قصه آدم‌ها
هر پنجشنبه آدم‌ها را برایتان روایت می‌کنیم

علی خدایی

عادله دواچی در هتل جهان

کافه پنجشنبه با آثاری از:

علی شمس، شهرام کرمی، آرش عباسی، احسان حسینی‌نسب، حسام‌الدین مقامی کیا، علی خدایی، لی‌لی فرهادپور

گزارش

راهبر مترو تهران از سختی‌ها و لذت‌های کارش می‌گوید

ایستگاه بعدی...

مهری جمشیدی/اعتماد

غزل حضرتی

سیاهی تونل می‌بلعدمان، نور پایین قطار آنقدری قوی نیست که چشم‌های تازه‌واردها را به تاریکی عادت دهد. تصاویر یکنواخت و تاریکی که تنها به ریل نقره‌ای رنگ و دیوارهای سیاه و خاکستری تونل محدود می‌شود، برای مسافرانی که همیشه از شیشه بغل‌های قطار، تنها تصویر بیرونی‌شان دیواری تمام‌نشدنی بود، جذاب‌تر از هر چیز دیگری است. نور روی ریل افتاده و چشم‌های‌مان همان ریل بی‌جان را می‌بلعد، تصاویری که برای راهبری که روزی ۶ ساعت به آنها خیره می‌شود، تکراری‌ترین تصویر دنیاست.

قطار سوت کوتاهی می‌کشد که یعنی نزدیک ایستگاه است. حالا حتما مسافران چراغ‌های قطار غول پیکر را از میان تاریکی تونل دیده‌اند و صف کشیده‌اند برای ورود به واگن‌ها. کابین راهبر، جذاب‌ترین قسمت متروست که در تیررس نگاه مسافران است و کسی از خیره شدن به آن غفلت نمی‌کند. نخستین چشم‌انداز هیجان‌انگیز قطار که همه مسافران یک‌بار هم که شده دل‌شان خواسته در کابین را بزنند و از راهبر بخواهند اجازه دهد توی کابین را ببینند و به اندازه رسیدن به ایستگاه بعدی، کنارش بایستند، نفس‌شان را وقتی قطار راه می‌افتد در سینه حبس کنند و زود بروند بیرون و برای بقیه تعریف کنند چه دیده‌اند.

«خیلی از آدم‌ها، مرد و زن، پیر و جوان بارها در کابین را زده‌اند و خواسته‌اند داخل را ببینند و لحظاتی را کنار راهبر بمانند.» اینها را راهبر باسابقه خط ۴ می‌گوید که سال‌هاست در این خط و خطوط دیگر راهبری کرده. «محسن سرشار»، خدمتش که تمام شد به متروی تهران آمد. ۲۱ سال داشت و الان پسری دارد که آرزو دارد روزی راهبری کند، از نوع خلبانی.

صفحه رادارها جلوی راهبر صف کشیده‌اند که هر کدام بخشی از سیستم کنترل قطار را نشان می‌دهد. همه‌چیز که سرجایش قرار گرفت و چراغ اول تونل به نشانه سروقت بودن روشن شد، راهبر آماده حرکت می‌شود. ترمز را رها می‌کند و قطار راه می‌افتد و می‌زند به دل تونل سیاه. حالا صدها متر زیر زمین، روی ریل‌های نازکی که سنگینی قطار را تحمل می‌کند، در حال حرکتیم، کنار راهبری که همیشه از روی سکو، پشت خط زرد، همانجایی که مسوول اعلام ورود و خروج قطار به ایستگاه همیشه هشدار می‌دهد «مسافران محترم لطفا از خط زرد عبور نکنید» دیده‌ایم و همیشه دل‌مان لک زده برای لحظه‌ای که کاش می‌شد به اندازه یک ایستگاه، فرصت تجربه درون کابین بودن را داشته‌باشیم.

سرشار «راهبر مدرس» است، بالاترین رده میان راهبرها را دارد. هم هر از چندگاهی راهبری می‌کند و هم تدریس. از سیستم فنی قطار می‌گوید و امنیتی که حفظش بر عهده راهبر است. راهبری را یکی از پراسترس‌ترین مشاغل پایتخت معرفی می‌کند و می‌گوید: «به جرات می‌توانم بگویم یکی از پراسترس‌ترین شغل‌های تهران، راهبری قطار است. راهبران ما با استرس زیادی مواجهند، چه زمانی که وارد ایستگاه می‌شوند چون ممکن است کسی خودش را جلوی قطار بیندازد، چه زمانی که قطار با مشکلی مواجه شود چون حفظ سلامت و امنیت چیزی حدود دو هزار مسافر در دستان آنان است. همیشه در کلاس‌های آموزشی از راهبران خواسته‌ایم مدیریت بحران و استرس را در دست بگیرند و در این زمان‌ها بر خود مسلط باشند. در حرفه ما اصلی وجود دارد مبنی بر اینکه سیر و حرکت بدون سانحه نمی‌شود.»

او آنقدر تجربه دارد که تصادف زیرزمین را هم به چشم دیده باشد. وقتی دارد از سختی‌های کارش می‌گوید، خاطره هشت سال پیش را مرور می‌کند، زمانی که مرد جوانی جلوی قطارش پرید: «هشت سال پیش بود، در حال ورود به ایستگاه شهرری بودم که پسر جوانی در انتهای خط به قصد خودکشی پایین پرید. ظاهرا با سرپرستش در محل کار به مشکل برخورده بود و از سر ناراحتی دست به این کار زده بود. از آنجایی که در لحظه ورود قطار به ایستگاه متوجه این اتفاق شدم، توانستم سرعت را کنترل کنم، ترمز را به موقع بکشم و مانع از زیر قطار رفتن او شوم. اما استرسی که در آن لحظه به من وارد شد، اصلا قابل سنجش و مقایسه با هیچ چیز دیگری نیست. تا هفته‌ها و ماه‌ها ذهنم درگیر این اتفاق بود و از جلوی چشمم نمی‌رفت.»

پای تصادف که به میان می‌آید، تجربه ۱۲ سال پیشش را هم پیش می‌کشد: «زمستان بود. در ایستگاه علی‌آباد مشغول راهبری بودم که ناگهان به سگی برخورد کردم و متاسفانه کشته شد. اینها صحنه‌هایی‌اند که هرگز از جلوی چشم یک راهبر دور نمی‌شوند.»

راهبران به خاطر احتمال تصادف با کسانی که خودشان را به هر دلیلی جلوی مترو پرت می‌کنند، دوره‌های روان‌درمانی طی می‌کنند. سرشار از روندی می‌گوید که برای راهبرانی که با این سوانح مواجه می‌شوند، طی می‌شود: «شرکت بهره‌برداری مترو برای راهبرانی که دچار سوانحی از این قبیل می‌شوند، پروسه‌ای دارد که ابتدا آنها را یک تا دو هفته تحت‌نظر روان‌پزشک و روانشناس مشاوره می‌دهد و درمان می‌کند. در این پروسه حتما راهبران به مرخصی‌های یکی دو هفته‌ای می‌روند، برای‌شان سفرهایی به شمال یا مشهد درنظر گرفته می‌شود. درواقع تلاش می‌شود که آنها مدتی را دور از محل کار بگذرانند تا بتوانند با حادثه ایجاد شده کنار بیایند و بعد از گذراندن دوره به کار باز گردند. البته این دوره بنا به تشخیص پزشک ممکن است تا یک ماه هم طول بکشد.»

به گفته سرشار، سرعت قطارها هنگام ورود به ایستگاه کمتر از ۵۰ کیلومتر در ساعت است، سیستم ترمز مثل کروز عمل می‌کند. اگر بیشتر از ۵۰ بشود، سیستم ترمز خودکار عمل می‌کند و ترمز می‌کند. زمانی که به ۵ کیلومتر بیشتر از ۵۰ برسد، ترمز فعال می‌شود و هنگامی که به ۹ کیلومتر برسد، ترمز اضطراری به کار می‌افتد. او بر اساس تجربیاتش می‌گوید: «اگر احیانا کسی به شکل ناخودآگاه داخل مسیر افتاد، پیشنهاد ما این است که وسط ریل بخوابد، در آن صورت اگر قطار از رویش رد شود، فاصله کف قطار با یک آدم آنقدری هست که اتفاقی نیفتد. اما خیلی از افراد از ترس رد شدن قطار از روی‌شان می‌میرند. قطاری که شما می‌بینید از پهلوست، وقتی از زیر دیده شود هیبت و غول آسایی‌اش ترسناک است. هرچقدر هم به افراد آموزش دهیم، اینکه در آن لحظه توام با استرس، کسی بتواند تصمیم درست بگیرد و کف ریل بخوابد، مهم است. موردی داشتیم در ایستگاه امام‌خمینی، یکی از مسافرین پایین پرید و کف ریل خوابید، قطار که از رویش رد شده بود، بدون هیچ اثر جرحی فوت شده‌بود، به خاطر حجم و بزرگی قطار ترسیده بود و از ترس سکته کرده بود.»

اطلاعاتی که می‌دهد، جزو قوانین نانوشته راهبری است که بر اثر تجربه به دست آمده. به توضیح دادن راجع به مرگ آدم‌ها که می‌رسد، طفره می‌رود و یاد تصاویری می‌افتد که تجربه کرده و هرگز از جلوی چشمانش دور نشده‌اند و نمی‌خواهد ادامه دهد.

هنوز جزو مشاغل سخت نیستیم

کابین راهبر مجهز به تک صندلی‌ای است که از آنِ راهبر است. راهبر کمکی یا همکار باید کنارش بایستد. چهار هالوژن با نور سفید کمرنگ، کابین را روشن نگه داشته، نوری که در همان دو ساعت رفت و برگشت به ایستگاه شیخ الربیس، سردرد و چشم درد برای‌مان به همراه آورد. سختی کار راهبران در حال بررسی است. این را سرشار می‌گوید، وقتی که به تست‌های پزشکی اشاره می‌کند که ابتدای کار از راهبران گرفته می‌شود، تستی سخت‌گیرانه که باید از لحاظ بینایی و شنوایی بی‌نقص باشند. او به عینک روی چشمانش اشاره می‌کند و می‌گوید: «زمانی در طول تونل، روی دیوار سمت راست که راهبر آن را می‌بیند، مهتابی‌هایی روشن بود که برای استفاده کار پیمانکاران و نظارت و تعمیر قطار در تونل مورد استفاده قرار می‌گرفت که چشم را در حال حرکت آزار می‌داد و باعث می‌شد مردمک چشم دایم در حال باز و بسته شدن باشد. همه ما در هنگام آغاز به کارمان، مورد تست‌های پزشکی متعددی قرار می‌گیریم، اما این مهتابی‌ها باعث شد چشمانم بعد از یک سال و نیم کار کردن، آستیگمات شود و ناچار به استفاده از عینک شوم. با اعتراض راهبران، مهتابی‌ها را برداشتند.»

راهبران هنگام ورود به کار، تست بینایی‌سنجی و شنوایی‌سنجی می‌شوند، نباید عینکی باشند. هر یک سال و نیم یک‌بار هم مجددا مورد تست و آزمایشات پزشکی قرار می‌گیرند. با درنظر گرفتن همه اینها هنوز شغل راهبری در لیست مشاغل سخت وارد نشده. اینها را راهبر دیگر خط زرد هم تایید می‌کند. او که ۳۰ سال بیشتر ندارد، می‌گوید: «در طول چهار سالی که راهبری می‌کنم، پلک چشمم تیک عصبی پیدا کرده و می‌پرد، به خاطر تاریکی فضا این طوری شدم. خواسته همه راهبران این است که سختی کار شغل ما را درنظر بگیرند. از لحاظ جسمی، روحی و روانی فشار روی ما زیاد است. آلودگی محیط در بعضی از ایستگاه‌های نیمه‌کاره و آزبست لنت چرخ‌ها ریه‌های‌مان را اذیت می‌کند. همه اینها سرطان زاست. بچه‌های قدیمی‌تر ریه‌های‌شان داغان شده، تهویه داخل بعضی از کابین‌ها هم کامل کار نمی‌کند.»

سختی‌های راهبری به استرس پریدن آدم‌ها محدود نمی‌شود. تاریکی زیاد فضا، اکسیژن محدود و کم، حداقل ۶ ساعت نشستن مداوم با استراحت‌های کوتاه، آلودگی محیطی همه مشکلاتی است که این رانندگان سیستم حمل و نقل ریلی با آن دست به گریبان‌اند و امید دارند به زودی سختی کار شامل شغل آنها هم بشود.

در کنار همه اینها، عشق به راهبری و سرعت دادن به خدمات حمل و نقل عمومی است که راهبران باسابقه را در سیستم نگه می‌دارد. سرشار در کنار مشکلات عدیده شغلش به این علاقه اشاره دارد و می‌گوید: «۱۵ سال است این کار را انجام می‌دهم، اگر واقعا علاقه نداشته باشیم، نمی‌توانیم ادامه دهیم. کار ما، کار تیمی نیست، ما ساعت‌ها تنها در کابین می‌نشینیم و راهبری می‌کنیم. علاقه و عشق باعث می‌شود کار را پیش ببریم. اگر افراد صرفا برای کسب معاش وارد این کار شوند، بعد از مدتی از کار زده می‌شوند. همیشه نیازهای مالی تعیین‌کننده نیستند، نیازهای روانی هم هست. از لحاظ ذهنی خسته می‌شویم، اما زمانی که مسافری هنگام خروج به کابین می‌زند و خسته نباشید، می‌گوید خستگی کل روز از تن‌مان به در می‌شود. ما حس خوبی داریم از اینکه نقطه کوچکی هستیم از دریایی که به مردم خدمت می‌کنیم. فکر می‌کنم راهبری یکی از حلال‌ترین مشاغل پایتخت است.»

آینه بغل، ابزار کار راهبر

آینه بغل‌های ایستگاه مترو، همان‌ها که خیلی‌ها برای دیدن خودشان از آنها استفاده می‌کنند، ابزار نظارتی راهبران است که مسافران در حال دویدن را چک کنند و مراقب باشند کسی لای در نماند. راهبر تقریبا هربار که در ایستگاه توقف می‌کند، از صندلی‌اش بلند می‌شود و مسافران را چک می‌کند و خیره می‌شود به چراغ سبزی که راه را باز کند. سرشار می‌گوید: «چراغی که اول تونل است راهنمای حرکت‌مان است. اگر دیرتر از زمان رسیدن قطار روشن شود یعنی که تعجیل داشته‌ایم و باید کمی در ایستگاه صبر کنیم تا زمان حرکت فرابرسد، اگر زودتر هم روشن شود به معنی تاخیر است و باید راهبر درصدد جبران تاخیر برآید. همیشه راهبر برای راه افتادن باید چراغ روشن را ببیند تا بتواند راه بیفتد. تاخیر در مترو در حد ۴۰ تا ۵۰ ثانیه است. آنچه برای راهبران اهمیت دارد، بحث ثانیه‌هاست. نمی‌توانیم منتظر هر کسی که در حال دویدن است، بشویم. اگر تاخیر داشته باشیم از مرکز فرمان تماس گرفته می‌شود و علت تاخیر را جویا می‌شوند.»

مانیتوری هم روشن است که همه درهای قطار در آن معلوم‌اند. اگر دری باز مانده باشد قطار قادر به راه‌افتادن نیست و رنگ سبز در روشن است. وقتی همه درها بسته شدند، چراغ قرمز هشدار خاموش می‌شود و قطار می‌تواند حرکت کند. راهبر هم ناظر انسانی است برای کنترل. ترمزها اتوماتیک‌اند برای سرعتی که بالای ۵۰ کیلومتر برسد که در سه مرحله عمل می‌کنند. سیستم حرکت هم مانند تمام صنایع ریلی دنیا خودکار است. دو تلفن هم درون کابین جلوی راهبر قرار دارند، یکی سیستم «پابلیک آدرس» است که ارتباط راهبر با مسافران است و دیگری ارتباط راهبر با مرکز فرمان.

خط ۴ یا همان کلاهدوز-ارم سبز ۱۸ تا ۱۹ رام قطار دارد و تعدادی به مراتب بیشتر راهبر. راهبرها شیفتی کار می‌کنند. هر راهبری که یک خط کامل رفت و برگشت را راهبری کرده‌باشد، تایم استراحت دارد و جایش را راهبری دیگر می‌گیرد. هر سری رفت و برگشت هم ۱۰۰ دقیقه زمان می‌برد. راهبران هم در سه شکل ستادی، ۹ ساعته و ۱۲ ساعته کار می‌کنند. ستادی‌ها از ۷ و نیم صبح تا ۴ و نیم عصر مشغول‌اند، ۹ ساعته‌ها از ۵ صبح تا ۳ و نیم عصر و ۱۲ ساعته‌ها از ۸ صبح تا ۸ شب مشغول می‌شوند. ساعت ۱۰ و نیم که کار تمام می‌شود، راهبران برای جابه‌جایی قطارها یا انتقال به تعمیرگاه یا پارکینگ آماده می‌شوند. اگر قطاری در حین عملیات مسافربری دچار مشکلی شود، بعد از اتمام کار به مشکلش رسیدگی می‌شود تا برای ۵ و نیم صبح نخستین حرکت آماده شود.

خودمان گواهینامه می‌دهیم

گواهینامه پایه یک و دو قطار، لازمه کار راهبران است. کسانی که در ابتدای کار وارد می‌شوند کنار دست راهبران دیگر می‌ایستند تا کار را یاد بگیرند. در طول مدت آموزش هم یونیفرم خاصی می‌پوشند که مشخص باشد در حال آموزش‌اند. طبق مصوبه وزارت کشور، شرکت بهره‌برداری مترو می‌تواند گواهینامه صادر کند. این مجوز برای صدور گواهینامه راهبری قطارهای کلانشهرهای دیگر نیز اجرا می‌شود. در حال حاضر راهبران کلانشهرهای اصفهان، مشهد و شیراز هم برای آموزش و هم گرفتن گواهینامه راهی متروی تهران می‌شوند.

ورود زنان به بخش اجرایی متروی تهران، افکار عمومی را برای پذیرش آنها در دیگر سمت‌های مترو آماده می‌کند. ورود زنان به حیطه راهبری اما شاید از مواردی باشد که از نگاه مسوولان متروی شهری هنوز زود باشد. سرشار با اشاره به وظایف راهبر در طول مسیر می‌گوید: «راهبر به غیر از راهبری قطار، در صورت پیش آمدن مشکلی برای قطار هم باید بتواند تا زمان رسیدن تیم تعمیرات از پس ایراد فنی برآید. در واقع او مدیر و رییس قطار است، چشم امید مردم داخل قطار به اوست. راهبر همه مشکلات ایجاد شده را می‌شناسد و دوره‌های تعمیر قطار را گذرانده است. با بررسی‌های کارشناسی که در زمینه ورود زنان به این حیطه شد، تصمیم بر این شد که فعلا از زنان در راهبری استفاده نشود. برداشتی که مسافران قطار از راهبر دارند و فرهنگی که میان‌شان حاکم شده، همچنین اعتمادی که به راهبران مرد که از ابتدا بودند، دارند باعث می‌شود ذهنیتی برای مسافران ایجاد شود که با دیدن راهبر خانم، نداشته باشند. البته الان داریم بحث‌های کارشناسی‌اش را انجام می‌دهیم، امیدوارم که این اتفاق بیفتد و ما از راهبران خانم هم بتوانیم استفاده کنیم.»

شرط ورود به راهبری، داشتن فوق دیپلم مکانیک یا برق است و سقف سنی‌اش ۲۳ تا ۲۵ سال است. سرشار می‌گوید: «البته الان نیروهای فوق لیسانس و دانشجوی دکتری هم داریم.»

بر اساس دستورالعمل مترو، خوردن، آشامیدن، صحبت با تلفن همراه، خواندن هرچه به مباحث مترو مرتبط نباشد، برای راهبر ممنوع است حتی گوش دادن به موسیقی در حین راهبری.

سرشار، مدرسی است که در تهران، اصفهان و شیراز در حال تدریس اصول راهبری به راهبران جوان است. رده‌های راهبرها را به پایه دو، پایه یک، راهبر ارشد و راهبر مدرس تقسیم می‌کنند.

نصب حایل‌ها در متروی تهران از مباحثی بود که چندی پیش توسط شورای شهر به دنبال خودکشی‌های مکرر پیشنهاد شد. سرشار در موافقت با این پیشنهاد می‌گوید: «نصب حایل‌ها در دست بررسی کارشناسی است در ایستگاه طالقانی هم مدل آزمایشی‌اش را انجام دادند. همچنین در متروهای سئول، پکن و توکیو آن را بررسی کرده‌اند. یک‌سری مشکلات بودجه‌ای وجود دارد. امیدواریم این حایل‌ها نصب شود تا دیگر کمتر شاهد اتفاقات ناگوار باشیم. من هنوز بعد از ۱۲ سال از تصادفی که با یک حیوان داشتم، هنوز صحنه‌اش یادم نرفته، مطمئنم تا آخر عمر هم یادم نمی‌رود. مطمئنا وقتی این تجربه را با یک انسان داشته‌باشیم اثرات بدتری به همراه خواهد داشت.»

هیجان دختر ۲۲ساله از خوابیدن زیر قطار

کناره تونل، راه باریکه‌ای است برای عبور و مرور کارگران. سرشار به خاطره‌ای اشاره می‌کند که دختری جوان برای خالی کردن هیجانات جوانی‌اش روزها زیر مترو دراز می‌کشید تا حس عبور قطار از رویش را تجربه کرده‌باشد: «ما به ندرت در تونل کسی را می‌بینیم که تردد کند، چون عبور و مرور کارگران در زمان بهره‌برداری ممنوع است. البته پیش آمده مسافری بخواهد برای رسیدن به ایستگاه بعدی قدم به درون تونل بگذارد اما در تعداد بسیار انگشت‌شمار. یادم می‌آید هشت سال پیش، در همین خط در حال عبور بودیم، بین دروازه شمیران و شهدا بود که متوجه دخترخانم ۲۲ ساله‌ای شدیم که روی ریل دراز کشیده بود و چادر سیاهی روی خودش کشیده بود. او به خاطر هیجان زیاد قطار، روی ریل در تونل دراز می‌کشید تا لذت ببرد. چادر را هم روی خودش می‌کشید که کسی متوجهش نشود. چند قطار هم گویا از رویش رد شده بودند و کسی به خاطر تاریکی تونل او را ندیده بود.

شغل راهبری تاثیرات ذهنی و جسمی دارد، راهبران هرچقدر هم عاشق شغل‌شان باشند، این تاثیرات را می‌پذیرند و راهی خانه می‌شوند. سردرد و چشم‌درد جزو تفکیک‌ناپذیر این شغل شده، البته بعد از مدتی جزیی از اتفاقات روزانه می‌شود. سرشار وقتی حرف به خانه و تاثیرات شغلش در خانواده می‌شود یاد پسر ۱۳ ساله‌اش می‌افتد که تا قبل از اینکه کابین راهبری را ببیند ایده‌ای از شغل پدرش نداشت و به محض ورود به کابین، شغل آینده‌اش را انتخاب کرد. او می‌گوید: «پسرم عاشق شغلم است و می‌خواهد در آینده خلبان شود. ماهیت راهبری در اروپا به نام خلبانی مترو شناخته می‌شود. وقتی او را به اندازه یک ایستگاه با خودم در کابین همراه کردم، آنقدر هیجان‌زده شده بود که نمی‌دانست چه کند. همان‌جا تصمیمش را گرفت. اما دخترم هنوز پنج سال بیشتر ندارد و ایده‌ای از کارم نمی‌تواند داشته باشد.»

به خاطر راهبری وقت‌شناس شدم

یکی از تاثیرات بسیار عمیق این شغل، به خاطر اهمیت داشتن ثانیه‌ها و دقیقه‌ها، آن تایم بودن و وقت‌شناس بودن است. سرشار می‌گوید: «عادت کرده‌ام سر هر قرارم یک ربع زودتر برسم. این از موهبت‌های این شغل برایم بوده. من چون شهر زیرزمینی را تجربه کرده‌ام، هروقت روی زمین در خیابان در حال راه رفتنم، به مترو فکر می‌کنم که چند ۱۰ متر پایین‌تر، شهری است که در آن آدم‌ها در حال رفت و آمدند، خرید می‌کنند، شادند یا غمگین، دارند می‌خندند یا در خود فرو رفته‌اند. این فضای فیلسوفانه را این شغل برایم مهیا کرده، ساعت‌های زیادی در طول روز تنهایم و به این مسائل فکر می‌کنم. من در این شغل، با مردم به شکل مستقیم سر و کار دارم، وقتی رضایت و لبخند مردم را می‌بینیم، حال‌مان خوب می‌شود.»

این شغل تاثیرات منفی هم دارد، استرس وارد شده برای دور بودن از خطر، یکی از مشکلات ذهنی و همیشگی راهبران است. مدیریت بحران و استرس، تاثیرات سوء تصادفات هم آنقدر است که راهبر نمی‌تواند مانند شغل‌های دیگر، صحنه‌ای را که دیده پشت در خانه بگذارد و برود تو. این تاثیر سال‌ها ادامه خواهد داشت.

نشستن‌های طولانی روی صندلی و تحرک نداشتن کافی باعث می‌شود راهبران در درازمدت به مشکلات حرکتی برخورند. سرشار می‌گوید: «در اوقات فراغتم حتما ساعاتی را به ورزش اختصاص می‌دهم، از پیاده‌روی ساده نیم‌ساعته گرفته تا شنا کردن. بقیه‌اش را هم به خانواده‌ام اختصاص می‌دهم. حتما باید سالی دو سفر برویم تا بتوانم با روحیه خوب کار کنم.»

او از سال ۸۴ در مترو کار و تدریس می‌کند. کارشناس و مشاور قطار شهری اصفهان و شیراز بوده و مدرس دستورالعمل‌های سیر و حرکت در قطار این شهرها که کار تدوین دستورالعمل‌ها را هم برعهده داشته است. در حال حاضر آموزش یکی از دروس محل آموزش راهبران تهران را نیز برعهده دارد. او هم از جمله راهبرانی است که کارشناسی ارشد دارد و در رشته مدیریت درس خوانده است.

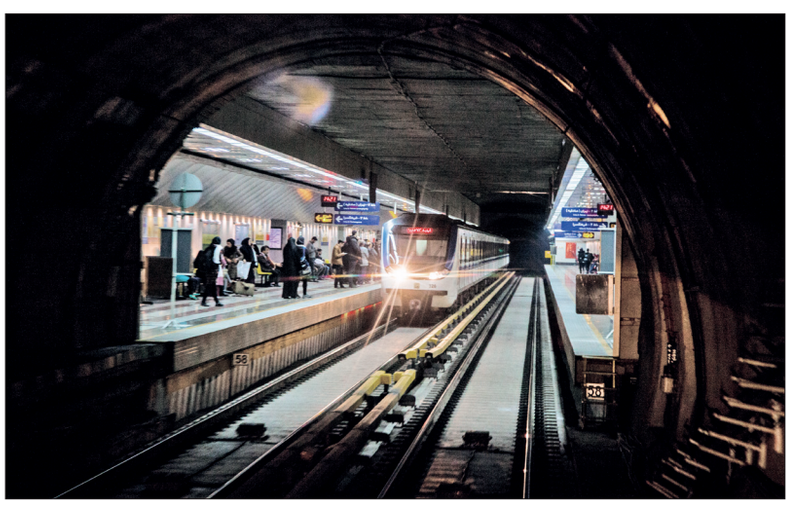
خط ۴ که از ارم سبز در غرب تهران شروع می‌شود و تا شهید کلاهدوز در شرق ادامه دارد جزو خطوط نه چندان خلوت مترو محسوب می‌شود. ایستگاه‌های مشترکی چون دروازه دولت، شادمان و تئاتر شهر و دروازه شمیران ایستگاه‌هایی‌اند که با تعداد زیادی مسافر مواجه می‌شوند. سرشار در دسته‌بندی ایستگاه‌ها می‌گوید: «نمی‌شود گفت ایستگاه خلوت بهتر است یا شلوغ. به ویژگی افراد مرتبط است که دل‌شان بخواهد در ایستگاه خلوت کار کنند یا شلوغ. اما در همین ایستگاه‌های شلوغ و مشترک که تعداد زیادی مسافر جابه‌جا می‌شوند و در ساعات پیک به بیش از ۲۵۰۰ نفر می‌رسند، راهبران تازه کار آموزش داده می‌شوند. حتی راهبران شهرهای دیگر نیز در همین ایستگاه‌ها و در همین ساعات پیک آموزش داده می‌شوند تا در شهرهای خود بتوانند به راحتی از پس مسائل برآیند.»

راهبران برای اینکه به رده راهبر مدرس برسند، باید ۸ تا ۱۰ سال کار مفید کرده باشند. راهبران ارشد هم به کار آموزش راهبران تازه کار مشغولند. فیلترهای پزشکی و تست‌های اعصاب و روان و مصاحبه‌هایی که از راهبران گرفته می‌شود، تضمین‌کننده سلامت جسم و روح آنهاست. این تست‌ها یک سال و نیم یک‌بار تکرار می‌شوند.

یک قطار را باید طی کنیم تا از کابین سر قطار به ته قطار برسیم. در طول مسیر، سرشار به کیفیت قطار اشاره می‌کند و شایعه اینکه می‌گویند قطارها چینی است. می‌گوید: «قطاری که ما استفاده می‌کنیم، با وجود تصور مردم که چینی است، این‌طور نیست و اسمبل آنها در واگن‌سازی تهران بومی‌سازی می‌شود. کف قطار اتریشی است، درها انگلیسی، ترمزها سوئدی و موتورها آلمانی. قریب به ۶۰ تا ۷۰ درصد سیستم مترو را بومی‌سازی کردند. شاید در خود چین هم لنگه این قطارها و این تکنولوژی را نبینید.»

قطار که به ته خط ارم سبز می‌رسد، سوزنی روی ریل می‌چرخد و از طریق سیگنال اطلاع‌رسانی می‌شود و شانت اتفاق می‌افتد یعنی قطار از این سوی ایستگاه به آن سو می‌رود. هنگام تعویض خط، سرعت قطار به ۲۵ کیلومتر می‌رسد.

راهبری قطارهای شهری، به عنوان شغلی جدید، هنوز جذابیت‌های خاص خودش را دارد. کسانی که برای این شغل داوطلب می‌شوند هم شاید ندانند با چه چیزی مواجه خواهند شد. استرس، پررنگ‌ترین ویژگی این شغل است، استرس مواجهه با چیزی در تونل سیاه یا حتی در ایستگاهی که چند صد نفر آدم در چند سانتی‌متری قطار در حال حرکت ایستاده‌اند تا زودتر از بقیه سوار شوند. استرس خط زردی که خیلی وقت‌ها کار نمی‌کند و پایی رویش می‌لغزد و پرت می‌شود درون گودال. شنیدن خبرش به اندازه کافی دردناک است چه رسد در کمترین فاصله از شیشه جلوی قطار که همه‌چیز را با شفافیت و وضوح چند برابری نشان می‌دهد، از چشمان راهبری که در حال کشیدن ترمز است، دیده شود. هرقدر هم سفر شمال و مشهد بروند، هر قدر هم مرخصی استعلاجی داشته باشند، تصویر کار خودش را می‌کند. شاید شمول در مشاغل سخت، بتواند اندکی جبران کند مشکلات شغلی جذاب را که بسیاری آرزوی تجربه کردنش را دارند.



ثانیه‌ها من را وقت‌شناس کردند

عادت کرده‌ام سر هر قرارم یک ربع زودتر برسم. این از موهبت‌های این شغل برایم بوده. من چون شهر زیرزمینی را تجربه کرده‌ام، هروقت روی زمین در خیابان در حال راه رفتنم، به مترو فکر می‌کنم که چند ۱۰متر پایین‌تر، شهری است که در آن آدم‌ها در حال رفت و آمدند، خرید می‌کنند، شادند یا غمگین، دارند می‌خندند یا در خود فرو رفته‌اند. این فضای فیلسوفانه را این شغل برایم مهیا کرده، ساعت‌های زیادی در طول روز تنهایم و به این مسائل فکر می‌کنم. من در این شغل، با مردم به شکل مستقیم سر و کار دارم، وقتی رضایت و لبخند مردم را می‌بینیم، حال‌مان خوب می‌شود.

راهبری؛ حلال‌ترین شغل پایتخت

اگر افراد صرفا برای کسب معاش وارد این کار شوند، بعد از مدتی از کار زده می‌شوند. همیشه نیازهای مالی تعیین‌کننده نیستند، نیازهای روانی هم هست. از لحاظ ذهنی خسته می‌شویم، اما زمانی که مسافری هنگام خروج به کابین می‌زند و خسته نباشید، می‌گوید خستگی کل روز از تن‌مان به در می‌شود. ما حس خوبی داریم از اینکه نقطه کوچکی هستیم از دریایی که به مردم خدمت می‌کنیم. فکر می‌کنم راهبری یکی از حلال‌ترین مشاغل پایتخت است.

راهبران هنگام ورود به کار، تست بینایی‌سنجی و شنوایی‌سنجی می‌شوند، نباید عینکی باشند. هر یک سال و نیم یک‌بار هم مجددا مورد تست و آزمایشات پزشکی قرار می‌گیرند. با درنظر گرفتن همه اینها هنوز شغل راهبری در لیست مشاغل سخت وارد نشده