أنها شقت طرقا جديدة كانت بمثابة الأحلام بالنسبة للفلاحين. ولكنها على طريقة ست البيت التى أفسدت الطبخة علشان شوية ملح، أشاحت وجهها عن انشاء الانفاق والكبارى العلوية أمام القرى على طول الطرق الرئيسية، حتى أن طريق مصر الاسكندرية الزراعى، صار يعج بقوافل

تقطعها لا تقابل شيئا فى طريقها، ويتحقق هذا بالانفاق وبالكبارى العلوية. وفى الطرق الشبيهة بأوروبا يستطيع السائق أن ينطلق وهو مغمض العينين لأنه لن يقابل شيئا يعترض طريقه على الإطلاق. وفى ألمانيا فى عهد هتلر كان الإعدام عقوبة من يضبط سائرا على قدميه فى (الأوتوبان) وهى عقوبة مناسبة لأن الحادثة التى كان سيتسبب فيها ستقضى على عدد كبير من الأرواح.

ولكن فى بلدنا مطلوب من المشاة العابرين للطريق أو السائرين عليه أن يفتحوا أعينهم على الآخر، وأن ينتظروا حتى يتوقف أسطول السيارات ، فإذا حدث له مكروه .. فهذا وعد ومكتوب، ولكل أجل كتاب. وعقوبة السائق فى كل الأحوال .. هى عقوبة القتل الخطأ ، مع أن أغلبهم لم يتعلم السواعة بما فيه الكفاية، وبعضهم تولى فجأة عن سواعة العربات الكارو وتفرغ لسواعة الأوتومبيل، ولكن فى الحوادث لا شىء يهم على رأى إحسان عبدالقدوس .. مع أنه فى جميع بلاد الله تعتبر حوادث

يتسابقون على الطرق السريعة كلعبة
ظرفية يتسلون بها، حتى لو أدى
السباق إلى سقوط قتيل أو أكثر على
الطريق . ولا بد من فرض رقابة على
الطرق السريعة بدوريات راكبة لتنظيم
السير وضبط المخالفين من السواقين ،
وهي مسائل بديهية واجراءات معمول
بها حتى فى بلاد افريقيا السوداء.

ورحمة الله على أرواح الضحايا
الذين سقطوا على الطريق ، والله
يغفر لنا جميعاً .. إنه على كل شئ
قدير.

وأقول لكم أخيراً ... انتبهوا أيها
السادة ، فالأمر خطير ويحتاج إلى
إجراء سريع!

الجاموس والبقر، ساعة الصباح الباكر
وفى وقت الغروب. ولكن الأمر الخطير
فى هذا الموضوع هو اتفاق الناس
فجأة بأن يقوموا قومة رجل واحد
ليقاتلوا طواحين الهواء، وهات ياحرق
فى الأوتوبيسات وتحطيم فى السيارات
واعتداء على الركاب الأبرياء الذين لم
يكن لهم ناقة ولا جمل فيما حدث ، هذه

المسألة بالذات تحتاج إلى دراسة من
خبراء الاجتماع ومن رجال السياسة ..
وحتى لانفاجأ بسلسلة من (الحوادث
المؤسفة) وهو الاسم الحركى الذى
أطلقه اللواء ممدوح سالم على مثل هذه
الحوادث فى بداية عهد الرئيس
السادات .

والعبد لله يلفت نظر حكومة الدكتور
عاطف عبيد إلى ضرورة دراسة هذه
الظاهرة قبل استفحالتها، وذلك بتكليف
وزارة المجتمعات العمرانية الجديدة
بإنشاء مايجب إنشاؤه من انفاق
«وكبارى» علوية للمحافظة على أرواح
المواطنين، وضرورة توقيع العقوبات
الرادعة على السائقين الذين يتصورون
أنهم ملوكا الطريق وما عليه . وبعض
هؤلاء السائقين الذين لا ضمير لهم

المصدر: المصور
التاريخ: ١٧ مارس ٢٠٠٠

الموت على الطريق الزراعى

□ إذا صحت الأرقام التى أذاعها وزير الداخلية اللواء حبيب العادلى حول هذا التزايد المذهل فى حوادث المرور وهى بالقطع صحيحة، فإننا نكون بالفعل ازاء ظاهرة خطيرة تستوجب من المجتمع وقفة رشيدة يناقش فيها سلوك أفرادها، ومهام المسؤولين عن تنظيم المرور وتسيير حركته، ودور المؤسسات الحكومية والأهلية فى ضبط هذا النشاط حفاظا على سلامة المواطن، لنرى الأبعاد الحقيقية لظاهرة جعلت من مصر الدولة الأولى فى عدد ضحايا المرور، حيث يسقط أكثر من خمسة آلاف وثلثمائة قتيل فى حوادث الطرق، إضافة إلى ٢٢ ألف جريح فى ٢٤ ألف حادثة تقع كل عام، وهى أرقام مذهلة قياساً على معدلات الحوادث فى العالم، خصوصاً أن الطرق فى مصر تشق أرضاً منبسطة لا جبلية، كما أن عدد السيارات لم يزل فى حدود تزيد قليلاً على ثلاثة ملايين سيارة من كل الأنواع أى بمعدل مركبة لكل ٢٠ مواطناً.

يمكن أن نلوم الأهالي في القريتين ، لأنهم أمسكوا بناصية القانون في أيديهم، وانخرطوا في أحداث شغب مؤسفة عندما فقدوا السيطرة على مشاعرهم، لكن ما من شك في أن المسؤولية الجسيمة تقع على عاتق المحافظين وإدارات الحكم المحلي التي لم تنتبه لشكاوى الأهالي، كما تقع على إدارات المرور التي لم تتمكن من كبح التسبب المزمن على الطرق المصرية وفرض الانضباط على حركة السير في هذه الطرق السريعة.

على أن الأكثر غرابة من ذلك أن الإدارات التي تلكت في الاستجابة لمطالب الأهالي أو الاستماع إلى شكاواهم هي الإدارات نفسها التي تعمل الآن بهمة ونشاط فائقين كي تقيم على الطريق الزراعي جسرا للمشاة في قرية «ميت نما» وتصلح وصلة الطريق العاثر في منطقة بلبيس وكأننا نقول أحداث الشغب هي أقصر الطرق لتلبية مطالبكم.



والحق أن القراءة الدقيقة للأرقام والاحصائيات التي أعلنها وزير الداخلية تكشف عن أمرين خطيرين يشكلان أهم الأسباب في حوادث الطرق وأكثرها شيوعاً. □ أولها : أن نسبة تصل إلى ٧٠ في المائة من الحوادث التي تقع على الطرق

المصرية تعود إلى أخطاء السائقين وأن القدر الأكبر من هذه النسبة يتعلق برعونة السائق وتجاوزه السرعة المقررة.

□ الأمر الثاني: أن ٢٥ في المائة من أسباب الحوادث تعود إلى عيوب فنية في مركبات السير ، أبرزها انتهاء العمر الافتراضي للعجلات وتعرضها للانفجار المفاجيء، الأمر الذي يفقد السائق القدرة على ضبط سيارته والتحكم فيها خصوصاً إن كان مسرعاً، ثم عيوب الفرامل التي لا يتم صيانتها أو اختبارها على نحو منتظم.

وواقع الحال، أن النسبة الأكبر من هذه الحوادث تقع على ثلاثة طرق رئيسية، طريق الصعيد، من مدخل العياط وحتى محافظة المنيا، أو «وصلة الموت»، كما يسميها أبناء الصعيد، ثم الطريق الزراعي الذي يخترق الدلتا من القاهرة إلى الاسكندرية ، ويشق قرى عديدة في محافظات الوجه البحري، يفصل بيوت القرية عن حقولها أو يفصل القرية ذاتها، ويجعل حركة الناس ما بين شطرى القرية مغامرة يومية، يتربص فيها خطر الموت وراء أرتال السيارات المتلاحقة على الطريق ، ثم طريق بلبيس في محافظة الشرقية... وعلى هذين الطريقين الأخيرين، طريق بلبيس والطريق الزراعي ، وقع حادثان مؤسسان راح ضحيتهم ثلاث فتيات ، الأمر الذي أثار غضب سكان القريتين، فاندفعوا إلى الطريق يقذفون بالحجارة كل السيارات المارة، ويشعلون النيران في عربات النقل العام ، ويشتبكون مع الشرطة

في صدام مؤسف يعكس غضبا جارفاً ، لأن أحدا لم يستمع إلى شكاوى الأهالي في القريتين الذين يعايشون الخطر كل لحظة من كثرة تكرار الحوادث.

والغريب في الأمر أن نقاط الخطر على هذه الطرق السريعة معروفة ومحددة في مواقع وأماكن يسهل حصرها، وهي موضع شكاوى الأهالي الذين بحث أصواتهم من كثرة مطالباتهم بحلول سريعة، تقلص فرص الخطر المحدقة بهم في كل ثانية بل في كل لحظة، لكن أحداً في الحكم المحلي لم يعر الأمر اهتماماً كافياً.

يسمعه حتى يخلى لها الطريق هاربا مفزوعا، وعربات الميكروباس تخترق زحام السيارات تمضي من أقصى اليمين إلى أقصى اليسار، تتلوى بين الزحام في مناورات خطيرة كي تسابق غيرها، دون حساب لآداب الطريق أو مفاجآته.

ومع الأسف الشديد لا يجد جندي المرور الواقف على جانب الطريق في هذه المخالفات الواضحة للعيان ما يدفعه للتحرك، أو يحفزه على ضبط المخالفين، وكأنه اعتاد الأمر فلم يعد يحس خطورته أو يدرك نتائج المتوقعة، حتى أصبح التسبب هو الطابع السائد للمرور على الطرق السريعة لغياب الرادع الذي يلزم الجميع الانضباط واحترام القانون والحفاظ على آداب الطريق.

وحتى عندما ينشط رجال المرور ليقوموا الكمائن على هذه الطرق لضبط مخالفات الرخص عن طريق العينة العشوائية يتم ذلك على حساب حركة السير، لأن الكمائن تسد الطريق وتغلقه على نحو كامل، ويضطر الجميع إلى الانتظار الممل حتى ينتهي الضابط أو مساعده من مناقشة السائق المخالف وفحص أوراقه.

□□□

ويصبح السؤال هنا، لماذا اعتاد رجال المرور على هذه الصورة المفزعة حتى أنها لم تعد تلفت نظرهم؟!، ولماذا لا نرى ذلك الذي كنا نراه.. قبل سنوات عديدة سابقة، عندما كان «كونستابل المرور»، الذي يترحم الجميع على أيامه، يفاجئ السيارات المخالفة

ويأتى بعد هذين العاملين الأساسيين عيوب الطرق في الرصف وهندسة الإنشاء التي تشكل السبب الرئيسي في نسبة تصل إلى ١٠٪ من حوادث المرور على الطرق السريعة.

معنى الكلام ، أن معظم أسباب حوادث الطرق تعود إلى الإهمال واللامبالاة والتقصير عن أداء الواجب، وهي في الأغلب أسباب يمكن تلافيها لو أن إدارات المرور كانت أكثر صرامة في معايير اختبار السائقين، وأكثر تدقيقا في منحهم رخص القيادة، وأكثر جدية في تطبيق القانون على المخالفين، وأكثر نشاطا في ضبط مركبات السير التي لا تتوفر فيها شروط الأمان.

بل إن النظرة العابرة على أي من هذه الطرق تكشف للوهلة الأولى حجم الاستهانة الضخمة بقواعد المرور وآدابه، المقطورات وسيارات النقل البطيء تحتل الحارات الأيسر من الطريق المخصصة لسيارات الركوب السريعة، وتحجب بحجمها الضخم الرؤية عن أرتال السيارات المحتجزة خلفها، والمخالفات من الجميع واضحة للعيان لا يحتاج رؤيتها أو ضبطها إلى أي تدقيق، مركبات مطفأة المصابيح تخلو من إشارات المرور الحمراء في الخلف، وأخرى تطلق سحباً من دخان أسود كثيف يكشف حاجتها الملحة إلى الصيانة والإصلاح، وأبواق سيارات النقل تنعق في أذن الجميع، تطلق صوتاً مفاجئاً كالرعد يصيب بالفزع المفاجيء كل من

إن قيمة أي قانون هي في اقتناع القائمين على تنفيذه بخطورة الإهمال في تطبيقه، وإدراكهم أنهم يؤدون رسالة مهمة لأنهم ينوبون عن المجتمع بأكمله في الحفاظ على سلامة المواطن، وفي كل أنحاء العالم يحظى جندي المرور باحترام فائق لأن الدولة ترى فيه تجسيدا لسلطتها في إعمال القانون، وتكفل له كل الظروف التي تمكنه من أداء دوره على نحو لائق، وتخصه دون غيره من جنود الشرطة ببرامج توعية دورية ترفع قدراته ليصبح مثالا على الكياسة واللباقة وحسن المظهر والحزم والثقة بالنفس، بما يمكنه من مواجهة أي مخالف مهما تكن مكانته في المجتمع أو مركزه الوظيفي.

وقد يكون للقائمين على المرور بعض العذر، لأن قانون المرور القديم لم يكن يمكن رجل المرور من سلطات واسعة تردع المخالفين، وتعاقب على نحو صارم هؤلاء الذين تتكرر مخالفاتهم بجزاء يصل إلى حد سحب رخصة القيادة شهورا عديدة يمكن أن تصل في المخالفات الجسيمة إلى عام كامل كما ينص القانون الجديد الذي يجري تطبيقه منذ أسبوع واحد، لكن قيمة أي قانون مهما تكن قسوة عقوباته الرادعة تتوقف في جانب كبير منها على القائمين على تطبيقه، ومن أجل هذا أصبح الارتقاء بدور رجل المرور مهمة ملحة لا تتحمل التأخير خصوصا أن إحصائيات وزير الداخلية تؤكد أن ٩٠ في المائة من أسباب الحوادث تعود إلى أخطاء بشرية، يمكن تدارك النسبة الأكبر منها من خلال تطبيق حازم للقانون.

لا ينفي وزير الداخلية اللواء حبيب العادلي معظم هذه الوقائع، ولا يختلف كثيرا مع تفاصيل هذه الصورة، ولكنه يؤكد أن القائمين على أمر المرور يحاولون تأدية واجبهم في إطار الإمكانيات المتاحة. ويبدلون



حبيب العادلي: وزير الداخلية

ويوقفها على جانب الطريق، ويلزم بظهوره المفاجيء الجميع الانضباط واحترام القانون، على حين يعرف السائقون الآن مسبقا أماكن الأكمته، ويعرفون أين تقبع عدسات التصوير، وأين توجد أجهزة الرادار التي تضيق المخالفين.

هل يعود السبب إلى عساكر الدرجة الثانية الذين يتولون في الأغلب مهمة ضبط المرور في المدن وعلى الطرق السريعة، بينما لا يعرف معظمهم القراءة والكتابة!، ولاتواتيه شجاعة أن يمارس دوره لأنه لا يعرف هذا الدور، ولا يدرك معناه، ولا يعي خطورة هذه المخالفات وخطورة إهمالها!، أم إننا إزاء مشكلة أكثر تعقيدا تكمن في اعتياد هؤلاء على «إكراميات» السائقين في معاشهم اليومي؟.

□□□

وإذا كنا نحمل رجال المرور الجانب الأكبر من المسؤولية فإن جزءاً مهماً من هذه المسؤولية يقع على عاتق المحافظين ورجال الحكم المحلي الذين لا يبذلون جهداً كافياً من أجل تخفيف المخاطر التي تحدث على هذه الطرق كل في محافظته، ويضعون الشرطة في موقف حرج يلزمها مواجهة الجماهير، بينما الشرطة في مسيس الحاجة إلى كسب ثقة الناس كي تتمكن من أداء دورها في الحفاظ على أمن المواطنين.

غير أن الحل الذي ينبغي أن يسبق كل الحلول هو الشروع الفوري في إنشاء طريق ثالث غرب الطريق الصحراوي، يصل القاهرة بالاسكندرية لأن طريق مصر الزراعي لم يعد يصلح سوى لأن يكون طريقاً داخلياً يخدم بعض محافظات الوجه البحري □

في ذلك أقصى الجهد لأنه ليس من المعقول أن نقيم على كل ناصية جندياً للمزور، كما يؤكد هذا الجهد الحجم الضخم من المخالفات التي تم ضبطها خلال عام، والتي تصل إلى حدود ٢٣ مليوناً ونصف المليون مخالفة، لثلاثة ملايين سائق، بمعدل ٨ مخالفات في المتوسط قياساً على عدد السائقين، وهو رقم ضخم لا يستطيع أحد أن ينكره.

والأمر المؤكد، أن الصورة تتحسن منذ أن بدأ تطبيق قانون المرور الجديد قبل أسبوع، لقد أصبح استخراج رخصة القيادة أمراً صعباً لا يتم قبل التأكد من المعايير الجديدة التي تلزم السائق أن يكون ملماً بالقراءة والكتابة، حسن المظهر، واسع المعرفة بالأعطال التي يمكن أن تطرأ على سيارته، يعرف قواعد المرور وآدابه، وتخلو صحيفته من أية سوابق أو مخالفات.. وفي يوميات وزارة الداخلية أمس الأول، ما يشير إلى أنه في محافظة الغربية تقدم ما يزيد على ٣٠٠ طالب رخصة قيادة لم يتمكن من اجتياز الاختبارات الدقيقة سوى تسعة فقط، هم الذين حصلوا على رخصة القيادة، وهكذا يجرى الأمر في كل المحافظات، الأمر الذي يؤكد سعي الوزارة الجاد إلى إحداث تغيير جذري في الصورة.

غير أن نقطة الضعف لا تزال تكمن في الظروف الضاغطة التي تجعل إحلال عساكر الدرجة الثانية برجال جدد أكثر دراية ووعياً وتأهيلاً أمراً يحتاج إلى بعض الوقت حتى تتمكن معاهد الشرطة من تخريج الأعداد المطلوبة، وفي كل الأحوال فإن جانباً مهماً من علاج الموقف يكمن في نظرة جديدة إلى رجال شرطة المرور تحفظ كرامتهم وتحافظ على صورتهم باعتبارهم ممثلي السلطة القائمين على تنفيذ القانون.

المصدر: الاهرام العربي
التاريخ: ٢٦ فبراير ٢٠٠٠



قتلى الشوارع تضاعفوا في ١٠ سنوات.. ولا أحد يتحرك الجيزة والقاهرة تحتلان المرتبتين الأولى والثانية في كوارث المرور الحكومة أسقطت الحق الجنائي في القتل الخطأ باعتبار أن «الصلح خير»!

والقاهرة المرتبتين الأولى والثانية على التوالي في كوارث المرور.

ويمضى تقرير الأزمات والكوارث في رصد الظاهرة، مشيراً إلى أن العامل البشري، أي السرعة الفائقة للسائقين تأتي في المرتبة الأولى ضمن أسباب وقوع الكوارث المرورية التي تتسم بالتكرار والنمطية بدرجة تعكس مظاهر الفوضى والإهمال.

لكن المفارقة الحقيقية في هذه الظاهرة أن سائقى الشرطة والقوات المسلحة والحراسات الخاصة لهم نصيب لا بأس به من الحوادث، ورغم تقديم محررى الحوادث فى الصحف لبلاغ فى قسم الأزيكية أخيراً بسبب عدم تجاوب وزارة الداخلية مع الصحفيين فيما يتعلق بالمعلومات، إلا أننا عندما حاولنا الحصول على

معلومات بشأن قطاع الحراسات فى وزارة الداخلية، قمنا بالاتصال بالعلاقات العامة والإعلام، فكان هناك رد ألى يطلب الاسم والتليفون، وقد فعلنا، إلا أننا لم نلتق أية استجابة حتى اللحظة الراهنة، ولم يبق أمامنا إلا تسجيل الحالات التى عايشناها عن قرب، ومنها حالة المواطن غريب الصياد، الذى أصيب فى حادث قفزت فيه سيارة تابعة لإحدى الجهات السيادية الساعة السادسة صباحاً على الرصيف فى أثناء استعداداته لتجهيز سيارته، وأصيب بارتجاج فى المخ وكسور مضاعفة، واستغرق علاجه شهرين فى مستشفى عين شمس التخصصى، وكانت المحصلة إصابة «غريب» بعجز جزئى وحالات إغماء متكررة ومنعه من القيادة وهى مهنته التى يطعم منها أولاده، وعلى مدى عام كامل مازال «غريب» يحاول الحصول على تعويض عبر القضاء والمحاكم والنتيجة حتى الآن «صفر».

والمثير للدهشة فى حادث «غريب» أن التحقيقات أكدت أن سائق السيارة المجند - صغير السن - كان يفقد السيارة دون تدريب على القيادة، وطبقاً لما علمه المجنى عليه غريب الصياد، فإن السائق الجانى تلقى تدريبه فى شوارع القاهرة، وعلى سيارة «ميرى».

الملف متخّم بالحوادث المفجعة والأرقام المخيفة، فالوسط الإعلامى - مثلاً - مازال يتجرع الحزن على وفاة الزميل محمد همام الذى راح شهيداً لمجند حراسات فى الشرطة، بينما لقى الإعلامى الكبير صلاح زكى حتفه فى أثناء عبوره الطريق، أما العروس «هند عبدالفتاح» فقد اغتالت فرحتها سيارة رحلات، بينما كانت تقف على رصيف فى ميدان رمسيس، وإذا كانت هذه الحالات قد فرضت نفسها على الرأى العام خلال الفترة الأخيرة، إلا أن خسائر الأسر والعائلات بسبب حوادث الطرق فاقت قدرة الناس على «الصمت»، لاسيما أن الثمن الذى يدفعه مجرمو الشوارع بخس للغاية، والدليل هو طالب الهندسة الذى قتل عائلة كاملة على كوبرى أكتوبر، حيث حصل على أدنى عقوبة مقررة للقتل الخطأ، رغم أنه كان فى حالة «سكر» وضبطت فى سيارته زجاجة خمر.

أما مجلس الشعب فقد تجاهل فى اجتماعات لجنة النقل مطالب تشديد العقوبة مكتفياً بوعود الحكومة لإصلاح الشوارع والطرق، ورفع معدلات الأمان فى الشوارع المصرى، لذا فقد خرج قانون المرور الجديد دون إجراء مباشر يضمن حماية الناس على الأرصفة والكبارى، لاسيما عقوبة القتل الخطأ مازالت ستة أشهر، وغرامة لا تتجاوز ٢٠٠ جنيه، أو بإحدى العقوبتين، وقد تصل العقوبة إلى جنيه واحد مادام حدها الأقصى ٢٠٠ جنيه، إضافة إلى حالتين شدد فيهما القانون العقوبة لتصل إلى الحبس لمدة لا تقل عن سنة، ولا تزيد على خمس سنوات، والغرامة بين ١٠٠ و ٥٠٠ جنيه، أو بإحدى العقوبتين، بشرط إخلال الجانى إخلالاً جسيماً بما تفرضه عليه مهنته أو كان متعاطياً لمسكر أو مخدر فى أثناء القيادة، وهناك درجة أعلى من العقوبة تتراوح بين السجن من عام إلى سبعة أعوام، إذا كان قتلى الحادث أكثر من ثلاثة أشخاص، لذا فالسؤال الذى يطرح نفسه بقوة على الجميع: هل هذه العقوبات مناسبة لحجم الكارثة؟



طبقاً لتقارير الإدارة العامة للمرور عام ١٩٩٨، فإن هناك ٥٠٩٦ حالة وفاة نتيجة لـ ٢٦٧٢١ حادث مرور بزيادة قدرها ١٠٠٪ عن عام ١٩٨٨، أما حجم المصابين فبلغ ١٨٨٤١ إصابة أفضت بعضها إلى الوفاة.

أما التقرير الأول للكوارث والأزمات فى مصر الصادرة منذ عدة أشهر، فيسجل أن حوادث المرور أصبحت هى السبب الثانى للوفاة فى المراحل العمرية المنتجة منذ ٢٠ - ٤٥ عاماً، ويقول التقرير: إنه رغم فداحة الخسائر البشرية والمادية الناجمة عن حوادث المرور، إلا أن الإحصاءات والأرقام المعلنة لا تسجل كل الحقائق ولا تعكس الواقع كما هو، فثمة أرقام وحوادث لا يتم الإبلاغ عنها لأسباب متعددة، وطبقاً لما يقوله التقرير، فإن حوادث المرور تحتل المرتبة الأولى ضمن أزمات وكوارث مصر عام ١٩٩٨، والطريف أن شهر أكتوبر لا يسجل كوارث الزلازل فقط، لكنه سجل أعلى معدلات للكوارث المرورية خلال أشهر السنة بنسبة ١٤٪ بمعدل ١٧ كارثة مرورية، ومن الطبيعى فى هذا السياق أن تحتل محافظتنا الجيزة

مجلس الشعب أسفرت عن تغيير قاعدة في الفقه الجنائي وقانون العقوبات المصري في تمثيل المجتمع في الدعوى الجنائية، وإطلاق حرية التصالح، وإسقاط الدعوى الجنائية، وهو الأمر الذي يعنى إمكانية عودة مرتكب جريمة القتل الخطأ إلى فعلته دون رادع، مادام باب التصالح مفتوحا، بينما كان طبقا لإجراءات ما قبل التعديل من حق المجتمع تنفيذ عقوبة السجن، إذا حصل عليها الجاني بدون تنفيذ في سابقته الأولى.

أما النائب أحمد طه فقد وصف جرائم القتل الخطأ بأنها أصبحت «جرائم القادرين» الذين يمتلكون الإمكانيات المادية وتحول دون أن ينالهم القانون، في حين أكد المستشار فتحي رجب - نائب مجلس الشورى



■ المستشار زكريا عبدالعزيز

رئيس محكمة الاستئناف:

جماعات الضغط نجحت في

انتزاع تشريعات تخدم مصالحها



■ أحمد طه

النائب أحمد طه:

جرائم القتل الخطأ أصبحت

للقادريين فقط!

محمد صادق - نائب رئيس هيئة النقل العام - يعطينا صورة للعقوبات التي تنتظر سائق النقل العام إذا ما أقدم على ارتكاب حادث مروري، حيث يقول: إن هناك مركزا خاصا تابع للهيئة لدراسة الحوادث، يتم فيه تحليل الحوادث، والقيام بتحقيق مستقل، ولا يستبعد السائق من القيادة إلا بعد عدة حوادث، ودراسة ظروفها، حتى لو كانت نتيجة

الحادث وقوع قتلى.

وإزاء هذا المشهد المناوئ، المتمثل في فرار مجرمي الشوارع من القتل الخطأ من الطبيعي أن يطرح الجميع مخاوفهم من استمرار هذا التسبب، حيث تلقت الدكتورة فوزية عبدالستار - أستاذ القانون الجنائي في جامعة القاهرة - إلى أن جريمة تعاطي المخدرات تصل عقوبتها في حدها الأدنى إلى الحبس ثلاث سنوات، والأقصى إلى ١٥ سنة مع الشغل، رغم أن الجاني في هذه الحالة لا يضر إلا بنفسه، وهذا هو الأمر الذي تطالب بتطبيقه د. فوزية في مخالفات المرور التي تتجم عنها جرائم القتل الخطأ.

وعلى الرغم من إحصائيات المرور وتقارير الكوارث ومخاوف البيوت المصرية من الموت الذي يسكن الطرق، فقد أقدمت الحكومة في ديسمبر ١٩٩٨، على إدخال التعديل رقم ١٨٤ على قانون العقوبات، وهو التعديل الذي فتح بابا للتصالح في جرائم القتل الخطأ وأسقط حق المجتمع في محاسبة أفراد عن الجرائم.

وفي هذا السياق يقول عصام الإسلامبولي المحامي: إن هذا التعديل قد اتخذ بدعوى أنه يهدف إلى تسهيل إجراءات التقاضي، لكنه فتح باب التصالح للمتضرر من الجريمة، مع المتهم، وهو الأمر الذي يسقط الدعوى الجنائية، لكنه في تصوري يعد إهدارا لحق المجتمع في الحفاظ على الأمن والاستقرار، وعدم مرور الجرائم دون عقاب مناسب، وأضاف الإسلامبولي: إن ضغوط أصحاب رؤوس الأموال في

المصدر : الأهرام
التاريخ : ١٨ ابريل ٢٠٠٠

حوادث الطرق في مصر .. وما هو الحل؟

مما لا شك فيه أن حوادث الطرق في مصر أصبحت تشكل خطورة شديدة على حياة المواطنين وانتقلت هذه المخاطر من الطرق السريعة إلى داخل المدن فأصبحت الوفيات الكثيرة الناتجة عن هذه الحوادث شيئا عابيا نقراه كل صباح في الصحف دون أن تهتز لنا شعرة أو تصيبنا صدمة وأصبحت هذه الحوادث التي تقتل وتصيب الآلاف كل عام في مصر تحتل مكانا صغيرا في صفحة الحوادث باستثناء حوادث يموت أو يصاب فيها شخصيات عامة معروفة أو يصحبها أحداث غير عادية.

محمد أبو الغار

استاذ بطب القاهرة

وواضح أن الحكومة مهتمة بمحاولة حل هذه المشكلة بلليل أنها أصدرت قانونا جديدا للمرور وبدأت في تنفيذه ويعتمد هذا القانون على تغليظ العقوبات وعلى تجريم بعض الأفعال الخاصة بالقيادة والمرور والتي لم يكن يشملها القانون القديم كوضع حزام الأمان وغيره.

ومما لا شك فيه أن محاولات رجال المرور أسفر عنها زيادة أعداد المخالفات لتتعدى عشرات الآف كل شهر ولكن هل هذا القانون قادر على خفض معدلات الحوادث خاصة الرهيبة منها. وتكمن مشاكل المرور والحوادث في عدة أسباب أولها وأهمها السرعة الفائقة وعدم احترام قواعد المرور ولم تقم الشرطة بعمل أى مجهود لمنع هذه الظاهرة فيمكنك وأنت تسير في طريق كوبرى أكتوبر أن تشاهد كل دقيقة سيارة يركبها مهووس يقودها بسرعة تفوق المائة كيلو متر في الساعة ويتحرك من اليمين لليسار مخالفا أبسط قواعد المرور ولم يحدث أبدا أن تصدى له ضابط أو شرطى مرور وإذا أقيمت نظرة على المحاور الجديدة فسوف ترى نفس الشيء أما في الطرق السريعة فحدث ولا حرج فالسيارات تسير بسرعات تفوق بمراحل السرعة القصوى وتخطى السيارة الأمامية يتم في المنحنيات بدون النظر أو رؤية السيارات المعاكسة وأتوبيسات شركات النقل الحكومية والخاصة تسير بسرعة تتعدى المائة وعشرين كيلو مترا في الساعة. وإذا حدث وأردت أن تخرج في السادسة صباحا داخل القاهرة فتجد بعض السيارات يسير بسرعة رهيبة ليعبر شوارع كبيرة ويوميا تقع حوادث قاتلة في هذه الأوقات. ويقتصر دور الشرطة في معظم الأحيان على إيقاف بعض السيارات بعد أن تغلق الطريق جزئيا للبحث عن الرخص المخالفة لم أر في حياتى شرطيا يقف على كوبرى أكتوبر ليعاقب صانعى الموت الحقيقيين وهم ينطلقون بأقصى سرعة. فهم يحضرون فقط عندما تحدث الكارثة ويقفز السيارة للجانب الآخر لتقتل أسرة في سيارة صغيرة أو عندما تتعطل سيارة فيقومون بسحبها. وبعض الطرق في مصر لها سمعة سيئة في الحوادث كطريق الصعيد بين الجيزة والمنيا فكل شهر يقتل ويصاب المئات في نفس المنطقة هل راقبت الشرطة الطريق، أما أنها تحضر فقط بعد وقوع المصيبة. أعتقد أن طريقة مراقبة السائقين بالوضع الحالي محدودة الفائدة ولا بد من تغيير جذرى في طريق مراقبة الطرق.

وتأتى النقطة الثانية وهى عدم المعرفة بقواعد المرور بنسبة كبيرة من السائقين لا تعلم شيئا عن القواعد والأصول فهى أصلا لم تقرأ هذه القواعد ولم تنجح فى امتحانها وإنما أخذت الرخصة بعد امتحان من منازلهم.

والنقطة التالية هى عدم وجود قواعد الأمان ولا المحافظة على البيئة فى كثير من السيارات التى تجرى على شوارع مصر وقليل من السيارات بها أحزمة الأمان وقلة نادرة تستعملها والسيارات التى يصدر منها بخان يحجب الرؤية تماما تملأ شوارع القاهرة وتمر فى جميع الميادين الكبرى والتى يملأها ضباط المرور. وحتى لا نظلم رجال الشرطة ونلقى بكل اللوم عليهم وعلى نظام المرور فماذا يفعل رجل الشرطة فى سيارة فارغة عندما يوقفها رجل المرور فيقف ويصيح فى الشرطى (أنت مش عارف أنا مين) ويهتز الشرطى خوفا لأن هذا السائق المخالف قد يكون بالفعل شخصية ذات نفوذ فى الدولة فى وسعها أن تطيح بهذا الشرطى المسكين الذى حاول تطبيق القانون. وماذا يفعل رجل الشرطة فى سائق ينزل وينهال عليه بالضرب أو سيده تنزل من السيارة وتوجه للشرطى سيلا من الشتائم النابية وفى النهاية لا يعاقب أحد ويجد الشرطى نفسه وقد أخطأ حين حاول أن يطبق القانون.

ومثل أخير فى القاهرة وفى أحد الميادين المجاورة لتادى الصيد يقام سباق ليلى يبدأ من منتصف الليل وقد ينتهى فى الصباح تسير فيه العربات بسرعات تفوق المائة والعشرين كيلو مترا فى الساعة ويحضر شباب المتسابقين صفائح مليئة بالرمال لرش الميادين بها قبل بدء السباق ويبدأ السباق ويلتف حول الحلبة مئات من الشباب المشجعين وعبثا حاولت الشرطة منع هذه المهزلة ونجحت فى ذلك عن طريق وضع قوات أمن بقيادة ضابط برتبة كبيرة ولكن بعد أن يغادر البوليس بدقائق يبدأ السباق مرة أخرى وخلال عامين كتبت الصحف مرارا عن هذه الكارثة المهيئة لأمن مصر ولم يحدث أن سحبت رخص أحدهم أو حتى أخذ لقسم الشرطة لسؤاله عن تكدير الأمن العام للمواطنين والشرطة تقول صراحة إن هؤلاء الشباب لا يمكن محاسبتهم لأنهم أولاد ناس مهمين.

وأخيرا فإن نزيف الحوادث لن يحل فقط بقانون جديد وإنما يحل بتطبيق أى قانون ويبدأ تطبيق القانون على المسؤولين وعلى رأسهم عربات الشرطة وعربيات المحافظة والحكومة. أما عربات السرفيس صاحبة النسبة الكبرى من الحوادث فيجب التشديد عليها ومراقبتها والتحقيق من الشائعات التى تقول أن مالكها الأصلي لا يمكن أن يدفع غرامة أو أن يسمح بسحب رخصتها

المصدر: الجمهورية
التاريخ: ٢٧ نوفمبر ٢٠٠٠

متابعة إخبارية للتصادم الثلاثي امام اطفح

دفن ١٠ جثث وخروج ٨ مصابين وه تحت العلاج قائد الملاكى: حاكموا الميكروياص الطائش.. انحرف واصطدم بالنقل ثم سيارتى

متابعة:

حربى بيرم - صلاح عبد المنعم
فتحي الصراوى
تصوير سعد الدين سالم

وقد انصرفت فى اتجاه السيارة النقل التى كانت أمامى فاصطدمت بها بقوة ورجعت على أثرها إلى الخلف عدة مترات واصطدمت بسيارتى التى كنت قد استطعت السيطرة على قراملها وإيقافها، ولم تحدث إصابات لى أو لافراد اسرتى، وحمدت الله على نجاتنا من الموت.

إسعافات عاجلة

وفى مستشفى أم المصريين أكد الدكتور محمد حامد الفيومى مدير المستشفى أن المصابين السبعة الذين وصلوا عقب الحادث أجريت لهم جميعا الإسعافات اللازمة وكان بعضهم مصابا بكسور جسيمة وتم نقل الدم لعدد منهم

وأشرف على علاج المصابين د. محمد خليل أخصائى العظام والجراحة ود. عاطف محمد ود. على عبد الجواد أخصائى الجراحة ود. إسحق ميلاد طبيب جراحة العظام، وتم نقل ثلاثة منهم إلى مستشفى المقاولون العرب بناء على طلب أسرهم.. وهم عواد رزق محمد وخيرية منصور أبو زيد وفرج محمود محمد. كما تحسنت حالة المصاب أحمد صلاح حسن وغادر المستشفى.

التقت الجمهورية بالمصابين بالمستشفى.. قال عبد الغفار محمد ٥٠ سنة.. إنه استقل السيارة النقل المحملة بالقصب لإحضار حشائش وأعلاف للماشية من إحدى القرى القريبة من أطفح.. وفوجئ بالسيارة الميكروياص تصطدم بشدة بسيارتهم ولم يشعروا بنفسه إلا فى المستشفى.

أضافت زوجته عزيزة سيد أحمد التى حضرت فور سماعها نبأ الحادث أنها تحمد الله على نجاته ليعود سالما إلى أولاده أشرف وزينب ومحمد وشريبات وأحمد ومحمود.. وتبين من التقرير الطبى أن المصاب عبد الغفار به كسر فى الكاحل

قرر المستشار محمود أبو الليل محافظ الجيزة صرف ألف جنيه فورا تعويضا لأسرة كل متوفى وخمسمائة جنيه لكل مصاب.. خلال زيارته لمصابى حادث تصادم اطفح، والذين يتلقون علاجهم بمستشفى أم المصريين.

كان المحافظ قد انتقل إلى المستشفى فى الساعة الثانية صباح أمس لمتابعة حالة المصابين الستة الذين أمر بنقلهم من مستشفى أطفح لتلقى العلاج بمستشفى أم المصريين.. كما كلف وكيل وزارة الشئون الاجتماعية بالجيزة بالتوجه إلى مدينة أطفح فى الساعة الحادية عشرة مساء لمتابعة الموقف وصرف التعويضات اللازمة من حساب الإغاثة.

أمرت نيابة الصف بدفن الجثث العشر فى حادث التصادم الثلاثي المروع الذى وقع فى منطقة مخر السيول بالملف الغربى بأطفح.. بين الميكروياص ٤٤٤٢ أجرة قنا قيادة ناصر عواد دندراوى قادمة من القاهرة إلى أطفح فى طريقها إلى قنا ويستقلها عدد من الركاب فانفجر الإطار الأيسر الخلفى بسبب السرعة الجتوية واختلت عجلة القيادة فى يد سائقها واصطدمت بالسيارة نصف النقل رقم ٧٨٦٦ نقل القاهرة بقيادة أحمد قاياتى سليمان والحملة بالقصب فى طريقه من بنى سويف إلى المعاصر بمصر القديمة واندفعت لتصطدم بالسيارة ٧٨٨٢٥٤ ملاكى القاهرة وتدخل القدر لانقاذ قائدها المهندس جمال عبد الحميد جمعة وزوجته هويدا زكريا وابنهما عمرو ٢ سنوات كانوا فى طريقهم من أسبوط إلى القاهرة.

نقل المصابون إلى مستشفيات أم المصريين وأطفح والمقاولون العرب وتحسنت حالة المصابين الثمانية بمستشفى أطفح وهم سعد عبد ربه الضوى وحسن فتحي مصطفى وصابر قط بربرى ومصطفى محمود سيد وأحمد محمود سيد وزمزم فتحي مصطفى وناصر على ربيع وهناء محمود بركات وغادروا المستشفى.

التقت «الجمهورية» بقائد السيارة الملاكى جمال عبد الحميد جمعه المهندس بالشركة العربية السويسرية للهندسة والاستشارات بالمعادى قال كنت قنادمنا إلى القاهرة من أسبوط ومعى زوجتى وابنى وفوجئت بالسيارة الميكروياص والتى كانت تسير بسرعة كبيرة فى الاتجاه المعاكس



د. محمد الفيومى



جمال عبد الحميد



النقل المحملة بالقصب بعد تهشمها

السيارة الميكروباص .. وقد تحولت الى خردة

محافظ الجيزة: ألف جنيهه لأسرة المتوفى و٥٠٠ للمصاب

الايسر وآخر في الرسغ الايسر وإصابات في الحوض وأجريت له الجراحات اللازمة.

ذكر المصاب محمود محمد خليل ١٦ سنة، طالب بالسنة الأولى بمدرسة أطيح الثانوية الصناعية أنه استقل سيارة النقل لإحضار بعض الحشائش والأعلاف للمواشي كعادته أثناء نومه على القصب فوجيء بصدمة شديدة أدت إلى إصابته ولم يشعر بنفسه إلا في المستشفى.

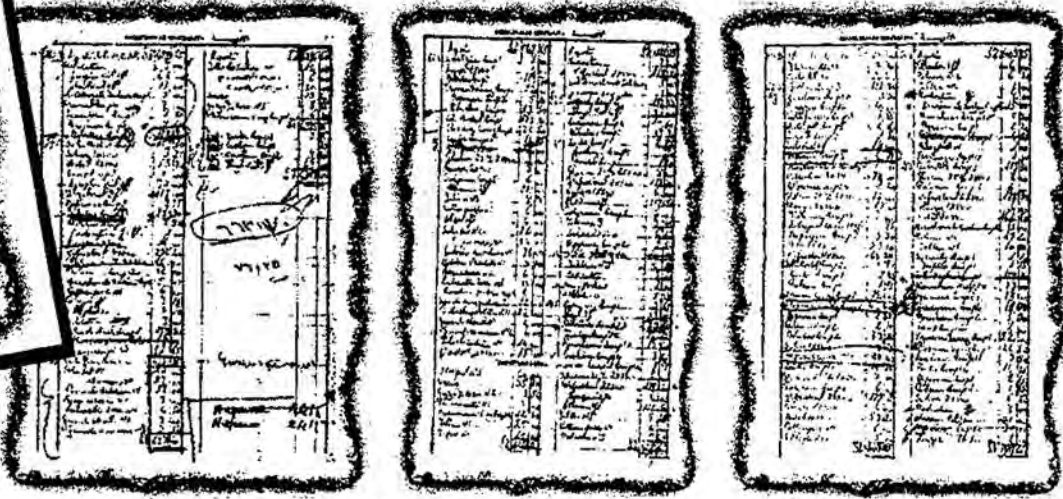
ذكرت والدته زينب إبراهيم التي حضرت للاطمئنان عليه أنها تحمد الله على نجاة ابنها ليعود لشقيقه جمال وماجدة.. وتبين من التقرير الطبي أنه مصاب بكسر في الترقوة اليمنى وبعض الكدمات.

أما الطفلة نجلاء محمد أحمد سلامة ١٢ سنة، فقالت إن والدي يعمل بالسعودية وأساعد والدتي فتحية أحمد مصطفى في الحقل وتربية الماشية وكنت في طريقى لإحضار بعض الحشائش لها. وركبت السيارة النقل وفوجئت بالتصادم قبل أن أصل للمكان الذي سأشتري منه. أمرت النيابة بانتداب المهندس الفني لفحص السيارات الثلاث والتي تهشم في الحادث.

المصدر: الوفد
التاريخ: ٤ سبتمبر ١٩٩٩

مهزلة طبية جديدة:

الحاج «راضى».. فى ذمة الله دخل المستشفى بشرخ فى الفخذ.. فأوهموه بأنه مصاب بـ ٩ أمراض قاتلة



دخل المريض للعلاج من
كسر فى عظام الفخذ
فشخصوا حالته بأنه
مصاب بـ ٩ أمراض
أخرى

كل هذه الأدوية صرفتها المستشفى للمريض خلال ٦ أيام فقط... شوقوا التعجب!!

فى ٦ أيام فقط.. صرفوا له ٢٠٠ نوع من الأدوية.. لم يتعاطها



راضى فهمى

فى وظائف الكلى والكبد واثبتت الاشعة التهابات رئوية يمينى ويسرى والاشعة الصوتية اثبتت انه مصاب ايضا بالتهاب فى المرارة وتضخم بالكبد.. وكشفت التحاليل ارتفاع فى كرات الدم البيضاء..

كل هذه الامراض كان يحملها عم «راضى» ولا يدري تخيلوا «!!» ولم يكشف عنها إلا «الشسرخ» الذى حدث له اثر سقوطه على الارض بمنزله «!!»..

ومفاجأة الاخرى التى تكشف بل تؤكد استغلال المستشفيات الخاصة للمرضى.. ان الاوراق التى يدون بها الادوية.. المنصرفة للمرضى «راضى» تبين ان المستشفى صرف له ١٥ نوعا من الادوية يوم ٢١ مايو الماضى.. رغم انه توفى يوم ٣٠ مايو.. اى صرفت له الادوية بعد وفاته بيوم واحد.. تصوروا «!!»..

كل ذلك وجاءت ادارة المستشفى لتطالب بخصم هذا المبلغ من راتب نجل المتوفى الذى يعمل موظفا باحد البنوك القومية.

هذه الواقعة الخطيرة نضعها على مكتب الدكتور اسماعيل سلام وزير الصحة للتحقيق فيها.. وردع تلك المستشفيات التى تحولت إلى اوكرار لابتزاز المرضى واستغلالهم!!

سمير بحيرى

جنيها.. وكذلك ٦ آلاف و ٣١٩ جنيها ادوية.. والغريب فى قائمة الادوية انها تحتوى على مائتى نوع

بالضبط من انواع مختلفة من الادوية واغلبها لا تمت بصلة للحالة المرضية التى دخل بسببها المريض

المستشفى قبل وفاته.. وعلى سبيل المثال هناك عدة انواع ادوية تستخدم للجلطة مع العلم انه غير مصاب

بها!!

وجاء التقرير ليضرب اكبر مثل للاستغلال بالمستشفيات الخاصة

حيث يقول: ان المريض «راضى فهمى» دخل قسم العناية المركزة وهو يعانى من ضيق فى التنفس وسرعة النبض وارتفاع فى درجة الحرارة وبالفحص الاكلينيكي تبين اصابته بالتهاب ميكروبي بالصدر والام بالناحية اليمنى مع التهاب صديدي.. وكسر بعظمة عنق الفخذ الايسر.. والتهاب صفراء انسدادى - استئصال للطحال - وبالاختبار المعملى وجد انه يعانى من ضعف

حلقة جديدة من مسلسل الاهمال الطبى.. ومهزلة جديدة ضاعت فيها روح بريئة وان كانت أحداثها وقعت فى احد المجازر الخاصة المسماة بالمستشفيات الخاصة.. والتى تحول بعضها فى غيبة القانون إلى اوكرار لابتزاز المرضى واستغلالهم.. وتبدأ عمليات الابتزاز والاستغلال بصرف ادوية ليس لها علاقة من قريب أو بعيد بالحالة المرضية التى يدخل بسببها المريض هذه المستشفيات أو يوقعه حظه السيئ فى دخولها.

... وفجأة يكتشف المريض ان الفاتورة المراه سدادها تفوق الخيال.. ولا يملك سدادها حتى لو باع كل ما يملك على وجه الارض ولكن الفضيحة التى نحن بصدها - هى ان المستشفى الاستثمارى صرف ادوية لمريض بعد وفاته بيوم واحد.. ثم اضاف ثلث هذه الادوية الوهمية على فاتورة المريض المتوفى!!

وصاحب هذه المأساة.. هو الحاج راضى فهمى.. وتبدأ حكايته يوم ٢١ مايو الماضى عندهما سقط على الارض داخل منزله فاصيب بشسرخ فى الفخذ.. وتم نقله إلى المستشفى الايطالى بالعيسية لان نجله «هانى» يعمل باحد البنوك المتعاقدة مع هذا المستشفى.. وبعد الكشف والفحوصات تم تحديد ميعاد لاجراء عملية جراحية لتركيب شريحة له بالفخذ وفى مساء اليوم التالى تم ادخاله غرفة العناية المركزة لاجراء الفحوصات والتحليل اللازمة وتجهيزه لاجراء الجراحة.. فجأة.. تم تأجيل العملية «!!»..

ومرة اخبرنى ادخلوه دوامة من التحاليل والفحوصات استمرت لمدة

اسبوع.. إلى ان انتهى الامر بوفاته فى ٣٠ مايو ٩٩ دون ان يتم اجراء جراحة تركيب الشريحة!!

وبعد الوفاة.. توالى عدة مفاجآت.. فعند سداد فاتورة الحساب للمستشفى فوجئ اهل المتوفى ان قيمتها ٩ آلاف و ٩٢٥ جنيها.. وعندما حاولوا الاستفسار عن تفاصيل هذا المبلغ.. اخبرتهم ادارة المستشفى بان هناك اشعة وفحوصات وتحاليل قيمتها ٨٥٠



المصدر: الأسبوع
التاريخ: ١٢ يونية ١٩٩٩



ليس فقط من أجل المقاطعة
.. ولكن خوفاً على حياتكم

بجامعة الأزهر أيد فتوى الإمام الأكبر بل ودعا إلى توسيع قاعدة التحريم لتشمل بعض المستحضرات الطبية التي تدخل فيها المواد الجيلاتينية المستخلصة من الجلود الميتة ولحم الخنزير.

ماذا سنفعل الآن بعد أن تأكدنا من كارثة إصابة العشرات بالتسمم في أوروبا، وبالطبع لدينا يقين أن تكون هناك في مصر أضعاف هذه الحالات أو ربما ستحدث في المستقبل؟

هل نحتاج إلى معلومات أخرى لنفكر قبل الاستسلام للغزو الإعلاني الرهيب؟ هناك المزيد...

د. محمود زيدان أستاذ الرقابة الصحية على الأغذية أكد أن تناول المياه الغازية يقلل من كمية عصارة المعدة لدى الطفل مما يقلل من أنزيمات الهضم علاوة على ارتفاع نسبة السكريات مما يعني تقليل درجة امتصاص البروتينات والمواد الغذائية الأخرى اللازمة لنمو الطفل.

لدينا أيضاً شهادة للدكتور مصطفى نوفل أستاذ التغذية الذي قال: إن الدراسات الحديثة تؤكد أن مشروبات الكولا تساهم بما تحتويه من حمض الفوسفوريك في إعاقة امتصاص الجسم للكالسيوم من الوجبة الغذائية.

نحن إننا أمام كارثة حقيقية خاصة عندما نتصفح تلك الدراسة التي أعدها مركز بحوث التسويق والإعلام بوكالة الأهرام للإعلان بالتعاون مع د. عمر زيدان المدرس بمعهد الكفاية الإنتاجية وعدد من الباحثين حول سوق المياه الغازية في مصر، الدراسة تؤكد أن ٧٣٪ من الشعب المصري يقبلون على تناول المياه الغازية، وأن أكثر من ٧٧٪ من الشعب يشربون زجاجة واحدة في اليوم و٩٤٪ يشربون زجاجتين.

لنتابع تفاصيل الكارثة المحتملة مع الخبراء... د. جمال نوبى غبريال أستاذ التغذية بالمركز القومي للبحوث يتذكر التجربة التي حدثت منذ فترة حول الكوكاكولا والبيبيسي لاحتوائهما على مواد من حيوان الخنزير ويقول: إن سر تركيبة المادة الخام التي نستوردها من الخارج غير معلوم لنا.. ويضيف:

«حالات التسمم التي أعلن عنها مؤخراً ربما يكون سببها حدوث تلوث معين في دور الإنتاج أو في المياه المستخدمة في التحضير، ويشير د. جمال إلى احتمال آخر للتسمم بسبب زيادة مركبات ثاني أكسيد الكربون في المشروب ولكن يقول: إن هذا الاحتمال ضعيف لأن الفوران الذي يحدث عند فتح الزجاجة أو العبوة يزيل هذه المركبات الزائدة. ويضيف: «الاحتمال الأقوى هو وجود مادة الـ«دايوكسين» في المركب». ولا يستبعد أن يحدث هذا في مصر: لأننا نستورد المركب من الخارج فالشركة الأم تحتكر سر تصنيعه.

د. محمد نور الدين عباس أستاذ الكيمياء التحليلية بالمركز القومي للبحوث يرجع عدم مطابقة زجاجات

نحن نشرب كل سنة مياهًا غازية بمبلغ ٢ مليار جنيه، الرقم ضخّم ومزعج، لكن الكارثة أن ملايين الزجاجات المثلجة هذه تحولت فجأة إلى مصدر لخطر الموت أو على الأقل خطر الإصابة بأمراض فتاكة.

في أوروبا حيث العامل والأجهزة المتقدمة جداً وحيث يقدرون هناك قيمة الإنسان، اكتشفوا حدوث حالات تسمم مصحوبة بقرى، لمستهلكين عقب تناولهم مشروب «الكولا»، دول أوروبا ومنها بلجيكا وهولندا وفرنسا ولوكسمبورج فرضت حظراً على تداول الكولا، واشترطت لإلغاء قرار الحظر هذا التوصل إلى الأسباب الحقيقية لحالات التسمم بسبب المياه الغازية التي تنتجها الشركة. وهم الآن يستعدون لمواجهة الكارثة بحسم.. الأهم من ذلك أن المملكة العربية السعودية حظرت استيراد جميع المشروبات التي تصنعها شركة «كوكا كولا» في بلجيكا.. فماذا عن مصر؟ ماذا عن الملايين ممن تطاربهم إعلانات الشركة ليل نهار في التلفزيون والرائيو والصحف والشوارع وفي الميادين، والذين بشرهم نجوم الطرب بحياة سعيدة مع «الكولا» ويجوائز مغرية دفعت الفقراء للبحث في أكوام القمامة عن أغذية الكولا وكلهم عشم في الحصول على أية جائزة ولو حتى دراجة؟!

ماذا نفعل مع شركة بهذا الذكاء وبهذه القدرة على التحكم حتى في أحلام الناس وفي بلد يتقن السادة فيه صناعة تحويل البشر العائدين إلى أفواه مفتوحة تستهلك فقط وتحلم بالمعجزات التي ستتحقق عن طريق أغذية المشروبات؟!

في أوروبا يمتلكون أحدث تقنيات التحاليل الطبية المتخصصة وبنية للوصول إلى أسباب التسمم والتأكد من خطورة المشروبات في صورتها النهائية أو المواد الخام التي تصنع منها، وفي أوروبا يمتلكون شجاعة إغلاق أكبر الشركات لو قدمت منتجاً يضر بصحة المواطن.. فماذا نملك نحن لنواجه الـ«دايوكسين» السام المختبئ في الزجاجات المثلجة؟!

لنلتقط أنفاسنا لقائقة قليلة بعيداً عن الخصار الخائقة للزجاجات المثلجة، ولننتبه إلى أن هذه الزجاجات تحتوي على مواد مخررة ومستخلصات من دهن الخنزير ولنتنبه أيضاً إلى أن هناك فتوى صدرت منذ أكثر من نصف قرن على لسان الشيخ محمد خاطر مفتي البلاد بتحريم مشروب الكوكاكولا والبيبيسي، ليس هذا فقط هناك فتوى أخرى للإمام الأكبر د. محمد سيد طنطاوي شيخ الأزهر بتحريم نفس المشروبين بعد أن أثبتت التحاليل الكيماوية احتوائهما على عنصرين محرّمين في الدين الإسلامي أحدهما: مستخلص من أمعاء الخنزير والآخر: من ثمرة الكولا المخدرة!

هناك المزيد، د. سعد ظلام عميد كلية اللغة العربية

من يقف في وجه الأخطبوط؟

لنصل إلى شهادة واحد من كبار خبراء التغذية بمعهد تابع لوزارة الصحة (رفض ذكر اسمه) يقول: لن نصل إلى الأسباب الحقيقية لهذا التسمم لأنه وببساطة لا يوجد خبير واحد من خبراء التغذية يمكن أن يقف في وجه شركة الكوكاكولا العالمية بكل ثقلها (الاقتصادي والسياسي أيضا) ولا يمكن أيضا أن يتخذ أي إجراء بشأن حظر استيراد هذا المشروب كما حدث في بعض دول أوروبا، فهم هناك يهتمون بصحة المواطن ولا يفكرون لحظة واحدة في فرض الحظر من عدمه حتى على المنتجات السليمة لحين التأكد من أسباب التسمم. الخبير يؤكد أن هناك سببا خفيا لم يتم الإفصاح عنه ويشير إلى نقطة خطيرة يجب الالتفات إليها وهي أنهم ربما يجمعون المنتجات التي فرض عليها حظر في أوروبا ويقومون بتصريفها في دول العالم الثالث عن طريق التجار الانتهازيين الذين يسرعون لشترائها بأسعار زهيدة لتحقيق مكاسب خيالية على حساب صحة الناس.. سألنا خبير التغذية سؤالا بريئا: هل يمكن للشعب المصري الاستغناء عن تناول الكوكاكولا ولو حتى لفترة معينة حتى يتم التأكد وجسم ما يقال حول التسمم؟ فأجاب: هذا المشروب ليس مادة غذائية ليحقق فوائد للجسم بل إنه يحتوي على مادة الكافيين التي قد يؤدي الإفراط في تناولها إلى نوع من الامان، وما يشاع عن أن هذه المشروبات تقضى على العطش كلام خاطئ فهي تزيد من الاحساس بالعطش على عكس المشروبات الدافئة التي تقضى على العطش، فهذه المشروبات المثلجة يفرزها الجسم بعد فترة قصيرة على هيئة عرق، كما أن الاعتقاد بأنها تساعد على الهضم خاطئ أيضا فأحيانا تكون سببا في حدوث عسر الهضم.

لدينا عدة أرقام ذات دلالة لابد من ذكرها وقبل أن نقرأها فقط سنتذكر أن مصر بلد فقير يعيش جزء من سكانه في المقابر ولا يجد الجزء الآخر ما ينفق به على طعامه ولا.. لا يهم.. المهم أن إعلانات الكوكاكولا والبيبسي تكلفت خلال أشهر الذروة (٦، ٧، ٨) من صيف العام الماضي مبلغا ضخما سنقسمه إلى مراحل حتى لا نصاب بصدمة: ٨ ملايين جنيه إعلانات تليفزيون، ٢ مليون إعلانات صحف (الاجمالي ١٠ ملايين)، إعلانات الشوارع والعمارات ١٥ مليون.. أما المسابقات والجوائز والثلاجات الإعلانية الهدية فكل هذا بلغ ٤٠ مليون جنيه.. الاجمالي أنن ٦٥ مليون جنيه فقط في ثلاثة أشهر.. هناك أرقام مهمة أيضا فقيمة مبيعات المياه الغازية في السوق المصرية تقدر بحوالي ٢ مليار جنيه بخلاف حوالي ٥ ملايين دولار يتم إنفاقها على المياه الغازية المستوردة.. كل هذا ولم يتحرك أحد خطوة واحدة. ترى ماذا يحدث في أوروبا الآن؟ زميلنا **وليد الشيخ** أرسل لنا من فرانكفورت ليؤكد لنا أن هناك فرعا يجتاح أوروبا هذه الأيام بعد انتشار فضيحة الكوكاكولا وبعد توارد الأنباء حول إصابة مئات المواطنين بعد أن شربوا الكوكاكولا بكافة منتجاتها

الكوكاكولا للمواصفات أو أن تكون الإضافات الموجودة غير مطابقة أيضا، ويقول: «إذا كانت هذه الحالات قد حدثت في أوروبا فقد تكون مادة الـ«دايوكسين» هي السبب». د. نور الدين يشير إلى أننا في مصر لا نمتلك أجهزة متطورة لتحليل هذه المواد، خاصة وأن أجهزة التحليل تخضع لإشراف وزارة الصحة وليس لمصلحة الكيمياء، كما كان متبعًا قديمًا عند التأكد من خلو المواد الغذائية المستوردة من السموم والملوثات، ويطلب د. نور الدين بإجراء تحاليل بأسرع وقت واتخاذ قرار بحظر بيع وتداول هذه المنتجات إذا لزم الأمر.

أين الخطر؟

د. إبراهيم حسن على بدوي أستاذ الكيمياء الحيوية والتغذية بمركز البحوث ببارنا قائلا: «إذا كانت الدول المجاورة لبليجيكا والتي تشترك معها في سوق واحدة

ورغم إمكانيات معاملها المتطورة التي تفوق معاملنا بمراحل قد فرضت حظرا على هذا المشروب لحين التأكد من أسباب التسمم المجهولة حتى الآن فمن باب أولى أن نفرض نحن أيضا حظرا على المنتجات لحين التأكد من سلامتها خاصة وأن الاحتمال الأكبر هو تسمم المسحوق الخام بالـ«دايوكسين» وهذا نستورده نحن من الخارج لصنع المشروب.

ويستبعد د. إبراهيم أن تكون زيادة المستخلصات النباتية من ثمرة الكولا هي السبب لأنه احتمال ضعيف ونفس الكلام ينطبق على زيادة نسبة ثاني أكسيد الكربون.. ونذكرنا د. إبراهيم بما حدث أيام تشيرنوبيل عندما اتخذت احتياطات هائلة خوفا من التلوث وهو ما يجب أن يحدث الآن ويؤكد ضرورة أن يحتل الحجر الزراعي مساحة أوسع ودورا أكبر في تحليل مسحوق

الكولا المستورد.. يتفق مع ما قيل الدكتور سعيد منصور أستاذ ووكيل معهد بحوث تكنولوجيا الأغذية ويؤكد أن كل الأسباب التي طرحت لتفسير حدوث التسمم ربما تكون صحيحة وخاصة ما يتعلق بحدوث تلوث في دورة انتاج المشروب أو زيادة نسبة الـ«دايوكسين» وهو ما يعنى بالطبع أن المادة الخام خطر على حياة الانسان ويدعو للحرص أثناء استيرادها والكشف عليها بدقة.

د. فهمي صديق يقول رأيا مختلفا فهو يرفض أن تكون مادة الـ«دايوكسين» سببا في حالات التسمم، لأن التأثير الخطير لهذه المادة تراكمي يظهر على المدى البعيد وليس بشكل مباشر، أيضا يستبعد د. فهمي التلوث الميكروبي لأن ما يحتويه مشروب الكولا من أحماض وكربون لا يسمح بوجود الميكروبات كذلك المياه غالبا ما يتم التأكد من نظافتها قبل التصنيع، ولذلك فهو يحصر أسباب التسمم في وجود ملوثات كيميائية ناتجة عن زيادة نسبة الخلاصة النباتية إذا كان بها مركبات زائدة.

والكل هناك يؤكد تسمم الصودا المستخدمة بها ووجود بكتيريا تصيب الناس بالتقلصات المعدية والمعدية والمعدية والرأس الشديد.. الحكاية بدأت منذ ٣ أسابيع مع أول إصابة في لوكسمبورج لسيدة ألمانية من ميونيخ شربت السيدة علبة كوكاكولا انتقلت على أثرها للمستشفى وهم هناك يفحصون العلب في مختبرات وزارة الصحة ولم تعلن نتائج نهائية حتى الآن ليخرج «نوجلاس أيفستر» رئيس اتحاد شركات الكوكاكولا ليعلن أنهم يبذلون كل جهودهم لحماية المنتج وليعلن أيضا أن ثقة العملاء بشركتهم «مقدسة» ويضيف أن الشركة العملاقة تأسف أسفا شديدا للمشكلات التي واجهها المستهلكون الأوربيون .. في بلجيكا تعرض تلاميذ صغار لحالات تسمم بعد اكتشاف وجود فطريات Pestizid وتم سحب كميات هائلة من علب الكوكاكولا من الأسواق وكذلك في ألمانيا سيتشاهد جميع الأرفف شبه خالية، وإذا كانت هناك منتجات فلا أحد يفكر في الاقتراب منها ويحدث هذا في عدة مدن منها مدينة ترير ومقاطعة هيسن وزارلاند وفي فرنسا سحبوا كميات هائلة من العلب للفحص.. في فرنسا أعلن منذ أيام أن ٨٠ شخصا أصيبوا بتسمم بعد تناول الكوكاكولا وقالت الشركة إنها خفضت إنتاجها في مصنعها في نيكيرك، إعلان حالات التسمم في فرنسا جاء من وزارة شئون المستهلكين في حين حاول مسئولون من شركة الكوكاكولا اقناع السلطات برفع الحظر الذي فرضته فرنسا على منتجاتها في أعقاب الإعلان عن إصابة أكثر من ١٠٠ حالة في بلجيكا، حتى أن وزير الصحة لوك فان دن بوش صرح بغضب قائلا: يجب على كوكاكولا أن تقدم كل الوثائق إلى مصلحة سلامة الأغذية ، ومادام تقرير كوكاكولا ليس على مكتبي وليس موافقا للمعايير فإنني متمسك بقرار الحظر. لا نعتقد أن هناك المزيد ليقال .. فالأزمة عندينا نفهمها بشكل مختلف وللأسف نحن نعلم تلك الحقيقة: لا الزمن ولا الظروف ولا «تستيف» الشركات وأصحابها والمستفيدين.. الخ، ولا الفلوس التي أنفقت ولا الإعلانات التي تحاصرنا من الاستيقاظ للنوم.

هاجدة قتيحي ، زينب عبد الله

المصدر : الاهرام
التاريخ : ١٩ اغسطس ١٩٩٩

اليوم محاكمة عاجلة لسائق النقل المتسبب في مصرع ٢٩ شابا وفتاة بطريق أسيوط

وهم في طريق العودة من زيارتهم لدير جبل الطير بمركز سمالوط التابع لمحافظة المنيا، حيث كشف تقرير اللجنة الفنية التي شكلتها النيابة أن المتهم تسبب بإهماله ورعونته ومخالفته لقوانين المرور والسير بسرعته الجنونية التي كان يسير بها في انحراف سيارته النقل عن المسار الصحيح إلى يسار الطريق ففوجئ بقدوم الأتوبيس في الاتجاه المقابل وفشل في تعديل مساره إلى الاتجاه الصحيح مما أدى إلى انفصال المقطورة نتيجة انحرافه الشديد وأصطدمت بمقدمة الأتوبيس الأول ووقع الحادث المروع.



هانى عبد الجابر

كما أكدت شهادة المصابين الذين مازالوا يتلقون الرعاية الطبية حتى الآن أمام محمد فكرى وكيل نيابة مركز بنى سويف المنتدب مسئولية سائق السيارة النقل عن وقوع الحادث المأساوى. وتم رفع تقرير مفصل عن نتيجة المعاينة وسؤال الشهود إلى المحامى العام لنيابات بنى سويف الذى أمر بإحالة سائق السيارة النقل إلى محاكمة عاجلة بجلسة اليوم.

بنى سويف - من محمود بركات :

بناء على توجيهات المستشار ماهر عبدالواحد النائب العام قرر المستشار هانى عبدالجابر المحامى العام لنيابات بنى سويف إحالة سائق السيارة النقل المتسبب في حادث التصادم المروع الذى راح ضحيته ٢٩ شابا وفتاة من أبناء كنيسة مارى جرجس بمصر الجديدة بطريق القاهرة أسيوط الصحراوى إلى المحاكمة والذى وقع فى الثالث والعشرين من يوليو الماضى وذلك بجلسة اليوم.

وكانت النيابة العامة قد وجهت إلى سائق السيارة النقل رقم ٢٥١٣ نقل الفيوم واسمه

وائل عبدالستار الصوفى «٢٤ عاما» تهمة التسبب فى وقوع حادث مصرع ٢٩ شابا وفتاة وإصابة ١٢ آخرين إثر انقلاب المقطورة التى كانت تجرها سيارة المتهم واصطدامها بالأتوبيسين السياحين اللذين كان الضحايا يستقلونها بطريق القاهرة أسيوط الصحراوى

المصدر: الشرق الأوسط
التاريخ: ٣١ أغسطس ١٩٩٩

.. وقتلى حوادث المرور في مصر أكثر من ضحايا حرب أكتوبر

القاهرة: «الشرق الأوسط»

طالبت لجنة الدفاع والأمن القومي بمجلس الشعب بسرعة اصدار قانون المرور الجديد للحد من الارتفاع الكبير في عدد ضحايا حوادث السيارات. ودعت اللجنة خلال اجتماعها مساء الأول من امس برئاسة المهندس فتحي قوزمان رئيس اللجنة الى تشديد العقوبات على السائقين المخالفين وزيادة اجهزة الرادار على الطرق السريعة وتكثيف حملات التفتيش الفنية على السيارات. وحذرت اللجنة اثناء مناقشتها للبيان العاجل الذي قدمه النائب محمد مسري حول ظاهرة زيادة معدل حوادث الطرق من خطورة هذه الحوادث والتي راح ضحيتها خلال عام واحد خمسة الاف مواطن وهو رقم اكثر من شهداء حرب أكتوبر 1973. من جانبه اكد اللواء محمد الحسيني مستشار وزير النقل ان 85 في المائة من حوادث الطرق يرجع الى العامل البشري و5 في المائة لحالة الطرق و10 في المائة لحالة المركبات الفنية. وقال الحسيني ان شهر يوليو (تموز) الماضي شهد 122 حادثة اسفرت عن مصرع 109 اشخاص بسبب تجاوز السرعة وانفجار الاطارات. ووضح الحسيني ان وزارة النقل تعمل على تحقيق السفر الامن لكل المواطنين والحد من حوادث المرور التي تكلف الدولة خسائر باهظة. وأشار الى ان غرامات المخالفات على الطرق السريعة تصل الى 10 ملايين جنيه شهريا وتقوم الوزارة برصد الحوادث على شبكة الطرق وتحليلها مؤكدا انه تم صيانة 1500 كيلومتر هذا العام بحوالي 250 مليون جنيه. من جانبه كشف اللواء احمد سعيد صوان مساعد وزير الداخلية ان الوزارة وفرت مجموعة من الاجهزة المتقدمة للكشف على المخدرات والمسكرات بالكامائن على كل الطرق.

المصدر : اخر ساعة
التاريخ : ٩ ديسمبر ١٩٩٩



● المهندس سليمان متولى

حوادث السكة الحديد .. مشاكل التليفونات وفواتير المحمول

● سهير الحسنى

● فى مواجهة صريحة مع المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات.. أجاب على كافة التساؤلات والاستفسارات التى أثارت فى الشارع المصرى فى الفترة الأخيرة عقب حوادث السكة الحديد.. وشكاوى المواطنين من الفواتير الملتهبة للمحمول واللاسلكى ومدى سلطة الدولة الآن على شركات المحمول.. ومشكلة قوائم الانتظار التى تمتد لسنوات طويلة فى انتظار التليفون العادى وهل أصبح خارج نطاق اهتمام الوزارة؟

الطبيعة.. لنرى رد فعلهم وكيفية تصرفهم.. هذا بالإضافة إلى الفحوصات الطبية والنفسية والعصبية التى يمر بها أى سائق أوفنى بهذا المرفق ليس فقط عند التعيين ولكن يتم هذا الفحص بشكل دورى..

حوادث .. حوادث

● إذا كان العاملون بهذا المرفق على هذا المستوى العالى من الكفاءة والتدريب فما تفسيرك لهذه الحوادث المتكررة؟

- قال المهندس سليمان متولى : حوادث الطريق بمختلف أنواعها ظاهرة عالمية وليست مقصورة على مصر.. بل توجد فى بعض الدول فى الخارج بنسب أكبر.. فعلى سبيل المثال حادث القطار الأخير الذى وقع فى الهند وراح ضحيته ٢٥٠ قتيلًا.. وهذا لا يبرر وقوع الحوادث والأخطاء.. ولكن كما ذكرت نحن نعمل دائماً على تفادى مثل هذه الحوادث من خلال رفع مستوى السائقين والفنيين العاملين بالمرفق بدليل التراجع المستمر فى نسب الحوادث عاماً بعد آخر بشكل واضح ففى عام ١٩٨١ كانت نسبة حوادث القطارات بمعنى خروج القطار عن القضبان سواء نتج عن هذا الخروج حادث أم لا ٤٨٠ حالة.. هذا العام وصل عدد هذه

● فى لقائنا مع وزير النقل والمواصلات لابد أن نطرح عدداً من القضايا التى فرضت نفسها على الشارع المصرى عقب الحادث وفى مقدمتها ما جاء فى التقرير الفنى عن الحادث من أن عدم كفاءة السائقين والفنيين فى هيئة السكة الحديد وراء ما يقع من حوادث فى هذا المرفق.. الإحتياج الأمر لإعادة خطط التدريب فى هذا المرفق؟

- أجاب المهندس سليمان متولى فى هدوء : بداية لابد أنؤكد أن عنصر التدريب متوافر بالفعل فى هيئة السكة الحديد وعلى أعلى مستوى.. وهناك مركز تدريب الوردانى على مستوى عال من التجهيز ويكفى أن أقول أنه يتسع لإقامة ١٠٠٠ متدرب إقامة كاملة طوال فترة التدريب.. إلى جانب المراكز العديدة المنتشرة على مستوى كافة الأقاليم والمحافظات.. يتم هذا فى إطار برنامج متكامل للعناية بالقوى البشرية والارتقاء بمستوى كفاءتهم ومهاراتهم الفنية.. أيضاً منذ عامين أدخلنا نظام التدريب على «الجهاز المحاكى» وهو عبارة عن صورة كاملة للقطار يتدرب عليها السائقون - قبل نزول العمل - حيث نفاجئهم بنفس المواقف والأزمات التى من الممكن أن تصادفهم على

منذ خمس سنوات على الرغم من زيادة الأجور ومستلزمات الانتاج. والمصروفات الرأسمالية خلال هذه السنوات.. ومع ذلك حرصت الحكومة على تثبيت الأسعار لأننا نعتبر أن الخدمات التي يقدمها هذا المرفق ذات بعد اجتماعي.

ويضيف وزير المواصلات : لذلك إذا تركنا هذا المرفق للقطاع الخاص أعتقد أن أول شيء لكي يغطي المستثمر مصاريف هذا المرفق انه سيضطر إلى مضاعفة قيمة التذاكر ٣ أضعاف على الأقل.. لذلك أعتقد أن من يطالب بخصخصة السكة الحديد لا يدرك الآثار الاجتماعية السيئة التي من الممكن أن تترتب على هذا القرار.. وهذا أمر لا توافق عليه الدولة ولن تقره فهذا المرفق لابد أن يظل تحت سيطرة الدولة حتى تقدم هذه الخدمة للجميع مع مراعاة البعد الاجتماعي.

التليفون العادي والمحمول

● هناك من يقول بأنه منذ بدأ التركيز والانتشار الواسع على التليفون الفوري والمحمول واللاسلكي.. لم يحصل التليفون العادي الذي يحتاج إليه معظم فئات الشعب يجد الاهتمام الكافي من الوزارة ؟

- قال وزير المواصلات موضحاً : هذه المقولة خاطئة تماماً فالتليفون العادي مازال يحصل على الاهتمام الأكبر والأولية في خطط الوزارة والدليل أن الدولة مازالت تدعم هذا التليفون لأنه لا يغطي تكاليفه الحقيقية من خلال قيمة الاشتراك البسيط الذي يدفعه المواطن والذي لا يتعدى ٥٠ جنيهاً في العام مقابل ١٦٠٠ مكالمات أي المكالمات بحوالي ٣٠ مليماً.. ومع ذلك فهذه الخدمة المدعومة نعمل دائماً على التوسع فيها بدليل أن قوائم الانتظار كانت منذ عدة سنوات تصل إلى أكثر من ١٨ سنة في بعض المناطق.. الآن ومن خلال معدات الانتاج العالية التي تنفذها الوزارة والتي تصل إلى ٩٠٠ ألف خط تليفوني جديد كل عام استطعنا أن نقضى على قوائم الانتظار داخل ١٤ سنتراً بالقاهرة بمعنى أن المشترك عندما يتقدم بطلب في هذه السنترات يتم تركيبه خلال أسبوع واحد ومنها سنترال الماطة.. الدقي.. المهندسين.. طلعت حرب.. مدينة نصر ١ و ٢ و ٣ وهى المناطق التي كانت تسمى بالمناطق المغلقة منذ عدة سنوات.

ويستطرد وزير المواصلات : أما بالنسبة للتليفون المحمول فعندما قامت الوزارة بإدخال هذه الخدمة إلى مصر

الحوادث إلى ٦١ حادثة أى انخفضت هذه الحوادث بنسبة ١ إلى ٨ رغم زيادة عدد القطارات وتضاعف أعدادها خلال هذه السنوات.. هذه الاحصائية تؤكد أن السياسة التي تنتهجها هيئة السكة الحديد في تدريب السائقين سليمة تماماً وهذا لا يعنى أننا توقفنا عند هذا المستوى فنحن نسعى دائماً إلى الأفضل من خلال التحديث والتطوير والتدريب.

● من الملاحظ أيضاً أن عدداً لا بأس به من السائقين والفنيين بالمرفق غير مؤهلين علمياً وفنياً بينما المدارس الصناعية تخرج سنوياً آلاف الفنيين المؤهلين الذين يبحثون عن فرصة عمل ؟

- قال : جميع السائقين والمساعدات والفنيين الجدد من خريجي المدارس الصناعية بالفعل.. أما قدامى السائقين فقد اكتسبوا خبرة طويلة على مر السنوات.. وهم الآن على درجة عالية جداً من الكفاءة والمهارة ومع الوقت سوف يحل محلهم خريجو المدارس الصناعية.

● لاشك أن المعدات والقطارات التي نستخدمها الآن أصبحت على درجة عالية جداً من التكنولوجيا الحديثة المعقدة.. فهل هناك فرق فى استجابة

السائق المؤهل علمياً وفنياً ومثيله صاحب الخبرة فى استيعاب هذه التكنولوجيا الحديثة ؟

- بالتأكيد هناك فرق كبير بين السائق خريج المدارس الصناعية والسائق غير المؤهل بدليل أننا عندما بدأنا مشروع مترو الأنفاق كان التحدى الأكبر أمامنا هو توفير الأيدي الفنية العاملة التي تستطيع تشغيل هذه المعدات الإلكترونية المتطورة والمعقدة..

خصخصة السكة الحديد

● بعد الحادث الأخير طالب البعض بضرورة خصخصة مرفق السكة الحديد للارتفاع بمستوى الخدمة وتطويرها.. فما تعليقك على هذا المطلب وهل هناك تفكير فى هذا الاتجاه ؟

- أجاب المهندس سليمان متولى : التفكير فى خصخصة مرفق السكة الحديد أمر غير وارد على الإطلاق بالنسبة للحكومة.. وفى رأى الشخصى ومن خلال موقعى كوزير للنقل والمواصلات يهمنى بالدرجة الأولى الصالح العام أرى أن فكرة خصخصة هذا المرفق ليست فى مصلحة المواطنين وأن هذا المرفق مازال يحصل على دعم من الدولة بدليل أن أسعار السكك الحديدية ثابتة ولم ترتفع

- هذا أمر غير وارد على الإطلاق.. ولكننا قمنا بتحويل مرفق الاتصالات اللاسلكية إلى شركة مساهمة بهدف تحريرها من القطاع العام ولكي تتمكن من إدارة هذا المرفق إدارة اقتصادية بعيدا عن أى قيد.. وفى هذا الإطار سيتم طرح عدد من الأسهم بحد أقصى ٢٠٪ من قيمة هذا المرفق.. وهى نسبة لا تؤثر على ملكية الدولة له وفى ذات الوقت من الممكن أن نستخدم قيمة العائد من هذه الأسهم فى إدخال امكانيات اضافية حديثة لتحسين خدمة التليفون العادى.

● هناك تساؤلات عديدة حول الغرض من التوسع فى تركيب التليفونات اللاسلكى ذات الأسعار المرتفعة بينما المشترك فى هذه الخدمة لا يستفيد بأى مميزات اضافية عن التليفون العادى ؟

- فى الواقع أن الظروف تضطرننا فى بعض الأحيان إلى اللجوء لتركيب التليفون اللاسلكى فى المناطق التى لا تتوافر بها الشبكات الأرضية التى تمكنا من إدخال التليفون العادى وهى مناطق تعاني من الاختناقات والحرمان من الخدمة التليفونية.. فكان الحل البديل تركيب اللاسلكى الذى يتصل بالسنترال مباشرة دون المرور بالشبكات الأرضية بدلا من تأجيل توصيل الخدمة لهذه المناطق.. ولقد علمنا بالتساؤلات التى أثارت حول هل سيدفع المشترك قيمة جهاز اللاسلكى المرتفع الثمن بالكامل.. والواقع أننا قمنا بعمل ترتيبات لكى لا يدفع المشترك فى التليفون اللاسلكى أكثر من قيمة الاشتراك فى التليفون العادى على أن تتحمل الدولة فروق الأسعار.. إيماناً بأن من حق المشترك أن يحصل على الخدمة مهما تنوعت الوسائل التى تؤدي بها ولذلك فالثمن الحقيقى للتليفون اللاسلكى ٢٥٠٠ جنيه لا يدفع منها سوى ٨٠٠ جنيه وهى وسيلة اضافية لتوصيل الخدمة للمناطق الجديدة التى لم تمتد خلالها الشبكات الأرضية التى تسمح بتركيب التليفون العادى.

وبدأت تسير فى طريقها السليم.. حرصنا على أن نتركها للقطاع الخاص لكى يتحمل هو أعباء هذه الخدمة بدلا من الدولة ومع ذلك فهذه الشركات مازالت تعمل تحت سيطرة ومراقبة الحكومة.

● ماهى حدود سيطرة الحكومة على شركات القطاع الخاص الذى تقدم خدمة التليفون المحمول ؟

- بدأنا خدمة المحمول فى القاهرة والاسكندرية والساحل الشمالى والاسماعيلية وشرم الشيخ والأقصر وأسوان.. ولكننا وجدنا أننا لكى نتوسع فى تقديم هذه الخدمة لباقي المحافظات سنصبح فى حاجة إلى مليارات الجنيهات.. فوجدنا من الأنسب أن نستفيد بإمكانيات الدولة لخدمة التليفون العادى الذى يخدم القاعدة العريضة من المواطنين وأن نسند خدمة المحمول للقطاع الخاص.. وحتى لا تحتكر احدى الشركات هذه الخدمة فضلنا دخول أكثر من شركة لاعطاء فرصة للتنافس التى ستكون فى النهاية لصالح المشتركين.. مع إلزام هذه الشركات بعدة ضوابط أهمها:

١ - عدم زيادة الأسعار سواء بالنسبة لسعر المكالمات أو قيمة الاشتراك

عن السعر الذى كانت الوزارة تتعامل به من قبل.

٢ - ألا يقل مستوى الخدمة عن مستوى الجودة وتم تحديد هذا المستوى.

٣ - أن تلتزم هذه الشركات بتوصيل خدمة المحمول لكافة المحافظات فى مدة لا تزيد على ٣ سنوات.

ويضيف الوزير : وفى حالة عدم التزام أى شركة منها بهذه الشروط هناك جهاز تم تشكيله بقرار من رئيس الجمهورية يرأسه وزير المواصلات للمراقبة والمساءلة وتطبيق العقوبات التى نص عليها التعاقد معهم إلى أن تعود الخدمة إلى المستوى المطلوب.

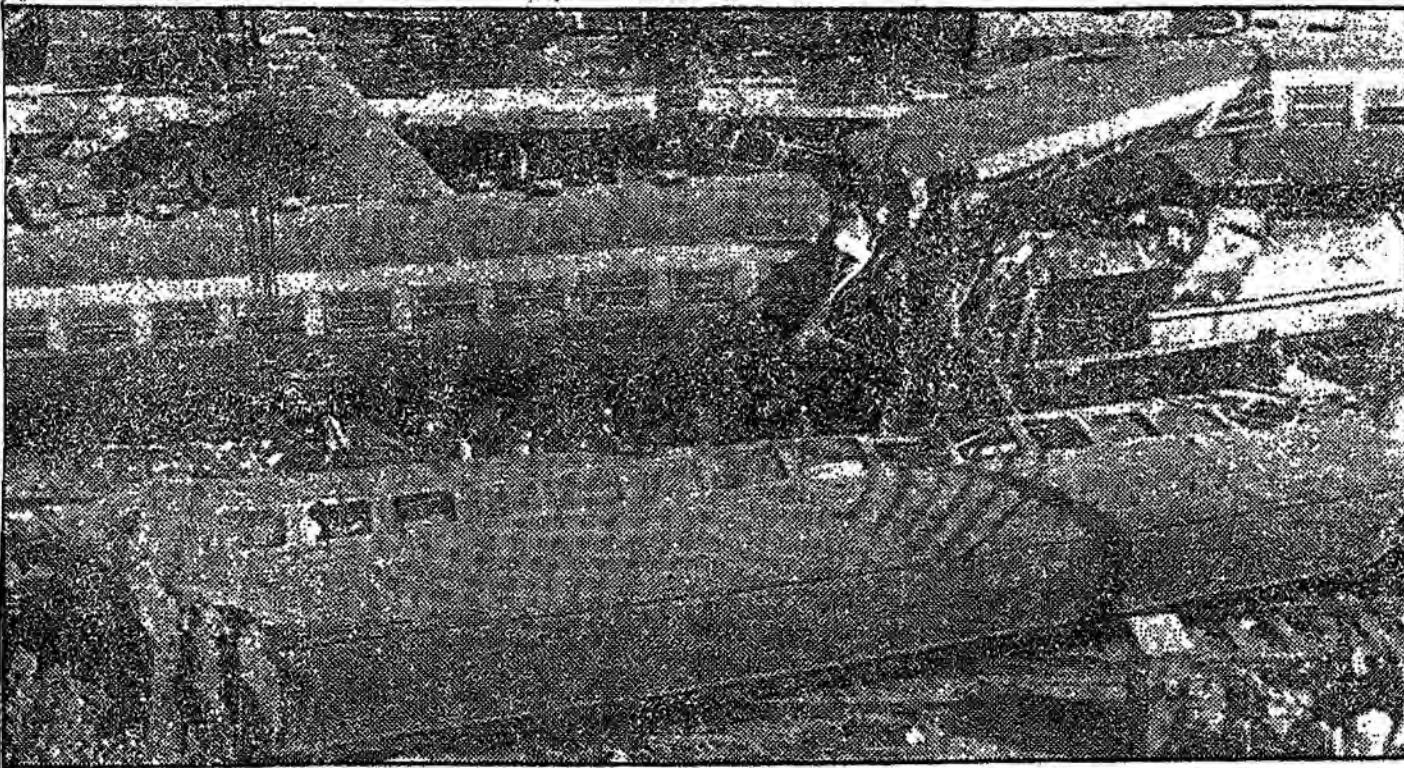
● وهل هناك اتجاه لدى الحكومة لخصخصة التليفون العادى أيضا كما يتردد ؟

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٢ ديسمبر ١٩٩٥

مصرع ٦٣ راكبا وإصابة ١٥٠ في تصادم مروء بين قطارين بالبدرشين

الحادث يعطل الحركة على خط الصعيد.. وعمليات انتشال الجثث استمرت ٨ ساعات
الرئيس يتابع الحادث المؤلم ويطلب صرف إعانات عاجلة لأسر الضحايا



لقى ٦٣ راكبا مصرعهم وأصيب ١٥٠ آخرون في حادث تصادم مروء بين قطارين ركاب بمحطة البدرشين في الثانية إلا الثلث من صباح أمس، نتيجة انعدام الرؤية بسبب الشبورة الكثيفة وقد أدى الحادث إلى تحطم ٤ عربات مليئة بالركاب من القطارين وجرار. كما تسبب التصادم في تعطيل الحركة على خط الصعيد طوال يوم أمس واضطرت هيئة السكك الحديدية إلى تحويل القطارات إلى خط جانبي للبضائع

وقد تضاربت المعلومات حول العدد الحقيقي للقتلى بسبب بشاعة الحادث وتناثر أشلاء الضحايا في مكان التصادم، فقد أشارت مصادر أمنية في البداية إلى أن عدد القتلى وصل إلى ٧٥ شخصا إلا أن معاناة نيابة البدرشين أكدت العثور على ٦٣ جثة فقط حتى الآن كما استمرت عملية انتشال الجثث من بين حطام العربات أكثر من ٨ ساعات وتولت نحو ٦٠ سيارة إسعاف مجهزة نقل المصابين إلى مستشفيات الحوامدية والبدرشين والجيزة، كما عطل حلول الظلام عمليات رفع العربات من فوق القضبان لإعادة حركة القطارات بين القاهرة ومحافظات الصعيد.

وصرح الدكتور عبد الرحيم شحاتة محافظ الجيزة بأن الرئيس حسنى مبارك تابع تطورات الحادث المؤلم فور وقوعه وأن مكتبه اتصل به عدة مرات لمتابعة الموقف، وأضاف أن الرئيس طلب توفير جميع المساعدات والمعونات على وجه السرعة للمنكوبين وصرف إعانات عاجلة لأسر الضحايا وعلاج المصابين وتوفير

[تصوير: عبدالعزیز النمر]

أكوام من الحديد وحطام وعربات مقلوبة.. بقايا المشهد الدامى فى البدرشين

الاجتماعية أثناء جولتها لتفقد حالة المصابين في الحادث - صرف إعانات عاجلة قدرها ألف جنيه لكل أسرة توفي عائلها و ٥٠٠ جنيه في حالة وفاة أحد أفراد الأسرة و ١٠٠ جنيه لكل مصاب تستدعى حالته علاجاً بالمستشفى أقل من ٤٨ ساعة و ٢٠٠ جنيه لأكثر من ذلك، بالإضافة إلى صرف معاشات استثنائية للأسر التي فقدت عائلها في الحادث. [تقرير كامل ولقاءات مع المصابين في موقع الحادث بالصورة ص ١٩]

معظمهم وأصدر المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات - الذى انتقل إلى الموقع - قراراً بتشكيل لجنة فنية لتقديم تقرير عاجل عن الحادث والأسباب التي أدت إلى وقوعه، مع مراجعة نظم تأمين سير القطارات خاصة في الظروف الجوية الثقيلة. وأمر الوزير بإيقاف مدير هيئة السكك الحديدية للتشغيل وجميع المسئولين عن الحادث إلى حين الانتهاء من التحقيق وقد قررت الدكتورة أمال عثمان وزيرة التأمينات والشئون

الرعاية الطبية اللازمة لهم. كما طلب الرئيس تكثيف جهود جميع الأجهزة لإزالة آثار الحادث وإبلاغ مواسماته وتعازيه لأسر الضحايا وتمنياته بالشفاء العاجل للمصابين. وكان القطار رقم ١١٠٤ المخصص لنقل عمال ورش سكك حديد أبوزاوى قد اصطدم بقشور بالقطار رقم ٩٧٨ «الفرنساوى» المتجه من القاهرة إلى أسيوط فخرجت ٤ عربات من القطارين عن القضبان وداخلها الركاب، مما أدى لمقتل

المصدر: الأهرام

التاريخ: ٢٤ ديسمبر ١٩٩٥

حبس سائقى قطارى الموت بالبدرشين اللجنة الهندسية تعين القطارين للتأكد من سلامة أجهزة التحكم

كتبت - سهام عبدالعال:

قررت نيابة البدرشين حبس سائقى قطارى الموت بالبدرشين ٤ أيام على ذمة التحقيقات ووجهت اليهما تهمة القتل الخطأ والاضابة الخطأ واتلاف مهمات السكك الحديدية والاهمال.

وكانت نيابة البدرشين قد واصلت تحقيقاتها أمس فى حادث قطارى الموت بإشراف المستشار محمد عسكر المحامى العام لنيابات جنوب الجيزة حيث قام أحمد همام مدير النيابة باستجواب محمد متولى عثمان سائق القطار الأول رقم ٩٧٨ الذى أكد فى أقواله بالتحقيقات أن أجهزة القطار كانت سليمة عندما تحرك من محطة مخمر وسرعته لم تتجاوز ٦٠ ك فى الساعة وعند محطة البدرشين كان القطار قد مر على ٤ اشارات ضوئية أعطته الضوء الأخضر ومعناه السير حتى السيمافور الرابع داخل المزلقان فوصل إلى المزلقان بهدوء ولكنه فى هذه الأثناء توقف القطار أوتوماتيكيا بعد الإشارة الرابعة، حيث تلقى جهاز الربط الألى إشارة بالتوقف مؤكدا أنه ليس له دخل فى هذا التوقف. وفى هذا الوقت الذى استغرق دقيقتين كان يحاول مراجعة لوحة الكمبيوتر على الجهاز وقال أن تعليماته تشير إلى أنه اذا حدث تعارض بين جهاز الربط الألى والاشارات على الطريق «السيمافورات» فإن عليه أن يتبع الاشارات وفى هذه الأثناء كان ينوى السير الا أنه وهو يتحرك ببطء سمع صوت الاصطدام الشديد الذى كان من نتيجة خروج عربتين من القطار عن القضبان.

كما استمع أسامة عبد اللطيف وكيل نيابة البدرشين إلى أقوال محمود محمد محمود سائق القطار الثانى رقم ١١٠٤ الذى قرر فى أقواله أنه أثناء خروجه من محطة مصر متجها إلى الواسطى كانت أجهزة القطار سليمة وتم فحصها بمعرفة الفني المختص إلا أنه أثناء دخول القطار إلى محطة أمبابة شعر أن جهاز الاشارات بالقطار «معلق» فأبطأ السرعة وفصل جهاز الربط الألى على جهاز الكمبيوتر حيث أن جهاز الكمبيوتر لا يحدد له الا السرعات التى يسير عليها وأشار إلى أن سرعته لم تتجاوز ٦٠ كيلو مترا وأثناء سيره شاهد ثلاث إشارات خضراء أثناء دخوله البدرشين وعلى هذا الأساس وأصل سيره حتى وصل إلى الإشارة الرابعة ووجدها خضراء أيضا وهذه الإشارة هى التى تفصل بينه وبين القطار الأمامى وحدث الاصطدام لأنه فوجئ بالقطار الآخر أمامه وعلى ذلك بأنه من المفروض أن تكون الإشارة حمراء كذلك فإن القطار الأمامى لونه معدنى من الاستنسلستيل وهذا ساعد على عدم رؤيته فى ظل الشبورة والضباب الكثيف. ونفى سائق القطار أن يكون قد تجاوز السرعة المقررة وقال إن الخطأ هو خطأ سائق القطار الأمامى لأنه توقف فجأة رغم أن الإشارة أمامه خضراء وكان المفروض عليه السير فى طريقه ولايتوقف.

وقد قررت النيابة استدعاء مدير عام الحركة بالسكة الحديد لسؤاله بالتحقيقات.

وقد بدأت أمس اللجنة الهندسية المشكلة من هيئة السكك الحديدية أعمالها بمعاينة حادث قطارى البدرشين للتأكد من صلاحية أجهزة الربط والأجهزة الالكترونية والتحكم

وأجهزة الاشارات الضوئية (السيمافورات) لبيان مدى سلامتها وقت وقوع الحادث وذلك لتحديد أسبابه وإعداد تقرير فنى يعرض على نيابة البدرشين لاستكمال التحقيقات.

كما انتهى أمس فريق التحقيقات بنبابة البدرشين الذى يضم أحمد همام مدير النيابة وأسامة عبداللطيف وحسين فتحى وبهاء سلامة وكلاء النيابة من سماع أقوال ٤٠ مصابا بالمستشفيات وحتى الآن تم التعرف على ٥٦ من ضحايا الحادث ولا تزال هناك ٦ جثث مجهولة لم يتم التعرف عليها وقد تم علاج جميع المصابين بالمستشفيات وعددهم ٦٤ مصابا فيما عدا ٤ حالات بمستشفى البدرشين و٢١ حالة بمستشفى السكك الحديدية وحالة واحدة بمستشفى السلام تحت الملاحظة والعلاج.

صرح بذلك المهندس عبدالسلام شعث رئيس هيئة السكك الحديدية وقال أنه ليس هناك أى تغيير فى مواعيد القطارات بالنسبة للوجه القبلى وأسوان وأنها تسير بتقاطر فى أزمنة محددة سلفا.

وقال أن الحركة تسير بصورة طبيعية ابتداء من التاسعة من مساء أمس الأول بعد أن كان يتم استخدام اتجاه واحد ذهابا وإيابا فى منطقة الحادث، وأشار رئيس الهيئة إلى أنه قد أعطى تعليمات مشددة ومحددة لجميع العاملين بالهيئة والفنيين والسائقين بالالتزام بتعليمات التشغيل ومجازاة المخالفين فى ذلك الصدد منعا لوقوع الحوادث مؤكدا أن هناك فرق تفتيش ستقوم بالتفتيش المفاجئ للتأكد من الالتزام بالتعليمات.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٣٠ ديسمبر ١٩٩٥

للمرة الثانية على خط الصعيد

اصطدام قطارين بالواسطى بسبب الضباب والسرعة مصرع سائق قطار وراكب واصابة ١٠ آخرين

ورمضان محمد على ٣٠ سنة مساعد السائق، ومحمد سليمان خليل ٣٠ سنة فلاح، وحنفى على احمد ٤٠ سنة رقيب شرطة، وشعبان احمد قورنى ٣٠ سنة موظف، و٣ ركاب آخرين مصابين مجهولين وتبذل الأجهزة الفنية للسكة الحديد جهودها المكثفة لاستئناف حركة سير القطارات باستخدام الاوناش لاعادة الحركة الى خطوط الوجه القبلي.

باشرت النيابة تحقيقاتها باشراف المستشار ناجى عبدالعظيم المحامى العام لنيابات بنى سويف لمعرفة اسباب وقوع الحادث وتحديد مسئولية الأجهزة الفنية بسكة حديد الواسطى وسائقى القطارين، وأمر المحامى العام بالتصريح بدفن جثة السائق بعد تشريحها لمعرفة اسباب الوفاة وندب لجنة فنية لمعرفة الظروف التى ادت لوقوع الحادث.

الكاشف مفتش مباحث الوزارة واللواءان احمد همام عطيه مساعد وزير الداخلية ومحمود بركات مدير شرطة السكة الحديد والعقيد سيد مختار مدير ادارة البحث الجنائى وقيادات مديرية أمن بنى سويف، حيث أكدت معلومات العقيد حاتم عثمان رئيس المباحث أن القطار ١٠٩ ركاب القادم من المنيا - للقاهرة بسبب تجاوز قائده مختار عبدالعزيز السرعة اصطدم بمؤخرة القطار ٩٣ الذى كان يسير فى نفس الاتجاه عند مزلقان زاوية المصلوب التابعة لمركز الواسطى مما أسفر عن انقلاب العربة الخلفية للقطار ٩٣ وتلفيات جسيمة بالقطارين وقد اسفر عن وفاة سائق القطار ١٠٩ القادم من الخلف كما أصيب ١٠ ركاب من بينهم طارق سليمان خليل ٤٧ سنة فلاح وميلاد عزيز توفيق ٤٥ سنة مدرس، وعزيزة عطيه حنا ٣٠ سنة ربة منزل

كتب - خالد أبو العز وصفوت عبدالجواد:

فى مسلسل حوادث تصادم القطارات بسبب السرعة والشبورة اصطدم قطاران فى العاشرة من صباح امس بمدينة الواسطى عند مزلقان زاوية المصلوب، مما أسفر عن مصرع سائق القطار رقم ١٠٩ المتجه من المنيا - القاهرة وراكب، وإصابة ١٠ آخرين من الركاب بينهم مساعد سائق القطار ونقلوا جميعاً الى مستشفى الواسطى المركزى حيث أجريت لهم الاسعافات الأولية وغادروا المستشفى ماعدا راكب واحد فى حالة خطيرة. وكان اللواء محمد العوضى مساعد الوزير لأمن بنى سويف قد تلقى إخطاراً من اللواء ابراهيم عبدالمجيد مساعد المدير بحادث تصادم بين القطارين ١٠٩ القادم من المنيا - للقاهرة قيادة السائق مختار عبدالعزيز والقطار ٩٣ القادم فى نفس الاتجاه. فانتقل على الفور مدير الأمن والعميد رضا



المصدر: الاهرام

التاريخ: ١ يناير ١٩٩٦

القدر ينقذ ركاب ديزل اسوان بعد اصطدام مؤخرته بقطار خال من الركاب بالعياط

كتب - محمد شومان:

تدخل القدر صباح امس لانقاذ ركاب قطار متجه الى اسوان عندما اصطدمت مؤخرته بقطار آخر كان في طريقه لدخول مخزن قطارات بالعياط ، ولم يسفر الحادث عن اصابات الا انه تسبب في تعطيل حركة سير القطارات على خط الصعيد بسبب انقلاب القطار الآخر والمكون من ٢ عربات، وكان خاليا من الركاب.

وقع الحادث صباح امس عندما كان القطار رقم ٣٢٥٦ يستعد لدخول المخزن بمحطة البليدة بالعياط حيث عدل عن خط سيره ليعبر قضبان السكة الحديد عن طريق تحويله الى المخزن في الوقت الذي تصادف فيه قدوم قطار آخر من الاتجاه المضاد في طريقه لاسوان ، فاصطدمت مؤخرته بالقطار الثاني والمكون من ٢ عربات يستعد للتخزين وكان خاليا من الركاب وانقلبت عرباته الثلاث وادى ذلك الى توقف حركة سير القطارات، تم اخطار اللواحق نبيل عيطة مساعد وزير الداخلية لامن الجيزة وسيد فريد مدير المباحث حيث انتقل الى موقع الحادث العقيد عبد الفتاح عثمان مفتش مباحث الشرق والمقدم حمدان شبل رئيس مباحث العياط وتبين من التحقيقات مع قائد القطار ويدعى فايق فؤاد ملاك انه انتظر اشارة دخول المخزن وتم فتح التحويلة ليعبر القضبان وقبل ان يستقر على القضبان المؤدية للمخزن فوجيء بالتصادم مما ادى الى انقلاب القطار، غير انه لم يصب احد اثر، ذلك بينما كان قطار اسوان السريع قد سلك طريقه دون توقف. اشرف اللواء محمود بركات مدير مباحث السكة الحديد والعميد احمد الغريب مأمور مركز العياط والنقيب عاطف الاسلامبولي على رفع القطار، وتبين عدم حدوث اصابات بين ركاب القطار الآخر.



المصدر: الاهرام

التاريخ: ١٤ يناير ١٩٩٦

إحالة سائق القطار في حادث البدرشين للمحاكمة واتهامه بالقتل والإصابة الخطأ وتجاوز السرعة المقررة كتبت - حنان بكرى:

أسدلت نيابة جنوب الجيزة الستار على قضية حادث البدرشين الذى راح ضحيته ٦٤ قتيلا واصيب ٥٢ آخرون اثر اصطدام القطارين رقم ٩٧٨ القاهرة - أسيوط، و ١١٠٤ القاهرة - الواسطى حيث وافق المستشار رجاء العربى النائب العام على إحالة السائق محمود محمد محمود قائد القطار الخلفى لعمال ورش أبو راضى لمحكمة الجنح بتهمة القتل والإصابة الخطأ واتلاف عربات القطارين الملوكين لهيئة السكة الحديد والاكتشاك الخشبية المملوكة لمجلس مدينة البدرشين. وكان المستشار محمد عسكر المحامى العام

لنيابات الجيزة قد عرض مذكرة بما انتهى اليه التحقيق فى القضية وتقرير اللجنة الفنية الذى انتهى الى ادانة سائق القطار ١١٠٤ ورش أبو راضى - حيث قام بإبطال جهاز التحكم الألى ATC رغم ثبوت صلاحيته وانتظامه للعمل قبل قيامه من محطة القاهرة وثبت ان جميع السيمافورات على طول طريق السكة الحديد سليمة، بالإضافة الى انه من واقع فحص راسم القطارات الاوتوماتيكي ببرج بنى سويف - غرفة التحكم الألى وجد ان القطار ١١٠٤ كان يسير بسرعة ١٤١ كيلو مترا فى الساعة متجاوزا السرعة المقررة له وهى ١٠٥ كيلو مترات فى الساعة وتبين أيضا بفحص شريطى جهاز التحكم الألى ATC للقطارين ان سائق القطار ٩٧٨ قد استعمل جهاز التحكم الخاص به بينما لم توجد أى تسجيل لبيانات على الشريط الخاص بالقطار ١١٠٤ مما يؤكد انه قد تم فصل الجهاز كلية قبل قيام القطار من محطة مصر.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٩ فبراير ١٩٩٦

اصطدام قطارين بدمنهوور وكفر الزيات الأول صباح أمس والثاني قبل الافطار بدقائق مصرع ١٢ وإصابة ١٧ وإعادة مسارات القطارات!

وفي الحادث الثاني وقبل انطلاق مدفع الافطار بدقائق وعند مزلقان «ديما» التابع لمركز كفر الزيات اصطدم القطار رقم ٩٤٢ القادم من الإسكندرية إلى القاهرة بسيارة نقل غربية رقم ١٥٤٤٧٦ بعد أن تخطى قائدها المزلقان دون الامتثال لاشارات الانذار وصباح جندي المرور المعين على المزلقان، مما أدى إلى انقلاب القطار واشتعال النيران في القاطرة وخروجه عن القضبان، حيث لقي ٩ أشخاص مصرعهم وأصيب ١٠ آخرون انتقل على الفور المستشار ماهر الجندي محافظ الغربية ومعه اللواء حسن أمين عز الدين مساعد وزير الداخلية لأمن الغربية ونائبه إلى مكان الحادث حيث أشرفوا على نقل المصابين إلى مستشفى كفر الزيات العام وطمنا الجامعي وتم استدعاء ٩ سيارات مطافي ووحدات إنقاذ السكة الحديد وتمكنت القوة من اخماد النيران وعدم امتدادها إلى باقى القطار والمساكن القريبة من مكان الحادث.

وتبين من التحقيقات الأولى ان سائق القطار فوجيء بعبور السيارة النقل رغم اشارات الانذار وصيحات جندي المرور وحاول إيقاف القطار دون جدوى مما أدى إلى انقلاب القطار وخروجه عن شريط القضبان واشتعال النيران في القاطرة. وقد أمر المستشار ماهر الجندي بصرف اعانة عاجلة من الشؤون الاجتماعية لاسر المتوفين على الفور وتم اخطار النيابة التي تولت التحقيق.

كتب - سمير السروجي
وعلاء رياض وإبراهيم البليسي:

فى يوم واحد وقع حادثا قطارين احدهما صباحا فى البحيرة والثاني قبل دقائق من مدفع الافطار فى كفر الزيات أدبا إلى مصرع ١٢ مواطنا وإصابة ١٧ فى الحادثين بأصابات بالغة وتم نقل المصابين إلى المستشفيات وتولت النيابة المختصة التحقيق.

ففى الحادث الأول لقيت ٢ سيدات مصرعهن بينما أصيب ٧ آخرون عندما اصطدم قطار الركاب رقم ٤٥٨ القادم من مدينة دسوق متجها إلى مدينة دمنهور صباح أمس بالسيارة النقل رقم «٢٦٤٦» نقل البحيرة أثناء عبورها مزلقان قرية الانشاء التابعة لمركز الرحمانية بحيرة.

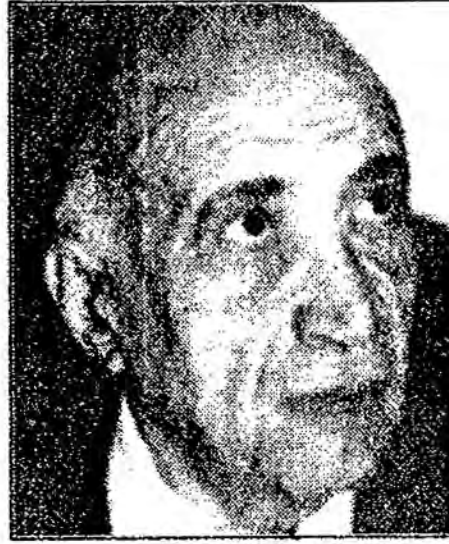
وتبين أن السيدات هن عواطف حتفى أبو على «٨٠ سنة» وإيمان مسلم «٥٠ سنة» ورضا رشاد المشد بينما أصيب ٧ مواطنين كانوا بالسيارة النقل بينهم سائق النقل وتم نقل المصابين إلى مستشفى دمنهور العام وانتقل اللواء محمود بركات مدير شرطة السكة الحديد والعميد محسن أنور مدير المباحث حيث أشرفا على نقل المصابين وإعادة سير القطارات بعد ساعة من وقوع الحادث وتولى التحقيق احمد المنشاوي مدير النيابة.

المصدر: روز اليوسف

التاريخ: ١٩ أكتوبر ١٩٩٨

وزير التربية والتعليم: تواطؤ المسؤولين في مديريات التعليم وراء التسمم في المدارس!

الحوادث الناتجة عن التغذية المدرسية طويلة، وهذا ليس تقليلاً من حجم المشكلة الحالية، ولكنه محاولة لعلاج الخطأ الذي حدث رغم تحديد مسؤوليات الوزارات المختصة والمسئولة عن التغذية في المدارس قبل بدء العام الدراسي الحالي حيث اقتضت مسؤولية وزارة التموين على تحديد الشركات والمصانع القادرة على إنتاج أغذية للأطفال بالمواصفات السليمة وبالجودة المطلوبة، كما تقوم بالإشراف على خلط الدقيق بعنصر الحديد وينسب معينة.. أما وزارة الصحة فهي المسئولة عن إجراء تحليلات دورية على هذه الأغذية للتأكد من خلوها من أية مواد ضارة بالصحة والتأكد أيضاً من سلامة المياه التي تخط بها هذه الوجبات.. كما أنها تقوم بالكشف الدوري على الأطفال وإجراء التحليلات اللازمة لهم.. وتقوم بعد ذلك وزارة التربية والتعليم بتوفير الدعم اللازم للتغذية المدرسية وطرح المناقصات في حدود الأسماء التي حددتها وزارة التموين، كما أنها تقوم بتوزيع الوجبات على التلاميذ في مواعيدها والتأكد من ألا يكون هناك مخزون مر عليه أكثر من أسبوع واحد من ساعة التوريد. ورغم كل الإجراءات السابقة - أضاف وزير التعليم - إلا أننا لن نترك المنحرفين الذين تخلوا عن وطنيتهم وإنسانيتهم وضمايرهم وتسببوا في إيذاء أبنائنا الطلاب وأيضا من تواطؤ معهم من المسؤولين في المؤسسة التعليمية.



حسين كامل بهاء الدين

العصبى وخلايا المخ، وهو تلف مستديم يلزم الطفل طوال حياته، وهذا يعد استنزافاً خطيراً للقدرة العقلية لأبناء مصر.. هذا بالإضافة إلى أنه لا يمكن إهدار ٣٠٪ من حوالى ١٤,٨ مليار جنيه مخصصة لتعليم أبناء مصر من الدولة بسبب سوء التغذية. أضاف وزير التعليم أنه: اتضح من التحقيقات التي أجراها النائب العام بعد حادثة التسمم أن الشركة الموردة لوجبة البسكويات والتي نتجت عنها حالات التسمم هي شركة غير معروفة، ولم تكن ضمن الشركات التي حددتها وزارة التموين، وقد أرسلت الموضوع للنائب العام لفحص إجراءات المناقصة وإجراءات التوزيع والتخزين الذي قام بإحالة نتائج التحقيقات التي أجراها النيابة الأموال العامة لاستكمال التحقيق. وقال د. بهاء الدين أن تساريخ

كتبت كريمة سويدان:

طلب الدكتور حسين كامل بهاء الدين وزير التربية والتعليم من الدكتور أحمد جويل وزير التجارة والتموين إعداد قائمة بالمحافظات التي لم تلتزم بالمناقصات التي أجرتها وزارة التربية والتعليم لتحديد أسماء المصانع والشركات لتوريد الوجبات المدرسية للمدارس.

اتضح لوزارة التربية والتعليم أن هناك سبع محافظات - منها الدقهلية - قد خالفت القواعد التي حددتها الوزارة في إجراء المناقصات مما دفع د. بهاء الدين لإحالة المسؤولين في المديريات التعليمية بالمحافظات السبع للتحقيق وتحديد مسؤولية كل مخطيء لمحاسنته.

وقال د. بهاء الدين في تصريح خاص لـ «روز اليوسف» أنه بدلا من إلغاء التغذية المدرسية استجابة لبعض الأصوات التي طالبت بذلك بعد حادثة تسمم ١٣٧٩ تلميذا وتلميذة من مدارس الشهيد مصطفى عبد القادر الإعدادية، ومجمع المدارس الابتدائية بقرية ورين، عقب تناولهم وجبة البسكويات بالدقهلية لأبد من تصحيح الخطأ الذي حدث.

أضاف الوزير: لأننى طبيب أطفال قبل أن أكون وزيرا للتعليم أرى أن إعادة نظام التغذية لمدارسنا ضرورة قومية وحتمية لأنه ثبت علميا أن نسبة الاستيعاب عند الأطفال تقل بمقدار ٣٠٪ بسبب سوء التغذية، والتي تؤدي أيضا إلى تلف في الجهاز

المصدر: صباح الخير

التاريخ: ٢٢ أكتوبر ١٩٩٨

لغز البسكويت

الفساد في المدارس!

■ وكيل وزارة التعليم: التسمم ليس من البسكويت بل من المياه!

■ متعهد التغذية: أوراق سليمة.. وأتهم طرق التخزين!

■ عمدة القرية: المستشفى بلا أطباء وبدروم التغذية به مياه مجاري!

تحقيق: طارق رضوان

ريشة: **تاد**



ذات صباح هادىء..

كنت تسمع فى قرية درين صوت جرس المدرسة المعتاد.
ونشيد الصباح «يا أغلى اسم فى الوجود...» وبعده تحية العلم.. وخطوات التلاميذ متجهين لفصولهم.
فى هذا اليوم بعد ساعات من طابور الصباح أصوات صراخ وبكاء وأنين تأتى من داخل الفصول، ثم أصوات سيارات الإسعاف وصراخ الأمهات تملأ كل الأماكن المحيطة بالمدرسة.

ماذا حدث؟

الوجبة المدرسية تسببت فى تسمم ١٣٧٩ تلميذا!!

ممدوح زغلول رئيس النيابة بحبس محمد عبدالله بربر متعهد التغذية لمدارس طلخا وشريكه أشرف عبد الحميد والذى حدث تفصيلا وبعيدا عن تضارب الأقوال أن متعهد التغذية قام بإحضار بسكويت التغذية من مصنع الفريد بدمنهوور بتاريخ شهر سبتمبر الماضى كما مكتوب وواضح على ورقة البسكويت التى تناولها التلاميذ ومدة صلاحية التغذية يومان فقط. بعدها تعرض جميع العبوات للتلف لأنها تخزن داخل بدرومات المدارس. واتفق متعهد التغذية مع مديرية التعليم على أن يتم توريد هذه العبوات بتاريخ ٧ أكتوبر الماضى وتوزيعها على المدرستين يوم ١٠ أكتوبر وهذه التغذية حاصلة على شهادة إفراج صحى بتاريخ ٧ أكتوبر أى أن مدة صلاحية التغذية انتهت قبل أن تصل للإفراج الصحى!!
قال أحد الأطباء بالمستشفى أن الإصابات كان يمكن أن تقتل هذا العدد الكبير من التلاميذ فور تناولها إلا أن صغر حجم البسكويت كان له أثر فى تخفيف حالة التسمم.

بدأت التحقيقات وحاول كل متورط فيها إبعاد التهمة عن نفسه حيث يقول وكيل وزارة التعليم عبد المحسن عبد اللطيف: إن إصابة التلاميذ قد تكون لأسباب أخرى غير التغذية مثل مياه الشرب لأن المدارس بها خزانات للمياه لا تنظف بشكل دورى ودليل على ذلك أن نفس كمية التغذية وزعت على مدارس أخرى ويبدو أن السيد وكيل الوزارة لم يعرف بوقوع حالات تسمم أخرى من نفس البسكويت فى قرية أفنيش مركز طلخا و١٥ تلميذا بمدرسة شبرا بدرين الابتدائية مركز المنصورة ليصل العدد النهائى لمذبحة البسكويت المدرسى إلى ١٤٠٨ تلاميذ، أما عمدة قرية درين عبد الرؤوف عبد الغنى عبدالله فقال: إنه بمجرد علم أهالى القرية بالحادثة سارع أصحاب عربات الملاكى وعربات الميكروباص إلى نقل التلاميذ من المدرسة. شعرنا أنها

انتذكر عندما كنا صغارا فى المدرسة كنا نسأل طوال اليوم كم الساعة لنعرف هل اقترب وقت (التغذية) أم لا. وعندما يأتى الصندوق كنا نتجمع حوله لننتهى من الطعام قبل أن ننزل الفسحة وكنا نرفض طعام البيت كى نأكل (التغذية) ولم أشك يوما أنها تكون سببا لموت أحد فينا أو حتى إصابته بالتسمم.. كنا لا نتوقع الخيانة.

أما الآن فالأمر تغير تماما، عدد التلاميذ أصبح أضعاف أضغاف عددا وازدادوا فى القرى فقرا. وأصبحت التغذية المدرسية هى غذاء التلاميذ الوحيد الذى يعتمدون عليه طوال اليوم الدراسى الطويل بلا داع.

وفى مدرسة فقيرة بقرية فقيرة تدعى مدرسة الشهيد مصطفى محمد عبد القادر الإعدادية المشتركة، وكذلك فى مجمع المدارس الابتدائية بقرية منسية تسمى قرية «درين» تابعة لمركز نبروه بالدقهلية.

وكل يوم وزعت وجبة البسكويت على التلاميذ قبل (الفسحة) وبعد أقل من ساعة كانت هناك ١٣٧٩ حالة تسمم فى وقت واحد بين التلاميذ فى المدرستين نقلوا بعد تعدد حالات المغص والقىء والإسهال إلى مستشفى درين القروى الذى اشترك هو الآخر لتكتمل قصة المأساة كان خاليا من أى طبيب كعادة المستشفى بعد الساعة الثانية ظهرا إلى أن قام مدير المستشفى الدكتور محمد عبد الغنى باستدعاء كل الأطباء بالمستشفى.

وما حدث فى هذا المستشفى حدث بورق كربون فى مستشفى الطوارئ بالمنصورة ليس بسبب غياب الأطباء ولكن بسبب زيادة عدد المصابين فيه إلى ١٢٩ حالة.

وتحولت قرية درين خلال ساعات إلى بركان غضب قابل للانفجار فى أى لحظة وأمر سعد عبد الهادى مدير نيابة مركز طلخا بإشراف

كل المدرسة كانت كده بعد الحصّة الرابعة لغاية لما جت عربات الميكروباص والإسعاف ونقلونا إلى المستشفى. أنا خلاص عمري ما أكل البسكويت ده تاني مع أنه كان جميل الأول!!

أما يوسف عبد العظيم ١٢ سنة وبالصف الثالث الإعدادي بمجرد أن نظرت له عرفت أنه تناول تغذية الفصل وحده وقال: أنا أكلت ثلاثة.

أول مرة أعمل كده. طعمه كان متغير أنا اللي بأجيب التغذية للفصل. ريحة البدروم كانت (معفنة) أخذت علبة الفصل لقيت لونها متغير وأحمر أنا متعود يكون أخضر فرحت قلت غيروا البسكويت وبعد ما دقته لقيت طعمه معفن وعيذل في الفصل قال فيه دود في البسكويت بعدها أكلت ثلاثة وأخذوني على المستشفى.

وحتى كتابة هذه السطور لم تحدث أية حالة وفاة وإن كانت هناك بعض الحالات الحرجة جدا والتي عادت للمستشفى مرة أخرى وقرر اللواء فخر الدين خالد محافظ الدقهلية تحويل كل المسؤولين عن الحادثة إلى التحقيق وكذلك وقف صرف الأغذية في جميع مدارس المحافظة حتى ظهور نتيجة تحليل العينات بوزارة الصحة وقرر التحفظ على المخزن الرئيسي والمخازن الفرعية لمتعهد صرف البسكويت للمدارس وبعد الحادث بيومين أحال الدكتور حسين كامل بهاء الدين وزير التعليم ملف الحادث إلى النائب العام للتحقيق والوصول للأسباب التي أدت للتسمم في أقرب وقت ممكن وإلى لجنة وزارية عليا للتغذية المدرسية تضم وزارات التجارة والتموين والصحة والتربية والتعليم لتحديد مسؤوليات ومهام كل وزارة فيما يتعلق بالتغذية المدرسية.

ما تم في هذه القضية من وزارتي التعليم والصحة أو حتى المحافظ يبدو أنه إجراء صارم لكن عندما يصل الإهمال لدرجة تهدد حياة ١٤٠٨ تلاميذ في ساعة واحدة، فإن هذه الإجراءات لا تكفي.

أصبحت فجأة وكأنها قرية بها وباء خطير ومعد، تم توجيه ١١ سيارة إسعاف عن طريق اللاسلكي لإسعاف التلاميذ، لكن الشيء المهم في القضية أنه عندما ذهبت للمدرسة بعد الحادث وجدت الوجبات المدرسية مخزنة في بدروم رطب وبه رشح لمياه المجارى وهو مكان غير صحي لتخزين الأغذية، لذلك طالبت بوقف جميع الأغذية على مستوى المنصورة لحين توفير أماكن صالحة للتخزين، وهو ما قام به بالفعل اللواء فخر الدين خالد محافظ الدقهلية.

ذهبت لأقابل المسئول الأول عن التغذية وهو متعهد التغذية محمد عبد الله بربر. الذي رفض التصريح للصحف وبعد محاولات قال لي: أنا غير مسئول عما حدث فجميع العينات التي أوزعها على المدارس حصلت على شهادة إفراج صحي من الوزارة وقمت بتوزيعها على المدارس وبعدها أنا غير مسئول عن طرق التخزين أو حتى التلاعب الذي يحدث داخل المدارس في تخزين كميات قديمة وتوزيعها على الطلبة ثم إن لي شريكا وهو متعهد توريد الأغذية لمدرستي طلخا ونبروه اللتين حدثت فيهما حالات التسمم ومعنى عقد بذلك ولا أعرف ماذا فعل هو بالتغذية التي سلمتها له.

وأنا غير مسئول بالمرة عما حدث لكن طرق تخزين التغذية هي السبب. وتركت المتهم الأول وذهبت سرا للمدرسة وشاهدت حجرة التغذية بمدرسة الشهيد عبد القادر وجدتها في بدروم مظلم تماما إلا من مصباح صغير وبالمكان آثار رطوبة ورشح لمياه الصرف الصحي على الحائط وعلى أرض البدروم بصورة تؤكد ضرورة فساد أية تغذية تخزن به.

وفي المستشفى كان هناك بقية التلاميذ ممن قضوا أياما في العلاج بعد خروج عدد كبير منهم. ويبدو أن هؤلاء ممن تناولوا كمية أكبر من البسكويت فكان التسمم مضاعفا.

قالت عابدة فرج حمودة بالصف الأول الإعدادي أنها وجدت علبة البسكويت هذه المرة لونها أحمر رغم أنني معتادة على لونها الأخضر ووجدت البسكويت بداخلها مكسرا وقديما، وطعمه متغير قوى وبعد أن انتهيت منه شعرت بالقىء والمغص وأنا قبل كده أصبت بتسمم فعرفت أن البسكويت بايظ. ذهبت للناظر أطلب العودة للبيت لكنني وجدت كل الفصل وعدده ٦٢ تلميذا يشكون من نفس الأعراض وأغمى على ولم أفق إلا في المستشفى. سلوى محمود الششتاوى بالصف الثانى الإعدادي التي أصيبت هي وإخوتها الخمسة قالت: البسكويت المرة دي كان طعمه معفن ولما أكلته رجعت كل اللي في بطني وشعرت بدوخة وحسيت إنى خلاص هاموت. الفصل كله بيصوت ويصرخ من الوجع والمغص والقىء.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ١١ يناير ١٩٩٩

« مبارك » يتابع حادثة انهيار عمارة أرض اللواء

الدفاع المدني برفع الأنقاض وإنقاذ الضحايا. وتقوم إحدى شركات المقاولات الكبرى حالياً بعمل شدة للعمليات المجاورة، منعاً لوقوع أي انهيارات جديدة. وتم إخلاء السكان من بعض هذه العمارات حفاظاً على أرواحهم. وكانت العمارة قد انهارت فجر أمس. ولقي مواطنان مصرعهما، وأصيب ١٢ مفقوداً تحت الأنقاض. ترجع أسباب انهيار العمارة إلى أعمال حفر مخالفة في قطعة أرض مجاورة للعمارة المنهارة. التفاصيل وصور أخرى «ص ٤»

تابع الرئيس حسني مبارك أمس، حادث انهيار عمارة أرض اللواء بالجيزة. قرر الرئيس صرف إعانات وتعويضات فورية للمنكوبين من سكان العمارة المنهارة. استعرض الدكتور كمال الجنزوري رئيس الوزراء الملابس المتصلة بالحادث. أشار المستشار طلعت حماد وزير شؤون مجلس الوزراء، إلى تكليف لجنة من أساتذة كليات الهندسة لمعاينة وفحص موقع العمارة، وإعداد تقرير علمي عن أسباب الحادث. كما أشار طلعت حماد إلى قيام القوات المسلحة وأجهزة

المصدر: الأهرام

التاريخ: ١٣ يناير ١٩٩٩

انهيار عقار من ٦ طوابق في أرض اللواء بإمبابة مصرع ٢ وإصابة ٦ والبحث عن ١٢ تحت الأنقاض حفر أساسات عقار جديد بدون ترخيص وراء الإنهيار

ورامى وعمر والشقة المجاورة لها محمد هانى هاشم وهو غير مقيم. كشف الحادث عن مهزلة خطيرة فى هذه المنطقة العشوائية حيث تبين أن غالبية العقارات بدون ترخيص، وأرقامها غير محددة. كشفت أجهزة الأمن عن أسباب سقوط العقار وتبين أن مقاولا يدعى مسعد محمود محمد وشهرته سعيد الموان يمتلك قطعة أرض بجوار العقار المنكوب وأنه حاول

بناء عقار بدون ترخيص واحضر لوهر للحفر ليلا والقاء الاساسات حتى لا يكتشف مهندسو الحى الامر ويأمرون بإيقاف اعمال البناء، كما تبين أن سائق اللدور حفر بعمق ٥ امتار وهو أكثر من عمق أساس العقارات المجاورة فانهار العقار المنكوب وتصعدت ٣ عقارات مجاورة، نتج عن الحادث مصرع أحمد مسعد إبراهيم، رضا أحمد

وإصابة ٥ أشخاص وهم سيد فهمى مصطفى، السيد فهمى أحمد، إبراهيم اسماعيل إبراهيم، ومحمد مسعد إبراهيم، وفاطمة أحمد محمود، وحياة الشربتلى ومازال البحث جاريا عن ١٢ شخصا تحت الأنقاض، التقت «الوفد» بأهالى الضحايا أكدت والدة المصابة حياة الشربتلى أنها كانت فى زيارة لابنتها التى تقيم بمفردها فى الشقة وتركتها فى الثانية عشرة والنصف مساء وعادت إلى منزلها واتصلت بها تليفونيا للاطمئنان عليها ولكنها أخبرتها أنها تسمع صوت مياه وفجأة انقطع الخط وحاولت الأم الاتصال بها عدة مرات دون جدوى وأسهرت إلى هناك واكتشفت الكارثة والتقت «الوفد» برجل عجوز لم يتمكن من التحدث ولكنه كان يصرخ أبني

لقى شخصان مصرعهما وأصيب ٦ أشخاص ومازال البحث جاريا عن ١٢ آخرين فى حادث سقوط عقار مكون من ٦ طوابق بمنطقة أرض اللواء التابعة لمركز إمبابة. تلقت أجهزة الأمن بالجيزة بلاغا فى الساعة الثانية قبل فجر أمس بسقوط العقار رقم ٢٩ شارع الشهداء بمنطقة أرض اللواء، انتقل اللواء شفيق فهمى نائب مدير أمن الجيزة وقوات الدفاع المدنى والحريق. كما تم الاستعانة بالقوات المسلحة للمشاركة فى عمليات الانقاذ، انتقلت «الوفد» إلى مكان الحادث وتبين أن العقار مكون من ٦ طوابق على مساحة ١٠٠ متر على شقتين الدور الأرضى به ورشة نجارة والطابق الأول به عيادة خاصة، وشقة يسكن بها مسعد إبراهيم محمد وزوجته فاطمة أحمد ونجله محمد وأحمد والطابق الثانى يسكن به نهاد حلمى إسكندر وزوجته وهما عروسان منذ اسبوع واحد فقط، والشقة المقابلة كانت تقيم بها اميرة محمود اسماعيل وشهرتها حياة الشربتلى وهى بمفردها، والطابق الثالث يسكن به إبراهيم العشماوى وزوجته وأولاده وكانوا خارج المنزل والشقة الثانية بها نور الدين حسين محمد وزوجته وطفلان وزوج شقيقته محمود عبدالرحيم وشقيقه سيد والطابق الرابع به عبدالحميد حسين حامد وزوجته وكانا خارج المنزل والشقة المجاورة لها بها جمال السيد منصور وهو فى الامارات. أما الطابق الخامس فيه عبدالعزيز حسين عبدالعزيز مدرس وزوجته أمل وأولاده الأربعة شيماء وهند

الأربعة شيماء وهند ورامى وعمر بالدور الخامس، ومسعد ابراهيم وزوجته فاطمة احمد واللذان اصيب نجلهما محمد ولقى نجلهما احمد مصرعه وتم استخراج جثته، ونهاد حلمى اسكندر وعروسه بالدور الثانى وهما عروسان تزوجا منذ اسبوع واحد فقط، ونور الدين حسين محمد وزوجته وطفلاه وزوج شقيقته.

انتقل امس فريق من النيابة ضم اكثم عبدالوارث مدير نيابة حوادث شمال الجيزة وحاتم مصطفى ومحمود سمير لمعاينة العقار المنكوب وامرت النيابة بضبط واحضار صاحب الارض الذى كان يضع الاساسات ليلا وصاحب اللودر الذى كان يقوم بالحفر وسائقه واستدعاء صاحب العقار لسؤاله. كما صرحت النيابة بدفن جثث الضحايا. وما زالت قوات الانقاذ تواصل جهودها لرفع الانقاض حتى مثل الوفد للطهم.

متابعة وتصوير خالد إدريس

عبدالعزيز كان فى الدور الخامس وكان عندى ورجع بيته امبارح هو واولاده واخسذ ينادى انتى فين يا شيماء انت فين يا رامى انتى فين يا هند انت فين يا عمر ولادك فين يا أمال كما التقت الوفد ببعض المسئولين الذين انتقلوا الى موقع الحادث صرح محمد حسن رئيس هيئة النظافة ان الهيئة ارسلت ٣ لودر و ١٠ سيارات نقل و ٥٠ عاملا للمشاركة فى عمليات الانقاذ. وصرح المحاسب محمد عوض رئيس مركز ومدينة اوسيم ان الغالبية العظمى من العقارات فى هذه المنطقة بدون تراخيص. و اضاف ان هذه المنطقة كانت جزءا من صفط اللبن وارضها كانت موقع صرف صحى وترع لذلك فالتربة هشة واكد رئيس مدينة

اوسيم ان جميع العقارات بهذا الشارع لم يتقدم اصحابها للحصول على تراخيص و اضاف ان احد الاشخاص حاول وضع اساس عقار ليلا ونزل سائق اللودر عن مستوى اساس العقار المجاور بـ ٢ متر فانهار وقال انه اصدر قرارا بازالة ٣ عقارات مجاورة للعقار المنكوب وصرح قائد قوات الدفاع المدنى بالقوات المسلحة ان هناك ٢ اجهزة حساسة للكشف عن وجود ضحايا تحت الانقاض تم استيرادها للاستعانة بها فى مثل هذه الحوادث. وقامت امس اجهزة محافظة الجيزة بإخلاء ٣ عقارات مجاورة وعمل شدات خشبية حولها خوفا من سقوطها وتواصل اجهزة الدفاع المدنى بالقوات المسلحة ووزارة الداخلية جهودها فى رفع الانقاض والبحث عن مزيد من الضحايا وهم ١٢ شخصا وبحصر الاسماء يمكن القول ان المفقودين هم عبدالعزیز حسين عبدالعزیز وزوجته أمال واولادهما

المصدر: الاهرام

التاريخ: ١٢ يناير ١٩٩٩

بسبب البمب : انفجار عيون ٤ أطفال

كتب حسين المرصفاوى:

تحولت ظاهرة فرقعة البمب فى الشوارع الى شبح للخوف والرعب هدد كثيرا من المواطنين.. استقبلت مستشفى المطرية ٤ اطفال مصابين بانفجارات فى العين بسبب الزلط والбомب المتناثر من البمبم.. تم اخطار النيابة التى تولت التحقيق.. تلقى مأمور قسم المطرية اشارة من المستشفى بوصول كل من شريف محمد فرج (١٢ سنة) بانفجار فى العين

اليمنى ومحمد عاطف محمد (١٠ سنوات) مصابا بانفجار فى العين اليسرى ونبهة ظريف معوض (١٣ سنة) مصابة بنزيف فى العين اليسرى وهبة محمد محمود (١٢ سنة).. اشرف الدكتور عبدالله فكرى مدير عام مستشفى المطرية على علاجهم وقرروا جميعا ان سبب اصابتهم البمب الذى يتم فرقعته فى الشوارع بصورة مخيفة.. قام حمدى حمودة مشرف الحوادث بالمستشفى باخطار الشرطة.

المصدر: الاهرام

التاريخ: ١٢ يناير ١٩٩٩



مصرع ٥ أطفال واصابة ٧ بسبب ادخنة القمائن



محافظ سوهاج يشارك في اطفاء قمينة الطوب التي تسببت في الحادث

بعد مصرع ٥ أطفال على طريق القاهرة/ أسوان

محافظ سوهاج يقود حملة بنفسه لاجل إغلاق قمائن الطوب المقامة على الطرق السريعة

واطفاء القمائن التي كانت مشتعلة فيها النيران ولم يترك الموقع إلا بعد التأكد من اخمادها تماما حتى لحظة متأخرة بعد الإفطار.

ولم يكتف المحافظ بهذه القرارات فقد امر بالقبض على اصحاب القمائن واحالتهم للنيابة العامة ثم انتقل بعدها الى مستشفى جرجا العام للاطمئنان على صحة المصابين.. وبعدها أعلن المحافظ في تصريح خاص له «خارج القاهرة» ان هذا الحادث قد اثار غضبه واشمئزازه وانه بصدد تنظيم حملات مكثفة والإشراف عليها بنفسه لاعداد جميع قمائن الطوب المنتشرة على الطرق السريعة واصفا اياها بأنها قنابل موقوتة واسباب مباشرة لوقوع الحوادث على الطرق علاوة على قيامها بدور خطير في تلوث البيئة خاصة في قرية «الخلافة» التي دأب اهله على اقامة القمائن التي تهدد صحتهم وصحة ابنائهم وذويهم.

سوهاج - خالد حسن:

قرر اللواء احمد عبدالعزيز بكر محافظ سوهاج ان يقود بنفسه حملات مكبرة ضد قمائن الطوب الاحمر المنتشرة على طريق مصر/ اسوان الزراعي امام محافظة سوهاج واحالة اصحابها الى النيابة العامة. جاء القرار بعد وقوع حادث تصادم على الطريق تسبب في مصرع ٥ اطفال واصابة ٧ آخرين نتيجة تصاعد الدخنة الناتجة من قمائن الطوب وحجبها الرؤية عن السائقين. وقع الحادث عند قرية «الخلافة» التابعة لمركز جرجا.

كان المحافظ قد تلقى بلاغا بوقوع حادث تصادم بين سيارتين على الطريق السريع مصر/ اسوان نتيجة انعدام الرؤية من تصاعد دخنة قمائن الطوب المنتشرة على الطريق وقد نتج عن الحادث مصرع ٥ اطفال واصابة ٧ مواطنين آخرين فانتقل على الفور الى مكان الحادث وبيرفقته قوات الاطفاء حيث اشرف بنفسه على نقل المصابين الى المستشفى

المصدر: الاخبار
التاريخ: ١٢ ابريل ١٩٩٩

في حادث قطارى شربين:

وزيرالمواصلات: الكارثة بسبب اخطاء العاملين بهيئة السكك الحديدية
ايقاف ١٦ من قيادات الحركة بشمال الدلتا
احد المصابين: لن أركب هذا القطار بعد اليوم



عربات القطارين التحت ببعضها.. وتكشف بشاعة الحادث « تصوير: بسام الزغبى »

أكد الحصر النهائي لضحايا حادث تصادم قطارى الركاب فى شربين ان عدد الذين لقوا مصرعهم ثلاثة هم على على السعيد ١٨ سنة «عامل» وعبد الخالق فواز ٢٩ سنة «مجنّد شرطة» واحمد عبد المنعم مصباح ٢٥ سنة «عامل» وأشار إلى ان عدد المصابين بلغ ٥١ مصابا غادر

تابع الحادث شريف خفاجى حازم نصر محمد رضوان جمال حسين

منهم ثمانية
المستشفيات بينما
استقرت حالة باقى
المصابين ويغادرون
المستشفيات تباعا
حيث تركزت اصابتهم
فى كدمات وكسور
وجروح بسيطة. وبدأت

النيابة تحقيقاتها فى الحادث. قام المهندس سليمان متولى وزير النقل والمواصلات والدكتور اسماعيل سلام وزير الصحة والدكتورة مرفت التلاوى وزيرة التأمينات والشئون الاجتماعية يرافقهم اللواء فخر الدين خالد محافظ الدقهلية امس بزيارة لموقع الحادث وتفقد حالة المصابين بالمستشفيات. قرر وزير النقل خلال تواجده بموقع الحادث ايقاف ١٦ من العاملين بالسكك الحديدية بمنطقة شمال الدلتا من بينهم مدير المنطقة وملاحظو بلوك وسائق ومساعد قطار شربين ونظار محطة شربين ومدير ادارة الحركة بشربين ورئيس الكهريائيين بالمنطقة. واكد الوزير ان الحادث خطأ فادح من العاملين بالحركة مشيرا إلى ان انقطاع الاتصالات بين القطارين كان يجب ان يكون محل اهتمام القائمين على الحركة حيث ان التعليمات تؤكد عدم السماح لاي قطار بالتحرك الا بعد التأكد من كفاءة كافة عناصر التشغيل. كما اوضح خطأ تسير قطارين عل خط فردي وأشار إلى ان السرعة المعتدلة لسائق قطار شربين كانت سببا رئيسيا فى تقليل حجم الكارثة حيث لم تتجاوز سرعته ٣٠ كيلو مترا/ الساعة.

كما اعلن وزير النقل عن البدء فى اجراء مراجعة شاملة وعاجلة لجميع العاملين بالسكك الحديدية على مستوى الجمهورية لاستبعاد العناصر التى تكررت اخطاؤها وسبق لها ارتكاب مخالفات مماثلة. وتؤكد خلال تواجده بالموقع من ازالة كافة اثار الحادث واعادة تشغيل الخط الحديدى وقررت وزيرة الشئون الاجتماعية صرف معاشات استثنائية لاسر الضحايا والمصابين باصابات تقعدهم عن العمل وقالت ان الوزارة ستتحمل تكاليف العلاج التكميلى والتعويضى وشراء اى اجهزة تعويضية للمصابين. كما كلفت الوزيرة محمود ابو هاشم وكيل وزارة الشئون بالمحافظة ولىلى عبد الرازق فرج مدير عام الضمان الاجتماعى والاغاثة بسرعة دراسة جميع حالات المصابين ومتابعتهم حتى صرف المعاشات الاستثنائية لهم والاجهزة التعويضية.

كما قام وزير الصحة يرافقه الدكتور محمد العاصمى وكيل وزارة الصحة بالدقهلية بتفقد حالة المصابين بالمستشفيات وتأكد الوزير من توافر الادوية واكياس الدماء اللازمة للاسعاف وكذلك من اتخاذ كافة الاجراءات

العلاجية والوقائية للمصابين.

بينما أكد محافظ الدقهلية ان سرعة انتقال الاطباء ليتواجدوا بالمستشفيات لاستقبال المصابين كان له اكبر الاثر فى سرعة الاسعاف. واشاد بشهامة الاهالى الذين هرعوا للتبرع بدمائهم ومساعدة رجال الانقاذ فى اغاثة المصابين واخراجهم من عربات القطارين وكذلك بمساعدة محافظات كفر الشيخ ودمياط والغربية التى سارعت بتوجيه سيارات اسعاف واطباء لموقع الحادث.

وفى تصريح لرئيس هيئة السكك الحديدية المهندس طلعت خطاب أكد وجود خطأ فادح من العاملين بالمنطقة ومخالفاتهم لتعليمات التشغيل وقال ان هناك تحقيقا فوريا تقرر البدء فيه وسيتم معاقبة المخالفين بشكل رادع.

وقام فريق من النيابة برئاسة المستشارين عزت مكي المحامى العام الاول ومحمد حسنى زيان المحامى العام لنيابات الدقهلية وضم عبد الحميد همام واحمد طلبة ومحمد زكريا رؤساء النيابة ومديرى ووكلاء نيابة شربين بالانتقال لموقع الحادث وصرحوا بدفن جثث المتوفين الثلاثة وتشكيل لجنة فنية من السكك الحديدية واستدعاء عدد من المسؤولين بالهيئة لتحديد مسئولية الحادث والوقوف على اسباب وقوعه.

المصابون يتحدثون

التقت «الأخبار» بعدد من المصابين فاطمة مصباح محمد ٢١ سنة طالبة بالمعهد العالى للخدمة الاجتماعية بكفر الشيخ كانت قادمة مستقلة القطار رقم ٥٠٧ الى بلديتها بشربين تؤكد بأنها لا تعرف ما الذى حصل بالضبط سوى انها سمعت صوتا شديدا وهزة عنيفة بعدها راحت فى غيبوبة ولم تشعر بنفسها إلا فى المستشفى تحت وخز الإبر وتلقى العلاج من الأطباء.

يسرى محمد سالم ٢٠ سنة طالب بكلية الدراسات الاسلامية بدمياط أكد أنه هو الآخر لم يفق إلا فى المستشفى بعد تصادم القطارين وقال: أحمد البنا أن اصابتى بسيطة حيث أن والدى المزارع وأخوتى السبعة واصابهم الهلع فور علمهم بالحادث أما الآن فقد استراحوا عندما وجدوا الاصابات بسيطة مجرد وكدمات وسجحات. حمدى ابو العينين ٤٥ سنة عامل بكلية التجارة بدمياط كان متجها لقرية عقب انتهاء عمله ويقول لم أكن أصدق أنني سأعيش بعد لحظات الرعب عقب الاصطدام العنيف بين القطارين والحمد لله ان ربنا نجانى من أجل ابنائى الثلاثة.. ولن أركب هذا القطار بعد اليوم.

أما المسعفان مدحت مصطفى عبدالعزيز ووليد محمد عطية من اسعاف شربين وأول من علما بالحادث فيؤكدان أنهما قاما بالاتصال بمرفق الاسعاف بالمنصورة وباسعاف دكرنس وبالطافىء والمحافظ عندما شاهدوا الحادث وساعد على عدم زيادة عدد الضحايا وصول السيارات المجهزة فى سرعة فائقة وكذا شهامة مواطنى كفر الدبوس فى اخراج الركاب من القطارين.

المصدر: الاهرام
التاريخ: ٦ اغسطس ١٩٩٩

الحكم فى قضية قطارى شربين الحبس ٥ سنوات لسائق قطار شربين وملاحظ بلوك المعاهدة و٢ سنوات لمساعد السائق وملاحظ بلوك شربين وناظر المحطة

المنصورة - من عطية عبدالحميد:

تم أمس أسدال الستار على قضية حادث قطارى شربين الذى وقع يوم ١٠ أبريل الماضى عند قرية كفر الشناوى وراح ضحيته ٣ أشخاص وأصيب فيه ٤٨ آخرون عندما اصطدم قطاران فى اتجاهين معاكسين حيث قضت محكمة شربين الجزئية برئاسة مختار العشماوى رئيس المحكمة بمعاقبة كل من محمد أمين سيد أحمد سائق القطار رقم ٤٩٨ وحمادة بدوى امام ملاحظ بلوك المعاهدة رقم ١ بالحبس لمدة ٥ سنوات وتغريم كل منهما مبلغ ألف جنيه وكذلك معاقبة كل من ابراهيم عبدالجواد ابراهيم شمس الدين ملاحظ بلوك شربين والسيد المرسى أمين ناظر محطة شربين الرئيسية وأحمد سعد عبدالمجيد مساعد سائق القطار بالحبس ثلاث سنوات لكل منهم وتغريم كل منهم مبلغ ٥٠٠ جنيه.

وكان عبدالمنعم الشهاوى رئيس نيابة شربين قد رأس فريقا من وكلاء النيابة للتحقيق مع المتهمين بإشراف المستشار محمد حسنى زيان المحامى العام لنيابات الدقهلية ووجه اليهم تهمة القتل والاصابة الخطأ والتسبب والاهمال فى أتلاف

أحدى وسائل النقل البرى ومخالفة التعليمات المنظمة لحركة تشغيل القطارات وتم حبسهم على ذمة التحقيق حيث أمر المستشار ماهر عبدالواحد النائب العام بأحالتهم لمحكمة شربين الجزئية لمحاكمتهم فأصدرت أمس حكمها المتقدم.

المصدر: الاهرام
التاريخ: ٣١ يولية ١٩٩٩



سوء التربية .. والتدليل .. ورخص المجاملات وراء :

دماء الشوارع

رجال القانون والمرور:
عقوبة الحبس لولى الأمر
الذى يسمح للصغار بالقيادة
وتعويض مالى كبير لضحايا الحوادث

مسحوبة على الفور!!
ويضيف أحد الآباء:
أخبرت ابني أنني
سأشتري سيارة له
بعد تخرجه في
الجامعة، فاستأجرت
وقال: وما الذي استفيد
من قيادة سيارة بعد التخرج؟
زملائي وأصدقائي الآن لن يشاهدوها
- أريد أن يروني الآن! فلماذا لا
تمنحني سيارتك. واستجاب الأب
محددًا مواعيد الخروج بالسيارة
والعودة به، أيضا لم تعجب الابن،
فزميلاته يعدن ليلًا بين الواحدة
والثانية صباحًا، فكيف يعود هو في
الثانية عشرة؟
■ رجل أعمال يقول: إن أحد أبنائه
ارتكب ٢ حوادث بسيارة اشتراها له،
اثنان من هذه الحوادث كانت لسرعته
التي تجاوزت ١٤٠ كيلومترًا في
الساعة، والثالثة كان سيصطدم فيها
بالمتر، ومنعته من القيادة وكان عمره
١٩ سنة.



مجدي عثمان



وصفي ناشد

شابان يتسابقان بسيارتيهما فوق كوبرى أكتوبر - انحرف
أحدهما للطريق المضاد - وصادم بسيارته سيارة أسرة صغيرة
مات الأب قائد السيارة وطفله وعمره سنتان ثم ماتت الزوجة
بعدهما بيومين. ومع المبالغيات التي نشرتها الصحف حول
تفاصيل الحادث، فالشاب الذي صدم الأسرة كان يقود سيارته
ضمن مجموعة سيارات تضم أما وأبا وأقارب.. و.. إلا أن هذا
الحادث ليس هو آخر حوادث الشباب التي في الغالب يكون
الشاب قائد السيارة هو الضحية الأولى في أغلب الأحيان!
وإذا كنا قد «تعودنا» على رؤية شباب صغير السن دون الثامنة
عشرة يقودون السيارات بدون رخص، فإن أحدا لا يعرف بالضبط
كم حوادث المرور القاتلة التي تروعا كل يوم بسبب ذلك.

الآباء: التسبب

في استخراج الرخص

كل أصدقاء ابني ليس لديهم رخص
قيادة ويقودون سيارات - وابني عمره
١٧ عامًا وما زال في المدرسة وقد
منعنا أنا وزوجي ابني من القيادة -
سألته: هل يقود سيارات أصدقائه؟
أجاب بسرعة - لن يمنحوه هذه
الفرصة، فهم ينتظرون الخروج
ليستمتعوا هم أنفسهم بالقيادة.
وقاطعتها أم أخرى: أولادنا يقومون
بأشياء لا يستطيع عقلنا أن يصل
إليها.
وقالت أم لشاب في الجامعة: ابني
مستنكر خوفي عليه من القيادة وأكد
لي أنه يقود سيارة صديقه في الهرم
والمقطم لأنني لا أسمح له بقيادة
سيارتي!!

وأكدت مهندسة ديكور أنها تخشى
على الأبناء من ضبطهم بدون رخص
للقيادة في حالة تركهم يقودون
السيارات - فهي تشعر أن هناك لجانًا
للمراقبة منتشرة باستمرار وذلك
يشكل خطورة على الأبناء المخالفين
يمكن أن تعرضهم للمخاسبة - وأن
كانت الوساطة بترجع أية رخصة

سألنا المعهد القومي للمرور عن
آخر إحصائية موجودة عن حوادث
الشباب بسبب قيادة السيارات -
فأفادنا بأنها أجريت منذ سنتين
وموجودة لدى أكاديمية البحث العلمي
التي أفادتنا بدورها أن العمل مازال
جاريًا بها قعلا ولا تضم حصرا
لأرقام حوادث الشباب وأنها موجودة
بالإدارة العامة للمرور - وطلبنا من
إدارة الإعلام بالداخلية ترشيح
أحد المسؤولين عن المرور ليشرح
لنا النقاط المبهمة في مجال
قيادة صغار السن
للسيارات فلم نتلق ردا
حتى نشر الموضوع.
وقد استطلعنا آراء
رجال القانون وخبراء
المرور والآباء والأمهات
والشباب - حول هل تحديد
سن الـ ١٨ - مناسبًا لمنح
رخص القيادة أم لا؟ - وهل
العقوبات رادعة وكافية في
قانون المرور لمحاسبهم - وهل
هم المسؤولون وحدهم عن
حوادثهم أم أن الآباء أيضا دخلوا
دائرة الاتهام مع أبنائهم؟ وليس الآباء
هم وحدهم الذين دخلوا هذه الدائرة
لكن أيضا «الواسطة» التي تعيد
الرخص المسحوبة وتحل كل
المشكلات الناجمة عن حوادث الأبناء.
نريد الخروج سريعا من هذه الدائرة
لأن نسب هذه الحوادث بلغت حسب
ما قدره بعض الخبراء بنصف حوادث
المرور القاتلة.

صغار السن سبب ٥٠٪ من حوادث المرور القاتلة

بدون رخصة واحدة تستخدم «وصلا» والأخرى والدها رجل شرطة - والثالثة والدها رجل أعمال، أنا بأخاف أقود السيارة بدون رخصة، لأن في أي حوادث سيسألوا عن الرخصة، ولابد

من اختيار مكان تعليم القيادة وكذلك السائق الذي يدرّب عليها.

محمد نبيل - ١٩ سنة يقول - وأنا عمري ١٧ سنة كنت انتظر التحاق بالجامعة لأقود سيارة، أمنية لكل الشباب - وليس مهما نوعها - حسب الامكانيات المتاحة، وأسير بسرعة متوسطة لأننا كشباب بطبيعتنا مندفعين وذلك ينعكس على القيادة وأفضل رفع سن منح الرخصة الى ٢١ عاما.

أيا كان موقعهم

المستشار وصفي ناشد رئيس محكمة أمن الدولة العليا يشرح أن قانون المرور الحالي مناسب وراعى بالنسبة للجرائم التي ترتكب بالمخالفة لأحكامه، فالعيب ليس في القانون لكن في القائمين على تطبيقه، والعبرة في احترام القانون بتطبيقه على جميع المواطنين سواء بسواء وليس في إصدار نصوصه، ويضيف: أنه أن الألوان لا تختفى أساليب المجاملة بالنسبة للبعض والسبب في ذلك هو ما أصاب المجتمع المصري من التراخي الأخلاقي عند الكثير من المواطنين خاصة أن ذلك مرتبط بضمير الإنسان والذي يعيش بلا ضمير لا يهتم بالقانون أو عقوباته، هذا من ناحية، والأمر الثاني، أن كثيرا من الآباء وهم مسئولون مسئولية

ويضيف: أن الأسلوب المتناهي في السهولة واليسر لاستخراج رخص قيادة السيارات وراء ازدياد وتهور شبابنا، فأنا أستطيع استخراج رخصة وأنا في منزلي، ومعظم قائدي السيارات حتى سائقي الدرجة الثالثة ليست لديهم دراية بالقيادة ولا بإشارات المرور، الخطأ في رأيي لدى من لديه سلطة استخراج الرخص، فالبعض يستطيع امتلاك رخصة القيادة بمبلغ ١٥ جنيها!!

■ أم لشابين وموظفة بدرجة وكيل وزارة قالت: أفضل رفع سن استخراج الرخص الى ٢١ سنة، لأن سن ١٨ سنة، يكون الشاب فيه قد أنهى دراسته الثانوية، ويبدأ في مرحلة الرجولة، والقيادة مثل شرب السجائر، سلوك يتمسك به الشباب في هذه الفترة من عمرهم، والبعض منهم لا يتحمل المسؤولية، وبالنسبة لأولادي بدأوا استخدام السيارة في المرحلة الجامعية لكن للنزعة فقط وليس للذهاب بالسيارة للجامعة، مع عدم التأخر في العودة مساء، ورقابة الأهل في قيادة الأبناء للسيارات ضرورية، وإن كنت أرى أن ترك الأطفال في سن ١٥ سنوات لقيادة البيت باجى أخطر بكثير وعدم وجود عساكر مرور لهم هيبتهم يضاعف من

عدم طاعة الشباب لأوامرهم!!

وسعدت أم بتحويل الشاب صاحب الحادث الأخير للمحاكمة الجنائية، إلا أنها صمتت ولم تجب عند سؤالها، ولو كان هذا الشاب ابنها؟؟

بوصل وليس برخصة

■ خالد وليد جاد خريج جامعة أمريكية يقول - سن ١٨ مناسب - لكن الرخص تمنح بدون اختبار وبعض الشباب يقودون باستهتار معتمدين على أنه سيجد من «يلم» الموضوع سواء كان والده أو أحد أقرانه، أو أصدقاء والده. والوسائط في استرداد الرخصة



صلاح مندور

المسحوبة تجعل الشاب لا يكتف بـ سحبها فلو أنه متأكد من عدم قدرته على سحبها لن يرتكب مخالفات، مي حسام - بكالوريوس تجارة - تقول: لي صديقات يقودن سيارة

كاملة عن أولادهم يسلمون سياراتهم القاهرة لصبية لم يتموا ١٨ سنة، وكثير منا يشاهد السيارة الشبح يقودها طفل لم يتجاوز ١٥ عاما، وتساءل: من سمح له بالقيادة ومن سلمه السيارة، إنني أطالب أن ينص قانون المرور على عقوبة أشد لمن يسلم سيارة لصبي صغير وأناشد المشرع عند تعديل القانون أن ينص على تطبيق عقوبة الحبس على الوالد الذي يسلم الحادث سيارة يقودها تكون فيها نهايته ونهاية الآخرين. ولابد من تطبيق هذا النص بحزم أيا كان موقع هؤلاء الآباء في المجتمع.

ولابد من توعية المواطنين ليمارسوا سلوكا ليس معوجا، بتعليم الأطفال أن القيادة فن وليست «عافية» وعلى القائمين بضبط المخالفات عدم التهاون مع مرتكبها، فقانون المرور البريطاني على سبيل المثال يطبق على رئيس الوزراء في حالة ارتكابه مخالفة مرورية في حينه، ومعظم الدول المتقدمة تصل بالمخالفة المرورية في حالة تكرارها الى ٥٠٠ دولار، بينما في مصر يرتكب المواطن المخالفة وتسحب رخصته وهو متأكد أنه سيستعيدها، وفعلنا تعود!!

٨٠٪ من المخالفات التي تقع لا يطبق فيها القانون!

٧٥٪ من الحوادث

لعدم احترام القوانين

لواء صلاح مندور مساعد وزير الداخلية والمدير السابق لمرور القاهرة يشرح أن سن ١٨ سنة هي سن متعارف عليها دوليا، ففي الولايات المتحدة وانجلترا وبعض الدول العربية يمنحون تصاريح قيادة مؤقتة بشروط معينة، فالسعودية والكويت تمنحان تصريحاً بالقيادة بكفالة شخص آخر مسئول عنه، أما في لندن، فيشترط قانون المرور

على الشاب الذي بلغ ١٧ سنة ويريد استخراج رخصة ونجح في جميع الاختبارات التي تنظمها إدارات المرور مصاحبة ولي أمر الشاب وأن يجلس بجواره أثناء



حسن بنداري

القيادة لحين
اتمامه ١٨ عاماً .
والقوانين في
هذه الدول
صارمة وحازمة
في كل إجراءاتها
وتطبق على
الجميع فلا
استثناءات في
الشارع من
الراكبين أو
السائقين بدءاً
من أعلى سلطة
لأصغر موظف
وعندما تقع المخالفة لا يعفى أحد من
المحاسبة

ويشرح اللواء صلاح مندور انه في
الخارج اذا قاد شاب عمره ١٧ عاماً
سيارة ومعه رخصته المؤقتة بدون ولي
أمره تسحب رخصته فوراً، وتسجل
علامة معينة عليها، لأنه في حالة
سحبها مرة ثانية وثالثة يحصل على
عقوبة أشد. ومن الممكن سحبها مدى
الحياة حسب المخالفة.

وفي رأيه أن حوادث المرور بين
الشباب ليست مرتبطة بسن معينة،
فقد نجد شاباً عمره ١٤ عاماً يقود
بمهارة فائقة، لكن أسباب الحوادث قد
تكون فنية مثل السرعة، وعدم القدرة
على التحكم في السيارة، أو عدم
تطبيق شروط رخصة القيادة من
الخضوع للاختبارات الفنية، فإن
٧٥٪ من حوادث السيارات بسبب
عدم مراعاة اللوائح وأداب المرور مثال
ذلك طريق السرعة فيه محددة بـ ٦٠
كيلومتراً في الساعة، حيث يضم
مشاة ومساكن يتجاوز البعض هذه
السرعة وتقع الحوادث، وهناك أسباب
نفسية وسيكولوجية مثل التهور،
وتعاطي الكحوليات والمخدرات
والاندفاع والعنونة، والتكوين
الاجتماعي والتربية، ولا يصح إلقاء
أسباب حوادث الشباب الى سنهم أو
رخص القيادة وحدها.

ان اختبارات
القيادة لانتاج لكل ادارات
المرور أن تنفذ كل ما تتطلبه من
اختبارات نظرية وعملية وفنية، ويقترح
اللواء صلاح مندور انشاء معهد
للمرور لا يمكن استخراج أية رخصة
قيادة إلا بعد الالتحاق به لمدة ٢ أشهر
ليحصل الخريج منه بعد ذلك على
شهادة في القيادة وبالتالي يمنح
الرخصة.

ولابد من زيادة مدارس تعليم القيادة
التابعة للمحافظات والافراد تحوى
صالة تدريب نظري وعدد من
السيارات والمدربين يتلقى المواطن فيه
٢٠ ساعة نظرياً و٨ ساعات عملياً،
فالتطبيق العملي غير متوافر في بعض
المدارس الآن.

السلوك وليس العدد

اللواء مجدى عثمان مساعد وزير
الداخلية والمدير السابق لمرور الجيزة،

يقول، ان
سن ١٨

هى
البداية
التي اطمئن
فيها لتسليم
السيارة الى الشباب، والآباء والأمهات
لهم بعض العذر في السماح لأبنائهم
بالقيادة بعد بلوغهم ١٦ سنة فالزحام
في الشوارع ووسائل المواصلات
ظروف تفرض عليهم هذا التجاوز،
ويضيف ان القيادة بدون رخصة
عقوبتها غرامة بين ٥٠ و ١٠٠ جنيه،
والحبس ٢ أشهر، لكن معظم القضاة
يكتفى بعقوبة الغرامة وليس كل
مرتكبى الحوادث من الشباب يقودون
بدون رخص، والسبب وراء حوادثهم
ليس وجود رخصة القيادة معهم أم لا،
لكن «اللاأخلاق» واعتقاد خاطئ بأن
مخالفة القانون «شطارة» وذلك بسبب
عدم توجيه أولياء الأمور لهؤلاء الأبناء.

ويؤكد اللواء مجدى عثمان أن نسب
حوادث الشباب ليست كبيرة ولكن
شغورنا بانتشارها سببه أننا نرى
شباباً دون الثامنة عشرة يقودون
سياراتهم بما يمثل مظهراً مستفزاً في
الشارع وينذر بالخطر، فالسلوك هو
اللافت للنظر وليس عددهم.

ونظراً لأن معظم الآباء في حالة
مخالفة أبنائهم لقواعد المرور وارتكاب
حوادث يلجأون الى معالجة هذه
المخالفات وتسويتها مع
الاطراف

الأخرى التي
أصبحت في
الحادث بطرق
وبية، لذلك فلن
تعتبر احصاءات
حوادث الشباب

اذا وجدت عن أرقام حقيقية لعددها
ومرتكبيها. ويقترح اللواء مجدى عثمان
فرض تعويض كبير على ولي الأمر في

التي ارتكاب ابنه لحادث ينتج عنه
صحايا، ففي السعودية هذا
التعويض يصل الى ٢٠٠ ألف
ريال، فكلما زادت قيمته
سيحد كثيراً من سلوك
الآباء في منح سياراتهم
لصغار الشباب!!

اللواء حسن بندارى مساعد وزير
الداخلية والمدير السابق للإدارة
العامة للمرور، يؤكد ان المشكلة
ليست في استخراج الرخص في سن
١٨، لكن في استخراج رخص
المجاملات والتي تبلغ نسبتها حوالى
٧٠٪، والمجاملة في رخص القيادة
سواء في استخراجها أو سرعة
استردادها في حالة المخالفة تتساوى
حياة الشاب صاحب الرخصة ومن
الصعوبة وقف هذه المجاملات.
ويضيف أن نسب حوادث الشباب
بالنسبة لحوادث السيارات تصل الى
٥٠٪ وهى نسبة تقديرية.

المصدر: الاهرام
التاريخ: ٢٥ يولية ١٩٩٩

كارثة على طريق القاهرة.. المنيا الصحراوي مقطورة طائشة تقتحم أتوبيسين وتقتل ٣٠ شابا وتصيب ١١ آخرين الضحايا كانوا في طريق العودة من زيارة لدير السيدة العذراء بالمنيا



أتوبيس الضحايا بعد أن حطمته المقطورة تماما



مقطورة الموت

المقطورة حطمت الأتوبيس الأول ونشرت أشلاء الركاب على الرمال

شهد طريق المنيا - القاهرة الصحراوي الشرقي مساء أمس الأول كارثة مرورية مروعة، عندما اختطف الموت ٣٠ شابا وفتاة من أبناء كنيسة مارجرجس بمصر الجديدة كانوا عائدین من زيارة دير السيدة العذراء بجبل الطير بسنمالوط مساء أمس الأول الجمعة، بعد رحلة قاموا بها في أتوبيسين سياحيين، فلقد اقلعت مقطورة طائشة من سيارة القيادة، السيارة نقل حجم ثقیل وتندفع في سرعة هائلة واطاحت بالأتوبيس الأول وشطرت طويلا إلى نصفين، كما اطلحت بالأتوبيس الثاني وغرسته في رمال الطريق وتحول الأتوبيسان إلى حطام، ومات ٣٠ شابا وفتاة، ولا يزال هناك ١١ آخرون بين الحياة والموت، وضج الطريق بالاهالي والسائقين والمزارعين والعمال كل يمد يده محاولا انقاذ ضحكة بريئة تاهت وسط الدمار في الأتوبيسين.

وقع الحادث المأساوي في الساعة السابعة من مساء أمس الأول عندما كان أتوبيسان سياحيان تابعان لاحدى شركات السياحة يحمل الاول رقم ١٢٢ سياحة القاهرة قيادة السائق عادل رزق الله لبيب، والثاني يحمل رقم ٤١١ سياحة الجيزة قيادة جورج بشري حنا قادمين من دير السيدة العذراء بجبل الطير بسنمالوط ويحملان ٥٠ شابا وشابة من شباب كنيسة مارجرجس هليوبوليس بمصر الجديدة في رحلة ضمن النشاط الصيفي لشباب الكنيسة وفي طريق عودتهم على الطريق الصحراوي وامام قرية سنهورس فوجيء سائق الأتوبيس الاول ومن خلفه الأتوبيس الثاني بسيارة نقل تحمل رقم ٢٥١٣ نقل الفيوم وخلفها مقطورتها العملاقة وتحمل رقم ٢٨١ الفيوم وتتحرف السيارة يمينا ومن خلفها المقطورة تتحرف يسارا بعد ان اقلعت من مكان تثبيتها في المقطورة ناحيتهم بسرعة هائلة، حيث داهمت المقطورة، التي لم تكن محملة بأية احمال الأتوبيس الاول فشطرت من مقدمته الى مؤخرته مثل السكين، في الوقت نفسه اصطدم الأتوبيس الخلفي بمؤخرة الأتوبيس الاول وتدخل القدر في عدم تكملة المقطورة سيرها، حيث لم توقف سير واندفاع المقطورة، عندما انغرست في قلب الأتوبيس الاول نحو الرمال، كما اطلحت بالأتوبيس الثاني وفي لحظات عصبية تناثرت جثث وأشلاء الشباب والشابات حول منطقة الحادث. وعلى الفور انتقل اللواء عبدالوهاب ابا زيد مساعد وزير الداخلية لمنطقة الصعيد واللواء ممدوح كدوانى مدير أمن بنى سويف وقيادات أمن بنى سويف والسيد سعيد النجار محافظ بنى سويف، حيث تم توجيه ١٥ سيارة اسعاف لنقل المصابين وسرعة اسعافهم ونتج عن الحادث مصرع ٣٠ شابا وفتاة وإصابة ١١ آخرين بإصابات مختلفة باللغة الخطورة، تم نقلهم الى المستشفى، حيث اجريت لهم الجراحات والاسعافات الأولية لانقاذ ارواحهم، ويأشرف الدكتور محمد زهير مدير المستشفى فريقا طبيا على مستوى عال في محاولات لانقاذ المصابين.

ومن ناحية أخرى قرر المهندس سعيد النجار محافظ بنى سويف صرف تعويضات فورية ٥٠٠ جنيه لأسرة كل متوفى في الحادث و٢٠٠ جنيه لكل مصاب.

أحد الناجين يتكلم

أسفر الحادث المأساوي الكبير عن إصابة ونجاة بعض الشباب من مقطورة الموت.. أحد الذين كتب لهم النجاة الشاب ياسر ماجد وهو من ركاب الأتوبيس الثاني، حيث روى لحظات الرعب والموت التي أحسها منذ بداية الرحلة، وقال إن الكنيسة تقوم كثيرا برحلات لزيارة الأديرة ومساعدة الفقراء وقررنا أن تكون الرحلة هذه المرة إلى دير جبل الطير بسمالوط، وسافرنا يوم الخميس ليلا ووصلنا إليها فجر الجمعة وقمنا بالزيارة والصلاة في الدير ثم أقمنا حفل كورال وقدمنا مسرحية ثم غادرنا الدير في الساعة الخامسة والنصف من بعد عصر نفس يوم الجمعة في طريقنا إلى القاهرة، وفي الساعة السابعة تقريبا فوجئنا بأن السائق ونحن نستقل الأتوبيس الثاني وكان أمامنا الأتوبيس الأول وسائقه يضغط على الفرامل بشدة ويصرخ يا ساتر يارب.. وشاهدنا من ناحية اليسار مقطورة تقتحم الأتوبيس الأمامي في اتجاهنا ثم حدثت عاصفة من التراب لم نشاهد بعدها أي شيء سوى صوت ارتطام الأتوبيس الذي أمامنا وبعدها سمعت صراخ أصدقائي وخرجت من الباب الخلفي للأتوبيس وفوجئت بالكارثة عندما وجدت كل محتويات الأتوبيس الأمامي من كراس وحقائب خارج السيارة على الرمال ووجدت جثث أصدقائي مبعثرة على الرمال بعضها مقطوع الأجزاء وانهرت تماما وأغمى على ولم أدر إلا وأنا في المستشفى.

حادث قدرى

انه حادث قدرى.. بهذه الكلمة بدأ الأب داود سليمان راعي كنيسة مارجرجس بمصر الجديدة والذي حضر على رأس وفد أباد وكهنة الكنيسة بعد نصف ساعة من علمه بالحادث، وقال ان الحادث قضاء وقدر ولم يكن هناك أية شبهة تعمد أو إهمال من جانب السائقين ، وقال: أن الله قادر أن يغرس فينا بروح الصبر القدرة على تحمل هذه الكارثة وهي إرادة الله.

أنقذه النوم

كان من المفترض أن يشارك في الرحلة ولكنه تخلف عنها لسبب لا إرادى له حيث ظل نائما ولم يلحق بالموعد المحدد وهكذا كتبت له النجاة . اسمه سالم وإيم طالب بكلية الحقوق بجامعة اسكندرية كان يبكي بشدة ولم يصدق ما حدث، وعندما اقتربنا منه بهدوء اتضح لنا أنه يرثى صديقا وليس شقيقا فقد وليد صديقه وزميله في الدراسة ولم يكن يشغل سالم يوم سفر الرحلة إلى المنيا غير إعداد الأقنعة الكوميديّة المضحكة وبعض الألعاب التي سوف يحتاجونها أثناء الرحلة ولكن غلبه النوم فلم يلحق الرحلة وراح يندب حظه وبعد الحادث لم يصدق نفسه فراح فى غيبوبة وأخذ يبكي أصدقاءه الذين راحوا ضحية الحادث الأليم .

لهبة القدر

من مفارقات القدر العجيبة.. أن سائق الأتوبيس المتوفى عادل رزق الله طلب من مسئولى الشركة أن يقوم هو بالرحلة لاحتياجه الشديد للمال لتركيب عداد الإنارة فى شقته الجديدة التى تسلمها منذ أسبوع بشبرا الخيمة وكان سعيدا لحصوله على بدل السفر الذى به سوف يكمل ثمن تقديم العداد، وقال لزميله جورج بشرى سائق الأتوبيس الثانى أثناء الزيارة فى الدير إنه سوف يذهب «غدا السبت» لدفع ثمن العداد إلا أن القدر لم يمهله وكان قدره المحتوم.

قرارات النيابة

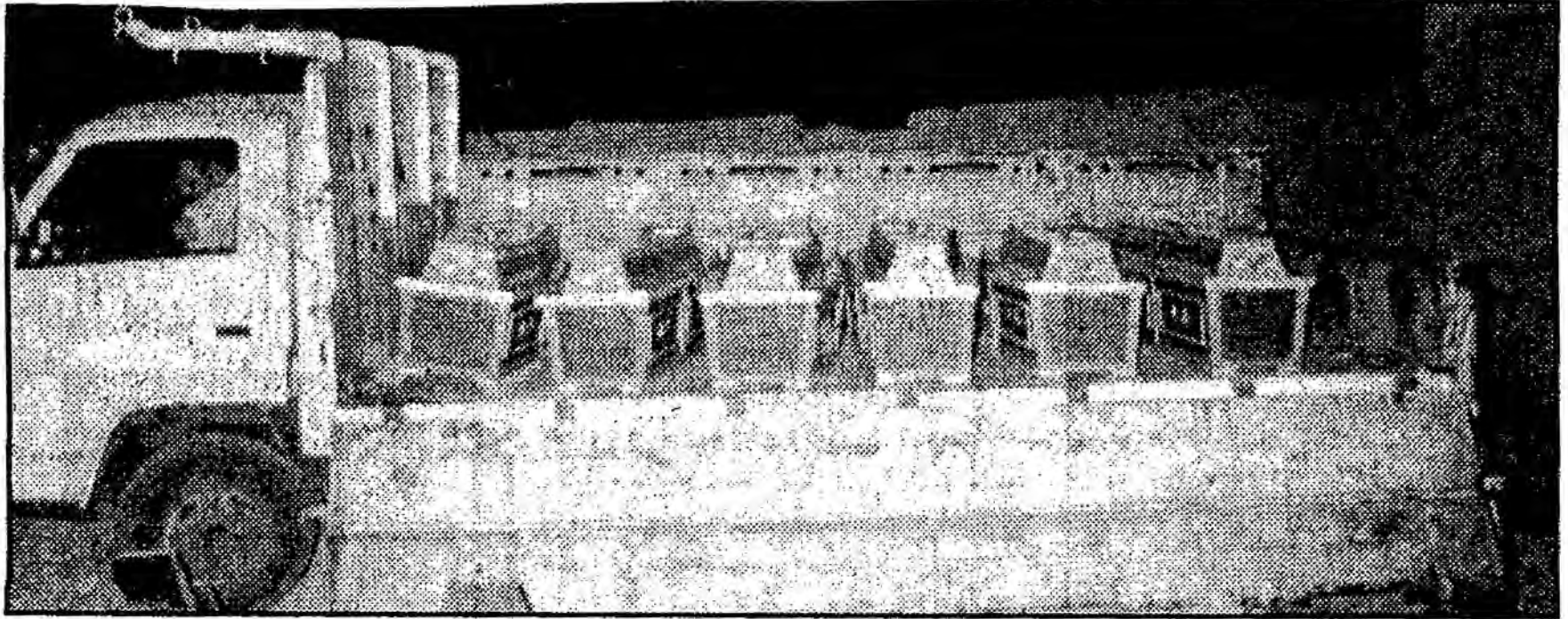
أمر محمد صبحى رئيس نيابة بنى سويف الذى يشر التحقيقات مع وليد عثمان وكيل أول النيابة بإشراف المستشار هانى عبد الجابر المحامى العام لنيابات بنى سويف بتشكيل لجنة من المهندسين الفنيين لفحص السيارات وإعداد تقارير وتصور عن كيفية وقوع الحادث وحبس سائق السيارة النقل واثنين من التباعين كانا معه، ومناظرة الجثث وتقرير مفتش الصحة عن الكشف الظاهري للضحايا وكذا تحريات المباحث عن الواقعة والتجريح بيفن الجثث.

أسماء الضحايا

مرقص عادل ذكرى وأمجد طلعت زخارى وريمون ميلاد ومارك البير وإيم وماريان عبد السيد وهادى إبراهيم جرجس ومجدى جلال ومينا عادل ووليد ممدوح سامى وأمير سعد صليب وعادل رزق الله ويوسف حليم جندى ورونى (زوجته) وجوزيف نشأت خليل ونهى الفونس ونورا مكرم وماريان زاهر ومريم صبحى ومارى نشأت وهبه ومنير جورج غطاس ويوسف حنا بشاى وعاطف سامى موسى ويشوى ممدوح ومارى جلال ومى جمال وفادى توفيق وشيرين سعيد وسامى سمير وناصر سمير ومنير جورج ومحب عماد .

.. والمصابين

مودى منير زخارى وماريان موريس ومجدى موريس وسامى سليمان ومريم سلامة ومجدى سمير وماجد مجدى عياد وفادى عازر زكى وياسر ماجد ورامى أيوب وسالى بطرس.



عشرات الشباب وقد عادوا فى صناديق مغلقة

الإهمال وراء الكارثة

تبين من المعاينة التى قام بها كل من محمد صبحى رئيس النيابة ووليد عثمان وكيل أول النيابة مكان الحادث وبعد سماع أقوال سائق السيارة النقل أن السلسلة الحديدية المفروضة وجوهرها لربط السيارة بالمقطورة لم تكن مسجودة! وأن السيارة كانت تجر المقطورة عن طريق مسمار غير مثبت مما كان السبب فى حدوث الكارثة واندفاع مقطورة الموت لتحصن أرواح الأبرياء.

دفن الضحايا بعد جنازة جماعية

أقيمت ظهر أمس بالكثييسة الكاثوليكية المرقسية الكبرى بالعباسية صلاة جماعية على أرواح ضحايا الحادث، حيث تم دفن الجثث بعد تسليمها إلى ذويهم.

وزير الدفاع يرسل طائرتين عسكريتين

أرسل المشير محمد حسين طنطاوى وزير الدفاع والانتاج الحربى طائرتين عسكريتين لنقل ٧ مصابين فى حالة خطيرة الى مستشفى قصر العينى بالقاهرة لانقاذهم.

والد أحد الضحايا:

منعت إبني الثانى من السفر فى آخر لحظة!

قال البير والد مارك الذى راح ضحية الحادث تخرج مارك منذ أيام فى كلية الصيدلة وأصبح صيدلانيات ولا أدري ماذا أقول لوالدته وكيف أخبرها بوفاته، ولكن الحمد لله على كل شئ، لأنه كان من مكن جدا أن أحمل نعشين بدلا من نعش مارك وحده حيث أن شقيقه بيتر كان يود أن يذهب الى هذه الرحلة وهو طالب فى كلية طب الاسنان واتفقت معه على الذهاب معه فى الرحلة القادمة وذلك بعد أن تدخلت الاقدار الحسنة وجعلتني أمنع بيتر من السفر لأننى عاقبته عندما اصطدم بسيارتي التى كان يقودها بسيارة أخرى، وهنا قررت منعه من السفر، وعندما ألح على فى السفر اتفقت معه على السفر فى الرحلة المقبلة، وهكذا كان القدر رحيمًا بى.



المصدر : الاهرام

التاريخ : ٢٧ يولية ١٩٩٩

تقرير اللجنة الفنية فى حادث بنى سويف سائق النقل انحرف فجأة وأغلق الطريق

بنى سويف - محمود بركات:

واصلت نيابة بنى سويف تحقيقاتها فى حادث طريق القاهرة اسيوط الصحراوى الذى «اودى بحياة ٣٠ شخصا واصابة ١١ اخرين وامر محمد صبحى مدير نيابة مركز بنى سويف باشراف المستشار غريان السيد رئيس نيابة بنى سويف بتجديد حبس السائق وائل عبدالستار الصوفى قائد السيارة رقم ٢٥١٣ نقل الفيوم والتي تسببت فى وقوع الحادث المروع ٤٥ يوما على ذمة التحقيقات وكشف تقرير اللجنة الفنية التى شكلتها نيابة بنى سويف لبيان اسباب وكيفية وقوع الحادث ان السيارة رقم ٢٥١٣ نقل الفيوم بالمقطورة رقم ٢٨١ القادمة من بنى سويف إلى المنيا كانت تسير على يسار الطريق بسرعة وعند اكتشاف قائدها وجود الاتوبيس

السياحى رقم ١٢٢ سياحة القاهرة قادما فى مواجهته انحرف إلى جهة اليمين وأدى ذلك الانحراف المقطورة بالمقص بعرض الطريق مما تسبب فى غلق الطريق امام الاتوبيس فاصطدم الاتوبيس بالمقص الذى يربط السيارة النقل بالمقطورة والجانب الايسر للمقطورة والجانب الايسر للسيارة السياحية.

واوضح التقرير ايضا وجود آثار فرامل خاصة بالاتوبيس توضح ان السيارة ١٢٢ سياحة القاهرة كانت تسير على الجانب الايمن من الطريق المتجه إلى القاهرة وبمواجهة قائد السيارة النقل بماورد فى التقرير الفنى اصر على اقواله بان المقطورة انفصلت فجأة واصطدمت بالاتوبيس فأصدرت النيابة قرارها المتقدم.

المصدر : الاهرام
التاريخ : ٢٥ يولية ١٩٩٩

عقب مصرع ٣٠ شخصا وإصابة ١١ آخرين النيابة تأمر بحبس سائق سيارة النقل وانتداب لجنة فنية لفحص أسباب كارثة طريق القاهرة - المنيا الصحراوى



حطام الأوتوبيس الأول وقد اختفت مقاعده وشطرت «المقطورة» إلى نصفين.
[تصوير: عادل أنيس]

أمرت نيابة بنى سويف بحبس سائق السيارة النقل التى تسبب اندفاع مقطورتها فى شطر وانقلاب سيارتى أوتوبيس سياحيين، مما أسفر عن مصرع ٣٠ شخصا وإصابة ١١ آخرين من أبناء كنيسة مارجرس بمصر الجديدة، كانوا فى طريق عودتهم إلى القاهرة، بعد زيارة دير السيدة العذراء بسمالوط فى محافظة المنيا. كما أمرت النيابة بانتداب لجنة فنية لفحص أسباب وقوع الكارثة المروعة التى وقعت فى طريق القاهرة - المنيا الصحراوى، وتشير المعاينة المبدئية إلى أن السبب يرجع إلى حدوث كسر فى «الدويل» الأمامى للمقطورة، مما أدى إلى انفصالها عن السيارة النقل، وانحرافها يسارا لتتصادم بسيارتى الأوتوبيس اللتين تصادف قدومهما فى الاتجاه المقابل.

وذكر بيان أصدرته وزارة الداخلية أن الحادث وقع فى حوالى الساعة السابعة من مساء أمس الأول. وقد انتقل إلى موقع الحادث المهندس سعيد النجار محافظ بنى سويف، واللواء عبدالوهاب أبازيد مساعد وزير الداخلية لمنطقة شمال الصعيد، وعدد من المسؤولين فى وزارتى الصحة والشئون الاجتماعية، وتم نقل جثث الضحايا والمصابين إلى القاهرة.

المصدر : الاهرام
التاريخ : ٢٧ يولية ١٩٩٩

فى مسلسل حوادث الطرق مصرع موظف وإصابة ٤ آخرين بالجيزة

كتب - محمد شومان:

بسبب السرعة الجنونية لسائقى سيارات النقل - لقي موظف مصرعه، واصيب شقيقه عندما انفجر الاطار الامامى لسيارتهما، وفى اثناء قيامهما باصلاحه فوجئا بسيارة نقل تصدمهما مما ادى الى وفاة الموظف واصابة شقيقه، كما اصيب ٣ اشخاص اخرين فى اثناء سيرهم بسيارة خاصة بشارع الهرم عندما داهمتهم سيارة نقل بسرعة وتم نقلهم للمستشفى فى حالة خطيرة، وتم اخطار النيابة التى تولت التحقيق. وكان مفتش مباحث غرب الجيزة قد تلقى بلاغا صباح امس من مستشفى الهرم العام بوصول شخصين الى المستشفى احدهما متوفى وتبين من التحقيقات التى اجراها مدير مباحث الجيزة ورئيس مباحث الشمال ان يوسف فرج الذى يعمل موظفا كان يستقل هو وشقيقه سيارته رقم

٢٦٤٧٢ ملاكى الجيزة بطريق مصر - اسكندرية الصحراوى وتوقفا لإصلاح الاطار الامامى للسيارة وفوجئا بسيارة نقل تصدمهما مما ادى الى مصرع الاول واصابة شقيقه بينما فرت السيارة هاربة وتكثف المباحث جهودها لضبط السيارة. والحادى الثانى وقع عندما كان رجل اعمال عربى وصديقه يستقلون سيارة رقم ١٦٧٢٥٦ ملاكى الجيزة بشارع الهرم عائدين الى منازلهم وفوجئوا بسيارة نقل تصدم سيارتهم ولانفت بالفرار وانتقل الى مكان الحادث رئيس مباحث الهرم ومعاوناه واشرف على نقل المصابين الى المستشفى للعلاج وهم صالح احمد ومحمد عبدالله وعزيز رجب، ومازال المباحث تكثف جهودها ايضا لسرعة ضبط قائد السيارة المتسببة فى الحادث وخطر بالحادثين مدير أمن الجيزة

المصدر : الاهرام
التاريخ : ٢٦ يولية ١٩٩٩

فى حادث التصادم على طريق القاهرة. أسيوط :

تحسن صحة بعض المصابين بعد مغادرة اثنين المستشفى

النواوى مدير المستشفى اهالى المصابين وعن حالة المصابين تقول الدكتورة هالة حامد بقسم العناية المركزة إن الطالبة ماريان عماد مصابة بكسر فى الرقبة وكسر فى الساق وتم عمل عملية لشد وتثبيت فقرات الرقبة وحالتها مستقرة أما حالة مجدى سمير فهو مصاب بكسر فى عظمة الترقوة يمين وقطع فى أحد شرايين يده وكسر فى القفص الصدرى وكسر فى الساق وحالته فى تحسن مستمر أما مريم سلامة «١٩ سنة» فهي مصابة بتهتك فى المخ ونزيف داخل قاع الجمجمة وكسر فى الذراعين وهى فى غيبوبة ويواصل فريق من أطباء العظام والمخ والأعصاب رعايتهم المستمرة للحالات الثلاث. وفى صالة الانتظار بالعناية المركزة بالمستشفى أجمع أصدقاء المصابين رجائى وأمل وجوزيف وتونى وكارولين جميعهم على أنهم ليسوا من كنيسة واحدة فقط بل هم زملاء بالكلية وأصدقاء وجيران، حيث أكدوا جميعهم أن ضحايا الحادث الأليم والمصابين كانوا مجموعة من زهرة شباب الكنيسة خرجوا كعادتهم فى رحلة لم تكن تعلم أنها سوف تكون الأخيرة لهم.

وانكسار الدويل الأماضى مما أدى إلى انحراف المقطورة يساراً، حيث تصادف قدوم أتوبيس رحلات رقم ١٢٢ سياحة القاهرة والأتوبيس رقم ٤١١ سياحة جيزة. وفى مستشفى قصر العينى يرقد ٣ مصابين فى الحادث الذين كتب لهم النجاة بأعجوبة من داخل حطام الأتوبيس. السيّاحيين وهم ماريان عماد إيميل «٢٠ سنة» ومريم سلامة الحكيم «١٩ سنة» ومجدى سمير جرجس «١٨ سنة» وأكد الدكتور يحيى



د. يحيى خاطر

خاطر مدير عام المستشفى التعليمى الجديد أن المصابين الثلاثة يعالجون حالياً بوحدة العناية المركزة ويتلقون أفضل رعاية من جميع إدارات المستشفى كما أن الدكتور إسماعيل سلام وزير الصحة يتابع حالة المصابين أولاً بأول. كما طمأن الدكتور فؤاد

كتب - ناجى الجرجاوى ومحمود بركات:

تواصل نيابة بنى سويف تحقيقاتها فى حادث التصادم المروع، الذى وقع مساء يوم الجمعة الماضية بطريق القاهرة - أسيوط الصحراوى فى بنى سويف ونتج عنه مصرع ٢٨ شخصاً وإصابة ١١ آخرين حيث تنتظر النيابة ورود التقرير الفنى للحادث الذى وقع بسبب انفصال المقطورة عن السيارة النقل واصطدامها بالأتوبيس السيّاحيين الذين كانوا فى طريق عودتهما إلى القاهرة بعد زيارة لدير السيدة العذراء بقرية جبل الطير بسمالوط بالمنيا وقرر وائل عبدالستار الصوفى قائد السيارة رقم ٢٥١٣ نقل الفيوم بمقطورة أنه فوجئ بانفصال المقطورة بسبب انقطاع خراطيم الهواء وكسر البنز الموصل بين السيارة والمقطورة مما أدى إلى اصطدام المقطورة بالأتوبيس ووقوع الكارثة وأنه فى يوم الحادث ركب سيارته من الفيوم فى طريقه إلى المنيا لتحميل السيارة وأمام قرية سنور على الطريق الصحراوى فوجئ بانفصال المقطورة عن السيارة

المصدر: الاهرام

التاريخ: ٢٦ يونية ١٩٩٩



٢٠ سيارة إسعاف وعدد كبير من الأوتاش شاركت في إنقاذ المصابين ورفع الأتوبيس بعد سقوطه من أعلى الكوبرى.

كارثة مروعة

شهد ميدان الجيزة



أعداد كبيرة من المواطنين شاركت في إنقاذ المصابين

أتوبيس قادم من سوهاج سقط بركابه من أعلى الكوبرى مصرع ٢١ راكبا وإصابة ٢٥ بعضهم حالته خطيرة

شهد ميدان الجيزة كارثة سقوط أتوبيس من على كوبرى الجيزة المعدنى فى السادسة من صباح أمس راح ضحيتها ٢١ راكبا وأصيب ٢٥ آخرون بينهم سائق ميكروباص تدخل لإنقاذ المصابين المحشورين داخل الأتوبيس المنكوب وكسرت ذراعه.. ومن بين المصابين أم فقدت زوجها ووليدتها ابنة الستة أشهر وأصيبت هى بكسور فى الضلوع بينما نجا طفلها وعمره سنة ونصف من الموت لأنها كانت قد وضعت أسفل المقعد عندما نام فى الطريق. وقد أكد معظم المصابين أن الأتوبيس كان يسير بسرعة عادية جدا وفجأة سقط من فوق الكوبرى ورجحوا أن يكون السائق قد نام أو حدث له شيء غير عادى أدى إلى اختلال عجلة القيادة فى يده وسقوطه من فوق الكوبرى.



صورة توضح حجم المأساة واثنان من المصابين أثناء اخراجهما من بين الحطام

احتضنت طفلها بعد أن أخرجه المارة من تحت المقعد وظل في حضنها حتى في المستشفى وكان الطفل ينام بجوارها على سرير غرفة الجراحة بمستشفى أم المصريين غير مدرك ما حدث، أما وليدتها ميادة ٦ شهور فقد سقطت من حجرها وأصيبت بشرخ وجرح بالراس وقيل نقلها إلى غرفة العناية المركزة بقصر العيني توفيت في الحال وأضافت المصابة أنها تعتقد أن السائق نام أو انشغل بشيء شتت ذهنه أثناء القيادة وتسبب في وقوع الحادث.

وابنتها الطفلة ميادة ٦ شهور - قالت عبيد أنها تعمل مع زوجها في بيع السمك في منطقة سكنها بعين شمس وأن زوجها صاحبها هي وطفلتها ميادة وابنها الطفل محمد سنتين ونصف - لزيارة أسرته في سوهاج وأنهم استقلوا الأتوبيس في الحادية عشرة من مساء أمس الأول من محطة سوهاج ومعهم حماتها فوزية محمد راشد (٤٥ سنة) وفي الطريق شعر طفلها محمد بالتعب وطلب منها النوم فوضعت أسفل المقعد الذي يجلس عليه حتى لا يتأثر بالمطبات في الطريق وعندما وصل الأتوبيس شارع الهرم ونزل عدد من الركاب قام زوجها من جوارها وجلس في مقعد يسبق مقعدها بـ ٣ مقاعد وتركت حماتها مقعدها وجلست على مقعد آخر خلف السائق الذي كان طبيعياً جداً وعاقلاً طوال الطريق حتى دخل محطة البنزين في الهرم، وعندما غادرها شعرت بأنه غير طبيعي لاستخدامه القرامل وتخرج سير الأتوبيس في الشارع، وعندما صعد الأتوبيس الكوبري فوجئت به ينحرف فجأة رغم أنه لم يكن مسرعاً ويصطدم بالسور ويسقط. وأنها

بالمصابين أولهم كامل عبد الحميد أحمد محصل الأتوبيس المنكوب الذي أكد بعض المصابين أنه نزل من الأتوبيس بعد سقوطه يصرخ ويقول العهدة.. العهدة.. بيتي اتخرب، ورغم إصابته في عينه إلا أنه كان يبحث عن شيء واحد وهو العهدة (إيراد الأتوبيس).

زيت على الكوبري

وفي لقائه مع الأخبار قرر محصل الأتوبيس المنكوب أن السائق كان يسير بسرعة بطيئة جداً وصعد الكوبري بطريقة طبيعية وكان في حالة من الانتباه والتركيز الشديد وأرجع سبب الحادث إلى وجود بقع زيت على سطح الكوبري أدت إلى تزلزل عجلات الأتوبيس واختلال حركته وخروجه عن سيطرة السائق وسقوطه.. وأضاف أن السائق يعمل على الخط منذ سنوات وأنه عمل معه منذ فترة طويلة ولم يلاحظ عليه أية علامات إهمال أو النوم أثناء القيادة أو تجاوز السرعات المقررة في الطريق. أما عبيد محمد علي، ربة منزل من سوهاج وتقيم في عين شمس فقد أصيبت في الحادث بكسور في الضلوع وتوفي زوجها خالد قواز

كيف وقع الحادث

وقع الحادث في الساعة السادسة من صباح أمس أثناء قدوم الأتوبيس رقم ٨١٨٥ نقل عام القاهرة قيادة السائق سمعان يعقوب حكيم من سوهاج التي غادرها في الساعة الحادية عشرة من مساء أمس الأول متجهاً للقاهرة وقبل ميدان الجيزة دخل الأتوبيس محطة للبنزين بشارع الهرم للتزود بالوقود ثم انطلق بعدها بسرعه العادية في طريقه لوقف سيارات عبود وبعد صعوده كوبري الجيزة المعنى واجتيازه سطح الكوبري وعند منحنى منزل شارع مراد اختلت عجلة القيادة في يد السائق ليصطدم بسور الكوبري المعدني ويسقط في الشارع وينقلب بركابه وسط صرخاتهم وذهولهم.

وقد أصيب سائق الأتوبيس بكسور وجروح خطيرة نقل على أثرها إلى مستشفى قصر العيني لخطورة حالته وتم نقل جثث ٢١ متوفى إلى مشرحة مستشفى أم المصريين ويولاق الذكور وتم نقل ٢١ مصاباً إلى مستشفى أم المصريين لعلاجهم وفور وقوع الحادث تجمع عدد من المارة لإنقاذ ضحايا الأتوبيس وتمكنوا من إخراج عدد كبير منهم، وتؤكد من المعاينة أن سقوط الأتوبيس من ارتفاع حوالي ١٠ أمتار تسبب في كثرة عدد الضحايا، أدى الحادث إلى ارتباك حركة المرور في ميدان الجيزة والشوارع المؤدية إليه حتى تم رفع الأتوبيس ونقله إلى جراج المنب وإعادة المرور إلى حركته الطبيعية، وقد انتقلت لمكان الحادث فور وقوعه ٢٠ سيارة إسعاف بإشراف الدكتور حمدي المصري مدير إسعاف الجيزة وناصر الطوخى مشرف الحركة حيث تم إسعاف بعض الحالات في مكان الحادث وعدد من سيارات الإطفاء والنجدة و٢ لوانر لسحب الأتوبيس، وكان الأتوبيس قد غادر سوهاج وعلى متنه ٥١ راكباً بالإضافة إلى المحصل والسائق وغادر ١٠ من ركاب الأتوبيس في شارع الهرم قبل الحادث ببقائق بينما استقل محصل أتوبيس آخر الأتوبيس المنكوب ليوصله إلى موقف عبود وقد لقي مصرعه في الحادث بعد ركوبه الأتوبيس ببقائق معدودة.

وفي مستشفى أم المصريين التقت الأخبار

أسرته بسوهاج واصيب في الحادث بكسور مختلفة.

أين والدي وخطيبتى

وائل جبريل أمين «٢٥ سنة» مدرس.. تجمع الأطباء حوله يحاولون تهدئته، كان يصرخ مناديا على والده وخطيبته.. اقترينا منه وعرفنا قصته.. قال: أصيبت خطيبتى وهى أيضا ابنة عمى بمرض خطير منذ شهور.. كنا نحضر للقاهرة على فترات متباعدة حالتها.. جلس والدى بجوارها بينما عدت للمقعد الخلفى لأخذ للنوم حتى نصل للقاهرة، ومنذ خروجنا من سوهاج رحت فى نوم عميق، واستيقظت على

التلاوى وزيرة التأمينات والشئون الاجتماعية وربط الوزراء ومحافظة الجيزة على كتفها سمر احمد أبو الصفا «٦ سنوات» وقفت تصرخ تنادى على والدها.. حاول الجميع تهدئة روعها أخبروها ان والدها حى.. وكان الطفله تقرأ ما يخفيه الجميع فوالدها ضمن المتوفين.. سافرت الطفله الى قرية والدها بسوهاج لقضاء اجازة العيد.. وذهب والدها لأحضارها.. ولكنهما عادا فى الاتوبيس المنكوب.. ومات الاب.

مصطفى مراد مدرس بالدقى ذهب لقضاء اجازة العيد ونصف العام مع

لصراخه، حشرت نفسها فى أحد نوافذ الاتوبيس وبخلت محاولا الوصول للطفل، وأخرجته بالفعل واستطعت إنقاذ ٥ مصابين وإخراج ٢ جثث لمتوفين.. كان المشهد مأساويا داخل الاتوبيس المنكوب.. أشلاء وبماء.. صرخات وتأوهات.. أرواح تصعد للسماء.. وأخرى تتنازع الموت.. وأثناء قيامى بالإنقاذ حضر اللورد لرفع الاتوبيس بمجرد رفعه اصطدمت بالجثث وسقطت فوق نراعى كتلة حديدية كسرتة..

هل مات أبى

ومن بين الضحايا.. لفتت هذه الطفلة انتباه الجميع احتضنتها د. ميرفت

المنقذ.. أصيب

محمد سيد عبد الكريم.. سائق ميكروباص من بولاق الدكرور، كان متوجها بسيارته من بولاق الى ميدان الجيزة وشاهد الحادث.. وأسرع لإنقاذ الضحايا فأصيب بكسر فى نراعه الأيمن.. قال عن ظروف إصابته.. كنت أسير بسيارتي أسفل الكوبرى.. وسمعت صوت فرامل تبعها ارتطام شديد ثم صوت انفجار مدوى، أسرعت ومعى صبي السيارة الى الاتوبيس.. سمعت صوت طفل يصرخ من داخل الاتوبيس.. اهتزت مشاعرى



رجال الاسعاف يقومون بنقل احد المصابين واستمرت جهودهم لانقاذ الباقين



رجال الانقاذ يحاولون رفع الاتوبيس لاستخراج الضحايا

سيدة كانت السبب وراء نجاة ٩ رجال توسلت للسائق لتهبط فى الهرم فهبطوا معها محصل أتوبيس ركب من المنيب ومات بعد ٣ دقائق

ومن عجائب القدر أيضا انه أثناء توقف الأتوبيس لإنزال الركاب تقدم محصل آخر من السائق وطلب منه الموافقة على الركوب معه بحكم الزمالة للوصول الى عمله محصلا باتوبيسات موقف عبود فوافق سائق الأتوبيس وصعد المحصل الجديد قبل وقوع الحادث بثلاث دقائق فقط ووقع الحادث ليلقي المحصل الجديد مصرعه فى الحادث ويتم نقله الى مستشفى قصر العيني.

شرطة شركات النقل ان احدى السيدات استعطفت السائق لانها تحمل حقيبة ثقيلة فوافق السائق على التوقف من أجلها وهبط معها ٩ ركاب آخرين فنجا الركاب العشرة من الموت حيث وقع الحادث بعد ٣ دقائق فقط من التحرك حيث ان المسافة لاتتجاوز ٢ كيلومتر قطعها الأتوبيس فى ٣ دقائق لان الشوارع كانت خالية من المارة والسيارات فى هذا الوقت.

من عجائب الاقدار فى حادث أتوبيس الموت ان ١٠ من الركاب كانوا ضمن الركاب استقلوا الأتوبيس من سوهاج وعند وصول الأتوبيس الى شارع الهرم طلبوا من السائق التوقف للهبوط لكن السائق رفض واخبرهم انه لن يتوقف إلا فى المحطات الرسمية بالجيزة والقاهرة وذكر عدد من هؤلاء الركاب للعميدين محسن انور مدير مباحث النقل والمواصلات وحلمى حسين مدير ادارة

ميرفت تلاوى: ١٢ مليون جنيه تعويضات لضحايا حوادث الطرق

ارتفاعها فى الفترات الاخيرة وازدياد كوارث انهيار العمارات.. وقالت انه بناء على تعليمات الدكتور كمال الجنزورى رئيس مجلس الوزراء تقرر صرف ٢ الاف جنيه لاسرة كل متوفى و ٥٠٠ جنيه لكل مصاب.. كما تم انشاء غرفة عمليات لتابعة الموقف ومواجهة أى تطورات جديدة ودراسة احتياجات أسر المتوفين والمصابين.

قامت أمس ميرفت تلاوى وزيرة التأمينات والشئون الاجتماعية يرافقتها المستشار طلعت حماد وزير شئون مجلس الوزراء والمستشار ماهر الجندى محافظ الجيزة لتفقد احوال المصابين فى حادث أتوبيس الوجه القبلى القادم من سوهاج. وصرحت الوزيرة انه تم تخصيص ١٢ مليون جنيه من صندوق الاغاثة للصرف على حوادث المرور خاصة بعد

النائب العام: لجنة لفحص الأتوبيس وتحديد المسؤولية العثور على ٢١ ألف جنيه وعدد من الساعات والمتعلقات الذهبية

الكسارى كامل عبد الحميد المصاب برضوض وكدمات فى جسده. وقد وصلت نيابة الجيزة تحقيقاتها فى الحادث.. استمع إيمان عبدالحكم رئيس نيابة الجيزة الى اقوال عدد من المصابين من بينهم عيبر محمد على ربة منزل من سوهاج حيث أكدت ان «موتوسيكل» هو السبب فى الحادث حيث ظهر فجأة بجوار الأتوبيس وحدثت مشادة كلامية بين قائده وبين السائق ووقع الحادث بعدها مباشرة.. وأضافت الشاهدة امام النيابة ان معظم الركاب كانوا نيام نظرا لطول مسافة السفر وان بعض الركاب تشاجروا مع سائق الأتوبيس وطلبوا منه الانتباه للطريق اثناء تحدته مع قائد «الموتوسيكل».

وقد عثر رجال الشرطة على مبلغ ٢١ ألف جنيه خاصة بأحد الركاب داخل حقيبة وعدد كبير من الساعات اليدوية والملايس والمتعلقات الذهبية.. وقد قررت النيابة التحفظ على الامانات لتسليمها لأصحابها. ودفن جثث المتوفين.. وقد تضاربت اقوال المحصل كامل عبد الحميد مع اقوال الركاب حيث قرر ان سبب الحادث وجود بقعة زيت أعلى الكوبرى ونفى عدد من المصابين وجود تلك البقعة كما أكدت معاينة النيابة عدم وجود أى آثار للزيت أعلى الكوبرى.. ومازالت حالة سائق الأتوبيس خطيرة للغاية ومتجفط عليه داخل مستشفى قصر العيني.

أمر المستشار رجاء العربى النائب العام أمس بسرعة ندب لجنة من مهندسى مرور الجيزة وذلك لفحص الأتوبيس «مرتكب الحادث» وذلك لتحديد مدى سلامة أجهزة التوجيه والفرامل وسرعة تقديم التقرير لتحديد المسؤولية.

وكان المستشار جلال عبد اللطيف المحامى العام لنيابة جنوب الجيزة قد انتقل أمس الى موقع الحادث ومعه فريق من رؤساء وكلاء النيابة يضم إيمان عبدالحكم رئيس نيابة الجيزة واحمد فاضل ومحمد عيسى ومحمود طلبة وعمر عبدالعزيز وتم اجراء معاينة. تبين ان هناك كسرا حوالى ٧ أمتار من السور المعدنى فى منزل الكبرى فى الطريق المؤدى الى شارع مراد. كما تم سؤال المصابين المتواجدين فى مستشفى ام المصريين وأمر المستشار جلال عبد اللطيف المحامى العام بالتصريح بدفن الجثث وعددهم ٢١ جثة فور توقيع الكشف الطبى الظاهرى من مفتش الصحة المختص.

كما تم اجراء معاينة داخل الأتوبيس وخارجه، تبين ان هناك اتلافات نتيجة سقوطه من اعلى الكبرى ووجود آثار دماء غزيرة بالأتوبيس. وتبين للنيابة ان سائق الأتوبيس ويدعى سمعان يعقوب ٤٦ سنة مصاب بكسر فى الجمجمة ولا يمكن استجوابه فى الوقت الحالى حيث يرقد بمستشفى قصر العيني. وتجرى النيابة استجواب

أسماء المصابين

- حمادة عبد الله محمود
- كامل عبد الحميد
- سمعان يعقوب حكيم
- شريف محمد عودة
- ياسر عبد السلام إدريس
- وائل جبريل أمين
- ناصر أحمد شحاتة
- حامد موسى على منصور
- سمر أحمد أبو الصفا
- هدى السيد أحمد
- حمدي بدوي كامل
- فوزية محمد رشاد
- ربيع عبد الحليم عبد الرحمن
- عبيد محمد على
- سامح حلمي
- فايز فريد
- مصطفى مراد المنشاوي
- محمد محمدين على
- محمد عامر أحمد
- أحمد أبو عقرب أحمد
- رجب السيد محمد
- محمد لطفى السيد
- جمال محمد أحمد
- عماد حمدي السمان
- وشقيقته علا حمدي السمان

أقذار

هدى سيد أحمد يوسف (٢٤ سنة) حاصلة على ليسانس أداب.. والدها يعمل بمحافضة سوهاج.. أصطحبت أشقائها الخمسة وتوجهوا لقضاء إجازة العيد مع والدهم.. وكان مقررا أن تعود هي وشقيقاتها الجامعيين في الأتوبيس المنكوب.. وقبل دقائق من السفر.. شعر أحدهم بمغص شديد وفضل الآخر أن يبقى معه.. بينما استعجلت هي العوينة للقاهرة لارتباطها بموعد الالتحاق بعمل.. أصيبت بجرح قطعي في الرأس وكمة شديدة بالعين اليمنى.. قالت: فضلت السفر بهذا الأتوبيس لوصله مبكرا للقاهرة حتى ألحق موعدى، كنت أنوى النزول في شارع الهرم حيث مكان العمل الجديد لكن الوقت كان مبكرا ففضلت العوينة للمنزل بغمرة لتغيير ملابسى.. ويعد أن صعدنا الكوبرى كانت الأمور تسير بطريقة عادية حتى فوجئنا بالسيارة تتمايل ثم تصطلم بسور الكوبرى.. وعندما شاهدته يسقط رجت في إغماء أفقت منها في المستشفى.

أسماء المتوفين

بلغ عدد المتوفين في الحادث ٢١ راكبا بينهم أب وطفلة التي لم يتجاوز عمرها ستة شهور وقد تم نقل ١٨ جثة إلى مستشفى أم المصريين وثلاث جثث إلى مستشفى بولاق الدكرور ومعظم المتوفين وكذلك المصابين من سوهاج حيث كان الأتوبيس قادما منها إلى الجيزة. والمتوفون هم:

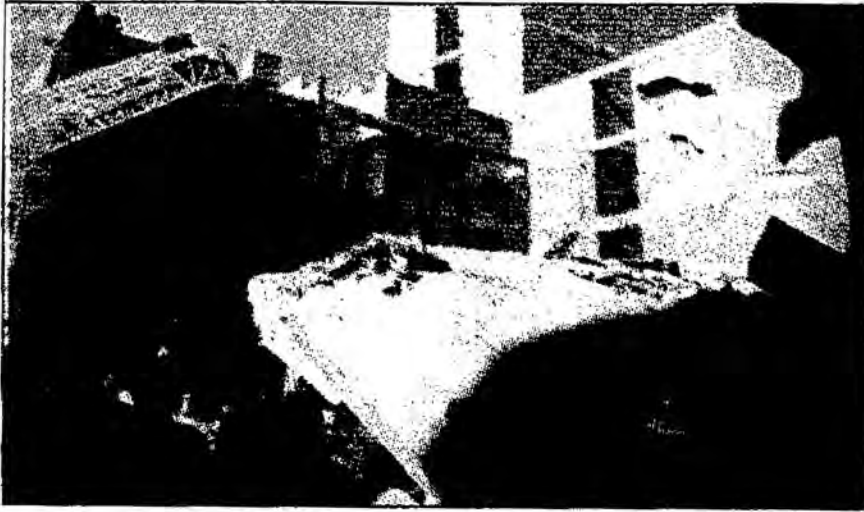
- حليلة أحمد أبو الوفا
- خالد فواز محمد وابنته ميادة
- سحر أحمد محمد
- جبريل أمين حسن
- أحمد عبد الحكيم العوضى
- نجية حسن عبد الرحيم
- عبد الناصر السباعي عبد الحميد
- أحمد أبو الصفا محمود
- حسن أحمد حسن
- هبة خلف أمين
- عمار أحمد عمار
- ذكي أبو ضيف عبد العال
- أحمد حسن عبد الرحيم
- محمد حامد مرسى
- محمود محمد خضر
- محمد صديق إبراهيم
- أحمد أمين عطا الله
- مرزوق مصطفى عبد الباري
- أحمد محمود مهران
- فيليب أنيس مفتاح

وقد تسلم الأهالي جثث ١٧ من الضحايا في مستشفى أم المصريين ومستشفى بولاق الدكرور التي نقل إليها ٢ جثث.. ويتبقى في المشرحة الجثث الأربع الأخيرة حيث لم يتم التسويع لأهليتهم.. وتم تكليف الشرطة بالتحري عن أسر واقارب اصحاب الجثث المتبقية وإخطارهم لاستلامها.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ١١ يناير ١٩٩٩

مهازل.. فى كارثة عمارة ارض اللواء العمارة أنشئت بدون ترخيص.. والحفر تم بدون علم الحى! دموع أم: قال لى احمد.. عندي امتحان ياما وغاب صوته للأبد



جهود مستمرة من رجال الانقاذ للبحث عن
المفقودين من سكان العمارة تحت الانقاض



الأم فاطمة فقدت زوجها
وابنتها تلميذ الاعدادى

كشفت كارثة انهيار عمارة ارض اللواء ببولاق الدكرور عن مهازل واستهتار بارواح الناس.. تبين من التحقيقات الاولى للنيابة ان العمارة انشئت عام ١٩٧٣ بدون ترخيص كما تبين ان اعمال الحفر التى قام بها مقاول فى قطعة ارض قضاء مجاورة وتسبب فى انهيار العمارة فجأة، كانت تتم دون علم الحى. وقد ارتفع عدد ضحايا الحادث الى ٣ قتلى وه مصابين ومازال البحث جاريا تحت الانقاض عن ١٢ مفقودا من سكان العمارة. انتقل الى مكان العقار المنهار اكثمعبدالوارث مدير النيابة ومحمد عبدالظاهر ومحمود سمير وكيل اول نيابة حواد شمال الجيزة وقاموا بمعاينة العقار وامرت نيابة حواد شمال الجيزة بتشكيل لجنة هندسية لبيان سبب الانهيار، وامرت باستدعاء صاحب العمارة ويدعى عثمان الذروى (فلسطينى) لسماع اقواله. وضبطت مباحث الجيزة مقاول اعمال الحفر ويدعى سعيد الموان واحالته الى النيابة. يشرف على التحقيقات المستشار زكريا عبد العزيز المحامى العام لنيابات شمال الجيزة.

متابعة:

محيى عبد الرحمن جمال حسين فاجى حسين دسوقي عمارة

تستيقظ لتصرخ من جديد. قالت أميرة التي تقيم في الشقة وقت الحادث أنها كانت تشاهد التلفزيون في الصالة ثم شعرت بتساقط حبات الرمال فوق رأسها وظننت أن السقف يرشح مياه وقبل أن تتبين حقيقة ما يتساقط عليها انهارت العمارة.. قالت شقيقتها التي ترافقها بالمستشفى أن الحفار أحدث خلا بالعمارة في اليوم التالي لعمليات الحفر.. وكان هذا الخل واضحا حول الابواب والنوافذ التي انفصلت وتخلخت أماكن تثبيتها وأن السكان اتصلوا بصاحب العمارة ليوقف الحفر المجاور لأساساتها بعد أن فشلوا جميعا في اقناع المقاول بالتوقف عن الحفر أو القيام بأعمال الحفر نهارا وليس ليلا كما كان يفعل ويستمر حتى الفجر.. ولكن صاحب العمارة لم يهتم لأن معظم الشقق تملك وتضيف أميرة محمود اسماعيل المصابة بالمستشفى أن ارادة الله وحدها هي التي انقذت ارواح اكثر من عشرين طفلا يعملون كل يوم في ورشة لصناعة الجلود بالدور الأرضي بالعمارة.. واحيانا كانت تضطربهم الظروف للعمل حتى الصباح داخل الورشة.

في الحياة وإنما لأقتل هذا المقاول الملعون الذي تسبب باستهتاره وعدم احترامه لأى قوانين في ضياع زوجى مسعد ابراهيم الذي مازالت جثته تحت الانقاض.. تسبب ايضا في ضياع نجلى احمد تلميذ الاعدادية الذي كان يناديني لحظة انهيار العمارة باكيا مذعورا من الخوف يصرخ في رعب وذهان الحوائط يتساقط حوله.. امى أدركيني.. إني خائف.. أنا عندي امتحان ثم سكت صوته للأبد.

صممت الام لحظات ثم عاد صوتها بالبكاء نظرت الى د. ابراهيم ابو العيون مدير عام مستشفى بولاق الدكتور وقالت: «احمد ابني يا حبة عيني عنده امتحان دلوقتي - ايوه هو فى الامتحان.. احمد مامتش.. كان جنبى والعمارة بتقع.. ايوه فتح باب الشقة وخرج.. ايوه كنا فى الصالة انا وهو وايوه واخوه محمد واهتزت العمارة.. جريت على الشباك ناديت جارى.. هو فيه ايه جوزى خرج على السلم.. احمد قال له ارجع يا بابا.. فجأة العمارة بقت كوم تراب فوق رأسنا صخرة كبيرة.. محمد ابني طالب فى الجامعة.. يصرخ.. ذراعى ياماما احمد ايديه ماسكة فى هدى يترعش.. فيه ايه ياماما.. ان خايف ياماما ثم سكت صوته ولن اسمعه..

«التجدة.. نائمة»

مسحت الام فاطمة احمد محمد دموعها وقالت منذ ٤ أيام فوجئنا بالمقاول الشؤم سعيد الموان معاه حفار كبير وبدأ يحفر قطعة الارض اللى جنب العمارة.. فى الاول كان البيت بيتهم ولكن ما حصلش حاجة اول يوم ولا ثانى يوم ولكن يوم الحادثة الاهتزازات زادت وحصل «تنميل» فى الحوائط والسقف.. كان فيه رمل بيقع. فى اليوم الاول اتصلنا بالنجدة ٤ مرات فى كل مرة كانوا ييقولوا.. احنا فى الطريق اليكم ولكن لم يصل احد.. اعتقدنا ان العنوان ضاع منهم فاتصلنا بهم مرة ثالثة واكدنا لهم على العنوان.. لكن لم يحضر احد.. زوجى اتصل وابنى ايضا ووصف لهم الشوارع الموصلة اليها والاجابة كانت مثل سابقها.. العربية فى الطريق.. اخذت السماعة من ابنى الصغير والضابط الذى رد عليا قلت له ممكن تحصل مصيبة فقال لى انتى عايزة ايه وشخط فيا واغلق السماعة قائلا.. هو احنا ما وراناش غيرك.. هذا الكلام كان قبل الحادث بيوم.. لكن يوم الحادثة الجيران اتصلوا بهم ولم يأتوا حتى وقعت الكارثة وانهارت العمارة.

الحفر.. ليلا فقط

وفى مستشفى الموظفين بامبابية كانت أميرة محمود اسماعيل فوق أحد الاسرة تصرخ من كسور مضاعفة بساقها وفشلت امبولات المخدر فى تسكين الألم.. وكانت تصرخ ثم تغيب عن الوعي ثم

أكد شهود الحادث من سكان العمارات المجاورة للمنزل المنكوب أن الانهيار وقع فجأة ولم يشعر به احد من سكان العمارة إلا ساكنه واحدة شعرت بتزايد هزات الحفار مما حرك باب المنزل فخافت على اطفالها واتصلت بأسرة زوجها بالعمارة المجاورة لها ليذهب اليها ويستطلع الأمر معها فقام قريبها بنقل اطفالها الى شقته ثم عاد مرة اخرى للعمارة لاستعجال صاحبة الشقة فى النزول بسرعة فانهارت العمارة فوقهما.. كما تبين أن هناك عروسين يستأجران إحدى الشقق بالعمارة فى الطابق الأخير وكان مقررا ان يتم زفافهما فى الشقة فى منتصف الاسبوع الماضى ولكن القدر انقذهما حيث قررا تأجيل الزفاف لعدة أيام..

تم العثور على عدد من سكان العمارة احياء فور حدوث الانهيار وتولت سيارات اسعاف - اشرف عليها الأطباء حمدى المصرى مدير الاسعاف بالجيزة وناثياه عبد المنعم الجيش وخالد زكى - نقل المصابين وعددهم ٥ الى مستشفى بولاق الدكتور العام وامبابية العام.

«القدر.. يتدخل»

استقبل مستشفى بولاق الدكتور جثة و٤ مصابين بينهم أم لم تهدأ صرخاتها منذ دخولها المستشفى مكسورة الضلوع ومصابة بنزيف داخلى حاد ولم تكن صرخاتها من الام الكسور بينما كانت على زوجها الذى راح تحت الانقاض وابنها الذى مات فى حجرها عندما انهارت شقتهم واستقرت فوقهم صخرة ضخمة وشاء القدر ان تصطدم باحدى درجات السلم حتى لا تسحق اجسادهم. وفى عنبر الجراحة بمستشفى بولاق الدكتور شاب عمره ١٧ سنة طالب بدبلوم التجارة ترك قريته بمحافظة قنا وجاء الى العاصمة بحثا عن عمل يوفر له بضعة جنيهات يكمل بها عامه الدراسى اسفه اسماعيل ابراهيم وشاء حظه ان يعمل مع المقاول الذى تولى حفر قطعة الارض الفضاء المجاورة للعمارة المنكوبة ولأن الله اراد له الحياة.. فقد استشعر خطورة اهتزاز العمارة المنكوبة وكان يقوم بنقل كومة من الاتربة من تحت جذران العمارة فأسرع هاربا وبعد عدة الخطوات انهارت العمارة واصابه جزء من انقاضها تناثر من طابقها الاخير فاجدث به جرح قطعى بالشفة واشتباه ارتجاج بالمخ.. اما المصاب الثالث سيد احمد مصطفى ٣٥ سنة فقد ظل فى غيبوبة منذ نقله الى المستشفى فجر أمس حتى دخوله غرفة العمليات لعلاج من كسور مضاعف بالساق اليسرى وجروح وكدمات متعددة.

«المصابون.. غاضبون»

أما الجثة فكانت لأحمد مسعد محمد ١٥ سنة تلميذ الاعدادية الذى كان يستعد لأداء امتحان الاعدادية أمس وهو نجل المصابة فاطمة احمد محمد.. ٤٢ سنة ربة منزل وفى لقاء الاخبار بها داخل عنبر جراحة بمستشفى بولاق الدكتور قالت: إنى اطلب من الله ان يشفينى ليس حبا

حوار مع رجل يصارع الموت

أثناء عمليات رفع الانقاض وانقاذ الضحايا سمع أحد الجنود صوت أنين ينبعث من تحت الانقاض فأبلغ العميد محمد حسن مدير إدارة الدفاع المدني والحريق.. على الفور طلب مدير الدفاع المدني من المواطنين التزام الهدوء وطلب من اللورد الانصراف وبدأ الحديث مع الشخص الذي يتحدث تحت الانقاض.

قال العميد صلاح شحاتة قائد مطافى الجيزة للمواطن الاتخف نحن معك أين موقعك.. قال أنا محاصر بثلاث «كمرات» من الخرسانة وأن ساقية محاصرة بالخرسانة لكن احدى هذه الكمرات قامت بحماية رأسه ونصفه العلوى ويريد ماء وهواء.. وعلى الفور طلب قائد المطافى من الدكتور حمدي المصري وكيل وزارة الصحة ومدير اسعاف الجيزة محاولة اخال انابيب الاكسجين والماء للمصاب الذى تبين انه اسمه سيد فهمى أحمد (٣٥ سنة) وقام ناصر الطوخى بإخال أنبوبة الاكسجين وتركيبها وتوصيلها له عن طريق الأنف وتركيب أنبوبة أخرى للمحاصر وطمأنه الجميع على سلامته وأداروا معه حوارا وبدأت عمليات الحفر حتى تم الوصول اليه واستخراجه من تحت الانقاض فى الثامنة والنصف صباحا بعد ٦ ساعات تحت الانقاض. وتبين إصابته بكسور فى ساقه والكاحل وتم أخاله حجرة العناية المركزة بمستشفى بولاق الدكرور.. يقول العميد صلاح شحاتة أن هذا المواطن كتب له عمر جديد بفضل براعة رجال الانقاذ الذين منعوا الكتل الخرسانية من السقوط فوق جثته.

شهود الانهيار

وروى شهود العيان اللحظات الصعبة التى عاشوها أثناء انهيار العمارة.. يقول هانى امين فكرى محمد حكم درجة أولى كرة طائرة بمنطقة الجيزة.. كنت عائدا الى شقتى فى عمارة بنفس الشارع وبعد مرورى من امام العمارة المنكوبة فوجئت بسيدة تهزول مسرعة خارج العمارة وتصرخ بانها شعرت بصوت غريب ينبعث من العمارة فأسرعت مع أطفالها الثلاثة للخارج.. لكن صاحب ورشة جلود فى العمارة المجاورة للعمارة المنكوبة اقنعها ان ما شعرت به اوهام وان العمارة جيدة ومتينة واقنعها بالصعود مرة أخرى الى شقتها وبعد أقل من دقيقة على صعودها سمعت دويًا هائلا وفرقة شديدة وتحولت العمارة خال لحظات الى كومة من التراب فوق سكانها.. ويطالب المواطن بالاهتمام بشارع الشهداء حيث أنه شارع رئيسى الا أنه مملوء بالعشوائيات وتنتشر به العديد من الجرائم فى المناطق الزراعية المجاورة لانعدام الوجود الأمن بالمنطقة ويضيف عبدالستار عبدالكريم (خفير) انه اسرع مع عدد من زملائه عند سماع صوت انهيار العمارة وتمكن بمساعدة كل من بدوى احمد ناجى ويسرى محمد محمود الحبشى من انقاذ ٣ من المصابين من بين الانقاض.

ويؤكد عبدالكريم محمود مرسى ان سكان العمارة صرخوا مساء امس من اللورد الذى صدم اثاثات العمارة أثناء عمليات الحفر واشتكتوا من المقاول الذى قال لهم معنى ترخيص ولا أحد يستطيع ان يقف فى وجهى واتصلوا بالمستولين بالحى ولم يتحرك احد.

تعويضات للمنكوبين

اصدرت مرفت تلاوى وزيرة التأمينات والشئون الاجتماعية قرارا بصرف ٣ الاف جنيه لكل اسرة متوفى فى حادث انهيار العقار بأرض اللواء.. ومبلغ ٥٠٠ جنيه لكل مصاب.. كما اصدرت الوزيرة تعليماتها بإقامة معسكر ايواء بمركز شباب امبابه لتزويده بالخيام والبطاطين ومستلزمات الاعاشة.. وتقوم لجنة الاغاثة بصرف التعويضات اللازمة التى تم تقيدها.

القوات المسلحة تشارك

فى الإنقاذ وعلاج المصابين فور الإبلاغ عن الحادث.. سارعت القوات المسلحة بالمشاركة بعناصر سلاح المهندسين لرفع الانقاض، كما تم دفع اطقم طبية لتقديم العلاج للحالات المصابة ونقلها إلى المستشفيات. وقامت عناصر من البحث والانقاذ التابعة للقوات المسلحة بإجراء أعمال الكشف عن وجود اشخاص تحت الانقاض بالاستعانة بالاجهزة الحديثة.

سرعة تحرك

انتقلت قيادات الأمن بمديرية أمن الجيزة إلى مكان الحادث فور وقوعه وعلى رأسهم اللواء محمود ياسين مدير الأمن وقوات الانقاذ المركزى والدفاع المدنى بإشراف اللواء عادل العبودى مساعد الوزير وعدد كبير من سيارات الاسعاف بإشراف ناصر الطوخى. وقد اصدر الدكتور اسماعيل سلام وزير الصحة والسكان توجيهاته بتوفير كميات الدم اللازمة وأدوية الطوارئ ورفع حالة الاستعداد بالمستشفيات المجاورة وتجهيز عيادة متنقلة و٣ سيارات للعناية المركزة.



المصدر: الاهرام

التاريخ: ١٥ يناير ١٩٩٩

مصرع طفل فى حفرة صرف صحى بالسلام

كتب دسوقي عمارة:

بسبب الاهمال لقي تلميذ مصرعه
غرقا داخل حفرة لاعمال الصرف
الصحي بمدينة السلام سقط فيها قبل
الافطار امس الحفرة مساحتها ٩ أمتار
وعمقها ٤ أمتار وقام بتنفيذها مقاول
لحساب شركة المشروعات الصناعية
والهندسية لاستبدال شبكة الصرف
الصحي بالمنطقة. تم انتشال جثة التلميذ
ونقلها الى مشرحة مستشفى السلام
وتولت النيابة التحقيق وأمرت باستدعاء
المقاول وخفير الحراسة لسماع
اقوالهما.

المصدر: الأهرام

التاريخ: ١٤ يناير ١٩٩٩

فى حادث انهيار عمارة أرض اللواء

٣ لجان هندسية وقتية وغرفة عمليات بإشراف محافظ الجيزة



محافظ الجيزة ماهر الجندى مع اللجنة الهندسية المعنية من كلية الهندسة

شكل المستشار ماهر الجندى محافظ الجيزة ٣ لجان عاجلة لمتابعة موضوع انهيار عمارة منطقة أرض اللواء تحت اشرافه المباشر.. الاولى لجنة هندسية عليا برئاسة عميد كلية الهندسة بجامعة القاهرة، وعضوية عدد من الاساتذة المتخصصين فى العمارة والهندسة الإنشائية والخرسانة بالكلية.. لاجراء المعاينة على الطبيعة وبيان الاسباب التى ادت لوقوع الحادث، وتحديد مسئولية صاحب العقار او غيره. واللجنة الثانية لجنة فنية لفحص ملف العقار موضوع الحادث لبيان تاريخ الانشاء، وما اذا كانت هناك مخالفات طبقا لاحكام القانون ١٠٦ لسنة ٧٦ ولائحته التنفيذية.. واللجنة الثالثة لحصر مخلفات الحادث والاضرار التى نجمت عنه، والتحقق عليها على نمة التحقيقات التى تجريها النيابة حول الحادث. كما عقد المحافظ عدة اجتماعات بموقع الحادث مع اللجنة الهندسية ورئيس مركز بحوث البناء بوزارة الاسكان، تقرر بناء عليه اخلاء العمارات المجاورة، واستئناف ازالة الانقاض بحرص، وتدعيم البواكى فى العمارات المجاورة. كما عقد اجتماعا مع المجموعة الفنية لاستشارية لبحث جهود اجهزة الدفاع المدنى والشرطة والمقاولون العرب والمحافظة، لرفع باقى الانقاض فى اسرع وقت وانتشال باقى الجثث. والمتوقع ان تكون ٦ جثث، مع الحفاظ على المباني المجاورة. وشكل المحافظ غرفة عمليات بالموقع برئاسة مساعد الوزير ومدير امن الجيزة للمتابعة المستمرة.

إزالة ٣ منازل بجوار عمارة أرض اللواء

قام المستشار ماهر الجندى محافظ الجيزة بزيارة موقع العمارة المنهارة بأرض اللواء أمس.. حيث شهد عملية رفع الانقاض الاخيرة حيث قامت قوة من رجال الشرطة بالاستعانة بالكلاب البوليسية للتعرف على تجمع عدد من الجثث ويمنظر استخراجها خلال ساعات وبدأ العمل فى ازالة ٣ عمارات مخالفة قرب موقع الحادث.

استخدام المعدات الثقيلة لرفع الانقاض لاستخراج الجثث الخمس الباقية

تجديد حبس المتهمين الأربعة

قرر قاضى المعارضات بمحكمة شمال الجيزة تجديد حبس صاحب عمارة أرض اللواء المنهارة وصاحب قطعة الأرض الفضاء الذى تسبب فى انهيار العمارة وسائق اللور والمقاول المسئول عن تنفيذ بناء العمارة منذ ٢٠ سنة ٤٥ يوما اخرى على نمة التحقيق بحضور اكثم عبدالوارث مدير نيابة حوادث شمال الجيزة ومحمود سمير وكيل اول النيابة..

عاما وانه استدعاه ذات مرة لآخذ رايه فى البناء وكان موقع العمارة وقتها مازال أرضا زراعية وانه وافقه على فكرة اقامة عمارة سكنية فى المنطقة ولكن صلته اذ قطعت عن المقاول وعن الموضوع نفسه ونفى وجود اية صلة بينه وبين المقاول واكد انه لم يقم بعمل اية رسوم هندسية للعمارة المنكوبة او الاشراف على اية اعمال بها وان استشارة مالكها له فى نيته لاقامة عمارة كانت مجرد رأى لاحد اصديق والده وبدون مقابل وفى نهاية التحقيقات امرت النيابة بحبس المقاول واخلاء سبيل المهندس.

الذى قام ببناء العمارة منذ ٢٠ عاما والمهندس الذى اشرف على البناء وقتها.. فقد استمع اكثم عبدالوارث ومحمود سمير وكيل اول النيابة باشراف احمد البكرى رئيس النيابة وذكريا عبدالعزيز المحامى العام لاقوال المقاول الذى قرر فيها بانه قام ببناء طابقين فقط فى العمارة منذ ٢٠ عاما ثم قام بعدها بسنتين باقامة الاعمدة الخرسانية والاسقف لطابقين آخرين ليصل عدد الطوابق فى العمارة الى ٤ طوابق فقط ويسأل المهندس سيد احمد جمعة قرر ان مالك العمارة كانت تربطه بوالده صداقة منذ ٢٠

يقومون برفع الانقاض يدويا، واضافت تلك اللجان ان نسبة الميول فى تزايد مستمر فى جدران العمارات المحيطة ويمكن انهيارها فى اية لحظة فوق رؤس عمال الانقاذ ولن تغلح الشدات الخرسانية حول الجدران من منع انهيار العمارات الاربع، وتوقف العمل فى رفع الانقاض لمدة ٦ ساعات حتى اصبر المستشار ماهر الجندى محافظ الجيزة قرارا بتولى شركة المقاولون العرب عمليات ازالة وباستخدام المعدات الثقيلة. ومن ناحية اخرى واصلت نيابة حوادث شمال الجيزة تحقيقاتها مع المقاول احمد محمد عبد العال

كتبت سهير مراد و محيى عبدالرحمن :

بسبب الخلاف حول احتمالات انهيارات العمارات المجاورة لعمارة أرض اللواء توقفت اعمال الانقاذ لمدة ٦ ساعات اول امس حتى حسمت شركة المقاولون العرب الخلاف وتولت القيام باعمال رفع انقاض العمارة المنهارة باستخدام المعدات الثقيلة.. وكانت الاعمال توقفت بعد ان اكدت جميع اللجان الهندسية التى عاينت موقع العمارة المنكوبة وجود خطورة على حياة عمال الانقاذ الذين

المصدر: الاهوا م

التاريخ: ١٥ يناير ١٩٩٩

استخراج جثث آخر ضحايا عمارة الموت بأرض اللواء قائد الانقاذ: اغرب حوادث الانهيارات لان العمارة دقت بالكامل في الحفرة! مشهد مأساوى: الاب والام احتضنا طفلهما وماتوا جميعا وابناهما ماتا متعانقين

وكانت قوات الانقاذ قد استعانت برسم كروكي حدد موقع شقة اسرة مدير المدرسة في الطابق الرابع مما سهل عملية البحث للوصول الى الجثث التي كان يغطيها ٤ اسقف خرسانية وتلال من الانقاض والأتربة.. كما ازدادت الصورة مأساوية عند العثور على جثة الطفلين الشقيقين هند (١٣ سنة) وعمرو (٧ سنوات) حيث وجدتهما رجال الانقاذ متعانقين وسط مياه المجارى وكأنهما قد شعرا بخوف شديد عندما احاط بهما الموت من كل جانب وسط كتل الاسقف الخرسانية واكوام الانقاض التي تجمعت حولهما. وعزلتهما عن الحياة.

ويؤكد اللواء محمود ياسين مساعد وزير الداخلية لامن الجيزة واللواء محمد فودة مدير الادارة العامة للمباحث ان سرعة انتقال قوات الانقاذ الى موقع الحادث كان له اكبر الاثر في اخراج ٦ احياء من السكان بعد ان حاصرتهم انقاض العمارة المشنومة وكان آخرهم سيد احمد فهمي الذي استغرقت عمليات انقاذه ٦ ساعات تم امداده خلالها بثلاث اسطوانات اكسجين بالاضافة الى المحاليل حيث تم عمل صلبات للوصول اليه بعد ان كانت كتل الخرسانة تحاصره من كل ناحية باستثناء راسه فقط.

تابع الحادث
محيى عبدالرحمن
محمد رضوان
جمال حسين

صباحا بعد احداث نفق للوصول اليهما حيث انهما كانا يسبحان في مياه المجارى المتسربة من العمارات المجاورة وباطن الأرض بسبب اعمال الحفر. و اضاف العميد صلاح شحاتة قائد مطافى الجيزة ان الصورة كانت مأساوية عندما تم العثور على جثة المدرس وزوجته وطفله حيث عثر على الزوجين متشابكي الايدي مما يؤكد ذعرهما ولحظات الرعب التي عاشاها في صراع مع الموت بينما عثر على الطفل «رامى» يحتضن امه وفي قمه «بزازة» وضعتها امه في قمه قبل ان تفارق معه الحياة..

متعددة ان يحدث الانهيار اما على الجوانب او في مكانه مخلفا كومة كبيرة من الانقاض الا ان هذه العمارة انهارت واختفت انقاضها بالكامل داخل حفرة عميقة في باطن الأرض ابتلعت اطنان الانقاض من مواد بناء وطوب وحديد مما صعب عمليات البحث ورفع الانقاض. و اضاف العميد محمد حسن مدير ادارة الدفاع المدني والحريق بالجيزة وهو قائد فريق الانقاذ بان تربة الأرض التي بنيت عليها العمارة من النوع الرخوى مما تسبب في زيادة عمق الحفرة.. كما ان عدم تماسك القشرة الأرضية بالمنطقة زاد من احتمالات سقوط العمارات المحيطة بالعمارة المنكوبة وهدد حياة عمال الانقاذ وتسبب في بطل عمليات إزالة الانقاض واستخراج جثث الضحايا لان الاعمال كانت تتم يدويا. و أكد العميد جاد جميل رئيس مباحث شمال الجيزة ان جثة الطفلين تم انتشالهما في الواحدة والنصف

انتهت امس عمليات استخراج آخر جثث ضحايا عمارة أرض اللواء.. تم فى ساعة مبكرة من صباح امس استخراج جثتى الطفلين هند وشقيقها عمرو نجلى مدير المدرسة الذى لقي مصرعه مع أسرته فى الحادث المشنوم. كانت قوات الانقاذ قد تمكنت من استخراج جثة الاب ويدعى عبدالعزيز حسن عبدالعزيز وزوجته امال رمضان عبدالعزيز وتعمل مدرسة وطفلهما الرضيع رامى حيث عثر عليهم فى مكان واحد يرجح ان يكون حجرة النوم وبعد ٨ ساعات تم استخراج جثة الطفلين الاخرين من وسط بحيرة من مياه المجارى اسفل عمارة الموت.. أكد فريق الانقاذ الذى تولى ازالة الانقاض واستخراج الجثث على مدى ٥ ايام متتالية ان حادث سقوط العمارة المنكوبة من اغرب حوادث سقوط العمارات فى مصر فالمعروف عن انهيار اى عمارة او مبنى خرسانى ذى اعمدة واسقف

مبارك يأمر بصرف تعويضات فورية لمنكوبي عمارة ارض اللواء الضحايا ٣ قتلى و ٥ مصابين والبحث عن ١٢ مفقودا



قوات الانقاذ تواصل رفع الانقاض وانتشال جثث ضحايا العمارة المنهارة

تابع الرئيس حسنى مبارك اولاً بأول حادث انهيار عمارة ارض اللواء الذى وقع فجر امس، امر الرئيس بصرف اعانات وتعويضات فورية للمنكوبين من سكان العمارة المنهارة. وقد استعرض الدكتور كمال الجنزورى رئيس الوزراء جميع الملابس المتصلة بالحادث ، وتم تكليف لجنة من اساتذة كليات الهندسة بمعاينة وفحص موقع العمارة المنهارة واعداد تقرير علمى عن اسباب الحادث. صرح بهذا المستشار طلعت حماد وزير شئون مجلس الوزراء والمتابعة. وقال ان القوات المسلحة واجهزة الدفاع المدنى تقوم برفع الانقاض وانقاذ الضحايا، كما تقوم شركة المقاولون العرب حالياً بعمل شهادات للعمارات المجاورة منعا لوقوع اى انهيارات جديدة، وقد تم بالفعل اخلاء السكان من بعض هذه العمارات حفاظا على ارواحهم.

وقد ارتفع عدد ضحايا العمارة إلى ٣ قتلى تم استخراج جثثهم كما تم نقل ٥ مصابين من السكان إلى المستشفيات المجاورة.. ويواصل رجال الإنقاذ والقوات المسلحة جهودهم لرفع أنقاض العمارة والبحث عن ضحايا آخرين يرجح ان عددهم ١٢ شخصا .

المصدر: الوفد

التاريخ: ٥ يناير ١٩٩٩

في حادث أتوبيس أسيوط سائقاً أتوبيس الموت والجرار الزراعى يتبادلان الاتهامات ٣ آلاف جنيه تعويضا لكل قتيل و ٥٠٠ جنيه للمصاب

● أتوبيس
الموت
الذى راح
ضحيته
١٩
مواطناً



بينما رعونة سائقي
الاتوبيسات حرمت عادل
جرجس مهنا «٤٠ سنة» من
زيارة والدته المريضة
«بصدفا» ولقى مصرعه في
ترعة الابراهيمية.
● أما على رضوان على
«٤٢ سنة» مأذون العجوزة

عاشت قنأ ليلة حزينة
أمس وهى تشيع ابنائها
ضحايا اتوبيس الموت بترعة
الابراهيمية والذى راح
ضحيته ١٩ قتيلا و ٢٨
مصابا. وأمر رئيس مجلس
الوزراء بصرف تعويضات ٣
آلاف جنيه لكل قتيل و ٥٠٠
جنيه للمصاب.. وتبادل
سائق اتوبيس الموت وسائق
الجرار الزراعى الاتهامات
وألقى كل منهما بالمسئولية
على الآخر فى التسبب فى
الحادث الذى وقع بطريق
القاهرة - قنأ عند مدخل
مركز ديروط.
التقت «الوفد» مع اسر
الضحايا:

من بين الضحايا بهاء
الدين مصطفى «٢٨ سنة»
الذى بدا والده فى حالة ذهول
من هول الصدمة وانخرط
فى البكاء، بينما شقيقه
الأكبر «محمود» تحدث إلينا
وهو يمسح دموعه قائلاً:
شقيقى حصل على اجازة من
عمله كى يعقد قرانه على
عروسه ولا أعلم كيف أخبر
امى وهى طريحة الفراش.
أما أسرة شريف خضر
هاشم «٣١ سنة» التى
حضرت من أبنوب لتحمل
جثته أكدوا انه يعمل منذ
فترة كبيرة بالقاهرة وبعد
الحساح والدته وافق على
العودة كى يرى عروسا
رشحتها له ولكن القدر لم
يمهله..

متابعة:

سميه العجوز

دفعه الحنين لزيارة أسرته
فى قنا وركبا أتوبيس الموت
ليلقى حتفه.

وكان مشهدا مؤثرا حينما
دخل محمد «١٤ سنة» إلى
المشرفة كى يتعرف على جثة
والده جمال رمضان أبو زيد
«٣٥ سنة» محصل أتوبيس.
وخرج منهارا بكلمات حزينة
قرر أنه أكبر أشقائه الأربعة
وأصغرهم مازالت رضية.

أما سائق الجرار الزراعى
والسبب الرئيسى فى حدوث
الواقعة وهو طالب بجامعة

الازهر قرر أن سائق
الأتوبيس هو المخطيء لأنه
لم يستخدم الاشارات
الضوئية أثناء محاولته
تخطيه.. وأضاف أنه يعمل
على الجرار منذ عامين عقب
وفاة والده كى ينفق على
أشقائه الأربعة.. ومن بين
المصابين شكرى اسحاق «٣٨
سنة» والمقيم بنجع حمادى
أكد انه توجه قبل الحادث إلى
القاهرة لإنهاء إجراءات سفره
كى يعمل بالخارج ومنها
فيش وتشبيهه الذى يحتاجه
بصفة عاجلة ولا يستخرج
إلا من القاهرة وعندما أتته،
استقل أتوبيس المنكوب
ونجا من الموت بأعجوبة.

المصدر: الوفد

التاريخ: ٥ مارس ١٩٩٩

التحقيق فى حادث تسمم ٩٩ طالباً فى بورفؤاد التحفظ على مخزن المواد الغذائية وإرسال عينات لوزارة الصحة

بورفؤاد - عبدالرحمن بصله:

أمر ياسر المنياوى مدير نيابة الشرق وبورفؤاد بانتداب لجنة من مباحث التموين لجرد مخزن المدينة الجامعية ببورفؤاد والتحفظ على المواد الغذائية وإرسال عينات الى المعامل المركزية لوزارة الصحة لتحليلها لبيان مدى صلاحيتها للاستهلاك الأدمى من عدمه وتعيين الحراسة اللازمة عليه بواسطة الشرطة، وإرسال أحرار متحصلات أمعاء المصابين الى المعمل الكيماوى لفحصها وتحليلها وبيان إذا كانت تحتوى على مواد سامة من عدمه وموافاة النيابة بتقرير مفصل، وكذلك إعداد تقارير طبية وتفصيلية ونهائية لكافة المصابين، وأصلت نيابة الشرق ببورفؤاد تحقيقاتها فى حادث تسمم ٩٩ طالباً وطالبة من المقيمين بالمدينة الجامعية بعد تناولهم وجبة عشاء يوم الثلاثاء

الماضى وإصابتهم بقرىء واسهال حاد ونزلة معوية وتسمم غذائى، تم اسعاف كافة المصابين ولم يتبق سوى حالة واحدة للطالبة سماح محمد رمضان البدرى وحالتها الآن مطمئنة، قرر ياسر المنياوى مدير نيابة الشرق وبورفؤاد بضبط واحضار كل من السيد كمال محمد حسن متعهد الاغذية والمسئول عن توريد الأغذية للمدن الجامعية ببورفؤاد، وعبدالشكور عبدالشكور محمد خلف تاجر مواد غذائية ومحمد أبو العطا عبدالرحمن كردوشة - تاجر مواد غذائية - وبمواجهتهم فى تحقيقات النيابة انكر كل منهم ما هو منسوب اليه وألقى بالمسئولية على الآخر.. وعاد الهدوء الى المدينة الجامعية مرة اخرى بعد اعتصام وإضراب الطلبة عن الطعام وبدأ الطلاب فى صرف الوجبات الغذائية مرة اخرى وقامت إدارة الجامعة بتكثيف الرعاية الصحية على جميع المطاعم أثناء صرف الوجبات للطلاب.

.. وتسمم ٣٥ طالبة بالمحلة الكبرى

المحلة - فراج بدير:

اصيبت ٣٥ طالبة بمدرسة المعتمدية الاعدادية للبنات التابعة لإدارة غرب التعليمية بالمحلة صباح امس بحالة من التسمم الغذائى نتيجة لتناولهن أطعمة وحلوى ملوثة من الباعة الجائلين أمام المدرسة وكان الدكتور عبدالرحمن عامر مدير المستشفى العام بالمحلة قد أبلغ مديرية الشئون الصحية بالغربية

عن وصول ٣٥ طالبة مصابات بحالة تسمم بعد تناولهن اطعمة ملوثة.. انتقل للمستشفى سامى عبدالوهاب رئيس المدينة والدكتور سامى حسين أبو كريمة مدير الادارة الصحية بالمحلة لمتابعة علاج الحالات. تم عمل الاسعافات اللازمة وخروج معظم الحالات.. ومازالت حالتان تحت العلاج.



د. عصام شرف: لأن المرور ليس له صاحب.. ستستمر ظاهرة الكبارى القاتلة

د. على زين العابدين: الحواجز المعدنية على جوانب الكبارى غير آمنة

ومطلوب استبدالها بخرسانة مقاومة للصدمات

ومستشار الإدارة العامة للمرور قضية خطيرة بشأن كوبرى الجيزة ويقول: «إذا كان نفس الكوبرى قد شهد حادثين متشابهتين تماماً وفي نفس الموقع تقريباً فلا بد أن هناك خطأ تصميمياً ما.. وواضح أن هذه المنطقة من الكوبرى بها منزل إلى اتجاه اليمين ومنزل إلى اتجاه اليسار

ولهذا فوجب وفوراً تركيب خرسانة مقاومة للصدمات على جوانب الكبارى بحيث لو اصطدمت بها السيارة لا تسقط.

.. ويضيف: «أن تكلفة هذه العملية لا تساوى قتل أو إهدار دم مواطن مصرى واحد». ويفجر د. عصام شرف أستاذ الطرق بجامعة القاهرة

صالحة للاستخدام لأنها لا تستطيع مقاومة الصدمات عند أى حادثة وبالتالي تسقط نتيجة لأى اصطدام بها حتى ولو كان بسيطاً لأنها مصنوعة أساساً من «الكريتال» المستخدم فى البلكونات. ويقول د. زين العابدين إن غياب الأرصفة فى أغلب الكبارى يزيد الأمر سوءاً

المصدر: الوفد
التاريخ: ١٣ ديسمبر ١٩٩٩

كبارى الموت

تكرار العوادم فوق كوبرى الجيزة يؤكد وجود خطأ فى تصميمه

هذه الحوادث أم أن هناك أسباباً أخرى لتلك الكوارث؟ وهل نفقد الأمل فى وقف نزيف الدم لضحايا هذه الحوادث خاصة أن جميع وزراء الحكومة السابقة أكدوا فى يناير الماضى وعقب حادث سقوط أتوبيس الصعيد من فوق كوبرى الجيزة المعدنى ومقتل ٢٢ مواطناً وإصابة ٢٤ آخرين، أن هذا الحادث سيكون الأخير وأن احتياطات قوية سوف يتم تنفيذها لتدعيم جوانب هذا الكوبرى لمنع تكرار مثل هذه الحادثة إلى الأبد.. ولكن لم تمض شهور على هذه التأكيدات الوزارية حتى وقعت منذ أيام حادثة مماثلة فوق نفس الكوبرى وفى نفس المكان تقريباً!!.

المرور فى القاهرة أصبح مهزلة.. عدوى الحوادث والموت والقتل انتقلت من الطرق إلى أعلى.. إلى كبارى التى تحولت إلى مصائد للموت، وأصبحت سماء القاهرة تمطر سيارات ترفع شعار الموت للجميع.. لراكبى هذه السيارات وأيضاً للمارة الأمنيين أسفل هذه الكبارى التى تحولت إلى ألغام قابلة للانفجار والقتل فى أي وقت.

الكارثة أن هذه الحوادث لم تقتصر فقط على عدد محدد من الكبارى بل شهدتها جميع كبارى القاهرة، وهو ما يطرح أكثر من قضية مثيرة، فهل هناك عيوب تخطيطية فى كبارى القاهرة هي المسؤولة عن

تحقيق:

مجدي سلامة

أسفر عن إصابة ٣ أشخاص، وبعد شهر من هذه الحادثة شهد نفس الكوبري حادثة مروعة أخرى حين سقط أتوبيس تابع لإحدى شركات النقل الخاصة من فوق الكوبري بعد أن انحرف عن مساره فانقلب وسقط وسط ميدان الجيزة مما أسفر عن مصرع ٢٢ شخصاً وإصابة ٢٤

آخرين، وقد هزت هذه الحادثة الرأي العام وقتها، وأكد معظم وزراء الحكومة السابقة أن هذه الحادثة ستكون الأخيرة وأن احتياطات قوية سوف يتم تنفيذها لتدعيم جوانب هذا الكوبري لمنع تكرار مثل



د. علي زين العابدين

هذه الحادثة، ولكن الأيام اثبتت أن هذه التصريحات مجرد كلام للاستهلاك المحلي وتهذبة مشاعر الرأي العام الثائر من بشاعة هذه الحادثة، فلم ينته العام إلا ويشهد نفس الكوبري، وربما نفس المكان حادثة مشابهة تماماً لحادثة أتوبيس الصعيد حيث سقط أتوبيس شركة الوجه القبلي القادم من الوادي الجديد وسط ميدان الجيزة بعد أن اقتحم سور الكوبري مما أسفر عن إصابة ١٤ شخصاً بإصابات وكسور مختلفة.. المثير أن هذه الحادثة متطابقة مع الحادثة السابقة في المكان والزمان (الخامسة صباحاً) والملابس حيث أكد شهود العيان وجود بقعة من الزيت فوق الكوبري تسببت في اختلال اتزان الاتوبيس وسقوطه من أعلى الكوبري.

غير آمنة

د. علي زين العابدين أستاذ النقل والمرور بهندسة عين شمس يؤكد أن الحواجز المعدنية على جوانب الكباري في مصر غير آمنة وغير

منذ عدة سنوات وحوادث الكباري وقفز السيارات من فوقها لا تتوقف وحظي كوبري السيدة عائشة بالكثير من هذه الحوادث ورغم توالي الحوادث فوقه إلا أن أحداً لم يتحرك لمعرفة سببها أو لمحاولة مواجهتها حتى وقعت حادثة مروعة حيث اصطدمت ٧ سيارات ببعضها واصطدمت منها سيارتان بسور الكوبري فحطمته تماماً ووقتها فقط طالب المسئولون بضرورة إعادة بناء جوانب الكباري من مادة أكثر صلابة لتحمل مثل هذه الصدمات!!

وبالإضافة إلى كوبري السيدة عائشة شهدت أغلب كباري القاهرة حوادث مرورية مشابهة فمن أعلى كوبري الأزهر سقط أتوبيس نقل عام أمام ميدان الأوبرا وتحطم بالكامل وخفف من هول الحادثة أن

الاتوبيس كان خالياً من الركاب ومن فوق كوبري ٦ أكتوبر سقطت سيارة نقل علي أحمد مخازن الخردة بشارع غمرة ولقي اثنان مصرعهما وأصيب ستة آخرون، ومنذ أيام قليلة سقطت سيارة ملاكي من فوق نفس الكوبري وأصيب قائدها بإصابات خطيرة.

وفوق كوبري الهايكستب وعقب تصادم مروع بين أتوبيس مدارس وسيارة ملاكي حاول قائد سيارة ثالثة تفادي الاصطدام هو الآخر فانحرف يساراً ولكنه سقط من أعلى الكوبري. ومن أعلى كوبري عمرو بن العاص سقطت سيارة نقل محملة بالأسمنت عند منطقة الملك الصالح. وإذا كان كوبري السيدة عائشة ظل لسنوات طويلة صاحب الرقم القياسي في الحوادث فإن كوبري الجيزة المعدني أصبح صاحب هذا اللقب الآن، خاصة بعد أن شهد هذا الكوبري ٣ حوادث خلال فترة وجيزة، ففي فبراير ١٩٩٨ سقطت سيارة نقل من أعلى الكوبري وحطمت ٣ سيارات تصادف وجودها أسفل الكوبري في هذا الوقت مما

المصدر: الاحرار

التاريخ: ١٧ سبتمبر ٢٠٠٠

التعرف على اجثث في حادث مزلقان الموت

من سرعته فصددها مما ادى الى تحطيمها الى اجزاء وخروج القطار عن مساره وانفصال احدى عرباته واضاف السائق انه لم يكن يستطيع ايقاف القطار فجأة والا تعرض للانقلاب وتعرضت المنطقة بأكملها الى كارثة مروعة وأنه قام باخطار المسؤولين بالمحطة عن حقيقة ما حدث فتم اخطار رئيس المحطة والمسؤولين عن حركة القطارات وتم اعادة القطار الى مساره مرة اخرى واعادة العربة المفصولة من القطار اليه ثانية.

أمرت نيابة حوادث الجيزة باشراف المستشار مجدى الديب المحامى العام الاول لنيابات جنوب الجيزة الى باخلاء سبيل جمال متوكل حسين صلاح ٢٠ سنة سائق القطار الذى قرر انه خرج بالقطار من القاهرة متجها الى اسيوط وأنه كان يسير على سرعته العادية ٢٠ كيلو فى الساعة لان القطار كان محملا بالسولار وعند محطة الجيزة فوجئ بالسيارة الميكروباس تخرج من امام المزلقان مسرعة قبل ان يصل اليها بمسافة خمسة امتار فلم يستطع ايقاف القطار او التهدئة

حبس عامل المزلقان بتهمة القتل الخطأ وإخلاء سبيل سائق القطار

زيارة عائلية

التقت الاحرار بالمصابين داخل مستشفى ام المصريين وفي عتبر حوادث الرجال بالدور الثاني كان يرقد المصاب عيد احمد محمد ٢٨ سنة محصل في غرفة بمفرده وحولة مجموعة من الممرضات لمتابعة حالته تبين انه مصاب ببتير في ذراعه اليسرى وحروق بنسبة ٤٥٪ في انحاء متفرقة من جسده كان مازال تحت تأثير المخدر ولم يكن يدري ما يقول حيث كان يصرخ داخل الحجرة ويحاول النزول من على السرير للتخلص من قيد في قدمه اليسرى ثم وضعه حتى لها ينزل وطلب وقتها ان يشرب الماء فأحضرت له الممرضة جرعة قليلة من الماء وظل يصرخ من

شده الالم حتى عاد الى سريره واستغرق في النوم وتبين انه يعمل محصلا في مخبز بالجيزة كان عائدا من عمله ذاهبا الى المنزل وكان يركب في مقدمة السيارة بجوار السائق مباشرة وقد انقذته العناية الالهية ونجا من الحادث بأعجوبة وقد عثروا على بقية ذراعه المبتورة وسط اشلاء جثث الضحايا الذين تفحمت جثثهم في الحادث.. وفي قسم الاستقبال حوادث الرجال كان يرقد المصاب الثاني ويدعى اسامة

نيابة قسم الجيزة برئاسة مؤمن سالم مدير النيابة تحت اشراف المستشار جمال الديب المحامي العام لنيابات جنوب الجيزة تبين من المعاينة ان القطار صدم السيارة وحطمها الى اجزاء تناثرت في ثلاثة قمواقع على رصيف الجيزة ولسافة ٣٠٠ متر وقد خرجت احدي عربات القطار عن المسار وتم اعادتها الى القطار مرة اخرى وامرت النيابة بتشكيل لجنة هندسية لفحص السيارة والقطار واعداد تقرير مفصل عن سبب الحادث ونذب خبراء العمل الجنائي لفحص السلسلة الخاصة بالمزلقان وصرحت بدفن جثث الضحايا بعد التعرف على شخصياتهم وأخطار اهله لتسلم الجثث كما انتقلت النيابة الى المستشفى للاطمئنان على حالة المصابين وهم عيد احمد ٢٨ سنة محصل باحد المخازن بالجيزة واسامة العطيفي سيد محاسب في بنك حيث تبين اصابة الاول بحروق بنسبة ٤٥٪ وبتير في الذراع اليسرى وحالته سيئة ويصعب استجوابه في انحاء مختلفة من جسده واصابة الثاني بكسر مضاعف في الساق اليسرى..

كما امرت النيابة بحبس رجب موسى ابراهيم ٢٦ سنة عامل المزلقان بتهمة القتل الخطأ الذي اكد انه قبل قدوم القطار وعندما تلقى الاشارة بخروجه من محطة القاهرة وقدمه الى محطة الجيزة قام بغلق المزلقان بالسلسلة الحديدية واثناء وقوفه ينتظر مرور القطار فوجئ بالسيارة الميكروياص والتي تحمل لوحة معدنية رقم ٥٤٠٠٨٦ ملاكى جيزة تقتحم المزلقان وتحطم الجنزير وتمر بسرعة شديدة من امام القطار واضاف عامل المزلقان ان سائق الميكروياص تخيل انه سوف يعبر المزلقان قبل مرور القطار ولكنه فشل في ذلك ولحق به القطار فصدمه صدمة قوية ادت الى دفعه لمسافة تعدت ٣٠٠ متر بعد ان تحطمت السيارة وتحولت الى اجزاء صغيرة وكانت الكارثة اشد خطورة عندما انفجر «تاتك» الوقود الخاص بالميكروياص واشتعلت النيران بها مما ادى الى تفحم الركاب بداخلها وامتداد النيران الى احدي سيارات القطار المحمل بالسولار ولولا تدخل الاهالى بالمنطقة وتمكنهم من اطفاء النيران بالقطار والسيارة لحدثت كارثة مروعة بالمنطقة ونفى الرئيس «رجب» انه حاول تحطيم الجنزير الخاص بالمزلقان بألة حادة بعد حدوث الكارثة ليخفى معالم افعال او تقصير في اغلاق المزلقان وقت مرور القطار حيث قرر انه لم يفعل ذلك وان الجنزير قد تحطم لان السائق اقتحم المزلقان بسرعة جنونية محاولا المرور قبل القطار فحطم الجنزير بسيارته في حين اكد شهود عيان ان عامل المزلقان لم يكن موجودا وقت وقوع الحادث.

النيابة في موقع الحادث

انتقل الى مكان الحادث على ماهر وتامر الخطيب وهشام ابراهيم وكلاء



د. محمد
الفيومي



مصاب بترت ذراعه في الحادث



الحمد المصطفى يرقد بالمستشفى في حالة خطيرة

سائق القطار: السرعة كانت طبيعية وفوجئت بالميكروباص أمامي عامل المزلقان: سائق الميكروباص حطم السلسلة وحاول المرور قبل القطار شهود العيان: المزلقان كان مفتوحا والأهالي انقذوا المنطقة من كارثة مروعة

متابعة: نشأت أمين - سعيد صلاح
تصوير: محمد نجيب

ركب السيارة الميكروباص وعند مزلقان محطة الجيزة فوجئنا بالسائق يعبر المزلقان ولم نكن نعلم أن هناك قطارا يمر من أمامنا ولم نشعر بعد ذلك بشيء إلا وأنا في المستشفى واحد الأشخاص يسألني عن تلفون أهلي ثم غاب عن وعيه وتوقف عن الكلام فقام أحد اشقائه باستدعاء الطبيب المتابع للأطمئنان عليه.

اسماء الضحايا

صرح الدكتور محمد الفيومي

مكالمة تليفونية تلقوها من إدارة المستشفى حيث أخبرهم شقيقه أسامة بالرقم فوجئنا مسرعين إلى المستشفى ويسأل: المصاب أسامة قال في صوت ضعيف أنه كان ذاهبا إلى والدته المقيمة بمنطقة العمرانية حيث تعود على زيارتها كل يوم جمعة ليلتقي بأشقائه هناك ويقضوا اليوم سويا في جلسة عائلية وأنه

العطيفي سيد أشار الدكتور المتابع لحالته أنه مصاب بكسر مضاعف في الساق اليسرى وبعض السحجات في أنحاء مختلفة من جسده وحالته العامة مستقرة كان يرقد على سرير في حجرة بها خمسة أسرة وحولة أكثر من عشرة أشخاص من أهله قابلنا شقيقه أخبرنا أنهم عرفوا الخبر من خلال

المحل وقت وقوع الحادث وقد سمع صوت ارتطام شديد وصراخ فخرج مسرعاً فوجد إحدى سيارات الميكروباص وقد تحولت إلى حطام والنيران تشتعل بها فأسرع مع بقية الاهالي يحاولون اطفاء الحريق المشتعل بها والذي امتد إلى إحدى سيارات القطار الذي كان مجملاً بالسولار ولولا تدخل الاهالي لانفجر وتحول الحادث إلى كارثة مروعة وأضاف ان سيارات الاطفاء جاءت بعد ان قمن بالسيطرة على النيران فقد جاءت بعد حوالي نصف ساعة من اشتعال النيران ويشير احمد يوسف احد شهود العيان الى انه شاهد السيارة تندفع نحو المزلقان بسرعة جنونية محاولاً المرور قبل القطار ولكنه فشل وصدمه القطار ويقول الحاج على ان المزلقان ضيق ولا يسمح بمرور السيارات بشكل طبيعي وقد وقعت أكثر من حادثة في هذا المكان وقد دفعت السيارة الميكروباص البلدوز الموجودة في منتصف الطريق لتجعل الطريق اتجاهين ونقلتها من مكانها إلى داخل المحطة وتقول إحدى السيدات كانت تقف بجوار حطام السيارة: ظننا في بداية الامر انها على صلة قرابة بأحد ضحايا الحادث سألناها تبين انها تدعى نعيمة قالت انها سمعت بالحادث فجاءت لتشاهد ما حدث وطالبت باقامة كبرى على هذه المزلقانات حتى لا تتكرر هذه الحوادث مرة أخرى ويشير شاهد آخر الى ان السيارة اقتحمت المزلقان ولم يكن هناك سلسلة تمنع مرور السيارات رغم قدوم القطار ودخوله محطة الجيزة وان السيارة الميكروباص كانت تحمل لوحة معدنية بأرقام ملاكي وتحمل ركاباً من الموقف.

مدير مستشفى ام المصريين انه تم التعرف على ثمانى جثث من الضحايا وهم محمد على السمان ٤٠ سنة محاسب وحسين عبدالواحد حسين ٤٠ سنة خراط ومقيم فى ٩ حارة الشنويات بالسيدة زينب وشريف محمد الدوراش سائق السيارة الميكروباص وهند مصطفى عارف ١٢ سنة وشقيقها محمد ١٥ سنة وسامح محمد عقيبة ٢٣ سنة ورائيا جاب الله ١٤ سنة طالبة مقيمة بمنطقة بولاق الدكرور ونسرين محمد احمد ٥ سنوات طالبة وخميس محمد محمد ٢٤ سنة سائق واذاف الدكتور الفيومى ان المستشفى سيقوم بتكفيهم على حسابه حسب تعليمات الدكتور اسماعيل سلام وزير الصحة وسوف يقوم بارسال الجثث الى اهاليهم وان هناك اطباء مكلفين بمتابعة حالة المصابين حتى تماثلهم للشفاء.

التقت الاحرار بشقيقة المتوفاة نسرين وقررت ان شقيقتها كانت تستعد للدراسة وانها اخبرتنى قبل ان تنزل من المنزل بانها ذاهبة لشراء بعض مستلزمات الدراسة وتضيف شقيقة الضحية انها اخبرتها بشئ غريب لم تفهم مقصدها منه فقد قالت لها قبل ان تنزل مباشرة «خدى بالك من نفسك» ونزلت ولم تعد الينا الا جثة او بقايا جثة متفحمة.

ويقول اصدقاء السائق فى الموقف العشوائى الجزء الثانى الذى تقف فيه هذه السيارات المتجهة إلى منطقة العمرانية انه كان سائقاً متزن وعلى خلق ولم تحدث له اى حوادث مشابهة من قبل ولم نسمع انه يقود سيارته بسرعة أو اقتحم المزلقان من قبل.

كارثة مروعة

يقول احد شهود عيان الحادث ويدعى «طارق» صاحب احد المحلات الموجودة بجوار المزلقان انه كان داخل

المصدر: الأهرام

التاريخ: ١٦ سبتمبر ٢٠٠٠

في حادث مأساوى

مصرع ٩ أشخاص وإصابة اثنين في حادث تصادم قطار بسيارة عبرت مزلقان الجيزة تناثر أشلاء الجثث فوق القضبان وتطاير أجزاء السيارة لمسافة ٥٠ مترا

تحرك مغائرا محطة قطارات الجيزة بسيارة ميكروباص رقم ٥٤٠٨٦ أجرة جيزة قيادة شريف محمود قد توسطت المزلقان في محاولة جنونية من سائقها عبور المزلقان رغم قدوم القطار فلم يستطع سائق القطار أن يوقفه مرة واحدة وحطم السيارة تماما تحت عجلات القطار وتناثرت أجزاؤها على جانبي قضبان السكة الحديد وقد لقي تسعة من ركاب السيارة مصرعهم ومن بينهم السائق الذى تسبب في الحادث بينما أصيب اثنان من الركاب بإصابات بالغة وقد تم نقل الجثث والمصابين إلى مستشفى أم المصريين وقد أكد شهود الحادث من المارة وعابري المزلقان لكل من العقيد سنيدي شفيق رئيس مباحث جنود الجيزة وأحمد عبد الحكيم مفتش المباحث والمقدم محمد تكاء رئيس مباحث قسم الجيزة أن خفير المزلقان قد صاح في السائق محذرا إياه من العبور غير أن السائق كان مندفعاً برغم رؤيته للقطار على بعد أمتار من المزلقان وقد قامت أجهزة الدفاع المدنى والحريق بإشراف اللواء محمد حسن مدير الادرة من برفع حطام السيارة الذى تناثر على

في حادث مأساوى لقي ٩ أشخاص مصرعهم بينما أصيب اثنان آخران بإصابات بالغة وذلك عندما كانوا يركبون سيارة ميكروباص أجرة قادمة من ميدان الجيزة في طريقها إلى منطقة العمرانية الغربية وذلك أثناء عبورها مزلقان القطار الذى يقع بمحطة الجيزة مباشرة حيث لم يلتفت السائق إلى تحذير خفير المزلقان والإشارات الضوئية والأجراس التى تعمل قبل عبور السيارة وأسرع السائق ظنا منه أنه سوف يستطيع عبور المزلقان قبل قدوم القطار إلا أن القطار شطر السيارة وتناثرت أجزاؤها وطارت لمسافة ٥٠ مترا وقد أسرع إلى مكان الحادث اللواء أحمد شفيق مساعد أول الوزير لأمّن الجيزة واللواء شفيق فهديم نائب مدير الأمن واللواء أن هشام الوكيل مدير مباحث النقل والمواصلات ويوسف القاضي مساعد المدير.

وقع الحادث الساعة الثانية وخمسة وأربعين دقيقة بعد ظهر أمس وذلك عندما كان قطار بضائع رقم ٩٥٢٨ القادم من القاهرة في طريقه إلى أسبوط قيادة السائق جمال المتوكل حيث فوجيء عندما

حطام
السيارة
قبل
رفعها
بينما
القطار
يستعد
لمغادرة
المحطة
[تصوير
صلاح
إبراهيم]



وقد تم القبض على عامل المزلقان ويدعى رجب زكى عبد الرحمن للتحقيق معه. وقد طالب أهالي المنطقة المحيطة بمحطة الجيزة بإنشاء كوبرى للمشاة فوق المزلقان وكوبرى لعبور السيارات خاصة أن حركة المرور فى هذه المنطقة لاتهدأ على مدى اليوم بسبب كثافتها السكانية العالية.

يوسف ليسانس حقوق ونسرين محمد أحمد طالبة وه جثث أخرى لم يتم التعرف عليها بينهم سيدتان بينما يتلقى المصابان عيد أحمد محمد ٣٨ سنة موظف وأسامة العطيفى عبد الرحمن محاسب باحسد البنوك العلاج داخل مستشفى أم المصريين.

دائرة قطرها حوالى ٥٠ مترا وقد عادت حركة القطارات إلى طبيعتها بعد رفع الحطام وأشلاء الجثث وقد تبين أن الضحايا هم: شريف محمود الدمرداش ٣٢ سنة سائق وحسين عبد الواحد حسين ٤٠ سنة محاسب ومحمد على السمان ٥٠ سنة محامى ورانيا حسب الله

المصدر: الحياة

التاريخ: ٢١ يولية ٢٠٠٠

مقتل ١٣ وجرح ٢٥ في سقوط المبنى

مصنع للملابس في الاسكندرية ينهار فوق رجال الإطفاء والمواطنين

□ القاهرة - محمد صلاح

■ «حل موسم الكوارث مبكراً عن مواعيد المعتاد» في مصر، نطق بالعبارة بعض الذين تابعوا الجنازة العسكرية التي خرجت من «مسجد القائد» في مدينة الاسكندرية لعبد من ضباط الشرطة وافرادهما راحوا ضحايا حادث انهيار مصنع للملابس داخل المدينة الصناعية في الاسكندرية، بعدما شبت النار فيه مساء أول من أمس واثناء محاولة رجال الدفاع المدني إطفاء النار. وحتى بعد ظهر أمس وصل عدد الضحايا إلى ١٣، بينهم ضابطان واثنتان من افراد الشرطة. والضحايا الآخرون من العاملين في المصنع، في حين جرح أكثر من ٢٥ شخصاً نقلوا إلى المستشفيات لتلقي العلاج. ويبدو أن المسعفين بدأوا يفقدون أي أمل في إمكان انقاذ مدير الدفاع المدني محمد رجائي واحد مساعديه اللذين كانا داخل المبنى لدى انهياره. وأضافت المصادر أن ما لا يقل عن اثني عشر شخصاً آخر بينهم أطفال، لا يزالون تحت الانقراض ومن

المعتقد أنهم لقوا حتفهم. وأوضحته الشرطة أنه تم انتشال أحد المسعفين، حياً بعد أن بقي محتجزاً ثماني ساعات بين الانقراض. وهو مصاب بكسور ورضوض وادخل المستشفى للمعالجة وأجراء الفحوصات اللازمة.

وهو الناجي الوحيد الذي تم العثور عليه بعد ٢٠ ساعة من عمليات الاغاثة التي استمرت طيلة الليل ولا تزال مستمرة حتى الآن مع أن رجال الانقاذ فقدوا أي أمل في العثور على أشخاص آخرين أحياء.

ونظم محافظ الاسكندرية عبد السلام المحجوب بعد ظهر أمس مراسم تشييع رسمية لضحايا الحادث الـ ١٢، وهم خمسة عناصر من الدفاع المدني وسبعة مدنيين.

وقال شهود عيان لـ «الحياة» إن النار اشتعلت في المصنع نتيجة مس كهربائي في المصعد بدأ من الطابق الأرضي وامتد إلى بقية الطوابق. وبعد حوالي ثلاث ساعات من الجهود المضنية التي بذلتها قوات الدفاع المدني لمكافحة الحريق انهار المبنى بطوابقه الستة، مما أدى إلى مقتل عدد من

رجال الإطفاء والعاملين في المصنع واصابة عدد آخر بجروح. وبعدها خمدت النار بدأت قوات الدفاع المدني جهوداً جديدة لرفع الانقراض وانقاذ عشرات الأشخاص من تحتها.

وعلم أن التحقيقات المبدئية أثبتت أن محافظة الاسكندرية كانت أثبتت أن المصنع انشئ من دون ترخيص ومن دون مراعاة

القواعد الهندسية وأن لجنة فنية كانت أنتقدت غياب قواعد الأمن الصناعي داخل ٢٨ مصنعاً في المنطقة. وقرر وزير الداخلية السيد حبيب العادلي صرف إعانات مالية فوزية للضحايا والمصابين من رجال الشرطة واعتبارهم من الشهداء، في حين زار محافظ الاسكندرية السيد عبد السلام محجوب المصابين في

مستشفى جمال عبد الناصر، وروى شاهد عيان تفاصيل عن تسبب بعض المسؤولين في المصنع في زيادة عدد الضحايا والمصابين حينما طلبوا من العمال وبينهم أطفال الأسراع بنقل مخزون من خيوط الغزل والأقمشة بعيداً عن المصنع قبل انهياره بلحظات، لكن المصنع انهار فوقهم.

المصدر: الأهرام
التاريخ: ٥ أغسطس ٢٠٠٠



مثل دول العالم كلها في الخارج ويتم سحب الرخصة وإيقاف السيارات فوراً إذا ما شاهد ضابط المرور أن إتجاه أو شكل إطارات السيارة غير صالح وهو ما يعرض ركاب السيارة نفسها ومن حولها لخطر كبير، إلى جانب الكشف عن السائقين لأن العيب في الحوادث ليس في السيارة بل في الشخص الذي يقود السيارة... لأن السيارة لا تقوم من نفسها بعمل حادث بل قائدها نفسه، وغالبية قاندى هذه السيارات ليسوا مؤهلين صحياً أو نفسياً في قيادة تلك السيارات فهم دائماً تجدهم مخمورين، أو مخدرين ويساعد على ذلك وجود بعض الكافيتريات على جانبي الطرق يتعاطون فيها المخدرات بأنواعها وأشكالها المدمرة وينعكس هذا في قيادتهم على الطرق ويكون الضحية هو قائد سيارة ملاكى يسير في أمان الله.

أما سيارات الأتوبيسات الخاصة بالنقل الجماعي مثل السوبرجيت فهناك عدة شكاوى بل صرخات من الأسلوب الجنوني والعشوائي في القيادة والراكب يحس بالرعب الشديد أثناء رحلات تلك الأتوبيسات على الطرق.

عدم التزام قاندى السيارات

ويؤكد مصدر مرورى أن أهم وأخطر أسباب وقوع الحوادث التي زادت في الفترة الماضية يكمن في عدم التزام قاندى تلك السيارات بالتعليمات المرورية المحددة والمعروفة خاصة بالنسبة للسرعة، فهي محددة بـ ٨٠ كيلو متراً في الساعة للنقل العادى والأتوبيسات على الطريق الصحراوي و ٧٠ كيلو متراً على الطريق الزراعي وتقل إلى ٦٠ كيلو متراً بالنسبة للسيارات النقل بمقطورة عن النقل العادى، مع مراعاة أنه يتم السماح بالسير في كل أوقات اليوم عكس القاهرة تماماً التي

حالة من الرعب الشديد بدأت تجتاح قلوب المصريين المسافرين على الطرق المصرية السريعة في طريقهم لقضاء اجازة الصيف، وسبب هذا الرعب الشديد هو حوادث السيارات بأشكالها المتساوية والتي ذهب ضحيتها الكثير من الأفراد الأبرياء، بل أسر كاملة راحت ضحية الإهمال وغياب الرقابة، والشئ الذي يحزن ويقطر قلوبنا ألماً هو تضاعف هذه الحوادث خاصة في موسم الاجازات والمصايف بشكل لم يسبق له مثيل وبصورة خطيرة أصبحت تهدد أرواح هؤلاء الأسر ويتطلب معها أيضاً وقفة حاسمة من كل أجهزة الدولة لوقف هذه الحوادث المرعبة على الطرق.

ولعل أهم وأخطر أسباب حالة الرعب التي يعيشها المسافر على الطرق المصرية.. هو رعب اسمه سيارات النقل والنقل بمقطورة (التريلا).. فهذه السيارات بمثابة غول «أو وحش كاسر» يقودها مجموعة من السائقين المجانين غير المؤهلين استباحوا حرم الطريق يفعلون به كما يشاؤون وفي بعض الأحيان يستخدمون السيارات الملاكى بمن فيها كجسور على الطريق! وكذلك أتوبيسات نقل الأفراد التي أصبحت مثل «الافاعي» الضخمة تلتهم الذي أمامها وفي الوقت الذي هناك أكثر من مليون و ٩٠٠ ألف مصرى يستخدمون سياراتهم الملاكى في السير والسفر على الطرق المصرية! ولدينا أكثر من أربعة آلاف طريق على مستوى الجمهورية منها ١٣ طريقاً رئيسياً سريعاً أو مفتوحاً من أهمها - مصر- اسكندرية الصحراوي، مصر الاسماعيلية والسويس والعين السخنة والغريقة، والصعيد الشرقى والغربى، فإين الرقابة عليها بمفهومها الشامل؟! وكيف نحقق الحماية والأمان المفقودين لكل المسافرين؟! ونسأل: أين المجموعة الوزارية العليا للمرور التي تشكلت العام الماضى برئاسة رئيس مجلس الوزراء السابق؟! وأين الاجراءات والخطط التي تم وضعها وتنفيذها؟! غياب الرقابة الحقيقية

يقول الدكتور اسامة عقيل أستاذ

هندسة الطرق والمرور بجامعة عين شمس ورئيس وحدة استشارات الطرق إن من أخطر أسباب تفشى ظاهرة حوادث الطرق هو أنه لا توجد رقابة حقيقية عليها! فجميع الطرق السريعة في مصر الرقابة عليها عبارة عن ردارات مهمتها تسجيل أرقام السيارات المخالفة وجمع القلوس منها، وحقيقة فإنه لالئم تر أحدا يحاسب قائد سيارة سواء سيارات النقل الأتوبيسات التابعة للشركات والهيئات محاسبة فورية على الطريق! فالرقابة ليست مجرد أن نركب راداراً تحت شجرة ظل، أو خلف سيارة واقفة في جانب، أو منتصف الطريق.. بل الرقابة تشمل كل شئ، بداية قبل السماح لقائدها بالمرور من أول الطريق قبل التأكد من توافر عناصر الأمان في تغطية الحمولات التي غالباً ماتكون رمالاً أو «زلط» أو مخالفات.. الخ وسلامة الأنوار والعواكس والإضاءة الأمامية والخلفية والتي كثيراً ما تكون منهالكة ومكسورة نظراً لطول فترة الترخيص بـ ٣ سنوات مع التأكيد عليه بأن يلتزم الجانب الأيمن من الطريق مهما كان موقف الطريق نفسه، كما يجب أن تشمل الرقابة على الاطارات نفسها

يمين الطريق يجمع سيارات النقل
بمختلف أصحابها مع بعضها
ذلك لأنه لا يجوز أن نخلط بين
حركة السيارات الصغيرة
الملاكي وبين الشاحنات.

وأضاف أن وزارة النقل بدأت الآن في
اتخاذ عدد من الإجراءات والتدابير الفعالة
لتأمين الحركة المرورية على الطرق الرئيسية
وقد أعلن الوزير أن هذه الإجراءات تتكلف
٢٥ مليون جنيه ولكن ماذا بعد ذلك؟! وعلى
الدولة أن تقوم بتوفير تلك الاعتمادات
وسوف يكون لذلك مردود قوى، أما التدابير
الضرورية الأخرى فتتفق مسئوليتها على
وزارات وإدارات أخرى ومن أهمها تسيير
دوريات راكبة وتكثيف وجودها لإحكام
الرقابة المرورية ورصد تدفق الحركة عليها،
وجعل الفحص الفنى للمركبات كل عام على
الأكثر وليس كل ٢ سنوات، وتكثيف
الرادارات ووضعها كل ١٠ كيلو مترات إلى
جانب تكثيف وجود سيارات الإسعاف على
الطريق لسرعة نقل المصابين، وغلق الطرق
أمام الحركة في فترة ازدياد كثافة الشبورة
الصباحية وإعادة فتحها بعد تحسن الرؤية.
... وأخيرا فإن الحوادث أخذت في
التضاعف بشكل خطير يتطلب معه سرعة
التحرك الحقيقي من جانب أصحاب القرار
خاصة ونحن نملك رويشة العلاج والتي من
بينها جعل هؤلاء السائقين داخل دائرة
الرصد والمراقبة والتحكم طوال الوقت على
الطريق وذلك عن طريق تطوير التكنولوجيا
في خدمة المرور وهي من الإمكانيات المكلفة
وليس الصعبة أو المستحيلة ولكن ذلك لا
يساوى روح أسرة تموت أحلامها في
قضاء إجازة في إحدى مدن الجمهورية
بسبب حادثة.

ناجى الجرجاوى

يسمح بتسييرها في
الليل فقط من الحادية عشرة
مساءً وحتى السادسة صباحاً
(وتقوم إدارات المرور حالياً بتعزيز النقاط
المرورية الصحراوية والزراعية بالإضافة،
إلى زيادة الإمكانيات الجديدة بتوفير عدد
آخر من الرادارات بجانب العنصر
البشرى، كما قامت هيئة الطرق والكبارى
باغلاق العديد من الطرق الفرعية
والتقاطعات غير المهمة وتحويل مسارها
للحد من حوادث الطرق.

الردع الغائب

ويكمل المهندس أسامة عقيل خبير إدارة
الطرق : أن غياب العقاب الفوري الذى يعد
الرادع الأقوى هو من أهم عناصر الرقابة
على الطرق لتحقيق الالتزام، ومن ثم الامان،
فالرقابة والردع هما هبة القانون والسلطة،
وقد أن الأوان أن نشاهد رجل الشرطة
يوقف سيارة أو سائقا سريعا ويجبره على
دفع الغرامة الكبيرة فورا مع سحب
رخصته لمدة شهر على الأقل مع وضع
علامة أو نقطة باللون الاحمر فى ملف
السيارة وإذا احتوى ملفه على ٣ أو ٤ نقاط
حمراء يتم سحب رخصته لمدة سنة أو أكثر
والتحفظ عليها فى ملفه المرورى أو ملف
السيارة.

هيئة رقابة الطرق

ويقترح أستاذ هندسة الطرق والمرور
ضرورة إنشاء أو تكوين هيئة لرقابة الطرق
تجمع أفرادا متخصصين من كل الوزارات
المعنية مثل الداخلية، والبيئة والإدارة
المحلية، بالإضافة إلى خبراء ومتخصصين
يكون لهم سلطة الضبطية القضائية
ليتخللوا مسئولياتهم فى الحد من ضحايا
حوادث الطرق وتأمينها ويمكن أن تسند
إلى هيئة الطرق والكبارى بوزارة النقل
كما يقترح إنشاء «طريق خدمة» على