چراغ‌ها و راه‌آهن‌ها، دو سکوی پیوسته در بندر ۱ رکاب‌سواری

(مقاله/آیتی در ستون‌ها)

هفته‌ی گذشته در همین ستون از «چراغ‌های بندر و ریل‌های شهر» گفتیم که چگونه یک خط راه‌آهن می‌تواند دو سکوی جدا را به یک سکوی پیوسته تبدیل کند. این هفته می‌خواهیم همان داستان را از زاویه‌ی دیگر ببینیم: چگونه یک چراغ‌دریایی می‌تواند بر برنامه‌ی حرکت قطارها اثر بگذارد. این گزارش حاصل گفت‌وگو با مهندسان، کارکنان و مسافران است و تلاش کرده است بدون اغراق، آنچه را دیده‌اند و شنیده‌اند روشن بنویسد.

بندر نیلاب‌کنار در ۱۱ کیلومتری شرق شهر قرار دارد و سه دهه پیش فقط یک سکوی کوتاه داشت که کالاها و مسافران روی همان سکو با هم جابه‌جا می‌شدند. چراغ‌دریایی سفید و کوتاه روی سر موج‌شکن بود و کسی فکر نمی‌کرد ربطی به راه‌آهن داشته باشد. ربط از وقتی شروع شد که خط راه‌آهن به بندر رسید و قرار شد سکوی دوم ساخته شود تا قطارهای باری و مسافربری از هم جدا بایستند و بار کشتی‌ها بدون مزاحمت تخلیه شود.

مهندس کامران دریاسر، سرپرست ایمنی راه‌آهن، می‌گوید مشکل از چراغ‌دریایی شروع شد نه از ریل. نور چراغ‌دریایی اگر درست تنظیم نشود، می‌تواند راننده‌ی قطار را گیج کند و او فکر کند سیگنال ایستگاه روشن است در حالی که هنوز فاصله دارد. برای جلوگیری از این اشتباه، تیم ایمنی سه شب متوالی با قایق نزدیک چراغ ماند و زمان روشن و خاموش شدن نور را ثبت کرد. نتیجه ساده بود: نور باید طوری تنظیم می‌شد که راننده‌ی قطار در فاصله‌ی مشخص از سکو، رنگ و شدت نور را درست ببیند.

در سکوی دوم، مسافران روزانه حدود ۴۲۰ نفر هستند و بیشتر آنها کارگران کارخانه‌ی نمک‌سازی هستند که صبح زود و عصر دیر می‌آیند. قبل از اصلاح، گاهی قطار مسافربری مجبور می‌شد چند دقیقه پشت سکوی باری بایستد تا بار تخلیه شود و این تأخیر به کل برنامه‌ی روز اثر می‌گذاشت. پس از تغییر چراغ‌دریایی و جابه‌جایی کوچک در علامت ورودی، قطار مسافربری می‌تواند بدون توقف وارد سکوی دوم شود و بار کشتی بدون مزاحمت تخلیه می‌شود.

فرهاد نیک‌پی، راننده‌ی قطار، می‌گوید تفاوت را خودش حس کرده است. قبل از اصلاح، مجبور بود سرعت را کم کند و منتظر بماند تا راه باز شود و این منتظر ماندن خستگی می‌آورد. حالا می‌داند که چراغ چه می‌گوید و زودتر تصمیم می‌گیرد. او می‌گوید اگر چراغ درست باشد، راننده کمتر اشتباه می‌کند و این برای همه بهتر است. البته او هشدار می‌دهد که اگر چراغ خراب شود، باز همان مشکل برمی‌گردد و به همین دلیل تعمیر چراغ‌دریایی اولویت شده است.

از نظر اقتصادی، بندرداری برآورد کرده است که زمان توقف قطارها در ماه اول پس از اصلاح حدود ۱۸ درصد کاهش یافته است. این عدد برای مسافران مهم است چون زودتر به خانه می‌روند و برای کارخانه‌ها مهم است چون کامیون‌ها کمتر منتظر می‌مانند. البته همه راضی نیستند. برخی می‌گویند هزینه‌ی تعمیر چراغ‌دریایی و جابه‌جایی سکو زیاد بوده و بودجه‌ی شهر کافی نبوده است. پاسخ مسئولان این است که هزینه‌ها در سه سال به صرفه‌جویی تبدیل می‌شود.

در پایان، پیشنهاد ساده‌ای مطرح شده است: هر تغییر در چراغ‌دریایی باید با یک آزمایش شبانه همراه باشد و نتیجه‌ی آن برای راننده‌ها توضیح داده شود. این پیشنهاد هزینه‌ای ندارد و می‌تواند از تکرار اشتباه جلوگیری کند. اگر این روش ادامه پیدا کند، بندر می‌تواند نمونه‌ای برای سایر بندرهای کوچک باشد. داستان نشان می‌دهد که گاهی مشکل راه‌آهن در جای دیگر است و درست کردن آن به هماهنگی چند دستگاه نیاز دارد.

چراغ‌دریایی سرخ‌کوه، ۵۷ سکوی پیوسته در بندر ۱ رکاب‌سواری

(مقاله/آیتی در ستون‌ها)

بندر سرخ‌کوه، که ۵۷ سکوی پیوسته و ۱۲ خط راه‌آهن دارد، شب‌ها با چراغ‌دریایی سرخ‌کوه روشن می‌شود. این چراغ روی سر موج‌شکن شرقی نصب است و کشتی‌ها از دور آن را می‌بینند. مسافران قطار هم آن را از پنجره می‌بینند و می‌دانند که قطار به کجا نزدیک می‌شود. این مقاله درباره‌ی همین چراغ و ارتباط آن با راه‌آهن است و سعی می‌کند ساده بنویسد تا هر خواننده‌ای بفهمد چرا یک چراغ دریایی در یک شهر راه‌آهن مهم است.

سرخ‌کوه ۱۸۹۲ تأسیس شد و از همان سال اول یک چراغ‌دریایی روی موج‌شکن نصب کرد. در آن زمان فقط کشتی‌ها بودند و راه‌آهن هنوز نیامده بود. اما وقتی راه‌آهن آمد، مسافران و کارگران هر روز از کنار چراغ رد می‌شدند. مهندس کامران دریاسر، سرپرست ایمنی راه‌آهن، می‌گوید: «چراغ برای کشتی‌ها نور می‌دهد، اما برای قطار خبر می‌دهد که ساحل نزدیک است.» این خبر یعنی ترمز، سوت و آمادگی برای ایستگاه.

مشکل وقتی شروع شد که بندر توسعه پیدا کرد و سکوها زیاد شدند. ۵۷ سکو پشت سر هم، و قطارها باید می‌دانستند کدام سکو خالی است. اگر چراغ دریایی درست کار نکند، راننده دیر ترمز می‌کند و قطار از سکو رد می‌شود. برای جلوگیری از این، تیم ایمنی سه شب متوالی با قایق نزدیک چراغ ماند و زمان روشن و خاموش شدن نور را ثبت کرد. نتیجه ساده بود: نور باید طوری تنظیم می‌شد که راننده در فاصله‌ی مشخص از سکو، رنگ و شدت نور را درست ببیند.

در سکوی دوم، مسافران روزانه حدود ۴۲۰ نفر هستند و بیشتر آنها کارگران کارخانه‌ی نمک‌سازی هستند که صبح زود و عصر دیر می‌آیند. قبل از اصلاح، گاهی قطار مسافربری مجبور می‌شد چند دقیقه پشت سکوی باری بایستد تا بار تخلیه شود و این تأخیر به کل برنامه‌ی روز اثر می‌گذاشت. پس از تغییر چراغ‌دریایی و جابه‌جایی کوچک در علامت ورودی، قطار مسافربری می‌تواند بدون توقف وارد سکوی دوم شود و بار کشتی بدون مزاحمت تخلیه می‌شود.

فرهاد نیک‌پی، راننده‌ی قطار، می‌گوید تفاوت را خودش حس کرده است. قبل از اصلاح، مجبور بود سرعت را کم کند و منتظر بماند تا راه باز شود و این منتظر ماندن خستگی می‌آورد. حالا می‌داند که چراغ چه می‌گوید و زودتر تصمیم می‌گیرد. او می‌گوید اگر چراغ درست باشد، راننده کمتر اشتباه می‌کند و این برای همه بهتر است. البته او هشدار می‌دهد که اگر چراغ خراب شود، باز همان مشکل برمی‌گردد و به همین دلیل تعمیر چراغ‌دریایی اولویت شده است.

از نظر اقتصادی، بندرداری برآورد کرده است که زمان توقف قطارها در ماه اول پس از اصلاح حدود ۱۸ درصد کاهش یافته است. این عدد برای مسافران مهم است چون زودتر به خانه می‌روند و برای کارخانه‌ها مهم است چون کامیون‌ها کمتر منتظر می‌مانند. البته همه راضی نیستند. برخی می‌گویند هزینه‌ی تعمیر چراغ‌دریایی و جابه‌جایی سکو زیاد بوده و بودجه‌ی شهر کافی نبوده است. پاسخ مسئولان این است که هزینه‌ها در سه سال به صرفه‌جویی تبدیل می‌شود.

در پایان، پیشنهاد ساده‌ای مطرح شده است: هر تغییر در چراغ‌دریایی باید با یک آزمایش شبانه همراه باشد و نتیجه‌ی آن برای راننده‌ها توضیح داده شود. این پیشنهاد هزینه‌ای ندارد و می‌تواند از تکرار اشتباه جلوگیری کند. اگر این روش ادامه پیدا کند، بندر می‌تواند نمونه‌ای برای سایر بندرهای کوچک باشد. داستان نشان می‌دهد که گاهی مشکل راه‌آهن در جای دیگر است و درست کردن آن به هماهنگی چند دستگاه نیاز دارد.

چراغ‌دریایی ۱۴ سکوی پیوسته در بندر ۱ رکاب‌سواری

(مقاله/آیتی در ستون‌ها)

بندر نیلاب‌کنار ۱۴ سکوی پیوسته دارد و هر سکو به یک خط راه‌آهن وصل است. چراغ‌دریایی روی موج‌شکن شرقی نصب است و شب‌ها نور سرخ می‌دهد. این مقاله درباره‌ی همین چراغ و ارتباط آن با راه‌آهن است. مهندس کامران دریاسر، سرپرست ایمنی راه‌آهن، می‌گوید: «چراغ برای کشتی‌ها نور می‌دهد، اما برای قطار خبر می‌دهد که ساحل نزدیک است.» این خبر یعنی ترمز، سوت و آمادگی برای ایستگاه.

مشکل وقتی شروع شد که بندر توسعه پیدا کرد و سکوها زیاد شدند. ۱۴