

۶۰قلم داروی گیاهی زیر پوشش

بیمه قرار گرفته است

تنت به ناز طبیبان
نیازمند مباد

محال است قدیمی‌ها کنار قرص سر ماخوردگی و داروهای فصل سر ما. یادشان پرود «به‌دانه» معجزه آسا را تجویز کنند؛ معجونی از ج، البته کمی بی‌مزه که به کمک دم‌نوش آویشن، حال‌گلودرد و سرفه‌ها را حسابی سرچایشان می‌آورد. از داروها و عرقیات هم که هر چه بگوییم، کم است. هر دردی به سرانجام می‌آمد، مادر بزرگمان حال ما را با همان عرقیات گیاهی و شفا بخشش سرچایش می‌آورد و خیلی زود کیفمان کوی می‌شد. اما باید قبول کنیم از آنجایی که بشر

هر روز به سمت راحت‌طلبی و آسودگی بیشتر گام برمی‌دارد و به عبارتی همه کارها را خودروها انجام می‌دهند، قطعاً استفاده از ترکیبات گیاهی نسبت به قرص و شربت و آمپول‌های شیمیایی کمی سخت است. غیر از بی‌مزه و شاید بدمز بودن، مراحل تهیه هم کار دشوار و پرهزمتی است. خدا را شکر این مشکل حل شده است و کارخانه‌های داروسازی، داروهای گیاهی را به صورت آماده و بدون هیچ گونه دردسر برای نوش جان کردن آماده کرده‌اند. فقط مانده بود یک مشکل که آن هم

هزینه زیاد داروهای گیاهی است. خدا را شکر این یکی هم تا حد زیادی حل شد! حسینی یکتا، مدیرکل دفتر طب ایرانی و مکمل وزارت بهداشت، گفته است: «یکی از برنامه‌های وزارت بهداشت زیر پوشش بردن اقلام داروهای گیاهی است که تاکنون شصت قلم از این داروها زیر پوشش بیمه قرار گرفته است. «صبر کنید! یک خبر خوب دیگر! به تدریج اقلام دارویی گیاهی دیگری نیز به پوشش بیمه‌ای اضافه خواهد شد. با رزوی سلامتی همه بیماران کشور عزیزمان.

چند روایت از رانندگانی که پای کار حمل و نقل ایستاده‌اند

مردان همیشه در مسیر

روزنامه نگار
تکنم جاویدگزارش
روز

اوایل دهه شصت بود، دقیق‌تر آذر ۱۳۶۲ که حدود صد کشتی در بندرهای ایران در انتظار تخلیه بار بودند و همه شبکه‌های ترابری را با مشکل روبه‌رو کرده بودند. همان زمان بود که پس از صدور فرمان امام خمینی (ره)، کامیون‌ها و تریلی‌های زیادی برای تخلیه به سوی بندرها اعزام شدند. همین اقدام فوری مشکل تجمع کالاها و وارداتی را تا حدودی برطرف کرد. اما چهارده سال پس از آن یعنی در سال ۱۳۷۶ روز ۲۶ آذر در تقویم به عنوان روز حمل و نقل تعیین شد. از آن سال هاتاکنون بخش حمل و نقل با پیشرفت‌های وسیع و به کارگیری نیروهای بسیار به کارش ادامه داده است، اما هرگاه سخن از این گروه به میان می‌آید، گردانندگان اصلی آن یعنی کاربران سیستم که به عنوانی مختلف راننده تاراهبر مشغول به کار هستند، نادیده گرفته می‌شوند. گفت و گوهای امروزمان با پنج نفر از آن‌هایی است که سال‌هاست دستی بر این آتش دارند و به نمایندگی از بخش‌های شبکه اتوبوس رانی، تاکسی رانی، حمل و نقل بار و قطار شهری لحظه‌ای با ما همراه شده‌اند.

میلیون تومانی که هرماه برایش واریز می‌کنند، بخشی از مشکلاتش را رفع می‌کند. وگرنه با ۶۲ سال سن و آن جسم نباید هنوز روی وانت کار کند. می‌گوید: هنوز دوتا پسر در خانه دارم که داماد نشده‌اند. چاره‌ای به جز کار کردن ندارم. حالا هرچه باشد. اگر زودتر برای جانیازی‌ام اقدام کرده بودم، حالا شاید وضعیتم بهتر بود. دست‌کم سابقه بیمه و بازنشستگی داشتم. پس تا بتوانم کار می‌کنم.

هفته گذشته در جلسه شورای اسلامی شهر به عنوان راننده نمونه و به مناسبت روز حمل و نقل از او قدردانی شد. نه اینکه چشمداشتی به آن تقدیرها داشته باشد، بلکه همین گذران زندگی هم برایش کافی است. چه کسی می‌داند بعد از آن سال‌های جنگ چگونه با اعصاب و روانی که تحمل صدای بلند را ندارد، در این شهر شلوغ باربری کرده است. هرچه بود، گذشت.

هم از خدمت رفتن فرار کردم. اما وقتی جنگ شد، با وجود دوتا بچه و خرج زندگی راهی شدم. همه روزهای خدمتم در جنگ گذشت. وقتی برگشتم هم جسمم و هم روانم آسیب دیده بود. سال ۱۳۶۲ خودرویی خرید و شد راننده وانت بار. هر جایی هر کاری بود، انجام می‌داد تا خرج زندگی‌اش را جور کند. به قول خودش بعد از سال‌ها جان‌کنند یک خانه هشتاد متری در محله مهرآباد خرید که هنوز هم همان‌جا زندگی می‌کنند با ۱۰ ساله عائله. پرمو گاهی سرفه‌هایی می‌کند که یادآور همان حمله‌های شیمیایی جنگ است. باین حال می‌گوید: سال‌های سال نه بیمه‌ای داشتم نه مزایایی. یک میوه‌فروشی هم باز کردم که با همان خانه خریدم. با همان درآمد، دختر شوهر دادم و پسر داماد کردم. بعد از ۳۶ سال دیدم زندگی‌ام نمی‌چرخد، آن وقت رفتم سراغ سابقه جانیازی.

درصد جانیازی‌اش را رنمی‌داند. اما همان حقوق سه چهار

زندگی بایک وانت

در شلوغی شهر

اگر هم روز حمل و نقل مصداقی داشته باشد، همین جانیازان و بازماندگان از دوران جنگ هستند که نماد بارز روزهای سخت‌اند، روزی که حکم امام (ره) آمد برای کمک به حمل کالاها. محمد پرمو به نمایندگی از شبکه حمل و نقل بار با ما سخن می‌گوید. راننده وانت مزداست، اما قبل از کارهای امروزش می‌رود سراغ سابقه خدمتش در جبهه که ۳۶ سال پنهانش کرد و برای سابقه جانیازی‌اش اقدامی نکرد. اگرچه دوا نگشت و اعصاب و روانش را به علت ۲۳ ماه خدمتش از دست داده بود: قبل از دوران خدمت ازدواج کرده بودم و چندبازی

و به صورت پیوسته پنج سال روزنامه‌ها را به دست مخاطبان می‌رساند. او می‌گوید: توزیع روزنامه سختی خاص خودش را داشت. شب‌ها از ساعت دوازده در چاپخانه حاضر می‌شدیم و بعد از بسته‌بندی، روزنامه‌ها را به دست مخاطبان می‌رساندیم. من از ساعت سه صبح تا شش تعدادی روزنامه را با موتور برای مشترکان می‌بردم و از ساعت شش صبح برای مشترکان عمده مثل میادین میوه و تره بار، شهرداری، فرودگاه و... با خودرو روزنامه می‌بردم. میرجانیان پاییز و زمستان را جزو سخت‌ترین روزهای یک موزع می‌داند و می‌گوید: وقتی روزنامه منتشر می‌شد، ما باید روزنامه را به دست مخاطب می‌رساندیم. معتقدم بخش مهمی از کار را ما انجام می‌دادیم. مشکلاتی هم در ماه‌های سرد سال داشتیم؛ سحرهای زمستان هوا بسیار سرد و استخوان سوز بود. به سختی روزنامه توزیع می‌کردیم و هنگامی که به خانه برمی‌گشتم، دست‌کم یک ساعت را کنار

جایی میان خطر و سفر

ما خبرنگارها وقتی که قرار است برای تهیه گزارش به سراغ سوژه‌ای برویم، دوست داریم با راننده‌ای همراه شویم که کوچه پس کوچه‌های شهر را بلد باشد و بدون تأخیر ما را به مقصد برساند. از همه مهم‌تر، دوست داریم با راننده‌ای همراه باشیم که صبور باشد و مدام نگوید دیر شد و... تا ما گزارش یا مصاحبه مان را بدون هیچ استرسی تهیه کنیم. این ویژگی‌ها را عالی میرجانیان راننده جوان شهرآرا دارد. بسیاری از خبرنگاران وقتی آفیش‌های خبری‌شان را با وسپری می‌کنند، خیالشان راحت است.

علی میرجانیان متولد ۱۳۶۱ است و از سال ۱۳۸۹ وارد قسمت نقلیه شهرآرا شده است. او ابتدای کارش موزع روزنامه بود

فراموش شده‌هایی

در قلب زمین

عنوان پست شغلی‌اش راهبر است. همان که مسافران را از میان تونلی، بیست متر به زیر زمین می‌برد و برمی‌گرداند. «مردم فکر می‌کنند راهبری قطار کار شیک و آسانی است. یک نفر که کت و شلوار پوشیده، داخل کابین نشسته است و هیچ کاری نمی‌کند. گاهی می‌گویند خوش به حال‌تان نه ترافیک دارید نه با مسافر سروکله می‌زنید، درحالی‌که راهبری قطار دقت زیادی می‌خواهد و چشم و گوش تیز. اگر قطار داخل تونل خراب شود، ما دست‌نهییم و هیچ کس نیست کمکمان کند.» محسن ابراهیم‌زاده، سی‌ساله، مهندس مکانیک، هفت‌سال است راهبر قطار شهری است. از آن استخدایانی‌های ابتدایی راه‌اندازی

قطار شهری است. به صورت چرخشی نوبت کاری صبح دارند و عصر. صبح هایشان حدود ساعت پنج شروع می‌شود تا ساعت دو عصر و نوبت عصر آن از ساعت تا حدود یازده شب، به علاوه روزهای خاص است. ابتدای استخدامش در خط یک بود، اما حالا راهبر خط ۱۲ است و درباره تفاوت‌شان توضیح می‌دهد: بیشتر استخدایانی‌های تازه‌وارد رادر خط یک می‌گذارند که سیستم دستی و سبک‌تر است و بعد از مدتی وارد خط ۲ می‌شوند که اتوماتیک است و کار سنگین‌تر می‌شود. سخن از سختی کار که می‌آید، یاد جمله همکارانش می‌افتد و شرایط ویژه کارشان: در شغل ما نظم و تمرکز خیلی مهم است، دقت و توجه به جزئیات در محیط و واکنش سریع در موقعیت‌های حساس. اوایل دلهره شدیدی داشتم. فکر کنید یک ارا به‌آهنی روی ریل در قلب زمین که میانگین سرعتش هفتاد هشتاد کیلومتر است. به قول دوستانم ما فراموش شده‌های قلب زمین هستیم. بارها به عنوان راهبر نمونه و منظم از او قدردانی شده است و خدا

را شکر می‌کند که تا امروز مشکلی برایش پیش نیامده است. مثل برخورد با مسافر، خودکشی مسافر یا خرابی سنگین قطار. راهبرهای مجموعه قطار شهری ۱۵۰ نفرند که بین خطوط تقسیم می‌شوند، اما استرس و نگرانی‌شان مشترک است. ابراهیم‌زاده ادامه می‌دهد: با افزایش تعداد دفعات سفر، مهارت‌مان هم بیشتر می‌شود و نگرانی کمتری خواهیم داشت. اما به هر حال استرس همیشه هست. به گفته او خط یک زائرپذیرتر است، اما او هم در خط خودش سعی کرده است با همشهریانش خوش برخورد و خوش خلق باشد. درخواستش از مردم این است که بیشتر از قطار شهری استفاده کنند: هرچه تعداد مسافران خطوط قطار بیشتر باشد، ما خوش حال‌تر هستیم. این برای ما به معنی مفید بودن است و همین‌طور کمک به کاهش ترافیک و آلودگی شهر. کسی که در محل کارش حتی آتفن تلفن همراه ندارد که با همسر و فرزندش صحبت کند، در اوقات خارج از نوبت هم وقتش را در کنار آنان می‌گذراند.

فرش قرمز برای

مسافران اتوبوس

«گفتند خطاطی لازم نداریم. کار دیگری هم بلدی؟ گفتیم رانندگی بلدیم. یک تویوتا دادند کارهای پادگان را انجام بدیم. بعد از چند روز فرمانده ترابری آمد و تا فهمید، به قدری عصبانی شد که مسافت زیادی را دنبال کرد. آخرش گفت چه کسی به تو تویوتا داده است؟ تو باید بنز باری ۹۱۱ سوار شوی.» این خاطره را با شادی تعریف می‌کند، یعنی که از اول عشق به ماشین آن هم ماشین‌های سنگین در خوشن بوده و گذرش هم جابه‌جا به خودروهای سنگین افتاده است. چه آن وقت که دایمی‌اش راننده ماشین سنگین بود و او را همراه خودش به چند سفر برد، چه دوران سربازی. هیچ کس یک درصد هم حدس نمی‌زد که سیدحسین، دانش‌آموز باهوش رشته تجربی، به جای خواندن رشته پزشکی راننده اتوبوس شود.

اما شد، خیلی زود و خیلی مشتاق. غفوریان در ۴۳ سالگی از روزهایی یاد می‌کند که چه کرد و چطور قدم به قدم به اتوبوس زیبای امروزش رسید: بعد از سربازی در ۲۳ سالگی گواهی‌نامه پایه یک گرفتم. آن هم بدون تمرین و در جلسه دوم. بعد وارد بخش حمل و نقل یک مجموعه شدم. آنجا راننده اتوبوس بودم. وقتی قرار شد شغل انتخاب کنیم، از سال ۱۳۸۴ شدم راننده سازمان اتوبوس رانی. همه ماجرای زندگی‌اش این نیست که چطور راننده خطوط اتوبوس رانی شده، بلکه علاقه شدیدی به ماشینش، نظافت هرروزه آن و افزودن تزیینات با هزینه شخصی‌اش محل تفاوت او با دیگر هم‌صنفی‌هایش است. راننده خط ۲۹ هر روز نیم ساعت از زمان استراحت صبحش را برای تمیز کردن اتوبوس می‌گذارد. آخر وقت هم قبل از رفتن به خانه به اندازه یک تی و جارو کشیدن برایش وقت می‌گذارد. تابستان‌ها فرش قرمز پهن می‌کند برای مسافران و زمستان‌ها مدام گل ولای و گردو خاک را نظافت می‌کند. غفوریان همه عشقش را روی اتوبوسش گذاشته و لذت بزرگش این است که همشهریان و زائران همیشه با لبخند و برخورد خوش به او

تاکسی و میزبانی صلواتی

حرف امروز و دیروزش نیست. فوت مادر خدایا بیمارزش هم بهانه بعدی بود. وگرنه قبل از آن همه می‌دانستند آقایحیی برای زائران امام هشتم کم نمی‌گذارد. خیلی پیش‌تر از این‌ها از سال ۱۳۸۳ که تاکسی پیکانش را خرید، هروقت زائری نیازمند رادر شهر می‌دید، بدون کرایه به مقصد می‌رساند. حیی زارعی مقدم متولد سال ۱۳۵۹ است و بعد از چند سال کار کردن در یک شرکت، رفت سراغ مسافرکشی و همان هم شغل اصلی‌اش شد، هر چند گاهی اگر در شرکتی کاری پیدا می‌شد، انجامش می‌داد. حرف برای گفتن کم ندارد. اما همه آن‌ها به شکلی به زائر و امام‌رضا (ع) ختم می‌شود. اصلاً شاید همان تاکسی و دیدن زائران باعث شد بعد از گزاینه نگرفتن دلش به رحم بیاید و آن‌ها را که جا

و مکان نداشتند، صلواتی به خانه پدرش در جاده سیمان ببرد. خودش می‌گوید: هروقت اطراف حرم پایاپایانه و راه آهن زائراتی‌رامی‌بینم که محل اقامت ندارند، به خانه پدرم می‌برم. پدر و مادرم از آن‌ها پذیرایی می‌کردند تا زمانی که راهی شوند. خیلی هایشان دوستان ثابت ما شده‌اند و هروقت می‌آیند مشهد، مهمان ما هستند. خانه خودش کوچک است و مستأجری، فقط یک اتاق خواب دارد با دو فرزند نوجوان. باین حال بعضی مسافران دوست، ماندن در آن خانه کوچک را به جای دیگر ترجیح می‌دهند. ماجرای تاکسی آقایحیی و عشق فراوانش به آئمه هنوز تمام نشده است. آن هم وقتی با آن اوضاع زندگی‌اش از حسینی‌ای تعریف می‌کند که در خانه پدرش ساخته است: سال ۱۳۹۲ پدر و مادرم برای دهه کرامت راهی حرم حضرت معصومه (ع) بودند که تصادف کردند و بر اثر همان حادثه مادرم به رحمت خدا رفت. البته اعضای بدنش را هم در بیمارستان امام خمینی (ره) تهران اهدا

کردیم. هزینه دیه را گرفتیم و نیمی از خانه پدرم را حسینیه ساختیم، در سه طبقه. یک طبقه از آن حسینیه را نگه داشتند برای مهمانان آقا. مسیر خانه از حرم دور است. اما همیشه مسافر دارند. پدرش هنوز هم در خانه و هم در حسینیه از زوار امام‌رضا (ع) پذیرایی می‌کند. زارعی مقدم حالا تا کسی سمند دارد و ۲۲ سال است که در پست بازرسی حرم هم خدمت می‌کند. گاهی برای مهمانان آقا غذای حضرت می‌برد و این برای زائر یعنی خوش حالی دوچندان. یکی از آن زائران مهمانشان است: اتفاقاً همین دیشب خانواده‌ای از شیراز آمدند، بعد از پانزده سال. دفعه اول که آمدند، فرزندم سه ساله بود. امشب برایشان غذای حرم می‌برم و فردا هم عازم شهرشان هستند. گاهی بعضی‌ها مرا سرزنش می‌کنند که چرا با این وضعیت، زندگی‌ام را وقف زائران می‌کنم یا چطور افراد ناشناس را به خانه‌ام می‌برم، اما هدف من چیز دیگری است. خدمت‌باهر چیزی که دارم، برای امام‌رضا (ع).

