یک روز زندگی روی نفتکش

# به «هیرمند» خوش آمدید

**همه چیز را چک کردم، کاغذهای تحریر مشعل، ضبط صوت (که حالا دیجیتالی شده و به آن می گویند ریکوردر)، باتری نیم‌قلمی و چند تا خودکار. ساعت ۵ صبح است و صدای حرکت جاروی بلند مرد رفتگر بر کف خیابان، تنها صدایی است که در سوز یکی از روزهای سرد زمستان به گوش می‌رسد. وقتی به فرودگاه مهرآباد می‌رسم حدود یک ساعت به زمان پرواز مانده که به سرعت می‌گذرد و به هواپیما هدایت می‌شویم. کلمات بریده بریده دختربچه‌ای که سعی دارد جمله‌ای بسازد توجهم را جلب می‌کند. موهای فر خورده مشکی، صورت گرد سفیدش را احاطه کرده و مژه‌های بلندش که تابی به بالا خورده شیرینی خاصی به چهره معصوم‌اش داده، با انرژی و بی‌وقفه کلمات را کنار هم می چیند و با کلاه پشمی‌اش بازی می‌کند. مهماندار، صندلی‌ها و کمربندها را کنترل می‌کند و خلبان به مسافران خوشامد می‌گوید. سفر آغاز شده و من و همکارانم یک ساعت و ۱۵ دقیقه دیگر در جزیره خارک خواهیم بود، اما این‌بار مقصد ما جزیره فولادی بزرگی است که نفتکش نام دارد، آن هم از نوع غول پیکر!**

**هوا رو به روشنی است که چراغ‌های بسته شدن دوباره کمربند پرواز روشن می‌شود و به دنبال آن صدای کمک‌خلبان: «خانم‌ها و آقایان تا لحظاتی دیگر در فرودگاه جزیره خارک به زمین خواهیم نشست، لطفا کمربندهای ایمنی خود را بسته نگه دارید... اقامت خوشی را برای شما آرزومندیم.»**

زینب محبتی

جزیره خارک منطقه‌ای حفاظت شده است و موقعیتی استراتژیک دارد و برای سفر به آن باید مجوز ویژه داشت. در آخرین مرحله، مسوول حراست فرودگاه با دقت خاصی مدارک شناسایی را با لیست مطابقت می‌دهد و این یعنی تو می‌توانی وارد «گوهر یکدانه» خلیج‌فارس شوی!

ساختمان اداری شرکت ملی نفتکش نخستین جایی است که می‌رویم. قرار است امروز سه نفتکش در اسکله پهلوگیری کنند. کشتی‌های کوچک و بزرگ روی آب‌های خلیج‌فارس در حال آمد و شد هستند. هوا صاف و دریا آرام است. کم‌کم کشتی غول‌پیکری بر پهنه آبی دریا پدیدار می‌شود، جلوتر می‌رویم، 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 می‌شود. زنجیر فولادی و بسیار قطوری، ارتفاع نفتکش را طی کرده و در آب ناپدید شده است.

صدای آشنایی به گوشم می‌رسد، وقتی سر برمی‌گردانم همان دخترک را می‌بینم که طول شناور را با قدم‌های کوچکش طی می‌کند. سارگل که با ما همسفر شده، به جزیره آمده تا بعد از چندین ماه پدرش را ببیند، تلفظ برخی واژه‌ها برایش سخت است با انگشتان کوچکش، نفتکش را نشان می‌دهد و تلاش می‌کند تا بگوید با با روی کشتیه!

۳۰ مایل از اسکله فاصله گرفتیم، هر چه نزدیک‌تر می‌شویم هیبت نفتکش نمایان‌تر می‌شود. ارتفاع «هیرمند» از روی آب ۶۶ متر است و طول آن به بیش از ۳۳۳ متر می‌رسد. شناور در فاصله‌ای نزدیک توقف می‌کند، افراد مستقر بر روی نفتکش که کلاه ایمنی سفید و لباس فرم آبی به تن دارند، «بسکت» (سبد جابه‌جایی افراد و اشیا) را به روی شناور هدایت می‌کنند تا ما را به روی عرشه ببرد. جلیقه‌های نجات را می‌پوشیم و دست‌ها را به دور طناب‌هایی که بسکت را احاطه کرده، حلقه می‌کنیم. تا چشم کار می‌کند آبی دریاست و زیر پایمان در عمق ۴۰ متری ماهی‌های کوچک و بزرگ سرگرم بازی! هیجانی توام با ترس تنها حس بالا رفتن با بسکت است. اسم‌های‌مان را در دفتر مخصوص می‌نویسیم و کارت تردد دریافت می‌کنیم. سارگل از روی شناور برای پدرش دست تکان می‌دهد و گریه می‌کند، اما کسی نفهمید اشک‌های دخترک که سر از پانمی‌شناخت از سر ذوق دیدار پدر بود یا ترس از بسکت!

سبز، رنگ غالب عرشه است. مجموعه‌ای از لوله‌های قطور، طول و عرض کشتی را به صورت منظمی طی کرده‌اند. میله‌های سفید، مسیر هموار راه رفتن روی عرشه را مشخص کرده. ساختمان سفیدرنگ بلندی با پنجره‌های مستطیل شکل و یک اندازه که در انتهای نفتکش واقع شده مرتفع‌ترین جای کشتی است. دو دکش‌های کشتی دقیقا پشت سر این ساختمان تعبیه شده‌اند. 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 کشتی‌ها اعلام می‌کند. قایق‌های نارنجی‌رنگ (قایق‌های نجات) که به شکل زیردریایی طراحی شده با فاصله از سطح عرشه و در دو طرف کشتی بسته شده‌اند. طناب‌های کنفی و مفتولی طویلی که به شکل گیسو در هم تنیده شده در جلو و عقب هیرمند دیده می‌شود. آقای وفایی که بیش از ۱۰ سال افسر اول نفتکش بوده، کاربرد این طناب‌ها را ایجاد تعادل و بی‌حرکت نگه داشتن کشتی در اسکله به هنگام بارگیری عنوان می‌کند. او طناب‌های گریس خورده را خوب به یاد دارد؛ چند سال پیش حین کار با ضربه سنگین یکی از همین طناب‌ها ۸۰ درصد بینایی چشم راستش را از دست داده و برای همیشه از دریانوردی خداحافظی کرده است.

وارد راهرویی می‌شویم که در چپ و راست آن اتاق‌هایی قرار دارد. اتاق تلویزیون تنها جایی است که باید کفش‌ها را در آورد. از پنجره‌های کوچک رو به عرشه اتاق، فقط دریا دیده می‌شود. این‌جا همه چیز به زمین چسبیده و حتی قفسه‌های کتاب به صورتی تعبیه شده که با شدیدترین تکان‌ها از جای خود حرکت نمی‌کند. قفسه فیلم‌ها و کتاب‌ها به صورت کاملا 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 پینگ‌پنگ و وزنه‌های مختلف بدن‌سازی در آن دیده می‌شود. اتاق کنترل، اتاقی پر از دکمه‌ها و صفحه‌های دیجیتال است که هر کدام معنا و کارکرد خاصی دارند. در این اتاق همانطور که از اسم آن پیداست دمای مخزن نفتی ۳۵۰ هزار تنی کنترل می‌شود تا از اشتعال مخزن جلوگیری شود. روی دیوارهای راهرو نقشه‌های 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 راهنمایی‌مان می‌کند، میز گردی قدری متمایز از بقیه میزها جایی است که باید بنشینیم. وفایی –دریانورد خشکی‌نشین– که راهنمای ما روی کشتی است، در مورد تفاوت این میز با بقیه می‌گوید: «این میز جایگاه کاپیتان و افسر اول و دوم است.» انواع ترشی و ادویه‌ها که تندی شان نشان از هندی بودن آن ها دارد، در مرکز میز چیده شده است. در نفتکش دو سالن غذاخوری وجود دارد یکی مختص ناخدا و افسران و دیگری مخصوص ملوانان. جالب‌تر این که این‌جا هر صندلی تقریبا جایگاه همیشگی فرد خاصی است و کمتر اتفاق می‌افتد افراد جای‌شان را تغییر دهند. این در کشتی‌های نفتکش به شکل یک قاعده درآمده است (هر کس سر جای خود!)

## مدیریتی از جنس دریا

با آسانسور ۳ طبقه بالا می‌رویم و به سراغ ناخدای هیرمند. اتاق کاپیتان کریمی به دو بخش تقسیم می‌شود اتاق کار و اتاق استراحت، وسایل کار و حتی کاغذها با ترتیب خاصی کنار هم چیده شده‌اند، کاغذهای متعددی که به نظر می‌آید برنامه کاری باشد، 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 گفت‌وگو از سختی‌های کار یک دریانورد می‌گوید: «همانطور که می‌دانید، این کار شبانه‌روزی 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 شبانه‌روز باید به گوش باشند. ناگفته نماند که استرس و فشار روانی کار با میزان مسوولیت افراد ارتباط مستقیم دارد. دوری از خانواده هم سخت‌ترین مساله کار در دریاست. اما اگر بخواهم از شیرینی‌های این کار بگویم، باید به انجام موفقیت‌آمیز کارها اشاره کنم.»

وقتی پرسیدم که یعنی سفر به کشورهای مختلف جذابیتی برای‌تان ندارد، کاپیتان پاسخ داد: «زمان پهلوگیری در اسکله‌ها جزو حساس‌ترین زمان‌های کاری ماست و عملیات بارگیری نفتکش بسته به میزان نفتی که قرار است دریافت کند، ممکن است تا ۳۰ ساعت به طول انجامد. ساعاتی که همه کارکنان به شکل مداوم درگیر کار هستند و فرصت پیاده شدن از نفتکش را حتی برای ساعتی پیدا نمی‌کنند.»

تمام کسانی که دریانوردی را برای شغل آینده‌شان انتخاب می‌کنند، پس از گذراندن دوره‌های دانشگاهی به عنوان افسر سوم وارد کشتی می‌شوند و باید سال‌ها بگذرد تا به سمت ناخدایی برسند. ناخدا کریمی بیش از ۱۰ سال است که در این سمت خدمت می‌کند و در خصوص ویژگی‌های یک کاپیتان موفق می‌گوید: «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 بخش‌های دیگر مسائل روحی کارکنان شاید ارتباط عمیقی با کار یا بهتر بگویم مدیریت نداشته باشد، ولی در کشتی و روی آب این مسائل هر گز از هم جدا نیست. دلیل دیگر عدم دسترسی است؛ یعنی شما وسط اقیانوسی هستید که تا رسیدن به نزدیک‌ترین مکان برای حل مشکلات خاص حداقل ۳ روز زمان نیاز دارید.»

با بی‌سیم به ناخدا اطلاع می‌دهند که راهنمای نفتکش برای پهلوهدی در اسکله «pilot» وارد کشتی شده است. این لحظه‌ای است که کار مردان دریا رسما آغاز می‌شود.

## لنگرها را بکشید!

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

کاپیتان کریمی فرمان کشیدن لنگر را به افسر می‌دهد و افسر اول کمتر از چند دقیقه در لنگرگاه است. درهای مخصوص، به سختی و با وارد کردن فشار نسبتا زیاد باز می‌شود. ملوان پشت دستگاه قرار می‌گیرد. در جایی که هستیم عمق آب به ۶۰ متر می‌رسد. یحیی‌زاده، افسر اول و مسوول مستقیم بارگیری، تخلیه بار و تعمیر و نگهداری کشتی است. او در حقیقت کمک‌ناخدا و نفر دوم نفتکش به شمار می‌رود. جدا کردن لنگر از عمق دریا بیش از ۴۰ دقیقه طول می‌کشد. افسر اول می‌گوید: «لنگر سه برابر عمق آب آزاد می‌شود و به همین دلیل تا جدا شدن کامل زمان می‌برد.» بعد از آن موتورها روشن و حرکت آغاز می‌شود. برج کنترل جایی است که ناخدا در طول حرکت همه چیز را از آن‌جا تحت نظر دارد. عرشه کشتی کاملا قابل رویت است و صفحه‌های متعدد نمایشگر مثل رادار و غیره موقعیت کشتی را نشان می‌دهد. از دو ساعت نصب شده بر روی دیوار یکی ساعت رسمی کشورمان و دیگری ساعت گرینویچ را نشان می‌دهد. راهنما در برج کنترل پیوسته با پل فرماندهی مستقر در اسکله صحبت می‌کند و اصطلاحاتی به کار می‌برد که ما متوجه معنای دقیق آن نمی‌شویم.

کسی که دقیقا مثل کاپیتان لباس پوشیده با استفاده از نقشه بزرگی در حال تعیین مسیر است. وفایی می‌گوید: «او افسر دوم است و وظیفه‌اش کشیدن نقشه‌ها و مشخص کردن مسیر است.»

می‌پرسم مگر رادار این کار را انجام نمی‌دهد، می‌گوید: «چرا ولی ضرورت انجام این کار با وجود امکانات پیشرفته‌ای چون رادار این است که در نفتکش به دلیل وجود حساسیت، احتمال رخداد هر گونه حادثه‌ای در نظر گرفته می‌شود و کشیدن نقشه دستی که افسر دوم این کار را با دقت بسیار و با حفظ تمام ریزه‌کاری‌ها انجام می‌دهد برای زمانی است که شاید در اثر واقعه‌ای تمام وسایل از کار بیفتد.» صفحه مانیتور عمق ۳۰ متری را نشان می‌دهد، یعنی موتورها باید خاموش شود و یدک‌کش‌ها وارد میدان می‌شوند تا نفتکش را به سمت اسکله بکشانند. این‌جاست که حساسیت کار مشخص می‌شود. شرایط جوی با چند ساعت پیش که ما تازه وارد هیرمند شده بودیم، کاملا متفاوت است. مه غلیظی جلوی دید را گرفته و موج‌ها یکی پس از دیگری بر تنه هیرمند می‌کوبند که همین وضعیت کار پهلوگیری را مشکل کرده است. کاپیتان مدام با راهنما صحبت می‌کند. همه روی عرشه کشتی مشغول کار هستند. به هر سختی یدک‌کش‌ها از چهار طرف به کشتی نزدیک می‌شوند و هدایت هیرمند را به دست می‌گیرند. عمق آب لحظه به لحظه کنترل می‌شود و هیچ‌کس بی‌کار نیست. گاه کشتی تکان محسوسی می‌خورد و گاه اصلا 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 بیارامد، از کلاس‌های آموزشی ضمن خدمت پرسیدیم. حمیدرضا یحیی‌زاده فارغ‌التحصیل دانشگاه دریانوردی چابهار است. با وجود خستگی ناشی از کار روی نفتکش با رویی گشاده به سوال‌های‌مان 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 یا محمودآباد 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 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 می‌پرسم 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.»

یحیی‌زاده در پاسخ این پرسش ما که بزرگ‌ترین درسی که از دریا آموختید چیست، در یک کلام می‌گوید: «صبوری!»

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، پاسخ می‌دهد: «دیدن برف در دریا.»

## نوروز روی آب

عیدهای زیادی را روی آب گذرانده‌اند. مردانی که بدون استثنا، 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 هفت‌سین 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 این‌باره می‌گوید: «سعی می‌کنیم طوری برنامه‌ریزی کنیم که لحظه تحویل سال همه کارکنان کشتی کنار هم باشند، سفره هفت‌سین می‌چینیم البته هفت‌سین دریایی! می‌پرسم این نوع جدیدی از هفت‌سین است؟ (با خنده) پاسخ می‌دهد: «گاه به هنگام تحویل سال ما ۴ ماه است که روی آب هستیم و مایل‌ها از وطن‌مان دوریم. می‌گویم: یعنی از دریا ماهی می‌گیرید؟ می‌خندد و می‌گوید: نه مسلما. اما مثلا یک بار همسر یکی از افسران به همراه فرزندانش روی کشتی بودند و جسمی را رنگ‌آمیزی کردند و درون ظرف تنگ‌مانندی انداختند و این تنگ ماهی گلی ما بود همه چیز را آماده کردیم اما در نهایت یک سین کم داشتیم، کارت پرسنلی یکی از بچه‌ها که اسمش «سعید» بود را وسط سفره گذاشتیم و به این شکل کارکنانی‌ترین سفره هفت‌سین را چیدیم. کنار هم عکس دسته‌جمعی گرفتیم و با کیکی 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 شبانه‌روزی‌شان را جبران کرده و لحظاتی به یاد ماندنی برای‌شان فراهم کرده باشیم. هرچند همه ما می‌دانیم هیچ‌چیز خلا دوری از خانواده‌ها را برای این عزیزان پر نمی‌کند.

## غول پیکر ۳۲۰ هزار تنی

آن‌قدر گرم گوش کردن به حرف‌های شیرین و شنیدنی دریانوردان هیرمند شدیم که اصلا 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 با 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. با 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 باردهی به لوله‌های روی عرشه وصل شده‌اند و در حال ریختن نفت خام به مخزن هستند. قرار است هیرمند ۳۲۰ هزار تن نفت خام بارگیری کند. 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. می‌پرسم بارگیری چقدر طول می‌کشد؟ می‌گوید: بستگی به میزان بار دارد. برای میزان باری که هیرمند در حال دریافت آن است ۲۰ تا ۲۸ ساعت زمان می‌برد.

## پیشرفت در سایه بردباری خانواده‌ها

ساعت از ۱۰ شب گذشته و ما مهیای رفتن هستیم. از کارکنان تلاشگر هیرمند خداحافظی می‌کنیم و پله‌های عمود فلزی را که وحشت پرت شدن در آب را ایجاد می‌کند یکی پس از دیگری پشت سر می‌گذاریم. مسیر اسکله را پیاده طی می‌کنیم تا به جایی که خودرو اجازه رفت‌وآمد دارد، برسیم. وقتی به آب نگاه می‌کنیم ماهی‌های بی‌شماری را می‌بینیم که پای اسکله T، گردنور زرد جمع شده‌اند و بی‌وقفه حرکت می‌کنند. گوشی موبایلم زنگ می‌زند و شماره ناشناسی را نشان می‌دهد. جواب می‌دهم، صدا آشناست اما هنوز نشناختم. معرفی می‌کند: کاپیتان کریمی هستم.

–بله کاپیتان اتفاقی افتاده؟

–من مساله خیلی مهمی را فراموش کردم و آن این که صبوری و تحمل شرایط سخت دوری از جانب خانواده‌های دریانوردان است که باعث می‌شود مادلگرم کار باشیم و خدمتی ارائه بدهیم که در نهایت به پیشرفت کشور بینجامد. به عبارت 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 حتما ذکر کنید.»

...و ما راهی کمپ شرکت ملی نفتکش ایران شدیم.