

کویر را بشناسیم *

-۲-

پس از توقف کوتاهی در کنار جاده چند نفر از مسافرین و افراد محلی دور ما جمع شدند و درباره علت صدا پرسش کردند و راه حل‌هایی پیشنهاد نمودند .
من که تمام فکر منوجه دیفرانسیل بود در مغز مسائل از قبیل تعمیر دیفرانسیل و اشکالات آن و نبودن لوازم و بردن آن باصفهان یا کاشان و مدت توقف و ... پشت سرهم رژه می‌رفتند در این اثناء يك اتومبیل کرایه رسید و من و جمشید سوار شدیم و به نطنز رفتیم و اتومبیل را جا گذاریم زیرا که حرکت مجدد اتومبیل ممکن بود خسارت زیادتری بیار آورد. در این اتومبیل کرایه يك خانواده از کشور بنگلادش همسفر ما بود و من بزبان انگلیسی با پسر خانواده صحبت کردم . معلوم شد پزشك است و با استخدام دولت ایران در آمده و در بیمارستان نطنز کار می‌کند . بچه‌های وی مرتب با صدای بلند صحبت می‌کردند و از نوع صحبت و رفتار و طرز لباس پوشیدن و غیره بنظر می‌آمد که نسبت به پزشکان ما خانواده فقیرتری هستند .

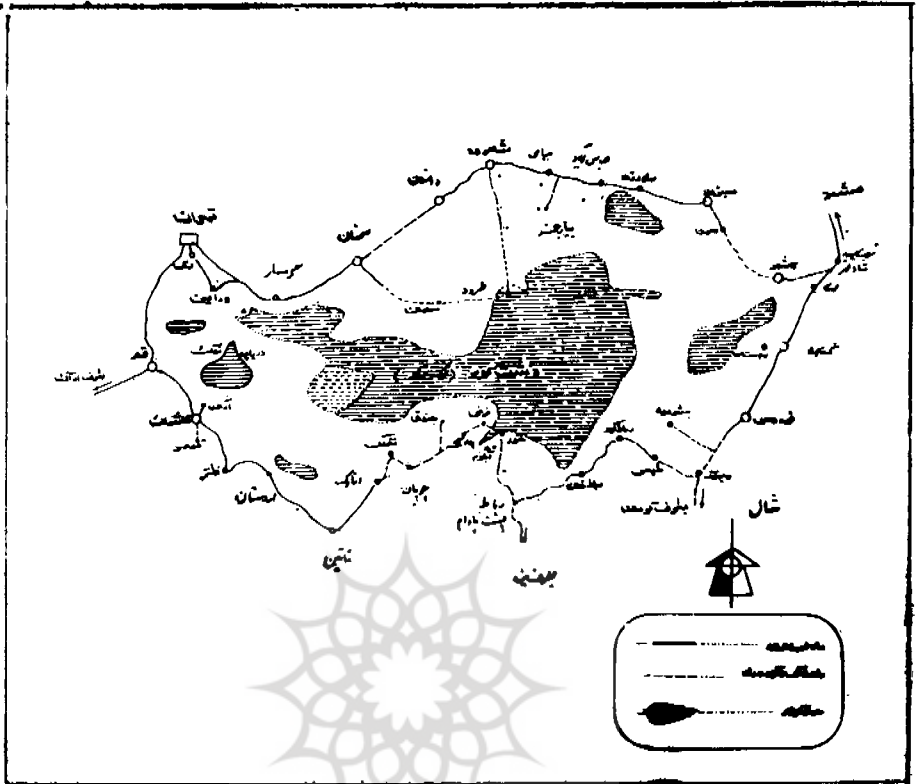
کمی از وضع جغرافیائی و جمعیت و اوضاع دیگر بنگلادش از وی سؤال کردم و باهم گفتگو کردیم . بنگلادش کشوری فقیری است و چون تکنیک مدرن را در خدمت ندارد سرزمین بهشت آسای آنان محل فقر و گرفتاریهای دیگر شده است .

من از زبان ایشان پرسیدم . گفت علاوه بر زبان محلی بنگلادش انگلیسی نیز زبان آنان است . فکر کردم چگونه انگلستان که مکان کوچکی است زبان مردم شبه قاره هند را در مدت چند صد سال تغییر داده است ؟ اصولاً چگونه اینگونه در تمام جهان اینگونه پخش شد ؟

ما به دره زیبای سرسبز نطنز رسیدیم . نطنز از کاشان تقریباً ۹۰ کیلومتر است . این دره در داخل کوهستان کرکس واقع است و بسیار فراخ است و جهت آن تقریباً شرقی-غربی است و از حیث عرض قابل قیاس با دره قمصر نیست .

نطنز خیا بانهای خوبی دارد و دارای برق و آب لوله کشی و اسفالت نیز میباشد . من با مقایسه مکانیک‌ها در تهران فکر می‌کردم چگونه ممکنست در این ایام عید يك مکانیک کار خود را رها کند و همراه من بیاید که اتومبیل را تعمیر کند. اصولاً عرضه و تقاضا در این سالها بهم خورده است . گاهی مکانیک اتومبیل کم است . گاهی تعمیر کار یخچال و لوازم برقی ، گاهی مواد خوراکی ، بهر حال این مسائل مانند قیرداغی است که هر لحظه از يك طرف

چند تصویر در این مقاله بود که به موقع از کار در نیامد، در شماره بعد خواهید دید.



روان و باعث مزاحمت کنترل کننده شده است . البته میشود با برنامه جلوسر کشی قیرداغ را گرفت ولی برنامه ریز میخواهد و برنامه حسابی .
بهر حال برخلاف انتظار من مکانیک با اتومبیل جیب خودش همراه ما آمد و وسایل مقدماتی و یک سیم بکسل با خود آورد . او بزیر ماشین رفت و کمی با دیفرانسیل ور رفت و گفت درست شد راه بییفتید . من سخت متعجب شدم .

آیا آن صدای وحشتناک مرتفع شده است ؟ او برای من شرح داد که در محل اتصال میل گاردن با دیفرانسیل کاسه نمدی هست که شل شده و چون کج قرار میگرفت و بان فشار می آمد صدای ناهنجار میداد . فعلا من موقتاً آنرا سفت کردم آنرا بیاورید در تعمیرگاه تا کاملاً آنرا محکم کنم . ما با ماشین سواری خود به نطنز رفتیم و ماشین را روی چال قرار دادیم و او با وسایل کاملتری آنرا دقیقاً سفت کرد و گفت با خیال راحت سفر کنید هیچ اشکالی پیش نمی آید .

ما بطرف نائین حرکت کردیم . سر بالائی نسبتاً شیب داری را طی کردیم و به سدهای اصفهان - نائین - نطنز رسیدیم .

من فکر کردم علت این شل شدن چه بوده ؟ یادم آمد چندی پیش اتومبیل را به مکانیکی در تهران دادم که دهانه دیفرانسیل آنرا درست کند و جلو روغن ریزی آنرا بگیرد. او هم تعمیر کرد ولی شاید خوب آنرا سفت نکرد و بعد از چند روز کاسه نم‌شل شد و از جایش تکان خورد و این بلا را سر ما آورد. من قبلاً با این مکانیک نظری صحبت کردم او هم نظری چنین داشت !

این مسأله ایست که چند سال است گریبانگیر ما ایرانیها شده است. وجدان کار وجود ندارد. کشور ماسا که در حال عبور از مرحله قدیم به مرحله جدید است از لحاظ اخلاقی وضع مبهمی دارد. نه آن قول و قرار و اعتقاد قدیم وجود دارد که مردم با ایمان کارها را انجام دهند و نه مقررات جدید و آموزش عهد ماشین بما ایرانیها بشکل صحیح رسیده است. در نتیجه اوضاع آشفته‌ای از این لحاظ بوجود آمده است. باور بفرمائید من یاد ندارم که اتومبیل را برای رفع عیب به يك مکانیک داده باشم و وقت تحویل گرفتن عیب تازه دیگری گریبان ماشین را نگرفته باشد، یا چند پیچ را نمی‌بندند یا اینکه چندسیم را نمی‌بندند و مثلاً بوق آنرا قطع می‌کنند و بهر حال يك عیب تازه اضافه می‌کنند که صاحب ماشین چند روز بعد متوجه آن میشود و تازه پس از مراجعه به مکانیک چیزی هم بدهکار میشود. این مسأله در بسیاری از موارد زندگی بچشم می‌خورد. در مورد پزشکی، در مورد خرید و فروش مواد غذایی، در مورد معاملات و غیره. انشاءالله که هر کس زود متوجه مسئولیت خود بشود هر کاری را که عهده‌دار است بخوبی انجام دهد. (۱)

۱- وجدان و توجهی که هر فرد می‌باید در کار خود داشته باشد وجود ندارد. لوله آب دفتر مجله یغما خراب شد. به نشانی که روزنامه اطلاعات داده بود بوسیله تلفون شماره ۹۳۶۵۴۴ کارگری فنی آمد و قراردادی به مبلغی نسبتاً زیاد بسته شد که تا نهم اردی بهشت کار لوله‌کشی را بیابان برد و آب گرم کنی نیز خریداری و نصب کند. آب گرم کن را از فروشگاه برلیان دارای تلفون ۶۶۳۸۴۷ خرید ولی در هنگام نصب معلوم شد که آن خراب است و سوراخ است. از فروشگاه برلیان تعویض آن استدعا شد، جواب دادند که باید مؤسسه جنرال که سازنده است عوض کند در صورتیکه جوابی ناممقول است چون فروشنده مستقیم فروشگاه برلیان است نه مؤسسه ولا بد حقی در فروش می‌گیرد. اکنون بیش از یکماه است که دفتر مجله نه آب دارد و نه آب گرم کن، خرابی و خاک و چاله همه را بستوه آورده و نتیجه کار هم نامعلوم.

سازمان آب نیز، در تعویض لوله خیابان، آجرها را کنده و پیاده رو را درهم کوفته. بوسیله تلفون درخواست شد که کار خود را تمام کنند و خرابی‌ها را تعمیر، جواب دادند که با شهرداری قراردادی است که باید شهرداری این کار را بکند. استدعا شد که خودتان دستور دهید، فرمودند که وظیفه خودتان است. از شهرداری منطقه به شماره ۹۷ مورخ ۲۶/۲/۲۱ استدعای عطف توجه شد که جواب ندادند و مجبور شدیم خود تعمیر کنیم. این شکوه‌ها البته گفتنی و نوشتنی نیست ولی نویسنده مقاله را تأییدی است که وجدان کار و انجام خدمتی را که تمهید می‌کنند در این عصر و زمان در مردم نیست. مجله یغما

باصل مسأله برگردیم. این سه راهی نزدیک گردنه طرق است که چند دهه و آبادی دارد. یادم هست چندسال پیش من از طرف اداره کل ساختمان راه آهن مأمور شدم که مسیر راه آهن باد - اصفهان را از این گردنه مطالعه کنم. گردنه طرق گردنه خاکی و کم شیبی است و اتومبیل بدون پیچ و خم زدن آنرا براحتی طی می کنند ولی برای راه آهن چون شیب بیشتر از $\frac{1}{5}$ درصد مجاز نیست مشکل است. در حال حاضر مسیر راه آهن مرتب دایره های بزرگی زده تا بچپ و راست برود و مسیر را طولانی کند که مسأله ارتفاع زیاد را جبران نماید. یکی از قراء این چند قریه بنام آبیازن است و دارای انجیرهای بسیار درشت و مرغوبی است که در فصل آن صبح زود آنها را به تهران یا اصفهان حمل می کنند.

ما سرازیر شدیم و چند بار مسیر راه آهن را قطع کردیم. اصولاً جاده با سرازیری مختصری و رو بسمت شمال بداخل کویر پیش میرود. پس از مدتی به قریه مها باد رسیدیم که تقریباً آخرین این سمت کویر است و از آنجا بسمت جنوب شرقی بطرف اردستان و جوگندو نیستانک و نائین رفتیم.

مسیر فعلی ما تقریباً موازی حاشیه کویر واقعی و کم شیب است. از سمت چپ اردستان ده زواره واقع است که کنار کویر نمک نسبتاً بزرگی است و در حد کویر اصلی می باشد. البته کوه های کم ارتفاعی این کویر را از دشت کویر اصلی جدا می کند ولی از نظر اینکه بین آنها قریه ای وجود ندارد یکپارچه میباشند. اردستان شهر نسبتاً کوچکی است که ما از کناره جنوبی آن عبور کردیم. جاده تا اینجا تماماً اسفالت است و من یادم هست سابقاً این جاده اسفالت نبود. صرف نظر از چند آبادی که اطراف نطنز و گردنه طرق وجود دارد کلاً مسیر خالی از آبادانی و آب است و چنانکه اشاره شد مها باد و اردستان و آران و حتی کاشان و نائین در دشت واقع هستند و علت اصلی وجود و نام کویر در این مناطق نبودن آب است. قابل ذکر است که یادآوری شود ماسه های متحرک هم وجود ندارند و چنانکه آب دائم یابارندگی کافی باشد منطقه حاصلخیز و خوب خواهد شد زیرا پیداست خاک بسیار مناسب است قسمتی خاک و رس و قسمتی هم ماسه دارد که توأماً برای کشاورزی مناسب اند.

اوائل شب به نائین رسیدیم. در طول راه پوشش گیاهی متوسطی وجود داشت و علف کمی برای تغذیه موجود بود لیکن گله گوسفندی و آبادی بندرت دیده می شد. نائین از مزایای شهری برخوردار است... آثار باستانی زیادی هم در این شهر وجود دارد.

برای رسیدن به نازک من تصور می کردم از اردستان هم راه باشد ولی از نائین نزدیک تر است. ما ابتدا به پمپ بنزین برای بنزین گرفتن رفتیم و باک را پر کردیم و از کم و کیف راه پرسیدیم معلوم شد اسفالت است. ما بسیار خوشحال شدیم و اصلاً باورمان نمی شد که این جاده اسفالت شده باشد. به مهمانسرای جلب سیاحان رفتیم. جان بود ولی سازمان ملی پیش آهنگی مدرسه ای را آماده پذیرائی از مسافران نوروزی کرده بود که بسیار تمیز بود. پس از صرف شام شب در آنجا خوابیدیم.

میدانیم هوای کویر خشک است ولی در شهر ما بعلت وجود درختان و آب کمی مرطوب است بخصوص در صبح بهار. ما صبح زود بلند شدیم چون طبق برنامه باید تا شب خود را به خور میرساندیم پس بدون صرف صبحانه براه افتادیم. هوا خنک و کمی باطراوت بود. من

خوشحال از اینکه جاده اسفالت است برانندگی ادامه دادم تصادفاً چه اسفالت خوبی است و این فاصله ۷۴ کیلومتری بین انارك و نائین مسیر در دشت نسبتاً صافی بطرف شمال به پیش می‌رود. ما بیک خط نیم ساخته راه آهن رسیدیم. من تعجب کردم که چرا نیم ساخته است حتی بالاست و تراورس نیز نداشت فقط خاکریز آن موجود بود.

چون من چند سال پیش در ساختمان راه آهن کار می‌کردم از این مسیر اطلاع داشتم و می‌دانستم که راه آهن یزد - کاشان از اینجا میگذرد. مدتی متعجب ماندم که این چیست بهر حال یادم آمد پس از اینکه مسیر راه آهن را از ایستگاه باد بطرف طرق و اصفهان بردند و خطی از اصفهان به یزد کشیدند ممکنست این مسیر را معوق گذاشته باشند و از همان مسیر اصفهان به یزد استفاده می‌کنند.

این مسأله و مسأله اسفالت جاده ماشین رو به انارك و مسائل شبیه برای افراد محلی و آنهایی که ساکن این مناطق هستند امری عادی است ولی برای افرادی که در اقصی نقاط کشور زندگی می‌کنند و از اوضاع کویر و این مناطق جدا شده‌اند تازگی دارد. تأسیساتی نیز اخیراً از طرف نیروی هوایی ساخته شده بود ولی تا انارك هیچ چیز حتی يك ده هم نبود. خاک نیز خوب و مساعد کشاورزی است و حتی ماسه‌ای بادی و تپه‌های متحرك هم در مسیر وجود ندارد.

جاده به قسمت کم شیب رسید و آهسته آهسته سر بالائی ملایمی را طی کرد. ما فقط ۲ یا ۳ گله گوسفند در راه دیدیم. علف نیز نسبتاً خوب بود. کم کم از دور سلسله جبال کم ارتفاعی پیدا شد و در پای ارتفاعات آبادی انارك نمایان شد. ما خیال می‌کردیم انارك محل معدن مس است ولی وقتی پرسیدیم از معدن خبری نبود و گفتند معدن در نخلک است که حدود ۵۰ کیلومتر فاصله دارد و فقط تأسیسات اداری معدن در آنجا بود. ما سراغ پمپ بنزین نداشتیم. گفتند نمایندگی دارد ولی وقتی به آنجا رفتیم فقط يك پمپ بنزین به ما دادند. می‌خواستیم يك پمپ اضافی هم داخل ماشین بگذاریم ولی با این تفاسیر حتی باک ماشین پر نشد.

سراغ قهوه خانه را گرفتیم. حتی از پاسگاه ژاندارمری پرسیدیم. گفتند قهوه خانه بسته است بهر حال بدون صبحانه ماندیم. نخوردن صبحانه و چائی و نداشتن بنزین و وجود اولین راه خاکی کمی ما را سرخورده کرد. از موجودی اتومبیل کمی مربا و شیرینی و آب آوردیم و جای شما خالی صرف شد و بلافاصله راه افتادیم.

به اولین دو راهی بدون تابلو رسیدیم. هیچ نمی‌دانستم از کجا باید رفت. راه اصلی‌تر را گرفتیم حدود ۱۰ کیلومتر که رفتیم جاده داخل يك میل خشک با ماسه بادی افتاد. طعم جاده کویری را حس کردیم. در چند نقطه ماسه بادی مانع حرکت ماشین شد و نزدیک بود بمانیم که با حرکت فرمان و کم و زیاد کردن گاز و گرفتن کلاچ از این جاده هم عبور کردیم و داخل تپه ماهورهای پر علفی شدیم. مرتب علف زیادتر می‌شد در بلندترین نقطه به قدری علف زیاد بود که هوس کردیم چند عکس بگیریم. و همان‌طور که در عکس پیداست قد علف‌ها گاهی از ۶۰ سانتی متر متجاوز بود باین ترتیب منطقه وسیعی در تپه ماهورها پر از علف بود. حسین مرتب به من می‌گفت من در ده خود نیز چنین علفی ندیده‌ام. در این مناطق

ما آهو و شکار ندیدیم . بعداً از محلی‌ها پرسیدیم گفتند سابقاً شکار زیاد بود ولی حالا کم شده است .

از انارك تا اینجا حتی يك اتومبیل هم در جاده نبود . يك گله و چوپان آنرا دیدیم و از او سؤال کردیم که راه نخلک همین است ؟ گفت بلی . مقداری که رقیتم به چهار راهی رسیدیم که تابلو کوچکی داشت و با راهنمایی چوپان و نوشته تابلو به در محوطه معدن رسیدیم نگهبان مؤدبی آنجا بود .

با وجود این که جمعه بود نامبرده ما را به مسئول محلی معدن معرفی کرد و بانگهبان به داخل رقیتم و معدن را بازدید کردیم . سنگ سرب در زیر زمین است و از ۱۳۰ متری به وسیله آسانسور از چاه بیرون آورده می‌شود . ابتدا سنگ‌های پر عیار را با دست جدا می‌کردند و بعد بقیه را با آسیاب خرد می‌کردند و شستشو می‌دادند و خاک سرب با عیار بالا نظراً ۸۰ یا ۹۰ درصد به دست می‌آمد که در کیسه‌ها می‌ریختند و برای صدور به خارج کشور آماده می‌نمودند . در معدن در عمق ۱۳۰ متری آب زیادی یافت شده است که به وسیله پمپ آن را به بالا می‌آورند و شهرک کوچک نخلک به وسیله این آب آباد شده است . می‌گفتند سابقاً نخلک به علت بی‌آبی خیلی بی‌رونق بوده است .

کوه‌هایی که در آن‌ها معدن وجود دارد خیلی وسیع و طولانی است . در این مناطق کوه‌های کم ارتفاع با رنگ‌های مختلف وجود دارد . مسئول معدن می‌گفت که سنگ‌های معدنی زیادی یافت می‌شود و از زمان قدیم مورد بهره برداری قرار گرفته است ، به طوری که سابقاً سنگ سرب را از سطح زمین استخراج می‌کردند ولی اکنون از عمق استخراج می‌کنند . ما چند عکسی از دکل و محل تصفیه گرفتیم و دو نمونه سنگ سرب برداشتم و حرکت کردیم . راه را از دربان پرسیدیم . به قدری این دربان با خوش روئی و تفصیل برای ما راه را شرح داد که با شرح وی تا عصر مستقیماً به حرکت ادامه دادیم . پس از برگشت از نخلک به چهار راه مذکور رسیدیم . از آن جا سرازیر شدیم و به چوپانان که قریباً نسبتاً بزرگی است رسیدیم و از آن جا به راه ادامه دادیم . هنوز دشت صاف و بدون وجود ماسه بادی بود . آب این مناطق نیز شیرین است . در سمت چپ جاده‌ای به جندق می‌رود . ما از ترس این که بنزین را تمام کنیم به جندق نرفتیم . با وجود این که من از جندق داستان‌هایی شنیده‌ام و می‌دانم محلی قدیمی است و ماسعرا و دانشمندان نظیر یغمای جندقی هم از آنجا داشته‌ام . ناگهان بدون اینکه انتظاری داشته باشیم به اسفالت برخوردیم . این نشانه اسفالت و آبادانی ما را متوجه کرد که دولت بفکر این مناطق نیز هست لیکن کافی نیست و من تصور می‌کنم دولت باید باین مناطق زرخیز و دور از ذهن مردم توجه کافی بنماید .

فرض بفرمائید این مسافرت ما در ۱۰۰۰ سال پیش اتفاق می‌افتاد چه فرقی و چه تفاوت‌هایی دیده میشد . این اسفالت و مختصر تغییرات دیگر نشانه تفاوت آنست اما آیا این تفاوت‌ها کافی است و با مقایسه با مناطق دیگر که پراز تراکتور و کارخانه‌های کوچک و خانه‌های نسبتاً زیبا و سروصدای موتورها و مزارع زیبا است این تغییرات بسیار کم نیست ؟ در این قسمت‌ها چند قریه دنبال هم در کنار رودخانه کم شیبی وجود دارد .

اول فکر کردیم چون به شهر و آبادی رسیده‌ایم اسفالت شده ولی بعد که رفتیم و رفتیم

و رفتیم دیدیم که اسفالت تا خور ادامه دارد ولی اسفالت سرد است و معلوم بود مربوط به حدود سه سال پیش است و بزودی از بین خواهد رفت ولی نه در نقشه وزارت راه بود و نه ما انتظار داشتیم که در دل کویر اسفالت باشد زیرا این مناطق درست کنار نمکزار بزرگ است بخصوص خور و ییا بانگ را میتوان قلب کویر نامید زیرا به نمکزار دشت کویر چسبیده است و گودترین نقطه آباد دشت کویر است و باینجهت گرمسیر است زیرا ما میدانیم هر چه از سطح زمین بالا برویم چه بوسیله کوه و چه بوسیله بالن و هواپیماها سردتر میشود و هر چه پایینتر بیاییم گرمتر میشود. خور چون در گودترین نقطه دشت کویر است گرمسیر است و ما بعداً به این مساله اشاره خواهیم کرد. به چاه ملك رسیدیم و در قهوه خانه ای نان و ماست و تخم مرغ و چای پیدا کردیم و نهار را صرف کردیم و براه افتادیم. در چاه ملك چند تراکتور هم دیدیم پیدا بود نهضت مکانیزه کردن کشاورزی هم تازه باین مکان رسیده است.

همانطور که شرح آن گذشت مسیر اسفالت کنار رودخانه کم شیبی ادامه داشت. کم کم آثار نمک ظاهر شد و نمک باریک مانند دم گاو مرتب ادامه داشت و عرض آن زیاد شد تا اینکه جاده به رودخانه کوچک شود و کم عرض رسید و از آن رد شد و عرض نمکزار را هم قطع کرد. من پای خود را داخل نمکزار گذاشتم با اندازه ۳ سانتی متر فرو رفت. ما تقریباً ۲۰۰ کیلومتر از انارک آمده بودیم. مصرف بنزین در جاده های فرعی بر مراتب بیشتر از جاده اصلی است مع الوصف مقداری بنزین در باک مانده بود. بد نیست برای شما واقعه ای را شرح دهم: اکثر مردم فکر می کنند در کویر انسان فرو میرود. خیر اینطور نیست. اصلاً اگر آب باشد کویر مفهوم خود را از دست میدهد و به مزارع و کارخانه های آباد و خرم مبدل میشود. بطور کلی ما تقریباً ۶۰۰۰۰۰ کیلومتر مربع اراضی لم یزرع دور کویر داریم. با توجه بوسعت کشور که حدود ۱۶۰۰۰۰۰ کیلومتر مربع است سطح زیادی است و بیش از یک سوم مساحت کشور ماست. از این سطح بزحمت حدود ۱۰۰۰۰۰۰ کیلومتر مربع آن نمکزار و باتلاق و غیر قابل کشت و آباد کردن است. اما ممکنست در منطقه ای که آب جمع میشود و مانند دریاچه شور است انسان و سوار اسب فرو روند مانند فرو رفتن بهرام گور و اسب او بدنبال شکار گورخر. من چند سال پیش از طرف ساختمان راه آهن رئیس گروه نقشه برداری راه آهن یزد - بافق بودم. کویر بافق نیز کویر درازی است تقریباً شمالی - جنوبی بطول چند ده کیلومتر و بمرض حدود ۳ کیلومتر که مسیر راه آهن عرض آنرا قطع کرده است. کویر نمک زمین سفت و خشکی بود بطوریکه جیب و انت با وزن يك تن روی قسمتهای تیز و برنده آن با تکان و حرکت زیاد میرفت بدون اینکه شکسته شود، ولی وقتی با چکش نمک ۲۰ سانتی را میشکستیم زیر آن باتلاق بود و همه چیز فرو میرفت. من ثالثی را که يك میله فلزی ۲ متری است و هر نیم متر آن يك رنگه است به کارگری دادم و گفتم آنرا بداخل زمین کویر فرو کند. او میله را تا ته بادیست داخل زمین کرد. باید توجه داشت که نمک سفت شده آن بسیار محکم بود بطوریکه گله های آهودر آن کویر در همه جا پخش بودند و هیچ در زمین فرو نمی رفتند. بهر حال نمکزار خور را قطع کردیم و پیچی زدیم که بشهر وارد شویم به يك رنگه ماسه متحرک بادی رسیدیم و با تعجب دیدیم که روی آنها درخت بلند روئیده بدون اینکه آثار جوی آب باشد.

در شماره بعد راجع بان صحبت خواهیم کرد.