محیط زیست

«امید» آمد

چند سالی است آبان که از راه می‌رسد، با خودش یك حس خوب توام با نگرانی و دلهره را به همراه می‌آورد؛ برای برخی مثل ما و اهالی فریدونکنار و البته همه دوستداران تك درنای سیبری. آبان که می‌آید، پرسش‌ها و زمزمه‌ها هم شروع می‌شود؛ «امید» امسال هم می‌آید؟! نمی‌آید؟!... شاید آن‌قدر پیر و خسته و ناتوان شده که امسال و هیچ سال دیگری مهمان شهر و کشورمان نشود!... اما خدا کند که بیاید!... و همه این خدا کندها و انرژی‌های مثبت پرمحبت، دوباره و امسال هم درنا را به فریدونکنار کشاند. این پرنده تنهای دوست‌داشتنی، در صبح آخرین روز دومین ماه پاییز در آسمان تالاب فریدونکنار چرخی زد و خودش را نشان داد و خیال همه‌مان را راحت کرد. تك درنای سفید سیبری تنها بازمانده از این‌گونه در حال انقراض است که برای یازدهمین سال به تنهایی برای زمستان‌گذرانی به تالاب فریدونکنار رسیده؛ نامش امید است و آخرین بازمانده از درناهای سفید سیبری که در یك دهه اخیر با وجود مرگ زوجش آرزو همچنان خود را به ایران و تالاب فریدونکنار (محل مرگ همسرش) می‌رساند. امید در همه این سال‌ها از زیستگاه اصلی‌اش در سیبری با طی کردن مسیر ۵۰۰۰ کیلومتری روسیه، قزاقستان و آذربایجان به مازندران می‌آید و حدود چهار ماه از سال را با تغذیه در محدوده دامگاه‌های سنتی از باران، سرخرود و فریدونکنار زمستان‌گذرانی می‌کند. این گونه درناهای سیبری بجز سال‌های ۸۸ و ۹۴ در نیم‌قرن گذشته مازندران را مقصد زمستان‌گذرانی خود انتخاب کردند.

به بحران‌های میراث جهانی تخت جمشید رسیدگی می‌شود

در سال‌ها و ماه‌های گذشته، خبرها از میراث جهانی تخت جمشید ناامیدانه و نگران‌کننده بود؛ خبرهایی چون نشست دشت‌های اطراف این پایگاه گردشگری و ترك‌هایی که روز به روز عمیق‌تر و به میراث ۲۵۰۰ ساله ایرانیان نزدیك‌تر می‌شد. حالا اما یك خبر خوش هم از این ناحیه به گوش می‌رسد؛ البته فعلا خبر و برنامه‌اش تا به پای اجرا برسد، اما همین هم غنیمت است. خبری که مدیرکل امور پایگاه‌های سازمان میراث فرهنگی آن را رسانه‌ای کرده و گفته برای نخستین بار نقشه بحران یکی از سایت‌های میراثی ایران (تخت جمشید) با همکاری و مشارکت کارشناسان موسسه عالی حفاظت ایتالیا تهیه می‌شود.

فرهاد عزیزی در گفت‌وگو با ایرنا با بیان این‌که تاکنون برای هیچ‌یك از سایت‌ها و محوطه‌های تاریخی یا باستانی ایران نقشه جامع بحران تدوین نشده، افزوده: نقشه بحران تخت جمشید به سبب تهدیدهای طبیعی و انسانی این میراث جهانی در دست تهیه است.

تصاویری از تورهای گردشگری راه‌آهن تهران - شمال

عکس: جام جم

«راه» که خود اسباب گردشگری است اکنون به موضوعی برای سفر تبدیل شده است

جاده مرا صدا می‌زند

شیما رئیسی

ایران

خودرو، قطار، کشتی و هواپیما... جاده، ریل، بنادر، اسکله‌ها، فرودگاه‌ها و باندهای پرواز... همه، آن‌گونه که امروز می‌بینیم، نتیجه دهه‌ها و حتی قرن‌ها تلاش انسان برای رسیدن به این آرزوی دیرینه بوده: کاستن از رنج سفر و پیمودن فواصل هزار کیلومتری در کمتر از یك روز. پیشرفتی تا به آنجا که سفر و رفتن و دیدن را به یك صنعت بزرگ در جهان تبدیل کرده و حالا خود اسبابی شده برای جلب گردشگر و تعریف قسمی از گردشگری به نام «گردشگری راه». در سفری با این هدف، شما به قصد دیدن و آشنا شدن با تاریخچه و جزئیات تاسیسات مربوط به راه، اعم از راه‌های جاده‌ای، ریلی، آبی و هوایی، رهسپار مقاصدی می‌شوید که عناصر مهم و نخستین‌ها در سیر تحول و پیشرفت راه‌های ارتباطی، مسیرها، ساختمان‌ها و ایستگاه‌هایی که در شکل‌گیری بخشی از تاریخ نقش داشته، در آنها قرار دارد.

گردشگری راه، آن‌گونه که معرفی شد، اما هنوز در کشورمان در ابتدای راه است و توسعه آن (از آنجا که موضوعات قابل بازدید در این شکل از سفر غالبا در اختیار بخش‌های دولتی قرار دارد و گاهی به اماکنی متروك تبدیل شده‌اند)، نیازمند همکاری میان دستگاه‌های مختلف برای شناسایی، ثبت، احیا و تعریف مسیرهای گردشگری برای دسترسی به این مقاصد است.

در نشست دومین همایش میراث فرهنگی و توسعه پایدار که در روزهای پایانی مهرماه برگزار شد، معاون وزیر راه و شهرسازی، از تلاش وزارتخانه متبوعش برای حفاظت از میراث راه در ایران خبر داد. محمدسعید ایزدی کاروانسراهای تاریخی، آب‌انبارها، میل‌ها، راه‌آهن، ایستگاه‌ها و خطوط ارزشمند ریلی را از جمله عناصر وابسته به راه‌ها معرفی کرد و از این‌که تاکنون هیچ برنامه جدی‌ای برای حفاظت از آنها وجود نداشته و بسیاری از اجزای این میراث در طرح‌های راهسازی تخریب شده‌اند، ابراز تاسف کرد.

راز بالن‌خانه‌ها در ایران

در این میان البته شاید بتوان گفت راه‌آهن بیش از دیگر موارد یاد شده مورد توجه قرار گرفته؛ تا آنجا که مطالعات تدوین پرونده ثبت جهانی آن در دو سال گذشته با همکاری وزارت راه و سازمان میراث فرهنگی به انجام رسیده است. همچنین به همت بخش خصوصی و البته به ابتکار یك مهندس علاقه‌مند سفر و علوم مهندسی که مدت زمان قابل توجهی را صرف مطالعه و بررسی تاریخ راه‌آهن ایران و شناسایی جزئیات مسیرها و ایستگاه‌های آن کرده، اولین جریان مربوط به گردشگری راه هم در مسیر ریلی کشور شکل گرفته و حالا که بیش از دو سال از برگزاری تورهای مربوط به بازدید از مسیر ریلی شمال می‌گذرد، این شکل جدید از گردشگری در این حوزه، حرف‌های زیادی برای گفتن دارد.

اما به گفته ایزدی، معاون وزیر راه و شهرسازی، اسکله‌های دریایی و فرودگاه‌های تاریخی از دیگر موارد متعلق به میراث راهند که وزارت راه و شهرسازی، برنامه‌هایی را هم برای حفاظت از آنها، در دست بررسی دارد. او در این نشست به بالن‌خانه‌ها نیز اشاره کرده و گفته بود: آثار و تصاویر تاریخی و بناهای متعددی از بالن‌خانه‌ها در ایران وجود دارد که هنوز مردم ایران از وجود این آثار و حتی دانستن این موضوع که در ایران بالن‌خانه وجود دارد، بی‌اطلاع هستند.

تنظیم سند معماری راه

به منظور پیگیری برنامه‌های مورد اشاره ایزدی در این نشست و برای کسب اطلاعات بیشتر در این خصوص سراغ این مقام مسؤول رفته و از او خواستیم قدری بیشتر از برنامه‌های معاونتش در حوزه میراث راه و گردشگری راه بگوید. معاون وزیر راه، به تنظیم سندی در این خصوص به نام «سند معماری راه» اشاره کرده و به جام جم می‌گوید: این سند که در شورای عالی ترابری و شورای عالی شهرسازی کشور به تصویب رسیده، مبنای برنامه‌های عملیاتی ما در حوزه‌های مربوط، از جمله گردشگری راه است. بر اساس این مصوبه، در حال حاضر و با همکاری معاونت میراث فرهنگی سازمان میراث فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری، در مرحله اجرایی مستندسازی عناصر وابسته به راه هستیم.

ایزدی در ادامه از چگونگی شروع شکل‌گیری این نوع نگاه به مقوله راه‌ها سخن می‌گوید، این‌که چگونه، شرکت در مراسم افتتاح طرح جاده گرمسار- قم، سرآغاز این نوع توجه شد. آنطور که او توضیح می‌دهد در این مراسم از آنها خواسته شد تا توجه بیشتری به مقوله معماری راه داشته باشند؛ توجهاتی که سبب ارتقا کیفیت در حوزه ایمنی، منظر راه‌ها و نیز خدمات لازم برای استفاده‌کنندگان از مسیر خواهد شد.

به این معنا که نگاهمان به راه‌ها، چیزی بیشتر از مسیری برای ایجاد اتصال میان دو نقطه مبدا و مقصد باشد.

پس از این مراسم، این وزارتخانه بر آن شد تا با تغییر نگاه و سیاست‌هایش به این حوزه، معماری راه‌ها را از منظری دیگر مورد توجه قرار دهد؛ همچون گذشته‌های دور که مسیرها پر بود از نشانه‌های خدماتی و البته در روزگاری نزدیك‌تر، در دهه ۲۰ که زیبایی و معماری از جمله مهم‌ترین ملاحظات طرح‌های راه‌سازی بود.

بر همین اساس، این مجموعه بر آن شد تا علاوه بر توجه به این نکات در طرح‌های جدید، ساختمان‌ها و مسیرهای تاریخی را احیا کند؛ امری که سبب شکل‌گیری موضوعی به نام گردشگری راه ذیل صنعت گردشگری شد. در این باره، معاونت‌های شهرسازی، راهداری‌ها، میراث فرهنگی و صندوق احیای طرح مشترکی را تعریف کرده‌اند و آنچنان که ایزدی خاطرنشان می‌کند، این فعالیت‌ها سبب پیوند هر چه بیشتر دو حوزه میراث و گردشگری خواهد شد.

ایزدی: علاوه بر تهیه برنامه‌هایی برای احیای ۳ ایستگاه متروکه در مسیر راه‌آهن تهران - گرگان، درصدد تبیین سیاست‌هایی برای ورود فرودگاه‌ها و بنادر و مسیرهای دریایی به صنعت گردشگری راه نیز هستیم

همه برنامه‌های گردشگری در مسیرهای ریلی، فرودگاه‌ها و بنادر

در ادامه، ایزدی به مجموعه اقداماتی که با هدف توسعه بحث گردشگری راه در دست اقدام است، اشاره می‌کند و می‌گوید: در مسیر راه‌آهن تهران - گرگان، سه ایستگاه متروکه مربوط به دوران پهلوی اول وجود دارد که در حال انجام مقدمات واگذاری آنها به بخش خصوصی برای احیا و تبدیلشان به هتل و فضای گردشگری هستیم. اما در ارتباط با فرودگاه‌های کشور هم باید بگویم، از آنجا که هیچ برنامه عملیاتی و اجرایی درخصوص تبدیل آنها به موضوعات گردشگری وجود ندارد، در حال تبیین سیاست‌های لازم هستیم. در مورد بنادر هم هدفمان این است که در میان‌مدت، از مسیرهای دریایی در جهت رونق بنادر استفاده کنیم؛ به این معنا که تنها برای انتقال بار از این مسیرها استفاده نشود و مسافران نیز بتوانند از این امکانات بهره‌مند شوند؛ به این ترتیب بنادر کوچك شاهد تحول و توسعه از طریق ورود جریان گردشگر خواهند بود.

بانی گردشگری راه‌آهن را بشناسید

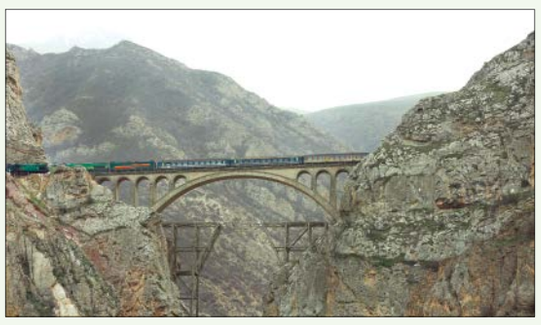
اگر سری به سایت خرید بلیت‌های قطار بزنید، قسمتی را خواهید دید با نام «قطار گردشگری شمال»؛ قطاری که بیش از یك سال از راه‌اندازی آن می‌گذرد و بانی آن نه شرکت حمل و نقل ریلی کشور که فردی است عاشق سفر و آگاه به تاریخ راه‌آهن با نام محمد محسنیان.

محسنیان از سال ۱۳۷۰، به‌صورت حرفه‌ای و برنامه‌ریزی‌شده ایرانگردی را آغاز کرد و طی این سفرها به تاریخ راه‌آهن ایران علاقه‌مند و مسحور آن شد؛ پس تصمیم گرفت دیگران را هم در تجربیات خود سهیم کند. او خود در این باره می‌گوید: «صنعت همیشه برای من جذاب بوده و پیش از راه‌آهن، تاریخ سدهای کشور، تاریخچه نفت و همچنین سیر تحول ساخت گنبدها در ایران، موضوعاتی بودند که به‌صورت دوره‌ای به آنها پرداخته بودم. از میان همه اینها، اما راه‌آهن جور دیگری مرا پایبند خود کرد و تبدیل شد به بخشی از زندگی من.»

محسنیان دلیل این جذابیت را از سه جنبه مورد بحث قرار می‌دهد. یکی از این وجوه به گفته او، جنبه بین‌المللی خط آهن ایران است؛ چراکه تا پیش از این، هیچ پروژه بین‌المللی‌ای در این ابعاد در کشور کلید نخورده بود و همچنین راه‌آهن ایران نقش پررنگی در جنگ جهانی دوم داشت. اما دومین عامل جذابیت خط ریلی ایران برای محسنیان، گذر خطوط آن از اقلیم‌های مختلف و اتصال شمال و جنوب کشور به یکدیگر از این طریق است. او درخصوص دلیل سوم علاقه‌مندیش به راه‌آهن اینچنین می‌گوید: مطالعات من در حوزه باستان‌شناسی، نگاه مرا به مطالعه تاریخ تغییر داد. به این معنا که خوانش تاریخ از رهگذر مطالعه رفتار افراد و اقوام گوناگون و نیز آثار به‌جا مانده از آنها را در اولویت منابع کسب دانش تاریخی خود قرار دادم. البته او جز اینها، عامل دیگری را هم در جذابیت راه‌آهن مهم می‌داند؛ محسنیان می‌گوید: قطار و ایستگاه و ریل، به دلیلی که نمی‌دانم، برای بسیاری از افراد جذابیت نوستالژیك دارد. علاوه بر این اما در مورد من، گشت‌وگذارهای کودکی به همراه پدر در باغی در حوالی ایستگاه راه‌آهن، شاید دلیل دیگر علاقه‌مندی من به راه‌آهن باشد.

به دنبال داستان آدم‌ها، پل‌ها و جاده‌ها...

معماری پل‌ها و ایستگاه‌های راه‌آهن، داستان آدم‌هایی که در ساخت این طرح مشارکت داشتند و نیز دانش مهندسی و پایبندی به اخلاق حرفه‌ای در احداث آن، همه و همه محسنیان را به خود مشغول داشتند و او را مسافر همیشگی قطارهای ایران کردند. او اما به دنبال همسفرانی می‌گشت که شور این اکتشافات را با آنها در میان گذاشته و بخشی از تاریخ صنعتی ایران را برایشان بازگو کند. همین شد که در سال ۹۵ به فکر جلب همکاری راه‌آهن کشور افتاد تا به این وسیله امکان سهیم شدن همگان را در این تجارب فراهم کند. پس به دیدار مدیرعامل شرکت راه‌آهن رفت و پس از آن با مجوز یك آژانس گردشگری و همکاری رجا، اولین گروه گردشگران را با جاذبه‌های مسیر ریلی شمال ایران آشنا کرد. در سفرهای اول، قطار با ۱۸ - ۱۷ نفر مسافر عازم سفر می‌شد و به یك سال نرسیده، تعدادشان به ۳۰ نفر رسید. در سال دوم اما این تعداد از صد نفر هم گذشت تا تابستان امسال که تقاضا برای خرید بلیت، بیش از ظرفیت پذیرش قطار در هر نوبت سفرش بود. آن‌طور که محسنیان می‌گوید، هر قطار برای ۳۲۰ نفر ظرفیت دارد که به دلیل حفظ امکان ارائه خدمات مطلوب، فروش به ۱۸۰ تا نهایتا ۲۰۰ بلیت در هر سفر محدود شده است.



آخر هفته‌ها با قطار، می‌ریم شمال

این قطار پنجشنبه‌ها و جمعه‌های هر هفته، راهی شمال شده و در ایستگاه‌های ده شوراب، ورسك، سوادکوه، بنکوه و سیمین‌دشت توقف می‌کند تا راهنمایان، مسافران را با تاریخ راه‌آهن آشنا کنند و از شگفتی‌های معماری و مهندسی سازه‌های به‌کار رفته در صنعت ریلی کشور برایشان بگویند.

به گفته بانی، قطار گردشگری شمال، انتخاب مسیرها و ایستگاه‌های محل توقف این قطار در ابتدا حتی برای لوکوموتیوران‌ها هم جای سوال داشت و آنها نسبت به بسیاری از اطلاعات تاریخی در رابطه با این مسیر، پل‌ها و ایستگاه‌هایش اظهار بی‌اطلاعی می‌کردند.

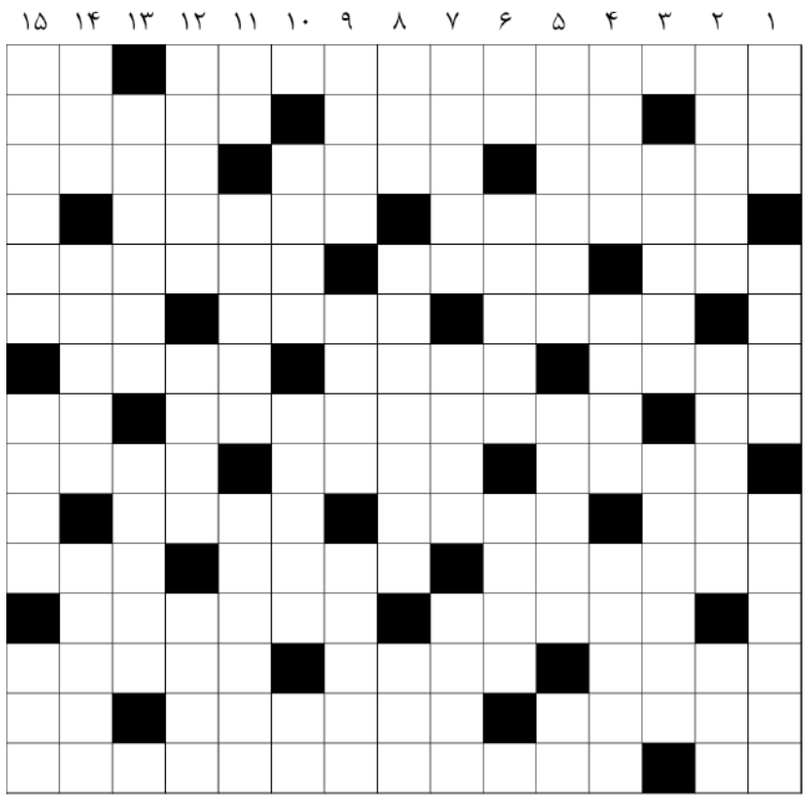
برای گردشگران خارجی هم برنامه داریم

این فعال گردشگری درخصوص جذب گردشگران خارجی به منظور همسفر شدن با این قطار هم به ما می‌گوید: با این هدف قطاری تعریف کردیم و با یك دفتر خدمات مسافرتی نیز قرارداد بستیم؛ اما پیش از آغاز این طرح، با خروج دولت ترامپ از برجام مواجه شدیم و کار متوقف شد. حالا اما یك بار دیگر نسبت به فروش این تور به خارجی‌ها اقدام کرده‌ایم و قرار است در اردیبهشت سال آینده اولین قطار گردشگری شمال با مسافرانی که همه آنها گردشگران خارجی هستند، وارد ریل شود؛ در واقع، کاهش ارزش ریال سبب کاهش چشمگیر قیمت خدمات ما به خارجی‌ها شده و همین عامل باعث استقبال خارجی‌ها از این قطار بوده است.

محسنیان در ادامه از ایده‌هایش برای گسترش این شکل جدید از گردشگری می‌گوید. در همین خصوص او به دعوت از خانواده‌های خارجی‌هایی که در ساخت راه‌آهن ایران مشارکت داشته‌اند فکر می‌کند و امیدوار است از این رهگذر بتواند گردشگری ایران را به‌گونه‌ای متفاوت به دنیا معرفی کند. همچنین تعریف قطارهای گردشگری برای مسیرهای ریلی دیگر در کشور هم، یکی دیگر از برنامه‌هایی است که او برای توسعه این شکل از گردشگری در سر می‌پروراند.

طراح: بیژن گورانی

جدول شماره ۵۲۵۶



افقی: ۱) برنامه صبحگاهی پرسابقه شبکه یك سیما- نیم ساعت! ۲) زیر پا مانده- علامت اختصاری سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری - سیدها ۳) زیرك - بیش از حد معمول - بی‌آلایش ۴) پرنده نجار- کلرید آمونیوم ۵) وثیقه - قاره پهناور- الکل سفید ۶) قدرت - مورد بحث - فارسی باستان ۷) پارسای دیرنشین- حریص- ایشان ۸) دست عرب- پیش از طلوع خورشید - حرف عطف عربی ۹) امانتداران - وطن - پیروز ۱۰) خسیس- آسایش- خیز برداشتن ۱۱) زمین پست اشباع شده از رطوبت- زندان پایتخت - فانوس دریایی ۱۲) از پیامبران الهی- شهری در استان یزد ۱۳) پدر مرده - رهگذر- بندری در اوکراین ۱۴) نوعی تغییر شیمیایی در ترکیب‌های آلی کشور اروپایی در شمال دریای مدیترانه- معاون هیتلر ۱۵) نشانه مصدر جعلی - کتابی از خواجه نصیرالدین طوسی در اخلاق.

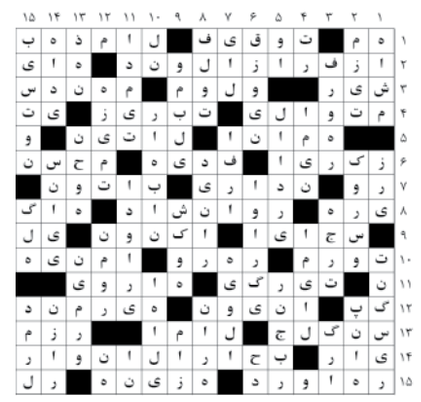
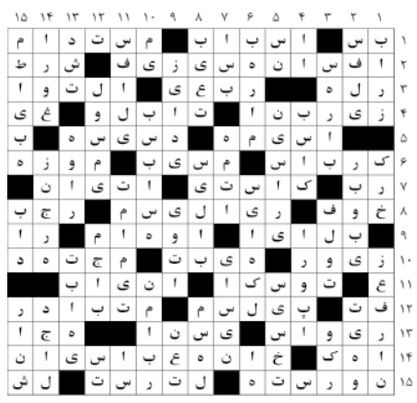
عمودی: ۱) سخت و محکم- ارابه- نوعی پارچه با خطوط برجسته ۲) دلیر و شجاع- شهری در ترکیه- اریکه سلطنت ۳) از نام‌های دوزخ- راست ۴) عقیده- بعد از مهر- علم طلسمات ۵) معادل فارسی تراکتور- واحد اندازه گیری ظرفیت الکتریکی- چهره ۶) عدد اول- میانجی‌گری- از نجاسات در اسلام ۷) ورزشی با توپ بیضی- قابله - خدای هندو ۸) رد پا - از القاب حضرت فاطمه (س)- جغد ۹) پول چین- سرکوفت- بندری در بلغارستان ۱۰) اعمال خشونت و سختگیری- حلقه‌های فلزی به هم پیوسته - خاندان ۱۱) سنگ آسیاب- همبستگی- اتحادیه صنفی ۱۲) کشتی‌بان- گوشه‌ای در دستگاه نوا- جست‌وجو ۱۳) صاحب و مالك- سوره هشتم قرآن ۱۴) از آحاد زمان- انتقال صفات از والدین به فرزندان- پایان و آخر ۱۵) برقراری جریان خیلی زیاد بین دونقطه از مدار الکتریکی- روز قیامت - حسرت.

جدول ویژه

افقی: ۱- کنایه از فتنه و آشوبی که در حال حاضر آثارش آشکار نیست و سرانجام ممکن است آشکار شود- آهار ۲) کاروان - ماده مخدر تریاك- اتیان ۳) نویسنده فرانسوی اثر سلام بر غم- جمع شیء - باران منجمد ۴) یار دلیله- کانی دارای گوگرد و آرسنیك ۵) ساغر- حرکات رزمی نمایشی - سیستم عاملی در کامپیوتر ۶) فیلمی ساخته مجید مجیدی - زمزمه کردن - شیمی کربن ۷) ترسناك - محل خواندن نمازهای اعیاد اسلامی- ورزشی گروهی ۸) خدای درویش- شیمیدان موجد فرضیه اتمی- پارچه زخم‌بندی ۹) آیین ها- شهر مارکوپولو- ماچ آبدار ۱۰) نیکوکار- اپرای کوچك- ژانری سینمایی ۱۱) سرپرست جامعه اسلامی- شیرینی تبریز- ابزار سوراخ کردن ۱۲) درود و تحیت- همت گماشتن ۱۳) هرگوشه زمین فوتبال- تپه باستانی آتن- حرکت مارپیچ با خودرو ۱۴) نویسنده کتاب فتح خون- بمب دستی- شب روستایی ۱۵) گل سرخ - فیلمی ساخته یاسوجیرو اوزو، سینماگر ژاپنی.

عمودی: ۱) از قبایل قدیمی اعراب - میدان جنگ - اتوماتیك ۲) تنبل- بعد از مارس- مقابل شب ۳) حالتی در شروع بازی شطرنج - زبانی از شاخه زبان‌های سامی ۴) از امراض فصل سرما - مهربان - خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران ۵) سازمان علمی و فرهنگی وابسته به سازمان ملل متحد- پیشوایی کردن- از اقمار سیاره مشتری ۶) جای پا دستگاه پخش همراه- واهمه ۷) در امانت روا نیست- صادر کردن- مستعمره ۸) زمین آماده کشت - میزبان المپیك ۱۹۹۶ - ثروت و دارایی ۹) خدمتکار زن - مسابقه اتومبیل‌رانی- گزارش ۱۰) ظرف آزمایشگاهی - پاك کردن آلودگی‌های فکری و اخلاقی - بوی رطوبت ۱۱) لنگه بار- خوراك مجردی- سزاوار ۱۲) کار معمول و مکرر- سقف نیمکره - ادغام چند منبع صوتی یا تصویری ۱۳) نقطه ضعفی که با آن می‌توان کسی را مطیع خود ساخت- شهری در آلمان ۱۴) بابا- گیره کاغذ- نگاه کردن ۱۵) زبانی از خانواده زبان‌های آلتایی- از ابزار زراعی - بت.

حل جدول عادی شماره ۵۲۵۵



حل جدول ویژه شماره ۵۲۵۵