

پیاده‌رو
منیره یحیایی

با عروسک‌هایم بچه‌ها را آموزش می‌دهم

مهدی ریوندی، جوانی بود که در همان روزهای اول زلزله کرمانشاه، میان کودکان منطقه رفت و با عروسک‌های دست‌سازش، بچه‌ها را خوشحال کرد و به آنها روحیه داد. او کمپینی را درست کرده به نام «فرهنگ‌سازان کوچولو» و در آن، عروسک‌هایی را به نفع کودکان کرمانشاهی می‌فروشد.

او متولد سال ۱۳۶۴ است و در دانشگاه، رشته گرافیک خوانده. مدتی کار مجسمه‌سازی می‌کرده اما در تمام طول تحصیل و کارش، دغدغه حقوق کودکان و توجه به آنها را داشته است. او برای ما از حال خوبش می‌گوید: از وقت‌هایی که با کودکان آسیب‌دیده، در مورد عروسک‌هایش حرف می‌زند و آنها را آرام می‌کند. او می‌گوید: «مدتی را به خارج از کشور رفته بودم و کارهای هنری‌ام را در آنجا پیگیری می‌کردم، اما همیشه دغدغه کمک به کودکان سرزمینم را داشتم. وقتی می‌دیدم حتی برای کودکان، از حقوق شهروندی‌شان نمی‌گویند و آنها را با این حقوق آشنا نمی‌کنند، دلم به درد می‌آمد. من دغدغه فعالیت‌های محیط‌زیستی هم داشتم و دلم می‌خواست از راه‌هایی که بچه‌ها به آن علاقه‌مند هستند، به آنها آموزش بدهم که این کار را با علاقه انجام دهند.»

او سفرهایش را با دوچرخه انجام می‌دهد و مقدار زیادی کتاب و عروسک در خورجینش نگه‌می‌دارد تا هر جا که کودکی دید، به او هدیه بدهد و آنها را درباره حقوق‌شان مطلع کند. بخش زیادی از کودکانی که او هر روز با آنها سرو و کار دارد، کودکان کار و زباله‌گرد هستند. به آنها روحیه می‌دهد و سعی می‌کند میان آنها ارتباط موثری برقرار کند. او در یکی از پروژه‌هایی که انجام داده بود، تمام زباله‌های خشک را از طبیعت جمع‌آوری کرد و از آنها یک اثر هنری ساخت. او ۱۲ کاراکتر عروسکی دارد که هرکدام، کاری انجام می‌دهند. مثلا شخصیتی دارد به نام «بین خطوط»؛ او راننده کامیونی‌ست که فرهنگ رانندگی

را به بچه‌ها یاد می‌دهد. به هر شهری هم که می‌رود، برای بچه‌ها برنامه اجرا می‌کند و آنها هم دورش جمع می‌شوند. او از ساعت ۹ صبح تا ۹ شب، در این هوای آلوده، پای بساطش نشسته تا کارهایش را پیش ببرد. چندباری هم ماموران برایش دردرس درست کردند اما به کمک نشر ثالث، هنوز بساطش سرجایش است. او حتی شب‌ها را در کمپ و چادر می‌خوابد و می‌گوید همه تلاش این است که بتواند کاری هرچند کوچک انجام دهد، اما همیشه آدم‌هایی هستند که او را دلسرد کنند: «من در حیطه کاری خودم، به چیزهای عجیبی می‌رسیدم و وقتی بیانش می‌کردم، بقیه نمی‌توانستند هضمش کنند. برای هم‌سن و سال‌های خودم، خیلی زمان گذاشتم اما امکان تغییر دادن آنها خیلی کم بود. برعکس، این کارها روی بچه‌ها خیلی سریع جواب می‌داد. عده‌ای به من می‌گفتند کارهایی که انجام می‌دهی، بیهوده است. اما من به آنها گفتم اگر مرا باور نمی‌کنید، یک روز که برای بچه‌ها برنامه دارم، بیایید و ببینید که حرف‌تان درست نیست.» مهدی، دو هفته هم در کرمانشاه بوده و برای بچه‌ها برنامه اجرا کرده است. می‌گوید:

«من در آنجا خیلی فضای فرهنگ‌سازی داشتم، اما توانستم ارتباط خوبی بگیرم و حداقل از داغ‌شان کم کنم.» وقتی از مهدی می‌خواهیم یک جمله برای‌مان بگویید که به شعار کمپینش اشاره کند، می‌گوید: «جهان سوم، فقط یک طرز فکر است؛ نه یک مکان.» حالا شاید مهدی از این کار، درآمدی نداشته باشد، اما سرمایه‌اش، دل کودکانی است که هر روز آنها را خوشحال می‌کند و خنده را میان صورت‌های غمگین آنها می‌بیند. وقتی گوشه خیابان‌های شهر نشسته و بچه‌هایی را می‌بیند که سخت مشغول کار هستند، غمگین‌ترین آدم دنیا می‌شود و می‌خواهد شادی‌اش را با بچه‌ها تقسیم کند.

پرداخت بیمه بیکاری به ۵۲۴ کارگر ساختمان «پلاسکو»

ماعون بیمه‌ای سازمان تامین اجتماعی گفته تا پایان آذرماه امسال، به ۵۲۴ نفر از کارگران بیمه‌شده شاغل در این ساختمان، مقرری بیمه بیکاری پرداخت شده است.
محمدحسن زدا، همچنین از پرداخت ماهیانه حداقل یک میلیون تومان به افراد فاقد سابقه پرداخت و غیر مشمول، نظیر کارفرمایان، بیمه‌شدگان اختیاری، صاحبان حرف و مشاغل آزاد، کارگاه‌های خانوادگی و ... خبر داده است.
به گفته وی، این پرداخت‌ها در راستای اجرای مصوبه هیئت وزیران بوده و علاوه بر آن، سازمان تامین اجتماعی در این مدت، بدهی بیمه‌ای ۸۱ کارگاه فعال یا نیمه‌فعال این مجتمع را تقسیط کرده یا بخشیده است.

۱۰ آکتیو

آرم‌ها

روایت‌زندگی



من در یکی از سفرها همسر و پسر سه‌ساله‌ام را همراه با خودم برده بودم. نیمه‌شب وقتی همکارانم مشغول خالی کردن گازهای داخل نفتکش بودند، پسرم از بوی آن تنگی نفس گرفت و از خواب بیدار شد و شروع کرد به گریه کردن /عکس تزئینی است

گفت‌وگو با روح‌الله رحیمی، افسر درجه یک ناوبری کشتی که با یادی از دوستان از دست رفته‌اش در حادثه سانچی از سختی‌های شغلش می‌گوید دل به دریا زده‌ایم...

ه‌ده به کیمیایی
روزنامه‌نگار

گاهی هشت‌ماه یا بیشتر می‌شود که روی آب با کشتی سفر می‌کنند. چشم‌اندازشان از تمام‌زندگی، دریایی می‌شود که نه سر دارد و نه ته. تمام افق‌های جهان در این هشت‌ماه، به خط جداکننده دریا و آسمان می‌رسد. گاهی لحظات سخت، از راه می‌رسند و اضطراب و نگرانی، امان‌شان را می‌برد. دریانوردان و ملوانان شرکت ملی نفتکش ایران، هفته گذشته در کشتی سانچی و در آب‌های چین، جان باختند. آنها همیشه در پس ذهن‌شان، به خطرات پیش رو فکر می‌کنند. اما همیشه، امید‌زندگی، لحظه‌های‌شان را می‌گذرانند. روح‌الله رحیمی، ۳۸ سال سن دارد و یازده‌سال است که در شرکت ملی نفتکش ایران کار می‌کند. او افسر درجه‌یک ناوبری است و در اتاقک ناوبری کشتی کار می‌کند. در دبیرستان، رشته علوم‌تجربی خوانده و با دیدن فیلم «جنگ نفتکش‌ها» عاشق رشته‌ناوبری شده است. می‌گوید: «شاید بازی خوب مجید مظفری در آن فیلم باعث شد که من شغلم را انتخاب کنم. اما وقتی وارد این شغل شدم، با تمام وجود فهمیدم آنچه در آن فیلم نمایش داده شد، از زمین تا آسمان با واقعیت تفاوت دارد. در آن فیلم، سختی کار را نشان نداده بودند و تنها قسمت‌های جذاب این شغل نمایش داده شده بود؛ درصورتی که یکی از سختی‌های بزرگ کار ما این است که شما حداقل سالی هشت‌ماه دور از خانواده هستید و نمی‌توانید پدر و مادر و برادر و خواهر و همسر و فرزندان را ببینید. من وقتی بچه اولم به دنیا آمد، ۴۰ روز بعد توانستم او را ببینم. چون کشتی تعمیرات داشت و در دبی لنگر انداخته بود. من هم آنجا نمی‌توانستم برای خودم جانشینی بگذارم و وظیفه‌ام را به او تحویل دهم. موقع به‌دنیا آمدن پسر دومم هم مجبور شدم برای یک‌ماهی که می‌خواستم کنار همسرم باشم، یک مرخصی چهار ماهه بگیرم تا بتوانم به‌دنیا آمدن فرزندم را ببینم. معمولاً در هیچ‌کدام از مراسمی که در فامیل برگزار می‌شود، نمی‌توانم حضور داشته باشم؛ چون روی عرشه هستم.» دو برادر دیگر

روح‌الله هم در نیروی دریایی مشغول شدند که البته یکی از آنها به علت تنفس گازهای شیمیایی ناشی از میعانات گازی سرطان گرفت و بعد از دو سال فوت کرد. روح‌الله می‌گوید: «یکی از برادرانم به علت استنشاق گازهای شیمیایی روی تانکر نفت، پارسال فوت کرد. او بعد از دو سال دست‌وپنجه نرم‌کردن با سرطان، فوت کرد. من حتی نتوانستم در مراسم

ختمش هم شرکت کنم؛ چون باید به ماموریت می‌رفتم.» او درباره بیماری‌های تنفسی و سرطان‌های خونی که میان افسران و خدمه کشتی‌های نفتکش وجود دارد، می‌گوید:

«این بیماری، میان کسانی که روی نفتکش کار می‌کنند، وجود دارد. بستگی به شرایط بدنی هر فرد دارد؛ بعضی‌ها بدن‌شان آمادگی ندارد و زودتر دچارش می‌شوند و سرطان می‌گیرند. ناراحتی‌های تنفسی هم تقریباً در میان همه کارکنان، شیوع دارد. همین میعانات گازی که در کشتی سانچی وجود داشت، بسیار قرار است و خیلی زود روی ریه‌ها می‌نشیند و آنها را از بین می‌برد. ما باید روزی سم‌بار گازهای اضافه این میعانات را استخراج کنیم. در زمان استخراج، این گازها داخل ساختمان کشتی می‌شود. هر قدر هم که تجهیزاتی در اتاق‌ها تعبیه کنند که این گازها وارد مکان مسکونی خدمه نشود، باز هم امکان‌پذیر نیست. مثلاً من در یکی از سفرها همسر و پسر سه‌ساله‌ام را همراه با خودم برده بودم. نیمه‌شب وقتی همکارانم مشغول خالی کردن گازهای داخل نفتکش بودند، پسرم از بوی آن تنگی نفس گرفت و از خواب بیدار شد و شروع کرد به گریه کردن.»

چهار ماه‌زندگی کنار مخزن‌های نفت

اینکه چهار ماه‌را تنها در یک فضای ۳۰۰ متری کشتی بگذرانی، بدون اینکه جایی بتوانی بروی، سخت است. روح‌الله می‌گوید: «همسر یکی از دوستانم – که با ما در یکی از سفرها آمده بود– می‌گفت که اینجا زندان با کلاس‌هاست؛ شما همه زندانی هستید... چهار ماه شما فقط باید در یک کشتی باشید. محدوده‌ای که می‌توانید در آن راه بروید، نزدیک به ۲۰۰ یا ۳۰۰ متر باشد و هیچ‌جای دیگری برای رفتن و قدم‌زدن وجود نداشته باشد. البته یک اتاقک آهنی کوچک هم هست که در آن یک تلویزیون گذاشته‌اند و یک باشگاه کوچک و استخری که در بعضی از کشتی‌ها وجود دارد. اما مگر شما چقدر می‌توانید وقت‌های بیکاری‌تان را

نمای نزدیک

وقتی بچه اولم به دنیا آمد، ۴۰ روز بعد توانستم او را ببینم. چون کشتی تعمیرات داشت و در دبی لنگر انداخته بود. من هم آنجا نمی‌توانستم برای خودم جانشینی بگذارم و وظیفه‌ام را به او تحویل دهم. موقع به‌دنیا آمدن پسر دومم هم مجبور شدم برای یک‌ماهی که می‌خواستم کنار همسرم باشم، یک مرخصی چهار ماهه بگیرم تا بتوانم به‌دنیا آمدن فرزندم را ببینم. معمولاً در هیچ‌کدام از مراسمی که در فامیل برگزار می‌شود، نمی‌توانم حضور داشته باشم؛ چون روی عرشه هستم.



یکشنبه ● **اول بهمن ۱۳۹۶** ● **شماره صد و سی و هشت**

A T I V E H N O

هر روز به تعویق می‌افتد و در نهایت هم پرداخت نمی‌شود. می‌گوید: «حقوق ریالی ما که بازنشستگی‌مان با آن پرداخت می‌شود، خیلی کم است. من با ۱۵ سال سابقه – که بالاترین درجه را هم دارم و معادل درجه ۱۷ کارمندی محسوب می‌شود– پایه حقوقی‌ام، یک میلیون و بیست و هشت هزار تومان است. ما با لای ۲۵۰۰ نفر نیرو هستیم؛ نه سنوات به ما پرداخت می‌شود و نه حقوق‌مان کافی است. هر بار هم که اعتراض می‌شود، به ما قول‌هایی می‌دهند اما قول‌ها هیچ‌وقت عملی نمی‌شوند. حقوق‌هایی که در ایران به ما می‌دهند، نسبت به کشورهای دیگر، بسیار پایین است.»

■ **جایگزینی نیرو در نیمه ماموریت غیر ممکن است** کارمندان ناوبری اگر درحال ماموریت روی دریا باشند، حتی اگر بدترین اتفاق هم برای زندگی‌شان بیفتد، نمی‌توانند کارشان را ترک کنند و کنار خانواده‌شان باشند یا به شهرشان بروند. باید ماموریت‌شان تمام شود. مگر اینکه وسط ماموریت یک نیرو، جایگزین دیگری شود که این امر، به سختی امکان‌پذیر است. رحیمی می‌گوید: «بعضی‌وقت‌ها هم به دلایل مختلف –مانند روابط سیاسی میان کشورها یا دیگر مشکلات– نمی‌توانند برای نیروها ویزا صادر کنند و کسی را خارج از تیم ناوبری نفتکش در میانه ماموریت با نیروی دیگری جایگزین کنند و این‌طور می‌شود که یک‌نفر، چندماه مداوم روی عرشه می‌ماند، حتی اگر نیاز فوری داشته باشد که به خانه‌اش برگردد. یعنی نمی‌توانی وسط کار، قرارداد را فسخ کنی و بگویی دیگر نمی‌توانم بمانم؛ باید تا وقتی که کار نفتکش تمام شود، بمانی. ما همه این داستان‌ها را رعایت می‌کنیم اما از طرف دیگر، به ازای هر ماه، ۱۵ روز مرخصی داریم. اما خارج از این مدت مرخصی نداریم. این‌طور است که تماس می‌گیرند و می‌گویند که فردا باید سر کار باشی. من می‌گویم که فردا نمی‌توانم بیایم و چندروز مرخصی می‌خواهم. می‌گویند چون فردا کشتنی درحال حرکت است، شما باید یک‌ماه مرخصی بگیری. آن‌وقت آنها باید یک جانشین برای ما پیدا کنند. این یک‌ماه، نه بیمه داریم و نه جزء سنوات ما حساب می‌شود.»

ثبیت‌های هشت‌ساعته در روز

رحیمی می‌گوید: «در کشتی، چند گروه کارمند داریم. بچه‌های ناوبر، مسئول فرماندهی گروه ناوبری هستند. اینها در روز، هشت ساعت کار می‌کنند. در دو شیفت چهارساعته، صبح و شب. ما مسئول هدایت کشتی هستیم. در اتاق هدایت کشتی، معمولاً افسر دوم و سوم هستند که از دانشکده کشتیرانی فارغ‌التحصیل شده‌اند و از نیروی دریایی، مدرک بین‌المللی ناوبری‌شان را گرفته‌اند. در موتورخانه کشتی هم شیفت‌ها مانند اتاق هدایت کشتی است. افسر اول، مسئول تخلیه و بارگیری کشتی است. همه اینها زیر نظر یک فرمانده کار می‌کنند. گروه ملوانان نیز به کارهایی مانند تمیز کردن و رنگ‌زدن عرشه، می‌رسند تا کشتی را برای عملیات آماده می‌کنند. کادر آشپزخانه هم کارشان تهیه غذا برای خدمه کشتی است. پرسنلی که در موتورخانه کار می‌کنند، مدرک‌شان مهندسی مکانیک است و بعد از آن، در سازمان بنادر و کشتیرانی، مدرک بین‌المللی مهندسی مکانیک را می‌گیرند و با درجه مهندس پنجمی، شروع به کار می‌کنند و بعد از آن، ارتقا می‌گیرند و وقتی تجربه‌شان زیاد شد، به درجه مهندس چهارمی، سومی، دومی و اولی می‌رسند. بیشتر مهندسانی که در این بخش کار می‌کنند، در دانشگاه چاپهار، یا صنعت نفت محمودآباد یا دانشگاه امیرکبیر و دانشگاه تهران درس خوانده‌اند. بچه‌هایی که در بخش عرشه‌یا همان ناوبری کشتی کار می‌کنند، فقط از سه دانشگاه کشور استخدام می‌شوند: دانشگاه نیروی دریایی ارتش؛ که در نوشهر است. دانشگاه آزاد خارک و دانشگاه علوم دریایی چاپهار. معمولاً بچه‌هایی که به عنوان ناوبر استخدام می‌شوند، از روز اول، بورسیه هستند و یا بعد از لیسانس و بعد از شرکت در آزمون‌های نیروی دریایی، می‌توانند در این دانشگاه‌ها بورسیه شوند و درس بخوانند. بعد از گرفتن لیسانس ناوبری یا لیسانس عرشه، باید مدارک بین‌المللی را از نیروی دریایی بگیرند.»

کسی از داغ ما خبر ندارد

رحیمی، درباره تصادف کشتی سانچی و از دست‌دادن رفقایاش می‌گوید: «فرمانده کشتی سانچی که تصادف کرد، با من رفیق بود. سه ماهه نیم، در یک سفر دریایی، کنار همدیگر بودیم. بسیار خوش اخلاق و باسواد بود. حالا هیچ‌کس اسمی از فرمانده کشتی نمی‌آورد، اما من چهارماه با او در دریا بودم. این ماجرای زندگی ماست. کشتی‌های ایران در سال‌های گذشته، تصادف‌هایی را داشتند، اما این‌طور نبود که کسی آسیب جانی ببیند تا جعبه‌سیاه باز نشود، هیچ‌چیزی معلوم نمی‌شود.»