

در میان رانندگان کامیون

حادثه

ناصر آقاجری

فضای دفتر حمل و نقل... را ابری رقیق از دود سیگار و همهمه‌ای گنگ، فرا گرفته است. راننده‌های کامیون از تریلر تا ده چرخ و تک و خاور، در انتظار نوبت بار گرفتن، زمان زیادی را هدر داده اند. و معمولاً با گفت‌گوهایی دوستانه این زمان را پر می‌کنند. در کنار میز واسطه‌های بار، همواره بگو مگو بر سر رعایت نوبت، در جریان است. سر و صدای استکان‌های چای که به وسیله شاگرد قهوه‌چی بین راننده‌ها توزیع می‌شود و صدای رادیو، موسیقی متن فضای سالن انتظار را تکمیل کرده است و در کل، قهوه‌خانه‌های پائین شهر را تداعی می‌کند. جایی که پاتوق و محل کاریابی کارگران ساختمانی است.

دو فروشنده‌ی دوره گرد بدون سر و صدا، آچار و پیچ گوشتی و وسایل زینتی داخل کامیون‌ها را عرضه می‌کنند. فروشنده‌ی دیگری که با لباس‌های کردی وارد می‌شود، کارد شکاری به راننده‌ها می‌فروشد. علت تقاضای این کالا، ناامنی جاده‌ها است. تا حالا چندین راننده کامیون در راه‌های لرستان، بین "پل‌دختر" و "اندیمشک" به قتل رسیده اند و کامیون و بار آن سرقت شده است (به ویژه در زمان جنگ) و اجساد بو گرفته‌ی آن بخت برگشته‌ها را پس از روزها در اطراف جاده‌های فرعی پیدا کرده اند. من نیز یک کارد شکاری می‌خرم. در حالی که می‌دانم با این کارد ها، و در گردنه‌های طولانی "تنگ فنی" که سرعت کامیون‌های سنگین و تریلرها، طی چندین ساعت به قدری کم می‌شود که افراد پیاده کنار جاده هم می‌توانند روی رکاب کامیون بپرند، در مصاف با سارقانی که اسلحه گرم دارند، امکان ندارد کاری از پیش برد. ولی بهر حال وجودش یک اعتماد به نفس در انسان ایجاد می‌کند، اگر چه کاذب.

هر از گاهی نام یک راننده از بلندگو خوانده می‌شود. فراخوانده شده، با مدارکش به میز مربوطه مراجعه می‌کند. تا اسناد مربوط به بار را دریافت کند. گفت و گوی رانندگان بدون توجه به سر و صدا و اطرافیان حول، نرخ کرایه بار، گرانی لاستیک، گرانی وسایل یدکی و نرخ نجومی تعمیرات، می‌چرخد. خطوط چهره‌ها، بیان‌گر خونسردی و حوصله فراوانی است که این نوع کار شاق، آن را می‌طلبد. اعتماد به نفس آن‌ها، آرامش و یک دنیا قدرت روحی و آمریت را به انسان منتقل می‌کند. ضرورت کار آن‌ها را وادار می‌نماید تا دارای آن میزان اطلاعات فنی و توان مکانیکی باشند، که در بیابان‌ها بتوانند اشکالات فنی کامیون را، خود به تنهایی برطرف نمایند و بار را که منبع درآمد آن‌هاست، سالم به مقصد برسانند. مانند آچار فرانسه هر پیچ و مهره ریز و درشت در مقابلشان سر تسلیم فرود می‌آورد. با خلاقیت و حداقل امکانات، ایرادات فنی را به سامان می‌رسانند؛ تا به تعمیرگاه مجهزی برسند.

یکی از چالش‌های همیشگی این‌ها، جاده‌های باریک و غیر استاندارد و پر از دست انداز است که در هر سفر خسارات مالی چون شکستن فنر و کمک و استهلاک جلوبندی را غیر قابل اجتناب می‌کند. برای پیش‌گیری از این خسارات که بار مالی فراوانی دارد، می‌باید همه‌ی جاده‌ها را به‌خوبی بشناسند. پیچ‌ها و گردنه‌های خطرناک و پردستان‌ها را در خاطر داشته باشند. و گر نه بیشتر درآمدشان هزینه می‌شود. مالکان کامیون‌ها معمولاً یک دانگ از کامیون را به صورت قسطی به راننده‌ها واگذار می‌کنند، تا از کامیون به خوبی نگهداری شود. راننده‌ها نیز، با عشق و علاقه‌ی کم نظیری کامیونشان را دوست دارند، با آن حرف می‌زنند و مرتب آن را تمیز و تر و خشک و تزیین می‌کنند. برای انجام این کارها از ساعات استراحت خود می‌گذرند. اکثر کامیون‌ها یک کمک راننده و یا یک شاگرد در استخدام دارند. روابط بین آن‌ها بیش‌تر یک ارتباط استاد و شاگرد است با گرایش عاطفی مراد و

میریدی. عده‌ای از این تیپ شغلی به خصوص در میان رانندگان قدیمی، که روی کامیون‌های خیلی فرسوده یا به اصطلاح «ماک جنگی» کار می‌کنند، علاقمندند، به تنهایی کار و سفر کنند و گرایشی به جمع ندارند. با توجه به کهولت سن، از پس این کار شاق و آن کامیون‌های فرسوده هم برمی‌آیند. هدایت پیوسته یک سیستم مکانیکی در جاده‌ها، تسلط بر ساختار آن، در اختیار خود بودن، بدون هیچ رئیس و امرکننده‌ای و اعمال اراده به سیستم موتوری و هدایت آن از جمله ویژگی‌های این شغل هستند که در مجموع روحیه‌ی فردگرایی و آمریت را در آن‌ها پرورش می‌دهد. چرا که این کارها بدون اتکا به همیاری افراد دیگر، توانایی‌هایی را طلب می‌کند که فقط از این راننده‌ها برمی‌آید؛ به همین دلیل راننده‌های با تجربه، دارای روحیاتی سخت‌متکی به خود و گریزان از کار جمعی هستند و در صورت جبر و یا ضرورت غیر قابل اجتناب یک حرکت جمعی، خود رأی و تک‌رو هستند. برخی از آن‌ها با یک یا دو کامیون، هم سرویس می‌شوند. تا همدیگر را بین راه‌ها کمک کنند، ولی این گونه ارتباط هم بیش‌تر برای رفع نیازهای روانی و امنیتی و حل مساله تنهایی آن‌هاست.

خرافه‌پرستی و کم‌سوادی، عدم درک موقعیت شغلی خود، در روند تقسیم کار اجتماعی، همراه با ویژگی مالکیت خرد ابزار کسب درآمد، که سودجویی فردی فرآیند آنست، در کل عامل بازدارنده‌ای است که مانع یک اتحاد صنفی بین این رانندگان شده است. وقتی که به دلیل محرومیت‌های اجتماعی مجبور شدم این شغل را پیشه کنم، شریکی پیدا کردم که مالک ۴ دانگ از ۶ دانگ تریلر بود، و من صاحب دو دانگ آن، و راننده‌ی تریلر. اوائل گواهینامه پایه یکم را نداشتم، ولی سن من مانع از آن می‌شد که پلیس تصور کند من فاقد گواهینامه هستم. بر حسب اتفاق حین خرید تریلر با یک راننده‌ی قدیمی اصفهانی آشنا شدم که او هم برای خرید آمده بود. هر کدام یک تریلر امریکائی «وایت» که ارزان‌ترین و فرسوده‌ترین کامیون‌ها بود، خریداری کردیم. پس از دو سال او را در قهوه‌خانه‌ای بین راه بندرعباس - شهربابک دیدم. پس از تعارفات معمول، با نگاهی تمسخرآمیز تریلر مرا با لاستیک‌های بدون عاجش و رانداز نمود و بعد به من نگاه کرد و گفت: تو هنوز روی آن کار می‌کنی؟!

خسته و بی‌حوصله گفتم: مگه چی شده؟

با لحن و نگاه استادانه و با غرور یک انسان موفق، ادامه داد: تو بعد از دو سال هنوز یاد نگرفته‌ای، کار کنی.

با تعجب گفتم: چرا؟ من که شب و روز دارم این جاده‌ها را می‌کوبم، از بندرعباس به تهران از اهواز به کرمان و ...

سرش را بالا انداخت و با لهجه اصفهانی گفت: ده نه شد. نه دادا، یاد نگرفتی. بار بردن که کار نیست. آخرش مجبور می‌شی بفروشی و بری پی کار دیگه.

با کنجکاوای از او پرسیدم، آخر تو چگونه کار می‌کنی که هم وایت را، داری و هم یک تریلر صفر و نو خریده‌ای؟

مرا کناری کشاند و در گوشم آرام گفت: اول، اون کتاب‌های توی کابین کامیون را، بریز دور. دوم، هر بار که میری بندر یا جیرفت، چند لول ناقابل‌بذار توی این در اندر دشت آهن آلات، سر دو سال بار تو، بستی. فهمیدی دادا؟

و با خنده چند ضربه به شانه‌ی من زد و گفت: نگفتم، کار رو یاد نگرفتی.

و بسوی کامیونش که یک ولو مدل بالا بود، رفت. از این که حتی با فروش یک نیروی کار سنگین و هدر دادن سرمایه زندگی و سرمایه مالی، نمی‌توان صاحب یک زندگی حداقل شرافتمندانه شد به شدت افسرده شدم. طبق معمول موج علت و معلول، چند و چون، مانند آواری بر سرم فرو ریخت و مرا از دنیای آچار و گیربکس و دینام بیرون آورد. با همه‌ی وجودم حس می‌کردم در ساختار اجتماعی ناهنجار، سلامت، دیوانگی است و آلودگی عین سلامت. بگذریم. در عالم اندیشه‌ها سیر می‌کردم. تنها در میان جمعی پر سرو صدا و خوشبخت، فرو رفته، در خود، که نام مرا صدا می‌کنند. به سوی میز مربوطه می‌روم. یک بار میله‌گرد برای تهران دارم. صاحب بار تاکید دارد، چند تن بار اضافی حمل کنم و استدلال می‌کند: من که نمی‌توانم برای چند

تن میله‌گرد یک تریلر دیگر کرایه کنم و ... می‌خواهم بگویم لاستیک های من صاف است و بدون عاج و اضافه بار برای من مقدور نیست، ولی می‌ترسم بار را از دست بدهم. و زمان بیشتری در این فضای دود گرفته بمانم. صدایش را در نمی‌آورم. پس از بارگیری به‌سوی تهران راه می‌افتم ...

ساعت‌هاست که پشت فرمان با کاری یک‌نواخت پیش می‌روم. با حوصله دست‌اندازها را رد می‌کنم و ... که سنگینی بار، کار خود را می‌کند، و اولین پنچری بوجود می‌آید. از ترس ترکیدن لاستیک های دیگر که وزن بار بیشتری را می‌بایست تحمل کنند، قبل از رسیدن به پارکینگ، تریلر را به شانه جاده هدایت می‌کنم. وسایل کار را بیرون می‌آورم، در لباس کار یک تکه که خاطرات زندگی کارگری پدرم را، تداعی می‌کند، فرو می‌روم. کامیون من شاگرد راننده و یا راننده کمکی ندارد. زیرا در این تیپ اجتماعی، اعتیاد و خرید و فروش مواد مخدر، کم نیست و من از وحشت این که چنین همکاری، با حمل تریاک زندگی و آبروی مرا به باد بدهد و رسوایی خرید و فروش مواد مخدر را هم، به پرونده پیشینه‌ی من بیفزاید، از خیر چنین همیارانی گذشته‌ام. از این رو همه‌ی کارهای کامیون را می‌بایست خودم انجام دهم. این برای من که از روی ناچاری به این گروه شغلی پیوسته‌ام، بسیار دشوار است؛ بخصوص که می‌باید جزئیات کار را، در هنگام اجرا تجربه و یاد بگیرم. مثلاً شیوه زدن پتک بین رینگ و لاستیک. این بار بدشانسی آورده‌ام، زیرا لاستیک فرسوده در اثر گرمای زیادی که اضافه بار بدان تحمیل کرده، مانند جوش دو فلز، به رینگ چسبیده است. بدین جهت هیچ کدام از ضربات وارده به آن، اثر نمی‌کند. کف صابون درست می‌کنم و بین رینگ و لاستیک می‌ریزم و باز پتک سنگین را در شیار بین لاستیک و رینگ می‌کوبم، ولی عکس‌العمل لاستیک پرس شده، پتک را با قدرت بیشتر بطرف من بر می‌گرداند. عضلات دستم از شدت کوبیدن ضربات بی‌فایده، دچار انقباض شده و مرا وادار به تسلیم می‌نمایند.

پتک را رها می‌کنم و روی لاستیک می‌نشینم. سر را در میان دستان می‌گیرم؛ تصاویر شغل‌هایی را که مجبور شده‌ام تجربه کنم، در مقابل چشمانم رژه می‌روند. معلمی، حسابداری، بارکردن تیر آهن، مسافركشی و اینک رانندگی تریلر. به یاد کلاس درس می‌افتم و شاگردانی که سال‌ها درس داده‌ام. به زنان و مردان کشورم می‌اندیشم که چه اندازه پاک بودند و صادق و آماده‌ی بالیدن، و اینک آلوده‌اند و دلالت زهر خندی، چهره‌ام می‌پیماید. باز تهاجم سؤال‌ها، چراها، بایدها و علت‌ها چون رگبار از همه سو مرا هدف قرار می‌دهند. خشم فرو خورده‌ی سال‌ها زندگی پر فراز و نشیب، آتشی در درونم شعله‌ور می‌کند. با کینه‌ای گنگ از جای خود بر می‌خیزم، و پتک را بدون هیچ احتیاطی، بدون توجه به خطر برگشت آن با همه وجودم بر شیار بین لاستیک و رینگ چرخ می‌کوبم سر پتک تا نیمه در میان شیار فرو می‌رود. این نوید باز شدن لاستیک امیدوارم می‌کند. ضربات بعدی می‌باید با دقت و با اختلاف ناچیزی بغل ضربه قبلی زده شود تا لاستیک جدا گردد.

ضربات پشت سر هم با فاصله اندکی کنار یک‌دیگر، تداعی عجیبی برایم به وجود آورد. ضربات کابل و کف پا، در کمیته‌ی ساواک. مامور کابل زدن، ضربات را باید به‌گونه‌ای بر کف پای بکوبد که هرگز دو ضربه در یک نقطه فرود نیاید، چون احتمال داشت بی‌حسی ایجاد کند و شکنجه‌گر از هدفش دور شود. ضربات دقیقاً، مانند چیدن چوب کبریت کنار هم زده می‌شد و پتک نیز باید به همین گونه زده شود (کاربرد اطلاعات دردو کار متفاوت) در این شغل، زمان برای گردش خیال و اندیشه بیش از حد مورد نیاز، وجود دارد. به گونه‌ای که روزانه می‌توان به دفعات خاطرات را مرور کرد و کهکشان‌ها را دور زد و باز، خسته و کوفته خود را پشت فرمان کامیون، در حال افتادن در یک دست‌انداز، دید و جاده، جاده‌ای بی‌پایان، که شب و روز در یک‌نواختی کسل‌کننده‌ای انسان را با خود می‌برد.

با یک دور گردش افکار، که به نوعی گفت‌گو با خود است، کار آپاراتی را به پایان رسانده‌ام. با دقت بچه رینگ را سر جایش قرار می‌دهم. عدم دقت در این قسمت تا به حال، جان راننده‌های زیادی را گرفته است. شیلنگ باد را به چرخ وصل می‌کنم و با خستگی رضایت بخشی به درست کردن چای می‌پردازم. کامیون من یک وایت امریکایی بدون دماغ است که در میان کامیون های سنگین، ارزان‌ترین و خشن‌ترین محسوب می‌شود. دنده‌های این ماشین‌های امریکایی بدون دنده برنجی است به همین دلیل با کوچکترین بی‌دقتی دنده در جای مناسب قرار نمی‌گیرد؛ در این صورت با توجه به بار سنگین در گردنه‌ها با شیب زیاد، می‌تواند به قیمت جان راننده و دیگران تمام شود. ولی من معلمی بودم که علاوه بر آموزش، همیشه آماده‌ی یادگیری هم بودم. بدین جهت این کار را هم، به‌سرعت می‌آموزم. البته با کلی آزمون و خطا و با سختی و دشواری فراوان. یک چای داغ، همراه با نوار

موسیقی کردی بسیار دل‌انگیزی که در ضبط کامیون قرار داده ام خستگی را از تنم می‌گیرد. با تکان‌های بی‌وقفه‌ی «وایت» غرق در موسیقی شاد کردی، پیش می‌روم.

تا وقتی که به سه راهی رباط کریم- نزدیک فرودگاه برسم، سه بار دیگر وادار شده‌ام، پنچرگیری کنم. از این رو خستگی و کوفتگی، همه‌ی بدنم را تسخیر کرده است. با خود فکر می‌کنم، شرایط موجودم با یک موسیقی آرام هماهنگ‌تر است. شادی را تعطیل می‌کنم و نواری از ناصر رزازی (خواننده‌ی کرد) که به یاد قاسم‌لو خوانده است را، روی ضبط قرار می‌دهم. آهنگ، شعر و آوازی بسیار زیبا و پراحساس، که با شنیدن آن اندوهی انسانی چون آبشاری بر سر انسان سرریز می‌شود. غم و درد روشنفکر رادیکال ایرانی که طی قرن‌ها تا به امروز، همزاد شکست‌ها، و از نو برخاستن‌هاست. این اندوه احساسی در من بوجود می‌آورد. حالا ترجیح می‌دهم بدون موسیقی رانندگی کنم. صدای یک‌نواخت کامیون و تکان‌های همیشگی و خشن آن، هم رقص است و هم موسیقی. از سه راهی فرودگاه- رباط کریم می‌گذرم. در فاصله‌ای دورتر از پمپ بنزین یک مرد با قدی متوسط و ساکی بر کول با لباس‌هایی رنگ و رو باخته و قدم‌هایی تند از کنار جاده به سوی تهران پیاده طی طریق می‌کند. به دلیل خطرات احتمالی که ممکن است برای خودم و بار تریلر ایجاد شود معمولاً بین راه کسی را سوار نمی‌کنم، و برای کسی نمی‌ایستم، اما این بار احساس خطر نمی‌کنم. حدس می‌زنم او یک کارگر است. نیرویی از درونم با همه وجود مرا بسوی او می‌کشد. از کنارش می‌گذرم، جوانی لاغر و عبوس بود. منطق رایج را به کناری می‌نهم و به فرمان آن حس مشترک، کنار جاده توقف می‌کنم. با یک بوق او را فرا می‌خوانم. به سوی تریلر می‌دود و چابک و سریع روی رکاب کامیون می‌پرد. با لهجه‌ی کُردی می‌پرسد: با من کار داشتی؟

فکر کرده بود برای خالی کردن بار به کارگر احتیاج دارم، در حالی که بار مرا فقط لیفتراک یا جرثقیل می‌تواند خالی کند.

می‌پرسم: کجا می‌روی؟

- تهران.

محل وسایل نقلیه‌ای که به تهران می‌روند به او نشان می‌دهم.

می‌گویند: برای کار به فرودگاه بین‌المللی آمد، ولی کاری گیر نیآوردم، تا تهران چند کیلومتر بیشتر نیست، پیاده می‌روم.

حدس می‌زنم احتمالاً پول برگشتن را نداشته، ولی از من نخواست که او را با خود ببرم.

می‌گویم: بیا بالا من هم به تهران می‌روم. در را باز می‌کنم و کنار من می‌نشینند. برای به حرکت درآوردن این غول سنگین امریکایی، می‌باید تعداد زیادی دنده، آن هم پشت سر هم و سریع عوض کنم تا به یک سرعت معمولی برسد. این عملیات برای او جالب است. با کنجکاوای حرکات دستان مرا می‌پایند. از این که این جوان را سوار کرده‌ام احساس خوبی دارم. پس از حرکت کامیون، ضبط را روشن می‌کنم. ناصر رزازی آواز گرم و غمگین‌اش را سر می‌دهد. بدون آن که نگاهش کنم، سنگینی نگاهش را بر چهره‌ام حس می‌کنم. و متوجه حرکاتش هستم، برگشته و کابین خواب مرا با نگاهش واریسی می‌کند. نگاهش بیشتر روی کتاب‌ها می‌چرخد. برمی‌گردد و با حرکتی سریع ضبط را خاموش می‌کند. با تعجب می‌پرسم: چرا این کار را کردی؟

- چرا این نوار را گذاشتی؟

- روی ضبط بود.

- راست می‌گویی، ولی تو که کرد نیستی.

- موسیقی یک زبان بین‌المللی است باید آن را درک کرد.

همه چیز برایش غیر منتظره است. حرفم را قطع کرده و با تاکید می‌گوید: آخه تو، یک راننده تریلر هستی. با خنده به او نگاه می‌کنم و چیزی نمی‌گویم. چهره‌اش دیگر عبوس و خسته نیست، کنجکاوی از همه حرکاتش مشهود است.

- پشت فرمان می‌شود کتاب خواند، آن هم این کتاب؟ (با دست اشاره به کتاب اقتصادی کرد که روی همه ی کتابها بود)

- در روز، چندین بار در پارکینگ توقف می‌کنم، یک چای درست می‌کنم و بعد ساعات مطالعه را پر می‌کنم و پس از آن، کار و کار.

ضبط را روشن می‌کند و با صدایی آرام و دوستانه می‌پرسد: تو "سیاسی" هستی؟

با خنده می‌پرسم: چطور، چرا می‌پرسی؟

متوجه شده که این سؤالش را کمی زود مطرح کرده، از این رو، موضوع را عوض می‌کند.

- تو می‌دانی موضوع این سرود چیست؟ و به چه مناسبتی سروده شده؟ گفتم: یک سرود حماسی است با شعری بسیار زیبا که خواننده، آن را به یاد قاسم‌لو خوانده است. (اینطور شنیده‌ام). پس از سکوتی کوتاه، سؤال بعدی را، بسیار دوستانه ولی توأم با نقدی گزنده، بر جهان بینی من مطرح می‌کند. سؤال برای من آن قدر گویاست، که به جای جواب می‌گویم: دوست عزیز، کارگر بیکار، تو یک کرد "سیاسی" هستی؟ هر دو با هم می‌خندیم. مانند دو دوست خیلی قدیمی. صمیمانه وارد مباحث سیاسی- عقیدتی می‌شویم. به راحتی با هم به تفاهم می‌رسیم، چون او هم مثل من یک نیروی کار بود. نه یک روشنفکر. بدین جهت رسیدن به یک نقطه نظر مشترک، چندان دشوار نیست. محبتی رفیقانه هر دوی ما را به هم پیوند داده است. کتاب‌های مرا زیر و رو می‌کند و همزمان به جر و بحث با من ادامه می‌دهد. چند کیلومتری به جاده کمربندی تهران باقی مانده است.

ما، شاد از گفت‌گویی که مدت‌ها از آن محروم مانده بودیم و بدون توجه به کامیون و بار سنگین، و لاستیک‌های بدون عاجش که حادثه‌ای رخ داد. صدای مهیب ترکیدن یک لاستیک، به کلی روحیه‌ی مرا زیر و رو کرد. برای پنجمین بار طی این سفر، تریلر را به شانه‌ی جاده هدایت می‌کنم. و با بی‌حوصله‌گی اطراف را به امید یک تعمیرگاه آپاراتی نگاه می‌کنم. ولی متأسفانه خبری از آپاراتی نیست. رفیق جدید از رنگ و رویش پیداست که مدتی است چیزی نخورده و توان انجام یک کار سنگین را ندارد. اصولاً وزن و هیكلش مناسب زدن پتک‌های سنگین نیست. تکرار مجدد، پتک و لاستیک، مقاومت و سخت‌کوشی، خستگی در حد فرسودگی. دوست جدید شاهد گوشه‌ی دیگری از کار رانندگان کامیون است. او پس از دیدن کتاب‌ها و انجام بحث‌ها، اینک، سختی و زمختی کار را مشاهده می‌کند.

ضمن کمک‌رسانی به من می‌بینم که در خود فرو رفته و نمی‌دانم به چه می‌اندیشد. شاید گوشه‌هایی از زندگی و کار مرا در ذهن واکاوی می‌کند، زندگی و کاری که چندان بهتر از زندگی او نبوده است. زندگی، بر لبه‌ی پرتگاه گرسنگی و بیکاری، شرایط ناهنجاری که اختناق به روشنفکر مردمی تحمیل می‌کند و مرا به قیاس با خودکشیده است. لاستیک ترکیده را با یک لاستیک دست دوم دیگر تعویض می‌کنیم. هنگام بستن چرخ یک حس درونی، به من فرمان بازرسی مجدد چرخ را می‌دهد. شاید بخش‌های غیر ارادی مغزم می‌دید خطاهای بخش ارادی را، که از خستگی، کار را بادقت انجام نمی‌دهد. ولی خستگی در قبال این انرژی هشدار دهنده، ایستادگی می‌کرد. بازدید مجدد، یعنی باز و بسته کردن دوباره لاستیک، لذا ریسک را پذیرفتم، ولی برای رعایت اصول ایمنی چرخ تازه تعمیر را در قسمت داخل و یک چرخ سالم روی آن قرار دادم.

جریان باد را به لاستیک وصل کردم و گاز را زیاد نمودم تا سریع بادگیری شود. شروع کردم به بستن پیچ و مهره‌های چرخ. در حال بستن دومین پیچ بودم که بچه رینگ تحت فشار باد، در رفت. با صدایی مهیب چرخ سالم را با پیچ و مهره از جا کند، چرخ سالم با ضربه‌ای که به سرم زد، مرا از جای بلند کرد و چند متر دورتر با سر به زمین کوبید. صداها را می‌شنیدم و همه چیز را می‌دیدم، ولی هیچ کدام از اعضای بدنم را نمی‌توانستم به کار بگیرم.

توانایی حرف زدن را از دست داده بودم. می‌دیدم تعمیرکاران و مردم از دو طرف جاده بسوی تریلر می‌دوند و دوستم که رفته بود ابزاری را برایم بیاورد، با سرعت به‌سوی من می‌دود. نگاهم به شیلنگ باد افتاد که هم چنان روی لاستیک است و تیوب و لاستیک را با سرعت برجسته و برجسته‌تر می‌کند. خطر ترکیدن لاستیک می‌توانست همه‌ی این انسان‌های شریفی را که برای کمک آمده بودند با خطر مواجه کند. هر چه تلاش کردم فریاد بزنم «از این جا دور شوید»، موفق نشدم هیچ صدایی از حلقوم من خارج نمی‌شد. می‌خواستم با دست و پا علامتی بدهم، آن‌هم بی نتیجه بود. همه بدنم جز چشم‌ها و گوشه‌هایم کاملاً فلج شده بود. مردم در حال جمع شدن اطراف من بودند، و لاستیک در زیر کفی تریلر در حال بزرگ و بزرگ‌تر شدن. هیچ کس زیر کفی را نگاه نمی‌کرد. لاستیک با صدای مهیبی ترکید، گرد و خاک حاصله برای چند لحظه همه جا را از چشم‌ها پوشاند.

در میان فرو نشستن غبار، دیدم دوست جدید تنها کسی بود که در کنار من ایستاده و با دست تلاش می‌کند غبار را کنار بزند تا موقعیت مرا بررسی کند. در کنارم زانو زد و با چهره‌ای غبار آلود و نگران حال مرا می‌پرسید. به سرعت متوجه شد من توانایی هر ارتباطی را از دست داده‌ام. شروع کرد و سائل پراکنده‌ی کامیون را جمع کردن، سپس وارد کابین راننده شد، محل پول‌های مرا پیدا کرد، و در جیب فرو برد. کارت شناسایی من و شریکم را از جیب‌های من بیرون آورد و به سرعت به میان تعمیرگاه‌ها رفت. پس از مدتی با یک وانت برگشت. با کمک راننده‌ی وانت مرا پشت آن جای داد، و خودش در کنارم نشست. در حین حرکت بسوی بیمارستان صورتش را می‌دیدم، از کنجکاوای شاد، در آن خبری نبود، به حال اولی که دیده بودم برگشته بود، عبوس و خشن و متفکر. گاهی به من نگاه می‌کرد و باز نگاهش مات می‌شد، گویی هزاران کیلومتر دورتر را می‌بیند.

در بیمارستان پس از رادیولوژی خون‌ریزی در شقیقه تشخیص داده می‌شود و مداوا شروع می‌گردد. من چون یک جسد روی تخت افتاده‌ام. پس از ساعاتی دوست جدید را می‌بینم که همراه شریکم که او نیز در روزگاری دور شاگرد محصل من بود به بالینم نزدیک می‌شوند. رفیق کرد، همه پول‌ها و مدارک مرا به او تحویل داد، همراه با کلید کامیون و آدرس محل توقف آن. پس از خداحافظی با شریکم. بانگاهش چشمان مرا می‌کاود و آرام بدرود می‌گوید؛ متفکر و عبوس. هر چه می‌خواهم فریاد بزنم، «صبر کن، ما باید همدیگر را ببینیم» اما صدایی از گلویم خارج نمی‌شود.

ناصر آقاجری ۱۳۷۰