

المصدر: المصور

التاريخ: ١٢٣-توبر 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

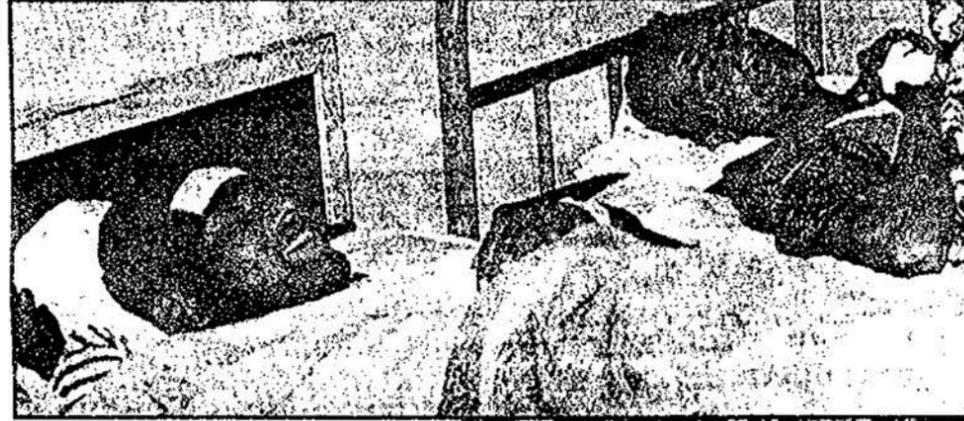
تحقيق : محمد رمضان ● أحمد أيوب



رفع عربة القطار للبحث عن الجثث في ميدان الشهداء



لولا النصب التذكاري ل زاد عدد الضحايا من عشرات لمدات



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 الاجابة.. ثم قال «بوظ»!!
- ولماذا حددت هذه المرة أن الجزرة هي في اول 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 الدوار رأينا ان السنافور يعطى ضوءا يعنى دخولنا الى التخزين فحاول السائق وقف القطار لكن بلا جدوى، فلم تكن الفرامل تعمل.
- متى اكتشفتم تعطيل الفرامل؟
- قبل المحطة بحوالي كيلو مترين.
- ولماذا لم تعط اشارة 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 فسقط، اتصل بالمراقبة من خلال جهاز موجود بالقطار.

مصدر أمنى بالبحيرة: تفسيرات هيئة السكة الحديد تحاول ابعاد شبهة الاهمال عن موظفيها رئيس هيئة السكة الحديد: اعطونا إذنا بضرب المسطحين، بالنار هستي 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 الأنقاض . وقد استمع المستشار عبدالعزيز سالم المحامى 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 الدوار 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 عبداللطيف الذي نقل الى مستشفى جمال عبدالناصر بالاسكندرية باصابة تطلبت اجراء ١٤ غرزة في يديه. قال : طلعتنا من محطة الاسكندرية الساعة الرابعة والنصف ووقفنا في محطة سيدي 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 بقريّة خورشيد ، فسألنا العاملين بالقطار قالوا إن الجرار به عطل يتم إصلاحه وبعدها تحرك وكانت المفاجأة الثانية أن سرعته بدأت تزيد بعد دخول قرية البيضضا 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 فى 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 لتهدئة السرعة . ويضيف أن هذا التفسير محاولة لإبعاد شبهة الإهمال عن الموظفين والألم يكن فى مقدور عامل التحويلة فتح الطريق السريع أمام القطار بدلاً من إخاله فى 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 فى محطة أبو حمص (على بعد ١٧ كيلو متراً من مكان الحادث) وطلب منه فتح الخط السريع أمامه.

● ساكننا المهندس محمود مرعى رئيس هيئة السكك الحديدية حول حقيقة تفسير الحادث بأنه نتيجة عبث أحد متسلقى السطوح بالعربات فى جزيرة الفرامل؟

● فقال هذا ما أكدته متابعتنا للأحداث وما قاله مساعد السائق فبعد توقفه عدة دقائق لضبط محبس الهواء ما بين محطتى خورشيد وإيبس خشى أن يلحق به القطار الذى يليه فدخل فى 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 اى 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 علما بأنه يوجد بهذا المستشفى ثلاث صيدليات مما جعلنا نتسائل اين تذهب ميزانية هذا المستشفى وبالرغم من ذلك فلم تتأخر عن شراء القطن والشاش.

ويجزم غازى فؤاد عبدالفتاح انه عندما ذهب للتبرع بالدم الى مستشفى كفر النوار العام لم يجد اكياساً للتبرع بالدم وطلبنا من مدير المستشفى شراء اكياس للدم من الصيدلية وثمان الكيس الواحد خمسة عشر جنيهها وبالرغم من ذلك لم يجد اكياساً 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 الإسعاف 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 يومياً من الاسكندرية إلى كفر النوار ولم أره قبيل ذلك يدخل حسارة التخزين وكان يبدأ تهدئة السرعة عند قرية كينج عثمان قبل مكان الحادث بـ ٢ كيلو.

● كم كانت السرعة التى 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 ... مافيش

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

● لم يحدث هذا

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

● لان العربات السبع دفعته بقوة.

● الضحايا

● نظرة واحدة على مكان الحادث تؤكد ان اعداد المتوفين والمصابين لا تقل 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 عمومى يصل شرق المدينة بغربها يخترق هذا المزلقان يمر فيه المئات كل دقيقة.

ويؤكد هذا كلام شهود العيان الآتى.

وتؤكد «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 المكالمة 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 غلا يوجد معهم ما يثبت شخصيتهم وسوف نقوم بنقلهم إلى ثلاجة كوم الدكة التي تستوعب هذه الاعداد. والمحصلة النهائية للمصابين وصلت إلى ١٠٤ داخل المستشفى. ويصف تدافع الاهالي 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 الاكياس إلى بنك الدم بالاسكندرية.

ومن الغريب في هذا الحادث إن الدكتور نبيه 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 الوفيات على مستوى البحيرة إلى ٤٧ حالة وعدد المصابين إلى ١١٢ مصاباً وتم عمل ١٢ عملية بتر و٢٠ عملية تجبيس 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 المشرحة 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 جانبي على هذا.

ولكنه فوجيء بعدم سيطرته على القطار لأن هناك «مجرمين» عبثوا مرة ثانية بمحابس 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؟

● إنا 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 النوار بعدة كيلو مترات فلا بد أن تتدخل يد بشرية في ذلك.

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

● معنى ذلك أنك تخلى مسئولية السائق وعامل التحويلة؟

● نعم أخلى مسئوليتهم لأنه ليس معقولاً أن يرتكب المذرفون 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 سيدي جابر وبعد مروره على محطة خورشيد وبالتحديد في الكيلو ١٩٤ لاحظ السائق أن القطار توقف تلقائياً فقام مساعده بفحص القطار ليكتشف ان 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 أضطر

القائمين على

محطة كفر الدوار

بإعطاء إشارة

لسائق القطار

القادم خلفه

وحيثما بدأ السائق

دخول هذا المسار

كانت سرعته قد

تجاوزت السرعة

المقررة وحدث

ما حدث.