انترناسیونال ۶۸۹

بهروز مهرآبادی

**مسئولیت سانحه تصادف دو قطار با کیست؟**

**استعفای مدیر عامل کافی نیست، تمام حکومت باید گورش را گم کند**

در اولین ساعات صبح جمعه ۵ آذر خبر تصادف دو قطار در نزدیک سمنان منتشر شد. صحنه های آتش سوزی پس از تصادف خیلی زود در شبکه های اجتماعی منتشر گردید و شدت این سانحه را نشان داد. آمار کشته شدگان در این سانحه دلخراش نزدیک به ۵۰ نفر و تعداد مجروحین بیش از ۱۰۰ نفر گزارش شده است. خانواده های بسیاری عزادار شدند و عده زیادی صدمات این سانحه را برای سالهای طولانی بر جسم و روان خود خواهند داشت. اما آیا چنین مصیبتی قابل پیشگیری نبود؟

مسئولین راه آهن در گزارش های خود جمهوری اسلامی گناه را به گردن خرابی های ترمز قطار تبریز مشهد بدلیل برودت هوا و سهل انگاری و بیدقتی ماموران کنترل ترافیک انداخته اند. اما به این سوال ها پاسخ نمیدهند که چرا سسیستم ترمز یک قطار بخاطر سرمای ۱۲ درجه زیر صفر باید از کار بیفتد؟ چرا با بیش از گذشت یک ساعت از توقف این قطار با بیش از ۴۳۰ مسافر هیچ نیروی کمک رسانی به محل اعزام نشده است؟ بدون تردید اعزام چنین نیرویی می توانست احتمال تصادف را کاهش دهد. و مهمتر از همه چرا در مورد توقف اضطراری این قطار و مسدود شدن ریل هیچ اطلاعی به سایر قطارهای در حال حرکت بر روی شبکه راه آهن بویژه در منطقه مورد بحث، داده نشده است؟ در دنیای ارتباطات و با تکنولوژی امروز ایجاد چنین سیستم اعلام خطر خودکاری، یک امرپیش پا افتاده است. بنا به گزارش کمیسیون سوانع راه آهن قبل از تصادف سیستم کنترل اتوماتیک قطار چراغ راهنما را برای قطار سمنان مشهد قرمز می کند. ولی کاردان مرکز کنترل اتوماتیک با لکوموتیوران تماس گرفته و اجازه خاموش کردن سیستم کنترل اتوماتیک و حرکت قطار را بطرف قطار دیگر میدهد. این اقدام نه تنها بخاطر عدم وجود یک سیستم اعلام خطر بلکه نشان دهنده فقدان آموزش در بین کارکنان راه آهن نیز هست.

راه آهن و حمل و نقل ریلی هم یکی از عرصه های غارتگری و دزی دست اندرکاران جمهوری اسلامی است. پرونده راه آهن اصفهان ـ شیراز و ریل هایی که پس از عبور اولین قطار کج و معوج شدند، یکی از نمونه هایی است که در لابلای هزاران پرونده دزدی و فساد سران جمهوری اسلامی ناپدید شد. شبکه راه آهن و قطار های ایران و سیستم ایمنی آن سالها از استانداردهای جهانی عقب است. کارکنان راه آهن نه تنها باید در شرایط کاری دشوار و با حقوق های ناچیز کار کنند بلکه بسیاری از آنها آموزش ندیده و بطور تجربی در مورد کار خود آموخته اند.

جمهوری اسلامی هر روزه هزینه های گزاف صرف نیروهای سرکوب خود و هر روزه هزینه های سرسام آوری را بابت ساختن امامزاده و ضریح طلا برای انواع امامزده های ریز و درشت می کند. بنا به گزارش های رسمی هر سال میلیارد ها دلار از بودجه کشور ناپدید میشود، ولی رژیم حاضر به خرج کردن برای ایجاد امنیت در سیستم راه آهن نیست.

چند ساعت بعد از تصادف دو قطار فیلم هایی در شبکه های اجتماعی منتشر شد که نجات یافتگان این سانحه در آن با خشم و نفرت از نبود کمترین امکانات ایمنی در قطارها و بی مسئولیتی دست اندرکاران صحبت میشد. قطار ها فاقد وسایل کمک های اولیه بودند و حتی دو هلیکوپتر ناجا که به محل حادثه اعزام شده بودند، کپسول خاموش کردن آتش به همراه نداشتند. این گزارش ها نشان میدهد که وجود یک سیستم و امکانات کمک رسانی می توانست جان عده ای را نجات دهد. فیلم های منتشر شده از ساعاتی بعد از تصادف نشان می دهد که فقط مردم محلی هستند، به در اطراف واگن های مشتعل حضور دارند، بدون اینکه کمترین امکاناتی برای خاموش کردن آتش و نجات مسافران داشته باشند. اولین کمک ها چند ساعت بعد از وقوع سانحه رسید. اما بدون شک اگر در همان محل تصادف قطار ها یک تظاهرات کوچک با خواست ایمن سازی راه آهن انجام میشد، دستجات اوباش و مزدوران رژیم با مجهز ترین وسایل کشتار برای سرکوب مردم، بلافاصله به محل اعزام میشدند. اگر قرار باشد بدنبال مقصر بگردیم، این دست اندرکاران جمهوری هستند، که مسببین اصلی بوجود آمدن این فاجعه هستند و باید همه آنها جمله اعضای دولت و هیئت مدیره راه آهن باید بخاطر این واقعه محاکمه شوند.

بدنبال تصادف قطار ها در ۵ آذر مدیر عامل راه آهن جمهوری اسلامی استعفا کرد. از آنجا که قبول مسئولیت در قبال چنین فجایعی از جانب دست اندرکاران حکومت اسلامی اتفاق نمی افتد، این استعفا موجب تعجب شد. اما واقعیت این است که بیش از هر چیز فشار مردم، تزلزل رژیم و ترس از گسترده شدن اعتراضات است که موجب این استعفا گردید. حمله اوباش رژیم به مردم تبریز که در ایستگاه راهن این شهر تجمع کرده و به یاد جانباختگان شمع روشن کرده بودند، بخاطر همین وحشت و هراس بود. اما مردم به استعفای مدیر عامل راه آهن قانع نیستند، آنها خواهان این هستند که تمام حکومت و نظام اسلامی گورش را گم کند و برود و برای عملی ساختن این خواسته خود مبارزه می کنند. مردم می دانند که تا این حکومت هست در شبکه حمل و نقل چه جاده ای و چه ریلی و یا هوایی امنیتی وجود نخواهد داشت.

شبکه راه آهن می تواند نقش بسیار مهمی در حمل و نقل ایمن و ایجاد یک امکان مناسب برای ارتباطات سریع، ارزان و راحت برای همه مردم داشته باشد. در ایران بخاطر بعد مسافت ها ایجاد چنین شبکه ای هم ضروری و هم امکانپذیر است. این کار در نظامی که اقلیتی ناچیز بر سرنوشت همه حاکمند و فقط به سود اندوزی و غارتگری مشغولند، امکانپذیر نیست. باید یک شبکه راه آهن ایمن و مدرن بوجود آورد که در آن سفر با قطارهای لوکس و راحت نه فقط برای عده ای معدود که امکانات مالی دارند، بلکه متعلق و در دسترس همگان باشد.

