

■ مدیریت از جنس دریا ■

لنگرها را بکشید!

گزارشگر: زینت سحبی

جزیره خارک منطقه ای محافظت شده است و موقعیتی استراتژیک دارد و برای سفر به آن باید مجوز ویژه داشت در آخرین مرحله، مسئول حراست فرودگاه با دقت خاصی مدارک شناسایی را با لیست مطابقت می دهد و این یعنی تو میتوانی وارد «گوهر یکدانه» خلیج فارس شوی!

ساختمان اداری شرکت ملی نفتکش، نخستین جایی است که می رویم، قرار است امروز سه نفتکش در اسکله پهلوگیری کنند. کشتی های کوچک و بزرگ روی آب های خلیج فارس در حال آمد و شد هستند. هوا صاف و دریا آرام است، کم کم کشتی غول پیکری بر پهنه آبی دریا پدیدار می شود، جلوتر می رویم، بدنه نفتکش با دو رنگ متفاوت از هم تفکیک شده و کلمه «هیرمند» (HIRMAND) که بر بدنه کشتی نقش بسته از آن فاصله به وضوح دیده می شود زنجیر فولادی و بسیار قطوری، ارتفاع نفتکش را طی کرده و در آب ناپدید شده است.

صدای آشنایی به گوشم می رسد وقتی سر بر میگردانم همان دخترک را می بینم که طول شناور را با قدم های کوچکش طی میکند. سارگل که با ما همسفر شده به جزیره آمده تا بعد از چندین ماه پدرش را ببیند تلفظ برخی واژه ها برایش سخت است با انگشتان کوچکش، نفتکش را نشان میدهد و تلاش میکند تا بگوید بابا روی کشتیه!

۳۰ مایل از اسکله فاصله گرفتیم، هر چه نزدیک تر می شویم هیبت نفتکش نمایان تر می شود. ارتفاع «هیرمند» از روی آب ۶۶ متر است و طول آن به بیش از ۳۳۳ متر می رسد. شناور در فاصله ای نزدیک توقف می کند. افراد مستقر بر روی نفتکش که کلاه ایمنی سفید و لباس فرم آبی به تن دارند، «بسکت» (سید جابه جایی افراد و اشیا) را به روی شناور هدایت می کنند تا ما را به روی عرشه ببرد.

جلیقه های نجات را می پوشیم و دست ها را به دور طناب هایی که بسکت را احاطه کرده، حلقه می کنیم تا چشم کار می کند آبی دریاست و زیر پایمان در عمق ۴۰ متری ماهی های کوچک و بزرگ سرگرم بازی. هیچانی توام با ترس، تنها حس بالا رفتن با بسکت است. اسم هایمان را در دفتر مخصوص می نویسیم و کارت تردد دریافت می کنیم. سارگل از روی شناور برای پدرش دست تکان می دهد و گریه میکند اما کسی نفهمید اشک های دخترک که سر از پا نمی شناخت از سر ذوق دیدار پدر بود یا ترس از بسکت!

سبز، رنگ غالب عرشه است مجموعه ای از لوله های قطور، طول و عرض کشتی را به صورت منظمی طی کرده اند. میله های سفید، مسیر هموار راه رفتن روی عرشه را مشخص کرده، ساختمان سفید رنگ بلندی با پنجره های مستطیل شکل و یک اندازه، که در انتهای نفتکش واقع شده مرتفع ترین جای کشتی است. دودکش های کشتی دقیقاً پشت سر این ساختمان تعبیه شده اند.

پرچم سه رنگ ایران در هیاهوی باد به اهتزاز درآمده است و پرچم قرمز که به موازات پرچم جمهوری اسلامی ایران قرار گرفته، موقعیت نفتکش را به دیگر کشتی ها اعلام می کند قایق های نارنجی رنگ (قایق های نجات) که به شکل زیر دریایی طراحی شده با فاصله از سطح عرشه و در دو طرف کشتی بسته شده

اند. طناب های کنفی و مفتولی طولی که به شکل گیسو در هم تنیده شده، در جلو و عقب هیرمند دیده می شود. آقای وفایی که بیش از ۱۰ سال افسر اول نفتکش بوده، کاربرد این طناب ها را ایجاد تعادل و بی حرکت نگهداشتن کشتی در اسکله به هنگام بارگیری عنوان میکند. او طناب های گریس خورده را خوب به یاد دارد چند سال پیش حین کار، با ضربه سنگین یکی از همین طناب ها ۸۰ درصد بینایی چشم راستش را از دست داده و برای همیشه از دریانوردی خداحافظی کرده است. وارد راهرویی می شویم که در چپ و راست آن اتاق هایی قرار دارد. اتاق تلویزیون تنها جایی است که باید کفش ها را در آورد. از پنجره های کوچک رو به عرشه اتاق فقط دریا دیده می شود. این جا همه چیز به زمین چسبیده و حتی قفسه های کتاب به صورتی تعبیه شده که با شدیدترین تکان ها از جای خود حرکت نمی کند قفسه فیلم ها و کتابها به صورت کاملاً منظم برای استفاده دریانوردان نفتی کنار هم چیده شده است. سمت دیگر راهرو اتاقی است که وسایل ورزشی مثل فوتبال دستی، تردمیل، دوچرخه ثابت، میز پینگ پونگ و وزنه های مختلف بدن سازی در آن دیده می شود اتاق کنترل اتاقی پر از دکمه ها و صفحه های دیجیتالی است که هر کدام معنا و کارکرد خاصی دارند. در این اتاق همانطور که از اسم آن پیداست نمای مخزن ۳۵۰ هزار تنی کنترل می شود تا از اشتعال مخزن جلوگیری شود. روی دیوار های راهرو نقشه های دقیقی از کشتی و طبقات آن نصب شده است. نزدیک ظهر است این را از تابش مستقیم خورشید میتوان فهمید. سالن غذاخوری در انتهای راهرو قرار دارد. مردی هندی تبار راهنمایمان می کند میز گردی، قدری متمایز از بقیه میزها، جایی است که باید بنشینیم وفایی - دریانورد خشکی نشین - که راهنمای ما روی کشتی است در مورد تفاوت این میز با بقیه می گوید: این میز جایگاه کاپیتان و افسر اول و دوم است. انواع ترشی و ادویه ها که تندی شان نشان از هندی بودن آن ها دارد، در مرکز میز چیده شده است. در نفتکش دو سالن غذا خوری وجود دارد یکی مختص ناخدا و افسران و دیگری مخصوص ملوانان جالب تر اینکه این صندلی تقریباً جایگاه همیشگی فرد خاصی است و کمتر اتفاق می افتد افراد چایشان را تغییر دهند این در کشتی های نفتکش به شکل یک قاعده در آمده است (هر کس سر جای خود)!

«مدیریتی از جنس دریا»

با آسانسور سه طبقه بالا میرویم و به سراغ ناخدای هیرمند، اتاق کاپیتان کریمی به دو بخش تقسیم می شود، اتاق کار و اتاق استراحت وسایل کار و حتی کاغذها با ترتیبی خاص کنار هم چیده شده اند و کاغذهای متعدد که به نظر می رسد، برنامه کار باشند، به دیوار اتاق نصب است.

او مهندس علوم دریایی است و بیش از ۲۰ سال سابقه کار روی نفتکش دارد. حمیدرضا کریمی در بخشی از گفت و گو از سختی های کار یک دریانورد می گوید: «همانطور که می دانید، این کار شبانه روزی است و به دلیل تفاوت ساعت با کشورهایی که چارتر کشتی (شرکت اجاره کننده نفتکش) هستند، ما باید به صورت ۲۴ ساعته در دسترس یا به اصطلاح On call باشیم. این مختص به من نیست بلکه تمام افراد کشتی در هر ساعت از شبانه روز باید به گوش باشند. ناگفته نماند که استرس و فشار روانی کار با میزان مسئولیت افراد ارتباط مستقیم دارد. دوری از خانواده هم سخت ترین مسئله کار در دریاست. اما اگر بخواهیم از شیرینی های این کار بگوییم باید به انجام موفقیت آمیز کارها اشاره کنیم.»

وقتی پرسیدم: یعنی سفر به کشورهای مختلف جذابیتهای برایتان ندارد، کاپیتان پاسخ داد: «زمان پهلوگیری در اسکله ها جزو حساس ترین زمان های کاری ماست و عملیات بارگیری نفتکش بسته به میزان نفتی که قرار است دریافت کند ممکن است تا بیست ساعت به طول انجامد ساعتی که همه کارکنان به شکل مداوم درگیر کار هستند و فرصت پیاده شدن از نفتکش را برای ساعتی پیدا نمی

کنند.»

تمام کسانی که دریانوردی را برای شغل آینده شان انتخاب می کنند، پس از گذراندن دوره های دانشگاهی به عنوان افسر سوم وارد کشتی می شوند و باید سالها بگذرد تا به سمت ناخدایی برسند. ناخدا کریمی بیش از ۱۰ سال است که در این سمت خدمت می کند و در خصوص ویژگی های یک کاپیتان موفق می گوید: «فاکتورهای زیادی باید کنار هم قرار بگیرند تا یک کاپیتان در کار خود موفق باشد» اشراف به کار و مدیریت از جمله موارد تعیین کننده در این زمینه است. اما نکته مهم این است که مدیریت در دریا با دیگر نقاط بسیار متفاوت است. چرا که در بخش های دیگر مسائل روحی کارکنان شاید ارتباط عمیقی با کار یا بهتر بگوییم مدیریت نداشته باشد، ولی در کشتی و روی آب این مسائل هرگز از هم جدا نیست. دلیل دیگر عدم دسترسی است یعنی شما وسط اقیانوسی هستید که تا رسیدن به نزدیک ترین مکان برای حل مشکلات خاص، حداقل ۳ روز زمان نیاز دارید.

با بیسیم به ناخدا اطلاع می دهند که راهنمای نفتکش برای پهلودهی در اسکله «Pilot» وارد کشتی شده است این لحظه ای است که کار مردان دریا رسماً آغاز می شود.

لنگر ها را بکشید!

ناخدای پیر، کلاه بر سر دارد و دو چشم بند سیاهی که روی چشم چپ اش را گرفته با بندی به پشت سرش رسیده از بلندترین نقطه عرشه فریاد می زند: «لنگرها را بکشید!» شاید این تنها تصویری بود که در سالهای کودکی از ناخدا داشتیم.

کاپیتان کریمی فرمان کشیدن لنگر را به افسر می دهد و افسر کمتر از چند دقیقه در لنگر گاه است. درهای مخصوص به سختی و با وارد کرن فشار نسبتاً زیاد باز می شود ملوان پشت دستگاه قرار می گیرد ر جایی که هستیم عمق آب به ۶۰ متر می رسد. یحیی زاده افسر اول و مسئول مستقیم بارگیری تخلیه بار و تعمیر و نگهداری کشتی است او در حقیقت کمک ناخدا و نفر دوم نفتکش به شما می رود جدا کردن لنگر از عمق دریا بیش از ۴۰ دقیقه طول می کشد افسر اول می گوید لنگر سه برابر عمق آب آزاد می شود و به همین دلیل تا جدا شدن کامل زمان می برد. «بعد از آن موتورها روشن و حرکت آغاز می شود برج کنترل جایی است که ناخدا در طول حرکت همه چیز را از آنجا تحت نظر دارد. عرشه کشتی کاملاً قابل رویت است و صفحات متعدد نمایشگر مثل رادار و غیره موقعیت کشتی را نشان می دهد از دو ساعت نصب شده بر روی دیوار، یکی ساعت رسمی کشورمان و دیگری ساعت گرینویچ را نشان می دهد. راهنما در برج کنترل پیوسته با پل فرماندهی مستقر در اسکله صحبت می کند و اصطلاحاتی به کار می برد که ما متوجه معنای دقیق آن نمی شویم.

کسی که دقیقاً مثل کاپیتان لباس پوشیده با استفاده از نقشه بزرگی در حال تعیین مسیر است وفایی می گوید: «او افسر دوم است و وظیفه اش کشیدن نقشه ها و مشخص کردن مسیر است.»

می پرسیم مگر رادار این کار را انجام نمی دهد. می گوید: «چرا ولی ضرورت انجام این کار با وجود امکانات پیشرفته ای چون رادار این است که در نفتکش به دلیل وجود حساسیت، احتمال رخداد هر گونه حادثه ای در نظر گرفته می شود و کشیدن نقشه دستی که افسر دوم این کار را با دقت بسیار و با حفظ تمام ریزه کاریها انجام می دهد برای زمانی است که شاید در اثر واقعه ای تمام وسایل از کار بیفتند.» صفحه مانیتور عمق ۳۰ متری را نشان می دهد یعنی موتور ها باید خاموش شود و یدک کش ها وارد میدان شوند تا نفتکش را به سمت اسکله بکشانند. اینجاست که حساسیت کار مشخص می شود. شرایط جوی با چند ساعت پیش که ما تازه وارد هیرمند شده بودیم کاملاً متفاوت است مه غلیظی

جلوی دید را گرفته و موج‌ها یکی پس از دیگری بر تنه هیرمند می‌کوبند که وضعیت کار پهلوگیری را مشکل کرده است. کاپیتان مدام با راهت‌ما صحبت می‌کند همه روی عرشه کشتی مشغول کار هستند. به هر سختی، یدک کتس‌ها از چهار طرف به کشتی نزدیک می‌شوند و هدایت هیرمند را به دست می‌گیرند. عمق آب لحظه به لحظه کنترل می‌شود و هیچ کس بی‌کار نیست. گاه کشتی تکان محسوسی می‌خورد و گاه اصلاً فکر نمی‌کنی در حرکت باشی! هوا تاریک شده اما هنوز تا اسکله T جزیره خارک فاصله داریم. ساعت‌ها می‌گذرد و بالاخره پهلوگیری پایان می‌یابد.

«بزرگترین درس دریا»

به سراغ افسر اول می‌رویم که تازه فرصت کرده تا کمی استراحت کند. از کلاس‌های آموزشی ضمن خدمت پرسیدیم حمیدرضا یحیی زاده فارغ‌التحصیل دانشگاه دریانوردی جابهار است. با وجود خستگی ناشی از کار روی نفتکش یا رویی‌گشاده به سؤال هایمان پاسخ می‌گوید: «کار ما یک کار بین‌المللی است و به همین دلیل همه چیز باید در سطح استاندارد‌های جهانی باشد. شرکت ملی نفتکش در تلاش است تا در این جهت حرکت کند و به همین منظور کلاس‌های آموزشی مختلفی برگزار می‌کند که بیشتر در زمان استراحت و در تهران و یا محمود آباد تشکیل می‌شود.

نفر دوم نفتکش دیدن ستاره نیمکره جنوبی و عبور از خط استوا را از زیباترین تجربیات خود می‌داند و در مورد گذراندن اوقات فراغت بر روی آب می‌گوید: «مطالعه کتاب‌های مختلف که شرکت در اختیارمان می‌گذارد، تماشای فیلم و استفاده از وسایل ورزشی و شنا از جمله کارهایی است که در ساعات غیر کاری انجام می‌دهیم» او دریانوردی را دوست دارد و در طول گفت‌وگو بارها به آن اشاره می‌کند، اما دوری از خانواده را بزرگترین مشکل این شغل می‌داند و می‌گوید: «من بزرگ شدن دخترم را ندیدم»

وقتی می‌پرسیم اگر به ۱۲ سال پیش برگردید، شغل دیگری را انتخاب می‌کنید پاسخ می‌دهد: «من کارم را خیلی دوست دارم ولی واقعیتش بعید است باز هم دریانوردی را انتخاب کنم»

یحیی زاده در پاسخ به این پرسش ما که بزرگترین درسی که از دریا آموختید چیست در یک کلام می‌گوید: «صبر»!

وفایی که الان به صورت اقماری در جزیره و در کسوت هماهنگ کننده امور مشغول فعالیت است به جمع ما می‌پیوندد او نظر دیگری در این باره دارد و در توضیحی کوتاه می‌گوید: «در دریا به دلیل وجود محدودیت‌ها، خلاقیت افراد بروز می‌کند»

از افسر اول هیرمند می‌پرسیم جالب‌ترین چیزی که در دریا دیده‌اید چه بوده است؟ و او پاسخ می‌دهد: دیدن برف در دریا

«نوروز روی آب»

عیدهای زیادی را روی آب گذرانده‌اند مردانی که بدون استثناء بزرگ‌ترین درس دریا را صبر و صبوری می‌دانند. معتقدند وقتی از کشور دور هستی حفظ آداب، عمده‌ترین راه تحمل تنهایی است. مردان دریا بارها و بارها لحظه تحویل سال را دور از خانواده و در حین انجام کار گذرانده‌اند.

نوروز سنت دیرینه‌ای است که از اهمیت ویژه‌ای در میان ایرانیان برخوردار است. چیدن سفره هفت سین از مقدمات رفتن به استقبال بهار است و لحظه تحویل سال زمانی است که کوچکترها در کنار خانواده خود هستند تا لحظات را در کنار یکدیگر به خوشی سپری کنند. در این میان کسانی به دلیل شرایط خاص کاری، این ایام را در محیط کار و در کنار همکاران خود می‌گذرانند.

کاپیتان در این باره می‌گوید: سعی می‌کنیم طوری برنامه‌ریزی کنیم که لحظه تحویل سال همه کارکنان کشتی کنار هم باشند سفره هفت سین می‌چینیم. البته هفت سین دریایی! می‌پرسیم این نوع جدیدی از هفت سین است؟ (با خنده) پاسخ

می‌دهد: «گاه به هنگام تحویل سال، ما ۴ ماه است که روی آب هستیم و مایل‌ها از وطنمان دوریم، می‌گوییم: یعنی از دریا ماهی می‌گیرید؟ می‌خندد و می‌گوید: نه مسلماً، اما مثلاً یک بار همسر یکی از افسران به همراه فرزندانش روی کشتی بودند و جسمی را رنگ‌آمیزی کردند و درون ظرف تنگ مانندی انداختند و این تنگ ماهی‌گلی ما بود. همه چیز را آماده کردیم اما در نهایت یک سین کم داشتیم کارت پرسنلی یکی از بچه‌ها که اسمش «سعید» بود را در وسط سفره گذاشتیم و به این شکل کارکنانی‌ترین سفره هفت سین را چیدیم. کنار هم عکس دسته‌جمعی گرفتیم و با کیک‌هایی که سرآشپز هندی برایمان درست کرده بود جشن کوچکی به پا کردیم دور هم نشستیم و به نوبت شعر خواندیم در آخر هم عیدی ناقابلی را که برای همکاران در نظر گرفته بودیم تقدیمشان کردیم تا شاید گوشه کوچکی از زحمات شبانه روزی شان را جبران کرده و لحظاتی به یادماندنی برای شان فراهم کرده باشیم هر چند همه ما می‌دانیم هیچ چیز خلاء دوری از خانواده‌ها را برای این عزیزان پر نمی‌کند.

«غول پیکر ۳۲۰ هزار تنی» آن قدر گرم گوش کردن به حرف‌های شیرین و شنیدنی دریانوردان هیرمند شدیم که اصلاً گذر زمان را حس نکردیم. روی عرشه هوا بسیار سرد و سرعت باد به حدی است که فکر می‌کنی هر آن می‌تواند همه چیز را مثل پر کاهی از روی عرشه بلند کند و یا خود ببرد. وارد راهرو طبقه اول می‌شوم. اتاقی در سمت راست هست که سه دستگاه ماشین لباسشویی و تعدادی بند رخت دارد، کمی آن طرف‌تر آشپزخانه قرار دارد. آسانسور به طبقه هم کف می‌رسد و در طبقه برج کنترل می‌ایستد. یا اجازه کاپیتان وارد برج می‌شوم. پهلوگیری نفتکش تمام شده اما کار هنوز ادامه دارد. همه چیز باید تحت کنترل باشد تا بارگیری به درستی انجام شود نورافکن‌های زرد، اسکله T را روشن کرده است و انعکاس آن در آب دریا صحنه زیبا و بسیار دیدنی ساخته است. کارکنان اسکله با دوچرخه طول اسکله را طی می‌کنند. بازوهای یاردهی به لوله‌های روی عرشه وصل شده‌اند و در حال ریختن نفت خام به مخزن هستند قرار است هیرمند ۳۲۰ هزار تن نفت خام بارگیری کنند.

آبی از کشتی به درون دریا می‌ریزد. وفایی می‌گوید: «این آب، آب توازن است. وقتی محموله کشتی تخلیه شد به همان میزان آب بارگیری می‌کند تا کشتی به واسطه سنگینی آب، تعادل داشته باشد و در زمان بارگیری این آب تخلیه می‌شود و نفت خام وارد مخزن می‌شود می‌پرسیم بارگیری چه قدر طول می‌کشد؟ می‌گوید: بستگی به میزان باری است که هیرمند در حال دریافت آن است ۲۰ تا ۲۸ ساعت زمان می‌برد»

«پیشرفت در سایه بردباری خانواده‌ها»

ساعت از ۱۰:۰۰ شب گذشته و ما مهبیای رفتن هستیم. از کارکنان تلاشگر هیرمند خداحافظی می‌کنیم و بله‌های عمود فلزی را که وحشت‌پر شدن در آب را ایجاد می‌کند یکی پس از دیگری پشت سر می‌گذاریم مسیر اسکله را بیا به طی می‌کنیم تا به جایی که خودرو اجازه رفت و آمد دارد، برسیم وقتی به آب نگاه می‌کنیم ماهی‌های بیشمار را می‌بینیم که پای اسکله T گرد تور زرد جمع شده‌اند و بی‌وقفه حرکت می‌کنند گوشی موبایلم زنگ می‌زند و شماره ناشناسی را نشان می‌دهد جواب می‌دهم صدا شناساست.

اما هنوز تشناختم معرفی می‌کند کاپیتان کریمی هستیم.

- بله کاپیتان اتفاقی افتاده؟

من مسأله خیلی مهمی را فراموش کردم و آن این که صبوری و تحمل شرایط سخت و دوری از خانواده‌های دریانوردان است که باعث می‌شود ما دلگرم باشیم و خدمتی ارائه بدهیم که در نهایت به پیشرفت کشور بینجامد. به عبارت دیگر بهتر می‌خواهم بگویم: n.i.t.c در سایه بردباری خانواده‌های کارکنان نفتکش است که امروز در جایگاه برترین شرکت‌های کشتیرانی جهان پهلو زده است. «می‌خواستم این را حتماً ذکر کنید»

و ما راهی کمپ شرکت‌های ملی نفتکش ایران می‌شویم. /