

# بعد از متروپل نوبت به قطار یزد- مشهد رسید

# آه از غمی که تازه شود

# با غمی دگر

**نورا حسینی:** هنوز داغ از دست‌دادن عزیزانمان در کرونا تازه بود و از کابوس اعلام آمار مرگ چندصد نفره هم‌وطنمان بیدار نشده بودیم که ریزش ساختمان متروپل سایه‌بوشتمان کرد؛ زخمی که با بیرون آمدن هر جسد تازه می‌شد. غبار متروپل هنوز خوابیده، از زخم دلمان خون می‌آید که خبر می‌رسد پنج و نیم صبح دیروز قطار مرگ جان ۲۱ نفر دیگر از ما را گرفت‌ است، ۸۶ نفر هم زخمی شده‌اند که می‌گویند وضعیت جسمانی ۱۵ نفر آنها وخیم است.

می‌گویند ساعت ۵:۳۰ بامداد قطار مشهد به یزد در محور طیس مسجد شکر (کیلومتر ۵۰ محور طیس - یزد (ایستگاه مزینو) از خط خارج شد. این قطار ۴۲۰ مسافر و خدمه داشته که در پی حادثه رخ‌داده شش واگن آسیب دیده و از این تعداد سه واگن واژگون شده که بیشترین خسارت هم مربوط به همین سه واگن است. یکی از مسافران این قطار درباره لحظه حادثه گفت: قطار در حال حرکت بود که ناگهان ترمز شدیدی گرفت. این ترمز ادامه داشت تا جایی که مسافران تعادل خود را از دست دادند و مثل توپ با اطراف برخورد می‌کردند. واکن واژگون شد و شیشه واگنی که ما در آن بودیم شکست و ما توانستیم خودمان را از این شیشه به بیرون از قطار برسانیم. دلیل از خط‌خارج‌شدن قطار را بیلمکانیکی عنوان می‌کنند که در کنار خط‌بوده که بیل آن راه‌آهن، در رسانه‌ها نیست اما میرحسین موسوی، معاون ناوگان مسافری راه‌آهن، در خصوص این حادثه گفته است: همان‌طور که در اطلاع‌رسانی‌ها به‌طور رسمی اعلام شد، ما اطلاعاتی را که از محل دریافت می‌کنیم، اطلاع‌رسانی می‌کنیم. حدود ساعت ۵:۲۵ در قطار مسافربری مشهد به مقصد یزد، حدفاصل عباس‌آباد و ریزو در منطقه طیس به دلیل برخورد با بیلمکانیکی که ظاهرآ کنار خط بوده، پنج واگن از خط خارج شده است. او درباره علت حادثه نیز توضیح می‌دهد: همان زمانی که درباره حادثه اطلاع‌رسانی شد، کمیسیون عالی سوانح راه‌آهن از تهران عازم محل شده و وارد محل حادثه شدند و در حال بررسی علت اصلی بروز حادثه هستند که به محض اینکه دقیقاً بازرسی کنند و بازرجویی از مأموران تمام شود، اطلاعات ریزتر و دقیق‌تر را به اطلاع مردم خواهیم رساند. معاون مسافری راه‌آهن در پاسخ به این پرسش که این حادثه چه ارتباطی به فرسودگی دارن نیز می‌گوید: این اتفاق هیچ ارتباطی به

فرسودگی ندارد. این‌طور وقت‌ها گمانه‌زنی‌هایی محکوم به بطلان است. بهترین کار این است که صبر کنیم و افراد متخصص وارد صحنه شوند و همه موارد را بررسی کنند و همه مسائل دخیل در حادثه را اعضای متخصص بررسی کنند و بگویند علت دقیق حادثه چه بوده است. سال‌هاست در حوزه حمل‌ونقل ریلی حادثه مسافری که منجر به فوت یک نفر باشد هم نداشته‌ایم. اما سبحان نظری، دبیر انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مقصر این حادثه را شرکت راه‌آهن می‌داند. او می‌گوید: بارها از سوی انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مشکلات راه‌آهن را گوشزد کرده بودیم. هشدارهای لازم را به مسئولان راه‌آهن داده بودیم، حتی جداول و آمار آن را هم منتشر کرده بودیم و پیش‌بینی می‌کردیم با توجه به اینکه ساختار راه‌آهن در ماه‌های اخیر نامنظم شده و تیم مدیریتی، تخصص مرتبط با حمل‌ونقل ریلی را ندارند، سوانحی در بخش ریلی اتفاق بیفتد که متأسفانه امروز تعدادی از هم‌وطنانمان در سانحه طیس جان باخته‌اند. به گفته نظری، سانحه‌ای که رخ داده به دلیل برخورد با یکی از ماشین‌آلات نگهداری خط بوده که ناشی از بی‌دقتی است؛ بی‌دقتی هم ناشی از نبود نظم در اداره راه‌آهن است؛ چون راه‌آهن دستگاهی است که متغیرهای ارتقایی ایمنی در اختیار خود این دستگاه است و بنابراین بسیاری از عوامل مسبب حادثه را هم باید درون خود شرکت راه‌آهن جست‌وجو کرد. او به خبرگزاری مهر گفته است که اگر زمانی عابر به قطار برخورد کرد، می‌شود گفت بی‌دقتی عابر بوده است، اما در حادثه امروز، علت حادثه توقف ماشین‌آلاتی بوده که متعلق به خود راه‌آهن است که یا با عنوان پیمانکار یا هر عنوان دیگری در حال بهسازی خط بوده و قطار با آن برخورد کرده است. بنابراین قصور را باید از درون مجموعه راه‌آهن دانست؛ چون ارتباطات درون‌سازمانی راه‌آهن مناسب نیست و تیم مدیریتی راه‌آهن در ماه‌های اخیر غیرمتخصص و بدون تجربه هستند. رستم قاسمی، وزیر راه و

## نگاه‌کارشناس

## شمار سوانح ریلی ایران ۴ برابر میانگین جهانی

این صنعت را در همه زیربخش‌های نواگان، توسعه و نوسازی خطوط، زیرساخت‌های ناوبری و مدیریت سیر و حرکت، سیستم‌های الکترونیکی کنترل و هدایت قطارها، تعمیرات و نگهداری ناوگان (لوکوموتیو و واگن‌های مسافری و باری) و… دچار نارسایی و فرسودگی کرده است. عامل مهم دیگر، ناکارآمدی و سوءمدیریت در اغلب زیربخش‌های صنعت ریلی است. به نحوی که اغلب مدیران متخصص، کارآموده و مجرب از این صنعت رانده شده‌اند و هدایت این صنعت مهم را افراد کم‌تجربه و بی‌اطلاع از این صنعت بر عهده دارند. این افراد تنها آشنایی کافی با صنعت ریلی و پیچیده‌گی‌های فنی و تخصصی آن ندارند، بلکه با انتخاب و انتصاب افراد کم‌اطلاع در سطوح عملیاتی این صنعت، بخش ریلی را به‌شدت با ناکارآمدی مواجه کرده‌اند. اقدامات غیراساسی و نمایشی، ناتوانی در دریافت بودجه و اعتبارات کافی، انتصاب مدیران ضعیف و ناکارآمد، خروج و مهاجرت نیروهای متخصص و کارشناس از صنعت، ازجمله تبعات این ناکارآمدی‌ها و سوءمدیریت‌ها در سال‌های اخیر به‌ویژه در یک سال گذشته است. به این موارد باید رویکردهای غلط و نادرست در حوزه سیاست‌گذاری کلان حمل‌ونقل را نیز افزود. سیاست‌گذاران در ایران، به دلایل عدیده ازجمله بخشی‌نگری و نگاه



شهرسازی نیز به محل واژگونی قطار رفته است. او درباره دلیل و مقصران حادثه می‌گوید: وضعیت مقصران حادثه و اشکالات در دست بررسی است و به‌زودی علت اصلی حادثه را اعلام خواهیم کرد. محمدحسن نامی، رئیس سازمان مدیریت بحران کشور هم اظهارنظری قطعی درباره دلیل این حادثه و مقصران احتمالی آن نمی‌کند. او منتظر اظهارنظر تیم پنج‌نفره کارشناسی شده است. او درباره احتمال اعمانه یا خرابکارانه‌بودن این حادثه نیز می‌گوید: چنین احتمالاتی به هیچ عنوان مطرح نیست و صحت ندارد. او در پاسخ به این پرسش که بیلمکانیکی چگونه واژگون شده است؟ پاسخ می‌دهد: باید دراین‌باره اعضای کمیسیون پنج‌نفره تشخیص سوانح ریلی پاسخ تخصصی خود را اعلام کنند. حوادث ریلی در این سال‌ها جان بسیاری را گرفته است. یکی از تلخ‌ترین حوادث مربوط به حادثه ۲۹ بهمن سال ۸۲ است؛ ۵۱ دستگاه واگن باری (چهار واگن اول خالی، پنج واگن بعدی بنزین، ۱۰ واگن پنبه، یک واگن بنزین، ۹ واگن کوگرد، هفت واگن کود نیترات آمونیوم، دو واگن خالی، هشت واگن کوگرد و پنج واگن انتهای خالی) به‌طور ناگهانی و بدون راننده به حرکت درآمدند و به لحاظ شیب منطقه، پس از خروج از خط فرعی و قرارگرفتن در مسیر اصلی، ۲۰ کیلومتر را از ایستگاه ابومسلم (سه ایستگاه قبل از ایستگاه نیشابور) تا ایستگاه خیام طی کردند. انفجار به حدی قدرتمند بود که ساکنان محلی منطقه آن را با زمین‌لرزه اشتباه گرفتند. در آن حادثه مدیرکل وقت راه‌آهن خراسان و فرماندار وقت نیشابور و تعداد بسیاری از مردمی که برای تماشای حادثه آمده بودند، کشته می‌شوند. گزارش‌های اولیه مبنی بر لرزش‌های زمین به عنوان عامل به حرکت افتادن واگن‌ها رد شدند. به گفته احمد خرم، وزیر وقت راه و ترابری، عوامل طبیعی نمی‌توانند عامل حادثه باشند. تحقیقات اولیه مشخص نکردند که چه عاملی سبب حادثه بوده است. در نهایت علت فرار واگن‌ها چنین اعلام شد: نبستن ترمز دستی به‌طور

این بار مسئولان تنها درخصوص میزان زخمی‌ها و مرگ‌ومیرها اطلاع‌رسانی می‌کنند و کسی مسئولیت حادثه را بر عهده نمی‌گیرد. مقصر تا این لحظه بیلمکانیکی است. شاید هم راننده بیلمکانیکی مقصر شناخته شود. هنوز هیئت پنج‌نفره نتیجه تحقیقات خود را اعلام نکرده‌اند و در میان آمارهای مرگومیر و زخمی‌ها تنها رمززمه می‌کنیم آه از غمی که تازه شود با غمی دگر.

### گزارش ویژه

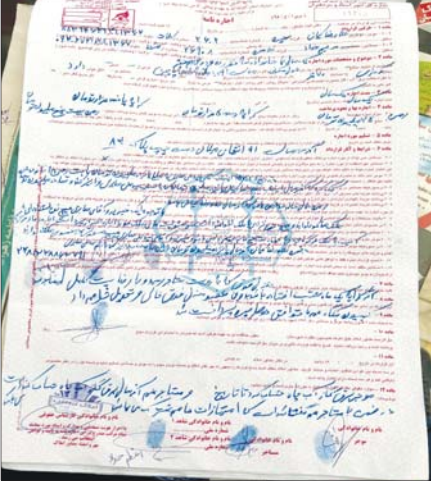
## تلاش برای افزودن محصولات دانش‌بنیان در سبد کالایی پادیاب طب

مدیرعامل جدید شرکت پادیاب طب، وابسته به هیئت‌امانی صرفه‌جویی ارزی در معالجه بیماران با بیان اینکه تلاش برای افزودن محصولات دانش‌بنیان در سبد کالایی این شرکت است، گفت: سطح فعالیت پادیاب طب به‌زودی افزایش می‌یابد.

به گزارش روابط عمومی هیئت‌امانی صرفه‌جویی ارزی در معالجه بیماران، مراسم تکريم و معارفه مدیرعامل شرکت پادیاب طب در خردادماه ۱۴۰۱ با حضور علیرضا خدایی، مدیر امور مجامع و شرکت‌های هیئت‌امنا و جمعی از مسئولان شرکت پادیاب طب و آوای پردیس برگزار شد. در این جلسه دکتر مهدی مهدویان‌صدر به‌عنوان مدیرعامل جدید شرکت پادیاب طب معارفه و از خدمات دکتر بهنام یوسفی، مدیرعامل پیشین شرکت پادیاب طب تقدیر شد. دکتر مهدویان‌صدر، مدیرعامل جدید شرکت پادیاب طب در این مراسم با ابراز امیدواری از ادامه روند همکاری خوب با وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی و دانشگاه‌های علوم پزشکی، از زحمات مدیرعامل قبلی تشکر کرد وگفت: ان‌شاءالله در راستای ارائه خدمات بیشتر، همه توان خود و مدیریت را به کار خواهیم گرفت؛ چراکه افزایش سطح فعالیت شرکت جزء اهداف و برنامه‌های جدید مدیریت است. دکتر بهنام یوسفی، مدیرعامل پیشین شرکت پادیاب طب در این مراسم با ارائه گزارشی از فعالیت‌های این شرکت طی چند سال اخیر، اظهار کرد: در چند سال اخیر به علت پابندی کرونا شرکت پادیاب طب شبانه‌روز در جهت کمک به شبکه بهداشت وزارت بهداشت و انجام تست PCR با نازل‌ترین قیمت انجام وظیفه کرده و همکاران و پرسنل شرکت با تمام توان و شبانه‌روز از ظرفیت‌های مجموعه در جهت شناسایی بیماران در استان البرز و تهران و حتی استان مرکزی با انجام آزمایش‌های موردنیاز جهت شناسایی بیماری خدمت کرده‌اند. در پایان علیرضا خدایی، مدیر مجامع و امور شرکت‌های هیئت‌امانی صرفه‌جویی ارزی در معالجه بیماران ضمن تشکر از زحمات مدیریت قبلی و پرسنل زحمتش شرکت پادیاب طب، سخنانی درخصوص اهداف هیئت‌امانی صرفه‌جویی ارزی مطرح و خاطر نشان کرد: شرکت‌های زیرمجموعه باید در جهت تحقق این اهداف فعالیت کرده و ان‌شاءالله نیاز کشور روزبه‌روز به واردات کمتر شود. وی با بیان اینکه افزایش خطوط تولیدی شرکت، انجام کامل خدمات غربالگری و معرفی محصول دانش‌بنیان جزء اولویات‌های مدیریت جدید است، افزود: مدیریت صحیح منابع شرکت خصوصا منابع انسانی، متخصصین و متخصصان در این شرکت دانش‌محور بسیار مهم تلقی می‌شود. گفتنی است شرکت پادیاب طب با هدف تحقیق، توسعه، تولید و توزیع کیت‌های تشخیصی آزمایشگاهی، فرآورده‌های بافت، سلول و نوترکیب و ارائه‌دهنده خدمات آزمایشگاهی تخصصی موردنیاز بخش سلامت کشور از شرکت‌های وابسته به هیئت‌امانی صرفه‌جویی ارزی در معالجه بیماران محسوب می‌شود.

### خبر

## هزینه سرپناه برای زن جوان مشهدی تأمین شد



در هفته گذشته «شرق» در فراخوانی از خیران درخواست کرده بود به یاری نغمیه، زن جوان مشهدی بشتابند که در شرایطی بحرانی منزل را ترک کرده بود و برای تأمین سرپناه نیازمند مبلغی معادل ۲۰ میلیون تومان بود. تن رنجور نغمیه جوان بارها از زیر لگدهای مردی که به شیشه اعتیاد داشت، بیرون کشیده شد تا سرانجام با کمک یکی از خیران استان خراسان رضوی، نغمیه که ساکن گلپنار بود، برای نجات جان دو دختر نوجوانش، از همسرش جدا شد و هم‌اکنون در یک محیط امن زندگی می‌کند. او توانسته بود به کمک خیران یک خانه در گلپنار اجاره کند. برای تأمین پول پیش خانه دچار مشکل شده بود و با مراجعه به «شرق» درخواست کمک داشت. به کمک خوانندگان «شرق» که پیش‌تر نیز بارها یاریگر مستمندان بوده‌اند، نغمیه توانست خانه‌ای برای خود و فرزندانش به دور از خطر تهیه و زندگی جدیدی را آغاز کند. او ضمن تشکر از خوانندگان «شرق» گفت حالا می‌تواند به زندگی پیش‌روی خود امیدوار باشد.

### ادامه از صفحه اول

## هر دم آید غمی از نو…

جان کالتونگ، پژوهشگر صلح، می‌گوید اگر نشریه‌ای هر ۵۰ سال یک بار منتشر شود، گزارش‌های نیم‌قرن شایعات درباره سلب‌ریتی‌ها و رسوایی‌های سیاسی را منتشر نخواهد کرد، بلکه تغییرات جهانی اساسی مانند افزایش امید به زندگی را گزارش خواهد کرد. اگر بخواهم سخن را کوتاه کنم باید از خدومان پیرسیم ما سوءمدیریت در کشور را هر روز می‌بینیم. اتفاقاتی مانند متروپل و با حادثه قطار طیس به یزد و مواردی از این دست، توفان نیستند که قابل پیش‌بینی یا پیگیری نباشند. مانند این روزها هر سال ما درگیر این نوع اتفاقات شده‌ایم که مسیر حرکت قطار مدیریتی هم نشان می‌دهد غزمی به اصلاح این روند‌ها وجود ندارد اما می‌توان با مردم همدرد شد، برای هم‌های اجتماعی پشت نکرد و شرایط را برای سوگ اجتماعی یا به بیان دیگر «روان‌درمانی جمعی» فراهم کرد. بی‌دلیل نیست که ایرانیان جزغ عصبانی‌ترین مردم دنیا هستند.

## تعمیرات واحداث راه‌آهن یزد- مشهد در سال ۱۴۰۱ با مشکل مواجه شد

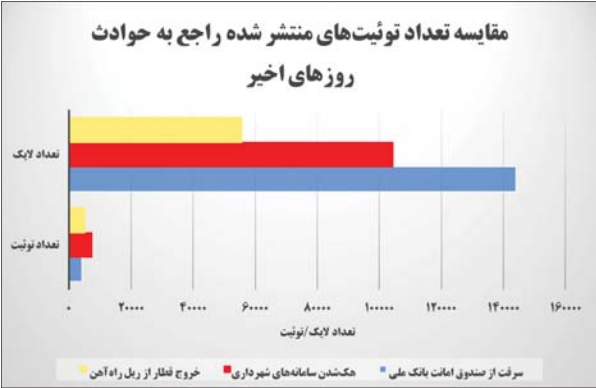
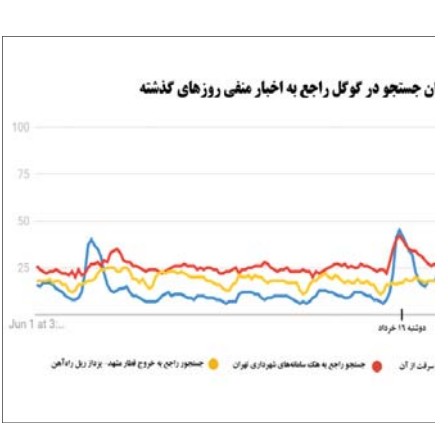
دامن زده است. مضامین پرتکرار توییت‌ها راجع به این موضوع، علاوه بر تسلیت به هم‌وطنان، به همان تصویر کلی که گفته شد اشاره دارد. توییت‌های با بیشترین لایک در این زمینه به این شرح است:

حتما در ترکیه هم تورم بالاست. در آمریکا هم ساختمان فرومی‌ریزد. در هند هم قطار از ریل خارج می‌شود. در نیجریه هم به بانک دسترسی می‌زنند. در چین هم هوا آلوده می‌شود. در کره شمالی هم تحریم‌ها فلج‌کننده است و …

اما تجمیع همه این اتفاقات در یک کشور معنی مصرف‌شدن آن کشور را دارد!

تسلیت به بازماندگان حادثه قطار یزد.

مجموع این داده‌ها نشان می‌دهد با اتفاقات یبایی که در روزهای گذشته رخ داده، امنیت روانی شهروندان صدمه دیده است و تلاوم آن می‌تواند بحران‌های فردی و اجتماعی زیادی به دنبال داشته باشد.
دردی از صندوق امانات یک بانک در منطقه‌ای که باید امنیت بالایی داشته باشد و هک‌شدن سامانه‌های شهرداری و عدم رفع آن پس از یک هفته، نگرانی‌هایی جدی به دنبال داشته است. هم‌زمانی این اتفاقات با خارج‌شدن قطار از ریل و مرگ هم‌وطنان مان به دلیل حضور اینهام‌برانگیز یک بیل مکانیکی روی ریل به این امنیت روانی آسیب بیشتری وارد می‌کند و پاسخ‌گویی و اقدامات فوری مسئولان را می‌طلبد.


<sup>[1]</sup> مدیرعامل جدید شرکت پادیاب طب، وابسته به هیئت‌امانی صرفه‌جویی ارزی در معالجه بیماران با بیان اینکه تلاش برای افزودن محصولات دانش‌بنیان در سبد کالایی این شرکت است، گفت: سطح فعالیت پادیاب طب به‌زودی افزایش می‌یابد

<sup>[2]</sup> هنوز داغ از دست‌دادن عزیزانمان در کرونا تازه بود و از کابوس اعلام آمار مرگ چندصد نفره هم‌وطنمان بیدار نشده بودیم که ریزش ساختمان متروپل سایه‌بوشتمان کرد؛ زخمی که با بیرون آمدن هر جسد تازه می‌شد