

قطرية قطرية قطرية قطرية قطرية قطرية قطرية



في وحدة الحريق :

العمل ٢٤ ساعة يوميا لانقاذك من الموت ! ٣٠ سيارة في وادي السيل تنتظر لحظة الانطلاق !



خليفة الكبيسي

التقنيا ببعضها في مصنع من أهم المصانع في دولة قطر. مصنع الحديد والصلب، الذي يعد أول مصنع صلب متكامل في منطقة الخليج... من هم اصحاب هذه الوجوه القطرية التي اخترت هذا العمل الجديد، ووقت امام افران الصلب، واجهت للهيبة؟ دعوني اقدمهم لكم، بلا مقدمات، فهم لا يحبون ذلك، ولا يفضلونه...

الكفاءات القطرية تؤدي دورها الآن في كل المجالات والقطاعات... وهي لا تكفي بالأسهل، ولا تريد الجلوس خلف المكاتب إنها تتقدم الصعاب، وترب نفسها على خوض تجارب جديدة، وربما قاسية... والمناجح كثيرة...

شبابنا.. يتحدى النار ويتهر الصلب !



إنهم يصهرون الحديد !

في اليابان، لمدة ثمانية عشر شهرا، وعملوا للعمل لمدة معينة... انهم حاليا رؤساء أقسام بالمصنع... همة ونشاط... ويتحدث وجه آخر هو محمد صالح المسؤول الاداري بشؤون الافراد... إنه خريج جامعة قطر عام ١٩٨٤، وحاصل على بكالوريوس العلوم، لكنه أحب العمل في مجال الإدارة... وذلك دائم على عدة دورات تدريبية، وأخذ يعطى في المصنع منذ اليوم الأول بهمة ونشاط، وهو يؤكد ألا مشاكل تذكر في العمل... ويقول إن من بين العاملين (١٢٠٠) توجد ست عشرة جنسية، والغالبية من الهنود، والمصريين، ثم يأتي بعد ذلك البنجلاديشيون والقطريون والجنسيات الأخرى... أما بالنسبة لليابانيين فهم يتركزون في إدارة المصنع، ويحصل سعودون في المناصب القطريين مناصب قيادية... وهذا هو كفاح مصطفي محمد، رئيس قسم المشتريات... إنه خريج جامعة قطر، كلية العلوم الإنسانية، وحاصل على ماجستير في إدارة الأعمال من أمريكا... يرى أن التسليح الجديد من الضروري أن يشجع بالإحساس بالمسؤولية، وأن يكون الانتاج هو الأساس الذي يعتمد عليه... ويلخص عمل القسم الذي يراسه بأنه مثل «القضاء» التي تصل عن طريقها كل احتياجات المصنع، من قطع غيار وزيوت، وخامات، وغيرها، من الطليات التي تطلبا جميع الأقسام... ويضيف إن معظم الاحتياجات تأتي من اليابان وأمريكا، والدانمارك والبرازيل والسويد...

كتب: السيد حجازي... هاهو اولا احمد عبد الرحمن موسى رئيس شئون الموظفين بالمصنع... إنه حاصل على ماجستير إدارة الأعمال من أمريكا... يتحدث عن الجانب البشري والإنساني داخل شركة قطر للحديد والصلب، فيقول إن شركة قطر للحديد والصلب، فيقول إن هناك في القسم معه أربعة قطريين... ويضيف إن عدد العاملين القطريين في المصنع يصل إلى سبعة وسبعين، مابين عامل وفني... وهناك من بينهم ستة وعشرون براسون أقساما بالمصنع... ويقول إن الشركة تقدم للعاملين العديد من الخدمات والتسهيلات والضمانات الاجتماعية... هناك مثلا مساعدة الزواج، وهي تتمثل في سلفة قدرها عشرين ألف ريال، والسكن المجاني، وسلفة السيارة... أما بالنسبة للرواتب فتقدمها طبيعة العمل نفسه... ويبدأ الدوام، كما يقول، من الساعة صباحا، حتى الثالثة والنصف بعد الظهر، وتختلف ذلك الوقت فترة راحة لمدة خمس وأربعين دقيقة... وإلى جانب ذلك هناك خدمات أخرى كثيرة... هذه الخدمات مثل الأكل، والسكن الخاص بالعزاب، والأنشطة الرياضية السنوية، والنادي الخاص بكبار الموظفين، ونادي الوظائف المتوسطة، والعبادة الخاصة بالموظفين، والمواصلات من السكن إلى السوق ثلاث مرات في الأسبوع، وتذاكر السفر السنوية، والوجبات الأربع في اليوم الواحد... ويضيف احمد عبد الرحمن موسى إلى ذلك قوله إن التي في داخل المصنع يعتمدون اولا وأخيرا على عنصر الكفاءة...



احمد موسى

ويتحدث وجه آخر هو محمد صالح المسؤول الاداري بشؤون الافراد... إنه خريج جامعة قطر عام ١٩٨٤، وحاصل على بكالوريوس العلوم، لكنه أحب العمل في مجال الإدارة... وذلك دائم على عدة دورات تدريبية، وأخذ يعطى في المصنع منذ اليوم الأول بهمة ونشاط، وهو يؤكد ألا مشاكل تذكر في العمل... ويقول إن من بين العاملين (١٢٠٠) توجد ست عشرة جنسية، والغالبية من الهنود، والمصريين، ثم يأتي بعد ذلك البنجلاديشيون والقطريون والجنسيات الأخرى... أما بالنسبة لليابانيين فهم يتركزون في إدارة المصنع، ويحصل سعودون في المناصب القطريين مناصب قيادية... وهذا هو كفاح مصطفي محمد، رئيس قسم المشتريات... إنه خريج جامعة قطر، كلية العلوم الإنسانية، وحاصل على ماجستير في إدارة الأعمال من أمريكا... يرى أن التسليح الجديد من الضروري أن يشجع بالإحساس بالمسؤولية، وأن يكون الانتاج هو الأساس الذي يعتمد عليه... ويلخص عمل القسم الذي يراسه بأنه مثل «القضاء» التي تصل عن طريقها كل احتياجات المصنع، من قطع غيار وزيوت، وخامات، وغيرها، من الطليات التي تطلبا جميع الأقسام... ويضيف إن معظم الاحتياجات تأتي من اليابان وأمريكا، والدانمارك والبرازيل والسويد...

ينفذ الموقف عندما تعطل مراكب الصيد !



محمد صالح

ويتحدث وجه آخر مشرق، يمثله عيسى احمد الملحي، وهو قطري، يعمل في وظيفة فني كهربائي، في القسم التابع للأفراد والضب المستمر... إنه خريج التدريب المهني بالدوحة، وتلقى عدة دورات تدريبية... يقول إن الراتب لا بأس به، ولكن الأضاي هو الذي يساء بالطبع... ويضيف إنه من الطبيعي أن تكون بعض المشاكل بين الزملاء أو بين فني ورئيس قسم، وهي كلها مشاكل تتعلق بالرغبة في الترقى، واتاحة الفرص لتول المناصب القيادية... ولكن في النهاية، كما يقول، تحل كل المشاكل بود وحمية، ويعود الصفاء بين الجميع... مسؤولية... وواجب... والتقى أيضا بعض رؤساء الأقسام القطريين... ودعوني اقدمهم لكم... محمد طاهر علي، رئيس قسم الإختزال الميكاني، راشد الكواري رئيس قسم الإفران والضب المستمر، حسين عبيد الله يحيى رئيس قسم الأمن والسلامة، علي حسن المريخي، رئيس قسم بشؤون الموظفين، ناصر صالح الفضالة رئيس قسم الخدمات العامة، جواد عبدالله رئيس قسم الطاقة، محمد علي الشيبه رئيس قسم الكهرباء، محمد جاسم حسني رئيس قسم الصيانة، يعقوب همام رئيس قسم ضبط الجودة، محمد سعد ابوشريك رئيس قسم المواد الخام، خالد عبد الحميد صديقي رئيس قسم النقل...

من أجل راحة الجمهور والطواريء... عندنا مستمرة على مدار اليوم ونصف دائما لأن هدفنا انقاذ المصاب ولكن نطالب بمساعدتنا خاصة اذا كانت السيارة تطلق صافرة الانذار !

اعلم ماذا حدث للمصاب !
عندنا فريق كامل يعمل ليل نهار

عندما يشد الامم او يأتي المرض فجأة، عندما تقع الأزمات او الحوادث، فالاسعاف هو الحل الوحيد لانقاذ الموقف، مجرد إدارة قرص التليفون والاتصال بالنجدة ما هي إلا دقائق وتسمع الصوت المميز لسيارة الاسعاف ليعلن عن اقتراب العلاج والراحة !

وقطري يعتبر عبد العزيز ناصر المطوع اقدم سائق سيارة اسعاف حيث يعمل في تلك المهنة منذ ٣٤ سنة ظل خلالها المنقذ من الامم وحلال مشاكل المرض الملجأ للمواطنين ! ومع الأيام أصبح المطوع مسئول التحكم ورئيس قسم الاسعاف والطواريء في الدوحة، ومسؤوليته كبيرة في هذا المجال. يقول ان مهمة الاسعاف مهمة شاقة لأنه الامم الوحيد امام أي مصاب لانقاذ حياته ومن هذا المنطلق نحن نعمل ونتعامل مع الجمهور، والمشكلة التي تواجهنا دائما هي عدم تعاون الجمهور معنا، فعلى سبيل المثال يحاول الجمهور تعطيل سيارة الاسعاف وهي في طريقها بسرعة الى جهة الانقاذ ويظلم بعض السائقين في معاكسة السيارة لدرجة ان بعض

رجل المظالم هو المنقذ الوحيد عند وقوع الكارثة. إذا وقع حادث طريق أو طائرة أو حريق... فسرعان ما تتجه الأنظار الى التليفون لتنادي باعل صوت انقلونا... اغيولنا نحن نخرق !! دقائق وتسمع صوت سيارة الانقاذ من بعيد... يقترب ويقترب، ويتجدد معه الامم لانقاذ ما يمكن انقاذه ! في هذا الوقت اسباب لانهم لان الحالة النفسية لاتسمح بالاستفسار، المهم فقط ان يوقف قنبل الانشغال ويبدأ الموقف ويتم انقاذ من هو مصاب ! هذا مجرد موقف يتكرر مع كل بلاغ عن حادث جديد، ووراء هذا الجهد رجال حملوا ارواحهم على اكفهم لحماية المواطن من حريق أو حادث أو انفجار !!

والخطورة هنا في كيفية تصديق الحريق، لذلك عندنا في مركز وادي السيل حوالي ٣٠ سيارة مختلفة طيفا لمختلف الحالات، ونضطر لاستمرار العمل على مدار اليوم ليل نهار وينظم الورديات على ان يعمل رجل الاطفاء لمدة ٧ ساعات متواصلة يوميا. في حالة حدوث أي حادث تخرج الفشة الأولى أو الفرقة الأولى وهي مكونة من سيارتي (مياه) وسيارة اطفاء وسيارتي اسعاف وتكون في هذه الحالة الفرقة الثانية احتياطية لحريق آخر.

ويضيف الملازم اول خليفة سلم الكبيسي بقوله: إن أهم المشاكل التي تواجهنا تتلخص في حرائق الكهربية خاصة خلال الصيف لأن الكهفات تعمل لمدة ٢٤ ساعة متواصلة وايضا سلوك الكهربية المكشوفة والعادات القديمة للكهرباء، وهي خطيرة جدا وتسبب حرائق كثيرة (واهم الأخطار التي واجهنا في عملنا كانت حريق الداتسون في العام الماضي لأن النار انتشرت في المخزن وطعم الغبار وانتشرت بسرعة كبيرة واستمر الحريق قرابة الثلاث ساعات. وسائل الاطفاء عندنا في المياه والمادة الرغوية والبودرة، فلبينة تستعمل في النار العادية والمادة الرغوية تستعمل للغاز والسوائل والبودرة تستعمل لجميع انواع الحرائق بلا استثناء... ونحذر من استخدام المادة الرغوية في حريق الكهربية.

طبيعة عملنا ليل نهار سواء في الحريق أو حوادث الطرق التي تتحطم فيها السيارات ويجوز المصاب بداخلها ونضطر لاستعمال الإجهرة لإخراج المصاب ايضا من أهم ما تواجه تعطل المصاعد ومحاولة نقل المصاب بداخلها خضبة الإختناق... وتقدم في عملنا ايضا خدمة خاصة للسلطان في حالة غرق بعض البيوت بلبياه ونضطر لاحضار سيارات لشفط المياه.

ويقول خليفة الكبيسي ان هناك تجارب كثير من المواطنين في جلك حثيث مثل هذه الأنظر وهذا يسهل كثيرا مهمتنا لانقاذ

هنا الرجل

حقا انها سموع نض، نغذ المواقف من أجل المواطن القطري. عندما تتوقف مركب الصيد لهذا يعني قلة الاسماك، وارتفاع الاسعار، في هذا الوقت يظهر هذا الرجل لينقذ الموقف، يوسف عبدالله رجل كبير السن عمره يقرب من الستين يعتمد في حياته العملية على مهارة اليد ونقاء العقل. عندما تعطل إحدى مراكب الصيد الكبيرة يظهر دوره الفعال لإصلاح هذا العطل المفاجيء !

قضى حياته في هذه المهنة التي تعتبر من أشق المهن وأكثرها صعوبة... ربما لأنه يعمل تحت ضغط عوامل جوية صعبة من حرارة مرتفعة ورطوبة عالية، ولكنها مهنة التي أحبها واحبته... مالا يحدث عندما تتوقف مركب الصيد الكبيرة !

يقول يوسف عبدالله عمل في هذه المهنة منذ أكثر من عشرين سنة وهي مهنة صعبة جدا يعتمد فيها على الأعمال اليدوية، وقد تصاب المركب بالعطل في أي وقت وقد تصطدم بشيء يؤثر على الجسم الخارجي للمركب وهنا تبدأ في سحبها خارج المياه ورفعا وسد كل الثقوب الموجودة فيها إما بالمسامير أو الدهان الخارجي. والمهنة هذه منتشرة في دول الخليج نظرا لوجود المراكب الخشبية التي تصنع في الإمارات والبحرين، والمركب الواحدة يتم تصنيعها في علم تقريبا وتوجد في قطر مراكب كثيرة أكثرها في الخور والشمال والدوحة حيث تتركز العائلات المتخصصة في صيد الاسماك ومهنتها أن تنتهي من الإصلاحات بسرعة حتى لا تتوقف المركب كثيرا ونحافظ على اعتدال الاسعار.

أول سائق قطري للاسعاف يعيش في طواريء منذ ٣٤ سنة !!



عندما يشد الامم او يأتي المرض فجأة، عندما تقع الأزمات او الحوادث، فالاسعاف هو الحل الوحيد لانقاذ الموقف، مجرد إدارة قرص التليفون والاتصال بالنجدة ما هي إلا دقائق وتسمع الصوت المميز لسيارة الاسعاف ليعلن عن اقتراب العلاج والراحة !

وقطري يعتبر عبد العزيز ناصر المطوع اقدم سائق سيارة اسعاف حيث يعمل في تلك المهنة منذ ٣٤ سنة ظل خلالها المنقذ من الامم وحلال مشاكل المرض الملجأ للمواطنين ! ومع الأيام أصبح المطوع مسئول التحكم ورئيس قسم الاسعاف والطواريء في الدوحة، ومسؤوليته كبيرة في هذا المجال. يقول ان مهمة الاسعاف مهمة شاقة لأنه الامم الوحيد امام أي مصاب لانقاذ حياته ومن هذا المنطلق نحن نعمل ونتعامل مع الجمهور، والمشكلة التي تواجهنا دائما هي عدم تعاون الجمهور معنا، فعلى سبيل المثال يحاول الجمهور تعطيل سيارة الاسعاف وهي في طريقها بسرعة الى جهة الانقاذ ويظلم بعض السائقين في معاكسة السيارة لدرجة ان بعض

يسهر الليل.. لتصك المياه طوال النهار

اشعر بسعادة بعد كل يوم عمل إنني أدبت تجاه بلدي !
ونظرا للإرهاق والتعب الذي يواكب العمل الليل فيقول عيد إنني أتمنى أن يعمل أولادي في المستقبل بوظيفة نهائية، والان بدأت اتعلم لكي اكمل تعليمي حيث حصلت على اعدادية فقط لذلك لابد أن يكمل ابنائي تعليمهم الجامعي !

في محطات تقطير المياه يعمل الجميع بنظام الشفتات، أو الورديات حتى المهندس المسئول له ودية ليلية كل فترة لأن المياه من العوامل الأساسية لاستمرار الحياة واسمايا وأن قطر من الدول التي ليس فيها انهار أو مياه عذبة يعتمد عليها المواطنين.

ففي قطر محطة رأس ابوقنطاس ورأس ابوعبود ويجب ان تعمل المحطتان باستمرار لاستمرار الحياة وهذه هي مهمتنا !

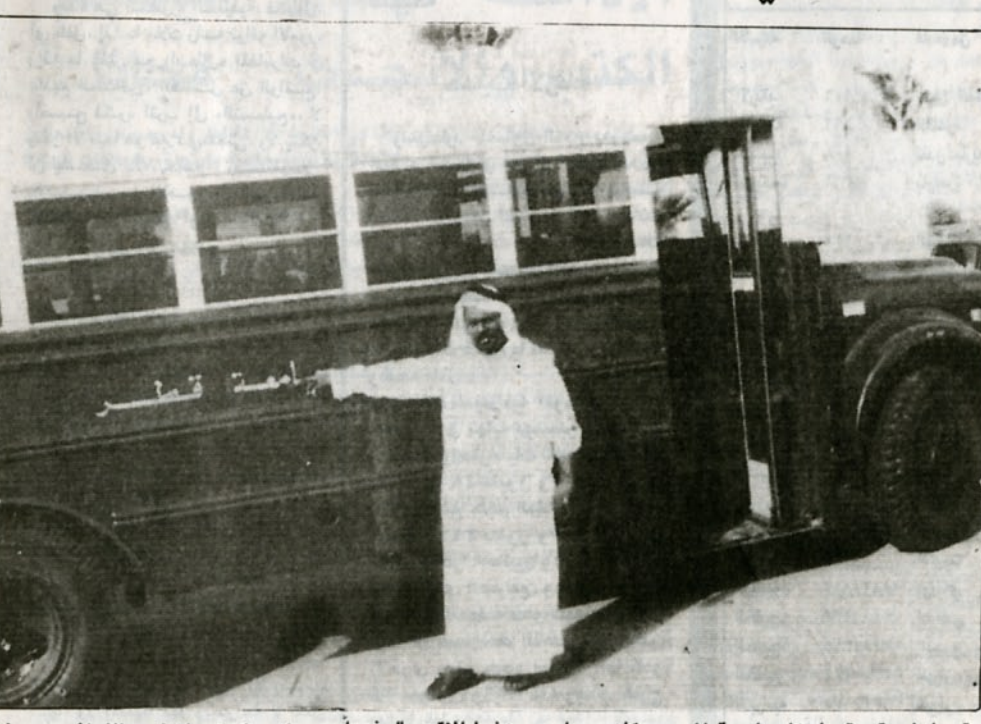
المياه هي عصب الحياة، هذه حقيقة ! هل جربت عزيزي القارئ ان تقضي يوماً واحداً بلا مياه ؟ من المؤكد ان طعم الحياة سيتغير والمشاكل ستترام حتى تسد عليك كل الطرق، ولكن هناك أناس يعملون ليل نهار، يبذلون أقصى مجهود في الليل وإنت نائم في بيتك، قد تكون امام التليفزيون أو تدير فيلماً للفيديو تستمتع به وهم يصهرون لراحتك.

في محطة تقطير المياه عيد احمد الكواري الذي يعمل في محطة تقطير المياه منذ عدة سنوات ! يقول عيد ابن الثامن والثلاثين والعائل لثلاثة اطفال ان طبيعة عمله صعبة جداً، حيث يعمل بنظام الورديات، أي يعمل في النهار أحياناً ثم يتغير النظام ليعمل بالليل، وعمله يتركز في مراقبة محطات المياه لضمان استمرار عملية التقطير وتوصيل المياه إلى المنازل... ورغم أن هذه العملية شاقة ومتعبة إلا انني



عيد الكواري

مسؤوليتي كبيرة تجاه الطلبة والطالبات



متحملها حتى تصل كل واحدة الى منزلها !
خلال فترة عملي مررت بمواقف عصيبة ومشاكل كثيرة على سبيل المثال يتوقف الباص فجأة في إشارة مرور أو دوار مما قد يؤثر على المرور

خليفة الدوسري، سائق باص الجامعة :

العمل في وظيفة سائق لباص الجامعة يتطلب مواصفات خاصة، أهمها الدقة في المواعيد والالتزام بالمواعيد، أما سائق باص الطالبات فالمواصفات المطلوبة فيه كثيرة وأهمها الامانة والأخلاق !
وخليفة راشد الدوسري من النماذج القطرية الطيبة التي تعمل بأخلاص وامانة ويتحمل مسؤولية مجموعة كبيرة من الطالبات حتى يعدن إلى منازلهن بعد يوم دراسي كامل !

خليفة سائق منذ ثلاث سنوات لباص الجامعة ويعمل من الساعة صباحاً ١٢ ساعة يومياً، يجب عمله ويخلص له رغم المشاكل التي تواجهه في طريق طويل يبدأ من أم صلال !
يقول إن المشاكل التي تواجهني كسائق لباص كثيرة أهمها بعض المعاكسات من سائقين شباب أو عدم التزام بعض الطالبات بالمواعيد في الصباح مما قد يؤثر على مواعيد الدراسة للطالبات لذلك اضطر لتنفيذ اللوائح واستكمال الجولة والعودة إلى الجامعة والعمل مع الطالبات لا يختلف عن العمل مع الطلبة وأحياناً أعمل على خطوط خاصة للطلبة، وإن كانت مسؤولية الطالبات أكبر واظن