

تکان دهنده‌ترین حادثه ریلی در تاریخ ایران



سیده نعیمه زینبی! بیست سال پیش در چنین روزی بود که خبری هولناک، ایران را تکان داد. در اوایلین ساعات بامداد، ۵۱ واگن متوقف در ایستگاه ابومسلم در بیست‌کیلومتری شهر نیشابور به یک‌باره به راه افتادند و در مسیر واگون‌ها شدند. در اثر این حادثه ۴۸ واگن حامل گوگرد، بنزین، کود و پنبه آتش گرفت. اما این اصل

اتفاق نبود. فاجعه انفجار چند ساعت پس از حادثه اول از راه رسید و بسیاری از امدادرسان و مردم روستاهای اطراف را که برای تماشای به محل حادثه آمده بودند، به کام مرگ کشاند. این اتفاق در ۲۹ بهمن سال ۱۳۸۲ خورشیدی رخ داد و خبرنگاران روزنامه‌های مشهد، نخستین رسانه‌هایی بودند که در محل حاضر شدند و از حادثه

خبر تهیه کردند. کاظم اخباری، خبرنگار ایرنا، که خودش را زودتر از دیگر رسانه‌های شهر به محل حادثه رسانده بود، نیز قربانی انفجار شد. در سالروز این حادثه مهیب، اخبار مطبوعات مشه‌دی را در زمان وقوع حادثه و یک ماه پس از آن، بررسی کرده‌ایم.

روایت اول

ماجرای روز حادثه

هفته‌واگن گوگردازپالایشگاهخانگیران، شش واگن نفت‌ازقزاقستان، هفت واگن کود و ۱۰ واگن پنبه ازبکستان در ایستگاه راه‌آهن ابومسلم متوقف هستند. لرزه یاب‌ها، کسی نمی‌داند چه دلیلی دارد ولی این محموله‌ها در کنار هم شبیه بمب، متحرک می‌شود و به سوی ایستگاه خیام به راه می‌افتد. واگن‌های بدون کشنده با سرعت ۱۵۰ کیلومتر بر ساعت، در این ایستگاه با تلی از خاک برخورد و واگون‌ها می‌شوند و جرقه‌ای، آتش را به دامان واگن‌ها می‌اندازد. همه چیز آماده است تا آتش گر بگیرد و نخستین انفجار که بخشی از ترکیب گوگرد و نفت و پنبه را سوزانده، رخ دهد. پس از این، نخستین گمانه‌زنی‌ها از عمدی بودن این اتفاق خبر می‌دهد. شایعه وجود تینر در یکی از واگن‌ها هم بحث اخبار ناموثق را داغ می‌کند. خبرنگار خراسان که در فاصله یک‌کیلومتری از محل حادثه بوده، از وجود تکه‌های بزرگ گوگرد به شکل آجر بوی آن در اطراف ایستگاه خبر می‌دهد. در ساعت ۹:۳۷ انفجار دوم در واگن‌های حامل مواد سوختنی همه چیز در اطراف حادثه را به جهنمی آخرالزمانی تبدیل می‌کند؛ انفجار آن قدر مهیب است که شبکه لرزه‌نگاری، زلزله‌ای به قدرت ۳/۶ ریشتر را ثبت می‌کند. شیشه‌های منازل بسیاری تا شعاع ده‌کیلومتری فرومی‌ریزد و گودالی به عمق سی متر و با وسعت ۱۵۰ متر ایجاد می‌کند و ترکش‌های پراننده قطعات سنگین و چندتنی واگن‌ها تا شعاع هشتصدمتری پرتاب می‌شود. بعضی کارشناسان دلیل زلزله مشهد را فاعل شدن گسل بینالود به خاطر انفجار واگن‌ها اعلام می‌کنند.

روایت دوم

اجساد بی‌نام‌ونشان و مفقودی‌های همیشگی

آتش و موج انفجار این حادثه، هر کسی که در چند صد متری آن قرار داشته را می‌کشد، روز اول ۱۷۵ جسد سوخته بی‌نام‌ونشان و ۳۷ مفقودی روی دست امدادی‌ها می‌ماند که شناسایی‌شان به فرایندی پیچیده تبدیل می‌شود. همه مجروحان حادثه، دچار سوختگی شدید هستند. بخشدار زیرخان نیشابور اعلام می‌کند چند حسینی‌ه، تجهیز شده است و مجروحان به آن منتقل شده‌اند تا کمبود تخت بیمارستانی را جبران کنند. مجروحان بد حال به بیمارستان‌های مشهد می‌روند و حادثه‌دیدگان دیگر به بیمارستان‌های ۲۲ بهمن و حکیم نیشابور اعزام می‌شوند. نیاز به گروه‌های خونی منفی در خراسان زیاد می‌شود. برنامه حرکت قطارهای مسافربری تهران-مشهد در این روز لغو می‌شود و همه مسافران قطارهای مشهد با اتوبوس به شهرمان می‌آیند. چند گروه ویژه امدادی با چهار فروند بالگرد نیز به منطقه اعزام می‌شوند. انفجار دوم، ترس را به دل همه می‌اندازد تا از ورود دوباره افراد به محوطه انفجار، جلوگیری کنند. مسئولان امدادی شهرستان نیشابور اعلام می‌کنند به دلیل وجود مواد اشتعال‌زای کنترل‌ناپذیر در محل حادثه، احتمال سه انفجار دیگر وجود دارد. برخی، مسئول ستاد حوادث غیرمترقبه خراسان نیز اعلام می‌کنند، به دلیل احتمال انفجارهای دیگر در منطقه تا شعاع دوکیلومتری تردد افراد و وسایل نقلیه ممنوع است. امدادرسان‌ها جانشان را کف دستشان می‌گیرند تا نجات بخش مجروحان باشند. آتشی که مهار شده است، در ساعت ۱۵ دوباره زبانه می‌کشد و تا ساعات انتهایی شب ادامه می‌یابد؛ به همین دلیل گروه‌های گشت پلیس، راه همه جاده‌های منتهی به نیشابور را می‌بندند و وسایل نقلیه‌ای که به سوی محل حادثه می‌روند را کنترل و راهنمایی می‌کنند. دو روز بعد، عملیات تفحص اجساد به پایان می‌رسد و اجساد تعداد زیادی از مفقودان هرگز یافت نمی‌شوند.

روایت پنجم

نیرتات آمونیوم؛ عامل انفجار

روزنامه خراسان یکی از رسانه‌هایی است که پیگیر دلیل اصلی انفجار می‌شود. حادثه، بزرگ‌تر از حد تصور است و نهادهای درگیر به دنبال مقصر دیگری هستند تا مسئولیت این فاجعه از گردنه آن‌ها بپایند. نگاهی به مصاحبه‌های آن زمان، این نکته را روشن می‌کند که بیشتر مسئولان، دانسته یا نادانسته از گفتن حقیقت انفجار فطره رفته‌اند. وجود کود شیمیایی، یکی از نقاط ابهام است. چند روز پس از حادثه، یک مقام آگاه که نمی‌خواهد نامش فاش شود، می‌گوید: «در قطار، کود نیرتات آمونیوم بوده است؛ ماده‌ای که در ساخت مواد منفجره کاربرد دارد و به شدت آتش‌زاست و سوختن آن، گاز سمی تولید می‌کند». با داشتن این اطلاعات باید نگران زنده‌هایی که این بخارهای سمی را استنشاق کرده‌اند، هم بود. سرپرست راه‌آهن وجود هفت واگن از این ماده را در میان واگن‌های قطار تأیید می‌کند. قفل ماجرا با اظهارات مسئول روابط عمومی شرکت راه‌آهن گشوده می‌شود. او می‌گوید: «از مجموع ۵۱ واگن منفجرشده، هفت واگن حامل کود شیمیایی از نوع نیرتات آمونیوم بود که از کشور ازبکستان وارد شده و قرار بود به اراک حمل شود».

مدیرعامل آتش‌نشانی مشهد ضمن اعلام وجود اسناد کافی

راه‌آهن وجود نیرتات آمونیوم را به آتش‌نشانان اعلام نکرد

مدیرعامل آتش‌نشانی سازمان آتشنشانی مشهد در پاسخ به اظهارات معاون وزیر راه مبنی بر اینکه علمی عمل نکردن نیروهای آتش‌نشان موجب انفجار قطار نیشابور شده است، اظهار داشت: راه‌آهن وجود نیرتات آمونیوم در واگن‌های قطار را به نیروهای آتش‌نشان اعلام نکرد و نوار ضبط شده مکالمات و اسناد لازم نیز موجود است.

به گزارش خبرگزاری مهر اکثر کربمی‌تک با بیان این مطلب افزود: مردم و مسئولین به همرات در مورد علت بروز حادثه نیشابور اطلاع‌یافته‌اند ولی مابه‌تعب است که چگونه برخی مسئولین اظهارنظرهای غیرکارشناسانه در مورد این حادثه می‌کنند.

وی تصریح کرد: ما از روز اول گندیم که مسئولان راه‌آهن در پاسخ به استعلام آتش‌نشان اعلام کردند که در واگن‌های قطار سه ماده که در واگن‌های قطار سه ماده گوگرد، پنبه و بنزین وجود دارد که البته اسناد معتبر و صدای ضبط

واگن‌ها شده است گفت: هر چند آتش‌نشانان از وجود نیرتات آمونیوم در واگن‌ها اطلاع نداشتند، ولی براساس اسناد و منابع آموزشی معتبر دنیا بهترین وسیله برای کنترل جری‌های ناشی از سوادی چون نیرتات آمونیوم و مواد نفتی و پنبه- به فرض اطلاع از وجود این ماده- بار دو روز پس از حادثه به نقل از

معاون پارلمانی وزیر به طور محترمانه سوال می‌کنم شما به نیر‌های آتش‌نشان برای اطفا حریق واگن‌های حامل ۳۰۰ تن نیرتات آمونیوم و مواد نفتی و پنبه- به فرض اطلاع از وجود این ماده- بار دو روز پس از حادثه به نقل از

روایت سوم

آمار اولیه، ۲۰۰ کشته و تخریب یک روستا

هوای اطراف قطار واگون‌شده، آن قدر داغ و ملتهب است که لحظاتی پس از حادثه، نزدیک شدن به محل تا شعاع سیصدمتری ممکن نیست. انفجار طبق آمار اولیه، بیش از دویست کشته و چهارصد مجروح برجای گذاشته است. سردخانه نیشابور با ظرفیت ۱۰ جسد، با کمبود جا روبه‌رو می‌شود. اجساد خارج از ظرفیت در صندوق‌ها گذاشته می‌شوند. خودروهای امدادی و آمبولانس‌ها در انفجار دوم نابود می‌شوند. آسیب‌دیدگان به بیمارستان‌های نیشابور، مشهد و مناطق همجوار اعزام می‌شوند. آنچه تعداد کشته‌ها را افزایش می‌دهد، حضور نیروهای امدادرسان و آتش‌نشان، مسئولان شهر نیشابور و مردم روستاهای هم‌جوار ایستگاه در اطراف واگن‌های واگون‌ها است. بسیاری از آن‌ها به دلیل آسیب ناشی از موج انفجار، جان خود را از دست می‌دهند. فرماندار نیشابور، مدیرکل راه‌آهن خراسان، معاون اداری فرماندار، رئیس آتش‌نشانی، شهردار، رئیس شرکت برق و چند تن دیگر از مسئولان نیشابور، خبرنگار ایرنا و چند نیروی انتظامی به شهادت می‌رسند. روستای دهنو به چهارصد خانوار نیز کاملاً ویران می‌شود. همچنین روستای هاشم‌آباد در سوی دیگر ریل از موج انفجار درامان نمی‌ماند. روستای عبدال‌آباد هم آسیب می‌بیند. این روستاها بلافاصله تخلیه می‌شوند. این شهر سه روز عزاداری می‌شود. اردوگاهی ۱۰۰ جادر در محلی دورتر از محل حادثه فراهم می‌شود تا ساکنان روستای دهنو و هاشم‌آباد در آن اسکان پیدا کنند.

یافته‌های تازه در باره علت انفجار «قطار فاجعه»

در پی حادثه انفجار قطار نیشابور، تیم‌های تحقیقاتی در حال بررسی علت حادثه هستند. یافته‌های تازه در باره علت انفجار «قطار فاجعه» شامل موارد زیر است: ۱. وجود مواد اشتعال‌زای کنترل‌ناپذیر در محل حادثه. ۲. وجود مواد اشتعال‌زای کنترل‌ناپذیر در محل حادثه. ۳. وجود مواد اشتعال‌زای کنترل‌ناپذیر در محل حادثه.

روایت ششم

شایعه وجود اورانیوم

این میان شایعات دیگری هم وجود دارد. شدت انفجار آن قدر زیاد است که ذهن مردم را به سوی احتمال غیرمعتول وجود زباله اتمی در قطار کشانده است. ۲۲ روز از حادثه می‌گذرد و مردم از مصرف شیر تولیدی نیشابور و حومه آن خودداری می‌کنند. دامنه شایعات گسترده‌تر از این حرف‌هاست. همین موضوع باعث می‌شود روزنامه خراسان به‌سرّاع موضوع وجود اورانیوم برود و وجود تشعشعات رادیواکتیو در محل انفجار قطار را بررسی کند. فرهاد رحیمی، متخصص فیزیک هسته‌ای، آب پاک‌ی را روی دست خبرنگاران این روزنامه می‌ریزد؛ «اورانیوم به همین سادگی منفجر نمی‌شود، مگر به شکل بمب اتمی باشد». آن‌ها با این اسناد دانشگاه به محل حادثه می‌روند تا خیالشان راحت شود که نشانه‌ای از عوارض رادیواکتیو وجود ندارد. در همین روزهاست که خبری از راهروهای دادگاه جنایی تهران شنیده می‌شود و پرونده قطار منفجرشده به قاضی جواد اسماعیلی سپرده می‌شود. در روزهایی که بهار در راه خراسان است، مدیرکل دادگستری خراسان می‌گوید: «دادگاه عوامل حادثه انفجار واگن‌های باری در ایستگاه راه‌آهن خیام-نیشابور، علنی برگزار می‌شود».

روایت هشتم

گزارش بازرسی؛ پایان ابهامات

طبق گزارش بازرسی در تاریخ ۲۱ و ۳۰ دی، سیزده واگن شامل هشت واگن گوگرد و پنج واگن خالی در خط ۴ ایستگاه ابومسلم متوقف می‌شود. در ۲۷ دی نیز ۳۸ واگن شامل نفتا، نیرتات آمونیوم، گوگرد و پنبه از ایستگاه سرخس، بارگیری می‌شود و در این ایستگاه می‌ایستد. در روز فاجعه، سوزن‌بان ایستگاه متوجه حرکت آرام واگن‌ها به سوی ایستگاه کاشمر می‌شود. رئیس ایستگاه کاشمر، قطار مسافربری را که در جهت مخالف واگن‌های فراری درحال حرکت بوده است، به خط امن دیگری می‌فرستد. مسئولان ایستگاه خیام هم قطار مسافربری دیگری ۲۸۴ مسافر را از سرراه واگن‌های فراری کنار می‌برند. آن‌ها امیدوارند با رسیدن به سربالایی، واگن‌ها بایستند ولی این اتفاق نمی‌افتد و آن‌ها به سوی محل حادثه سرازیر می‌شوند. خط مستقیم ایستگاه خیام، مسدود است و واگن‌ها به مسیر انحرافی می‌روند و از خط خارج می‌شوند. با یکدیگر تصادف می‌کنند و آتش می‌گیرند. پس از اطفا‌ی نخستین حریق، محدودیت حضور مردم برداشته و همه چیز برای اجرای صحنه فاجعه، مهیا می‌شود. ۲۸۳ نفر کشته می‌شوند و چندین مفقودی و صدها مجروح و انبوهی خسارت مالی از این اتفاق به جای می‌ماند. هیئت بازرسی، درست بسته نشدن ترمزهای دستی واگن‌ها، ناکافی بودن تعداد کفکش‌ها، ترخیص نکردن به‌موقع محموله‌های خطرناک، برداشتن دیوار حفاظتی و اجازه ورود افراد به محوطه، بدون رفع کامل خطر و هشدار لازم ندادن به آتش‌نشان‌ها درباره محموله‌ها را دلایل این اتفاق می‌داند و مدیرعامل و هیئت مدیره راه‌آهن و وزیر راه و ترابری را برای این حادثه مسئول اعلام می‌کند.

روایت هفتم

آتش‌نشانی؛ این مواد نباید با هم حمل می‌شد

ازسوی دیگر اتصال ۵۱ واگن به جای سیزده واگن به‌صورت استاندارد، توقف سه‌روزه این واگن‌ها در ایستگاه ابومسلم و استفاده از تنها سه کفکش برای این همه واگن، از دیگر دلایلی است که به اشتباهات پشت‌سر هم می‌انجامد تا این فاجعه رخ بدهد. مرکز فرماندهی آتش‌نشانی واقعیت دیگری را رو می‌کند: «کسی به ما نگفته بود که قطار حامل کود شیمیایی است و فقط و فقط بنزین، پنبه و گوگرد را اعلام کرده بودند». مدیرعامل آتش‌نشانی نیز می‌گوید: «این مواد به هیچ‌وجه نباید به هم نزدیک و با هم حمل می‌شدند». کربمی‌تک در مصاحبه دیگری اظهار می‌کند: «باتوجه به وجود موادی اعم از فیتله (پنبه)، جاشنی (گوگرد و بنزین) و مواد منفجره (نیرتات آمونیوم) و ایجاد حریقی با میزان حرارت دویست درجه سانتیگراد، شرایط برای بروز یک انفجار شدید مهیا بوده است».

اشتباه

۱۵



تاریخ و هویت

با سیاسی از سید مهدی سید قطینی و علی سلیمانی کارشناسان مرکز اسناد آستان قدس رضوی