

المصدر: صباح الخير

التاريخ: ٢٩ أكتوبر ١٩٩٨

الموت

من حوادث  
القطارات  
إلى حوادث  
الطرق

أهم الأ

قطارات الغلابة  
خسرة!

طارق رضوان

ريشة: ~~تسار~~

”  
 في أغلب الأحيان نجد  
 الراحة الشديدة في تعليق  
 إهمالنا وخطايانا على  
 شماعة القضاء والقدر!  
 الإهمال هو المسئول  
 الأوحى عن حالات  
 الوفاة، سواء كانت على  
 طريق عمومي أو داخل  
 قطار!  
 دفع ركاب قطار كفر  
 الدوار حياتهم ثمننا  
 للاهمال، ودفع الآلاف  
 غيرهم نفس الثمن في  
 حوادث الطرق!  
 صباح الخير تفتح ملف  
 «الموت إهمالا» في مصر  
 وتحذر من كوارث قادمة  
 بسبب الإهمال!

“

وهدم 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 وأسره ٥٠٠ جنيه.

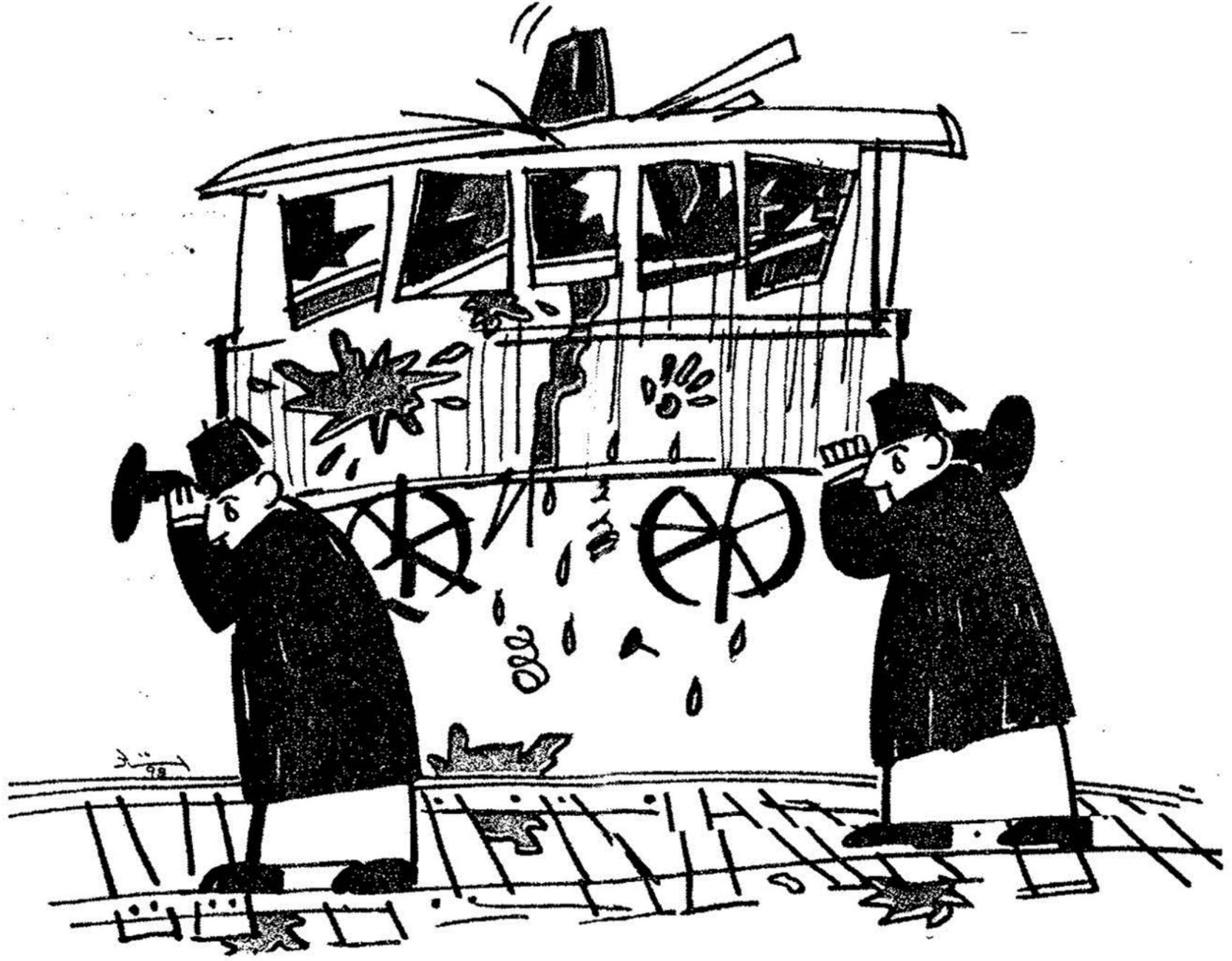
والحادثة الشهيرة الأخرى والتي راح فيها أكثر من ٤٥ قتيلًا كانت في قطار خارج من محطة الزقازيق واصطدم هو الآخر بمؤخرة قطار مما تسبب في انحراف القطار عن مساره وانقلب في حادث مروع، ومرة أخرى حمل عامل التحويلة القضية. وانتهت.

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 الذي 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!!! أي 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 الأسود في السنوات الخمس الماضية وهي الأسود في تاريخه. حالات كثيرة لحوادث مشابهة لقطار كفر الدوار اللعين أهمها 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 قتيلًا 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 سكة حديد مصر على شراء قاطرات جديدة من ألمانيا . وتكهننت 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 بفراامل الجرار وبقيّة الفرامل 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 فرامل الجرار. لكنه قام بإفساد خرطوم الهواء الخاص بجميع الفرامل على طول القطار. وهو ما عطل فرامل 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

## ٦٠٠ قتيلا سنويا

مساعد السائق. لذلك فليس هناك أي ذنب يقع على السائق. وأضاف: إن ظاهرة التسطیح في مصر يحرر كل يوم ٢٠٠ محضر في محطات مختلفة لمستطحين، وهي تسبب تعطيل ٥ آلاف خرطوم فرامل كل عام منذ خمسة أعوام، وتزداد نسبة التسطیح في وقت الجامعة، لتسطیح 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 الهوائية الخاصة بالمكابح (الفرامل). بل إنه يوجد من

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

أما عن الصيانة فيقول: كل القطارات تقريباً تقوم بصيانتها قبل انطلاقها وهناك بعض التنبيهات على السائق كي يأخذ حذره بأن الفرامل مثلاً ضعيفة. أو حتى الفرامل الاحتياطية غير موجودة، وكثير من القطارات تمشى هكذا. ولا أخفى عليك أن هناك أحيانا 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 بالفرامل 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 فرامل عربة واحدة يعطل كل فرامل 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 فرامل 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 المسطحين بالفرامل 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 التسطیح 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 الفرامل سليمة ولم تتعرض للتلف. بل إن صلاحية الفرامل 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، ولا بد 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 ضغطاً 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 بالمرّة، أي أن القطار يسير بدون نظام احتياطي من الأساس. وظهر ذلك في تعطل الكمبروسور «خزان الهواء»، وغير هذه الفرامل التي يتحكم فيها السائق ومساعدته. 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 ومساعدته 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 بالخراطيم 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 المزلقانات، وشددنا 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.. اذهب إلى الصعيد، تجد هناك فتياناً 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 والتسطيح 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 أستاذ 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 خراطيم 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، ولا بد من وجود شبكة اتصالات بين السائق وعامل التحويلة والشبكة الرئيسية والمحطات لسرعة اتخاذ الاحتياطي اللازم 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 المسئولين فقط وتنتهي القضية كما يحدث دائما في مصر!!