

غول‌ترین بار سوار ۳۳۶ چرخ

با «قاسم کریمی» راننده بوژی که این روزها به همراه یک تیم ۲۰ نفره بزرگ‌ترین محموله جاده‌ای کشور به وزن ۴۲۰ تن را در مدت ۸ ماه از اراک به کرمان می‌برند، گفت‌وگو کردیم

اکرم انتصاری | روزنامه‌نگار



«غول اراکی روبیین»، «غول رو توی جاده دیدم»، «بزرگ‌ترین محوله جاده‌ای کشور» و هزار و یک عنوان دیگر که این روزها ویدئوهایش فضای مجازی را ترکانده است. قضیه چیست؟ کوره احیای آهن اسفنجی که در کارخانه ماشین‌سازی اراک ساخته شده است، ۴۲۰ تن وزن دارد و این روزها سوار بر یک بوژی (کشنده) و پنج کامیون در راه جاده اراک به کرمان است. برای حمل این بار فوق سنگین، ۲ بوژی (کشنده) که ۲۱ محور ۱۶ چرخ (۳۳۶ چرخ) دارد را به هم وصل کرده‌اند تا بتوانند این محموله ۱۲ در ۴۵ متری را روی آن سوار کنند. بی‌خود نیست که به این دستگاه، لقب غول اراک داده‌اند. حمل این محموله بزرگ از جاده‌های پرپیچ‌وخم پر دست‌انداز بین شهری در دسر و چالش‌های بسیار بزرگی دارد که تنها یک راننده کارکشته و یک تیم باتجربه از پس آن برمی‌آید. قاسم کریمی که هم‌صنفی‌هایش او را به «قاسم فسا» هم می‌شناسند اهل فسا استان فارس است و به قول رفقاییش سلطان جاده. ۴۲ ساله است و ۱۴ سال می‌شود که با بوژی بارهای فوق سنگین و ترافیکی را به مقصد می‌رساند. او راننده اصلی حمل این بار فوق سنگین است. وقتی او را پیدا می‌کنم به انارک اصفهان رسیده‌اند. می‌گویند دم غروب تماس بگیرد. در تعطیل کرده باشم. لجه شیرازی دارد و با حوصله به همه سوال‌هایم جواب می‌دهد. برعکس کاراکترهایی که در فیلم و سریال‌ها از راننده‌های سنگین می‌بینیم ادبیات عجیب و غریبی ندارند و از روی حوصله به سوال‌هایم درباره چالش‌های این شغل و حمل این بار پر در دسر پاسخ می‌دهد.



بیشترین سرعت مان ۳۰ کیلومتر است!

پیش‌بینی خودمان این است که تا آخر سال به مقصدمان یعنی کرمان می‌رسیم البته باید ببینیم وضعیت بارندگی‌ها چطور است. کریمی با این مقدمه درباره زمان رسیدن به مقصد به سراغ سختی و در دسرهای حرکت کردن با این اتربار در جاده می‌رود: «یکی از مشکلات اصلی مان دکل‌ها و کابل‌های برق است. بار ما با ۱۲ متر عرض کل جاده را می‌گیرد و وقتی در حال حرکت هستیم مردم صبر ندارند و همه می‌خواهند یک جوری سریع از این بار رد شوند برونند. سرعت‌مان هم کم است و مجبوریم از یک پارکینگ کنار جاده‌ای برویم بیرون و در پارکینگ بعدی توقف کنیم. حالا ممکن است فاصله این پارکینگ‌ها با هم ۱۰ یا ۱۰ کیلومتر باشد. بعضی وقت‌ها هم مشکلات دیگری در

اداره راه، شهرداری، شرکت برق و... پیش می‌آید. مثلاً یک روز نمی‌توانیم حرکت کنیم چون سر راه مان یک دکل برق هست و باید قطعی‌اش را بگیریم. ساعتی که به ما دادند ۲ صبح است. آن ساعت هم برای ما یک جورهایی امکان‌پذیر نیست چون همه جا تاریک است و ما جایی را نمی‌بینیم. حالا باید مکاتبه کنند و ببینیم می‌شود در روز قطعی برق گرفت یا نه. در جاده‌های هموار و بدون مانع، بالاترین سرعت ما ۳۰ کیلومتر است و در بعضی جاده‌ها بیشتر از ۵ کیلومتر نمی‌توانیم سرعت داشته باشیم. مثلاً امروز بالاترین سرعت ما ۵ کیلومتر بود و از صبح ساعت ۸ که راه افتادیم تا چهار و نیم عصر ۴۵ کیلومتر آمدیم و بعد هوا تاریک شد و تعطیل کردیم.»

یک روز ۱۰ لاستیک ماشین‌ها ترکید



خیلی جاها وقتی صحبت از حمل بار فوق سنگین گزارش‌مان می‌آید از دستمزد ۶۰ میلیارد تومانی می‌گویند. از آقای کریمی درباره این موضوع پرسیدم و او با گفتن این که همه از دستمزد حرف می‌زنند اما چالش‌های مسیر را ندیدند، پاسخ می‌دهد: «من دیگر عادت کردم. اول این که ما نیروی شرکتی هستیم و کاری به دستمزد گفته شده نداریم. یک حقوق ثابت داریم و حق ماموریت و خرج غذا که آن را نقدی می‌پردازند. جزو مشاغل سخت هم حساب نمی‌شویم. اما اگر بخواهم از هزینه‌ها بگویم الان ما هفته پیش لاستیک‌ها را عوض کردیم و وقتی به طیس برسیم همه لاستیک‌ها تمام شدند و باید همه را عوض کنیم. لاستیک‌های بوژی هم که کلا جاست. ما ۸ کیلومتر از نائین آمدیم جلوتر ۱۰ لاستیک ترکید. همین الان که یک سوم راه را آمدیم تقریباً ۲۰ میلیارد تومان هزینه کرده‌اند. چون قطعی برق هزینه بر است و باید هزینه‌هایش را پرداخت کنیم. بعضی جاها آمدیم تیر برق کاشتیم و از نو سیم کشی کردیم و سیم‌ها را بالاتر بردیم که بتوانیم رد شویم. خیلی جاها جاده‌سازی داشتیم. از روی ریل راه‌آهن که رد شویم باید ۵۰ میلیون تومان بدهیم و این به غیر از جاده‌سازی‌اش است. همین چند روز پیش برای جاده‌سازی پل راه‌آهن نطنز ۲۵۰ میلیون تومان دادیم. باید هماهنگی همه این کارها از قبل انجام و پول و ارزیشود تا بتوانیم از آن‌جا عبور کنیم. این مشکلات را داریم حالا می‌گویند ۶۰ میلیارد کرایه.»

معلوم نیست هر چند وقت یک بار خانواده‌هایمان را ببینیم

رساندن محموله فوق سنگین از اراک به کرمان بین ۶ تا ۸ ماه طول می‌کشد. از راننده این محموله می‌پرسم با این شغل شاید خانواده، شما را در سال دویس‌ه بار ببینند. از شغل‌تان کلافه نمی‌شوند و اعتراضی ندارند؟ پاسخش این است: «من مجردم و اگر متاهل بودم با این شرایط کاری، خانواده پوست از سرم می‌کنند. این کار برای متاهل‌ها شغل سختی است. متاهل‌ها معمولاً ۲۰ روز، یک ماه یک‌بار، در حد یکی، دو روز می‌روند خانواده‌شان را می‌بینند. مثلاً وقتی به دلیل قطع برق یا تعطیلات رسمی، تعطیلی و خواب داشته باشیم می‌روند و برمی‌گردند. حساب و کتاب ندارد که دقیقاً هر چند وقت یک بار می‌توانند خانواده‌شان را ببینند؛ یک بار می‌شود ۲۰ روز، یک بار می‌شود دو هفته و یک بار ۱۰ روز. بستگی به شرایط زمانی مان دارد که کی تعطیل می‌شود. من خودم این شغل را دوست داشتم. اول شاگرد بودم، بعد بوژی کار کردم و رفتم دنبال رانندگی‌اش. حمل و نقل خیلی سنگین را با این که استرس و اعصاب‌خردی زیادی دارد، دوست دارم و گرنه نمی‌شد این همه سال انجامش بدهم. الان درآمد راننده تریلی‌ها خیلی بیشتر است و حقوقی که به آن‌ها می‌دهند بیشتر از ماست ولی من بوژی را انتخاب کردم. الان بخواهم باتریلی ۱۰۰ تا سرعت بروم خیلی سخت است چون همه عمرم را دارم با ۳۰ تا سرعت می‌روم و یواش حرکت می‌کنم. حتی وقتی با سواری خودم هستم هم نمی‌توانم و نهایت شاید بتوانم با آن ۶ تا سرعت بروم.»

در کنار پمپ می‌خواهیم تا باک ماشین‌ها پر شود!

سوخت یکی از چالش‌های اصلی در جابه‌جایی بارهای فوق سنگین است. می‌خواهید بدانید آقای کریمی و اکیب‌شان چطور این چالش را حل می‌کنند؟ «مصرف گازوئیل ماشین‌های این محموله خیلی بالاست. الان بعضی روزها برای هر پنج ماشین، روزی ۳۰۰ لیتر گازوئیل می‌زنیم اما وسط راه کم هم می‌آید. وقتی بخواهیم گازوئیل بزنیم ماشین‌ها را از بار باز می‌کنیم و می‌رویم. دوباک داریم که یکی از آن‌ها سوخت اصلی است و یکی هم ذخیره. به محض این که فکر کنیم گازوئیل مان نمی‌رسد توقف کرده و ماشین‌ها را باز می‌کنیم تا گازوئیل بزنیم. می‌خواهد تا پمپ، ۱۰۰ کیلومتر باشد یا بیشتر. پای پمپ گازوئیل می‌خواهیم تا باک‌مان پر شود. بعد هم دوباره برمی‌گردیم و محموله را می‌بریم. کار ما در مسیر، استرس و اعصاب‌خردی زیادی دارد ولی صبر و حوصله‌مان هم زیاد است. مثلاً یک مسیر ۴۰ کیلومتری را که با سواری نیم‌ساعته می‌روند یک‌روزه می‌رویم با همه استرس‌هایی که در راه داریم.»

ZENDEGI-SALAM

ضمیمه روزنامه خراسان رضوی

سه شنبه ۱۹ دی ۱۴۰۲
۲۶ جمادی الثانی ۱۴۴۵
۹ ژانویه ۲۰۲۴
شماره ۲۱۴۰۳

۲۶۲۲

در زندگی سلام امروز بخوانیم:

مراقبت از انگشتان پا در روزهای سرد

زنگ خطرهای فروپاشی روانی

فروپاشی عصبی یک اختلال روانی نیست، بلکه نشان‌دهنده شروع یک اختلال روانی است؛ از علایم جسمانی، شناختی، عاطفی و رفتاری آن چه می‌دانید؟

فرمول قهرمانی تیم ملی در جام ملت‌ها لورفت

شاید ۱۰ روز کنار جاده بمانیم!

«یک عمر است که داریم بارهای فوق سنگین را در جاده‌های می‌بریم. دیگر همه چیز برای مان عادی و طبیعی شده است. به محض این که باران بیاید و بارندگی شود تعطیل می‌کنیم و کنار می‌زنیم. می‌خواهد یکی دوروز باشد یا یک هفته. شده به خاطر بارندگی زیاد یا برف، ۱۰ روز کارمان را تعطیل کردیم چون رانندگی در این شرایط و با بارهای سنگین خطرناک است. وقتی جاده خیس باشد و لغزنده فاجعه‌پیش می‌آید. ترمز می‌زنید و جاده لیز است و نمی‌گیرد. هم برای خودمان خطرناک است و هم برای دیگران. البته تا الان اتفاق بدی نداشته‌ایم.» این حرف‌های قاسم کریمی است وقتی از او می‌خواهم از خاطره‌های بین جاده‌اش بگویم. او تقریباً بیشتر عمرش را در جاده گذرانده و درباره تفریحات خودش و هم‌صنفی‌هایش می‌گوید: «در سفر، تفریحی نداریم. راستش خیلی خسته می‌شویم و همین که توقف می‌کنیم هر کسی در اتاقک ماشین خودش استراحت می‌کند تا فردا دوباره شروع به کار کنیم. صبح ساعت حرکت مشخص است، همه خودکار آماده می‌شوند و ماشین‌ها را روشن و گرم می‌کنند. از قبل مشخص است کدام روز باید چند ماشین را به هم ببندیم. همه راننده‌ها باتجربه هستند و چندین سال است که کارشان این است.»



مردم سریع رد می‌شوند تا فیلم بگیرند!

محموله‌ای که در این گزارش از آن گفتیم باید از ۴۰ شهر بگذرد تا به مقصد برسد. وقتی با آقای کریمی حرف می‌زنیم ساعت از ۵ عصر گذشته و صدای بقیه افراد اکیب هم می‌آید. او در خواستی هم دارد و این طور مطرحش می‌کند: «در سربالایی‌ها که واقعا خطرناک است متأسفانه مردم پشت‌تار می‌آیند و به اسکور ت توجهی ندارند. فاصله‌شان را کم می‌کنند و به این فکر نیستند ممکن است سیم پاره شود یا بار به عقب برگردد و فاجعه اتفاق بیفتد. تنها فکرشان این است که سریع رد شوند. حالا جالب است وقتی هم رد شدند می‌روند جلوتر می‌ایستند و فیلم می‌گیرند. کار بیشترشان شده همین. چون خبر این سازه و حرکت مان در اخبار و تلویزیون پخش شد مردم زیاد پیگیرند. ما داریم چهارمین سازه



کوره احیای آهن در دنیا را که در ایران بومی‌سازی شده است به مقصد می‌رسانیم. از شرکت برق و دیگر اداره‌های خواهیم تا همکاری کنند و مازدتر این محموله را برسانیم. به هر حال این یک پروژه ملی است. اگر ان شاء... این بار را بتوانیم تا آخر سال برسانیم کار بعدی مان می‌رود بعد از تعطیلات نوروز و تمام شدن تعطیلات ترافیکی. بردن و رساندن بار بعدی هم به اندازه و ابعادش بستگی دارد و شاید در سال دو یا سه، بار بیشتر نتوانیم ببریم.»