ZENDEGI-SALAM
ضمیمه روزنامه خراسان
شنبه • ۴ اسفند ۱۴۰۳
۲۳ شعبان ۱۴۴۶ • ۲۲ فوریه ۲۰۲۵
شماره ۲۱۷۱۳
۲۹۳۲

استوری از دل توفان

حسین عمران بلاگر متفاوتی است؛ او به‌جای روز مرگی‌های معمولی، شبانه‌روز پر چالش یک افسر دریانوردی را به‌همراه تصاویری از تجربه‌هایی که کمتر کسی به آن دسترسی دارد به اشتراک می‌گذارد

سید مصطفی صابری | روزنامه‌نگار

پرونده

کشتی به دل دریای توفانی می‌زند؛ جایی که دست آدم‌های داخلش از همه چیز کوتاه است؛ تا جایی که چشم کار می‌کند آب است؛ تجربه ماه‌ها زندگی روی دریا، کارهایی که باید در این مدت انجام داد؛ دردسرهایش، اوقات فراغت، تجربه دوری از شهر و خانواده، در مقابلش فرصت تماشای دنیا، همه این‌ها ذهن ما را نسبت به این شغل کنجکاو می‌کند و حسین عمران جوانی است که این روزها در فضای مجازی پست‌های زیادی در این‌باره به اشتراک می‌گذارد تا این کنجکاوی را در ذهن مخاطب اقناع کند. با او که تولید محتوایش مورد توجه مخاطبان قرار گرفته و تنها ۲۴ سال دارد در این پرونده گپی زدیم. اگر شما هم دوست دارید درباره دریانوردی بیشتر بدانید با ما همراه باشید.

دریانوردی از ۱۶ سالگی

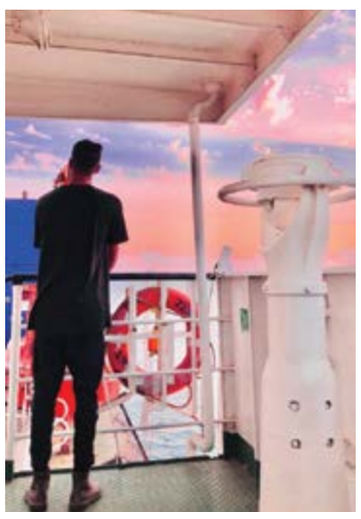
حسین درباره این که چطور مسیر زندگی او را به سمت دریانوردی کشاند، می‌گوید: «سال ۹۵ وارد رشته ناوبری در هنرستان شهید کلانتری محمودآباد شدم. سال ۹۸ وارد دانشگاه خارک واحد دریانوردی رشته مهندسی دریانوردی شدم و به صورت پیوسته با مدرک کارشناسی فارغ‌التحصیل شدم. با مدرکم به صورت دریانورد آزاد به مدت خیلی کمی بعد از تحصیل وارد یک شرکت خصوصی شدم و روی کشتی‌ها در دریای خزر مشغول بودم؛ اما بعد از یک دوره‌ای از طرف خود دانشگاه معرفی شدم به شرکت ملی نفتکش و مدتی روی شناورهای حامل مواد نفتی کار کردم، الان هم در شرف امتحانات سازمان بنادر برای اخذ سمت افسر دومی نامحدود هستم».

خیلی سریع دریانوردی را انتخاب کردم

حسین درباره این که چطور این رشته را انتخاب کرد و بقیه چطور می‌توانند در این زمینه فعالیت کنند، می‌گوید: «واقعیت این است که من تا یک سنی نمی‌دانستم که چنین شغلی هم وجود دارد و از سنی متوجه شدم که زمان انتخاب واحدم بود و با این رشته آشنا شدم. با دو، سه تحقیق جزئی انتخاب کردم. اما الان کسی که تازه می‌خواهد انتخاب رشته کند در هنرستان حتی این را که در کشتی، جمعه شام چه چیزی می‌دهند، می‌داند. البته شاید این فعالیتی که ما در فضای مجازی داریم باعث این آگاهی تازه شده است؛ اما همین چند سال پیش، کسی اگر دریانورد هم بود زیاد فیلم و ... در اینستاگرام نمی‌گذاشت که مثلاً وایرال شود. من هم به‌طور اتفاقی یک جا دیدم و شنیدم و سرچ کردم و دیدم که عجب رشته جذاب و جالبی است و به این رشته رفتم».

یکهو دایرکتم ترکید

اما ماجرای این که چطور حسین یک بلاگر شد هم جالب است: «حالا موضوع این که چطور در اینستاگرام فعالیت کردم، من یک پست درست کردم درباره دریا و ... یکهو دیدم دایرکتم ترکید. همه می‌گویند این پست چقدر جالب و جذاب است و ادامه این را پست کن. من در مسیر بین باکو و آستاراخان و آن سمت‌ها بودم که اینترنت یک روز داشتیم. هوای دریا خراب شده بود و ما لنگر انداختیم و در لنگرگاه قزاقستان بودیم. سیم کارت قزاقستان داشتم، چون قبلاً به این کشور رفته بودم. با آنتن و سیم کارت قزاقستان آمدم دیدم همه گفتند این را پست بگذار؛ فردای آن روز کشتی از لنگرگاه خارج شد و به آستاراخان رفت و در مسیر آستاراخان اینترنت ندارد. دهانه ورودی رودولگا تا به روسیه بر سیم روسیه آنتن و اینترنت ندارد و کشتی ستلایت، اینترنت و ماهواره نداشت و ما هفت، هشت روز اینترنت و ... نداشتیم. به آستاراخان رسیدیم در روسیه من سیم کارت روسیه را در گوشی‌ام گذاشتم، دیدم اینستاگرامم قفل است و فالوئرهایم سه، چهار برابر شده بودند. ویدئویی که گذاشته بودم یک میلیون ویو خورد. خیلی خوشحال شدم و این داستان خیلی جالب بود. دو سه تا فیلم دیگر هم گذاشتم و دیدم که هر فیلمی که می‌گذارم همه دوست دارند؛ به خصوص بچه‌های دریانورد؛ چون پست‌هایم یک داستان کوچکی دارد درباره یک سری آدم‌هایی که دور هم جمع هستیم. در بعضی شغل‌ها مثل پرستاری و پزشکی و یا خلبانی کلی آدم در این شغل‌ها هست ولی دریانوردی یک اجتماع کوچک است و همه همدیگر را می‌شناسند. بعد کم‌کم دیگر در این داستان و در این قالب به صورت خودکار وارد شدم».



پیجم سفرنامه من است

دوست دارم بدانم این دریانورد جوان چطور محتوایش را حین کار پر دردسرش انتخاب می‌کند، حسین عمران می‌گوید: «الان هم پست‌هایی که می‌گذارم موضوعاتی است که می‌بینم و به نظرم جالب است؛ بیشتر اوقات این‌طور نیست که دنبالش بروم و فیلم بگیرم و ... با خودم می‌گویم شاید کسی که الان در خشکی زندگی می‌کند اصلاً تا آخر عمرش فرصت تماشای چنین صحنه‌ای را نداشته باشد؛ مثل کشیدن لنگر. البته دوست دارم به بقیه انگیزه بدهم و بیشتر دوست دارم تجربیات خودم را بازنشر بدهم. مثلا قدیم‌ها بود که یکی کاری انجام می‌داد و برایش سفرنامه می‌نوشت یا دفتر خاطرات بود احساس می‌کنم الان دیگر این صفحه من در اینستاگرام شده دفتر خاطرات و باید کاری را که انجام می‌دهیم، در صفحه خودم بگذارم».

برای دریانوردی دانشگاه چی بخونیم؟

حسین با بیان این که مثل کسی که برای وکیل شدن باید در دانشگاه درس بخواند و بعد آزمون وکالت بدهد، می‌گوید: «برای کاپیتان شدن هم باید در دانشگاه دریانوردی تحصیل کرد و هم در آزمون موفق شد، یعنی ما یک سازمان داریم و یک دانشگاه داریم که من دانشگاه را توضیح می‌دهم. دانشگاه مثل همین دانشگاهی که من تحصیل کردم دانشگاه خارک و دانشگاه چابهار و ... دانشگاه‌هایی هستند که مدرک افسر دوم یا افسر سوم را به شما که معادل آن کارشناسی می‌شود، می‌دهند، یعنی گرفتن مدرک کارشناسی کلید ورود شما به سمت امتحان شایستگی است؛ در این دانشگاه‌هایی که درباره آن گفتم و حالا در کنار آن یعنی فقط محدود به این نیست یک سری موسسه‌هایی هستند که آن درس‌های افسر دومی را می‌آموزند و شما به وسیله درس خواندن در موسسه و مدرکی که از آن جا گرفتی می‌توانی با امتحانی که در سازمان بنادر دادی آن مدرک افسر دوم یا افسر سومی را بگیری. شرکت‌های دولتی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران یا «آر اس ال» irisl برای تامین پرسنل خود هم یک موسسه‌ای تاسیس کرده که از مقطع دیپلم دانشجو جذب می‌کند و به وسیله آموزشگاهی که خودش دارد مدرک می‌دهد که به هر حال از آن آموزشگاه هم که مدرک گرفتی باید آزمون بدهی و در سازمان و در کشتی‌های خودش کار کنی و این گزینه آخری که اشاره کردم یک سری پروسه و قراردادهای ۱۰ ساله و ... دارد و در مجموع این سه روش بود. با دیپلم رشته فنی حرفه‌ای ناوبری و با شرکت در کنکور ریاضی و تجربی و قبولی می‌شود در این دانشگاه‌ها هم تحصیل کرد. البته هر کدام جزئیات خودش را دارد».

یک روز کاری دریانوردان

اما حالا برویم سراغ کارهایی که افسران در کشتی انجام می‌دهند به نقل از حسین عمران: «کشتی چند حالت دارد؛ یک کشتی که در حال دریانوردی است، یک کشتی که لنگر انداخته و یک کشتی که تخلیه و بارگیری انجام می‌دهد. در آن حالت اول که کشتی در حال حرکت است، افسرهایی که به آن‌ها اشاره کردم مشغول هدایت کشتی هستند که زمان کاری‌شان در هر ۱۲ ساعت یک ۴ ساعت جدا می‌شود، به عنوان مثال یک نفر از ساعت ۱۲ تا ۴ فقط در پل فرماندهی به همراه یک ملوان، یک نفر از ساعت ۴ تا ۸ در پل فرماندهی و یک نفر از ساعت ۸ تا ۱۲ این روز و شب می‌شود، یعنی سه تا افسر، افسر اول، افسر دوم، افسر سوم، افسر اول که در کشتی‌های نفتکش معمولاً در این بخش قرار نمی‌گیرد. افسر سوم یا دوم، دو تا افسر قرار می‌گیرند به جای آن افسر، یعنی سه تا افسر فقط باید کار نویگیشن یا هدایت را انجام بدهند، پس این‌ها زمان کاری‌شان این‌طور است. ولی روتین کار آن ۲۰، ۳۰ نفر که ملوان هستند به این صورت است که «دی ورک کار» انجام می‌دهند، یعنی کار روزانه، از ساعت ۸ صبح بیدار می‌شوند تا ۵ بعدازظهر کارهای روتین را انجام می‌دهند، حالا بین آن زمان استراحت هم هست یعنی ۸ رفتیم تا ۱۰، ۱۰:۳۰ «کافی تایم» و ۱۱:۳۰ تا ۱۲:۳۰ زمان ناهار و ۲:۳۰ تا ۳ «کافی تایم» و دوباره ۳ تا ۵ هم که سر کار هستیم. بین ملوان‌ها و مهندس‌های موتورخانه هم زمان کاری تقریبا به همین صورت است. آشپزها هم که زمان خواب‌شان خیلی عجیب است، آشپزها و کادر مهماندار زمان خواب و استراحت‌شان کم است؛ خیلی زحمت می‌کشند و استراحت و زمان تعطیلی ندارند هرچند که افسرها و مهندسان هم زمان تعطیلی ندارند. کاپیتان هم به همه نظارت می‌کند بیشتر به همان پل فرماندهی‌اش. حالا کشتی در لنگر که باشد این داستان کلاً فرق می‌کند و کارها سبک‌تر می‌شود».

جشن تولد در کشتی

اما آیا تمام زمان دریانوردان صرف کار می‌شود؟ حسین می‌گوید: «وقتی تولد یکی از بچه‌ها می‌شود، چون کرولیست را کاپیتان و آفیسرها برای دیتاهای مختلف بررسی می‌کنند از تاریخ تولد همه اطلاع دارند؛ هر کسی که تاریخ تولدش نزدیک باشد یک برنامه و مراسم و جشنی برایش در نظر می‌گیرند. زمان تولد که می‌رسد همه دور هم جمع می‌شوند، آشپز کیکی آماده می‌کند و رفاقت و صمیمیت بیشتر می‌شود. شب یلدا، برنامه‌های سال تحویل و مسابقات مهم، واقعا مثل یک خانواده که با هم زندگی می‌کنند دور هم جمع می‌شوند. در کشتی‌هایی که من بودم حالت نظامی یا دیسیپلین نیست که این‌طور کارها اتفاق نیفتد. به هر حال تنها تفریح و دلخوشی ما همین است دیگر، تنها تفریح و دلخوشی ما غذا و این‌طور چیزهاست. وقتی کسی از اعضای خانواده همکاران فوت می‌کند واقعاً جو کشتی تغییر می‌کند، یعنی همه عزادارند، تا وقتی که شخص پیاده شود تا زمانی که پیاده نشده واقعاً جو کشتی مثل قبل نمی‌شود و همه عزادار و ناراحت هستند و من این قضیه را به چشم دیده‌ام».

لباس‌مان بادبان شد

از حسین می‌خواهم یکی از خاطرات جالبش را تعریف کند: «خاطره‌های خیلی زیادی دارم. یادم است رفیقی داشتم به اسم عادل که افسر برق بود. ما هیچ ربط کاری هم نداشتیم، ولی خب با هم رفیق بودیم. در کشور دیگری بودیم و با هم رفتیم در داخل شهر کاری انجام دهیم. من موتوری اجاره کرده بودم یک بخشی از پولش را عادل داده بود برای این که عادل از رانندگی می‌ترسید و رانندگی زیاد بلد نبود ولی خب بیشتر با هم بیرون می‌رفتیم، چون با هم می‌رفتیم عادل اصرار کرد و بخشی از پول کرایه موتور را داد. ما برای کاری بیرون رفتیم که طول کشید و شب شد باران خیلی شدیدی می‌بارید به حدی که باد، موتور را می‌برد و کاملا روی موتور خیس شده بودیم. عادل عاشق کمپ بود. در همان کشور در سایت‌های آنلاین، لباس‌هایی که باران آن‌ها را خیس نمی‌کند سفارش داده بود؛ لباس‌های یک تکه که باران خیس‌شان نمی‌کند. دقیقاً دو تا هم سفارش داده بود و وقتی به دستش رسیده بود که در کشتی بود. ما آن شب آن‌قدر خیس شده بودیم که دیدیم موتور اصلا نمی‌تواند راه برود، چون باد در جهت مخالف می‌وزید موتور را همان جا پارک کردیم و یک ماشین گرفتیم و به کشتی رفتیم و با خودمان گفتیم حتما فردا هوا خوب می‌شود و می‌رویم موتور را از آن جا می‌آوریم ولی نوتیفیکیشن (وضعیت آب و هوایی) را نگاه کردیم، دیدیم تا ۱۰ روز آب و هوا همین‌طور است و به شدت باران است و به مراتب باران بیشتر هم می‌شود و واقعا هم همین‌طور بود. یک روز صبر کردیم دیدیم شهر را دارد آب می‌برد، ما جلیقه‌ها و لباس‌های ضد آب را که عادل خریده بود، پوشیدیم و با تاکسی به آن جا رفتیم. در برگشت من مثل زورو شده بودم. هنگام برگشت جهت باد موافق ما بود، این لباس‌ها هم که مثل چرم بود و پلاستیکی بود، باد داخل لباس‌ها رفته بود و مثل کشتی بادبانی داشت ما را اهل می‌داد و ما با

مسیر طولانی تا سرملوانی

گپ‌مان با حسین می‌رود سمت این که در یک کشتی چه تخصصی‌هایی هست و سیر رشد در این حرفه به چه شکلی است؟ «کل کشتی سه بخش است؛ عرشه، موتورخانه و آشپزخانه. در عرشه بالاترین شخص ناخدا یا کاپیتان است. در عرشه بسته به ورود در این بخش به محض این که وارد شدی پایین‌ترین رنک عرشه می‌شوی. عرشه هم به دو بخش تقسیم می‌شود؛ عرشه، موتورخانه و آشپزخانه هم هر کدام به دو بخش تقسیم می‌شوند. خود عرشه بخش کرو یا ملوان، بخش افسرها، موتورخانه هم همین‌طور از بخش ملوان‌ها و بخش مهندس‌ها تشکیل شده. آشپزخانه هم که از بخش مهمانداران و آشپزها تشکیل می‌شود. برای این که ملوان شوی می‌توانی دوره کوتاهی را در موسسه یا آموزشگاه دریانوردی بگذرانی و بعد از گذراندن آن دوره، سوار کشتی شوی و ملوان دو بشوی و بعد یک مدت که تجربه‌ات بیشتر شد، بشوی ملوان یک، بعد از گذشت یک مدت که تجربه‌ات بیشتر شد امتحان و آزمون می‌دهی و بعد از طی دوره‌ای می‌شوی «پومن»؛ یعنی کمک سرملوان بعد از آن یک مقدار که به تجربیاتت اضافه شد طی قبول شدن در آزمون، سرملوان می‌شوی و آخر این رده‌ای که توضیح دادم با مدرکی که در آموزشگاه به دست می‌آوری، یعنی مدرک دانشگاهی نداشته باشی و به‌صورت آکادمیک درس خوانده باشی و با طی کردن یک دوره ۵،۶ ماهه، ملوان و سرملوان می‌شوی... حالا در همین عرشه شخصی هست که تحصیل می‌کند و امتحان شایستگی از سازمان بنادر و دریانوردی ایران می‌دهد، آن امتحان شایستگی باعث می‌شود که آن فرد بشود افسر ۳ و بعد از مدتی می‌شود افسر ۲ و بعد از مدتی با قبولی در یک امتحان و تجربه دریانوردی افسر اول می‌شود و بعد با قبولی در امتحان و گذراندن دوره‌ای کاپیتان می‌شود و ناخدا».