

المصدر: المصور

التاريخ: ٣٠ أكتوبر ١٩٩٨

٥ آلاف سائق قطار في تفص الاتهام :

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

٩٩ في كابينه قطار الموت ٩٨٤ بكفر الدوار عشر المحققون على شنته جلدية بالية عجنها القطار وحولها إلى فطيرة .. الشنته تخص السائق ميشيل ابراهيم فهمي ، ٥٤ سنة، وبها أربعة جنيهات ونصف جنيه فكة - فضة - وثلاثة أرغفة بلدى باردة وقطعة جبن ونغافة ملح وشطة ، دقة، لزوم الغموس . مرتب ميشيل بالحوافز نحو ٤٠٠ جنيه 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 الأفرول الرمادى ، الذى الرسمى ، - نقول مثل حال ٥٠٤٩ سائقا - بالضبط - يقودون تشكيلة متنوعه 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

حمدي رزق أحمد أيوب عدسة : شربين 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 نقل إلى خمس سنوات فقط إذا كان السائق موهوبا وقلبه حديدا ليبدأ 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 والتي ركب فيها قطار فوق القطار الذى أمامه «نتيجة ضعف مستوى السائق فى القراءة والكتابة» تقرر قصر قيادة القطارات على المؤهلات تحديدا (ببلوم صنایع، تخصصات كهرباء، وميكانيكا والكترونيات) هذا عن الجديد الذى يسعى لركوب الاكسبريس أما غالبية سائقي القطارات مثل عم ميشيل دخلوا السكك الحديدية من الخمسينات والآن قطارات التسعينات بتكنولوجيتها العالية لاتناسبهم ، وتلك مشكلة تواجه الهيئة الآن خاصة أن لديها ١١٥٤ سائقا بدون مؤهل و٢٤٢ بالابتدائية و٢٠٧٩ بالإعدادية والباقي ٦٤٢ 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 الفورمة وتبدأ الدورات التدريبية ومحاولات القيادة والتدريب على السكك الهيكلية «المحلكى» 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 لايستجيب 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 نورة على الأقل كل عامين لكل سائق حتى ولو لم يكن على وش ترقية 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 ٤٤ 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 للسن 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 الترققيات 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 الاطلاق ، لكن على أرض الواقع الأمر جد مختلف فعبد الرحمن محمود عتيق يقول نحن في أسوأ ظروف ، .. أو مظلومون، حقنا ضائع لدى الهيئة ، وكرامتنا مهدرة لدى المواطنين ، عتيق الذي يخرج الى المعاش بعد عامين بدأ العمل سنة ١٩٥٥ وتدرج من عطشجي الى أن أصبح سوپر 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 مزلقبان 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 ، و٤٠ 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 حياتهم . 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 احتراماً 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 حسنين ٥٩ سنة ويعمل منذ ٢٩ سنة في الهيئة على خط الاسكندرية (ومثله يقول ناجي علي حسن - خط المنيا) : مهنتي تعباتي.. نفسي يعاملوا السائق على أنه بنى آدم . هل تتصور أنه لا يوجد تأمين على حياة سائق يتحرك بالآلاف الركاب هكذا يتكوننا نتحرك على «كف عفريت» مرة تفاديت كارثة ، السيمافور كان عطلان دخلت على الخط كان هناك قطار ، ربك سلم وانقذت الناس من الكارثة ، كافلوني به 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 ألي 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 عامسا . 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
مضبطون نفسيا!**

□ سائق آخر :

**لا تستفسر إذا
وجدت سائقا مسطحا
على القطار!**

□ سائق ثالث :

**تصور.. الهيئة تتعامل
معنا بالقروش حتى الآن!**

وحتى ٢ سبتمبر الماضي تشير الى ٢٢ مشاجرة بين سائقين وركاب وأربع حالات تكسير زجاج أمامي 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 الطبي 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 حوالي عشر رحلات ما بين القاهرة واسيوط والاسكندرية ، احصل على أربعة قروش عن كل كيلو متر واصرف في الرحلة «أكلنا وشربنا» عشرين جنيها ، لاتصدقهم الاستراحات التي يتكلمون عنها وهم في وهم ، على قد الحال - كل راتبى ٥٥٠ جنيها اصرف في القطارات ٢٠٠ جنيه والباقي لا يكفي أكلنا أو شربنا ، تصور أنه لا يوجد تأمين على السائقين ، يعنى عم ميشيل الذى قطعه الجرار ليس له تأمين !! .. حكاية الكيلو متر والقروش الأربعة تبدو 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 الأهمال وعدم الصيانة غير الموجودة وأنا رأيت بنفسى شابا يركب بين عربات القطار ويرابط 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 مهدي 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 شرطا أن يموت بخطئه لكن قد يكون بخطأ عامل البلوك أو أى شىء آخر مثل عدم صيانة الجرار جيدا .

وينعى سيد أبو اليزيد - ٤٥ عاما ومدة

خدمته ٢٨ - سنة حظه للعمل بهيئة السكة الحديد مؤكدا أن عامل مصلحة الجارى افضل منه ويقول: مبدأنا فى الهيئة لو أخذت يوم اجازة على عاتقك يخصم منك لأنك تقبض مرتبك على أساس عداد الكيلو مترات ، ولذلك لايتعدى المرتب أكثر من ٥٠٠ جنيه عن آخره ، وحتى الرعاية الصحية غير موجودة فكل ما نحصل عليه ٦٠ جنيهها للسائق وأسرته سنويا يعنى لو مرضت واخذت نواء 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 وجدوا معه جينة و٢ قرون فلفل ، نحن نقضى أيامنا خارج المنزل على الفول والطعمية، لا أعرف كيف يأمنون على أرواح هؤلاء الركاب معنا وهم يعطمون 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 ترى منه شيئا فإن لم نسر بحرص وحسب التعليمات من الممكن حدوث كارثة ، والامكانات تحول دون اتمام الصيانة فعندما أجد القرامل غير مضبوطة واطخر المسئولين بذلك ليقوموا باصلاحها يقولون ليست عندنا امكانات 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 ٥٢٠ جنيهها شاملا كل الحوافز والإضافى، منادى السيارات فى الشارع يحصل على أضعافه كذا فى الخمسينات والستينات لنا كسائقى القطارات كادى خاص لكن الفى هذا النظام وأصبحنا موظفين عاديين ولا اعتراض لكن السائق الذى يحصل عيه الحفاظ على الأرواح المتهم دائما يجب أن يلقى مايعوضه عن كل هذا ، ثلاثة أرباع السائقين تعبئين 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 فلماننا لايربط الأجر بالإنتاج بس مش بالقروش ، فأنا أقطع ٢٠٠٠ 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 وصرقت علاجاً ٤١ جنيهاً ومشكوراً صرف لي رئيس الهيئة مكافأة عظيمة « ٣٠ جنيهاً » . وفي حادث آخر في عام ١٩٩٥ فوجئت عند مزلقان جنينة القباري بمدخل الاسكندرية بشاحنة تحمل ٢٦ طن «كحول - سيرتو» تعبر المزلقان أثناء مروري بالقطار رقم ٢٢٠٥ فصدمتها ودخل السيرتو 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 الحضرة يقول : عينت في ١٩٦٨ وخلال ٢٠ عاماً خدمة لم يتعد مرتبي ٦١٣ جنيهاً يستقطع منه ٢٢٠ جنيهاً تأمينات واشتراكات في صندوق الزمالة ودفعات ويتبقى ٢٩١ هي كل دخلي من السكك الحديدية بعد هذا العمر الطويل ، سائق السكك الحديدية هو الوحيد الذي لا يحصل على اجازة في أي 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 أي اهتمام حتى عندما انقدم بشكوى من مشكلة تقابلني 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 أتحمل 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 وأصبت ولم استطع القيادة بعد عامين يطلب منى العودة الى العمل كملاحظ وهذا معناه أن يقل مرتبي ١٣٠ جنيهاً أخرى يعنى مطلوب منى وقتها أن أمد يدي لكل الناس واتسول .

أما على فهمى عبد الرحمن (٤٨ سنة) سائق قطار على خط القاهرة اسيوط والاسكندرية منذ ٢٠ عاماً يقول : عندى ولدان أحدهما بكلية التجارة ، والآخر بالثانوية العامة ، وكل مرتبي 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 فولاً 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 نمك نسكن في أماكن غيرها لما تردنا فكلها بطاطين متهالكة وصراصير وبراغيث . !!

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

والغريب أننا لايفصلنا عن الموت إلا لوح زجاج ومع ذلك لا يوجد تأمين على حياتنا ، شلت زميلي ابراهيم عبد اللطيف ، سائق قطار ٩٠٢ ومساعد عادل ممدوح اللذين ماتا في حادث مزلقان معمل الزجاج عندما اصطدم القطار بشاحنة حديد مسلح أثناء عبورها المزلقان وظلت أجرى بهما على المستشفيات حتى فاضت روحهما ، وغيرهما كثير فليس السائق وحده هو سبب الموت ولكن اهمال المزلقانات أيضا . 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 الذى 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 واللائحة الخاصة بالتشغيل . واول مرتبة حصلت عليه ١٤٩ جنيها وطبعاً 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 أسمع من السائقين الكبار علمت ان السائق يحتاج الى رعاية أكثر طبياً ونفسياً وهذه حقيقة لأن الواضح أن السائق يكون طوال الرحلة مشدوداً عصبياً ما بين مشاكله الخاصة وعدم قدرته المادية على الانفاق على بيته الذي قد يتركه بدون مصاريف وبين خوفه من الموت فجأة في حادث . وطبعاً سمعتم عن عم ميشيل الذي مات في كفر اللوار ورغيف العيش والجبنة والفلفل الموجودين في كيسه امطوفاً بقه .

حمدي رزق - أحمد أيوب

السيد صبحي أحمد من قويسنا ٢٠ عاماً يعمل مساعد ثالث «ب» على قطار تورييني الاسكندرية عملت بالهيئة منذ ١٢ عاماً وأنا متزوج وعندي طفلان ومرتبتي ٢٥٠ جنيهاً منها واصرفه عن كل رحلة «٧ جنيهات» و١٧ للسائق و٨٢ جنيهاً 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 أنفع 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 وبقيت العام أما أنفع تذكرة أو اتعرض لمهانة الكومسرى الذي يبلغ مرتبه ضعف مرتب السائق لأن له نسبة على عدد التذاكر وقيمة المخالفات التي يجمعها فليس غريباً أن تجد في المسطحين على القطار سائقاً أو مساعد سائق لأنه لا يملك أجرة التذكرة .

ويضراحة يقول عبد الرحمن احمد عبد ربه ٥٦ سنة خط القاهرة .. نعم المرتب قليل والخدمات التي تقدم للسائق قليلة لكن لا أستطيع أن أجعل هذه الأسباب حجة لعدم العمل أو الاهمال لأنها في النهاية أرواح أبرياء . ولأدى اثنين ٢ مهندسين كمبيوتر واثنين محامين وبنيت دبلوم تجارة وبالبركة والحمد لله أصرف عليهم وأكفى 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 عاماً 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 طبعاً بالاضافة الى الاصابات التي تحدث له أثناء الرحلة عن طريق القاء الطوب من المارة وكسر الزجاج في