

حذار من عاملين داخل مؤسسات الدولة هذه الأيام

## الدليل الأمريكي للموظفين المخربين إبان الحرب العالمية الثانية



المخربون أخذوا يستخدمون أدوات حديثة

في أوقات الحروب، وبين الزملاء من أصحاب التأثير السلبي في أماكن العمل، كما تقول ساندرا روبنسون، استنادة السلوك المؤسسي والموارد البشرية بجامعة كولومبيا البريطانية. وتقول روبنسون: "أنا بالفعل أرى وتقول الكثير عما تصفة وكالة الاستخبارات المركزية الأمريكية بـ "السلوك التخريبي". فالتخريب يحدث عادة عندما يريد الموظفون أن يعبروا عن ردهم فلعلمهم عندما يرون أنهم تعرضوا لسوء المعاملة". وتضيف: "تأخذ تلك المنظمات المتصورة عدة أشكال، منها ذم أحد أعضاء فريق العمل في غيابه، ووجود مشرفين غير عادلين، أو مشرفين لا يبدون احتراما للخريين، وعدم حصول الموظف على ترقية مدешеة، أو زيادة مستحقة في الراتب". وقد يلجا الموظفون الذين يشعرون

استخدموا مطرقة خفيفة بدلا من استخدام مطرقة ثقيلة، وحاولوا أن تجعلوا مفتاح البراغي الأصغر حجما يعمل مكان ذلك الأكبر حجما. وبالعودة سريعا إلى عام 2017 لا تزال العديد من هذه السلوكيات موجودة في بيئة العمل، لكن ربما بشكل غير متعمد. ولكن إن تحتاج إلى التسلل خلف خطوط العمل لتكتشف مثل هذه السلوكيات، فيإمكانك أن تجدها في بيئة عملك، ربما يكون لديك زملاء في العمل من الذين لا يعملون بالضرورة لصالح بلاد معادية، ولكنهم لا يزالون يعملون بطريقة تؤدي إلى تقويض مؤسستك. فقد اتضح أن هناك العديد من الأساليب التي تجعل العمل في الشركات يسير على نحو أقل سلاسة وسهولة. هناك مقارئة مدешеة بين المخربين الذين كانوا يعملون لصالح وكالة الاستخبارات المركزية الأمريكية

المتحدة، وذلك بهدف زعزعة استقرار حكوماتهم عن طريق القيام ببعض الأعمال التخريبية. وأضاف الموقع: "كان بعض هذه التعليمات يبدو قديما، وبعضها الآخر لا يزال مرتبطا بالواقع على نحو مدشه. لكنها جميعا تعد تذكيرا بأهمية تقويض الإنتاجية والنظام بسهولة". كانت الفكرة هي إشراك الناس في توجيه ضربات خلفية على مستويات صغيرة، مثل تحريض الناس على المشاركة بنشاط في أعمال التخريب، وليس فقط تعني قيام الدول المجاورة بذلك، أو مجرد تعني أن تعود الأوضاع إلى طبيعتها يوما ما. ولم يكن ذلك الدليل المكتوب يطلب من الناس أن يندسوا خلف خطوط العدو، ولكن بدلا من ذلك، كان يطلب منهم القيام بأمر صغير يمكنهم أن تتراكم لتحديث تأثيرا كبيرا من أجل تقويض قوة العدو. وكان ذلك الدليل المكتوب يشجع القراء على اتباع نهج غير متعاون، وكانت أجزاء كبيرة منه مخصصة لتطبيق ذلك النهج داخل أماكن العمل. فعلى سبيل المثال، كان يقال للمديرين "خففوا الروح المعنوية، والإنتاج، وتلطفوا مع العاملين غير الأكفاء، واعطوهم ترقية غير مستحقة، وميزوا ضد العاملين الأكفاء، واشتكوا من عملهم ولو على نحو غير عادل". وكان الهدف من ذلك هو تحريك الماء الرائد، وإحداث مخازعات وتسيب في ضعف الأداء داخل المؤسسات. أما بالنسبة للعاملين، فكان يقال لهم "اعملوا ببطء، وفكروا في طرق لزيادة عدد الخطوات المطلوبة من أجل تنفيذ مهامكم، وترجمت تلك الوثيقة المكونة من 32 صفحة، والتي كتبها "مكتب الخدمات الإستراتيجية"، وهو الجهاز السابق لوكالة الاستخبارات المركزية الأمريكية، في عام 1945 إلى عدة لغات، ووزعت في دول عديدة مثل اليونان، والنرويج، وغيرها. وقال موقع وكالة الاستخبارات المركزية عن تلك الوثيقة: "كانت العديد من التعليمات الخاصة بالتخريب ترشد المواطنين العاديين، الذين لم يكونوا على اتفاق مع سياسات بلدانهم في وقت الحرب تجاه الولايات

الأرصفة المنقلة فكرة مبتكرة لتسريع الحركة

## القطارات الحديثة تصبح وسيلة نقل أكثر فخامة

لندن - دومينيك لوتينيس

هل باتت القطارات وسيلة النقل المفضلة؟ يستعرض دومينيك لوتينيس التصميمات الجديدة والجريئة للقطارات ومحطات السكك الحديدية التي تبدو وكأنها قادمة من المستقبل. يقول بريستمان، أحد مؤسسي شركة "بريستمان غود" للتصميم في لندن، المتخصصة في وسائل النقل: "كثيرا ما ينظر الناس للقطار على أنه الوسيلة المتواضعة للنقل بالمقارنة مع الطائرات، ولهذا حظي تصميم القطارات بنصيب أقل من الاستثمارات". وعلى الرغم من أن القطارات اخترعت قبل الطائرات الفائقة، التي أصبحت أكثر منها تطورا وسرعة، فإن القطارات الآن على وشك أن تتخطى الطائرات لتغدو وسيلة النقل الأكثر جذبا للمسافرين. ولعل ذلك يرجع لأسباب عديدة، منها أن السفر بالقطار لا يتطلب عادة المرور بإجراءات تسجيل الوصول ولا تدابير أمنية، وهذا يقلل من زمن الرحلة وخاصة في المسافات القصيرة، ويوفر عليك الانتقال عبر طرق مزدحمة إلى مطارات خارج المدينة. واستقطبت القطارات في الآونة الأخيرة أنظار وجهود المصممين، الذين حرصوا على مزج النواحي الجمالية بعوامل الراحة والرفاهية التي تجعل تجربة السفر بالقطار أكثر يسرا ومتعة، فقد اهتموا على سبيل المثال بزيادة الخصوصية ومظاهر الفخامة، والاتفات الجذابة ووسائل الإنارة المريحة للنظر، ومراعاة الهدوء والسلاسة طوال الرحلة، ووفق ذلك توفير مساحة كافية لكل راكب. يقول بريستمان: "في قطاراتنا المكتظة بالراكب، يجدر بنا التركيز على توفير مساحة أكبر لكل راكب على متنها".

وأشعلت القطارات فائقة السرعة حماسة المصممين لابتكار تصميمات متطورة لم يسبق لها مثيل. ومن بين هؤلاء، شركة "بريستمان غود" التي صممت كبسولات "هايلوب" فائقة السرعة، لصالح شركة "هايلوب ترانسبورتيشن تكنولوجيز". تنفيذًا للفكرة التي ابتكرها إيلون ماسك، مؤسس شركة "تيسلا موتورز"، وتيسيس "إكس" للاستكشافات الفضائية.

وقد أزيح الستار عن قطار "هايلوب" في مهرجان لندن للتصميم الذي أقيم في 2017 ويتضمن القطار كبسولات "عربات" متصلة ببعضها، يشبهها بريستمان "كبسولة المركبة الفضائية الفاخرة". وينزلق القطار فوق مساره، دون ملامسته، داخل أنبوب بسرعة تتجاوز 1000 كيلومتر في الساعة، بالاستعانة بتقنية الرفع المغناطيسي السليبي، التي يشار إليها اختصارا باسم "ماغليف". إذ تتسبب وحدات المغناطيس المثبتة أسفل الكبسولات في رفع القطار، بينما يدفعه المحرك الخطي للأمام. يقول بريستمان: "تطلق هذه الكبسولات في بيئة خاضعة للرقابة، بمعزل عن تغيرات الطقس. إذ تتأثر حركة القطارات عادة بالأحوال الجوية السيئة وقد تتوقف في حالة سقوط الأشجار على قضبانها".

وطورت أيضا أنظمة الرفع المغناطيسي في الصين، وخير مثال على ذلك قطار شنغهاي الذي يعمل بنظام الرفع المغناطيسي، وهو أسرع قطار كهربائي تجاري في العالم. يقول بريستمان: "يهدف القطار بسلاسة، فلا تشعر بارتجاج ولا اهتزاز كما في القطارات المعتادة. وتتفق الصين مبالغ طائلة على تصميم القطارات، ربما بسبب المسافات الطويلة التي تقطعها القطارات، ولأنها ترحب بالابتكار الجديدة". وابتكرت شركة بريستمان غود أيضا فكرة الأرصفة المنقلة، التي يشرحها بريستمان بأنها "ربط القطار الخفيف "الترام" المحلي بالقطار عالي السرعة الذي يربط المدن ببعضها. إذ يخفف القطار من سرعته عندما يقرب الترام منه، حتى يصل إلى سرعة الترام، ثم يرتبط به عبر نظام التحام، بحيث يصبح بإمكان راكبي الترام الصعود إلى القطار بسهولة. ويسمح هذا التصميم للركاب بالانتقال عبر قارة باكملها، من سان فرانسيسكو، على سبيل المثال، إلى نيويورك، في رحلة متصلة دون النزول إلى المحطة. وهذا مثال آخر يؤكد أن السفر بالقطار من مركز مدينة إلى مركز مدينة أخرى قد يكون أكثر ملائمة ويسرا من السفر بالطائرة.

ووفق ذلك، فإن هذا التطور الذي شهدته شبكات السكك الحديدية عالية السرعة أفضى إلى ظهور محطات قطار جديدة ذات طرز معمارية غير معهودة. ويقول جيمس بارك، مؤسس شركة "جي بي آيه ديزاين" لتصميم وسائل النقل وصلات الضيافة، إن محطة لياج غيلمنز التي صممها سانتياغو كالترافا في عام 2009 كانت مصدر إلهام للكثير من المصممين المعماريين.

وتخدم هذه المحطة ذات القبة الشاسعة المصنوعة من الزجاج والفولاذ شبكة السكك الحديدية عالية السرعة في بلجيكا. وقد تأثر الكثير من المهندسين المعماريين بتصميم كالترافا. ويقارب من مدينة نابولي، دشنت شركة الهندسة المعمارية "زها حديد"، مؤخرا محطة نابولي أفراغولا ذات التصميم المتعرج بشكل مدشه، وتغمر المحطة أشعة الشمس من كل جانب بفضل سقفها المصنوع من الزجاج ومادة الكوريان.

في العام الماضي، ابتكرت شركة "جي بي آيه ديزاين" التصميم الداخلي لقطار بيلموند غراند هيبيرنيان، الذي يطوف ربوع أيرلندا، ويتضمن 20 مقصورة للنوم تضم كل منها مرحاضا وطاويلتين كبيرتين للطعام.

ويطلق التصميم الداخلي للقطار بالفخامة التي اشتهرت بها قطارات شركة "أورينت اكسبريس" التي أصبحت تسمى "بيلموند" المالكة للقطار، ولكن بطراز عصري. يقول بارك: "نعمل في الوقت الحالي على تقليص مسافة مساند الظهر لتوفير أربع أو خمس بوصات بين القعد الأمامي والمقعد الخلفي، وإضافة أنظمة ترسل حزمة موجات صوتية مركزة، لا تسمعها إلا إذا كانت أذنك في نطاقها، حتى تعنيك عن استخدام سماعات الأذن، وأنظمة مقاعد ذكية مزودة بوسائد تأخذ شكل الجسم".

### تصميم داخلي

واقترحت شركة بريستمان غود أيضا تصميمًا داخليًا للقطارات الصباحية والمسائية التابعة لشبكة السكك الحديدية النمساوية. وبحسب هذا التصميم، من المتوقع أن تتضمن القطارات المسائية التي تعمل طوال الليل غرفا تسع أربعة أشخاص، ومقصورات مزودة بسريرين ومرحاض. وراعت الشركة أدق التفاصيل لتوفير جميع سبل الراحة للركاب، إذ أضافت إلى الدرجات، على سبيل المثال، جزءا منحدرًا لتسهيل على الراكب جرد أمتعته أثناء صعود القطار.

ويتصدر التصميم الداخلي اهتمامات القائمين على شبكة النقل العام في بريطانيا أيضا، ويسعى مصممو خط السكك الحديدية كروس ريل" في لندن بشتى الطرق لابتكار تصميمات تضيف اتساعا ورحابة على المكان. وتبلغ كلفة هذا المشروع 4.8 مليار جنيه استرليني، ومن المتوقع أن يدشن هذا الخط قريبا، والذي سيطلق عليه رسميا اسم خط اليرابيث.

ويقول جون هاتر، كبير مصممي شبكة النقل في لندن: "تولي في عملية التصميم اهتماما خاصا بعامل المساحة الشخصية، ولهذا أضفنا إلى كل مقعد مسندين كبيرين للذراعين، حتى لا يتنافس الركاب على مسند واحد للذراع".

ولزيادة الإحساس بالرحابة في خط اليرابيث، أزيلت الفواصل بين عربات القطار لتصبح متصلة ببعضها بلا أبواب، ووضع باب مزدوج في كل عربة لتيسير الصعود والهبوط من القطار. وسيكون للممرات والمساحات الأخرى في المحطات حواف منحنية من الأسمنت لتضفي انسابية على المكان. وتعكس التصميمات الجديدة لمحات خط كروس ريل معالم المناطق المحيطة بكل محطة، إذ يغلغ على صالة التذاكر الغربية بمحطة توتنهام كورت رود الألوان القائمة، وجهزت باثًا داخلي أسود لتتماشى مع منطقة سهو التي اشتهرت بناوديها الليلية، في حين تميزت صالة التذاكر الشرقية بنفس المحطة باللون الأبيض الناصع، لتعكس صورة مبنى "سنتر بوينت" الشاهق المجاور للمحطة الذي شيد في ستينيات القرن الماضي.



قطار؛ مقصورات نوم مريحة وفضيحة على متن قطار بيلموند غراند هيبيرنيان

الإهتومات المختلفة قد تطيح بالأخوان لوان

## قصة العائلة التي حافظت على شركتها منذ نحو مئتي عام



لندن - سيرينا سولومون

انتشرت شائعة في مدينة بالتيمور على السواحل الشرقية للولايات المتحدة الأمريكية في عام 1895 تقول إن عائلة لوان أغلقت شركتها، لكنها لم تكن إلا مجرد شائعة فقط.

زرع جافين لوان، الذي كان يدير شركة عائلة لوان وقتها، والتي تصنع أشربة السفن، ومظلات النوافذ، والخيم، والرياحات، وأغطية السيارات، رسائل ومشهورات لتصبح تلك الشائعة، كتب فيها: "لا، لم يخسر العجوز جيبه بيليو لوان أعماله، وإن كان بعض الناس يعتقدون ذلك". وأضاف على ذلك جملة كانت بمثابة ضربة لما يبدو أنه منافس أخلق تلك الشائعة: "حتى وإن كان البعض الآخر يقول ذلك، وعاد عمل الشركة وقتها إلى القمة ولا يزال بحالة جيدة حتى اليوم، تحت اسم شركة "الأخوة لوان". إنه إنجاز جيد بالنسبة لشركة بدأت في صنع أشربة السفن عام 1815 واتقلت بعد 202 سنة إلى التركيز على صنع الخيم، ومستلزمات الحفلات، ومظلات النوافذ.

### سنة ايجال

وبحسن إدارة هذا الفرد من عائلة لوان، استطاع إنقاذ أعمال الأسرة الخاصة بسنة ايجال تعاقبت بعده. وكلمة "إنقاذ" تتناسب هنا مع العبي المضاف إلى العمل مع الأقرباء، مثل مشكلة من من هؤلاء سيرت إدارة أعمال الشركة. في الحقيقة، هناك ثلاثة في المئة فقط من شركات العائلات استمرت حتى الجيل الرابع أو بعد ذلك قليلا، بحسب مجلة "فاميلي بيزنيس ريفيو" الأكاديمية المتخصصة في بحث الأعمال العائلية.

ويقول برايان لوان، وهو المدير الحالي لأعمال العائلة، ويبلغ من العمر 55 عاما: "اعتقد أن الحظ حالفنا في أكثر من مناسبة، فعندما كانت تنحصر تجارة ما لدينا، كنا قادرين دائما على إضافة تجارة أخرى". وتقول العمل من بيع أشربة أحيانا إلى تاجير الخيم، وديدن براين بمهنة هذه التي مارسها منذ 30 عاما لجوزيف لوان، وهو صانع أشربة من بورتسموث في إنجلترا، والذي شرب تجارته في بالتيمور عام 1815. وكان هذا أفضل مكان اختاره جوزيف لتأسيس أعماله في الولايات

لكن استمرار شركة "الأخوان لوان" كشركة عائلية إلى الجيل القادم ليس أمرا أكيدا، فأولاد براين لديهم اهتمامات أخرى، وهو حريص على عدم الضغط عليهم لتبنيهم إلى الشركة، ويقول: "سيكون مدشه إذا دخل أبني أو ابنتي إلى مجال الأعمال هذا، وسيجري هذا الحديث لاحقا، لكنني لا أخطئه".

### نماذج

ويتوافد المستثمرون على شركة الأخوة لوان لشراؤها، لكن براين يقول إنه رأى نماذج سابقة لشركات عائلية قامت بذلك، ولم تكن تجربة جيدة، ويضيف: "سنتهي الشركة برمتها، فهم يقولون إنهم سيقفون الموظفين، لكنهم لا يفعلون ذلك". لقد عمل الكثير من موظفي "الأخوة لوان" لدى الشركة على مدى عقود، وقد يكون بيعها لبعضهم هو الخيار الأفضل مستقبلا بدلا من بيعها لغيراء. لقد كرسوا حياتهم للشركة، فإ بيعها للموظفين هو أفضل طريقة للحفاظ على إرث جوزيف لوان الذي بدأ منذ ذلك الوقت الطويل، ويضيف: "أنا متأكد أنه (جوزيف) لم يفكر قط في أننا اليوم هنا لا زلنا نقوم بالعمل".

المعلمين: "لا زلنا نلعم دائما كيف نحسن من أعمالنا، والطريقة التي تقدم ذلك بها". وقد أراد براين أن يدرس التعليم كي يكون ملما بالمهن المختلفة، لأنه كان واثقا من أنه سيكون جزءا من، وعندما أعمال العائلة في وقت ما، وكان براين يدرس في إسبانيا وهو في سن الـ 24 تلقى مكالمة من والده مورغان الذي أعلن أنه يفكر في بيع شركته. وخلال أسابيع قليلة، عاد براين وبدأ العمل تحت إشراف والده، وتقاعد مورغان منذ 20 سنة الآن، بعد أن أوكل لابنه جميع مهام العمل.

### بصمة خاصة

ويقول براين: "من المحزن أن أقول هذا، لكنني استمتعت بالعمل أكثر بعد مغارته". وكما يشرح، فقد أعطاه ذلك فرصة لكي يضع بصمته الخاصة على أعمال العائلة كما فعل والده من قبل، عندما تولى إدارة الشركة. لكن مورغان لا يزال يساعد ابنه من وقت لآخر أثناء البيع، أو يقل ابنه بالسبيرة إلى الاجتماعات القريبة من العاصمة واشنطن لكي يساعد في التركيز في إنجاز أعماله. دون الانتفاة لقيادة السيارة، ويقول مورغان مارزا: "أشعر وكأني المجلة الإضافية للسيارة عندما أتى إلى العمل". وقرر مورغان عدم الخوض في أعمال الشركة بعد التقاعد، وترك