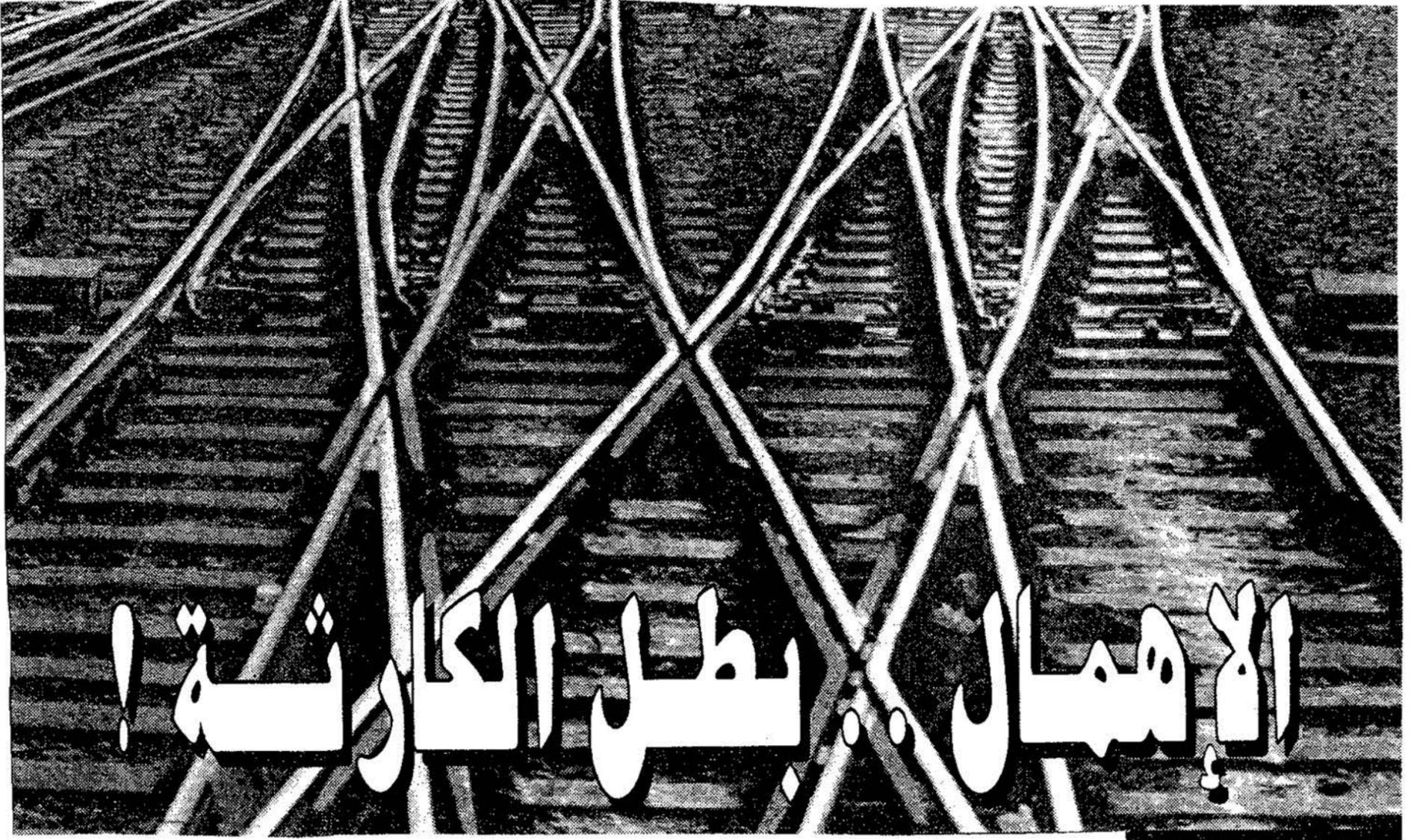


المصدر: الأهرام

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



«الجزيرة» 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 حادثة قطار الموت الذي راح ضحيته أكثر من ٥٠ قتيلا وحوالي مائة مصاب.. فإننا لانسبق الأحداث لو قلنا إن الإهمال أولا.. والإهمال ثانيًا.. والإهمال أخيرا هو بطل الكارثة، مثلما كان بطلا في العسديد من الكوارث المروعسة التي تنشب اظفرها 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 حوادث قطار في كوارث القطارات.

التكليف بالكشف على أجهزة التكيف ، وأضاف سائق آخر انه لا بد 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 الغلابة 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 عجلات القطار، والمحركات والهواء و«البيات» 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» السكندرى.

## «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.

وحيثما 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 «التسطيع» بحياتهم وبالخطر المحقق بهم.. وأيضاً تهاون المسئولين عن الأمن فى القضاء على هذه الظاهرة الخطيرة ثم يقظتهم المفاجئة وراء كل حادث مسروع ليطاردوا المخالفين بالكراييج وتخويلهم بالكلاب المتوحشة.

فى محطة سكة حديد مصر قامت تحقيقات «الأهرام» بجولة ظهر الثلاثاء ٢٠ أكتوبر لترصد 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 «تشرنك» 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 ومساعدته 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 بالمركز الكبرى فتوقف القطار بمنطقة خورشيد وفى طريقه بعدها شعر الاثنان بعدم انتظام سير القطار وكانت سرعته تنخفض باضطراب فأوقفوا القطار وترجلا لفحصه خاصة مجموعة آلات الدفع والجر واكتشفا خلافاً 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 ومساعدته 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 تجديداً من ١٥٪ إلى ٢٠٪. والجرارات تدخل ورشة الصيانة في مكان قبل محطة السكة الحديد للكشف عن خرابير الزيت والميساه 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 اضاءت 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 ليلاً حسب ما أكدوه بل وأضافوا إن 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 البرادين 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 كلباً ضخماً 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 تماماً مثل بقية المواطنين، حسب الأوامر، وسألنا رجل الشرطة عن ماهية الكلب والطايبور، فسأل إنهم مخالفون ويصعدون على أسطح القطارات وطلب منا احضار تصريح لدخول محطة سكة حديد مصر!!

واستكملنا جولتنا وسط القضبان سيراً على الأقدام وشاهدنا المواطنين