

کولبران؛ قربانیان فقر و خشونت

پانته آ بهرامی

در گفت‌وگو با حسن معارفی‌پور، فعال سیاسی



کولبران را نه تنها زنان و مردانی تشکیل می‌دهند که به علت فقر چاره‌ای جز این کار طاقت‌فرسا و خطرناک ندارند، بلکه حتی در میان آنان، دانشجویان و دانش‌آموزانی که قادر به هزینه‌های جاری زندگی نیستند، یافت می‌شوند. به علاوه تنها کردهای مقیم منطقه نیستند که به کولبری می‌پردازند، بلکه افراد مناطق دیگر ایران نیز که از پس هزینه‌های کمرشکن زندگی برنمی‌آیند به این کار روی می‌آورند.

کردستان ایران از مناطق توسعه نیافته و فقیر کشور ایران محسوب می‌شود و تقریباً هیچ کارخانه بزرگی به ویژه در مناطق مرزی آن وجود ندارد که بتواند بیکاران منطقه را جذب کند. دولت نیز تلاشی در بهبود این وضعیت نمی‌کند.

سرمایه‌داران کردستان ایران نیز به دلیل عدم امنیت در این خطه تمایلی به ایجاد کارخانه ندارند و سرمایه خود را به مناطق امن، مثل شمال ایران منتقل می‌کنند. بنابراین یکی از مشاغل مرسوم این منطقه کولبری است؛ حمل جنس قاچاق از کردستان عراق به ایران و برعکس.

کولبران را نه تنها زنان و مردانی تشکیل می‌دهند که به علت فقر چاره‌ای جز این کار طاقت‌فرسا و خطرناک ندارند، بلکه حتی در میان آنان، دانشجویان و دانش‌آموزانی که قادر به هزینه‌های جاری زندگی نیستند، یافت می‌شوند. به علاوه تنها کردهای مقیم منطقه نیستند که به کولبری می‌پردازند، بلکه افراد مناطق دیگر ایران نیز که از پس هزینه‌های کمرشکن زندگی برنمی‌آیند به این کار روی می‌آورند.

به گزارش کمپین بین‌المللی حقوق بشر در طول یکسال گذشته پس از آغاز برنامه انسداد مرزهای کردنشین، ۷۰ نفر در این مناطق بر اثر تیراندازی نیروهای امنیتی کشته شده‌اند و چهار نفر نیز بر اثر انفجار مین یا سرمای شدید جان خود را از دست داده‌اند.

☒ قاچاق اجناس توسط انسان

حسن معارفی‌پور، فعال سیاسی از دانشجویان سابق آزادیخواه و برابری‌طلب، ورودی سال ۸۵ دانشگاه مازندران است که پس از چند ترم اخراج شد. وی در سال ۱۳۸۲ به دلیل این که خانواده‌اش قادر به تأمین پرداخت هزینه پیش‌دانشگاهی او نبودند، در میانه ترم دوم مجبور به کولبری شد.

وی در مورد این تجربه می‌گوید: «به دلیل اینکه خانواده من نمی‌توانستند هزینه زندگی و کرایه خانه مرا بدهند، ناچار شدم در مقطعی وسط ترم دوم به کولبری بپردازم و شبها از مرز عراق عبور کنم. ما برای بارهایی مثل چای، شیشه، چینی یا جنس‌هایی که از عراق می‌آمد، آن موقع‌ها می‌بایست ۵۰۰ هزار تومان ضمانت می‌گذاشتیم تا می‌توانستیم این جنس را به امانت به مریوان بیاوریم. بابت هرکدام از این کولها هم که ۸۰-۷۵ کیلو وزن داشتند، چهار، پنج هزار تومان پول می‌گرفتیم که نصف این مبلغ صرف کرایه ماشین رفت و برگشت می‌شد و با باقی آن هم می‌بایست زندگی‌مان را می‌چرخانیدیم. متأسفانه تعداد زیادی از دانش‌آموزان پیش‌دانشگاهی یا دانش‌آموزانی که در دبیرستان‌های شهر مریوان زندگی می‌کردند، ناچار بودند شبها به این کار طاقت‌فرسا تن دهند و من هم از جمله کسانی بودم که این کار را انجام می‌دادم.»

حسن معارفی‌پور ادامه می‌دهد: «کردستان منطقه‌ای کوهستانی است، مرزهای صعب‌العبوری هم دارد. البته امکان رفت و آمد ماشین وجود دارد، ولی تنها خودروهایی می‌توانند از این طریق رفت و آمد کنند که نظامی هستند، به آن ۳ اف، ۴/۵ اف می‌گویند که برخی افرادی که توانایی مالی دارند آنها را مزایده می‌کنند و بعد می‌خرند و با آنها کار قاچاق می‌کنند، ولی اکثریت مردم از لحاظ مالی قدرت خرید ماشین، اسب و یا قاطر را ندارند و در شهر هم زندگی می‌کنند و مجبورند کولبری کنند. در کردستان و به‌خصوص در شهرهای مرزی هیچ کارخانه‌ای نیست که مردم بتوانند آنجا کار کنند و زندگی‌شان را تأمین کنند.»

بسیاری از مردم مناطق دیگر ایران در فصل‌های معین به عنوان کارگر فصلی کار می‌کنند. عده‌ای هم در شهرهای بزرگی مثل تهران کارگری می‌کنند.

مردم مریوان اما این امکان را دارند که از مرز جنس بیاورند یا از ایران اجناسی را به آنسوی مرز ببرند، اما اکثریت مردم مناطق کردنشین، سطح زندگی‌شان خیلی پایین است و ناچارند که کولبری کنند.

چون همانطور که گفتم آن‌ها نه قدرت خرید ماشین را دارند، به دلیل این که این ماشین‌ها خیلی گرانند و پول زیادی برای آن لازم هست و نه قدرت خرید اسب یا قاطر را دارند. به خاطر همین مردم مجبورند کولبری کنند و شبها بروند مرز و کول‌هایی را از مناطق صعب‌العبور کوهستانی به فاصله پنج شش کیلومتر حمل کنند، برای پنج یا ده هزار تومان پول. آن موقع ما چهارهزار و ۵۰۰ تومان می‌گرفتیم بابت یک کول ۷۵ کیلویی، اما خیلی‌ها بودند که کول‌های صد کیلویی را از کوهستان‌های کردستان رد می‌کردند و شبی سه بار هم این کار را می‌کردند. من خودم شاهد بودم که تعداد زیادی از آدم‌ها صد کیلو بار حمل می‌کردند. فقط به خاطر این که زن و بچه داشتند تا بلکه بتوانند مزدی را که آن موقع‌ها برابر با یک دلار یا کمتر بود، برای ۲۰ یا ۲۵ کیلو اضافه بار دریافت کنند. این کار، واقعاً کاری سخت، طاقت‌فرسا و خیلی وحشتناک است.

شما از چه راه‌هایی عبور می‌کردید و نقش پاسگاه‌های ایران و عراق در قاچاق اجناس چه بود؟

دو راه وجود داشت. یک راه از مرز باشماق بود که به آن می‌گفتند مسیر پيله‌وری. آنجا یک بازارچه پيله‌وری بود که در نوبت‌هایی از شب قاچاقچی‌های بزرگ و آن‌هایی که مشروب منتقل می‌کردند، به دو پاسگاهی که آنجا وجود داشت پول می‌دادند و می‌گفتند بابت امشب ما به شما مثلاً پنج میلیون تومان پول می‌دهیم، ولی شما این مسیر را برای ما باز کنید که ما بتوانیم مشروب و سیگارهای گران‌قیمت را از این مسیر رد کنیم و کسی جلو ما را نگیرد.

آن منطقه در این مدت برای کولبرها باز بود. کسانی بودند که قاچاقچی‌های عمده‌ای بودند. مثلاً ۱۵۰ یا ۲۰۰ تا اسب و کولبر داشتند که برای‌شان بار می‌بردند. این‌ها باید به پاسگاه پول می‌دادند و هر موقع که پاسگاه پول می‌گرفت، این مسیر را باز می‌گذاشت. این مسیر سه تا چهار کیلومتر بود و مسیری نسبتاً آسان‌تر بود، اما موقعی که به پاسگاه رشوه نمی‌دادند، کولبرها و آن‌هایی که با اسب کار می‌کردند، باید پاسگاه را دور می‌زدند و از کوهستان‌های منطقه باشماق و پاوه که منطقه بسیار کوهستانی و صعب‌العبوری است، عبور می‌کردند. یعنی یک مسیر شش، هفت کیلومتری را طی چندساعت می‌کردند تنها به خاطر پنج هزار تومان پول.

اجناس قاچاق، آیا از طرف عراق به طرف ایران می‌آمد یا از طرف ایران به طرف عراق می‌رفت؟

اجناسی مثل چای، مشروبات الکلی، اجناس چینی، بدلیات و تزئین‌آلات، پارچه و ... از طرف عراق به ایران قاچاق می‌شد، ولی جنس‌های دیگر مثل گازوئیل و بنزین که در عراق کم است، از ایران به عراق قاچاق می‌شد.

خیلی از کولبرها مجبور بودند گازوئیل و بنزین حمل کنند. مثلاً مجبور بودند که پنج یا شش گالن بنزین را روی دوششان بگذارند و از مرز مریوان ببرند باشماق به طرف پنجوین (که یکی از شهرک‌های کردستان عراق است که در هشت نه کیلومتری مرز باشماق قرار دارد) و آنجا آنها را بفروشد، پولش را بگیرند و دوباره یک کول دیگر را از عراق بیاورند ایران و کرایه آن پول را هم بگیرند. یعنی بعضی از کولبرها به هر دو طرف که می‌رفتند جنس می‌بردند.

من خیلی از کولبرها را دیدم که گازوئیل و بنزین ریخته بود روی پشتشان و تمام پوست بدنشان سوخته بود و موقعی که مأمورها آنها را می‌گرفتند، اولین کاری که می‌کردند، بارشان را باز می‌کردند و گازوئیل و بنزین و نفت را سریع آتش می‌زدند و این خیلی خطرناک بود.

✘ آیا زنان هم کولبری می‌کردند؟ در چه گروه سنی، چرا و با چه شرایطی آنان به این کار می‌پرداختند؟

زنان کولبر بسیاری را دیده‌ام که واقعاً ضربه‌پذیر بودند. چون هر روز در معرض تجاوز جنسی از سوی مأموران جمهوری اسلامی بودند. من بارها و بارها دیده‌ام که مأموران جمهوری اسلامی به این‌ها توهین کرده‌اند، فحش جنسی داده‌اند و حتی دیده‌ام که گاه می‌خواستند به آنها تجاوز کنند.

خیلی از کولبرهای زن، برای گذراندن معیشتشان به ناچار کولبری می‌کردند. آنها زن‌هایی تنها بودند و بچه داشتند؛ زن‌هایی که بین ۳۵ تا ۶۰ سال داشتند. آن دورانی که من آنجا بودم شاید ۱۰ درصد از کولبران را در مریوان زنان کولبر تشکیل می‌دادند.

برخورد پاسگاه‌های حکومت عراق با کولبرها چگونه بود؟

آنموقع که من آنجا بودم، پاسگاه‌های عراق کاری به مردم نداشتند و جلوی ما را نمی‌گرفتند، ولی بداخلاق بودند و فحش می‌دادند. پاسگاه‌های ایران خیلی رفتار بدی داشتند و بارها کولبرها را کتک می‌زدند، بارشان را ضبط می‌کردند یا آتش می‌زدند. گاه پای کولبرها

را می‌شکستند و یا اسبشان را می‌کشتند.

بارها و بارها خودم با چشم خودم شاهد بودم که بار کولبر را ضبط می‌کردند و تمام وسایلش را می‌سوزاندند. تمام تسمه‌هایی را که آن آدم داشت تا بتواند بار خود را حمل کند، از او می‌گرفتند و کل جنساش را می‌سوزاندند و کولبر بدبخت که برای ۵۰۰ هزار تومان وثیقه گذاشته بود که ۵۰۰ دلار آن موقع بود، همه پولش را از دست می‌داد. کسی که ضرر می‌کرد کولبر بود. چون اگر آن جنس را روی کول کولبر می‌گرفتند، پول کولبر از بین می‌رفت. یعنی باید یکسال دیگر کار می‌کرد تا آن پول را دوباره به دست بیاورد و بتواند در آنجا ضمانت بگذارد و دوباره بار بیاورد. اگر این بار داخل شهر بود یا در مغازه، یک تاجر بود، قاچاق محسوب نمی‌شد. تنها زمانی قاچاق محسوب می‌شد که روی کول کولبر دیده می‌شد. یعنی وقتی به داخل شهر می‌رسید، دیگر قاچاق نبود. واقعاً خیلی قوانین عجیبی است: جنسی که قاچاق است، باید همه‌جا قاچاق باشد. این بی‌معنی است که جنس روی کول کولبر که تمام زندگی‌اش همین است قاچاق باشد، ولی داخل شهر قاچاق نباشد. در خانه تاجرها صدها کارتون چای و آجی و مشروب بود، اما کسی با آن‌ها کاری نداشت.

شما تجربه مشخصی از تیراندازی ماموران به سوی کولبرها دارید؟

من خودم شاهد بودم که کولبرهایی کشته شدند و حتی پای‌شان قطع شد وقتی از روی مین رد شدند. چون این مناطقی که آن‌ها از آن رد می‌شوند، مین‌گذاری است. گاهی هم ماموران به مردم حمله می‌کنند، تیراندازی می‌کنند. در نتیجه این حملات خیلی‌ها کشته شدند. برادر من با اسب قاچاق می‌کرد، یعنی بنزین و اجناس دیگر می‌برد. تا حالا پنج تا هفت اسب برادرم را کشته‌اند. یکبار می‌خواستند خودش را بکشند.

بدون اغراق می‌گویم، ۹۰ درصد مردم مریوان و مناطقی که در نوار مرزی کشور هستند، ناچارند برای معاش زندگی این کار را بکنند؛ به‌جز آن‌هایی که تاجر و سرمایه‌دار هستند و پول دارند. البته من با واژه کولبر کُرد زیاد موافق نیستم. چون افراد بسیاری بودند که غیر کُرد بودند و کولبری می‌کردند. از آذربایجان بودند یا از شهرهای دیگر ایران آمده بودند و در این مناطق مرزی زندگی می‌کردند. درآمدی نداشتند و مجبور می‌شدند کولبری کنند. من بارها و بارها به کسانی برخورددم که کُرد هم نبودند. فارس یا ترک بودند و کولبری می‌کردند.

من چندسال آنجا در یک شرکت ساختمانی کار می‌کردم و شاهد برخورد سربازها در پاسگاه‌های جمهوری اسلامی بودم. شاهد شلیک سربازهای ایرانی به کولبرها بودم. شاهد فحش دادن‌ها و برخوردهای ناشایستشان با کولبرها بودم.

جمهوری اسلامی برخی از دولت‌های شرقی، این مرزها را مقدس می‌دانند و برای خودشان قانون دارند. عبور از این مرزها بدون پاسپورت از نظر آن‌ها جرم است و کسی که مرز را رد کند، به‌عنوان محارب به او شلیک می‌کنند. در صورتی که یک شرایط واقعی در مرزهای کردستان باعث شده که مردم به ناچار این کار را بکنند. مردم در نتیجه شرایطی که در مناطق کردستان وجود دارد، یعنی عدم وجود کارخانه رو به کولبری می‌آورند. اگر سرمایه‌داران کُرد به‌جای اینکه سرمایه‌شان را در دوبی، در کشورهای اروپایی و در شمال ایران سرمایه‌گذاری کنند، در همین مناطق سرمایه‌گذاری کنند، مردم ناچار نمی‌شوند تن به این کار بدهند. ولی سرمایه‌داران و صاحبان ابزار تولید و پول حاضر نیستند این ریسک را کنند. چون فکر می‌کنند که منطقه کردستان ناامن است و هر لحظه ممکن است سرمایه‌شان را از دست بدهند. در صورتی که نیروی کار ارزان در کردستان وجود دارد و بخش وسیعی از همین نیروی کار ارزان در مواقعی که کولبری رو به افول است، مثل الان که حکومت مرزها را بسته و فضا کاملاً امنیتی شده است، ناچارند روانه شهرهای بزرگ ایران شوند و آنجا کار ساختمانی یا کارهای خدماتی و کارهای دیگر انجام دهند.

در مریوان و بانه کارخانه وجود ندارد؟

کارخانه بزرگ در این مناطق وجود ندارد. نه تنها در این مناطق، بلکه در تمام مناطق مرزی ایران وجود ندارد. مثلاً من از سرمایه‌داران مریوان گفتم. ۱۴ تا میلیارد در مریوان وجود دارد. این‌ها در دوبی یا شمال ایران کارخانه‌های بزرگ دارند، اما حاضر نیستند سرمایه خودشان را در مریوان یا شهرهای مرزی ایران سرمایه‌گذاری کنند.

در گزارش کمپین بین‌المللی حقوق بشر به فلج شدن دو کولبر کرد که طی مواردی مجزا هدف تیراندازی مستقیم توسط نیروی انتظامی ایران قرار گرفته اند اشاره شده است. آنها شکایت‌های جداگانه‌ای علیه نیروی انتظامی در دادسرای نظامی طرح کرده‌اند. اعضای خانواده این افراد به کمپین بین‌المللی حقوق بشر گفته‌اند که شکایت آنها با وجود اینکه گواهی پزشکی از پزشکی قانونی داشته‌اند مورد اعتنا

واقع نشده است. آیا خود کولبران اعتراضی به این شرایط نکرده‌اند؟

بارها به دلیل برخوردهای بد نیروهای انتظامی با کولبران، تجمع‌هایی جلوی فرمانداری مریوان به مدت چند روز برگزار شد. جمعیت هزاران نفری از مردم شهر مریوان جلوی فرمانداری مریوان تجمع و به جمهوری اسلامی اعتراض کردند. آنان خواستار پایان دادن به میلیتاریزه کردن شهرهای کردستان و آزادگذاشتن مرزها برای کار شدند.

سال ۱۳۸۷ تا ۱۳۸۸ دو یا سه بار به مدت چندین روز جلوی فرمانداری اعتراض کردند. به دلیل این که جمهوری اسلامی در آن سال به کولبرها حمله و تعداد زیادی از آنان را زخمی کرده و حتی دو نفر از آنها را کشته بود.

آیا هنوز هم افرادی هستند که این راه را با سختی طی کنند؟

پاسگاه‌های جمهوری اسلامی یک دیوار بزرگ در منطقه پيله‌وری باشماق درست کرده‌اند و روی آن سیم خاردار کشیده‌اند و امکان عبور کولبرها را به طور واقعی بسته‌اند. این پروژه انسداد مرزها باعث شده است کولبرها نتوانند از این مسیر رد شوند. قبلاً کولبرها ناچار بودند زیر دیوار را سوراخ کنند و از این سوراخ خودشان را به یک دیوار خیلی بلند برسانند که حدود پنج متر بلندی داشت. بعد باید از این دیوار رد می‌شدند و خودشان را به عراق می‌رساندند. الان می‌گویند کنترل‌های خیلی شدیدی بر این منطقه وجود دارد و امکان عبور و مرور را به طور واقعی بسته‌اند. تنها راهی که مردم می‌توانند عبور کنند، کوهستان‌های صعب‌العبور است که عبور از آن برای یک کولبر شاید غیر ممکن باشد.