



فصل نامه‌ی فرهنگی، هنری، ادبی کاش سبز
شماره پنچ | بهار ۱۴۰۰



ویژه شهر و دو چرخه

با آثاری از

فاطمه آقایی، جلال آل احمد، شهره احدیت، زهره استادی، رابعه برقی، سجاد بهارلو، حمیدرضا پوریات، عباس ترابزاده، ابوالقاسم تقوایی، جابر تواضعی، مانی ثابت ایمان، عباس جمالی، عطیه جوادی راد، اکرم جوکار، مهدی حسن زاده، جواد حسین زاده ساداتی، رضا حقیقی کاشانی، کیهان خانجانی، علی خدایی، کیهان خدیوی، سعید داوودی، سید مصطفی رسولی منش، محمدرضا زینلیان، محمود ساطع، کوثر سعادت، امیر سهرابی، سعید صابری، عاطفه صابونی، عباس صفاری، میر محسن طاهری، مرضیه سادات طباطبایی، حسین طبیبی، مصطفی طوقانیان، علی عقیلی، گودرز عکاشه، محمدرضا فلاح، سامان کردسارویی، بهار کریمی، محمد کشاورز، پیمان گرامی، آزیتا محمدی، شاهرخ مسکوب، محمدعلی مقدم، کیوان مهجور، محمدرضا مهدی زاده، امیرعباس مهندس، هادی میرزائزاد، ابوالفضل نجیب، آرش نورآقایی، مرتضا واحدیان، بهروز هاشمی

داستان، شعر و هنر



موزه‌ی هنرهای تجسمی منوچهر شیبانی در اردیبهشت ۸۴، همزمان با روز جهانی موزه و میراث فرهنگی، به عنوان نخستین موزه‌ی غیردولتی کاشان در خانه‌ی تاریخی احسان گشایش یافت. ده سال بعد در اردیبهشت ۹۴ این موزه به خانه‌ی تاریخی کاج منتقل شد. در این موزه تابلوهای رنگ و روغن، آبرنگ، طرح‌های قلم و وسایل شخصی زنده‌یاد شیبانی از سوی همسرش، سرکار خانم پری صبحی اهداء و به تماشا گذاشته شده است. در بخش اهدایی این موزه آثاری از هنرمندانی همچون پرویز تناولی، بهرام دبیری، بیژن غنچه‌پور و ... به نمایش درآمده است.



نشانی: کاشان، ابتدای فاضل نراقی
فرهنگ سی و پنجم، خانه تاریخی کاج



فصل نامه فرهنگی، هنری، ادبی کاج سبز
کانون اندیشه جوان - سپهری

صاحب امتیاز و مدیرمسئول: عطیه جوادریاد

سر دبیر: محمود ساطع

دبیر اجرایی: بهروز هاشمی

دبیر هنری: میثم اسماعیلی

تصویر روی جلد: خاویر آلارد

تصویر پشت جلد: کیوان مهجوری

همکاران این شماره

مصطفی طوقانیان، عاطفه صابونی، آریتا محمدی

هنرمند این شماره: کیوان مهجوری

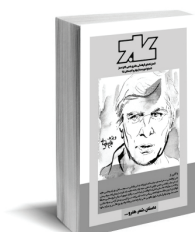
چاپخانه: زیتون



● چنانچه برای نخستین بار برای کاج نوشتار
می‌فرستید شناخت نامه کوتاهی از خود و نوشته‌هایتان
را نیز پیوست کنید.
● همراه با برگردان (ترجمه) نوشتار اصلی را نیز
پیوست کنید.
● کاج در ویرایش نوشتار، آزاد است.

● <http://telegram.kaajmag>
● www.instagram.com/kaajmag
● kaajmag@gmail.com

صندوق پستی: کاشان، ۸۷۱۳۵-۱۴۵۶
تلفن: ۰۳۱-۵۵۴۴۱۰۳۳



فرم درخواست فصلنامه کاج

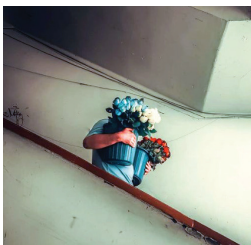
نام:

نام خانوادگی:

نشانی:

شماره تماس:

لطفاً کپی فرم را پر کرده و به همراه فیش بانکی (به شماره حساب ۰۱۰۹۳۸۳۵۰۴۰۰۷ بانک صادرات، شعبه میدان کمال الملک کاشان) با یکی از راه های ارتباطی ارسال نمایید.



، ویژه



۱۲ جایی برای دو چرخه سواران نیست / جابر تواسعی

۳۶ زنایی که با دو چرخه ها می دوند / عطیه راد

۴۹ این یک دو چرخه نیست / پیمان گرامی

۵۴ رکاب زنی در کشاکش سنت و تجدد / محمد رضا مهدی زاده

۶۲ پا در رکاب قانون / عاطفه صابونی

۸۲ چرخه که نمی چرخد / میر محسن فلاهری

۹۶ آرامش جان / گودرز عکاشه

۹۹ روزی روزگاری دو چرخه / کیهان خدیوی

۱۰۹ دو چرخه سواری در میدان جنگ / سعید داوودی

۱۱۶ سرزمین دو چرخه ها / سید مصطفی رسولی منش، رابعه برقی

۱۲۶ دو چرخه، شهر، زندگی / رضا حقیقی کاشانی

۱۳۱ تهران هوا ندارد / مهدی حسن زاده

۱۳۵ رکاب هایی که در قزوین می چرخند / محمد علی مقدم

۱۳۹ شهر انسانی در فقدان دو چرخه / محمد رضا فلاح، مرتضی واحدیان

۱۴۴ تماشای بی شتاب / حمید رضا پور برات

، ویژه



۱۴۹	اندر رکاب سفر / آرش نورآقایی
۱۵۴	سینمای دو چرخه / ابوالفضل نجیب
۱۶۶	پوستری که عین رفاقت بود / مصطفی طوقانیان
۱۶۷	سوار بر رویا / مانی ثابت ایمان
۱۷۵	لئوناردوی دو چرخه ساز / سعید صابری
۱۸۰	عجب شهر تر و تمندی است یزدا / جلال آل احمد
۱۸۳	شکار آسمان / شاهرخ مسکوب
۱۸۵	دو چرخه با ز / عطیه راد
۱۸۸	دو چرخه هایی که با من رکاب زده اند / جابر تواضعی
۲۰۰	پا در رکاب / شهره احدیت
۲۰۵	چرخن / محمدرضا زینلیان
۲۱۲	رویای آلبالویی / اکرم جوکار
۲۲۲	بزرگ شدن روی دو چرخه / امیر سهرابی
۲۱۹	رویا هایی که نمی چرخند / زهره استادی
۲۲۲	دو چرخه ی قزمز هن / آریتا محمدی

داستان



- ۳۲۸ فاطمه آقایی
- ۳۲۸ دوچرخه، مرگ و ... / عباس جمالی
- ۳۳۵ دوچرخه سواران خیابان بیستون / گیهان خانجانی
- ۳۴۴ بخش اول، رضا بابر ... / علی خدایی
- ۳۴۸ من و دوچرخه و دوستم / محمود ساطع
- ۳۵۰ برای پیرمرد و این همه ... / حسین طبسی
- ۳۵۲ ما همه اسفندیارییم / مصطفی طوقانیان
- ۳۶۰ باغ تاریک / محمد کشاورز
- ۳۶۶ بی پدر / بهروز هاشمی

زیر دیوار بلند	۳۷۴
دختر شاه پریان و شهزاده‌ی دوچرخه سوار	۳۷۶
سجاد بهارنو	۳۷۸
ابوالقاسم تقوایی	۳۷۹
کوثر سعادت	۳۸۰
مرضیه سادات طباطبایی	۳۸۲
علی عقیلی	۳۸۳
سامان گُرد ساردویی	۳۸۶
بهار کریمی	۳۸۷
امیر عباس مهندس	۳۸۸
دیلمان اندوه	۳۹۰



شعر

شعر



۳۸۶ امیرعباس مهندس

۳۸۷ جیم واترز

۳۸۸ هاینریش هاینه

۳۸۹ چوان که غروب... ویستان هیواودن

۳۹۲ شهر / کنستانتین کاوافی

راز و رمزهای یک چرخ

۲۹۲

چرخ به قدمت تاریخ

۳۱۲



بوم

سلامی و درودی

شهرهای ایرانی در تاریخ هزاران ساله‌ی خود، نشانه‌های روشنی از همبودی و هم‌زیستی آدمی با طبیعت داشته‌اند. اجزای کالبدی‌شان؛ خانه‌ها، کوچه‌ها، میدان‌ها، بازار، معابد با باغ و راغ تنیدگی و هم‌آرایی چشم‌نوازی داشته و جز به گاه هجوم بیگانه یا بیداد حکام و سرکشان و آمدن بیماری مهلکی، آرام جان و روان آدمی بودند. این بوده تا اکنون، سده‌ی اخیر که الگوهای معماری و رشد و بالندگی شهرها تغییر کرد. ما معاصران در شتابی هولناک، الگوی رشد را توسعه دانستیم و گمان بردیم انبوهی جمعیت و فزونی وسعت شهر، زندگی می‌آفریند. ناآموخته‌ی سنت و ناآموخته‌ی اندیشه‌ی مدرن، بی‌توجه به فضای معمارانه‌ی شهرها و مصالح بوم‌آورد، شتر گاو پلنگی از شهرهامان ساختیم. با پذیرش الگوهای همسان، خانه‌ها و شهرهایی همسان. میدان‌ها و خیابان‌هایی همسان. نام‌هایی همسان، تنوع و گونه‌گونی محیط را از بوممان گرفتیم و از حال و روز و زندگی‌مان هم. از همین‌رو کافی است روزی تعطیل به روزهای آخر هفته گره بخورد، آن‌وقت گریز و فرار صدها هزار آدم و ماشین و پناه‌بری به کوه و دشت بیداد می‌کند. اگر فرار، گریز از شهر و چند و چون بودگی‌مان نیست، پس نشانه‌ی چیست؟

در دهه‌های اخیر، بسیاری از جهانیان با تغییر در الگوهای زیست و زندگی کوشش کرده‌اند فضای انسانی را به شهرها بازگردانند. نمود این کنش را می‌توان در تغییر الگوهای آمد و شد، استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی، ایجاد پیاده‌راه، اهمیت‌بخشی به دوچرخه و خطوط دوچرخه، ایجاد فضاهای فراخ و سبز چون باغ و باغ موزه و بوستان دید. کنش‌هایی که از شتابناکی حرکت در شهرها کاسته است و زندگی‌آفرینی می‌کند.

ما نیز در این شماری کاج، در هنگامه‌ی کرونا که خوشبختانه این روزها از تازش و دوامش کاسته شده، در بخش ویژه با رویکردی فرهنگی، اجتماعی، حقوقی، هنری به موضوع شهر و دوچرخه پرداخته و روایت‌هایی از آنات آدمیان را بر دوچرخه گرد آورده‌ایم. علاوه‌بر بخش ویژه، داستان‌هامان نیز با نگاهی به دوچرخه گرد آمده است و در بخش بوم به تاریخ چرخ و فناوری آن اشاره کرده‌ایم. قدردان و سپاسگزار همگانی که برای کاج و شهر و دوچرخه‌ها نوشته‌اند.

این شماره از کاج سبز را با احترام به تمامی رفتگان و بودگان، تقدیم می‌کنیم به خدایگان آواز و فرهنگ ایران زمین، محمدرضا شجریان. به او که از غروبی افطار تا شب و جام‌های پیاپی، از شب، سکوت، کویر تا بیداد و بیدادگری روزهای وطن، تا سپیده‌خوان مرغ سحر، برای همه‌ی آنات آب و خاک و سرزمین خواند. بی‌گمان فراوانی از زمان و مکان و گاهانی که پا بر رکاب دوچرخه می‌فشاریم، آوازهای روشن و تابناکش، روشنی‌مان می‌افزاید. به شادی بهار، به شادی و روشنای شهر سلامت‌مان می‌کنیم.



ویژه

جایی برای دو چرخه سواران نیست

نگاهی به دو چرخه از منظر مطالعات فرهنگی



جابر توافعی

اشیا و ابژه‌ها بسته به مسیر حیات، نحوه‌ی کاربرد در زندگی ما و تغییر هویتی که پیدا می‌کنند، برای خودشان شرح حال می‌سازند و تاریخ و خاطره تولید می‌کنند. ما می‌توانیم با تمرکز بر این مسیر، به روح آن‌ها دست پیدا کنیم. نباید اشیا را ساکت، منفعل و بی‌اراده فرض کنیم، بلکه باید برای آن‌ها حیاتی مستقل و رابط‌های دوسویه و تاریخی در نظر بگیریم. مادی بودن و غیرسخن‌گو بودن اشیا به این معنی نیست که آن‌ها قدرت‌شان را بر ما تحمیل نمی‌کنند، روی ما اثری ندارند یا حتا از ما تاثیر نمی‌پذیرند. اشیا تاریخ خودشان را خلق می‌کنند، روابط شبکه‌ای بین خودشان را دارند و در نهایت زندگی اجتماعی خود را می‌آفرینند. (کاظمی، ۱۳۹۸)

این چکیده‌ی «زندگی اجتماعی اشیا» (۱۹۸۸) آریون آپادورای است که عباس کاظمی در «امر روزمره در جامعه پساانقلابی» (۱۳۹۸) به آن اشاره کرده است. کاظمی در ادامه، با طرح «رستاخیز ابژه‌ها» عنوان می‌کند که اشیا می‌توانند به‌عنوان کالا با شناس‌نامه و هویتی کاملاً جدید از نو برانگیخته شوند. توجه به زندگی اجتماعی اشیا و مسیرهای انحرافی آن‌ها از مسیر اصلی به‌عنوان بخشی از زندگی روزمره‌ی اشیا باعث می‌شود به فهم بهتری از حیات اجتماعی‌شان دست پیدا کنیم. کوپیتوف نیز در مقاله‌ی «زندگی‌نامه فرهنگی اشیا» (۱۹۹۸) به طرح پرسش‌هایی درباره‌ی مسیر زمانی و مکانی حیات اشیا می‌پردازد؛ این که وقتی شی یا ابژه‌ای کارکرد اصلی‌اش را از دست می‌دهد، چه

سرانجامی پیدا می‌کند؟ عمر ابژه‌ها در بستر فرهنگی و اجتماعی‌شان چه‌قدر است و هویت اشیا در زمان‌های مختلف چگونه تغییر می‌کند؟ (همان)

دوچرخه به‌عنوان یکی از ابژه‌های زندگی روزمره، از همان ابتدا توجه بسیاری را به خود جلب کرد و در هر دوره نیز حامل معنای ویژه‌ای بوده است. شیئی که انگار به‌واسطه‌ی متحرک بودن به‌عنوان یک موضوع جان‌دار در ذهن ما ثبت شده و در ناخودآگاه اطلاق لفظ «شیء» را چندان برازنده‌اش نمی‌دانیم.

این مقاله ابتدا مرور تاریخی مختصری دارد به حضور دوچرخه در ایران و ورود به بطن زندگی روزمره مردم؛ این که از کی و چطور وارد زندگی مردم شد و این حضور چطور تداوم پیدا کرد. سپس تلاش می‌کند تغییرات کارکردی و هویت و نسبتش را با شبکه‌ی معنایی اطرافش در بستر و گذر زمان، به‌خصوص با مهم‌ترین سرفصل‌های مطالعات فرهنگی، بیش‌تر توضیح دهد.

دوچرخه در ایران

اگر با اغماض متولیدین دهه‌ی شصت و اواخر دهه‌ی پنجاه را با عنوان «دهه شصتی‌ها» دسته‌بندی کنیم، می‌شود گفت مواجهه‌ی ما دهه شصتی‌ها با دوچرخه، مواجهه با یک چیز رویایی بود. برای ما دهه شصتی‌ها تقریباً هر چیزی رؤیا و آرزو بود و دوچرخه فقط یکی از آن آرزوها به‌حساب می‌آمد. دوچرخه، اولین و بزرگ‌ترین وعده و جایزه‌ی والدین برای خوبی و سربه‌زیری و شاگرد اولی ما بود و ما با همین وعده در رویاهامان جام قهرمانی تور دوفرانس‌های دانش‌آموزی دهه‌ی فجر را بالای سر می‌بردیم. هرچند پیش از آن دوچرخه به‌عنوان یک وسیله‌ی نقلیه‌ی عمومی و کارگری جای خودش را بین بزرگ‌سالان باز کرده بود.

گویا نخستین بار کارمندان سفارت انگلیس در اواخر دوره‌ی قاجار دوچرخه را به ایران آوردند. یعنی این بار هم به قول دابی‌جان ناپلئون کار، کار انگلیس‌ها است! وقتی عابران و رهگذران میدان توپخانه‌ی تهران، بچه‌های سفید، بور و چشم‌رنگی کارمندان سفارت انگلیس را در حال بازی با دوچرخه می‌دیدند، به خیال این که آن‌ها آل و جن و پری

هستند، زیر لب بسم‌اللهی می‌گفتند و با عجله و وردخوانان از آن‌ها دور می‌شدند. چون باور نمی‌کردند وسیله‌ای بدون تکیه‌گاه روی دو چرخ بایستد و بدون هیچ نیرویی، انسانی را جابه‌جا کند. اما کمی بعد حسین‌نامی که زمان دریافت سجل، فامیلی «شیخ» را برای خود انتخاب کرد، در یک اقدام جسورانه چند دوچرخه خرید که آن‌ها را به نوجوانان و جوانان کرایه بدهد. کم‌کم دوچرخه‌سواری به یکی از سرگرمی‌های مردم تهران تبدیل شد و در میان طبقات مختلف جا باز کرد. فرزندان تجار و اعیان و حتا برخی از فرزندان روحانیونی که پدران‌شان سوار الاغ مصری سفید یا دودی می‌شدند، خرق عادت کردند و دوچرخه‌سوار شدند. (بهزادی، ۱۳۹۵: ۳۸)

با تحولات اجتماعی و اقتصادی کشور بعد از رضاشاه، رشد و تغییر بسیاری در صنایع کشور ایجاد شد و بعد از تهران، شهرهایی مثل اصفهان، تبریز و رشت، اولین شهرهای صنعتی ایران بودند. در این میان، «اصفهان به دلیل سابقه‌اش محل تمرکز بسیاری از کارخانه‌های نساجی و بافندگی شد» (شهپاز، ۵۳) و نخستین کارخانه‌ی نساجی پشمی اصفهان در سال ۱۳۰۰ شمسی با تلاش مرحوم عطاءالملک دهش راه‌اندازی شد (افشار سیستانی، ۱۳۷۸: ۴۸۸).

هرمز انصاری در «مقدمه‌ای بر جامعه‌شناسی اصفهان» (۱۳۷۹) می‌نویسد: «دوچرخه و موتورسیکلت قبل از جنگ جهانی دوم بسیار اندک بود و در سال‌های بعد از ۱۳۲۰ رفته‌رفته تعدادش زیاد شد. مردم طبقه‌ی دو و سه و مخصوصاً کارگران از دوچرخه استقبال فراوانی کردند. دوچرخه بهترین وسیله‌ای بود که آن‌ها را از مساکن کناره‌های شهر اصفهان به‌راحتی و ارزانی به محل کسب و کارشان می‌رسانید. از حدود سال ۱۳۲۵ که واردات دوچرخه افزایش پیدا کرد، استقبال مردم اصفهان از این وسیله نقلیه ساده، ارزان و کم‌خطر زیاد شد و علاوه بر کارگران و کاسب‌کاران، کم‌کم دانش‌آموزان هم به خرید آن روی آوردند.» (انصاری، ۱۳۷۹، ۴۱۱)

دیری نپایید که دوچرخه به یکی از نشانه‌های جامعه‌ی کارگری اصفهان تبدیل شد و رد پای این وسیله در اسناد و گزارش‌های رسانه‌های وقت از حرکت‌ها و جنبش‌های اجتماعی و سیاسی این طبقه، به‌وضوح پیداست (شهپاز، ۵۴).

عبدالمهدی رجایی هم در «برگ‌هایی از تاریخ اجتماعی اصفهان معاصر» (۱۳۹۳) با اشاره به تأسیس بیست کارخانه‌ی ریسندگی و صنعتی شدن اصفهان، به تجمع کارگرانی اشاره می‌کند که مسطح بودن و فراز و نشیب نداشتن شهر، آن‌ها را برای استفاده از دوچرخه و سوسه می‌کرد. او می‌نویسد: «ده تا پانزده هزار کارگر در این شهر، دوچرخه‌سواران بالقوه بودند و هزاران محصل پسر نیز از دوچرخه استفاده می‌کردند... کارگرانی که برای رفتن به سر کار و برگشتن، دوچرخه را بهترین و ارزان‌ترین وسیله می‌دیدند. وسیله‌ای مناسب که از هر گذری می‌گذرد. حتا کوچه‌های تنگ و پیچ‌درپیچ محلات سنتی اصفهان. علاوه بر آن محصلین شهر نیز به‌شدت از دوچرخه استقبال کردند. مسابقات دوچرخه‌سواری هرساله در دوره‌ی رضاشاه برگزار می‌شد. به همین خاطر بنا به بعضی آمارها در دهه‌های سی و چهل، حدود چهل هزار دوچرخه‌سوار در گذرهای اصفهان رکاب می‌زدند. در واقع بارزترین تصویر از حیات خیابانی مردم اصفهان در بیرون خانه‌ها، دوچرخه‌ها و دوچرخه‌سوارها بودند» (همان، ۳۴۷).

در حال حاضر یکی از نخستین راه‌هایی که برای حل معضل ترافیک به ذهن همه‌ی ما می‌رسد، استفاده از دوچرخه است. اما شاید جالب باشد بدانید که حجم بالای دوچرخه‌سواری که به هیچ قاعده و قانون ترافیکی پای‌بند نبودند، برای مدتی طولانی به معضلی برای شهر اصفهان تبدیل شده بود (رجایی، ۳۴۷)؛ تا جایی که بنا به مستندات «خگر» یکی از نشریات محلی وقت اصفهان، دولت به‌خاطر فشارهای مالی بعد از جنگ جهانی دوم، برای هر دستگاه دوچرخه یا سه‌چرخه سالیانه شصت ریال مالیات مقرر کرد (همان، ۳۵۰) و حتا دوچرخه‌هایی را که مالیات آن‌ها پرداخت نمی‌شد، به حراج می‌گذاشت (همان، ۳۵۱). در سال ۱۳۳۵ اداره‌ی کار و امور اجتماعی کاشان، کارخانه‌ی ریسندگی و بافندگی کاشان را موظف کرد که برای تردد و رفت و آمد کارگران وسیله‌ی نقلیه فراهم کند. زنده‌یاد حسن تفضلی یا همان ارباب تفضلی پیشنهاد داد که شرکت بهترین دوچرخه‌ی موجود در بازار را - که آن زمان هر کولس یا راله بود- با قیمت تمام شده‌ی صد تومان بخرد و به کارگران واگذار کند و در عوض ماهی پنج تومان از حقوق‌شان کسر

کند (سربلوکی، ۱۳۹۹: ۱۶۷-۱۶۸). تصور کارگرانی که از آن به بعد، هم‌زمان با بوق کارخانه‌ی ریسندگی و تعویض شیفیت، با دوچرخه‌هایی که آن‌ها را عاشقانه با نوارهای رنگ‌ووارنگ و زنگ و ترک‌بند تزیین کرده بودند، وارد کارخانه می‌شدند و بعد از کارخانه هم با آن به کارهای روزمره‌شان می‌رسیدند، کار سختی نیست. مخصوصاً که دوچرخه گذشته از ارزانی، برای عبور از کوچه‌ها و گذرهای کاه‌گلی و تنگ و پیچ‌درپیچ بافت قدیم کاشان وسیله‌ی بسیار مناسبی بود. اما چون هنوز در آن زمان چندان وسیله‌ی نقلیه‌ی دیگری وجود ندارد، قاعدتاً نمی‌شود آن را به‌طور نمادین یک وسیله‌ی نقلیه‌ی کارگری در کاشان نظر گرفت. چیزی که بعد از انقلاب، به‌سادگی برای موتورسیکلت اتفاق افتاد.

فارغ از نقش‌های نمادینی که امین بزرگیان در «ایده‌های خیابانی» (۱۳۹۹)^۱ برای موتورسیکلت برشمرده، این وسیله بعد از انقلاب به‌مرور جای دوچرخه را گرفت و کم‌کم به نماد کارگری در کاشان و دیگر شهرهای صنعتی تبدیل شد. در حالی که دوچرخه علاوه بر این که هم‌چنان نقش یک وسیله‌ی نقلیه‌ی عمومی را بازی می‌کرد، وسیله‌ی نقلیه‌ی نمادین فرهنگیان و معلمان باقی ماند. آن‌ها حتی اگر ماشین داشتند، با دوچرخه به سر کار می‌رفتند.

دوچرخه و سرعت

کشور به سمت توسعه و صنعتی شدن پیش می‌رفت و سرعت به فاکتور بسیار مهمی تبدیل شده بود. از طرفی شهر گسترده شده بود و کارگران باید سر ساعت به کارخانه می‌رسیدند. پس موتورسیکلت وسیله‌ی نقلیه‌ی کسانی شد که توان خرید اتومبیل نداشتند و در عین حال به‌سرعتی بسیار بیش‌تر از دوچرخه احتیاج داشتند.

انسان محصور و تخته‌بند زمان و مکان است. انسان مدرن دوست دارد در کم‌ترین زمان ممکن و به طرفه‌العینی از جایی به جای دیگر برود. تلاش او برای رهایی از قید زمان، به گرایش به علوم غریبه و طی الارض و مسائلی از این دست می‌رسد که در مقوله «فراواقعیت» یا نهایتاً «شبه‌علم» دسته‌بندی می‌شوند. در عالم واقع او به تجربه دریافته که قید زمان قابل حذف نیست و تنها کاری که برای غلبه بر قید و حصار و تحدید زمان از دستش برمی‌آید، این است که سرعتش

را بالا ببرد. بالا بردن سرعت برای کاهش زمان به عنوان یک عنصر حذف ناشدنی، نوعی دهن کجی به قید مکان هم هست. ریشه‌ی علاقه‌ی انسان امروزی به رسانه‌های موتوری را باید در میل غریب او به سرعت جست‌وجو کرد. او موتورسیکلت، اتومبیل و قطار را برای افزایش سرعت و کم کردن زمان روی زمین ساخته، با کشتی‌ها بر دریا غلبه کرده و با هواپیما اقتدارش را بر آسمان نشان داده است. هر وسیله‌ای که سرعت بیش‌تری دارد، ارج و قربش هم بیش‌تر است. حتا با وجود هزینه‌ی بیش‌تر و خطرات جانی مثل سقوط و تصادفات مرگ‌بار.

غیر زدن از زمان کم و کار زیاد، گلایه‌ی مرسوم‌ی است. ما به‌طور طبیعی کسانی را که کار زیاد و وقت کمی دارند، آدم‌های موفق‌تری می‌دانیم. طرح‌واره‌ها و عادت‌واره‌های ما می‌گوید شلوغی یعنی داشتن کار زیاد، و کار زیاد مساوی است با درآمد بیش‌تر. سرعت، شاخص و شرط لازم سرشلوغی و گرفتاری است و شلوغی، دال بر خلق پول و ثروت. در جهان مادی امروز هم موفقیت چیزی جز درآمد و کسب پول بیش‌تر نیست. اما سرعت در ذات دوچرخه نیست و لاقبل برای بخش اعظم جماعت دوچرخه‌سوار، زمان فاکتوری حیاتی نیست. دوچرخه‌سوار فارغ‌البال است. بی‌کار و بی‌دغدغه نیست، اما دلش شور نمی‌زند و برای رسیدن عجله ندارد.

برخلاف دوچرخه‌سواران جدید، کاربران قدیمی و اندک دوچرخه، پیرمردانی هستند که یا رانندگی بلد نیستند یا توان مادی خرید قارقارک‌های آهنی را ندارند. برای همین دوچرخه‌سواران جوانی که با دوچرخه‌های جدید و کلاه ایمنی می‌بینیم، تشعشع سرخوشی و فارغ‌البالی و مشنگی را القا می‌کنند و تحسین ما موقع رد شدن از کنار آن‌ها - اگر فحشی نثارشان نکنیم و حتا با کلام به‌ظاهر حسرت‌آمیزی مثل «خوش به حال تون» بدرقه‌شان کنیم - بیش‌تر حامل نوعی تحقیر است. در حقیقت تلاش می‌کنیم با این کلام از آن‌ها تبرا بجوییم و حسابمان را از آن‌ها جدا کنیم. چون غیر از موضوع موفقیت، دو ذهنیت دیگر هم در ما بیدار می‌کنند: این که طرف یا کلا بی‌کار و مشنگ و علاف است که با دنیا و مافیها کاری ندارد، یا آن‌قدر تامین است که دغدغه‌ی معاش ندارد و مجبور نیست مثل ما به اصطلاح برای یک لقمه نان خودش را

به آب و آتش بزند. هر دوی این‌ها از منظر روان‌شناسی تحلیلی و کارل یوستاو یونگ، بخشی از سایه‌ی ما است. بخشی از وجود ما که از آن گریزانیم و نمی‌خواهیم آن را ببینیم.

دوچرخه و اقتصاد

دوچرخه در مقام یک وسیله‌ی نقلیه، تا حدی در اوایل دهه‌ی هشتاد جنبه عمومی داشت و از هر جور وجهه‌ی نمادین اقتصادی مبرا بود. فقیر و غنی از آن استفاده می‌کردند و دوچرخه‌های مختلف تفاوت مادی چشم‌گیری با هم نداشتند. کم‌کم سر و کله‌ی دوچرخه‌های کورسی یا آن‌هایی که با عنوان کلی «کوهستان» دسته‌بندی می‌شدند، پیدا شد. این دوچرخه‌ها در مقایسه با نسل دوچرخه‌های عبوس و زمخت قدیمی، بیش‌تر جنبه‌ی فانتری داشتند و نظر دوچرخه‌سواران قدیمی را که به دوچرخه فقط به‌عنوان یک وسیله‌ی نقلیه جدی نگاه می‌کردند، جلب نمی‌کرد.

دوچرخه‌های جدید در جامعه‌ی بی‌فراغت آن دوران یک وسیله‌ی جوان‌پسند تفریحی و تجملاتی بود و تفریح و تجمّل حداقل تا قبل از دوره‌ی سازندگی نه‌تنها ارزش تلقی نمی‌شد که ضدارزش به‌حساب می‌آمد. هنوز اتومبیل جنبه‌ی عمومی پیدا نکرده بود. با رواج مصرف‌گرایی و سیطره‌ی روزافزون نئولیبرالیسم، شعار «هر ایرانی، یک پیکان» پهلوی تازه محقق شد و تنوع و سرریز انواع و اقسام اتومبیل‌های مونتاژ داخلی و وارداتی خارجی به ترویج استفاده از اتومبیل دامن زد. استفاده از ماشین و نوع و مدل آن به یکی از شاخص‌های منزلت اجتماعی تبدیل شد.

بزرگیان موتورسیکلت را نماد رئالیسم اقتصادی در زمان حاضر می‌دانند و معتقد است که با خالی شدن از ایده‌آل‌های اقتصادی و سیاسی، به ابزاری برای کسب درآمد تبدیل شده یا نشان‌دهنده‌ی طبقه‌ی اجتماعی است (بزرگیان، ۴۶). این بار معنایی را زمانی دوچرخه‌ها در خورجین‌ها و ترک‌بندهایشان حمل می‌کردند. اما با افتادن در مسابقه‌ی مخرب و بی‌سرانجام مادیتی که حالا همه‌مان را به ستوه آورده و هژمونی «اضطراب منزلت»ی که بورديو می‌گوید، اکثر ما به قارقارک‌های آهنی پناه بردیم. دوچرخه‌ها به‌مرور خانه‌نشین شدند و از قعر



زیرزمین‌ها و ته انباری‌ها سر درآوردند. کم‌کم از دیده پنهان شدند و به‌مرور از دل.

مزیت نسبی موتورسیکلت‌ها این است از گرداب ترافیکی که اتومبیل‌ها برای خود ایجاد می‌کنند و پیوسته آن را تنگ‌تر می‌کنند، استفاده می‌کنند و با رها کردن «منزلت اجتماعی» از این تهدید برای خود فرصتی می‌سازند تا فاکتور «سرعت» برای‌شان محفوظ بمانند. بزرگیان می‌گویند که پیک موتوری‌ها و موتورهای مسافرکش از همین نیاز مخاطب به سرعت ارتزاق می‌کنند (بزرگیان، ۴۶). تا جایی که در سال‌های اخیر در اپلیکیشن‌های جابه‌جایی مسافر مثل اسنپ و نمونه‌های جهانی این اپلیکیشن‌ها هم جایگاه ویژه‌ای دارند.

اما به نظر می‌رسد که نقش نمادین دوچرخه باز هم در حال تغییر است و دیگر نماد وسیله‌ی نقلیه‌ی طبقه‌ی متوسط و رئالیسم اقتصادی دهه‌های ۶۰ و ۷۰ نیست. پیش از این، دوچرخه فقط یک «وسیله»ی حمل‌ونقل و جابه‌جایی بود. اما حالا با دوچرخه‌های جدید، دوچرخه‌سواری به یک «هدف» تبدیل شده؛ دوچرخه‌سواری به‌مثابه‌ی دوچرخه‌سواری. وسیله‌ای برای تفریح و ورزش یا وسیله‌ای نمادین برای مبارزه با کم‌تحرکی، ماشین‌سیسم و آلودگی محیط زیست. چیزهایی که می‌تواند از منظر برخی، یک ژست روشن‌فکری باشد. ضمن این‌که

دوچرخه دیگر وسیله‌ی ارزانی نیست، بازار متنوعی دارد و به خودش هیبت لاکچری گرفته است.

دوچرخه و جنسیت

بری ریچاردز در «روان‌کاوی فرهنگ عامه» می‌گوید اتومبیل به دلیل محیط گرم و نرمش برای سرنشینان، تداعی گر رَجِم مادر است. از سوی دیگر، همان قدر که حکم بدن محافظت‌کننده‌ی مادرانه را دارد، در حکم بدنی مردانه است که با فشار راه خودش را می‌گشاید (ریچاردز، ۱۳۸۲: ۴۸). بزرگیان در «ایده‌های خیابانی» بعد از این نقل قول ریچاردز، اتومبیل را واجد دلالت‌های مردانه و زنانه و موتورسیکلت را تنها واجد دلالت‌های مردانه و فاقد ویژگی‌های نمادین زنانگی می‌داند: «اتومبیل هم بدن مردانه با قدرت نرینگی است که راه خود را با فشار می‌گشاید و هم بدن زنانه است با اتاقی شیک و خوش‌رنگ که آدمی در آن لم می‌دهد. این روابط عاطفی با اتومبیل، این وسیله را از وضعیت شیءبودگی صرف خارج می‌کند و آن را در جایگاه استعلایی یکی شدن -این‌همانی- با انسان مدرن قرار می‌دهد. در این شرایط فرد به راحتی می‌تواند اتومبیلش را در مقام معشوق یا معشوقه‌اش تصور کند» (بزرگیان، ۵۶). ضمن این که موتورسیکلت با حرکات سریع و جهشی‌اش، تداعی‌کننده‌ی نرینگی و ارگاسم و مسائلی از این دست است و به هیچ عنوان به مسافران حس آسایش و امنیت اتومبیل را نمی‌دهد. برای همین می‌توان در تهران آن را «قضیب» شهر دانست (همان، ۴۹). ما هیچ تصویر آشنایی از موتورسواری زنان در ذهن نداریم. زنان در این سال‌ها به شدت تلاش کرده‌اند حتا با مشاغل بی‌ربطی مثل رانندگی ماشین‌های سنگین تابوشکنی کنند و در این مسیر تشویق هم شده‌اند، اما رسوب تصویر نمادین مردانه‌ی موتورسیکلت آن قدر غلیظ است که هنوز هیچ زنی حق راندن موتورسیکلت ندارد. با این حال نشستن زن‌ها ترک موتور مردان، تصویر بسیار آشنایی است و از قضا تا این اندازه نزدیکی فیزیکی بین دو جنس مخالف در هیچ وسیله‌ی نقلیه یا موقعیت دیگری در ملاء عام اتفاق نمی‌افتد. به عبارت دیگر، «موتورهایی که قرار بود «مردانه» باشند، در خلال کنترل‌ها و مراقبت‌های ایڈنولوژیک به بارزترین تجلی سکسوالیته در سطح شهر تبدیل شده‌اند» (همان، ۴۹).

جالب این جاست که تصویر زنی که ترک موتور نشسته، دستش را دور کمر مردی حلقه کرده، شالش با وزش باد از سرش افتاده، پاچه‌های شلوار برمودایش پرپر می‌زند و تصاویر آشنای کلیپ‌ها و فیلم‌های خارجی و داخلی را تداعی می‌کند، تصویر چندان قبیحی نیست. اما همین تصویر روزمره‌ی عادی و تکراری، امکان نمایش در رسانه را ندارد. به یاد بیاورید بازسازی سکانس آشنای موتورسواری بهروز وثوقی و گوگوش در فیلم «همسفر» (مسعود اسدالهی، ۱۳۵۴) را در سریال «پایتخت ۶» (سیروس مقدم) در نوروز ۱۳۹۹ و جنجال‌های بعدی‌اش را. دوچرخه برخلاف موتورسیکلت، وسیله‌ای به کلی زنانه است. غیر از محدودیت توان بدنی رکاب‌زن، ذاتاً از فاکتور مردانه‌ی «سرعت» بی‌بهره است و زیرساخت خیابان‌ها هم به هیچ دوچرخه‌ای اجازه نمی‌دهد سرعت بالایی داشته باشد. از تفاخر رانندگی با اتومبیل و موتورسیکلت خبری نیست و مشکل پوشش و حجاب و پس رفتن شال و روسری به خاطر سرعت و باد را هم ندارد. ضمن این‌که نسل جدیدی که دوچرخه را با آگاهی انتخاب می‌کنند، مسائل ایمنی مثل کلاه کاسکت را هم رعایت می‌کنند. با این حال دوچرخه هم از وجوه سیاسی و ایدئولوژیک نیز خالی نیست.

دوچرخه، سیاست و ایدئولوژی

کاظمی (۱۳۹۸) فراخواندن اشیا در زندگی روزمره را امری سیاسی و مبتنی بر کنشی برانگیزاننده می‌داند که به مخاطبانش کمک می‌کند درباره‌ی رویدادهای اطراف، نگاهی متفاوت، ظریف و انتقادی داشته باشند. به عقیده‌ی نگارنده در بسیاری از موارد، می‌توان مثلی را با سه ضلع جنسیت، سیاست و ایدئولوژی در نظر گرفت. بین سیاست و ایدئولوژی هم همواره رابطه‌ی دوسویه‌ای وجود دارد.

در کشور ما مذهب و ایدئولوژی چنان درهم تنیده شده‌اند که امکان تفکیک آن‌ها از یک‌دیگر وجود ندارد. در بسیاری از موارد، شرع و مذهب به مثابه‌ی ایدئولوژی وارد قصه می‌شود و با واژه‌ی دهان‌پرکن «حرام» داستان را به نفع خود تغییر می‌دهد. اگر بپذیریم که در بسیاری از منازعات و جدال‌های نحله‌های مختلف فکری، پای منافع شخصی یا گروهی در کار نیست، در خوش‌بینانه‌ترین حالت همه چیز فقط بر یک

اختلاف سلیقه استوار است و زیرساخت قانونی، حقوقی و حتی شرعی مشخصی ندارد. مثل ورود زنان به ورزشگاه‌ها.

موارد مشابه زیادی در تاریخ ثبت شده است. حرمت آب لوله‌کشی به دلیل گر نبودن، حرمت دوش حمام به دلیل عدم امکان غسل ارتماسی، حرمت لامپ و برق به دلیل شب‌نشینی‌های طولانی و غفلت از نماز صبح، حرمت کله قند با شایعه‌ی تولید قند از استخوان الک‌شده‌ی مردگان، حرمت ماشین لباس‌شویی به دلیل نجس شدن لباس‌های پاک با لباس‌های نجس، حرمت رأی دادن زنان، حرمت ساخت راه‌آهن، حرمت ماهی خاویار، حرمت شطرنج، حرمت ویدئو و ...

روایت ورود دوچرخه توسط انگلیسی‌ها را در ابتدای این مقاله خواندید. در یک جست‌وجوی مختصر و سردستی به مخالفت خیلی جدی و تحریم مذهبیون برخوردیم؛ هرچند تصورش در آن شرایط چندان دور از ذهن نیست. می‌شود گفت این داستان در مورد دوچرخه هنوز به اشکال دیگری ادامه دارد.

اقتدار ایدئولوژی، همه چیز را سیاسی می‌کند یا حداقل لایه‌ای از سیاست روی همه چیز را می‌پوشاند. بنابراین دوچرخه هم مثل همه چیز، از جنبه‌های سیاسی خالی نیست. هرچند دوچرخه در جایی مثل آمریکا هم می‌تواند یک امر سیاسی تلقی شود. زیرا گروه‌هایی در خیابان جنگی علنی را با اتومبیل‌ها آغاز کرده‌اند و بیش‌تر مواقع نه در مسیرهای دوچرخه بلکه با سرعت بالا در خیابان و لابه‌لای اتومبیل‌ها حرکت می‌کنند و با ساختن زیستی متفاوت نماد اعتراض به سلطه‌ی سرمایه‌دارانه‌ی فضا هستند (نظریور، ۱۳۹۸: ۷۹).

شاید اولین نقطه‌ی پیوند سیاست و دوچرخه بعد از انقلاب، حمله‌ی انصار حزب‌الله به پیست دوچرخه‌سواری چیتگر در اعتراض به آزادی دوچرخه‌سواری زنان در اواخر ریاست جمهوری هاشمی رفسنجانی باشد. فائزه هاشمی دختر رئیس‌جمهور هم که در حال دوچرخه‌سواری دیده شده بود، از حامیان این اتفاق به حساب می‌آمد. دوچرخه‌سواری زنان از نظر قانونی هیچ منعی نداشت و هیچ نهاد رسمی یا مرجع دینی حکم حرمت آن را صادر نکرده بود. اما انصار حزب‌الله به‌عنوان تندروترین گروه سیاسی که در ادبیات ژورنالیستی از آن‌ها با عنوان «گروه فشار» یاد می‌شد، بدون توجه به گذشت زمان و تغییرات بطئی و تدریجی و ناگزیر

جامعه، این تابوشکنی را مقدمه‌ای برای آزادی‌های بعدی می‌دانستند و آن را برنمی‌تاییدند.

دوچرخه، جنسیت و حجاب

اقدام گروه‌های فشار در پارک چیتگر، وجه جنسیتی دوچرخه را پررنگ‌تر می‌کند. یکی از مناقشات مهم جنسیتی بعد از انقلاب، موضوع حجاب است. برای تعیین نسبت دوچرخه با سیاست و جنسیت، باید آن را در کنار ایدئولوژی و همچنین موضوع حجاب فهم کرد.

در این سال‌ها به‌رغم ترغیب و ترویج دوچرخه‌سواری توسط مسئولان شهری، مناقشات بسیاری درباره‌ی این موضوع وجود داشته است. شاید اوج این ماجرا انتشار ویدئویی در شبکه‌های اجتماعی در اواخر مهر ۹۹ باشد. در این ویدئو، زنی با موهای خرمایی بدون حجاب اما با لباس پوشیده، در حال رکاب زدن در میدان اصلی و روبه‌روی مسجد جامع نجف‌آباد برای عابران دست تکان می‌داد. به فاصله‌ی کوتاهی فرماندار نجف‌آباد از بازداشت این زن و کسی که فیلم را منتشر کرده بود به اتهام «هنجارشکنی و توهین به حجاب اسلامی» خبر داد و درباره‌ی زمان و مکان برگزاری یک تجمع «خودجوش» در اعتراض به این ماجرا اطلاع‌رسانی کرد (ایرنا، ۹۹/۹/۲۹). امام جمعه‌ی نجف‌آباد هم در این تجمع خودجوش، این اتفاق را نشان دست‌های پنهان دشمن دانست و عوامل پشت صحنه‌ی آن را محکوم کرد (همان). با این‌که به نظر می‌رسد هدف اصلی این زن مخالفت با حجاب اجباری باشد، دوچرخه‌سواری او بار دیگر موج واکنش‌های مختلف و متضادی را درباره‌ی دوچرخه‌سواری زنان برانگیخت.

رصد اخبار یکی دو سال اخیر نشان می‌دهد رویکرد واحدی درباره‌ی آزاد بودن یا نبودن دوچرخه برای زنان وجود ندارد. به‌عنوان مثال سخن‌گوی شورای نگهبان به صراحت اعلام می‌کند که دوچرخه‌سواری منع قانونی ندارد و موضوع اصلی، مظاهر اعمال منافی عفت، بدحجابی یا بی‌حجابی و تشویق دیگران به فساد و فحشا است (ایرنا، ۹۸/۲/۳۱). جالب این است که در اخبار چند ماه اخیر و بعد از ماجرای زن دوچرخه‌سوار نجف‌آبادی به تناقضات بیش‌تری برمی‌خوریم. فقدان

رویکرد واحد، حتا در شهرهایی مثل قم و مشهد هم برقرار است. برای مثال معاون شهردار قم از توسعه‌ی دوچرخه‌سواری در این شهر گفته (ایسنا، ۹۹/۹/۲۵) یا رئیس شورای شهر مشهد از رونمایی ۴۰۰ دستگاه دوچرخه‌ی اشتراکی در این شهر خبر داده است (ایسنا، ۹۹/۹/۲۷). در بحث شرعی ماجرا هم نظر واحدی وجود ندارد. از یک طرف آیت‌الله علم‌الهدی، امام جمعه‌ی همان شهر مشهد، با استناد به احادیثی که زنان را از سوار شدن بر اسب و استر منع کرده و همچنین آیه‌ی ۳۳ سوره‌ی احزاب^۲، آن را مصداق «تبرج» و آشکار کردن زینت و آتش زدن به غرایز جنسی می‌داند و از طرف دیگر فاضل میبدی، عضو مجمع محققین و مدرسین حوزه‌ی علمیه‌ی قم، حرمت آن را فاقد هرگونه استدلال و مبنای فقهی می‌داند و عقیده دارد که دوچرخه‌سواری زنان تفاوتی با ماشین‌سواری آن‌ها ندارد (برنا، ۹۹/۳/۲۸). و اما پاسخ آیت‌الله خامنه‌ای رهبر جمهوری اسلامی نیز به استفتایی درباره‌ی دوچرخه‌سواری بانوان جای تأمل بسیار دارد: «خانم‌ها باید از هر کاری که موجب جلب توجه نامحرم می‌شود، اجتناب نمایند» (farsi.khamenei.ir).

دوچرخه و هژمونی - مقاومت

دوچرخه‌سواری زنان را می‌توان ذیل بحث هژمونی و مقاومت آنتونیو گرامشی، نظریه‌پرداز ایتالیایی، نوعی خرده‌مقاومت در برابر رویکرد هژمونیک جنسیتی تلقی کرد. اگر تا مدتی پیش رانندگی زنان نوعی تابوشکنی و عاملی برای دیده شدن بود و به‌قول پی‌یر بوردیو، جامعه‌شناس و مردم‌شناس فرانسوی، باعث ایجاد احساس «تمایز» در آن‌ها می‌شد، حالا رکاب زدن راهی است برای دیده شدن، ابراز توانایی و هم‌چنین تجلی تنانگی آن‌ها.

شاخه‌های دیگری از مقاومت، در ابعاد دیگری فارغ از بحث جنسیت هم خود را نشان می‌دهد که شاید بتوان آن را ذیل تئوری «حق بر شهر» هانری لوفور دسته‌بندی کرد. مقاومت در برابر سرعت بالای زندگی امروز، مقاومت در برابر ماشین‌سم و هژمونی اتومبیل‌هایی که با غصب بی‌رحمانه‌ی فضای شهر، آن را به یک پارکینگ بزرگ تبدیل کرده‌اند، مقاومت در برابر مصرف بی‌رویه‌ی سوخت و آلودگی هوا، مقاومت در برابر کم‌حرکی و چاقی، مقاومت در برابر کالایی شدن، مقاومت در برابر

مصرف‌زدگی که همه چیز را در سیطره‌ی خود درآورده یا موارد دیگر. دوچرخه‌سواران در این زمینه با مشکلات فراوانی دست‌وپنجه نرم می‌کنند. دوچرخه‌سواری به نام محسن رحمانی در گفت‌وگو با ایسنا (۹۹/۹/۱۱) از پاشیدن آب جوش، لمس فیزیکی، به‌هم زدن تعادل دوچرخه‌سواران در جاده و اتفاقات دیگری می‌گوید که حتا گاهی به درگیری فیزیکی ختم می‌شود. به‌طور طبیعی زنان دوچرخه‌سوار با مشکلات بیش‌تری روبه‌رو هستند. گل‌یاس خداینده‌لو که ۱۳ سال است با دوچرخه در تهران تردد می‌کند، از متلک‌های رکیک، پرتاب آب دهان، پرتاب آشغال و گوجه‌فرنگی از سوی رانندگان و به‌خصوص موتورسواران گلایه می‌کند (ایسنا، ۹۹/۹/۲۱). نظریور (۱۳۹۸) صادقانه از کل‌کل کردن، راه ندادن و متلک گفتن خودش به ماشین‌ها -به‌خصوص از نوع تک‌سرنشیش- در حین دوچرخه‌سواری می‌نویسد و اعتقاد دارد دلیل اصلی، نزاع بر سر فضا است که داشتن بیش‌ترش قدرت می‌آورد و دعوا خلق می‌کند. اما می‌شود حدس زد بخشی از این آزار دادن‌ها، نوعی عقده‌گشایی و آزار به قصد تفریح باشد.

به نظر می‌رسد دوچرخه‌سواران و به‌ویژه دوچرخه‌سواران زن برای جا انداختن مسیر پیش رو راه درازی در پیش دارند. یک نمونه‌ی موفقیت‌آمیز، تجربه‌ی عطیه جوادی‌راد در کاشان است با پدر سنتی‌اش؛ البته در یک بازه‌ی زمانی نه‌چندان کوتاه. این‌که هر روز موقع رد شدن با دوچرخه از جلو مغازه‌ی او مشکل داشته تا این‌که بالاخره پدر او را می‌پذیرد و موقع عبور برایش دست تکان می‌دهد (کاشان نیوز، ۹۸/۷/۱۸).

دوچرخه و پرسه‌زنی

به عقیده‌ی فروید، هر منطقه‌ی ممنوعه‌ای خالق تکانه‌ای است در جهت ارضای یک میل؛ میل به غذا، قدرت یا میل جنسی (فروید، ۱۳۸۲). و حالا دوچرخه‌ها با حرکت در خلاف جهت تکانه‌ی ارضای میل سرعت، در جهت میل به آرامش و احیا و بازتعریف دوباره‌ی مفهوم «پرسه‌زنی» حرکت می‌کنند.

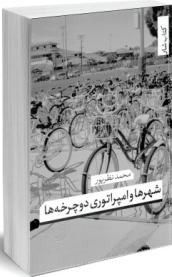
«پرسه‌زنی» در کنار «زندگی روزمره» یکی از سرفصل‌های مهم مطالعات فرهنگی و مطالعات شهری است. عباس کاظمی با «پرسه‌زنی و زندگی روزمره» (۱۳۹۴) تحقیق جامعی در این زمینه ارائه داده است.

«پرسه‌زنی بیش‌تر به گشت‌وگذارهای بی‌هدف و بدون قصد کسب درآمد اشاره دارد» (کاظمی، ۱۳۹۴: ۱۲۶). «پرسه‌زن را ناظر مناظر شهر، خواننده‌ی متون شهری و عاشق جماعت می‌دانند. کسی که هر چیز جدیدی که در شهر پدید می‌آید، از نگاه کنجکاو او دور نمی‌ماند و برای دیدن مناظر شهری نوعی شهوت نگاه کنجکاوانه دارد. او خود را به رنگ خریدار استتار می‌کند و هنرش هم‌زیستی و به‌اصطلاح دوسرتو «هنر بودن در بین خریداران و فروشندگان» است» (همان، پشت جلد کتاب). فصل دوم کتاب، انواع مصرف را از دید اندیش‌مندان و جامعه‌شناسان مختلف دسته‌بندی می‌کند. دسته‌ی اول «مصرف انفعالی» است. بر اساس نظریات مارکس و انگلس، مصرف یک عمل انفعالی و یک‌سویه است و مصرف‌کننده‌ی کالاها را همان‌طور که در نظام تولیدی مشخص شده، مصرف می‌کند. دسته‌ی دوم یعنی «مصرف ارتباطی» متعلق به نظریه‌پردازانی مثل بوردیو است که مصرف را نوعی ارتباط و خلق معنا می‌دانند. اگرچه کالاها خنثی و بی‌طرف‌اند، اما استفاده از آن‌ها امری اجتماعی و هدف‌مند است و می‌توان با آن‌ها پلی برای ارتباط یا دیواری برای تمایز ساخت.

دسته‌ی سوم یعنی «مصرف ابداعی»، دوسویه و تعاملی است و در آن مصرف‌کننده همان تولیدکننده است. به گفته‌ی فیسک، کالاها ناتمام تولید می‌شوند و این مصرف‌کننده‌ها هستند که کالاها را تکمیل می‌کنند. دوسرتو نیز اعتقاد دارد که مصرف‌کننده با شیوه‌ی استفاده از محصولات به‌نوعی تولید ثانویه دست می‌زند.

در این معنا پرسه‌زنی در عین حال که به‌عنوان شکلی از مصرف «مکان و فضا» شناخته می‌شود، نوعی ساختن و تولید همان مکان و «فضا» نیز به‌حساب می‌آید و فضای اصلی پاساژها و مراکز خرید با حضور او خلق و تکمیل می‌شود.

اما پرسه‌زنی در سال‌های اخیر شکل‌های مختلفی به خود گرفته است و دیگر نمی‌توان آن را به پرسه‌زن پیاده یا کلاسیک محدود کرد. مثل پرسه‌زنی با ماشین یا به‌اصطلاح دوردور کردن، پرسه‌زنی در فضای مجازی (وب‌گردی) و پرسه‌زنی با دوچرخه. می‌توان با تطبیق صورت‌بندی کاظمی درباره‌ی آن‌ها به نتایج جالبی رسید.



«پرسه‌زنی با دوچرخه» همان چیزی است که نویسنده‌ی «شهرها و امپراتوری دوچرخه‌ها» تلاش کرده به استناد تجربه‌ی زیسته‌اش به‌عنوان کسی که سال‌هاست در خیابان‌های تهران رکاب می‌زند، آن را صورت‌بندی کند. لحن و نگاه این کتاب کم‌حجم، چیزی است بین یک نگاه آکادمیک به مسائل شهری، علوم اجتماعی و مطالعات فرهنگی، و نگاه پرسه‌زنی که تلاش می‌کند زیست‌جهان دوچرخه‌سواران را در یک بستر روایی در قالب چند جستار خودمردم‌نگارانه تشریح کند

دوچرخه‌سواران جهان متحد شوید!

«پرسه‌زنی با دوچرخه» همان چیزی است که نویسنده‌ی «شهرها و امپراتوری دوچرخه‌ها» (۱۳۹۸) تلاش کرده به استناد تجربه‌ی زیسته‌اش به‌عنوان کسی که سال‌هاست در خیابان‌های تهران رکاب می‌زند، آن را صورت‌بندی کند. لحن و نگاه این کتاب کم‌حجم که خودش را در این زمینه اولین معرفی می‌کند، چیزی است بین یک نگاه آکادمیک به مسائل شهری، علوم اجتماعی و مطالعات فرهنگی، و نگاه پرسه‌زنی که تلاش می‌کند زیست‌جهان دوچرخه‌سواران را در یک بستر روایی - و به تعبیر نعمت‌الله فاضلی در «پشت دریاها شهری است» (۱۳۹۳) - در قالب چند جستار خودمردم‌نگارانه تشریح کند. نقل‌قول‌های مختلفی که از دوچرخه‌سواران در بخش‌های مختلف کتاب نظرپور آمده، مثل عنصر گفت‌وگو در داستان کوتاه، نقش تنفس در متن را بازی می‌کنند و ضمن نوعی شاهد مثال، به مخاطب تفهیم می‌کنند که فقط نویسنده‌ی کتاب نیست که این‌طور فکر می‌کند.

در دوچرخه‌سواری به دلیل ارتباط بی‌واسطه با شهر، پرسه‌زنی مفهوم بیش‌تری پیدا می‌کند و این به آشتی با شهر می‌انجامد. پرسه‌زنی با دوچرخه باعث می‌شود

دوچرخه‌سواران بر ساخت ذهنی متفاوتی از شهر داشته باشند. اگر راننده‌ها فقط دنبال پیدا کردن آدرس از روی تابلوها هستند، دوچرخه‌سواران شهر را تجربه می‌کنند. هدف ماشین‌سواران مقصد است و دوچرخه‌سواران به مسیر فکر می‌کنند.

هدف نویسنده از عنوان کتابش هویدا است. اتوپیای او شهری است که امپراتوری‌اش متعلق به دوچرخه‌ها است. او تلاش می‌کند آرمان شهر ذهنی‌اش را با روش ایجابی برای مخاطب جا بیندازد و ثابت کند که شهر حق دوچرخه‌ها است و نه ماشین‌ها. با توجه به گسترش ابعاد شهر -به‌ویژه در کلان‌شهرها- پیاده‌روی بی‌مقصدتر است، اما همچنان می‌توان به دوچرخه غیر از یک وسیله نقلیه‌ی کاربردی به چشم یک وسیله‌ی تفریحی، یک ورزش و همچنین یک حرکت زیست‌محیطی نگاه کرد.

با این حال نظریه‌پردازان شعارهای پوپولیستی نیست و صادقانه اعتراف می‌کند که اگر دغدغه‌ی پایداری زیست‌محیطی را داشته باشیم، دوچرخه‌دیرترین و کم‌ترین پاسخ را دارد. همچنین تاکید می‌کند که نمی‌توان به دوچرخه تنها به‌عنوان گزینه‌ی حمل و نقل نگاه کرد، چون در مسافت‌های طولانی به‌هیچ‌وجه توانایی رقابت با گزینه‌های دیگر حمل و نقل را ندارد. پیشنهاد او چشاندن تجربه‌ی لذت دوچرخه با هر چیز دیگر به‌جای سواره بودن است تا خودبه‌خود اهداف دیگری مثل ترافیک و هوای آلوده هم مرتفع شود. برای همین جملات انگیزشی مثل «کافی است امتحان کنید» در این کتاب متواتر است. نویسنده به‌عنوان یک شهرساز بر شهر انسان‌محور تاکید می‌کند و با دوچرخه هم از همین زاویه روبه‌رو می‌شود: شهری که برای دوچرخه‌ها مناسب باشد، یعنی برای زندگی مناسب است. همه باید دوباره به آغوش شهر برگردیم و رابطه‌مان را با آن ترمیم کنیم. نظریه‌ی «حق بر شهر» هانری لوفور می‌گوید شهر از ما و حق ما است و هدفش این است که فضای شهر و شهریت آن را که همه‌ی فضایش در راستای قدرت سرمایه تولید و بازتولید می‌شود، از نیروهای جبری سرمایه پس گیرد. پس دوچرخه‌سواری آشنا شدن مردم با حقشان برای تولید و تغییر فضا است.

در شهری که تمام خیابان‌ها خوراک اتومبیل‌ها و محل عرض اندام



LIFE

آن‌هاست، دوچرخه‌ها خاصیت «هم‌سطح‌کنندگی» دارند، زیرا نماینده‌ی سطح درآمد سرنشینان‌شان نیستند و تمایزات طبقاتی را با خود حمل نمی‌کنند. دوچرخه‌سواران به‌واسطه‌ی بودن‌شان در اقلیت، شکل بارزی از فردیت و خودبودگی محسوب می‌شوند.

البته نظرپور به‌عنوان یک شهرساز، مشکل اصلی را نحوه‌ی شهرسازی می‌داند و گله‌به‌گله از روند حاکم بر شهرسازی و نداشتن جایگاه تعریف‌شده‌ای برای دوچرخه در نظام خیابانی گلایه می‌کند. به عقیده‌ی او هم‌صنفان شهرساز او همه چیز را در جهت رفاه و آسایش اتومبیل‌ها و بالا بردن هرچند اندک سرعت آن‌ها طراحی می‌کنند و دوچرخه یک عنصر طفیلی و زیادی است. برای همین به آن‌ها پیشنهاد می‌کند که: «ما باید آرمان‌هایمان را از آتلیه بار دوچرخه‌ها مان بز نیم و همان‌طور که در شهر رکاب می‌زنیم، آن‌ها را در شهر محقق کنیم» (نظرپور، ۱۱۳).

دوچرخه و برندینگ شهری

از تغییرات کارکرد دوچرخه یکی هم این است که استفاده از آن در شرایطی که به نظر می‌رسد روزگارش به سر آمده، می‌تواند عاملی برای برندینگ و هویت شهری باشد. کمپین (پویش) «سه‌شنبه‌های بدون خودرو» در حد یک مانور هم که شده، در بسیاری از شهرها برقرار است و رسانه‌ها با آبوتاب فراوان همراهی مسئولان شهری در این پویش را منعکس می‌کنند. حرکتی که به‌رغم مثبت بودن بعید است که مثل همه‌ی چیزهای دستوری و از بالا به پایین به نتیجه قابل قبولی برسد. در حالی که تا مدتی پیش دوچرخه در شهرهایی مثل کاشان، یزد و اصفهان حضور پررنگی داشت.

خوی آرام یزدی‌ها چنان با طبیعت سبک‌بار و قانع دوچرخه سازگار و عجین شده بود که یزد غیر از عناوینی مثل «شهر بادگیرها» با عنوان «شهر دوچرخه‌ها» هم شناخته می‌شد. دکتر اسلامی ندوشن در «روزها» می‌نویسد: «گذشته از صدای قدم‌ها و هیاهو و بانگ مردم، صدای دلنگ‌دلنگ زنگ دوچرخه‌ها نیز بود که به گوش من بسیار دل‌نواز می‌آمد. مانند چهچه‌ی بلبل، نغمه‌ی تیزی بود که یک‌نواختی فضا را می‌شکافت و خبر از حرکت و سرعت می‌داد. شارسان [یزد] در آن زمان، یک خیابان اصلی داشت، هنوز آسفالت وجود نداشت، اتومبیل

خیلی کم بود. چند درشکه بود و تعدادی زیادی دوچرخه، عده‌ی کثیری از اعیان تا کاسب متوسط‌الحال - جز کسانی که پیر و مقرر بودند - دوچرخه سوار می‌شدند.»

جلال آل‌احمد در «ارزیابی شتاب‌زده» (۱۳۵۷) گزارشی دارد از سفرش به یزد با عنوان «سفر به شهر بادگیرها». در سفرنامه‌ی او، یزد شهر یور ۱۳۳۷ پر است از دوچرخه‌های فیلیپس و راله. جوی کنار خیابان‌ها به‌جای مجرای گذر آب، استراحت‌گاه عمومی دوچرخه‌ها است و غیر از آخوندها، حتا روسای محترم و جاسنگین ادارات هم دوچرخه سوار می‌شوند: «شهرت بی‌موردی است اصفهان پیدا کرده از نظر فراوانی دوچرخه. این یزد است که شهر دوچرخه‌ها است و بیش از آن، شهر بادگیرهای بلند. فکر می‌کنم اگر کارخانه‌ی دوچرخه‌سازی فیلیپس همین یک شهر را به‌عنوان مشتری داشته باشد، دست‌کم تا صد سال دیگر نانش توی روغن است. در حدود ۲۰۰ هزار دوچرخه در یزد است.» (آل‌احمد، ۱۵۴)

او در جای دیگری می‌نویسد: «یکی از کارندهای بیمه‌های اجتماعی می‌گفت در هر خانواده‌ی یزدی دست‌کم دو تا دوچرخه هست و این تفنن زندگی است و هر کس دستش به دهانش برسد، به‌جای دوچرخه موتورسیکلت می‌خرد و تاپ و تاپ توی خیابان‌ها و با یک دست ویراژ دادن!» (آل‌احمد، ۱۶۰).

اما یک جست‌وجوی مختصر و پرس‌وجو از دوستان یزدی نشان می‌دهد که پیش‌بینی‌های آل‌احمد درست از کار درنیامده است. اول این که یزد در سال‌های اخیر قافیه را باخته و به «شهر موتورسیکلت‌ها» تبدیل شده. دیگر این که اصفهان که از نوشته‌ی جلال معلوم است آن موقع هم به زیادی دوچرخه‌هایش شهرتی داشته، حالا عزمش را برای مصادره‌ی این عنوان جزم کرده است. این در سفر اخیرم به اصفهان در ابتدای خرداد ۹۹ و جولان دوچرخه‌ها کاملاً مشهود بود.

آمستردام (هلند)، کپنهاگ (دانمارک)، بازل (سوئیس)، بارسلونا (اسپانیا)، ترنوهیم (نروژ)، برلین (آلمان)، پاریس (فرانسه)، پکن (چین)، بوداپست (مجارستان)، مونترال (کانادا)، توکیو (ژاپن) و بوگوتا (ایالات متحده) به شهرهای دوچرخه‌دوست دنیا مشهورند. اما به گمان من کاربرد گسترده‌ی دوچرخه در همه‌ی این شهرها با یک هدف و رویکرد نبوده

است.

تجربه‌ی سفرم به هندوستان در تابستان ۹۷ می‌گویند که باید هند را هم به لیست بالا اضافه کرد. دوچرخه‌ها و سه‌چرخه‌ها هنوز در این کشور حضور پررنگی دارند و یک وسیله‌ی نقلیه‌ی جدی حتا برای مسافرکشی و بارکشی به حساب می‌آیند. بارها به چشم دیدم که هندی‌ها با آن جثه‌های لاغر و نحیف با سه‌چرخه‌هاشان تعداد زیادی مسافر می‌زدند یا اشیای سنگینی مثل تیرآهن هم جابه‌جا می‌کردند. کاری که در حالت عادی، انجامش با کم‌تر از نیشان به ذهن ما هم خطور نمی‌کند. دوستی که به چین سفر کرده بود هم تعریف می‌کرد که چینی‌ها دلیل استفاده‌ی زیاد از دوچرخه را، به‌خصوص در گذشته، پایین بودن توان مالی عنوان می‌کردند.

خط پایان

بیل براون در «نظریه شیء» (۲۰۰۱) و گفت‌وگو از مناسبات پیچیده‌ی اشیا عقیده دارد که باید اشیا را فراتر از چارچوب متعارف سوژه-ابژه درک کرد. یعنی اگر این تصور را که انسان‌های هوش‌مند یک طرف هستند و اشیا و جمادات در طرف دیگر کنار بگذاریم، به سمت زندگی چندوجهی که انسان‌ها فقط بخش کوچکی از آن هستند، پیش می‌رویم. (کاظمی، ۱۳۹۸: ۴۱)

جین بنت هم در «اکولوژی سیاسی اشیا» (۲۰۱۰) از کنش‌گران ناهسانی و چگونگی تاثیرگذاری و تاثیرپذیری آن‌ها و هم‌چنین عملیات‌های بسیار کوچک می‌گوید و با اشاره به مطالعه‌ی داروین درباره‌ی کرم خاکی آن‌ها را تاریخ‌ساز می‌داند. کاظمی نظرگاه بنت را این‌طور توضیح می‌دهد که کرم‌های خاکی با غنی کردن خاک، رشد گیاهان را ممکن می‌کنند و در نهایت برای انسان زندگی را به ارمغان می‌آورند. قصد کرم‌ها کمک به فرهنگ انسانی نیست، اما در عمل فرهنگ را تعین بخشیده‌اند. این همان معنای عملیات از نظرگاه بنت است (همان، ۴۳).

نگاه مجدد به اشیا و ابژه‌ها و بازاندیشی در نقش، کارکرد و عملیات آن‌ها در بستر تاریخ و جغرافیا، دریچه‌ی تازه‌ای از روح آن‌ها را به سوی ما باز می‌کند. درست مثل حالا که کرونا مجبورمان کرد از هم

فاصله بگیریم و ثابت کرد با کاهش و حتا حذف سرعت از زندگی بخش بزرگی از مردم جهان هم قرار نیست دنیا کن فیکون بشود. بر حسب اتفاق این فرصت بی نظیری است برای عرض اندام تاریخی مجدد دوچرخه، و ما شاید به زودی زود مجبور شویم دوباره آن را از مناظر مختلف بازخوانی کنیم.

با تشکر از: دکتر نعمت‌الله فاضلی، دکتر عباس کاظمی، دکتر نرگس نیک‌خواه، دکتر مهران سهراب‌زاده، دکتر اسدالله بابایی فرد، مهرناز شهباز.

پانویس

۱. ارجاعات این مقاله به نسخه‌ی دیجیتالی این کتاب با فیپای نشر ققنوس و تاریخ انتشار ۱۳۸۸ است. اما چون تیراژ و قیمتش مشخص نیست، به احتمال زیاد نویسند و ناشر از همکاری با هم منصرف شده‌اند و قرع‌ی فال به نام نشر تیسرا افتاده. متأسفانه تلاش‌م برای به‌دست آوردن نسخه‌ی چاپی و همچنین ارتباط با نویسند برای بررسی این موضوع به جایی نرسید.
۲. و لا تبرجن تبرج الجاهلیه: و مانند روزگار جاهلیت قدیم زینت‌های خود را آشکار مکنید.

منابع

- آل احمد، جلال (۱۳۵۷)، ارزیابی شتاب‌زده، چاپ دوم، تهران: امیرکبیر.
- اسلامی ندوشن، محمدعلی (۱۳۸۶)، روزها، جلد اول، چاپ سوم، تهران: یزدان.
- انصاری، هرمز (۱۳۷۹)، مقدمه‌ای بر جامعه‌شناسی اصفهان، به کوشش احمد جواهری، چاپ اول، تهران: نقش جهان.
- بزرگیان، امین (۱۳۹۹)، ایده‌های خیابانی: نوشته‌هایی درباره شهر، تن و زندگی روزمره، چاپ سوم، تهران: تیسرا.
- بهزادی، محمدرضا (۱۳۹۵)، «دو چرخ شیطان»، مجله سرزمین من، شماره ۸۳، مهر ۱۳۹۵.
- جواد‌ی راد، عطیه، «دوچرخه‌سواری در شأن چه کسی است؟»، سایت کاشان نیوز، ۹۸/۷/۱۸.

- رجایی، عبدالمهدی (۱۳۹۳)، برگ‌هایی از تاریخ اجتماعی اصفهان معاصر، جلد اول، چاپ اول، اصفهان: انتشارات جهاد دانش گاهی واحد اصفهان.
- ریچاردز، بری (۱۳۸۲)، روان‌کاوی فرهنگ عامه: نظم و ترتیب نشاط، ترجمه حسین پاینده، چاپ اول، تهران: طرح نو.
- سربلوکی، غلام‌حسین، «قصه ابر هوا را تو بخوان»، فصل‌نامه کاج سبز، شماره ۴، بهار ۱۳۹۹، صص ۱۶۴-۱۷۴.
- شهباز، مهرناز (۱۳۹۶)، «اصفهان شهر دوچرخه‌ها»، فرهنگ اصفهان، دوره جدید، شماره ۷ و ۸، زمستان ۱۳۹۶.
- فاضلی، نعمت‌الله (۱۳۹۳)، پشت دریاها شهری است، چاپ دوم، تهران: تیسرا.
- فروید، زیگموند (۱۳۸۲)، «شرحی کوتاه درباره روان‌کاوی»، ترجمه حسین پاینده، فصل‌نامه ارغنون، ش ۲۱، بهار ۱۳۸۲.
- کاظمی، عباس (۱۳۹۴)، پرسه‌زنی و زندگی روزمره، چاپ دوم، تهران: فرهنگ جاوید.
- کاظمی، عباس (۱۳۹۸)، امر روزمره در جامعه پسانقلابی، چاپ پنجم، تهران: فرهنگ جاوید.
- نظریور، محمد (۱۳۹۸)، شهرها و امپراتوری دوچرخه‌ها، چاپ اول، تهران: تیسرا.
- سایت آیت الله خامنه‌ای
- Appadurai, Arjun, The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective, Cambridge: University Press, ۱۹۹۸.
- Kopytoff, Igor, «The Cultural Biography of Things Commoditization as Process», The Social Life of Things, ۱۹۹۸, Commodities in Cultural Perspective, Appadurai (ed.), Cambridge: University Press, ۱۹۹۸.

زناني که با دوچرخه‌ها می‌دوند!

پیرامون ممنوعیت و محدودیت
دوچرخه‌سواری زنان



عطیه راد

رکاب زدن فرصتی است برای تماشای دیدن و فکر کردن به موضوعات عادی و روزمره‌ی شهری. بعد از گذشت چهار دهه از انقلاب، ممنوعیت‌ها و محدودیت‌های بسیاری در حوزه‌های عمومی، به‌ویژه حوزه‌ی زنان، تعدیل شده و یا از ممنوعیت و محدودیت قاطع خارج شده‌اند. از این رهگذر می‌توان به ممنوعیت خرید و فروش اقلام فرهنگی‌ای چون توالت‌فرنگی و ویدئو در اوایل انقلاب اشاره کرد، تا ظهور موسیقی‌های پاپ در رادیو و تلویزیون. حجاب اجباری بلند و تیره‌ای که به سبب دست‌وپاگیر بودن و مانعی برای حضور گسترده‌تر زنان انقلابی در عرصه‌های عمومی، کم‌کم از جبریت آن کاسته شد و با هنجارشکنی و بدعت‌های پسندیده و یا ناپسند، شکل‌های متنوع‌تری به خود گرفت. موضوع ورزش زنان و ذیل آن دوچرخه‌سواری هیچ‌گاه به اهمیت حجاب یا حضانت و ارث نبود که قانونی برایش تصویب شود تا همه ملزم به رعایت آن باشند. بعد از انقلاب، موضوع ورزش زنان در فضای مه‌آلود و گنگی نشو و نمو یافت و در هر دوره‌ای بنا به جو عمومی و سلیقه‌ی مدیران



اداره می‌شد. افزایش سهمیه‌ی زنان ورزشکار در المپیک که در آغاز یک درخواست از جانب آنان بود، پس از چند دوره، به سبب مدال‌آوری چشم‌گیر اندک زنان ورزشکار، این سهمیه را نصیب ورزشکاران زن کرد. در دوره‌ی اصلاحات، امکانی برای بروز نیازها و گفت‌وگو در این موضوع پیدا شد، که بار سیاسی گرفت و مثل دیگر موضوعات سیاسی آن دوران، طرفداران و مخالفانی پُر شور داشت که حاضر بودند به خاطرش عکس و پرچم آتش بزنند یا تجمع اعتراضی و زنجیره‌ی انسانی راه بیندازند. تلاش در جهت توسعه‌ی فرهنگی و بررسی خواسته‌های N.G.O های زنان، رسیدن به طرح راه‌اندازی «پارک‌های بانوان» شد. محوطه‌های محصور و محدودی ویژه‌ی بانوان که می‌توانستند در فضای باز آن‌جا بدون پوشش ورزش کنند؛ دوچرخه‌سواری از جمله‌ی این ورزش‌ها بود. پارک بانوان مکانی بود که امکان دوچرخه‌سواری و یادگیری این ورزش را در همان محدوده‌های محصور شده با دیوارهای بلند و سیم‌های خاردار، به زنان می‌داد. طرح پارک بانوان در شهرستان‌ها به علت کمبود بودجه‌ی شهرداری‌ها محدودتر و محصورتر هم شد. همچنین، این

طرح با عوض شدن سیاست‌های کلان بعد از هر انتخابات، با قوانین سخت‌گیرانه‌تر و سلیقه‌ای درباره‌ی ورود و خروج و الزام نوعی از پوشش متعارف‌تر، همراه می‌شد. در طی این سال‌ها، کم‌کم پارک‌های بانوان به پاتوقی برای دورهمی‌های زنانه نزدیک شد. این پارک‌ها تمثالی از وضعیت و چگونگی برخورداری زنان ایران از حقوق شهروندی و امکانات شهری، در شکل مورد تأیید نظام، در فضاهای عمومی هستند؛ شرایطی ایمن و دور از هرگونه شبهه‌ی وجود فساد و تحریک. اما حضور حداکثری زنان در ورزش‌های همگانی و استفاده از امکانات ورزشی پارک‌ها و دوچرخه‌سواری دختران - و به‌ندرت زنان - در کوچه، محله، خیابان و بیرون از فضاهای دور و بسته‌ی پارک‌های بانوان، مقاومت عملی در برابر این طرح نابرابر بود.

از طرفی دیگر، در سیاست کلی به علت عدم نیاز به گواهی‌نامه یا مجوز ویژه برای دوچرخه‌سواری و همین‌طور نداشتن ممنوعیت قانونی و جرم نبودن دوچرخه‌سواری زنان، نیروی انتظامی هم در صورت متعارف بودن پوشش زنان ورزشکار منعی برای آن‌ها ایجاد نمی‌کند.

در این یادداشت سعی می‌کنیم از چند جهت به این پدیده نزدیک شویم که چطور زنان با وجود اعمال محدودیت‌ها و نظرات ناموافق از سمت جامعه و بسیاری از خانواده‌ها، استفاده از دوچرخه را حق خود دانسته و در برابر ممنوعیت استفاده از آن مقاومت می‌کنند، چگونه دوچرخه‌سواری بانوان در شهرهای سنتی مرکز کشور - مثل کاشان، یزد، اصفهان و قزوین - علی‌رغم موانع عرفی موجود، اقبال یافته است.

ظهور اولین دوچرخه‌ها در ایران به دوره‌ی قاجار باز می‌گردد. زمانی که بچه‌های مو بور انگلیسی در میدان مشق تهران (باغ ملی) بدون این که پایشان بر زمین محکم باشد، روی وسیله‌ای با دو چرخ در حرکت بودند. مردم اولین بار با دیدن «دوچرخ شیطان» زیرلب بسم‌الله می‌گفتند و آن را از علائم ظهور امام زمان می‌پنداشتند. عقیده‌ای که با ورود هر پدیده‌ی نو دیگری هم غالب می‌شد. در اواخر قاجار، با افزایش جمعیت شهرها و ورود تکنولوژی، دستیابی به نوعی مدرنیته، آرمان روشنفکری و راه‌حل تمام مشکلات آن دوره تلقی می‌شد. اگرچه عدم تأیید همه‌ی جوانب تجدّد از جانب شرع و سنت، و مبارزه و مقابله با آن هم، امر رایجی بود. از آغاز این سده، سنت‌گرایان با تکیه بر اصول شرع با تجدّد سر ستیز

داشته‌اند، نه فقط مشروطه و آزادی و مساوات که «راه‌آهن، بانک، مدارس جدید، تئاتر، سینما و حتا نرخ‌گذاری اجناس و ایجاد شناسنامه هم خلاف شرع و غیراسلامی محسوب می‌گردید.» (آجودانی، ۱۳۸۳: ۳۸۵)

اوج تجدد در این قرن، در دوره‌ی پهلوی اول به دستور رضاشاه به شکل آمرانه‌ی آن، اجرایی شد. در مقابل، واکنش مقاومت‌گونه‌ای هم در برابر اعمال زور و قدرت وجود داشت که در جریان کشف حجاب به اوج خود رسید. بعد از انقلاب، با ایدئولوژیک شدن و آمرانه بودن قوانین ضدتجددخواهی و قواعد سختگیرانه برای زنان، چون حجاب اجباری و منع حضور آزادانه‌ی آنان در امور اجتماعی و سیاسی، این مقاومت جهت عکس پیدا کرد. در سال‌های پس از انقلاب، زنان بیش‌تری به دنبال منذهایی برای رهایی از محدودیت‌هایی بودند که سنت‌ها در خانواده و قدرت ایدئولوژیک حاکم در جامعه، برایشان ایجاد کرده بود.

سنت‌گرایان همیشه بر تحریک‌کننده بودن و یا فسادبرانگیزی حضور زنان تاکید کرده‌اند. آنان از این منظر، استفاده از دوچرخه را جایز نمی‌شمارند. ممنوعیت دوچرخه‌سواری، با نظر به بدن زن و جنسی کردن آن، صورت می‌پذیرد. پدالی بودن دوچرخه و قرار گرفتن بنیان عملکرد آن بر حرکت پاها، به عامل بازدارندگی آن افزوده است. نظام ایدئولوژیک، بعد از انقلاب با ایجاد پرده و حجاب، نمایش بدن زن را ممنوع کرد. به این ترتیب هویداسازی و مکشوف کردن بدن به هر شکل جایز نیست. دوچرخه در ذات، به بخش بیش‌تر پنهان نگه‌داشته‌شده‌ی بدن، یعنی پاها، اشاره دارد. البته در هر ورزشی، اندامی از بدن عمل‌کننده است و آن عضو هویدا و آشکارا می‌شود. به همین علت ورزش زنان به شکل حرفه‌ای، در هیچ رشته‌ای حمایت و توافق چندانی از نظر مفسران دینی نداشته و ورزشگاه‌های سرپوشیده و محصور بهترین امکان در نظر گرفته شده است.

دوچرخه از منظر وسیله‌ی نقلیه در نگاه اهل فتوا استعاره‌ای امروزی از اسب و اشتر قدیم است. به نقل از پایگاه اصلاح‌رسانی حوزه‌ی پیامبر اسلام، بر زین سوار شدن زنان نشانه‌ی آخرالزمان خوانده شده است. (مستدرک‌الوسایل، جلد ۵، ۲۷۵) زین برای زنان صدر اسلام نفرتین شده بود. (الکافی، ج ۶، ص ۵۴۱) بر طبق آنچه در روایات آمده است زین مرکب برای زنان ممنوع است و آنان تنها حق نشستن بر هودج، کجاوه و جهاز را

دارند. زیرا با عفت و حیا منافات دارد و مستلزم تحریک و زمینه‌ساز فسق و فجور می‌شود. با این عقبه، مقاومت حاکمان عربستان در دادن مجوز رانندگی به زنانشان چندان دور از ذهن نبوده و برآوردی از همین سنت است. پس با این‌همانیِ دوچرخه با اسب، راهی برای مجوز دادن به زنان باز نیست. چنان‌چه تا اکنون هیچ‌کدام از مراجع تقلید حکم بر جایز شمردن دوچرخه‌سواری زنان نداده‌اند. اعراب در هزار و چهارصد سال پیش، چهار و محمل را برای زنان جایز می‌شمردند. به این ترتیب زنان ما در حالی‌که اجازه‌ی نشستن در عقب موتور، به شکل مماس بدن زنانه و مردانه در منظر عمومی را دارند، اجازه نشستن بر زین دوچرخه یا موتور را به تنهایی ندارند.

شیوه‌ی یافتن بدیل یا سابقه‌ی اسلامی برای امور روزمره به‌منظور اسلامی جلوه دادن و قابل‌قبول کردن آن در نظر مراجع و گرفتن فتوا و اجازه، در تاریخ و تسلط سنت فقهی در ایران سابقه دارد. در تاریخ معاصر ایران طی تغییرات بزرگی که در دوران مشروطه در حال انجام بود این سنت به کام روشنفکران نیز خوش آمد، که سرانجام خوشی نداشت. آجودانی می‌نویسد: «جعلیاتی که به انحای مختلف، در نوشته‌های بسیاری از روشنفکران مشروطه‌خواه - اعم از مذهبی و غیرمذهبی، روحانی و غیرروحانی - تکرار می‌شد، تا به شیوه‌ی یک سنت کهن و دیرپای ایرانیان، تاریخچه‌ای خودی و آشنا بسازد؛ تاریخچه‌ای اسلامی یا ایرانی.» (آجودانی، ۱۳۸۳: ۳۶۸) در تاریخ مشروطه برای تقسیم قدرت سیاسی و نقش مردم در تعیین دولت‌مردان سابقه‌ی اسلامی داده شد و به پذیرش آن در نزد عوام کمک کرد.

هرچند امروزه، چه در حوزه‌ی خصوصی خانه و خانواده و چه در حوزه‌ی عمومی جامعه، حضور و فهمی متفاوت با هزار سال پیش داریم، ولی همچنان در برخی از معادلات و اتفاقات اجتماعی و سیاسی، این سفر در تاریخ و پیدا کردن سنت نیاکان برای تصمیم‌گیری، انجام می‌پذیرد. در سال ۱۳۹۸ در پی اعتراضات مردم اصفهان در مقابل حکم ممنوعیت دوچرخه‌سواری زنان از طرف دادستان این شهر، استفتائی صورت پذیرفت. جواب استفتاء بر سیاق همین سنت، در تحریک‌آمیز بودن و امکان مفسده، دوچرخه‌سواری را جایز نشمرد. این رای تنها با نظر به جنسی کردن و محرک جلوه دادن بدن زن،



محدویت و موانع را توجیه‌پذیر کرد. البته در تکمیل کراهت و بدآیندی آن نزد شیعیان همین بس که عایشه از اول زنانی بود که بر زین نشست. «عایشه، اول زنی بود که بر زین استر سوار شد.» (وسایل الشیعه، ج ۱۱، ۴۹۷)

به این ترتیب در گفتمان دینی، افقی برای جایز شمردن دوچرخه‌سواری زنان در معابر عمومی پیدا نیست چون در هر زمانی با این‌همانی زین استر و شتر با زین دوچرخه، می‌توان به حکم مشخص رسید. درحالی‌که که دوچرخه ماشینی است جدید و محصول پیشرفت از دویست سال پیش. برخلاف اتومبیل که به‌عنوان امر جدید پذیرفته شده و خوشبختانه مابه‌ازای تاریخی برایش یافت نشده، دوچرخه و موتور استحاله‌ای از همان اسب و اشتر قدیم باقی مانده‌اند که روایات هزار ساله درباره‌شان صدق می‌کند و ممنوعیت آن‌ها را برای زنان تاکید و

تثبیت کرده‌اند. تنها عبارت «الله العالم» - که در پایان همه‌ی فتواها آمده - راهی است به سمت فرداهای پیش رو و اتفاقاتی که تنها خداوندگار عالم به آن عالم است.

امروزه، افراد زیادی هویت خود را با نوع وسیله‌ی نقلیه‌ی زیر پایشان (مدل ماشینشان) تولید می‌کنند. این هویت - که می‌تواند جعلی هم ساخته شده باشد - در جهت تلاش برای تعلق گرفتن به طبقه‌ای است که میل و آرزوی زندگی در آن را در سر دارند.

این اهمیت تا به امروز پیش آمده است. بزرگیان در کتاب ایده‌های خیابانی می‌نویسد «امروزه افراد هویت خود را با آنچه مصرف می‌کنند، تولید (جعل) می‌کنند. نداشتن خانه و سوار شدن بر ماشین‌های گران قیمت و دور دور کردن در سطح شهر، برآیند میزبان عجله‌ی افراد برای گذشتن از طبقه‌ی خود و رسیدن یا به نظر رسیدن در طبقه‌های بالاتر است.»

زن به‌عنوان جنس دوم با بدنی غیرمعمول انگاشته شده، توجه خاص می‌طلبد و نمایاندن یا پوشاندن بدنش الزامی قرارداد می‌شود. توجهی که در یک سمت به برهنگی اجباری و در سمت دیگر به محدودیت و پوشیدگی افراطی می‌رسد. این هر دو بر بدن زن برجسب نشان‌داری و متفاوت بودن می‌زند. برجسته‌سازی و توجهی که در فرهنگ ایرانی - اسلامی ما الزام پوشش اسلامی و حفظ حیا و عفت عمومی شمرده شده و به حذف حضور زنان در امور معطوف به بدن، مثل ورزش بانوان، انجامیده است. درحالی‌که زنان نیمی از جمعیت هستند و منعی در بسیج کردن این نیمه‌ی پر جمعیت - چه زنان محجبه و چه هنجارشکنان بدحجاب - برای شرکت دادن آن‌ها در راهپیمایی و یا انتخابات وجود نداشته است.

این رفتار یک بوم و دو هوای (پارادوکسیکال) فرهنگ به کام سیاست، درباره‌ی چگونگی حضور زنان در جامعه‌ی ما شواهد گوناگونی دارد که لقمه‌ی چربی برای رسانه‌ها و حاشیه‌پردازان داخلی و خارجی بوده است. اما تاکید زنان بر دوچرخه‌سواری و حضورشان در این عرصه، به دور از هرگونه حاشیه‌سازی و سوءاستفاده‌ی سیاسی، در چند نمود قابل بازشناسی است.

الف - دوچرخه‌سواری برای اوقات فراغت بیش‌تر زنان

زنان به جهت نقش‌پذیری اجتماعی، فرصت و اوقات فراغت بیش‌تری برای استفاده از دوچرخه دارند. زنان اهل پرسه زدن و تماشا هستند. به علت ذات وفادارانه‌ی زن به اصول زندگی، او به سراغ تنوع و رنگانگی در مصرف می‌رود. تنوع پوشش و رنگارنگی لباس واکنشی است به ذات وفادارانه‌ی زن‌ها در چارچوب‌های زندگی و خانواده. به تماشا رفتن و پرسه زدن و دیدن چیزهای نو و تازه‌ی بازار برای زنان بسیار لذت‌بخش‌تر از مردان است. زنان با استفاده از امکان پرسه‌زنی، تعریفی از یک اتفاق نو را در زبان نیز ایجاد می‌کنند. آن‌ها می‌توانند از یک تجربه‌ی خرید فردی و یا تماشای اجناس مغازه‌ها، ساعت‌ها حرف بزنند و آن را به تجربه‌ی جمعی نزدیک کنند.

امروزه بخشی از اوقات فراغت شخصی افراد به فضای عمومی برده می‌شود. در شهرها، خیابان و پارک و رستوان جلوه‌گاه حضور عمومی مردم در کنار افرار غریبه (نامحرم) است، که امکانش در محله‌های کوچک قدیمی نبود یا کم‌تر بود. در دهه‌های سوم و چهارم پس از انقلاب، با کنار هم قرار گرفتن ایدئولوژی و زندگی واقعی (لذت بردن از زندگی) برخوردی ایجاد شده است. بعد از گذشت چهار دهه با مصرف انبوه و تکراری مفاهیم ایده‌آلیستی - چون غیرت، عدالت، شهادت و چه‌بسا استقلال و آزادی - در محدودیتی که جامعه دچارش است، این کلمه‌ها از معنی تهی شده و در تن دادن به روزمرگی تنها با خاطره یا عکسی از ایده‌آل‌گرایی دیر و دور آن سال‌ها قابل بازشناسایی هستند. حالا دیگر مردانی که کاری به ظاهر زنان و دخترانشان ندارند بی‌غیرت نیستند، چه‌بسا یک روز خوش را با رکاب زدن در کنار خانواده‌شان تجربه کنند و از این تجربه‌ی شخصی در فضاهای عمومی گسترده‌تر - در صفحه‌های اینستاگرامی - گفت‌وگو کنند.

مادران سالم و بانرزی، حال یک خانواده را خوب نگه می‌دارند و می‌توانند خانه را بهشت زیر پایشان کنند. زنانی که به باشگاه ورزشی می‌روند، بچه‌ها را به پارک و بازی می‌برند و از دویدن در راه، ابایی ندارند یا گاهی با دوچرخه خرید خانه را انجام می‌دهند، حالشان خوب‌تر از باقی زنان است و این بهشت شدن خانه پیش از بهشت وعده داده شده، بر جان و تن زندگی می‌نشیند. دوچرخه‌سواری زنان در شهر، در پارک،

در خیابان یا در خوابگاه محصور دختران در دانشگاه، تصویری از مهارت لذت بردن از زندگی با همه‌ی محدودیت‌های موجود و همراه آن است. زنانی که از قضا باید وسایل و ملزومات بسیاری همراهشان باشد و همه را داخل کوله‌پشتی جای می‌دهند و همان اول سفر، یا در میانه‌های راه، با دوچرخه و هندزفری - که از گوش دادن به موسیقی خاصی نشان دارد - از خودشان عکسی می‌گیرند. عکس گرفتن با دوچرخه می‌تواند در طیف یک عکس خبری خنثی، تا نهایتن نمایش طبقه‌ی اجتماعی، نمایش و برجسته کردن آن در گروه همسالان، مورد استفاده قرار گیرد.

«امروزه شیوه‌ی گذران اوقات فراغت بی‌شک تبدیل به یکی از مهم‌ترین وجوه تمایز شده است. به این معنا که نوع سرگرمی‌ها، نوع سرمایه‌ی فرهنگی و سرمایه‌ی اقتصادی افراد و خانواده‌ها را مشخص می‌کند و میزان منزلت اجتماعی را آن‌ها را تعیین می‌کند و میان آن‌ها تمایز می‌گذارد.» (بزرگیان، ۱۳۸۸: ۱۶۰) در این باره، عکس‌های پست شده در اینستاگرام اغلب نمایش‌دهنده‌ی نوع گذران اوقات فراغت افراد است.

الف) انتخابی در جهت تمایز

تمایز و برجسته بودن برای زنان مهم است. «به تعبیر بوردیو شما با نوع ورزش، نوع پوشش و نوع موسیقی و فیلمی که می‌پسندید - با نوع پسندتان - می‌توانید خود را از بقیه متمایز کنید و طبقه‌ی خود را نشان دهید.» (بزرگیان، ۱۳۸۸: ص ۱۶۸) بزرگیان در همان‌جا اشاره می‌کند که سبک زندگی مهم‌ترین بحث بوردیو، جامعه‌شناس فرانسوی، است. او معتقد است سبک زندگی، برگرفته و نتیجه‌ی شیوه‌ی زندگی هر فرد در محیط است. (همان)

انتخاب دوچرخه‌سواری به‌عنوان ورزش، برای زنان سرمایه‌ی فرهنگی - اجتماعی است و نوعی تمایز ایجاد می‌کند. درحالی‌که گویا این انتخاب برای مردان موقعیتی مخالف می‌سازد.

مردان با پوشش کت و شلوار در ادارات و شرکت‌ها، با سوئیچی که در دست دارند یا کنار میز کارشان آماده‌ی برداشته شدن است، قابل تحسین و توجه هستند و چه‌بسا از تصور خودشان روی زمین دوچرخه که خم‌شده در حال پا زدن هستند، دوری می‌کنند. هرچند که دکتر فشار خون بالایشان را تشخیص داده و ورزش، به‌خصوص دویدن

و دوچرخه‌سواری، را تجویز کرده باشد. موقعیت متناقض‌گونه‌ی دوچرخه‌سواری زنان و مردان طبقه‌ی متوسط شهری، برساختی از دیگر نمونه‌های متناقض‌گونه (پارادوکسیکال) است. در مقابل، زنان و دخترانی که با دوچرخه از خیابان‌های شهر عبور می‌کنند، مدرن و سنت‌شکن به حساب می‌آیند. زنان و دختران سوار بر دوچرخه در شمار زنان متجدد و پیش‌رویی محسوب می‌شوند که با نظم مسلط حاکم سر ناسازگاری دارند و اهل اطاعت بی‌چون و چرا نیستند. کسانی که در خیابان‌های شهر با توانایی، مهارت و انتخاب متفاوت وسیله‌ی نقلیه، از خودشان تعریف جدیدی می‌سازند. نمایش این تمایز و به اشتراک گذاشتن آن با دیگران، خود انگیزه‌ای برای ادامه‌ی این مبارزه است.

امروزه علاوه بر ورزشکاران و علاقه‌مندان طبیعت و گردشگران، جمعی از کنشگران اجتماعی هم هستند که به واسطه‌ی نوع مصرفشان (در این جا انتخاب دوچرخه به عنوان وسیله‌ی نقلیه) می‌کوشند از راه هویداسازی یا تمایز کالاهای فرهنگی چون دوچرخه، ترک‌هایی در گفتمان مسلط ایجاد کنند. این افراد بنا به دلایل فرهنگی دوچرخه را آگاهانه و با پشتوانه‌ی علاقه‌مندی‌های فرهنگی برگزیده‌اند و به وسیله‌ی آن جایگاه خود را حفظ می‌کنند.

اما هنوز اغلب مردان میانسال (جافته‌اده) برای استفاده‌ی عمومی از دوچرخه، از قضاوت دیگران در هراس هستند. زیرا دوچرخه‌سواری را نشانی از نداری و تعلق داشتن به طبقات فرودست می‌انگارند و برای همین در کوتاه‌ترین مسیرها نیز فضای گرم و ایمن ماشین را به نشستن بر زین دوچرخه ترجیح می‌دهند. این برداشت و هراس از قضاوت قابل بررسی، بازشناسی و اصلاح است. آموزش و الگوسازی درست می‌تواند نقش پُررنگی در برداشتن این موانع و تغییر در این نظام فکری داشته باشد.

ب) دوچرخه در نقش وسیله‌ی نقلیه برای انجام امور روزمره

در دهه‌ی پنجاه خورشیدی، قبل از عملی شدن شعار «هر ایرانی، یک پیکان» کارخانه‌ی «ایران ناسیونال»، دوچرخه و موتور وسایل نقلیه‌ی توده‌ی عظیمی از مردم حاشیه‌ای - که از روستا به شهر آمده بودند - شد. پیروزی انقلاب را می‌توان پیروزی موتورهای پُرشمار بر اتومبیل‌های

لوکس و طاغوتی شمرد. دهه‌ی شصت، همچنان دهه‌ی تسلط موتورسواران است. موتورسوارها -با همان نمودی که در فیلم سگ‌کشی بیضایی تصویر شده است- خیابان‌ها را تصاحب کرده‌اند؛ موتورسوارانی که به حمایت از چرخ‌های مستضعف، متعهد بودند و با گذاشتن مانع در هر کجای خیابان، راه را بر اتومبیل‌ها سد می‌کردند. در آن زمان دوچرخه ارزان‌تر از هر نوع وسیله‌ی نقلیه‌ی دیگر و بدون نیاز به زیرساخت جاده‌ای، زیر پای بزرگ و کوچک بود. انقلاب با بی‌توجهی به دوچرخه در رقابت با موتور اوج گرفت. گویا موتور هم‌جهت با پتانسیل انقلابی، بیش‌تر و با سرعت و شتاب بالاتری می‌توانست در تغییر و تحولات مؤثر باشد و در صحنه‌های زد و خورد و فرار به کار بیاید. نقش انقلابی موتور با خصلت پیش‌برنده و شورشی و عصیان‌گرش، که آزادانه از هر خیابان یا کوچه‌ی باریکی می‌گذشت و ردی باقی نمی‌گذاشت، فرصتی به رقیب نداد. به این ترتیب نخستین نظام‌نامه‌ی دوچرخه‌سواری که در اوایل حکومت محمدرضا شاه تدوین و توسط شهرداری‌ها لازم‌الاجرا شده بود، بعد از انقلاب ناکارآمد تلقی شد و پس از آن، برای دوچرخه‌سواری قانونی تصویب نشد. الزام نمره کردن دوچرخه و داشتن گواهی‌نامه برای دوچرخه‌سواران از میان رفت. به این ترتیب در قانون‌های جدید راهنمایی و رانندگی از دوچرخه‌سواران جز در کتابچه‌ی آموزش رانندگی و رعایت فاصله و حق تقدم دوچرخه‌سواران و عابران پیاده بود، نامی برده نشد.

عدم نیاز به گواهی‌نامه خود عاملی شد برای گرایش زنان به دوچرخه‌سواری که مانع قانونی در پیش رویشان نداشتند. این مسئله زمانی آشکار شد که در سال ۱۳۹۸، در اصفهان، تلاش یک زن برای گرفتن گواهی‌نامه‌ی موتور به یک مسئله‌ی حقوقی با پوشش خبری خارجی تبدیل شد.

دوچرخه‌سواری در سطح هموار در مقایسه با رانندگی، مراقبت کم‌تری می‌طلبد؛ چون دیگر نگران حفظ جان دیگران نیستی و فقط مسئولیت حفظ جان خود را بر دوش داری. زنان هراس مراقبت از خود و دیگران را دارند. در دوچرخه‌سواری دست کم یکی از این هراس‌ها حذف می‌شود. هراسی از آسیب رساندن به دیگران نیست؛ پس می‌توان شهر را بی‌هراس تماشا کرد و این با سلیقه‌ی پرتله‌گرد زن‌ها سازگار است. شهرهای کویری و همواری مثل کاشان که با همه‌ی بزرگ شدنِ شرق

تا غرب یا شمال تا جنوبشان هم‌سطح و هموار هستند را شاید بتوان با نیم‌ساعت رکاب زدن به هم وصل کرد. به این ترتیب ویژگی‌هایی چون جغرافیای کویری، این میزان همواری و حداقل بودن میانگین شیب، استفاده از دوچرخه را ترغیب و تشویق می‌کند.

زن‌ها چنان‌چه عضوی از مدیریت اقتصاد خانواده باشند به پول و میزان هزینه‌ی خانواده فکر می‌کنند. آنان در مورد هزینه‌های حمل و نقل، صرفه‌ی اقتصادی دوچرخه‌سواری را در طولانی‌مدت درک می‌کنند. اما عیب آشکار و بزرگ این انتخاب، عدم ایمنی و سلامت خیابان‌هاست. چرا که طبق آمار تصادفات، جاده‌های ناایمن به دوچرخه‌سواران آسیب جدی می‌رسانند. این موضوع انتخاب را برای یک زن شاغل که هر روز باید یک مسیر مشخص و احیانین پرتردد را طی کند اهمیت دارد، همین‌طور برای زنانی که برای خرید یا امور خانه و همراهی فرزندان‌شان نیاز به انتخاب وسیله‌ی نقلیه دارند.

پ) دوچرخه‌سواری به‌عنوان ورزش

زنان چه تحت‌گفتمان مسلط مردانه و چه بنا به گرایش ذاتی خود، به زیبایی و تناسب اندام اهمیت می‌دهند، که «الله جمیل و یحب الجمال». ورزش کردن و اهمیت دادن به سلامت در زنان بیش از مردان فراوانی دارد. زنان به دنبال راه‌هایی برای حفظ سلامتی و برداشتن موانع آن دچار زحمت هم می‌شوند.

زنان در پی پذیرفتن نقش مادرانه، موظف به نگرانی و محافظت از فرزندان‌شان هستند. آن‌ها بیش‌ترین زمان‌شان را در جوانی در همراهی و بزرگ کردن فرزندان‌شان به یاد می‌آورند. در صورت وجود زیرساخت مناسب، این همراهی می‌تواند با بازی و ورزش هم‌زمان برای مادر و فرزند باشد. چه در همراهی آن‌ها تا مدرسه و کلاس‌های آموزشی و چه در پارک و خرید و دید و بازدید.

ت) دوچرخه‌سواری نمودی از بروز فردیت

اتومبیل‌داری ویژگی زنانه - مردانه است. درحالی‌که ارضاکننده‌ی لذت مردانه‌ی سرعت زیاد و گذشتن بی‌محابا از بزرگراه‌هاست، جایگاهی زنانه و امن و پناه‌گونه برای آرام و قرار گرفتن نیز هست. این ویژگی‌ها به

اتومبیل، در همه جای دنیا، محبوبیت بالایی داده است. در دهه‌های اخیر، زنان ایرانی نیز گرایش فراوانی به یادگیری رانندگی و داشتن اتومبیلی از آن خود داشته و دارند. ماشین به‌مثابه‌ی اتاق و حریم امن، برای استفاده‌ی زنان، بعد از انقلاب منع قانونی به همراه نداشت. اتاقی از آن خود، که می‌توانست امکانی برای در رابطه بودن هم باشد؛ وسیله‌ای برای ارتباطات صمیمانه یا کم‌تر صمیمی در یک سفر بلند یا سفری کوتاه و چند ساعته باشد، ارتباط‌های متعارف و گاه نامتعارف، برای جمع خانواده یا جمع‌های دوستانه‌ی همسالان یا جمع دو نفره‌ای در پشت شیشه‌های چند درجه دودی شده.

دوچرخه در تقابل با ماشین یک وسیله‌ی تک‌نفره است. از یک منظر، این ویژگی عیب است و به سلیقه‌ی بسیاری که نیاز به تنهایی دارند و به دنبال رفع نیاز فردیت‌شان هستند، مزیت پسندیده و مقبول دوچرخه‌سواری است. برای کسانی که به تنهایی نیاز دارند تا به خودشان فرصت با خود بودن را بدهند. شوپنهاور در کتاب «در باب حکمت زندگی» می‌نویسد: «آنچه انسان‌ها را به سوی جمع سوق می‌دهد این است که نمی‌توانند تنهایی را، و در تنهایی، خود را تحمل کنند.» (شوپنهاور، ۱۳۹۵: ۱۷۰)

تنها شدن در شلوغی تسلط‌یافته بر زندگی اکنون ما. فرصتی است برای فکر کردن و نزدیک شدن به خود و دیدن جهان پیرامون.

پانویس:

۱- با الهام از عنوان کتاب «یوزپلنگانی که با من دویده‌اند» نوشته‌ی بیژن نجدی.

منابع:

- آجودانی، ماشالله. مشروطه ایرانی. تهران: انتشارات اختران، ۱۳۸۲.
 بزرگیان، امین. ایده‌های خیابانی. تهران: انتشارات ققنوس، ۱۳۸۸.
 شوپنهاور، آرتور. در باب حکمت زندگی. تهران: انتشارات نیلوفر، ۱۳۹۵.
 شبکه‌ی اطلاع‌رسانی دانا. نظر مراجع تقلید درباره‌ی دوچرخه‌سواری بانوان در انتظار عمومی. در تاریخ ۱۳۹۵/۶/۲۸.
 پایگاه اطلاع‌رسانی حوزه. سوار شدن زنان بر مرکب. در تاریخ ۱۳۹۹/۳/۲۳.



این یک دوچرخه نیست!

ایده‌هایی درباره‌ی زبان،
خوشونت و طبیعت



پیمان کرامی

۱ وقتی از لزوم دوچرخه حرف می‌زنیم از ملزومات یک سبک زندگی صحبت می‌کنیم که به ضرورت آن قائل هستیم؛ یعنی نمی‌توان گفت دوچرخه سوار شوید و به لزوم جنسیت‌زدایی از فرهنگ دوچرخه حرف نزد، نمی‌توان گفت دوچرخه سوار شوید و از ضرورت تدوین قوانین حمایتی از آن اشاره نکرد، نمی‌توان گفت دوچرخه یک ورزش است و از لزوم تغذیه‌ی مناسب همراه آن صحبت نکرد، نمی‌توان گفت آلودگی هوا با دوچرخه کاهش می‌یابد و نگفت لزوم پاک‌ی هوا پاره‌ای از مسئله‌ی پاک‌ی محیط زیست و آب‌هاست، نمی‌توان در

نقد چرخه‌ی صنعتی شدن سبک زندگی، به ترویج دوچرخه روی آورد، اما نسبت به فجایع صنعت غذایی بی تفاوت بود. نمی توان دوچرخه را وسیله‌ای غیرطبقاتی نامید اما نسبت به بهره‌کشی‌های بی‌رحمانه‌ی سرمایه‌داری از منابع طبیعی، خود را به کوچه‌ی علی‌چپ زد. نمی توان سوار دوچرخه شد و زرافه‌ای را زیر بغل زد. نمی توان در حالی که سوار دوچرخه هستیم، دو چرخ آن را به مثابه‌ی ارکان استعاره از هم جدا کرد و انتظار داشت معنا، جاری شود.

۲ پس اگر از لزوم دوچرخه، به عنوان یک فرهنگ جمعی حرف زدیم، به شکل ضمنی به اهمیت همه‌ی این موضوعات اشاره کرده ایم. موضوعاتی که آن‌ها را ذیل ترم محیط زیست دسته‌بندی می کنند، و ما می گوییم طبیعت.

۳ از آن جایی که این یادداشت برای نشریه‌ای است که همیشه گرایش غالبی به سمت ادبیات داشته، می خواهم صحبت در مورد محیط زیست یا طبیعت را با توجه به تمایل مخاطبان این نشریه، بر همان سنگ بنای بنیادین برتری جویی انسان بر سایر موجودات بگذارم. منظورم زبان است؟ به شکل مسخره‌ای، بله. البته زبان و کارویژه‌ی آن برای انسان، یعنی تخیل، اندیشه‌ی انتزاعی و به شکل ساده، استعاره. تمام این یادداشت در به استهزا گرفتن این توهم است و افشای ریشه‌های آن، و نشان دادن بنیان‌های سست آن.

۴ بهتر است همین جا این را عرض کنم در این یادداشت هر کجا گفته می شود «طبیعت»، منظور هر جاندار غیر از فرهنگ و تمدن انسان است؛ حتا بدن انسان طبیعت فرض شده. وقتی گفته می شود «استعاره»، کلیت دستگاه اندیشه‌ی انتزاعی در انسان است و نه به عنوان یک آرایه‌ی ادبی .

۵ مسلم است که دستگاه زبانی در سطوح مختلف در جانداران وجود دارد. پس می توان از تفاوت‌های زبانی انسان و سایر جانداران گفت ولی نمی توان وجود آن را وجه تمایز و برتری دانست.

۶ اما هنگام صحبت از خیال و قابلیت اندیشه‌ی انتزاعی به‌عنوان بالاترین کیفیت ذهن انسان در مواجهه با زبان، و توانایی انتقال این دستاورد در ساختارهای زبانی، به نسل دیگر، یا همان میراث، باید از استعاره سخن گفت، به‌عنوان زیربنای چنین قابلیت‌ی. اغراق نیست اگر استعاره را بنیان فهم انسانی از جهان بنامیم. همان محور هم‌نشینی و جانشینی که به «خود اشرف مخلوقات پنداری انسان» منتهی شده است.

۷ براساس آنچه به شکل مقدمه گفته شد، اکنون دو موضوع در مورد رابطه‌ی زبان و تخیل با طبیعت، به ذهن می‌رسد، که امیدوارم بتوانم با زبانی گویا مطرح کنم:

۸ موضوع اول: این کیفیت، یعنی اندیشه‌ی انتزاعی، و ساختارهای آن، که ما به شکل کلی استعاره نامیدیم، در انسان به شکل تاریخی رشد کرده و محیط و ماده‌ی خام شکل‌گیری خود را از طبیعت گرفته؛ آنچه در ذهن فردی انسان و جامعه‌ی انسان متجلی شده و برتری‌جویی انسان را تقویت کرده، هستی خود را وامدار طبیعت است.

۹. نشان به آن نشان که طبیعت و عناصر آن، یکی از اصلی‌ترین مواد ساخت استعاره، در بالاترین سطح کیفی تجربه‌ی بیانگری در انسان، یعنی در اساطیر و ادبیات بوده‌اند.

۱۰ پس آنچه را مبنای برتری قرار دادیم، برعکس باید نقطه اتکای خود بدانیم؛ پناهگاه هویت مثالین انسانی، خود توهم برتری، توهمی عاریتی‌ست. توهم یک موهبت است. مسئله این است که این هویت موهوم، با حس برتری‌جویی و مالکیت، کمر همت به ویرانی تمام‌عیار ریشه‌های آن چیزی بسته که اساس شکل‌گیری و موجودیتش هستند.

۱۱ موضوع دوم: زبانی که بنیان توهم برتری‌جویی انسان است،

در دو سطح، حامل خشونت و خشونت‌ورزی می‌تواند باشد. پیش از بیان آن دو سطح، باید بگویم منظور از خشونت در اینجا نه فقط خشونت کنش‌گرانه یا تهاجمی، که خشونت در معنای انحصار معناها و مشروعیت‌بخشی تبعیض است، که در تحمیل وضعیت‌ها متجلی می‌شود. آن‌جا که سوژه‌ی انسانی در صورت تخطی از یک سپهر معنایی، از جایگاه بیان، ساقط و بی‌معنی، هرز و در نهایت شر، خوانش می‌شود.

۱۲ با چنین نگاهی به خشونت، انسان در نخستین مواجهه با زبان، در فهم خویش و سپس در نامیدن خود و دیگری، در سیطره‌ی دستگاه‌های معنا‌ساز محدود و منکوب می‌شود که البته خصلت ذاتی زبان است.

۱۳ که در طول تاریخ آگاهی از این اسارت ابدی، به زایش شاعران منجر شده.

۱۴ در سطحی دیگر و در بُعد اجتماعی، تصاحب دستگاه زبانی توسط یک گروه، زمینه‌ساز سلطه و استثمار گروه دیگر می‌شود؛ انحصار و صورت‌بندی ارزش‌ها، به‌وسیله‌ی این امتیاز، یکی از جلوه‌های تمام‌عیار استبداد و شرارت انسان است.

۱۵ خشونت در انحصار جایگاه بیان و محورهای استعاره، همان است که در سطوح مختلف، دوگانه‌های درست و نادرست، زیبا و زشت، با معنا و بی‌معنا، و خیر و شر، براساس آن بر ساخته می‌شود.

۱۶ آنچه در مورد خشونت نهفته در زبان در جامعه‌ی انسانی گفته شد، در مورد رابطه‌ی انسان و طبیعت نیز صادق است. یعنی خودمحوری و توهم انسان در مورد مالکیت زبان، او را محق در اعمال انحصار و استثمار کرده، در حالی که بالاترین کیفیت زبانی‌اش، یعنی ذهنیت انتزاعی، یا همان استعاره، بدون طبیعت امکان شکل‌گیری نداشته است.

۱۷ آن مرد دوچرخه‌سوار که نایلونی حاوی گوشت زرافه را برای
خدایگان می‌برد، میان دو خورشید، از معنا تهی خواهد شد.

پانویس:

۱- اشاره به نقاشی رنه ماگریت «این یک پیپ نیست».

معرفی کتاب یا برنامه های کانون

رکاب‌زنی در کشاکشِ سنت و تجدد

ابداع و چرخه را می‌توان
اختراعی انسانی، مدرن و فرهنگ‌نگی
به حساب آورد



محمد رضا مهدی زاده

تمدن بشری بدون آمد و شد، حمل و نقل و در یک کلام تحرک (mobility) نه شکل می‌گرفت و نه توسعه می‌یافت. اغراق نخواهد بود اگر آهنگ بسط و گسترش تمدن‌ها را متناسب با شتاب، حرکت، آهنگ و گرای آن‌ها در همین جابه‌جایی مختلف انسان، کالا، خدمات، اندیشه‌ها و فرهنگ بدانیم. مگر نه این است که در عصر کنونی این جابه‌جایی از عرصه‌ی واقع و عینی به عرصه‌ی فراواقع و مجازی رو کرده و به مدد حذف/کاهش ماده و عینیت از موضوع تحرک، امکان هر نوع جابه‌جایی به صورت مجازی فراهم شده است. به عبارتی شبکه‌های مجازی و تکنولوژی اینترنت، صورت حاد و نهایت تحرک در دوران ماست. اما با حذف امر واقع، تن، گوشت، خون، عاطفه و حس‌های بویایی و بساوایی - و در یک کلام انسان تن‌مند و فاقد کنش تنانه - از تبادلات کنونی، آیا می‌توان ادامه داد؟ یا قرنی دیگر در انتظار ماست؟ بیش‌تر پیش‌بینی‌ها نشان از جامعه‌ای دیستوپیایی (پادآرمان‌شهر، ویران‌شهر)، ناروشن و مشحون از آدم‌های آهنین مغز، تحت کنترل و تسخیرشده، و دنیای غیرانسانی و سیطره‌ی الگوریتم‌ها، ربات‌ها و هوش مصنوعی دارد. (هراری، ۱۳۹۷) انیمشین

وال.ای (WALL•E-۲۰۰۸)، تصویر و نمایی از نهایتِ ویران‌شهریِ این ایده را از طریق به تصویر کشیدن انسان‌های مانیتورزده و اسیرِ مجاز و گرد و قلمبه‌شده در اثر خورد و خوراک و تفریح صرف -که به جای راه رفتن، می‌غلتنند و بر دوش ربات‌ها حمل می‌شوند- نشان می‌دهد. با توجه به وجودِ این تصور تکنولوژیک و مجازی و پیش‌بینی‌مان از آینده‌ی جابجایی از یک سو و وداع با عصر رونق چهارپایان و حیوانات اهلی و مقام شامخ اسب، قاطر، الاغ، گاری، طویله، آغل، چارواداری و ستورچی، میرآخور، نعلبند، چاپارخانه، دیوان برید و... در تاریخ و نظام برگزشته‌ی حمل و نقل، جایگاهِ پرداختن به تکنولوژیِ ابتدایی و ساده‌ی دوچرخه و رکاب‌زنی کجاست؟

هرچند وجود «دو چرخ» (و گاه سه و چهار چرخ) به‌عنوان بنیان وسیله‌ای به نام دوچرخه، چیز جدیدی نبوده است و از دوران باستان ساخت ارابه و بارکش و گاری، مبتنی بر یک محور و حداقل دوچرخه بود که حیوانات اهلی بارها را با آن‌ها راحت‌تر می‌کشیدند، اما بهره‌جویی از دوچرخِ بارکش و ابداع دوچرخه از آن‌رو متمایز از چرخ‌های سابق قلمداد می‌شود که راننده و رکاب‌زنش، اینک انسان سیال است، نه حیوانِ بارکشِ سابق. به‌عبارتی ابداع دوچرخه را می‌توان اختراعی انسانی، مدرن و فرهنگی به‌حساب آورد. از این‌رو که حیوانات بارکش را از یوغ سلطه‌جویی چند قرنی بشر خارج می‌کرد، خود انسان و قوای جسمانی او را هم شریک حرکت و جابه‌جایی می‌ساخت و به‌نحوی (ناخواسته) ابداعی دوستدار طبیعت، حیوانات و محیط زیست بود. شاید این ابعاد و پیامدها، فقط در غوغا و هاوییه‌ی امروزِ آلودگی و تخریب محیط زیست بامعنا جلوه کند و در ذهن آفرینندگان و رکاب‌زنان دیروز نبوده باشد، اما نتیجه‌ی آن کنش و فرهنگ، یعنی ورود دوچرخه در زیست جهان امروز و خروج دواب، بهایم و بارکشان علف‌خوار، سرگین‌دار و محتاج تیمار و ستوربانی، اکنون معنا و غایت دیگری یافته است.

اگر تجدد را نه چیزی متعارض و متفاوت با سنت، بلکه زیست فعالانه و فکورانه و به‌روزرسانی سنت بدانیم، مدرنیته معنای دیگر خواهد یافت. آن زندگی و حرکت، در پیوستاری از «ابداع در سنت» تا «اعراض در سنت» خواهد بود. (در نتیجه چیزی به نام پست‌مدرنیسم و موخر بودنش به امر مدرن و با هویتی متمایز را نخواهیم داشت، زیرا بی‌معنا و یا جایش

به‌طور دائم در حال جابه‌جایی روی این پیوستار خواهد بود.) پس مدرنیت به حاصل نوآوری و به‌روز کردن سنت، تجارب، یافته‌ها و اندیشه‌های بر هم انباشته‌ی گذشته‌ی ما با نگاه به این همه میراث است، یا حاصل گسستن و فاصله‌گیری و روی برگرداندن به انحای و درجات مختلف از آن دفرینه‌ها و دیرینه‌ها است. این حالت دوم ناپیوستگی در سنت یا ابداع انقلابی در آن و به قول مارشال برمن (۱۳۷۹) معادل دود شدن و بخار گشتن همه‌ی آن چیزهایی است که از خود مقاومت نشان می‌دهند و سخت و استوار می‌خواهند بمانند و از نیرو و حرکت جوهری دور گردون بگریزند. انقلابی مارکسی در سنت آن‌ها را دود می‌کند و به تاریخ می‌پیوندد.

دوچرخه و تکنولوژی جابه‌جایی با فناوری «رکاب - چرخ» (همزیستی و همکاری انسان و طبیعت، شی و ذهن، گوشت و آهن و...) از آن دست اختراعاتی است که مصلحانه و با همراهی سنت، پدید آمده، تکامل و تغییر یافته است. نشستن بر زین و رکاب و چرخ با عرض و طول کوچک، مشابه و گاه در امتداد همان حمل و نقل حیوانی و مالروانه است؛ با همان (یا حتی بیش‌تر و منعطف‌ترین) کامجویی و امکان سیر و تفرج در طبیعت و اطراف و اکناف زمین و بقایای گذشتگان؛ (قل سیرو فی الارض فانظروا...). همان حرکت و به جلو رفتن و بهره جستن معقول از سرعت، با باد همراه شدن، تک‌چرخ‌زدن هم‌چون برخاستن اسب - لیکن انرژی این حرکت نه چارپایان و حیوانات که دو پای ناظر و سیاح و سیار و راکب و دوچرخه‌سوار است.

در تاریخ وسایل نقلیه، اختراع دوچرخه به زمانی پیش‌تر از خودرو تعلق دارد. دوچرخه که در سال‌های ۱۸۶۰ با چرخ عقبی که دو سه برابر جلویی بود، پدیدار شد و عمومیت یافت، با انقلاب موتور بخار، زیرساخت و بستری شد برای ساخت خودرو توسط بنز و بعدها شرکت دایملر. عکس‌های نخستین خودرو نشان می‌دهد موتور برون و درون‌سوز خودرو درست بر روی اتاق و بدنه‌ی دوچرخه‌مانند سوار شده است. بعدها این دوچرخه است که از خودرو جا می‌ماند و نمی‌تواند چون اتومبیل وارد نظام اجتماعی - اقتصادی قدرتمند و فراگیر شود.^۲ دوچرخه و «جابه‌جایی یا حمل و نقل دوچرخه‌ای» (که در برخی کشورها و شهرها سه و چهار چرخ همراه هم دربرمی‌گیرد) یکی از همراه‌ترین ابداعات و تکنولوژی‌ها با سنت و تداوم آن بود که اگر مانند خودرو می‌توانست یا می‌شد به یک



دوچرخه‌سواری در رودخانه، عکسی از برونو باربی

نظام (sociotechnical system) و اکوسیستم اقتصادی تکنولوژیک و شهری بدل شود و نه سیستم بوروکراتیک و سرمایه‌سالار (مانند خودرو و نظامات خودروساز، زنجیره‌ی تامین، پلیس مخصوص، دخالت دولت و...) بشر امروز به قهقرای ترافیک، مصرف افراطی، اتلاف سوخت فسیلی و غیرفسیلی نرفته و گرفتار نمی‌شد و شاید پارادایم حمل و نقلی بشر به راه و مسیری دیگر می‌رفت.

شاید بخشی از دلایل این عدم موفقیت و جاگیر نشدن دوچرخه در نظام و کلیت زندگی مدرن -مانند خودرو- را بتوان در مصرف‌گرا نبودن این تکنولوژی دانست. سیر جهانی شدن سرمایه‌داری و تبدیلیش به نظامی جهانی (والرشتاین)، بدون تکیه بر مصرف انبوه و گسترش شتاب‌فرآینسانی و حاد -جابه‌جایی نبود. (جالب‌تر این‌که، وسایل نقلیه‌ی سریع‌السیر موتوری بیش‌ترین خستگی و نیرو با سرعت‌های بالا را بر انسان وارد می‌کند). اگر کل پویایی و دینامیک حمل و نقل و آمد و شد را در پیوستاری از سه حلقه‌ی درون، پیرا و بیرون یک مکان (شهر/شهرک/روستا) صورت‌بندی و الگوبردازی کنیم، به‌طور عمده امکان تردد در حمل و نقل برون شهری از توان دوچرخه خارج می‌شود. اما در دو حیطه‌ی باقی‌مانده

هنوز دوچرخه از ظرفیت‌سازی خوبی برای پویا کردن شهرها برخوردار است. دوچرخه هرچند عامل جابه‌جایی و نقل و انتقال سبک بود، اما می‌توانست سبک و گونه‌ی غالب و مهم و اصلی برای جابه‌جایی درون و پیراشهری باشد. با این سناریو، جابه‌جایی موتوریزه‌ی شهری در اقلیت و ضرورت سهم و جایگاه (در حداقل لازم و اضطراری برای رفع نیازهای شهری) خود قرار می‌گرفت و بسیاری از مشکلات شهری که اغلب ناشی از تراکم فضایی و آلودگی است و هر روز بیش‌تر می‌شود، حل می‌شد (ساخت پارکینگ‌های مختلف و متنوع و تبدیل آبرشهرها به پارکینگ خودرو، تکر خیابان‌ها و تعریض و تخریب و نوسازی‌های لازم، خودرومحور شدن شهرها و فضاهای شهری به جای انسان‌محور بودن آن‌ها، هزینه و عوارض ساخت بی‌شمار پل‌ها، تونل‌ها و...). اما مصرف‌گرایی و تیرج و جامعه‌ی نمایشی و خیره‌کننده، به گسترش خودرو در شهرها (و نه صرفن برون‌شهرها و هوا و دریا) بیش‌تر شتاب می‌بخشید. طبقه‌ی تن‌آسا و گسترش مصرف‌گرایی در اقشار کارگر و صاحبان دوچرخه، باعث کنار نهادن آن و روی‌آوری به خودرو شد. حتی فرهنگ هم چشم‌به‌سوی آن داشت. سینما، عابریانک و فروشگاه‌ها نیز امروز نه با نیاز طبیعی انسانی، بلکه بر مبنای مصرف سرمایه‌ی ساخته‌ی جوامع به پیش می‌رود. گاه شاهدیم در برخی از شهرهای جهان از اتوبانک، سینما-خودرو و درایو مارکت/اتو مال سخن می‌رود تا خودرو از انسان جدا نشود و او همراه با خودرو به این مکان‌ها رفت و آمد کند و از داخل آن، دید و خرید و شنید و خورد و حتی زیست را ادامه دهد.

آیا راه‌حلی و چاره‌ای هست؟ آری دو ابزار نوآوری مدام در سنت و توان خلاقیت و انطباق انسانی، دو امکان مهم و تا حدی کارآمد برای زیست‌پذیر و بهزیست کردن بیش‌تر شهرهایی است که در دام دوچرخه‌ی سرمایه‌داری افتاده‌اند. دوچرخه همان‌گونه که ما را مجدداً با طبیعت آشتی می‌دهد، به‌علت رکاب‌زنی، قدرت محدود کردن مصرف ما را هم خواهد داشت. بازاریان و کسبه‌ی قدیم که در قالب و جایگاه بازار سنتی کار می‌کردند، آزمون دوچرخه به جای خودرو را با درجه‌ی موفقیت بالا و مثل روز روشن در بستری از اقتصاد و سنت برایمان بجا گذاشته‌اند.

می‌توان به بهانه‌ی دوچرخه به امکان تغییر پارادایم^۳ حمل و نقلی و کاهش سهم ناوگان موتوری به نفع ناوگان رکابی اندیشید. اگر جابه‌جایی

و تحرک اقتصادی انسان، کالا و خدمات را به سه صورت درون شهری (بین میادین و خیابان‌ها و محدوده‌ی سرتاسر شهر)، پیراشهری (از مرکز شهر تا شهرها و شهرک‌های اقماری و روستاهای نزدیک آن) و برون شهری (مسافت‌های بالای ده کیلومتر) تقسیم کنیم، موتورهای احتراقی مصرف‌کننده و آلاینده، وزن اصلی را در این نظام دارند. اما اگر دوچرخه در جایگاه یک ابداع سازگار با سنت و طبیعت می‌توانست (یا این که بتواند) از اقلیت خارج شود و سهم بیش‌تری در حمل و نقل پیدا کند شاهد دگرگونی مثبت زیادی در بهزیستی^۴ خود بودیم. در این صورت شاید بتوانیم بار حمل و نقل سبک و انسانی را در دو منطقه‌ی درون شهری و پیراشهری، با دوچرخه‌ها بازساماندهی کنیم. بدین ترتیب در شهرهای با آب و هوا و موقعیت جغرافیایی مناسب و در حداکثر فصول، بار نقل و انتقال شهری و انسانی را به سوی دوچرخه تغییر داده و بر چرخ‌های آن افکنیم. همچنین در جابه‌جایی و مسافرت‌های پیراشهری - به‌خصوص برای شهرهایی که با روستاها و شهرهای اطرافشان پیوسته و در حداقل فاصله‌اند - به نسبت‌هایی از دوچرخه استفاده شود (نسبت/درصدهایی که می‌توانند سالانه توسط سیاست‌گذاران و مدیران شهری به‌عنوان هدف اقدامات و برنامه‌های واقعی تعیین شوند و هرساله این سهم بیش‌تر گردد). حُسن این کار خروج تدریجی دوچرخه از اقلیت بودن و فراگیر شدن جابه‌جایی پاک، حفظ محیط‌زیست و حض و لذت بصری و روحی از تفرج خارج شهری نیز هست. این کار در جای خود نوعی توریسم و گونه‌ای تفریح جدید در سید اوقات فراغت شهری نیز محسوب می‌شود و هزینه‌های بهداشت روانی و جسمانی (اعم از چاقی تا افسردگی و...) را برای کل جامعه کاهش خواهد داد. علاوه‌بر امکان برنامه‌ریزی و ساماندهی ارتباطات شهر و روستاهای مختلف، بهینه‌سازی حمل و نقلی شهر و روستاهای شمالی ایران را که بیش از هر جا متراکم و به هم نزدیک‌اند، با این الگو می‌توان برنامه‌ریزی و مدیریت کرد.

ویژگی دیگر دوچرخه امکان ادغام و ورود به زیست و زندگی است. سویه‌ی تفریحی و بازیگون و ایمن و کاربردی آن برای همه‌ی نسل‌ها، خاصه‌ی کودک و نوجوان، سبب شکل‌گرفتن خاطرات جمعی و کوششی (خاطراتی که انفرادی نیستند و براساس رویداد و تلاشی جمعی شکل می‌گیرند و در چند نفر ابعاد اشتراکی و مالکیتی می‌یابند و به دوام و قوام

وضعیت روحی و انسجام فرد و جامعه می‌انجامند) می‌شود. کافی است به خاطرات دوچرخه‌بازی کودکی خود رجوع کنیم و به آسیب و خلاء ناشی از «کم یا غایب شدن» نقش گروهی دوچرخه‌بازی با همسالان، در کودکان نسل جدید بیندیشیم. به عبارتی دوچرخه به علت سادگی، سبکی و ارزانی نسبت به سایر وسایل نقلیه، توان درنوردیدن پیوستار نسلی کودک تا بزرگسال را دارد و ظرفیت انسجام‌آفرینی، ساختن فرهنگ گروهی و اجتماعی و تولید خاطره‌ی جمعی در آن بالاست (سیاست دسترسی ارزان و همگانی به این وسیله از این‌جا اهمیت خود را نشان می‌دهد). درحالی‌که در گذشته، کوچه‌ای را بدون کودکان مشغول بازی با دوچرخه نداشتیم و مدرسه‌ها به جای معضل و بوروکراسی سرویس مدارس، مملو از دوچرخه‌ی دانش‌آموزان بودند و حیات‌های مدارس برخوردار از پارکینگ دوچرخه، امروز از این شرایط هم بازمانده‌ایم. اگر زمانی آغل و ستوربان و خربند تیماردار استر مهمان‌ها بودند و جایگاه خاصی در معماری داشتند، امروز علی‌رغم وجود دوچرخه در جامعه، محلی برای استقرار دوچرخه‌ی نمازگزار، عیادت‌کننده، دانشجو، کارمند و... و در یک کلام، کاربران دوچرخه‌سوار نهادهای جدید نداریم و پیش‌بینی نکرده‌ایم. جای آن را پارکینگ‌های عظیم‌پذیرای آهن و لاستیک و در یک کلام، تبدیل خیابان و فضای باز و زمین به این هیولاها گرفته است. بعید به نظر می‌رسد با راه‌حل‌های از بالا به پایین و گاه سرمایه‌دارانه، دوچرخه به دل زندگی و اجتماع راه باز کند. علاوه‌بر عزم برای تغییر نظام اجتماعی [فناورانه‌ی دوچرخه در تمامی اجزای اثرگذار بر این سیستم، مادامی‌که استفاده از آن به عادت و عمل روزمره و تلفیق‌شده در دل کنش‌های ما و زیست جهان ما تبدیل نشود، نمی‌توان به ظرفیت بالا و انقلابی این وسیله برای حل مشکلات کنونی امیدوار بود. از سویی نظام دوچرخه‌ای نباید به سازوکارهای بازار و سوداگری‌های سرمایه در شهرها سپرده شود، بلکه باید با فراهم شدن همه‌ی عوامل تسهیل‌گر و همگانی‌ساز (ایمنی، راه و مسیر، توقف‌گاه در هر نهاد و مکان عمومی، خدمات رایگان و همگانی و...)، آن را به درون زندگی و حیات روزمره‌ی همه‌ی گروه‌های جامعه وارد کرد. اگر از این تکنولوژی جنسیت‌زدایی، تک‌فرهنگ‌زدایی، طبقه‌زدایی و نمایش‌زدایی کنیم تا فعالانه به دل زندگی و زیست جهان ما برگردد و جای خالی ستوران و چاریان همراه انسان دیروز را پر کند، بسا که

زمانه و گردون سپهری دیگری رقم زنیم. شاید بتوانیم با جذابیت ظریف و معصومانهای این چرخ، غول چراغ جادوی سرمایه‌داری و دود و دوش را از مصرف انبوه، آلاینده‌گی، تفرد و عدم مشارکت در جامعه و فرهنگ و... تا حدی مهار کنیم و چرخش این دوچرخ در جهان و چرخش امروز امور، وردی شود برای راندن اهریمنان کنونی به درون شیشه‌ی جادویی و جهان‌گیرانه‌ی تاریک خودشان.

پانویس

۱- دکترای جامعه‌شناسی/پژوهشگر

۲- برای سیر تحول دوچرخه و چگونگی تاثیر گروه‌های اجتماعی، زنان و خاصه ایمنی بر روی تکامل و اشاعه دوچرخه به فصل پادشاه جاده: شکل‌گیری اجتماعی دوچرخه ایمن (Bijker, ۱۹۹۵) مراجعه شود. همین‌طور گیلز در مقالاتش (Geels, ۲۰۰۲) نکات و نظریه‌ی جالبی را در مورد گسترش تکنولوژی‌ها و همه‌گیری و تبدیل آن به یک چشم‌انداز بزرگ ارائه می‌کند.

۳- الگوواره، مدل یا چارچوب ذهنی

۴- رفاه و آسایش همگانی

منابع

هراری، یوال نوح (۱۳۹۷) بیست و یک درس برای قرن ۲۱، ترجمه‌ی سودابه قیصری، نشر روزنه.

برمن، مارشال (۱۳۷۹) تجربه مدرنیته، ترجمه‌ی مراد فرهادپور، نشر طرح نو.

Bijker, Wiebe E. (۱۹۹۵) Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs : Toward a Theory .of Sociotechnical Change. Cambridge, MA: MIT Press

Geels, F.W. (۲۰۰۲) 'Technological transitions as evolutionary reconfiguration', Research Policy , processes:A multi-level perspective and a case -study',

۳۱(۹/۸)، ۱۲۵۷-۱۲۷۴.

پا در رکاب قانون

نگاهی به مسیر قانون گذاری از
ابتدای اختراع دوچرخه



عاطفه صابونی

نخستین قوانین: اختراع دوچرخه و رواج استفاده از آن برای رفت و آمد و حمل و نقل، فرایندی چندصدساله دارد. فرایندی که از ساخت اسب چوبی متحرک روی دو چرخ شروع شد و تا امروز فراز و فرودها و کش و قوس‌های بسیاری داشته است. دوره‌ی تاثیرگذار این فرایند پیشرفت و تغییرات ساختاری دوچرخه، در نیمه‌ی دوم قرن نوزدهم اتفاق می‌افتاد. سال‌هایی که دوچرخه به سرعت در حال تغییر شکل و کاربری است و خیلی زود جای رقیبان کهنه‌ی خود، کالسکه و اسب را می‌گیرد.

یکی از نقاط عطف اختراع آنچه ما امروزه به‌عنوان دوچرخه می‌شناسیم به دهه‌ی ۱۸۶۰ میلادی برمی‌گردد. در این دهه، در ساختار دوچرخه تغییر عمده‌ای پدید آمد؛ بخش‌هایی از دوچرخه که از چوب ساخته شده بود - مانند بدنه، چرخ‌ها و طوقه‌ها - با میله‌های آهنی و نوارهای لاستیکی، جایگزین شد و پدال و رکاب به صورت ثابت در چرخ جلو قرار گرفت. (باشگاه خبرنگاران جوان، ۱۲ فروردین ۱۳۹۲) دومین نقطه‌ی عطف، با افزودن تسمه یا زنجیر و هم‌اندازه شدن چرخ‌های جلو و عقب، در اوایل دهه‌ی ۱۸۸۰ رخ داد. (همان) در همین سال‌ها، برای اولین بار مردان و زنانی

چون توماس استیونیس، جی. پی. میلز، (شیخ الاسلامی، ۱۳۷۴: ص ۴۴) آنی لاندن دری کوهن کوپچوسکی (چرمچی، ۱۳۹۹)، سفر دور دنیا با دوچرخه را تجربه و جاده‌ها و راه‌هایی را از این نقطه به آن نقطه باز کردند. این تغییرات چشم‌گیر سبب تاسیس کارخانه‌هایی شد که به کار تولید انبوه دوچرخه دست زدند. با تولید انبوه و آسان شدن رکاب‌زنی، استقبال از دوچرخه‌سواری فراگیر شد. به‌طوری که جاده‌ها کم‌کم به قُرُق دوچرخه‌ها در آمد و جاده‌هایی که پیش از آن وجود نداشتند یا ناهموار و گل‌آلود بودند، احداث و مسطح و هموار شدند و تلاش برای آسفالت کردن جاده‌ها شروع شد. (شیخ الاسلامی، ۱۳۷۴: ص ۴۵)

قرار گرفتن دوچرخه‌سواری در کنار ارابه‌ها و کالسکه‌هایی که با اسب حرکت می‌کردند، کشمکش و برخورد پیش آورد. در آمریکا، اعتراض کالسکه‌رانان برخاست که دوچرخه‌ها با سرعتی که دارند و ویراژی که می‌دهند، باعث رمیدن اسب‌هایشان می‌شوند. پیادگان از دوچرخه‌سوارانی شکایت داشتند که بی‌حواس به آن‌ها می‌زنند و فرار می‌کنند. گزارش چنین شکایاتی تلاش و طرح‌ریزی نخستین قوانین جاده‌ای مربوط به دوچرخه را سبب شد. اواخر دهه‌ی ۱۸۸۰ و دهه‌ی ۱۸۹۰ دوچرخه‌سواران برای بهره‌مندی از قوانین جاده به مراجع قانون‌گذار فشار آوردند. در سال ۱۸۹۵، جورج بی‌کلمنسون، وکیل آمریکایی، کتاب «قوانین جاده و تعهدات دوچرخه‌سواران» را که اولین کتاب درباره‌ی قوانین دوچرخه‌سواری بود، نوشت. (Rick Bernardy، ۲۰۰۹) از اواخر همین دهه، وضع قوانین مربوط به عبور و مرور آغاز شد و رفت و آمد دوچرخه‌ها را محدود کرد- البته در کمال شگفتی، به نفع کالسکه‌هایی که از دوچرخه‌ها در امان نبودند! برای مثال، در سال ۱۹۰۱ در برخی ایالات آمریکا، همچون آیداهو، مقرر شد که حداکثر سرعت مجاز دوچرخه‌ها در خیابان‌های اصلی شهر پنج مایل در ساعت و در دیگر خیابان‌ها دوازده مایل در ساعت باشد، و در صورت تخلف از این قانون، دوچرخه‌سوار باید ۲۵ دلار جریمه بپردازد. (همان) پیشرفت‌های حاصل آمده در ساخت دوچرخه به‌عنوان یک ماشین مدرن و نیز توسعه‌ی راه‌ها و جاده‌ها، به زیرساخت‌های لازم برای اختراع اتومبیل و رونق استفاده از آن کمک کرد. به‌زودی ماشین وارد خیابان و جاده شد و به رقیب قدر و پر قدرت‌تری برای دوچرخه

بدل شد. هرچه کالسه و ارايه به سبب وابستگي شان به اسب و چهارپايان، نسبت به دوچرخه در جايگاه ضعيف تري بودند، اتومبيل ها جايگاه قدرتمندتري داشتند. به چند دهه نكشيد كه اتومبيل از كالايي مختص طبقه ي ثروتمند خارج شد و كلام اول و آخر را در خيابان و جاده زد و قوانين وقت را بر هم زد. اما تفاوتي كه وجود داشت اين بود كه اين بار قانون نه به نفع دوچرخه كه به نفع اتومبيل درآمد. گويي روز به روز، موضوع دوچرخه در قانون گذاري، بيش تر به فراموشي رفت. قوانين به موضوع پرچالش و پراهميت عبور و مرور اتومبيل ها در كنار يكدیگر و بعدها موتورها و ديگر وسايل نقلیه ي موتوري، پرداخت و در آن غرق شد. «در فاصله ي زماني ميان دو جنگ جهاني اول و دوم بود كه اتومبيل از دوچرخه پيشي گرفت و اين فرايند بعد از جنگ جهاني دوم سرعتي ديوانه وار پيدا كرد.» (نظريور، ۱۳۹۸: ص ۷۶) گسترش شهرها و تغيير نظام شهرسازي و برنامه ريزي هاي مرتبط، ركود استفاده از دوچرخه را شدت بخشيد. طوري كه در اواخر دهه ي ۱۹۵۰ به علت کاهش توليدات دوچرخه، اين تفكر در ذهن عده ي كثيري از محافل علمي دنيا و به ويژه در ايالات متحده ي آمريكا شكل گرفت كه دوچرخه به عنوان يك وسيله ي نقلیه برای همیشه از سطح جاده ها محو خواهد گرديد. وليكن روند اين تفكرات در كشورهاي اروپايي همانند آمريكا نبود. (صالحی ابرقویی، ۱۳۹۶: ص ۲۶)

كشورها در كنار يكدیگر

حدود يك دهه بعد، پيچيدگي هاي زندگي مدرن شهري، چهره ي ديگري از خود نشان داد. مرگ و مير ناشي از تصادف با وسايل نقلیه ي موتوري زنگ خطري برای كشورها بود. برای مثال اوج چنين تلفاتي را مي توان در تصادفات كشور هلند در اوایل دهه ي ۱۹۷۰ ديد كه در عرض يك سال بيش از پانصد كودك دوچرخه سوار بر اثر تصادف با ماشين جان خود را از دست دادند. (نظريور، ۱۳۹۸: ص ۲۴ و Mark Wagenbuur: ۲۰۱۳) از اين رو در سال ۱۹۶۸ «كنوانسيون ترافيك جاده ها - وين» با شركت كشورهايي از سراسر جهان، دوچرخه را به عنوان يك وسيله ي نقلیه معرفی كرد و پيماني بين المللي را به تصويب رساند. بنا به اين پيمان نامه كه توسط ۷۳ كشور تصويب شده است، مقررات و

استانداردهای راهنمایی و رانندگی، وضع و لزوم اجرای آن‌ها در همه‌ی کشورهای هم‌پیمان بیان شد. (سلطانی، ۱۳۹۸) نتیجه‌ی کنوانسیون وین، پررنگ شدن نقش دوچرخه در نظام حمل و نقل بود؛ آن‌هم نه فقط در یک کشور، که هم‌پیمانی کشورهای متعدد - تاکنون طرف‌های قرارداد این پیمان‌نامه به بیش از ۱۵۰ کشور رسیده است. - (به نقل از صفحه‌ی ویکی‌پدیا (Bicycle law) پیمانی جهانی که براساس آن دوچرخه‌ها باید تابع یک‌سری قوانین باشند (سلطانی، ۱۳۹۸):

- باید ترمز کارآمدی داشته باشند.
- مجهز به زنگ یا بوقی که تا فاصله‌ی کافی قابل شنیدن باشد و هیچ وسیله‌ی هشداردهنده‌ی صوتی دیگری نداشته باشند.
- مجهز به نورتاب قرمزرنگی باشند.
- روشنایی سفید یا زردی در جلو و چراغ قرمزی در عقب دوچرخه نصب شده باشند.
- حمل و نقل مسافر با دوچرخه ممنوع است. (مگر در شرایط خاص و به صلاح دید قانون‌گذاران کشوری.)
- این موارد قانون‌های کلی درباره‌ی دوچرخه‌سواری بود ولی کنوانسیون وین به تمام کشورها این اختیار را داد که بنا به شرایط و قوانین داخلی خود، مقررات خودشان را وضع کنند.
- از طرفی دیگر با افزایش بهای نفت در اواسط دهه‌ی ۱۹۷۰، مسئله‌ی بحران سوخت و انرژی و مشکلات زیست‌محیطی به وجود آمد. صرفه‌جویی در مصرف سوخت، کاهش استفاده از خودرو شخصی و افزایش استفاده از وسایل حمل و نقل پاک، به‌عنوان موضوعات اصلی مطرح شده در برنامه‌ریزی کشورها و شهرها مورد کنکاش و ارزیابی قرار گرفتند. (صالحی ابرقویی، ۱۳۹۶: ص ۲۷) به این ترتیب، بار دیگر دوچرخه به‌مثابه‌ی وسیله‌ی نقلیه‌ی پاک و دوستدار زندگی سالم راهش را به خیابان‌ها باز کرد. اما همچنان قانون و جاده به نفع خودروها و دیگر وسایل نقلیه‌ی موتوری بودند. خیابان و جاده‌ها تحت اشغال اتومبیل‌ها و آگزوهاشان بود و لایه‌لای آن‌ها فضای اندکی برای عبور دوچرخه‌ها وجود داشت. شکل‌گیری کنوانسیون ترافیک وین، فراوانی حوادث مرگ و ناشی از برخورد با وسایل نقلیه‌ی موتوری و بحران‌های به وجود آمده درباره‌ی سوخت‌های فسیلی، سبب شد

تا هم قانون‌گذاران هر کشور به تجدیدنظر در قانون‌های وضع‌شده بیندیشند و هم مدیران و مسئولان شهری برنامه‌ریزی‌های متفاوتی برای شهرسازی در پیش گیرند. رجوع به دوچرخه و چاره‌جویی از این وسیله برای حل معضله‌های ترافیکی و زیست‌محیطی، مطالبه‌گرانه بود. در این بازگشت، طرح‌های توسعه‌ی دوچرخه‌سواری برای دوچرخه و دوچرخه‌سواران مطالبات بیش‌تر و گسترده‌تری را در نظر گرفت؛ اختصاص بخشی از خیابان برای دوچرخه، ساخت و تعبیه‌ی پارکینگ‌های ویژه‌ی دوچرخه و تعبیه‌ی سیستم دوچرخه‌های اشتراکی در شهرها.

خط سفید، دوچرخه‌ی آبی

اولین زیرساخت‌ها و طرح‌هایی که دوچرخه را بر ماشین برتری می‌بخشید در هلند شروع شد. در همین راستا، نخستین طرح دوچرخه‌های اشتراکی با پنجاه دوچرخه در آمستردام و با نام «دوچرخه‌ی سفید» آغاز به کار کرد و بعد از گذراندن سیر تکاملی در قاره‌های اروپا، آمریکا، آسیا و استرالیا رشد قابل توجهی کرد. (نظرپور، ۱۳۹۸) قوانین عبور و مرور مورد بازبینی قرار گرفت و بنابر نظر متخصصان و لزوم امنیت برای همه‌ی شهروندان، مسیرها و خطوط ویژه‌ی دوچرخه طراحی و دستورالعمل‌های مربوطه‌اش اجرا شد. پس از هلند، کشورهایی چون دانمارک، بلژیک، فرانسه، نروژ، آلمان، استرالیا، اتریش، فنلاند، آمریکا، کلمبیا، اسپانیا و بسیاری دیگر، به طرح توسعه‌ی دوچرخه‌سواری و نظام حمل و نقل پاک پیوستند. بسیاری از کشورها تلاش کردند در سفرهای درون‌شهری استفاده از دوچرخه را گسترش دهند. گزارش‌ها و مطالعه‌های انجام شده نشان می‌دهد که سهم دوچرخه در سفرهای محلی در دانمارک بیست درصد، در آلمان دوازده درصد و در سوئد ده درصد است. (صالحی ابرقویی، ۱۳۹۶: ص ۲۵)

پیشرفت در زمینه‌ی ترویج دوچرخه‌سواری، سبب شد تا در دهه‌های اخیر، از ۱۹۹۰ تاکنون، مسیرهای ویژه‌ی دوچرخه در بسیاری از کشورهای اروپایی، شهرها و مناطق مختلف را به هم متصل کند. با این گسترش و همه‌گیری، تجدید در قوانین عبور و مرور دوچرخه و تعیین استاندارد و وضع قوانین جدید نیز ضرورت پیدا کرد. استانداردهای تازه‌ای

مطابق با طرح‌های جدید تعیین شد و نظارت بر رعایت این قوانین و استانداردها در برخی کشورها در اولویت قرار گرفت. این بار قوانین و استانداردها در سه حوزه تعیین شد:

- قوانین و استانداردهای مربوط به دوچرخه
- قوانین و استانداردهای مربوط به دوچرخه‌سوار و استفاده‌کنندگان از این وسیله نقلیه

- قوانین و استانداردهای مخصوص به مسیر ویژه‌ی دوچرخه‌سواری
هر کدام از کشورها براساس شرایط داخلی‌شان و نیز با نگاهی به قوانین دیگر کشورها تلاش کردند تا مقررات مناسب و کارآمدی را تصویب کنند. مهم این‌که، این قوانین و استانداردها قابل تجدیدنظر است و تا امروز نیز مورد بررسی بوده و است.

در زمینه‌ی قوانین و استانداردهای مربوط به دوچرخه‌سواری، علاوه‌بر قوانین ذکر شده در کنوانسیون وین، در داخل هر یک از کشورها قوانین بیش‌تری تصویب شده است. در مواردی، این قوانین از کشوری به کشور دیگر تفاوت‌های جزئی دارد و گاه هماهنگ است؛ درباره‌ی دوچرخه‌سواری در اغلب کشورها محدودیت جنسیتی وجود ندارد - به جز برخی کشورهای اسلامی و آن هم نه از منظر قانونی که از منظر دینی - اما بعضی کشورها، از نظر سنی محدودیت‌هایی قائل هستند. در سوئیس برای دوچرخه‌سواری در خیابان حداقل سن باید هفت سال باشد. در دانمارک کودکان زیر شش سال مجاز به دوچرخه‌سواری نیستند مگر به‌همراه شخصی که پانزده ساله و بیش‌تر باشد. در آلمان این قانون برای کودکان زیر هشت سال اعمال می‌شود و در لهستان کودکان ده سال به بالا برای دوچرخه‌سواری در جاده و خیابان باید دوره‌ی آزمایشی گذارنده باشند. (صفحه اینترنتی ویکی‌پدیا «Bicycle law»

Michelle Arthurs-Bernnan: ۲۰۱۹ و bdood.ir)

همچنین درخصوص مسیرهای مجاز دوچرخه‌سواری و استفاده از مسیرهای ویژه‌ی دوچرخه، کشورها قانون‌های مختلفی دارند. در انگلستان و تایلند حرکت در خطوط ویژه‌ی دوچرخه‌سواری اجباری نیست. دوچرخه‌سواران می‌توانند خیابان یا مسیر ویژه‌ی دوچرخه را برحسب این‌که کدامیک ایمن‌تر به‌نظر می‌رسد، انتخاب کنند. اما در تایلند از آن‌جا که گاهی مسیر ویژه توسط موتورسواران و عابرین پیاده

اشغال می‌شود، دوچرخه‌سواران نیز نه تنها خود را محق به استفاده از خیابان که، حرکت در پیاده‌رو هم می‌دانند. اما در همین کشور، دوچرخه‌ها حق ورود به جاده را ندارند و فقط مجاز به حرکت در حاشیه‌ی جاده هستند. در ژاپن و امارات عبور دوچرخه از پیاده‌رو ممنوع است مگر این که نشانه‌ی مخصوص تردد عابر پیاده و دوچرخه‌سوار نصب شده باشد. در چین که یکی از مطرح‌ترین کشورها در خصوص استفاده از دوچرخه برای رفت و آمد روزانه است و مردمانش صاحب بیش از نیم میلیارد دوچرخه هستند، استفاده از خطوط ویژه اجباری نیست، اما توصیه شده است. در اسپانیا، ایتالیا و فرانسه اگر مسیر مناسب و ویژه‌ی دوچرخه‌سواری وجود دارد، کاربران باید فقط در مسیر ویژه حرکت کنند. در آلمان که مقرراتی‌ترین کشور اروپا در زمینه‌ی قانون است، مسیرهای ویژه‌ی دوچرخه‌سواری به‌طور کامل مجزا هستند و با سنگفرش یا نشانه‌های خاصی مشخص شده‌اند. اگر مسیر ویژه‌ی دوچرخه با یک خط سفید شکسته و تصویر دوچرخه‌ی آبی نشانه‌گذاری شده باشد، استفاده از آن اختیاری است ولی اگر یک خط سفید شکسته و مستقیم با تصویر دوچرخه‌ی آبی کشیده شده باشد، استفاده از مسیر اجباری است. همچنین در آلمان، در برخی خیابان‌های یک‌طرفه، دوچرخه‌سواران می‌توانند با رعایت موارد ایمنی در جهت مخالف حرکت کنند و در بعضی خیابان‌های باریک نیز، اولویت حرکت و عبور با دوچرخه است. به این معنی که ابتدا دوچرخه حرکت می‌کند و پشت سرش ماشین‌ها مجاز به حرکت کنند. (همان)

در بیش‌تر کشورها، چه آن‌هایی که مسیر ویژه‌ی دوچرخه‌سواری احداث کرده‌اند و چه دیگر کشورها، دوچرخه‌سواری بیش از دوفتر در کنار هم ممنوع است. در دوچرخه‌سواری گروهی، دوچرخه‌سواران باید پشت سر هم و به صورت ردیفی حرکت کنند. (همان)

در مورد تصادف دوچرخه با وسایل نقلیه‌ی موتوری، به‌ویژه خودرو، در اغلب کشورها حق با دوچرخه‌سوار است. اما در کشورهایی چون انگلیس، ایرلند، مالت، قبرس و رومانی این‌طور نیست؛ دوچرخه‌سوار باید ثابت کند که راننده‌ی خودرو مقصر بوده تا غرامت دریافت کند. مورد عجیب دیگر، قانون تایلند درباره‌ی حق تقدم وسایل نقلیه است. در تایلند وسایل بزرگ‌تر و سنگین‌تر حق تقدم و تردد نسبت

به وسایل کوچک‌تر دارند. این قانون حتی درباره‌ی عابران پیاده نیز صدق می‌کند. و یا در داکوتای جنوبی حق تردد با وسایل نقلیه‌ی موتوری است. یعنی دوچرخه‌سواران نباید به هیچ‌وجه سِدِ راهِ خودروها شوند و باید راه را برای آن‌ها باز کنند. (همان)

درباره‌ی تجهیزات ایمنی، نصب و استفاده از چراغ جلو و عقبِ دوچرخه در بیش‌تر کشورها الزامی است، به‌ویژه در شب و شرایطی با دید کم. هرچند که در عمل دوچرخه‌سواران بسیاری از کشورها این قانون را رعایت نمی‌کنند. ولی برخی کشورها مانند ژاپن در این مورد جریمه در نظر گرفته‌اند که ثمربخش بوده است. اما برخلاف اجباری بودن چراغ‌های دوچرخه در میان کشورها، استفاده از کلاه ایمنی ضوابط مختلفی دارد. (همان)

در حالی که گمان می‌رود استفاده از کلاه ایمنی در همه‌ی کشورها باید اجباری باشد، اما تنها چند کشور آرژانتین، استرالیا، نیوزلند، شیلی، مالت، سنگاپور، ایسلند و چند کشور دیگر، قانون اجباری استفاده از کلاه برای تمام سنین و در همه‌ی مکان‌ها را دارند. در آمریکا، دولت فدرال هیچ قانونی درباره‌ی استفاده از کلاه ایمنی تصویب نکرده است. بلکه استفاده‌ی اجباری از کلاه ایمنی در دوچرخه‌سواری تابع قوانین محلی و ایالتی است. در کشورهایی همچون فرانسه، اتریش، ژاپن، لتونی، کره جنوبی و غیره، کلاه ایمنی فقط برای کودکان زیر ۱۲-۱۳ سال اجباری است. یا حتی کشورهایی چون آلمان، بلژیک، دانمارک، ایتالیا، هند، روسیه و انگلستان هیچ قانونی در این‌باره ندارند، با این‌که کشورهای نام‌برده، دارای شبکه‌های گسترده‌ی دوچرخه‌سواری و خطوط ویژه هستند. وزارت حمل و نقل هنگ کنگ نیز، در سال ۲۰۰۹ اعلام کرد که قانون استفاده‌ی اجباری از کلاه ایمنی در دوچرخه‌سواری همچنان به تصویب نمی‌رسد، چرا که از نظر آن‌ها تجربیات و داده‌های بین‌المللی نشان داده که شرط اجباری کلاه ایمنی منجر به کاهش استقبال از دوچرخه‌سواری می‌شود. مکزیک نیز در سال ۲۰۱۰ قانون اجباری کلاه ایمنی را از دوچرخه‌سواری حذف کرد. (صفحه‌ی اینترنتی ویکی‌پدیا Bicycle helmet laws by country)

در زمینه‌ی تجهیزات و وسایل جانبی؛ در فرانسه دوچرخه‌سوار در شب باید جلیقه‌ی شبرنگ به تن کند. در قطر استفاده از هدفون، موبایل

و سایر لوازمی که موجب حواس‌پرتی شود، ممنوع است. در اغلب کشورها قوانین موجود درخصوص وسایل نقلیه درباره‌ی مصرف الکل و استفاده از تلفن همراه، در موردِ دوچرخه‌سواری نیز صادق است. نصب و استفاده از زنگ در نیوساوت‌ولز استرالیا الزامی است و ماموران مجاز به آزمایش زنگ‌ها هستند. در اسپانیا نیز داشتن زنگ و ترمز سالم اجباری است و در صورت داشتن ترمز یا زنگ معیوب، دوچرخه‌سوار مشمول جریمه می‌شود. در آلمان نصب چراغ چشمک‌زن روی دوچرخه ممنوع است. دوچرخه‌سواری بدون پیراهن نیز در تایلند ممنوع است. (Michelle Arthurs-Bernnan, ۲۰۱۹, bdood.ir و Lowen, ۲۰۱۸)

از دیگر قوانین عمومی که مورد پذیرش بیش‌تر کشورهای و دوچرخه‌سواران است، می‌توان موارد زیر را عنوان کرد:
- دوچرخه‌سواران هنگام راندن دوچرخه باید حداقل با یک دست فرمان دوچرخه را نگه داشته باشند و مجاز به رها کردن فرمان دوچرخه نیستند.

- دوچرخه‌سواران مجاز به حمل، کشیدن یا هل دادن وسایلی که مانع دوچرخه‌سواری و حفظ تعادل شود یا سلامت سایر کاربران جاده را به خطر بیندازد، نیستند.

- دوچرخه‌سواران باید از سمت راست جاده حرکت کرده و در صورتی که قصد گردش به سمت دیگر را دارند، با یکی از دست‌های خود علامت مناسب دهند. در کشورهایی چون ایرلند دوچرخه‌سواران با توجه به تفاوت قوانین ترافیکی باید از سمت چپ جاده حرکت کنند.
- دوچرخه به دستگاه بازتابنده‌ی سفیدرنگ و پدال‌های بازتابنده‌ی نارنجی‌رنگی مجهز باشد.

- دوچرخه‌سواران هنگامی که به صورت پیاده حرکت کرده و دوچرخه را همراه خود می‌برند، همانند عابر پیاده در نظر گرفته شده و از همین رو می‌توانند از پیاده‌روها استفاده کنند. (bdood.ir)

قانون، فرهنگ، دوچرخه

این‌ها خلاصه‌ای از قوانین موجود درباره‌ی دوچرخه‌سواری در کشورهای مختلف بود. پرواضح است که هر کشوری قانون مختص به خود دارد که برای شناخت عوامل موفقیت و شکستِ طرح‌های

دوچرخه‌سواری‌اشان باید به آن‌ها مراجعه کرد. نمی‌توان یک قانون را برای همه‌ی کشورها و در همه‌ی زمان‌ها مفید و عملی دانست. تغییر قوانین در طی سالیان خود دلیل آشکاری است. برای مثال کشور هند که از قدیم یکی از کشورهای مطرح در حمل و نقل روزانه با دوچرخه‌سواری بوده است، را در نظر بگیریم. در هند اگرچه قوانینی درباره‌ی دوچرخه‌سواری به تصویب رسیده ولی عمل به آن در کم‌ترین میزان ممکن است. از آن‌جا که دوچرخه وسیله‌ای معیشتی برای طبقه‌ی پایین است، مجریان و ماموران قانون نیز در این کشور فضای بسیاری کمی برای عملی کردن قانون دارند. در عوض، کشوری همچون هلند بی‌آن‌که سابقه‌ی طولانی‌ای در زمینه‌ی رواج دوچرخه‌سواری داشته باشد، پس از عبور از یک بحران، با تصویب قوانین متعدد به نفع امنیت و آسایش دوچرخه‌سواران و تبلیغات گسترده و آموزش‌های فزاینده در سطوح مختلف، به آنچه برنامه‌ریزی کرده بود رسید. فرهنگ‌سازی‌ای که در هلند رقم خورد، زمینه را برای کم کردن شدت قوانین اجباری دوچرخه‌سواری، فراهم کرد و هم‌اکنون هلند یکی از موفق‌ترین کشورها در ترویج دوچرخه‌سواری به‌عنوان گونه‌ای از حمل و نقل ایمن است. (نظریور، ۱۳۹۸: صص ۸۲-۸۳)

دوچرخه در مدار قوانین ایران

ورود دوچرخه به ایران در زمان ناصرالدین شاه نیز وضعیتی مشابه آنچه در اروپا و آمریکا اتفاق افتاد را، از سر گذراند. تا چند دهه دوچرخه سلطان خیابان‌ها بود و همانند کشورهای دیگر، وسیله‌ی نقلیه‌ی پرقدرت‌تری نسبت به ارابه و گاری به‌شمار می‌آمد. از ورود دوچرخه به ایران چیزی نگذشته بود که، دوچرخه‌سواری رنگ دیگری گرفت. اگر پیش از آن فقط وسیله‌ای مختص طبقه‌ی ثروتمند و دربار بود، از جایی به بعد وسیله‌ی نقلیه و کسب و کار شد. دست‌فروش‌ها، دوره‌گردان، تعمیرکاران سیار، باربرها، بیرون‌برهای رستوران از دوچرخه برای انجام امور کاری‌شان بهره می‌بردند. ۲۳ مرداد ۱۳۰۵ نخستین نظام‌نامه‌ی دوچرخه‌سواری در ۲۰ ماده توسط اداره‌ی کل تشکیلات نظمیه وضع و در روزنامه‌های کثیرالانتشار به چاپ رسید. بر اساس این نظام‌نامه گذراندن آزمون دوچرخه‌سواری

و گرفتن گواهی‌نامه برای تمام دوچرخه‌سواران اجباری شد. همچنین، دوچرخه‌سواری برای افراد زیر ۱۳ سال ممنوع شد و افراد ۱۳ تا ۱۸ سال حق کرایه کردن دوچرخه نداشتند. تجهیز دوچرخه به بوق و زنگ، چراغ سفید جلو و چراغ قرمز عقب نیز از دیگر مواد این نظام‌نامه بود. علاوه بر این، دوچرخه‌سواران مجاز به حرکت گروهی در کنار هم نبودند، مگر پشت سر هم و به فواصل معین. حرکت از میان دسته‌های پیاده، پیاده‌روها و مسابقه در خیابان‌ها ممنوع بود و اگر کسی قصد مسابقه داشت باید در نقاط مخصوص مسابقه می‌داد و پیش از آن از نظمی مجوز می‌گرفت. سواری دو نفر یا بیش‌تر یا سوار کردن اطفال و نمایش دادن روی دوچرخه و حمل اشیا در یک دست ممنوع بود. دوچرخه‌سواران نباید در نقاط شلوغ دو دست خود را از روی فرمان برمی‌داشتند و آموزش دوچرخه‌سواری نیز در این نقاط ممنوع بود. (فلاح، ۱۳۹۸)

چهار سال بعد، در سال ۱۳۰۹ نظام‌نامه‌ی سیر و حرکت دوچرخه تهیه شد و بر اساس آن، دوچرخه‌ها پلاک‌دار شدند. (همان) وضع چنین قوانینی، نشان از گستردگی استقبال از این وسیله‌ی نقلیه داشت و روزبه‌روز این استقبال بیش‌تر می‌شد. «در سال ۱۳۲۷، نزدیک به دوازده‌هزار دوچرخه در شهر اصفهان پلاک‌دار شده بودند و حدود بیست‌هزار نفر گواهی‌نامه‌ی دوچرخه‌سواری داشتند.» (همان) با این حال، بسیاری از مردم و به‌ویژه افراد کم‌سن و سال‌تر وقتی به این قوانین نمی‌گذاشتند چیزی نگذشت که گزارش‌هایی از تهران، اصفهان و دیگر شهرها خبر از معضلات شهری ناشی از فراوانی دوچرخه در خیابان‌ها، آورد. در اصفهان روزنامه‌ی «نقش جهان» در سال ۱۳۲۵ در چند نوبت، دستورها و اطلاعیه‌های شهرداری و فرمانداری نظامی اصفهان را برای محدودیت دوچرخه‌سواران اصفهانی منتشر کرد. به عنوان نمونه در ۲۷ شهریور ۱۳۲۵ این مطلب را به چاپ رسانید:

«... چون دوچرخه‌سواران رعایت مقررات عبور و مرور را به هیچ‌وجه نکرده و مثلن سه نفر سوار بر یک دوچرخه شده و با تکرار یا بدون چراغ از پیاده‌رو عبور می‌نمودند، از طرف فرمانداری نظامی به مأمورین مربوطه دستور داده شده است که متخلفین را تعقیب نموده و به فرمانداری نظامی تحویل دهند...» (همان)



سه روز پس از انتشار این گزارش، مطلب دیگری با مضمون زیر منتشر شد:

«شب جمعه عده‌ی زیادی دوچرخه‌سوار با زنگوله و چراغ مرکبی از طرف پل چهارباغ به دروازه دولت حرکت کرده و با تکرار جملات «زنگ داریم، چراغ داریم، پول نداریم» عابرین را متوجه خود می‌کردند و چون این عمل با نظم و آرامش شهر مغایرت داشت لذا از طرف مامورین حکومت نظامی تحت تعقیب درآمده و بیش‌تر آن‌ها جلب شدند.» (همان)

اما با ورود اتومبیل، از اواخر دهه‌ی ۱۳۳۰، دوچرخه از متن زندگی مردم به تدریج بیرون رانده شد و تفکر یک اتومبیل برای هر نفر توسعه یافت. (خوشقدم، ۱۳۹۵: ص ۳۸) با فراگیر شدن تردد خودرو، خیابان و به تبع آن قوانین راهنمایی و رانندگی زمینه را برای این وسیله‌ی نقلیه‌ی تازه‌رسیده، مهیا کردند. اگر پیش از آن دوچرخه‌سواری ملزم به اخذ گواهی‌نامه و پلاک‌دار شدن بود، این بار این قوانین در مورد خودروها و موتورسیکلت‌ها سفت و سخت اعمال می‌شد و دوچرخه‌ها کم‌کم از تحتِ لوای قانونِ راهنمایی و رانندگی درآمدند؛ همان‌طور که

در کشورهای دیگر جهان اتفاق افتاد. طی دهه‌های بعدی، لزوم اخذ گواهی‌نامه و پلاک از دوچرخه‌ها برداشته شد و بیش‌تر به بازیچه‌ای برای کودکان و نوجوانان درآمد. واقعیت این است که خطر اصلی در رفت و آمدهای شهری از جانب وسایل نقلیه‌ی موتوری بیش‌تر و شدیدتر بود تا دوچرخه‌هایی که خودشان هم در برابر خودروها بی‌حفاظ بودند. نبود ایمنی و امنیت کامل برای دوچرخه‌سواران و کم‌توجهی مسئولان در برنامه‌ریزی سطوح مختلف، سبب کم‌رنگ شدن حضور دوچرخه‌ها در شهر شد. (همان)

با این وجود، در بعضی شهرها و در مواردی خاص گرایش به دوچرخه دوباره پررنگ شد. از جمله در کاشان در دهه‌ی پنجاه که با طرح کارخانه‌ی ریسندگی و بافندگی، هزاران کارگر کارخانه صاحب دوچرخه شدند و رکاب‌زنان رفت و آمد می‌کردند. براساس گزارش‌های موجود، نیمی از ترافیک آن سال‌های جاده‌ی فین کاشان، ناشی از این مسئله بوده است و به همین منظور یکی از نخستین طرح‌های ترافیک شهری در کاشان تهیه و اعمال می‌شود. این طرح پیشنهاد می‌دهد که مسیری مخصوص دوچرخه ایجاد شود. همچنین توصیه‌هایی درباره‌ی تردد دوچرخه‌سوارها و ضوابطی برای در نظر گرفتن محل پارک دوچرخه در مدارس، بیان می‌شود. (اصل فلاح، ۱۳۹۰: صص ۵۶-۵۷) به این ترتیب حضور دوچرخه در متن قانون به سمت نادیده گرفته شدن رفت و الزاماتی نیز اگر وجود داشت، بیش‌تر روی کاغذ بود تا در سطح خیابان و کوچه و برزن. هرچند دوباره ورق برگشت و نشان داد که جدا از قوانین سراسری و کشوری، برنامه‌ریزی‌های جداگانه‌ی هر شهر و استان تا چه حد می‌تواند تاثیرگذار باشد و امنیت و آرامش را برای جامعه به ارمغان آورد.

نخستین طرح‌های ویژه‌ی دوچرخه‌سواری

همان‌طور که ایده‌ی بازگشت به وسایل نقلیه‌ی پاک در کشورهای دیگر رونق یافت، از اواخر دهه‌ی ۱۳۶۰ در ایران نیز، طرح‌های ترویج دوچرخه‌سواری و کاهش استفاده از وسایل نقلیه‌ی شخصی در دستور کار قرار گرفت. به‌طوری که در مصوبه‌ی ۶۸/۱۰/۲۵ شورای عالی شهرسازی و معماری کشور توصیه شد که در کلیه‌ی شهرهای بالاتر از

پنجاههزار نفر جمعیت، مسیر ویژه‌ی دوچرخه ایجاد شود. (اصل فلاح، ۱۳۹۰: ۵۵)

با مطرح شدن نخستین طرح‌ها و ایده‌های جدید در مورد استفاده از دوچرخه در حمل و نقل شهری پاک، در سال‌های ۱۳۷۰ تا ۱۳۷۶، بار دیگر حضور دوچرخه در برنامه‌ریزی، سیاست‌گذاری و قانون‌گذاری اهمیت پیدا کرد. در تهران مسیر و ویژه‌ی دوچرخه‌سواری از کوی دانشگاه تهران تا بلوار کشاورز و دانشگاه تهران آماده و اجرا شد؛ هرچند به دلایل متعدد مورد استقبال قرار نگرفت. (اصل فلاح، ۱۳۹۰: صص ۵۸-۵۹) اصفهان در همین سال‌ها با جدیت بیش‌تر در تلاش بود تا عنوان «شهر دوچرخه» را از آن خود کند و بعدها در دهه‌ی هشتاد نخستین ایستگاه دوچرخه را در هسته‌ی مرکزی شهر راه‌اندازی کرد و خدمات آن به‌صورت رایگان در اختیار شهروندان قرار گرفت.

در سال ۱۳۸۴، قوانین آیین‌نامه‌ی راهنمایی و رانندگی مرتبط با دوچرخه و دوچرخه‌سواری مورد بررسی و اصلاح قرار گرفت. به موجب این آیین‌نامه (استاندارد ملی ایران ۲۰۹۸۱، ۱۳۹۵: صص ۳۰-۳۲):

– خودروها و موتورسیکلت‌ها و دوچرخه‌های ساخت داخل و وارداتی از نظر ایمنی و کیفیت باید استانداردهای مصوب سازمان ملی استاندارد ایران را دارا باشند و به‌علاوه از نظر آلودگی‌های زیست‌محیطی، استانداردهای مصوب شورای عالی حفاظت محیط زیست را رعایت نموده باشند.

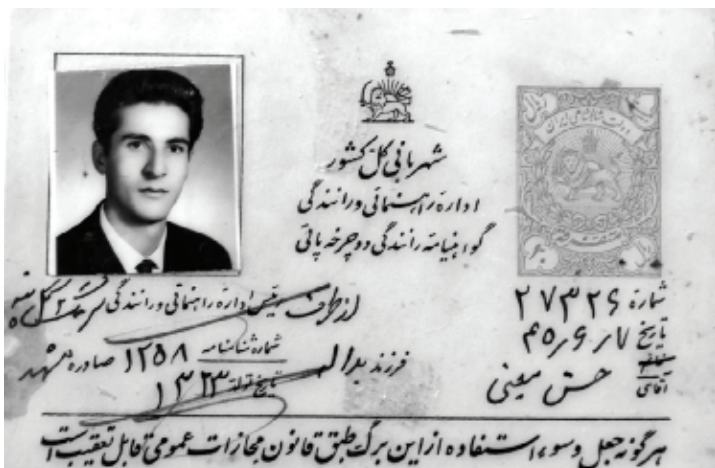
– با توجه به این‌که تمام وسایل نقلیه‌ی موتوری و غیرموتوری باید شماره‌گذاری شوند، تشخیص انواع وسایل نقلیه‌ی غیرموتوری که باید شماره‌گذاری شوند با راهنمایی و رانندگی است، مگر در موردی که قانون خاصی وجود داشته باشد. و دوچرخه از آن دست وسایلی است که شماره‌گذاری ندارد.

– تجهیزات اختصاصی موتورسیکلت و دوچرخه باید براساس استاندارد مورد تایید سازمان ملی استاندارد ایران بوده و از نظر عدم آلودگی‌های زیست‌محیطی، استانداردهای مصوب شورای عالی حفاظت محیط زیست را رعایت کرده باشند.

– دوچرخه باید دارای تجهیزات زیر باشد:

یک چراغ سفید یا زرد در جلو که هنگام شب تا مسافت پانزده متری

آن را به اندازه‌ی کافی روشن سازد.
 یک چراغ قرمز در عقب که در هنگام شب از فاصله ۱۵۰ متری دیده شود.
 یک نورتاب به رنگ قرمز در عقب و همچنین یک نورتاب به رنگ زرد در جلو که نور وسایل نقلیه پشت سر و جلو را از فاصله‌ی بیست متری منعکس نماید.
 یک زنگ یا بوق که صدای آن از فاصله‌ی سی متری شنیده شود.
 نصب و استفاده از زنگ‌های صوتی یا آذیر یا بوق خطر برای دوچرخه‌ها ممنوع است.
 ترمزی که به هنگام گرفتن آن، دوچرخه در فاصله‌ی مناسبی متوقف شود.
 - وسایل نقلیه‌ی موتوری و غیرموتوری که چراغ راهنما ندارد باید با دست به شرح زیر علامت بدهند:
 برای گردش یا تغییر مسیر به راست، دست چپ را به طرف بالا نگه دارند.
 برای گردش یا تغییر مسیر به چپ، دست چپ را به‌طور افقی نگه دارند.
 برای توقف، دست چپ را به طرف پایین نگه دارند.
 برای کاستن سرعت، دست چپ را به‌طور افقی از بالا به پایین به‌طور متناوب حرکت دهند.
 - طبق ماده‌ی ۱۳۱، رانندگی با انواع دوچرخه‌های موتوردار در شب با سرعتی بیش از ۴۰ کیلومتر در ساعت
 مجاز نیست، مگر این که نور چراغ جلوی آن‌ها برای تشخیص اشیاء و انسان از فاصله صد متری کافی باشد که
 در این صورت هم نمی‌توانند از حداکثر سرعت مقرر تجاوز نمایند.
 - رانندگان و سرنشینان هر نوع موتورسیکلت و دوچرخه موتوردار باید به کلاه ایمنی مجهز باشند و در طول حرکت از آن استفاده کنند. (کلاه ایمنی برای دوچرخه‌های معمول الزامی نیست.)
 - عبور دوچرخه‌سوار همچون موتورسیکلت از پیاده‌رو و وسط تجمع‌ها، بازار و نقاط شلوغ ممنوع است.
 - دوچرخه‌سواران حق ندارند هنگام رانندگی بار نامتعارف و اشیای



قدیمی ترین گواهینامه دوچرخه سواری که در حال حاضر در آرشیو پلیس راهور وجود دارد مربوط به ۷ شهریور سال ۱۳۴۵ هجری شمسی است



از سال ۱۳۰۹ دوچرخه سواری با دوچرخه های پایی در شهر و حومه بدون حضور در امتحانات لازمه و جواز تصدیق نامه ممنوع شد. تصویری از آزمون گواهینامه دوچرخه سواری در ایران

دیگری حمل کنند یا حرکت نمایی یا اعمالی انجام دهند که نیازمند برداشتن دست‌های آنان از روی فرمان باشد.

- راندن دوچرخه هنگام لغزنده بودن راه‌ها ممنوع است.

- راندگی با دوچرخه‌ی فاقد زین ممنوع است.

- دوترکه سوار کردن اشخاص روی دوچرخه ممنوع است، مگر آن‌که زین اضافی استاندارد برای این کار داشته باشد.

- دوچرخه‌سواران مکلفاند:

هنگام حرکت به‌طور کامل از طرف راست راه عبور کنند. برای گذشتن از وسایل نقلیه‌ای که در کنار راه توقف کرده‌اند حداکثر احتیاط را به عمل آورند.

در صورت زیاد بودن تعداد دوچرخه‌سواران، باید در یک ردیف حرکت کنند، مگر آن‌که معبر ویژه‌ای برای آن‌ها اختصاص داده شده باشد. در این صورت حق ندارند بیرون معبر ویژه، عبور و مرور نمایند و نیز نمی‌توانند از حداکثر سرعت مقرر تجاوز نمایند.

هیچ‌کس حق ندارد در حالی که سوار دوچرخه یا کفش‌های چرخ‌دار یا سه‌چرخه‌های بدون رکاب مانند اسکیت و اسکوتر یا خودروهای اسباب‌بازی است به وسایل نقلیه‌ی در حال حرکت تکیه دهد و آن‌ها را وسیله‌ی حرکت خود یا حرکت وسیله‌ای که بر آن سوار است قرار دهد. تکیه دادن و آویزان شدن اشخاص نیز به وسایل نقلیه ممنوع است.

شهرداری‌ها موظف‌اند با توجه به موقعیت جغرافیایی شهر، در محل‌های مناسب نیز مسیر عبور دوچرخه‌سواران را تا حد امکان به‌صورت جداگانه ایجاد نمایند.

با اوج گرفتن مسئله‌ی ترافیک و آلودگی شهری و افزایش قیمت بنزین در سال‌های اخیر، رویکرد مسئولان شهرسازی به سمت پرنگ‌تر کردن نقش دوچرخه در حمل و نقل و ترویج دوچرخه‌سواری است. همچون کشورهای سراسر جهان، در ایران لزوم احداث مسیر ویژه‌ی دوچرخه و ارائه‌ی خدمات برای ترویج آن مسجل شده است. در ۹۵/۵/۱۷ استاندارد «معابر شهری- مسیرهای دوچرخه‌سواری» به‌عنوان استاندارد ملی ایران تهیه و تصویب شد. در این استاندارد، معیارها و

اصول طراحي تشهيلات دوچرخه، ضوابط فني طراحي مسيرهاي دوچرخه (مانند انواع مسير ويژه و شيب و ابعاد آن، روسازي مناسب مسيرها و ...)، ضوابط ترافيكی طراحي مسيرهاي دوچرخه (مثل: فاصله‌ی دید باز و فاصله‌ی دید توقف، حداقل قوس مسيرهاي دوچرخه، تقاطع، رمپ‌هاي دسترسي، ظرفيت مسيرهاي دوچرخه، چراغ‌هاي راهنمايي ويژه‌ی دوچرخه و ...) و ضوابط مرتبط با تشهيلات دوچرخه‌سوارى (همچون انواع علائم و روشنایی مسيرهاي دوچرخه و پارکينگ ويژه‌ی دوچرخه) با جزئیات قيد شده است. (استاندارد ملی ايران ۲۰۹۸، ۱۳۹۵)

قانون روی کاغذ، قانون در خيابان

هرچه گفته شد، تنها یک سوي قضيه است. در ايران، همچون برخی کشورها، قوانين و استانداردهای عنوان شده، بر روی کاغذ مانده‌اند و جلوه‌ی عملی و اجرائی آن کم‌تر دیده شده است. کم‌تر کسی از این قوانين اطلاع دارد و بسيار کم‌تر از آن تبليغ و اطلاع‌رسانی درباره‌ی این قوانين و استانداردها صورت گرفته است. نه‌تنها دوچرخه‌سواران از این قوانين - چه آن‌هایی که سبب تردد ایمن می‌شوند و چه آن‌هایی که تردد دوچرخه را محدود می‌کند - اطلاع ندارند و تبعیت نمی‌کنند، ماموران راهنمایی و رانندگی و مسئولان نیز در این موارد یا قانون را اجرا نمی‌کنند و یا درنهایت پس از بروز تصادف و حادثه و وارد آمدن خسارت مالی و جانی، این قوانين را اعمال می‌کنند.

جدا از تناقض‌های اطلاع‌رسانی، رعایت و اعمال قوانين درباره‌ی دوچرخه، مسئله‌ی دیگری نیز در ايران وجود دارد.

در ايران اگرچه مسئول تدوين و تصويب قوانين نمايندگان مجلس شورای اسلامی هستند و در صورت نیاز از ارگان‌ها و سازمان‌های مربوطه و متخصص مشورت و کمک گرفته می‌شود، اما در واقع شاهدیم که گاهی قوانين از سوی سازمان‌ها و حوزه‌های دیگر و افراد نامتخصص، تعيين و چه بسا اعمال می‌شود. نمونه‌ی آشکار آن در سال‌های اخير، موضوع دوچرخه‌سوارى زنان است. در ايران آميخته شدن سياست با دين، گاهی سبب جابه‌جایی نقش دستگاه‌ها و افراد شده است. طبق قوانينی که پيش از این ذکر شد، هيچ ممنوعيت و محدوديتی درباره‌ی جنسيت کاربران دوچرخه وجود ندارد. و امروزه، اگر ما شاهد برخورد و حتا بازداشت زنان دوچرخه‌سوار هستيم، ناشی از تناقض و جابه‌جایی

نقش‌ها در کشور ماست، اگرچه مسائل اجتماعی و نگاه عمومی نیز بی‌تأثیر نیست. البته در مورد فاصله‌ی زیاد بین قانون و نگاه عمومی و تناقض حاصل از آن، الزامی بودن استفاده از برخی تجهیزات چون چراغ جلو و عقب، زنگ یا بوق و غیره، شاید مثال بهتر و رساتری باشد. از آن‌جا که امروزه، ماشین از هر نظر - چه سرعت و چه طبقه‌ی اجتماعی - جایگاه بالاتری نسبت به دوچرخه دارد، مردم دوچرخه را همچون وسیله‌ای جانبی و بازیچه می‌بینند که برای استفاده از آن هیچ محدودیت و ملاحظه‌ای وجود ندارد. پس، خودشان را ملزم به نصب و استفاده از چراغ‌های زرد و قرمز جلو و عقب دوچرخه، نمی‌دانند و ترجیح می‌دهند به جای استفاده از زنگ یا بوق، با صدای خودشان هشدار دهند و یا به کل بدون هیچ هشدار و پیراژ دهند یا ناگهان در کوچه‌ای بپیچند. البته این تناقض ویژه‌ی ایران نیست، بلکه در بسیاری از کشورها به قوانین دوچرخه‌سواری کم‌تر توجه می‌شود. سخن آخر این‌که، اگر قرار است که شهرهای ما به سمت حمل و نقل پاک و عمومیت یافتن دوچرخه‌سواری برود، احترام به قانون - چه از جانب مردم و تمام ارگان‌ها و چه از جانب ماموران اجرایی - اعمال بلااستثنای آن و اطلاع‌رسانی قوانین باید یکی از اولویت‌های اصلی مان باشد.

منابع:

- ۱- باشگاه خبرنگاران جوان، تاریخچه‌ی دوچرخه‌سواری، منتشر شده در ۱۳۹۲/۱/۱۲
- ۲- شیخ‌الاسلامی، عبدالرضا، پایان‌نامه «مطالعات طرح ایجاد شبکه‌ی دوچرخه‌سواری به‌عنوان یک روش حمل و نقل شهری»، دانشگاه علم و صنعت ایران، ۱۳۷۴.
- ۳- ن.چرمچی، آشنایی با تعدادی از معروف‌ترین زنان جهانگرد تاریخ، سایت اینترنتی همگردی، منتشر شده در تاریخ ۱۳۹۹/۲/۲۸
- ۴- نظریور، محمد، شهرها و امپراطوری دوچرخه‌ها، تهران: تیس، ۱۳۹۸.

۵- سلطانی، مهسا، دوچرخه‌سواری در کشورهای مختلف چه قانون و قاعده‌ای دارد؟، ایسنا، ۱۳۹۸/۶/۲۷

۶- صفحه‌ی اینترنتی ویکی‌پدیای Bicycle_law https://en.wikipedia.org/wiki/Bicycle_law

۷- صالحی ابرقویی، پروین، پایان‌نامه‌ی «بررسی عوامل موثر بر استفاده از دوچرخه به‌منظور غنی‌سازی اوقات فراغت مبتنی بر ورزش»، دانشگاه آزاد اسلامی واحد نفت، ۱۳۹۶.

۸- قوانین دوچرخه‌سواری در کشورها، سایت اینترنتی bdood.ir، منتشر شده در تاریخ ۱۳۹۹/۹/۱۸

۹- فلاح، بهاره، ورود دوچرخه به ایران؛ از مرکب شیطان تا مدال‌آوری در المپیک، karnaval.ir، به‌روزرسانی‌شده در تاریخ ۱۳۹۸/۶/۱۵

۱۰- خوشقدم، زهرا، پایان‌نامه‌ی «نقش طرح مدیریت یکپارچه‌ی دوچرخه‌سواری در تهران در گرایش دانشجویان به دوچرخه‌سواری و فعالیت جسمانی»، دانشگاه علامه طباطبائی، ۱۳۹۵.

۱۱- اصل‌فلاح، ندا، پایان‌نامه‌ی «بررسی عوامل موثر بر میزان استفاده از دوچرخه به‌عنوان سیستم حمل و نقل درون‌شهری»، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی، ۱۳۹۰.

۱۲- استاندارد ملی ایران ۲۰۹۸۱، معابر شهری- مسیرهای دوچرخه‌سواری، چاپ اول، ۱۳۹۵، صص ۳۰-۳۲.

۱۳- Rick Bernardi, Road Rights- First, there was the bicycle, bicyclelaw.com, ۱۱ may ۲۰۰۹, برگرفته از لینک <https://www.bicyclelaw.com/road-rights-first-there-was-the-bicycle>

۱۴- Mark Wagenbuur, How child Road deaths changed the Netherlands, BBC, ۱۴ World Service, به نقل از لینک https://en.wikipedia.org/wiki/Bicycle_safety

۱۵- Michelle Arthurs-Brennan, What can cyclist legally do, and not to do, in Europe?, Cyclingweekly.com, ۲۲ may ۲۰۱۹.

۱۶- https://en.wikipedia.org/wiki/Bicycle_helmet_laws_by_country

۱۷- Lowen, Andrew, ۱۰ crazy cycling laws from around the world, mobilitylab.org, ۶



چرخ‌کی که نمی‌چرخد

آیا مخالفت وی با محدودیت و ممنوعیت دوچرخه‌سواری

زنان در ایران ریشه‌ای قانونی دارد

میرمحسن طاهری

پس از پیروزی انقلاب سال ۱۳۵۷ دگرگونی حقوقی در ساختار سیاسی و باورهای ارزشی - مذهبی کشور رخ داد که همچنان پیامدهای این دگرگونی در گستره‌های گوناگون جامعه ادامه دارد. یکی از این گستره‌ها، به‌گونه‌ی کلی به ورزش و به‌طور ویژه به ورزش بانوان ایرانی که مشارکت مستقیم در پیروزی انقلاب ۵۷ داشتند، برمی‌گردد. زنان تا پیش از پیروزی انقلاب هرگز بر این باور نبودند که پس از پیروزی و دگرگونی در ساختار سیاسی و حقوقی کشور قرار است مشارکت آنان در امور ورزشی محدود و حتا در برخی از رشته‌های ورزشی ممنوع شود. بر پایه‌ی همین باور بود که نویسندگان قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۵۸ و اصلاحیه و بازنگری‌شده‌ی آن مصوب ۱۳۶۸، هیچ‌گونه شرط جنسیتی برای مشارکت در امور ورزشی پیش‌بینی نکردند. برابر اصول ۳ (بند ۳)، ۱۹ تا ۲۱ قانون اساسی، از دیدگاه حقوقی و قانونی، برابری حقوقی زنان در امور ورزشی و عدم تبعیض جنسیتی در ورزش مورد پذیرش قانون‌گذار اساسی ایران قرار گرفته است. با این حال، هرچه از پیروزی انقلاب گذشت آرام آرام بسیاری از رشته‌های ورزشی در عمل برای زنان محدود و برخی از آنان ممنوع شد. یکی از این رشته‌ها دوچرخه‌سواری زنان در خیابان‌ها و در دیدگان همگانی مردم جامعه است. بی‌آن‌که در قوانین اساسی و عادی کشور چنین ممنوعیت و محدودیتی به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده باشد. اما در رخدادهای جامعه دیده می‌شود که به بهانه‌ی رعایت شئون دین اسلام و مذهب شیعه و باورهای فقهی فقهای شیعه محدودیت و موانع برای مشارکت ورزشی زنان در این باره در برخی از شهرهای کشور برقرار است. در حالی که، برابر بندهای ۳، ۷، ۸ و ۹ اصل سوم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران: «آموزش و پرورش و تربیت بدنی رایگان برای همه، در تمام سطوح» و «تامین آزادی‌های سیاسی و اجتماعی در حدود قانون» و «مشارکت عامه‌ی مردم در تعیین سرنوشت سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی خویش» و «رفع تبعیضات ناروا و ایجاد امکانات عادلانه برای همه، در تمام زمینه‌های مادی و معنوی» از وظایف دولت جمهوری اسلامی ایران به شمار آمده است. همچنین، برابر بند ۶ اصل دوم قانون اساسی «کرامت و ارزش والای انسان و آزادی توأم با مسئولیت او» به‌عنوان پایه‌های نظام جمهوری اسلامی

شناخته شده است، که از این حیث هم، کرامت انسانی زن و مرد نمی‌تواند جنسیت‌پذیر باشد. بنابراین، قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران دیدگاهی برابری‌خواهانه نسبت به مشارکت زنان در امور ورزشی دارد و در این‌گونه از مشارکت، محدودیت و ممنوعیت جنسیتی پیش‌بینی نکرده است.

با توجه به آنچه آمد مشارکت زنان در امور ورزشی را به‌گونه‌ای فشرده در این نوشتار از دیدگاه حقوقی مورد بررسی قرار خواهیم داد. و به این پرسش پاسخ می‌دهیم که از دیدگاه حقوقی، نظام حقوقی کنونی ایران چه دیدگاهی نسبت به مشارکت ورزشی زنان دارد؟ اسناد حقوقی بین‌المللی مربوط به امور ورزش و تربیت بدنی چگونه به این موضوع نگاه می‌کنند؟ آیا مخالفت و یا محدودیت و ممنوعیت دوپرخه‌سواری زنان در ایران ریشه‌ی حقوقی و قانونی دارد یا خیر؟ چه گام‌هایی درباره‌ی مشارکت زنان در امور ورزشی برداشته شده است؟ چه راهکارهایی برای بهبود مشارکت ورزشی زنان می‌توان پیشنهاد داد؟

بند ۱- مشارکت زنان در امور ورزشی؛ ابزاری برای صلح و توسعه

مشارکت زنان در امور ورزشی را می‌توان از جنبه‌های گوناگون مورد بررسی قرار داد. یکی از این جنبه‌ها، بررسی حقوقی ورزش زنان می‌باشد و حقی که زنان بابت مشارکت در امور ورزشی بنابر قانون اساسی، قوانین عادی و اسناد حقوقی و معاهدات بین‌المللی و حقوق بشری دارند. به‌ویژه، پس از جنگ جهانی دوم، با توجه به کارکردی که ورزش در توسعه‌ی روابط بین‌المللی، گسترش صلح و پیشگیری از خشونت دارد، باشندگی و کنش‌گری زنان ورزشکار در گستره‌ی میدان‌های ورزشی درون‌مرزی و ملی-میهنی و برون‌مرزی و بین‌المللی در شاخه‌های گوناگون ورزشی و مشارکت آن‌ها در امور ورزشی اهمیتی دوچندان افزوده شده است.

در این راستا یونسکو به‌عنوان یک نهاد تخصصی بین‌المللی و فرهنگی زیرمجموعه‌ی سازمان ملل متحد، از سال ۱۹۵۲ میلادی بر گسترش ورزش و تربیت بدنی به دور از تبعیض‌های جنسیتی، قومی،

نژادی، مذهبی، زبانی و جسمی تاکید داشته است. سازمان ملل متحد نیز، در سال ۲۰۱۳ میلادی، ششم آوریل (۱۷ فروردین ماه) هر سال را به نام «روز بین‌المللی ورزش برای صلح و توسعه» نام‌گذاری کرده است. در ششم آوریل ۱۸۹۶ میلادی نخستین دوره‌ی بازی‌های المپیک تابستانی به میزبانی یونان برگزار شد. از همین رو، این روز به‌عنوان «روز جهانی ورزش در خدمت صلح و توسعه» نام گرفت. (International day of sport for development and peace)

سازمان آموزش علمی و فرهنگی ملل متحد (یونسکو-UNESCO) در ۱۸ نوامبر ۲۰۱۵ میلادی «منشور بین‌المللی تربیت بدنی، فعالیت بدنی و ورزش» را همچون یک سند حقوقی به تصویب رساند که دولت ایران نیز آن را امضاء کرده است. اما تاکنون در راستای اصل ۷۷ قانون اساسی، به تصویب مجلس شورای اسلامی نرسانده است. از این‌رو، حکومت ایران الزام حقوقی برای اجرای مفاد این سند بین‌المللی ندارد و نهادهای بین‌المللی نمی‌توانند حکومت و دولت ایران را به سبب عدم اجرای مفاد آن بازخواست حقوقی نمایند. این منشور، از دیدگاه حقوقی یک روح جهانی دارد که بر پایه‌ی آن «تربیت بدنی و ورزش، حق بنیادین و اصولی همگان» محسوب می‌شود. همچنان که در بند ۳ اصل ۳ قانون اساسی «آموزش و پرورش و تربیت بدنی رایگان برای همه» از وظایف دولت جمهوری اسلامی ایران به شمار آمده است. همچنین، برابر بند ۵ ماده‌ی ۳ «قانون اهداف، وظایف و اختیارات وزارت ورزش و جوانان» مصوب ۱۳۹۹/۶/۱۶ مجلس شورای اسلامی که در مورخ ۱۳۹۹/۷/۲ به تایید شورای نگهبان رسیده، «توسعه و تقویت ورزش بانوان» از اهداف تشکیل وزارت ورزش و جوانان عنوان شده است. در این قانون به کارکرد ورزش و تربیت بدنی در توسعه، صلح، جلوگیری و یا مبارزه با خشونت در گستره‌ی درون‌مرزی و یا برون‌مرزی و فراملی هیچ اشاره‌ای نشده است. با این حال، در بند ۷ ماده‌ی ۳ قانون یاد شده، «تحکیم و تقویت معنویت و ارزش‌های اخلاقی و منش پهلوانی در ورزش مبتنی بر فرهنگ اسلامی - ایرانی» در اهداف وزارتخانه‌ی ورزش و جوانان مقرر شده است. به باور نگارنده، از دیدگاه حقوقی می‌توان از دل این بند و مفهوم آن چنین برداشت کرد که به‌کارگیری ورزش و تربیت بدنی برای توسعه و صلح و عدم خشونت می‌تواند یک ارزش

اخلاقی برای تحکیم و تقویت معنویت بر پایه‌ی فرهنگ میهنی‌مان به حساب آید.

بند ۲- جایگاه ورزش بانوان در قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و کنوانسیون رفع تبعیض علیه زنان

پس از پیروزی انقلاب سال ۱۳۵۷، علی‌رغم وجود برخی دیدگاه‌های سنتی و تبعیض‌آمیز نسبت به ورزش بانوان، قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در بند ۳ اصل ۳ خود، دولت را مکلف کرده است تا همه‌ی امکانات خود را جهت «آموزش و پرورش و تربیت بدنی رایگان برای همه در تمام سطوح تسهیل و تعمیم آموزش عالی» به کار گیرد. از طرفی دیگر، اصول ۱۹، ۲۰ و ۲۱ قانون اساسی بر برابری حقوقی بین زن و مرد تأکید کرده است. دولت‌های عضو کنوانسیون رفع تبعیض علیه زنان (۱۹۷۹) نیز، برابر بند (ز) ماده‌ی ۱۰ این کنوانسیون، رعایت اصل برابری بین زن و مرد را در تهیه‌ی «امکانات یکسان برای شرکت فعال زنان در ورزش و تربیت بدنی» تضمین کرده‌اند. بنابراین، قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران هیچ‌گونه محدودیت جنسیتی برای زنان و مردان در برخورداری از امکانات ورزشی یکسان و مشارکت زنان در فعالیت‌های ورزشی و کنش‌گری در گستره‌های گوناگون تربیت بدنی بیان نکرده است. اما، از آن‌جا که رعایت حجاب، بنابر قوانین موضوعه‌ی ایران، الزامی است، در مرحله‌ی عمل، این موضوع بهانه‌ای شده است تا از مشارکت زنان در بسیاری از میدان‌های ورزشی جلوگیری به عمل آید. در حالی که معاهدات بین‌المللی حقوق بشری و قانون اساسی، ورزش را بدون هیچ‌گونه محدودیت جنسیتی در عرض آموزش و پرورش قرار داد و نه در بطن و یا طول آن و «این بدان معناست که ورزش از نظر اهمیت در نیل به اهداف نظام، نقشی مستقل و حیاتی دارد و بخشی از آموزش و پرورش نیست. قرار دادن ورزش در ردیف آموزش و پرورش و آموزش عالی نشان می‌دهد که از دیدگاه قانون اساسی، ورزش یک نهاد فرهنگی برای نیل به هدف تربیت انسان مورد نظر نظام است و نه یک نهاد مادی و مجموعه‌ای از حرکات بدنی.»^۱ از این‌رو، نمی‌توان در فعالیت‌های ورزشی، که باید امکانات آن برای همه رایگان باشد، محدودیت جنسیتی قایل شد.

یادآوری می‌نماید دولت جمهوری اسلامی ایران تاکنون به هموندی «کنوانسیون رفع تبعیض علیه زنان» درنیامده است. به همین سبب از دیدگاه حقوقی خود را ملزم به رعایت مفاد آن نمی‌داند.

بند ۳- پشتیبانی مالیاتی از ورزش (بانوان) در قانون برنامه‌ی پنج ساله‌ی ششم توسعه

همان‌گونه که پیش‌تر گفته آمد، ورزش و تربیت بدنی ابزاری برای توسعه و صلح است.

پس از انقلاب ۱۳۵۷، تا سال ۱۳۶۸ هیچ‌گونه قانون برنامه‌ی توسعه‌ی پنج ساله‌ای تصویب نشد و در واقع کشور تا فروردین ماه سال ۱۳۶۹ برنامه‌ی توسعه نداشت.

پس از پایان جنگ ایران و عراق، مجلس شورای اسلامی در ۱۳۶۸/۱۱/۱۱ نخستین قانون برنامه‌ی پنج ساله‌ی توسعه‌ی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی را تصویب کرد. اگرچه در قوانین برنامه به ورزش و تربیت بدنی اشاره شده بود، اما قانون‌گذاران به ورزش زنان آنچنان که شایسته و بایسته می‌نمود، روی خوش نشان ندادند و اشاره‌ی کافی نداشتند.

تاکنون که از تصویب شش برنامه‌ی پنج ساله‌ی توسعه می‌گذرد، هرچند ورزش بانوان گسترش پیدا کرده و همگانی‌تر شده است، اما این پیشرفت بیش‌تر از جانب بخش خصوصی و کم‌تر از سوی بخش دولتی بوده است. برای نمونه در تبصره‌ی ماده‌ی ۱۳ قانون برنامه‌ی پنج ساله‌ی پنجم توسعه‌ی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ۱۳۸۹/۱۰/۱۵ مجلس شورای اسلامی: «پرداخت هرگونه وجهی از محل بودجه‌ی کل کشور به هر شکلی به ورزش حرفه‌ای ممنوع است.» ممنوعیت پرداخت وجه از محل بودجه‌ی کل کشور، ورزش حرفه‌ای زنان و بانوان را نیز در برمی‌گیرد. در این قانون کوچک‌ترین اشاره‌ای به ورزش زنان و لزوم پشتیبانی دولت از ورزش زنان و بانوان نشده است.

در ماده‌ی ۹۴ قانون برنامه‌ی پنج ساله‌ی ششم توسعه‌ی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی مصوب ۱۳۹۵/۱۲/۱۴، درباره‌ی پشتیبانی مالیاتی از ورزش بانوان سخن به میان آمده است. برابر ماده‌ی ۹۴ قانون برنامه‌ی پنج ساله‌ی ششم توسعه: «دولت مکلف است بیست و هفت صدم درصد

(۲۷/۰ درصد) از کل نه درصد (۹ درصد) مالیات برارزش افزوده را برای توسعه‌ی ورزش مدارس، ورزش همگانی، فدارسیون بین‌المللی ورزش‌های زورخانه‌ای و کشتی پهلوانی، ورزش روستایی و عشایری، ورزش بانوان و زیرساخت‌های ورزش، به‌ویژه در حوزه‌ی معلولان و جانبازان، اختصاص دهد...»

در تبصره‌ی ۲ ماده‌ی ۹۴ این قانون نیز مقرر گردیده: «پرداخت هرگونه وجهی از محل بودجه‌ی کل کشور به هر شکل و به هر نحو به ورزش حرفه‌ای ممنوع و در حکم تصرف غیرقانونی در وجوه و اموال دولتی است.»

بنابراین، با توجه به ماده‌ی ۹۴ قانون برنامه‌ی پنج ساله‌ی ششم توسعه، هم‌اکنون از دیدگاه حقوقی، پشتیبانی مالیاتی برای ورزش بانوان وجود دارد تا بتوان با مالیات بر ارزش افزوده‌ی دریافتی از مؤدیان مالیاتی، بخشی از آن را به میزان قانونی برای امر ورزش بانوان اختصاص داد. اما هیچ‌یک از مقررات قانونی یاد شده، محدودیت و ممنوعیتی برای ورزش بانوان پیش‌بینی نکرده‌اند.

بند ۴- آیا از دیدگاه حقوقی دوچرخه‌سواری زنان جرم است؟

نگاهی به قوانین کیفری مصوب مجلس شورای اسلامی نشان می‌دهد که از دیدگاه حقوقی تاکنون مجلس شورای اسلامی ماده‌ی قانونی را تصویب نکرده است که به گونه‌ای مستقیم و صریح دوچرخه‌سواری زنان را ممنوع و یا حتا محدود کرده و برای آن کیفری در نظر گرفته باشد. تنها ماده‌ای که در قوانین موضوعه‌ی کنونی ایران می‌تواند برای زنان دوچرخه‌سوار و یا ورزشکار محدودیت به شمار آید ماده‌ی ۶۳۸ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲/۲/۱ مجلس شورای اسلامی می‌باشد که به تایید شورای نگهبان رسیده است. برابر ماده‌ی ۶۳۸ قانون مجازات اسلامی مقرر شده است:

«هر کس به‌طور علنی در انظار و اماکن عمومی و معابر تظاهر به عمل حرامی نماید، علاوه‌بر کیفر عمل به حبس از ده روز تا دو ماه یا تا ۷۴ ضربه شلاق محکوم می‌گردد و در صورتی که مرتکب عملی شود که نفس آن عمل دارای کیفر نمی‌باشد ولی عفت عمومی را جریحه‌دار نماید، فقط به حبس از ده روز تا دو ماه یا ۷۴ ضربه‌ی شلاق

محكوم خواهد شد.

تبصره - زنانی که بدون حجاب شرعی در معابر و انظار عمومی ظاهر شوند به حبس از ده روز تا دو ماه و یا از پنجاه هزار تا پانصد هزار ریال جزای نقدی محكوم خواهند شد.»

این ماده از قانون مجازات اسلامی که در فصل مربوط به جرایم ضدعفت و اخلاقی عمومی مقرر شده است، مورد تفسیر مؤسّع برخی از مقامات و ضابطین قضایی و نیروی انتظامی قرار گرفته تا زنان دوچرخه‌سوار را محدود و ممنوع کنند، که خلاف اصول حقوق کیفری است. چرا که، در احکام فقهی و شرعی هیچ‌گونه ممنوعیت و حرمت شرعی برای دوچرخه‌سواری زنان پیش‌بینی و مورد حکم قرار نگرفته است. چون دوچرخه‌سواری زنان در انظار عمومی و خیابان‌ها حرمت شرعی ندارد، بنابراین وصف «جریحه‌دار کردن عفت عمومی» صدق نمی‌کند و از این‌رو، جرم به شمار نمی‌آید. به‌ویژه چنانچه زنی با حجاب شرعی در انظار و معابر عمومی به دوچرخه‌سواری بپردازد؛ در این صورت حتا برابر منطوق تبصره‌ی ماده‌ی ۶۳۸ قانون مجازات اسلامی، پیگرد یا تعقیب کیفری زن دوچرخه‌سوار، از دیدگاه حقوقی و قانونی موضوعیتی ندارد و منتفی است.

از سوی دیگر، بنا بر اصل کلی حقوقی «تفسیر مضیق» در حقوق کیفری، باید قوانین کیفری را به نفع حقوق شهروندان و مردم تفسیر کرد، نه علیه حقوق شهروندی آنان.

با توجه به مطالب یاد شده، تفسیر مؤسّع برخی از مقامات و مراجع از ماده‌ی ۶۳۸ قانون مجازات اسلامی و تبصره‌ی آن علیه زنان دوچرخه‌سوار در خیابان‌ها و دیدگان مردم به دور از پایگاه حقوقی و منطوق و نص قوانین کنونی کشور است. بر این پایه، حکم مقرر در تبصره‌ی ماده‌ی ۶۳۸ قانون مجازات اسلامی را باید به ظاهر شدن در معابر و انظار عمومی بدون حجاب شرعی محدود کرد و تسری دادن این حکم به دوچرخه‌سواری زنان مغایر با قانون و خلاف اصول حقوقی است.

بند ۵- گام‌های برداشته شده در ورزش بانوان

حجاب مایه‌ی آن شده است که، در اجرای بند ۳ اصل ۳ قانون اساسی و هر قانون، آیین‌نامه و بخش‌نامه‌ای که برای ورزش بانوان



به تصویب رسیده است، مراعات حجاب و شئونات اسلامی در همه‌ی آن‌ها لحاظ قرار گیرد.

در قانون برنامه‌ی اول توسعه‌ی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران در تبصره‌ی ۶۵ آن^۱، پیش‌بینی شده است که: «دولت مکلف است نسبت به ایجاد و اختصاص امکانات ورزشی برای دانش‌آموزان دختر و بانوان، با توجه به حفظ شئون زن در جامعه‌ی اسلامی اقدام نماید.»

«حفظ شئون زن در جامعه‌ی اسلامی»، آنچنان کلی است که راه هرگونه «تحدید حقوق زنان» را در زمینه‌ی مشارکت آن‌ها در امور ورزشی، توسط مدیران و مسئولین ورزش کشور باز می‌گذارد و در عمل به بهانه‌ی «شئون زن در جامعه‌ی اسلامی» زنان را از میدان‌های ورزشی، کنار می‌گذارند.

از این‌رو، ورزش بانوان در این مدت به همین بهانه چنان در محاق فراموشی عمده‌ی فرو رفت، که پس از سیزده سال از پیروزی انقلاب، در سال ۱۳۷۰ نخستین گام‌ها برداشته شد تا آرام آرام زنان در میدان‌های

ورزشی حضور یابند. در سال ۱۳۷۳، سازمان تربیت بدنی در مقام مجری سیاست‌های ورزشی کشور، در دل خود شورایی را برای سر و سامان دادن به امور ورزشی بانوان تشکیل داد.

این شورا که «شورای برنامه‌ریزی تربیت بدنی و ورزش بانوان» نام دارد، موظف شد که، برابر آیین‌نامه‌ای که در ۱۳۷۳/۴/۲۱، به تصویب معاونت ورزش بانوان سازمان تربیت بدنی رسید^۲، به گسترش ورزش بانوان بپردازد. این شورا هرچند گام‌های مثبتی را برای ورزش بانوان برداشته است، اما نوع دیدگاه‌های بیش‌تر اعضای این شورا بسیار عقب‌تر از خواسته‌های به‌حق و اساسی دختران و زنان ورزشکار ایران است.

مهم‌ترین گام‌هایی که تاکنون درباره‌ی ورزش بانوان برداشته شده به شرح زیر می‌باشد:

- ۱- تشکیل شورای برنامه‌ریزی تربیت بدنی و ورزش بانوان؛
- ۲- برگزاری نخستین کنگره‌ی همبستگی ورزش بانوان کشورهای اسلامی در تهران (مهر ۱۳۷۰)؛
- ۳- برگزاری نخستین دوره‌ی بازی‌های بانوان کشورهای اسلامی در تهران (بهمن ۱۳۷۰)؛
- در این مسابقات ۴۰۷ ورزشکار از ۱۱ کشور مسلمان، تنها در ۸ رشته‌ی ورزشی، با ضوابط ویژه، در میدان‌های ویژه، پیکار کردند. که زنان ورزشکار قرقیزستان به مقام نخست رسیدند و ایران و آذربایجان در جایگاه دوم و سوم قرار گرفتند.^۴
- ۴- افزایش تدریجی میزان بودجه برای ورزش بانوان در قوانین بودجه‌ی سال‌های ۱۳۷۱ به بعد؛
- ۵- افزایش تدریجی سالن‌های ورزشی که در اختیار بانوان قرار گرفته است؛ که باز، نسبت به سالن‌های ورزشی مردان، بسیار پایین می‌باشد؛

۶- اعزام بانوان ورزشکار ایرانی به میدان‌های بین‌المللی. برای نمونه: در المپیک ۱۹۷۵ آتلانتا، لیدا فریمان پرچمدار هیات ورزشی ایران در مراسم افتتاحیه المپیک بود. او همچنین، نخستین زن ورزشکار ایرانی است که در حکومت روحانیون توانست به مسابقات المپیک اعزام شود. اگر چه در آن سال، او تنها زن ورزشکار ایرانی بود که همراه هیات

ورزشکاران مرد، به آلتاتیا اعزام شد ولی حضور او نویدی بود برای آینده‌ی ورزش بانوان ایران. اما، حضور یک نفر زن نیز با محدودیت روبه‌رو بود. «لیدا فریمان هر روز با ماشین به مجموعه‌ی ورزشی تیراندازی برده می‌شد، از رقبای دیگرش جدا بود، در دهکده‌ی محل سکونتش با محافظ رفت و آمد می‌کرد، در فعالیت‌های اجتماعی مجموعه‌ی ورزشی شرکت نمی‌کرد و چندان امکانی هم برای رد و بدل کردن تجربیات با دیگر ورزشکاران نداشت.»^۵

در المپیک سال ۲۰۰۰ سیدنی استرالیا نیز، منیژه کاظمی شرکت کرد و همچنان با محدودیت‌های مشابه روبه‌رو بود.

۷- انجام اردوهای ورزشی برای دانش‌آموزان دختر؛

۸- راه‌اندازی هیات‌های ورزشی متعدد در تهران و شهرستان‌ها؛

۹- تربیت مربی و داور؛ در این زمینه باید یادآور شد که، خوش‌بختانه برابر «آیین‌نامه‌ی نحوه‌ی پرداخت و میزان حق‌التعلیم مدرسین کلاس‌های آموزشی (داوری-مربی‌گری) برای بانوان، شرط جنسیت تعیین نگردیده است، بر همین پایه، می‌توان گفت که، بانوان در رشته‌های ورزشی که مربی و یا داور زن وجود ندارد، و یا با کمبود روبه‌رو هستند، می‌توانند از مربی و یا داور مرد استفاده کنند. زیرا از نظر قانونی ممنوعیتی وجود ندارند.»

چنانچه، هر یک از این گام‌های برداشته شده در امر ورزش بانوان، گسترش یابد و بر تعداد سالن‌های ورزشی بانوان افزوده شود، از نابرابری‌های موجود بین ورزش بانوان و مردان، کاسته خواهد شد.

بند ۶- سدها و کاستی‌ها در ورزش بانوان و راهکار آن‌ها

با وجود گام‌های درخور ستایشی که تاکنون برداشته شد، متأسفانه ورزش بانوان با سدها و کاستی‌هایی که در زیر برشمره می‌شود روبه‌رو بوده است:

۱- موانع فرهنگی و وجود دیدگاه‌های مردسالارانه، که متأسفانه در توجیه اقدامات غیرقانونی خود، برداشت‌های شخصی از احکام مذهبی را دستاویز قرار می‌دهند.

۲- نامشخص بودن مصادیق «شئون اسلامی» در ورزش بانوان؛

۳- محدودیت رشته‌های ورزشی برای بانوان و ممنوعیت فعالیت بانوان

در برخی از رشته‌های ورزشی؛

مریم موسوی، مدیر کل ورزش بانوان کشور و رئیس انجمن شطرنج بانوان ایران، در سال ۱۳۷۹ به مطبوعات اعلام کرده بود: «چهار میلیون نفر از بانوان کشور فعالیت ورزشی دارند. از این تعداد ۱/۲۰۰/۰۰۰ نفر در ۲۸ رشته‌ی ورزشی تحت پوشش تیم‌های ورزشی هستند.»^۷

۴- نابرابری در تخصیص امکانات ورزشی بین زنان و مردان؛

۵- نابرابری در تخصیص امکانات ورزشی بین بانوان شهری و روستایی؛
متأسفانه در سراسر کشور سالن ورزشی مناسب و کافی برای بانوان روستایی ایران وجود ندارد. پیشنهاد می‌شود سازمان تربیت بدنی برای جلوگیری از منسوخ شدن و فراموشی بازی‌ها و ورزش‌های بومی و محلی، میان زنان روستایی مناطق گوناگون ایران جشنواره‌های ورزشی برگزار کند.

۶- نابرابری در تعداد پذیرش دانشجویان رشته‌ی تربیت بدنی در دانشگاه‌ها و موسسات آموزش عالی کشور؛

۷- کمبود تعداد مربیان و داوران زن در رشته‌های گوناگون ورزشی؛

۸- تبعیض رسانه‌های گروهی در پخش برنامه‌های ورزشی زنان؛
متأسفانه، چه رسانه‌های گروهی دولت و چه مطبوعات و نشریات خصوصی، در بخش خبرهای ورزشی بانوان، اصل برابری را رعایت نمی‌کنند. بیش‌ترین اخبار صفحات ورزشی روزنامه و نشریات، رشته‌های ورزشی مردان، به‌ویژه فوتبال، را پوشش می‌دهد. این روند، متأسفانه در صدا و سیمای جمهوری اسلامی ایران نیز آشکار است. از طرف دیگر، اخبار ناچیزی هم که از ورزش بانوان گزارش می‌شود در چند رشته‌ی ورزشی مانند، تنیس، دو و میدانی، والیبال، شطرنج، تکواندو و فوتبال زنان خلاصه شده است.

۹- علی‌رغم آموزش‌های گوناگون رشته‌های ورزشی مردان در تلویزیون جمهوری اسلامی ایران، حتی یک رشته‌ی ورزشی برای بانوان در تلویزیون، آموزش داده نمی‌شود. و نابرابری‌ها و کاستی‌های دیگر، که پنهان و آشکار وجود دارد. به گفته‌ی شیوا آزادفدا، مربی والیبال بانوان ایران، «در ورزش بانوان خاک مرده پاشیده‌اند. بی‌انگیزگی، نداشتن شور و شوق، همه را وادار به سکون و ایستایی کرده است.»^۸

راهکارها

برای رفع این کاستی‌ها باید نگرش‌های مردسالارانه را دگرگون کرد. زیرا قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و دیگر قوانین کشور، آنچنان مانع حقوقی برای ورزش زنان ایجاد نکرده است، بلکه در مرحله‌ی اجرا به دلیل برخی دیدگاه‌های سنتی و اعمال سلیقه‌های شخصی، محدودیت‌هایی برای زنان به وجود آمده، که گاه، بسیاری از عملکردهای مسئولین را متناقض با هم نشان می‌دهد. برای نمونه؛ تلویزیون، ورزش فوتبال، کشتی و شنای مردان را به نمایش عمومی می‌گذارد، اما به زنان اجازه داده نشده است که در ورزشگاه‌ها برای تماشای فوتبال مردان حاضر شوند. همچنین، تا چند دهه زنان تیم فوتبال نداشتند. خوش‌بختانه از سال ۱۳۸۰ زمزمه‌هایی شنیده شد که نخستین تیم فوتبال زنان با مربی‌گری خانم آتوسا حجازی، دختر ناصر حجازی مربی فوتبال و دروازه‌بان سابق تیم ملی فوتبال ایران، راه‌اندازی شد. امروزه فوتبال زنان ایران در داخل کشور دارای لیگ کشوری جداگانه است و در میدان‌های بین‌المللی نیز باشنواری دارد. در این راه، مسئولین باید نگرش‌های مردسالارانه را دگرگون کنند و با پشتیبانی‌های مالی و راه‌اندازی سالن‌های ورزشی بیش‌تر برای زنان و رفع ممنوعیت فعالیت زنان در برخی از رشته‌های ورزشی، قدرت و توانمندی آنان را جهت مشارکت در فعالیت‌های ورزشی، بالا ببرند. نکته‌ی دیگر، این‌که زن ایرانی نیز هنوز به آن درجه از خودباوری نرسیده است که، او هم می‌تواند با مشارکت خود در فعالیت‌های ورزشی، همچون مردان ایرانی، در کارزارهای بین‌المللی رکوردشکنی داشته باشد و مدال‌های شایسته برای ایران دریافت کند.

با توجه به آنچه گفته آمد، وزارت ورزش و جوانان و دولت جمهوری اسلامی ایران مسئولیت قانونی برای گسترش و پشتیبانی از مشارکت ورزشی زنان در گستره‌ی ملی و میهنی و فراملی و بین‌المللی دارد. رفتارهای نمایشی در برخی میدان‌های ورزشی داخلی و بین‌المللی نسبت به شمار اندکی از زنان ورزشکار که ممکن است شبهه‌ی سیاسی بودن اقدامات و پشتیبانی‌های دولتی را به ذهن افکار عمومی به‌ویژه جامعه‌ی زنان ورزشکار متبادر کند، خود می‌تواند به نقیض آرمان‌های حاکمیت برای پشتیبانی از زنان ورزشکار تبدیل شود و یا

کرامت انسانی زنان را خدشه‌دار کند.

رسیدن به درجه‌ی بالای خودباوری در زنان، نیاز به پشتیبانی‌های مادی و معنوی دولت نیز دارد که متأسفانه در کشور ما در مقایسه با مشارکت ورزشی زنان کمتر مورد توجه قرار گرفته است. در حالی که بنابر آنچه از دیدگاه حقوقی بیان شد، قوانین و مقررات کنونی کشور محدودیت و ممنوعیت مستقیم برای شاخه‌های گوناگون رشته‌های ورزشی مقرر نداشته‌اند. محدودیت و ممنوعیت‌های ایجاد شده برای مشارکت ورزشی زنان از جمله زنان دوچرخه‌سوار، بیش‌تر در باورهای تعصب‌آمیز شخصی و سلیقه‌ای غیرقانونی برخی کسان و نهادهای چالش‌های فرهنگی-تاریخی و دیدگاه‌های فقهی-مذهبی ریشه دارد. بنابراین، از آن‌جا که امروزه افتخار و سرافرازی ملت‌ها در گرو حفظ میراث و مفاخر فرهنگی، دریافت جایزه‌ی نوبل، قهرمانی در میدان‌های بین‌المللی ورزشی، المپیک‌ها و المپیادهای ورزشی و علمی است، برای آن‌که زنان ایرانی بتوانند در المپیادهای ورزشی صاحب افتخار برای مردم ایران شوند، نیاز است که حکومت و دولت جمهوری اسلامی ایران برای از بین بردن و کاهش کاستی‌ها و نابرابری‌های موجود درباره‌ی مشارکت ورزشی زنان، کوشا‌تر باشد.

منابع:

- ۱- آقای نیا، دکتر حسین، حقوق ورزشی، تهران: نشر میزان، ۱۳۸۰، ص ۱۵.
- ۲- مجموعه قوانین سال ۱۳۷۳، روزنامه‌ی رسمی کشور، ص ۷۶۹.
- ۳- آیین‌نامه‌ی قوانین و مقررات ویژه‌ی زنان، دفتر امور زنان کشور در نهاد ریاست جمهوری، چاپ اول، پاییز ۱۳۷۶، صص ۱۶۲ تا ۱۶۸.
- ۴- مجله‌ی زنان، سال پنجم، مهر ۱۳۵۷، ش ۳۰، ص ۵.
- ۵- مجله‌ی زنان، سال پنجم، مهر ۱۳۵۷، ش ۳۰، ص ۴۴.
- ۶- مجموعه قوانین و مقررات ویژه‌ی زنان، صص ۱۷۸ تا ۱۸۰.
- ۷- کیهان، مورخ ۱۳۷۹/۵/۳۰، ش ۱۶۸۸۰، ص ۱۱.
- ۸- همبستگی، سال اول، ۱۳۷۹/۹/۸، ش ۱۳، ص ۷.

آرامشِ جان

دوچرخه‌سواری در سادامت

روان افراد چه نقشی دارند؟



کودرز عکاشه

تن ز جان و جان ز تن مستور نیست
لیک کس را دیدِ جان دستور نیست

گسترش جامعه‌ی شهرنشینی، توسعه‌ی نامتوازن شهرها، ماشینی شدن آن و دور شدن از طبیعت، آرامشِ جان را از میان برداشته و سبب کم شدن تحرک در زندگی روزمره شده است. در پیِ کاهشِ شادابی و طراوتِ جامعه، به سلامت روانی آسیب‌های جدی وارد می‌شود و افزایش اختلالات روانی را به همراه دارد.

پس از ورود به جامعه‌ی مدرن و کنار گذاشته شدن وسایل عبور و مرور قدیمی از قبیل اسب و الاغ و غیره، دوچرخه جای آن‌ها را گرفت و خیلی زود مهم‌ترین وسیله‌ی رفت و آمد شناخته شد. مزیت این وسیله علاوه بر تأثیرات زیست‌محیطی، سرعتِ بیش‌تر و مهم‌تر از همه انجام فعالیت ورزشی توانمند بوده است. متأسفانه با ورود ماشین، دوچرخه به تدریج از چرخه‌ی زندگی شهری خارج و در پیِ آن، تنبلی و کسالت روانی مردم حاصل شد.

امروزه دوباره رویکرد استفاده از دوچرخه در دستور کار بسیاری از کشورها قرار گرفته و حتی مسیر عبور جداگانه‌ای برای آن در نظر

گرفته شده است. بسیاری از شهرها، با توجه به زمینه‌ی تاریخی استفاده از این وسیله‌ی نقلیه، پتانسیل لازم برای بازگشت به آن دوران را دارند. از طرفی دیگر، استفاده از این وسیله لازم به نظر می‌رسد چرا که آشتی فرد با ورزش، دوری از مضرات متعدد زندگی ماشینی، حفظ و ارتقای سلامت روان مردم و افزایش شادابی را سبب می‌شود.

مطالعات نشان داده است ورزش با کاهش استرس و افزایش احساس شادابی، موجب احساس بهتر و رضایت بیش‌تر از زندگی در افراد می‌شود. براساس «تئوری فعالیت» که برای اولین بار در سال ۱۹۸۵ توسط راینر توصیف گردید، افرادی که در فعالیت‌های ورزشی یا فیزیکی مشارکت می‌کنند رضایت بیش‌تری از زندگی داشته و شادمان‌تر هستند. رضایت‌مندی از زندگی عبارت است از: تصور مثبت و احساس خوشایندی که هر فرد با توجه به ارزش‌ها، نیازها و آرزوهای خود نسبت به قلمروهای گوناگون زندگی دارد.

در میان فعالیت‌های ورزشی، ورزش‌های هوازی یا ایروبیک طرفداران زیادی دارد. ورزش هوازی به فعالیت طولانی اطلاق می‌شود که انجام آن به اکسیژن نیاز دارد و این اکسیژن از طریق خون و عضلات در حال فعالیت تامین می‌شود. این نوع فعالیت‌ها علاوه بر تاثیرات فیزیولوژیک در بدن، باعث بالا بردن سطح هوشیاری و روحیه‌ی کلی، افزایش انرژی و شادکامی بیش‌تر برای انجام کارهای روزمره در افراد می‌شود. همچنین کاهش اضطراب، افسردگی و افزایش اعتمادبه‌نفس و خودباوری از دیگر تاثیرات ورزش‌های هوازی است.

یکی از مهم‌ترین فعالیت‌های ورزشی هوازی، دوچرخه‌سواری است.

از آن‌جا که انسان موجودی اجتماعی بوده، تعامل جمعی و گروهی سبب نشاط و شادمانی و بهبود سلامت روانی می‌گردد. مثال بارز آن تاثیر مخرب بیماری کرونا، این بالای جهان‌شمول قرن حاضر، که باعث گوشه‌گیری و انزوای انسان‌ها در سراسر جهان شده و بر سلامت روان افراد و تشدید افسردگی و اضطراب تاثیر عمیقی گذاشته

است. به همین جهت تأثیر ورزش گروهی و جمعی نسبت به ورزش انفرادی بیش تر است. تحقیقات متعدد، اثربخشی ورزش گروهی را نشان داده است.^۱

بنابراین، برای افزایش کارایی ورزش بر شادابی جامعه، جمعی بودن آن توصیه می شود. ورزش دوچرخه سواری نیز باید به صورت جمعی و خانوادگی مورد تشویق قرار گیرد.

ز نیرو بود مرد را راستی
 ز سستی کژی زاید و کاستی
 ترجیح می دهم شعر فوق را به شکل زیر بیان کنیم:
 ز نیرو بود فرد را راستی
 ز سستی کژی آید و کاستی
 فرد شامل هر دو جنس مونث و مذکر می گردد و شائبه ی مردسالاری در این گونه اشعار را از این می برد.

پانویس:

۱- از جمله مقالات «بررسی اثر ورزش گروهی بر کاهش افسردگی در زنان» چاپ شده در مجله ی دانشکده ی پزشکی اصفهان و «بررسی تأثیر برنامه ی ورزش گروهی بر کیفیت زندگی سالمندان» چاپ شده در مجله ی دانشگاه علوم پزشکی شهید صدوقی یزد. برای جلوگیری از اطاله ی کلام از ذکر بیش تر مقالات خودداری می شود.



روزی روزگاری دو چرخه

صاحب دو چرخه شدن در آن
روزها از داشتن خودرو در این
زمانه خیلی مهم تر بود



کیهان خدیوی



دوره‌ی نقاره‌زنی روی سبیل شاه با دود دادن سبیل آخرین پادشاه قاجار، به دست سردار سپه به پایان رسید. شاه جدید، رضاشاه، که دوام حکومتش را در برانداختن هرچه آداب و رسوم پیشین می‌انگاشت، با تیزهوشی خود و مشاوران تحصیل کرده و خارج‌دیده‌اش، بدین یقین رسید که دیگر امکان پیشرفت کشور با صنّع عصر حجری و آداب قصر قجری، امکان‌پذیر نیست. از این‌رو، تصمیم گرفت تا بادیان کشتی مُلک و ملت را از سمت بادهای شرقی برگردانده، سوار بر موج‌های غربی پیش براند. لاجرم پس از سامان دادن وزارت‌خانه‌ها و ادارات به سبک فرنگی، حکم کرد تا صنایعی را که اهالی اروپا آفریده، وارد کرده و برای تکمیل این کار و تأمین امنیت کشور و تمرکز قدرت در مرکز، به تمام سرحدات جاده کشیده و ریل و اسب آهنی را جایگزین کوره‌راه‌ها و آستر و کالسکه کنند. با ورود صنایع و هجوم روستاییان به شهر، جهت کار در کارخانجات، شهرها نیز گسترش یافته و دیگر آستر و درشکه جوابگوی توسعه‌ی شهر و این حجم از مردمان نبود. اینجا بود که مرکبی دوچرخ که به‌خاطر قیمت و بی‌خوراکی‌اش با معاش مردم جور بود، حضورش را در خیابانهای شهر اعلام کرد. چندی نگذشت که استقبال از آن چندان بالا گرفت که به اندک مدتی، خیابان‌ها از عرعر چهارپایان خالی، و فضای شهر پر شد از درینگ درینگ زنگ دوچرخه‌هایی که شهر را - به کار و تفرج - می‌چرخیدند. اما چون اصل بر آن است که هر تغییری در زیرنا، روبنا را نیز تغییر دهد، لذا از لابه‌لای بادیان‌های کشتی‌هایی که صنایع اروپایی و مهندسین و مستشاران را آورده بودند، نسیم و گاهی طوفان‌های غربی به هوای این مرز و بوم دمید. شاه نو که اکنون نشیمنگاهش بر تشکچه‌ی تخت طاووس گرم شده بود، از باب آن که همه‌چیزمان باید به همه‌چیزمان بیاید، حکمی مبنی بر تغییر پوشش مردمان صادر کرد تا من بعد، جماعت به جای گیوه، عبا، قبا، لباده و کلاه نمدی، با البسه‌ی فرنگی و کلاه پهلوی، در انظار ظاهر شوند. این شد که ریش و سبیل مردان نیز به تبعیت از پوششان و صد البته تبلیغات جماعت آلامد فرنگ‌دیده و سینما رفته و تصاویر مجلات و ژورنال‌های خارجی دیده، شکلی جدید و تربّنی به‌قاعده یافت. از آن پس، هر نوجوانی که پشت لبش سبز می‌شد، اولین دغدغه‌اش، انتخاب نوع سبیلش بود.

اگر پدر، عمو یا همسایه‌ات کارگر جماعت بود، یا حداقل سمپات احزاب کارگری، تکلیف سبیل تو هم روشن بود. صبح تا شب باید به عکس «رفیق استالین»، خیره می‌شدی و هزارتا صلوات نذر می‌کردی تا سبیلت پُرپشت شود و صاف، که بتوانی عین چهره‌ی استالین، از دو طرف تابش بدهی. طوری که دشمنت - که بی‌شک دشمن خلق هم هست - از شکل خنجری‌اش به لرزه بیفتد.

اما اگر پدر تاجر داشتی، یا فامیلی فرنگ‌دیده و یا حداقل آقازاده‌ای که مجلات فرنگی حتا با تاخیری شش‌ماهه در دسترسش بود، سبیلی داگلاسی و یا مدادی می‌گذاشتی که باریک و نازک بود. مجاور یا کمی بالاتر از لب بالا که دوشاخه‌ی میان‌تهی بود، هم‌شکل کلارک گیبل و اگر کلاه شاپو هم بر سر داشتی و اهل کت و شلوار و کراوات بودی، نوع فرانسوی‌اش را انتخاب می‌کردی که کمی از سبیل مدادی پهن‌تر، با انتهایی که کمکی پیچ و تاب داشت، و صد البته پارافین‌زده و براق.

کارمندزاده‌ها به سبیل بال مگسی و یا هیتلری فکر می‌کردند، نه از باب عشق به نژاد آریایی و هیتلر دانستن هیتلر، که این سبیل، عین مارک کارمندی، به عرض دو و نیم سانت، چسبیده بود زیر دماغ اکثر کارمندان، مگر ژینگولها و کوسه‌هاشان.

داش‌مشتی‌های زیر گذر و لوطی‌های شهر، سبیل نعل‌اسبی را بیش‌تر خوش داشتند. سبیلی که از دو طرف تا زیر لب پایین کشیده شده بود.

اهل بازار، البته شیخ‌مآب‌هایشان، از سر لجاجت با شاه جدید بود یا از سر اعتقاد به افکار قدیم، تغییر شکل و شمایل را مکروه و برخی حرام دانسته، قانع بودند به این که دلاک حمام پانزده روز یک‌بار ریش را منظم و شارب را به‌قاعده کوتاه کرده و از حشمش بکاهد. تا سبکی بالای لب، اعتباری باشد جهت سنگینی جیب مبارک.

جماعت بنا و قلع‌ه هم که سر و کارشان با گچ و خاک بود، نه وقتش را داشتند و نه برایشان مهم بود که این چگونه باشد و آن چون، ریش و سبیل را جزئی از اعضای بدن می‌دانستند که باید باشد؛ اما نباید کاری به کارش داشته باشی. این بود که همیشه‌ی خدا، ریش و سبیلشان قاطی بود و کمی هم غبارآلود. و امکان نداشت بتوانی

تشخیص دهی، ریشش کدام است و سبیلش تا به کجا. این تغییر چهره هم‌زمان بود با تبدیل کاروانسراها به گاراژها، طویله‌ها به انبار دوچرخه‌ها و نعل‌سازی‌ها و زین و یراق‌سازی‌ها به تعمیرگاه‌های دوچرخه. همان‌گونه که با تغییر چهره‌ی شهر، آرمان شهرنشینان هم تغییر می‌یابد.

دوچرخه‌ها که در آغاز ورود، بی‌سیکلت، بای‌سیکلت، دوچرخه‌پایی و دوچرخه خوانده می‌شدند، در ظاهر چندان تفاوتی با یکدیگر نداشتند، اما دوچرخه‌بازها خوب می‌دانستند که از میان هشت مدل آن، کدام به کارشان می‌آید؛ بین رالی(راله) و فیلیپس، هرکول، ماسیتر، المپیک، جمس، بی‌اس‌آ (مارک سه تفنگه) و اوپل که زنانه و دخترانه هم داشت. رالی به‌خاطر کیفیت و قیمت میدان‌دار بود. پس از آن فیلیپس و با اختلاف بی‌اس‌آ (سه تفنگه) خودنمایی می‌کردند. هرکولس که خاص مسابقات بود و اوپل که بیشتر نوع زنانه و دخترانه‌اش مشهور بود، به ندرت دیده می‌شد و اگر هم بود نه در خیابان که درونِ خانه‌ی اعیان شهر به جماعت نسوان سواری می‌داد.

این دوچرخ که کم‌کم حضور خود را در شهرستان‌ها به رخ عالی‌جنابان اسب، استر، شتر و الاغ کشیده بودند، در سال ۱۳۰۵ خورشیدی با بخش‌نامه‌ی ۲۰ ماده‌ای اداره‌ی راهنمایی و در ۱۳۰۹ با الزام نصب پلاک رسمیت قانونی یافته و علی‌رغم تبلیغات شیوخ و متشرعین که شیطان‌ش خواندند و راکبش را شیطان‌زاده، خیلی سریعتر از سربازان مغول شهرهای ایران را به زیر دوچرخ خویش کشیدند.

در آغاز بازاری‌های کم‌ریش و کوتاه‌سبیل، و تجارِ سبیل مدادی فخرشان را با سواری بر آن فروختند. دومین گروه سبیل مدادی‌ها و داگلاسی‌ها و به‌خصوص آنانی که نقش سبیل فرانسوی بر لبشان خوش نشسته بود و به رفت و آمد خانه تا محل کار، کافه و سر قرار دلخوش بودند. سومین دسته که این وسیله را جزء شئونات شخصیتی و اعتبار شغلی خود دانسته، به ضرب وام و زیرمیزی و دسته چک کارمندی، چشم فامیل و همسایه و دشمن را با خریدش کور کردند، سبیل هیتلری‌ها بودند. جماعت سبیل استالینی‌ها که از صدقه‌ی سر دوچرخه‌های دست دوم، وام کارخانه و امکان قسطی خریدن، توانسته بودند بدان دست یابند، چهارمین گروه رکاب‌زن‌های شهر بودند. ریش

و سبیل قاطی‌ها هم کم‌کم این وسیله را جزء وسایل مورد نیاز خود یافتند. بنّایان به‌صورت نقدی و جماعت کارگر با ضمانت بنا، دوچرخه را قسطی تهیه و یا به دست دوم ارزانش اکتفاء کردند. ششمین گروه دوچرخه‌سوار، یعنی سبیل نعل‌اسبی‌ها نیز، که بیشترشان لاتهای بیکار و لمپن‌های بی‌عار شهر بودند به ضرب و زور باج‌گیری و تلک‌های این و آن که اگر این دو روش هم پا نمی‌داد با کُش رفتن دوچرخه‌ی دیگران، خود را وارد چرخه‌ی حیات دوچرخه‌سواری شهر کردند. آخرین گروهی که دستشان به فرمان دوچرخه رسید، کودکان و نوجوانانی بودند که از پس زمانی دلدادگی و حسرت، آرزویشان برآورده شده بود. این بی‌سیلان، دوچرخه را به نیت رفت و آمد تا مدرسه تهیه کرده بودند، اما بیشتر برای بازی کردن دوستش داشتند.

صاحب دوچرخه شدن در آن روزها از داشتن خودرو در این زمانه خیلی مهم‌تر بود. از این‌رو ورود دوچرخه تازه خریده شده به خانه، آداب مخصوص به خودش را داشت. از مرغ و خروس کشتن جلوی دوچرخه گرفته تا روکش کشیدن زین و نوارپیچی بدنه و تزئینات گاه معمول و گاه چشم‌گیر. یک دوچرخه قطعات تزئینی و کاربردی زیادی می‌توانست داشته باشد؛ بعضی اجباری و مابقی اختیاری بود.

اجباری‌ها عبارت بودند از:

۱- لامپ جلو فرمان که طبق بخش‌نامه‌ی ۲۰ ماده‌ای باید تا ده ذرع جلویش را روشن می‌کرد.

۲- لامپ کوچک قرمز در عقب که برق آن‌ها از دینام کوچکی، نصب بر پایه و چسبیده بر لاستیک چرخ عقب تامین می‌شد.

۳- زنگ دستی روی فرمان که صوتش باید از پنجاه ذرعی شنیده می‌شد.

اختیاری‌ها اما:

۱- یک عدد تلمبه که بر پایه‌ی جلویی اسکلت دوچرخه نصب می‌شد.

۲- قفل نعل اسبی که روی چرخ عقب، بر دو شاخه‌ی عقبی وصل بود و با فشار دگمه‌ی فتری‌اش، قفل و با کلید، باز می‌شد.

۳- روکش روی زین.

۴- نوارپیچی اسکلت.

- ۵- رو رکابی که از لاستیک لوله‌ای بیضی شکل درست شده و جهت جلوگیری از سائیدگی، روی رکاب‌ها می‌کشیدند.
- ۶- ترک‌بند که به شکل مستطیل با کف میله‌ای راه راه از یک طرف به ستون زیر زمین وصل و از دو طرف دیگر، در انتهای دو شاخه‌ی عقبی، به دو سر میله پُلوس چرخ عقب پیچ می‌شد و روی ترک‌بند قاب مستطیلی که با فنری به ته ترک‌بند وصل، تا قابلیت نگهداری اشیاء روی ترک‌بند را داشته باشد.
- ۷- خورجینی که بر روی ترک‌بند می‌انداختند.
- ۸- نوارهای رنگی پیچیده بر اسکلت و گاهی هم دو سر فرمان و پره‌های چرخ‌ها.

با وجود تغییر پوشش، چهره و مرکب‌های مورد استفاده، همچنان همان سادگی و مشخصه‌های متمایزکننده‌ی طبقات مختلف جامعه به چشم می‌آمد. با اندک نگاه شرلوک هولمزی، می‌شد براساس نوع سبیل و شمایل دوچرخه، شغل و مرتبت شهروندی را دریابیم.

۱- سبیل هیتلری‌ها که منظم‌ترین دوچرخه‌ها را با کلیه‌ی لوازم جانبی، اجباری و اختیاری می‌راندند، کارمند جماعت بودند. آن‌ها گاهی تک‌نفره و گاهی نیز با همکاری، نشسته بر ترک‌بند تردد می‌کردند. در مواقع لزوم دو طرف خورجین روی ترک‌بندشان از حجم میوه و تره‌بار و سایر مایحتاج خانه باد کرده بود. در فصل تابستان نیز، هندوانه یا خربزه‌ای زیر فشار قاب فنری ترک‌بندشان خوش نشسته بود. اینها به‌شدت مقرراتی بوده‌اند و بلااستثنا، شب‌ها چراغ جلو و عقبشان روشن بود و همیشه، از سر احتیاط، دستشان روی زنگ.

۲- خوش‌پوش‌هایی که عطر ادکلنشان پیشاپیش دوچرخه می‌دوید و همیشه دوچرخه‌شان بوی نوی می‌داد، سبیل داگلاسی‌ها و سبیل مدادی‌ها بودند. آنان نیز همه‌ی تزئینات را بر دوچرخه سوار کرده بودند، مگر ترک‌بند که آن را دون شأن خود دانسته، چنین می‌نمودند که خرید مواد غذایی با خدمتکاران خانه است. دوچرخه را بیش‌تر برای تفریح و خودنمایی استفاده می‌کردند تا کار. اعتبار و تشخیص‌شان را در این می‌دانستند که چند سالی یکبار دوچرخه‌ی نویی را جایگزین قبلی کنند. و اگر بختشان با پُرز عالی و جیب خالی رقم خورده بود،

به جای خرید دوچرخه‌ی نو، به نواریپچی مجدد و تعویض روکش زین و شاید گل‌گیرهای رنگ پریده، قناعت می‌کردند.

۳- کم‌ریشان کوتاه‌سبیل که صبح و ظهر و عصر مناسک چهار رکعتی عبور از یکی از چهار ورودی بازار را قربتن الی المداخل به‌جا می‌آوردند، همچون سبیل هیتلری‌ها، دوچرخه‌ای با همه‌ی تزئینات داشتند. با این تفاوت که زیر فشار کار بازار، فرسوده شده و همیشه، از یک جایشان صدایی غیرمعمول به گوش می‌رسید. از فرش‌های لوله کرده بگیر تا گونی‌های نخود و لوبیا و برنج و توپ‌های پارچه‌ای که گاهی تا یکمتر ارتفاع، بر روی ترک‌بند و زین و حتی میله‌ی وسطی‌اش سوار می‌کردند.

۴- سبیل استالینی‌ها که اغلب دوچرخه‌ی دست دوم این و آن را خریده و دستی به سر و گوشش کشیده بودند، از تزئینات اجباری و اختیاری، فقط ترک‌بند و خورجینی نه‌چندان سالم داشتند، که به دو کارشان می‌آمد، یا رفیق بی‌دوچرخه‌ای را در مسیر کارخانه، روی ترک‌بند می‌نشانند و یا نان و قوت منزل را در آن جای می‌دادند. دوچرخه‌ی اینان اغلب رنگ رویش را از دست داده بود و اگر قبل‌تر نواری بر پیکرش پیچیده شده بود، حالا یا نبود و یا از چند جا پارگی و خوردگی داشت. در جیب‌های دو طرف خورجین بعضی از آن‌ها، زیر دسته‌ی سبزی و پیاز و سیب‌زمینی، اوراق و کتاب‌های ممنوعه پنهان بود و زنگ دوچرخه‌شان همیشه برای رفیقی به احترام می‌نواخت. خسته اما سرخوشانه می‌رانند. خواب‌آلوده اما گفت‌وگوکنان بیش‌تر مسیر را با هم طی می‌کردند و خداحافظی‌شان، زنگی بود، همان‌گونه که سلام‌شان. اینان نه از سر اختیار، بل پیشانی‌نوشت‌شان این بود که سالیانی دراز را با یک دوچرخه سر کنند، چندان که خمیدگی پشت‌شان، دوچرخه را سه‌چرخه‌ای می‌نمود در تکرار رفت‌های مکرر و آمده‌ای مجدد، با نظمی که بوق کارخانه مکلف می‌کرد، آن هم به درازای سی سال.

۵- جماعت کارگر و بنای سبیل قاطی، گرچه هیچ‌وقت دوچرخه‌شان رنگ آب نمی‌دید و همیشه خال‌خالی از گل و گچ داشت، اما به این مخلوقاتِ فرنگی، زیاد زحمت نمی‌دادند. صبح زود با بیل و کلنگی بر ترک‌بند، می‌رفتند و غروب برمی‌گشتند و چون خسته‌تر از آن بودند

که با اهل و عیال به مهمانی رفته و یا به دلِ کوه و دشت بزنند، دوچرخه‌هایشان سالم‌تر و پرمشتری‌تر بود.

۶- سبیل نعل‌اسبی‌ها از هفت دولت آزاد بودند. از دوچرخه باج می‌گرفتند، چنان‌که از مردم، خیابان و کوچه و پیاده‌رو برایشان یکسان بود. نه دوچرخه‌شان را ملزم به داشتن چراغی می‌دانستند و نه زنگی؛ که خودِ عابران باید از مسیر آن‌ها به کناری روند و پناهی گیرند. آنان حتّاً قید ترک‌بند را هم زده بودند. ترجیحشان این بود که اگر همراهی دارند، خاصه آن‌که نوجوانی هم باشد، بر میله‌ی وسطی و مابین حرکت رو به بالا و پایین ران‌هایشان بنشینند، نه بر ترک‌بند. دوچرخه برای اینان نه وسیله‌ی معاش که سواری‌دهنده‌ی آسانی بود هم از جهت رفت و آمد و هم از باب سواری گرفتن از نوباوگانِ خواستارِ سواری.

کودکان و نوجوانان سبیل‌گُل‌بهی، خیلی دیر دستشان به فرمان این موجود دوچرخ رسیده. اوایل که حقوق‌ها کم و دوچرخه گران بود و هنوز هم دوچرخه‌های کوچک مخصوص کودکان عمومیت نیافته بود، کودکان حق دست زدن به دوچرخه را نداشتند. اما مگر می‌شود کودک باشی و شیطنت نکنی؟ بعد از ظهرها که پدر و مادر در خواب قیلوله بودند، پسر بچه‌های بزرگ خانواده به همراهی خواهر و برادر به آرامی و در سکوت، دوچرخه را از خانه بیرون برده و از آن سواری می‌گرفتند. اما با این‌که به خاطر بلندیِ زینِ دوچرخه و کوتاهیِ قدشان، مکرر زمین خورده، دوچرخه و خودش را زخمی نموده و سهمیه‌ی کتک را هم پیش‌بینی کرده بودند، لذتی وافر می‌بردند. چندان‌که از پی استمرار، توانستند به‌طریقی خودکشف کرده از دوچرخه رکاب بگیرند. آن‌ها دوچرخه را به دیوار تکیه داده و یا از خواهر و برادرشان می‌خواستند که آن را محکم نگه دارند. سپس پای چپ را روی رکاب چپ گذاشته، پای راست را از روزنه‌ی مثلثی‌شکل وسط دوچرخه به طرف دیگر برده و روی رکاب راست می‌گذاشتند و با چرخاندن رکاب‌ها، دوچرخه را به حرکت درمی‌آوردند. با بهبود اوضاع اقتصادی کشور و رفاه مالی خانواده‌ها، پدر برای پسر بچه‌ی اولی، دوچرخه‌ی دست‌دومی تهیه می‌کرد که بعدها این دوچرخه سهم الارثِ برادر کوچک‌تر می‌شد. البته به این آسانی هم نبود که همه‌ی بچه‌ها یک‌مرتبه صاحب



پارکینگ ایران خودرو در دهه پنجاه

دوچرخه شوند. نوبت دوچرخه‌دار شدن بستگی به شوکت و مکت پدر داشت. اولین نوبت از آن بچه‌هایی بود که پدرشان نان حلال فراوان را از بازار کسب می‌کردند. بعد نوبت بچه‌ی کارمندان بود که هرچه میز پدر در اداره بزرگ‌تر و کشو کنار دستش گشاده‌تر، مالکیت دوچرخه زودتر.

به‌هرحال در همه‌ی اقشار شدت گریه و التماس پسر بچه‌ها و پشتیبانی دلبرانه و یا غرغرانه‌ی مادرهایشان و میزان توان مالی پدر، در نوبت کامیابی کودکان بی‌تاثیر نبود. البته بودند بچه‌هایی که هرگز سند دوچرخه‌ای به نام‌شان صادر نشد و بالاچار، هوس دوچرخه‌سواری را تنها با نوچه‌گری و یا نوشتن مشق‌های بچه پولدارهای مدرسه فرو می‌نشاندد. تا این که کرایه دادن دوچرخه -چند دوری، یک قران و دو قران و چند ساعتی، پنج قران و ده قران- به یکی از شغل‌های شهر اضافه شد. اکثر فروشندگان و تعمیرکاران شهر دوچرخه‌هایی هم برای کرایه داشتند.

اما معروف‌ترین آن‌ها در کاشان که بزرگ‌ترین دوچرخه‌فروشی و تعمیرگاه را داشتند، برادران عبدالهی بودند، در میدان سرسنگ، که به شکلی ریاست این اتحادیه هم برعهده‌ی این دو برادر بود، که در امر قیمت‌گذاری دوچرخه‌های دست دوم نیز، معتمد مردم بودند. پس از

آن‌ها آقایان دوالکشیان و مهرآسا و تعدادی دیگر. با ازدیاد دوچرخه و همگانی شدن آن، به‌ویژه سواری کودکان کرک بر عارض در خیابانها، مقرراتی جهت تردد این وسیله‌ی نقلیه وضع شد. مدارس جایی برای پارک دوچرخه‌ها در نظر گرفتند و اداره‌ی راهنمایی و رانندگی شهر هم اولین و تنها چراغ راهنمایی را در چهارراه پنجه‌شاه کاشان نصب کرد، که البته جز زیبایی کارایی دیگری نداشت، زیرا که هیچ سواری، بهایی به رنگ آن نمی‌داد. حتی آن چند ده سواری و جیب و کامیونی که در شهر تردد داشتند. این نورسیدگان به دوچرخه، نظم ترافیک شهر را، به کلی بر هم زدند. متانت آرام رفتن سبیل هیتلری‌ها و سالانه سلانه رفتن ناشی از خستگی کار سبیل استالینی‌ها و مابقی سبیل‌های شهر، جایش را به لایی کشیدن نوجوان‌ها و جوان‌ها، در خیابان و پیاده‌رو و عقب زدن روی فرمان و چرخیدن روی دوچرخه‌ی در حال حرکت، داده بود. گرچه پاسبان‌ها موظف بودند دوچرخه‌هایی که قوانین را زیر پا می‌گذارند، توقیف کنند، اما این‌جا هم می‌شد با دادن پولی، روی پاسبان را از خود برگردانی و اگر پولی برای واراهیدن در جیب نداشتی و یا نمی‌دادی، حداکثر باد یکی از چرخ‌ها خالی می‌شد.

اما سلطان بی‌رقیب کوچه و خیابان و جاده‌های روستایی، از سال ۴۷ به بعد، با تولد پیکان و ژیان و ورود ماشین‌های خارجی، کم‌کم عرصه را واگذار کرد و گوشه‌ی عزلت گزید. زیرا که چند برابر شدن بهای نفت، خلوت کیسگان سابق را بدجوری نوکیسه و قناعت‌پیشگان پیشین را آن‌چنان به دام مصرف‌گرایی انداخت، که شعار «هر ایرانی یک پیکان» آیه‌ای مقدس شد و ورد زبان پیر و جوان. تا سرانجام، ماشینهای گران خارجی، چرخ به چرخ مونتاژی‌های ارزان و قسطی داخلی داده، خیابانها را از دوچرخه‌ها ربودند؛ همان‌گونه که دوچرخه‌ها از چنگ الاغ‌ها و درشکه‌ها و گاری‌ها درآورده بودند. اندک اندک از تعداد دوچرخه‌ها کم شد تا به جایی رسید که کارخانه‌ها نیز برای کارگران، سرویس مینی‌بوس و اتوبوس گذاشتند و دوچرخه‌هایی که قریب به چند دهه بی‌مزد و منت، بی‌خورد و خوراک و آلودگی صوتی، هوایی و نوری به شهر و شهرنشینان خدمت کرده بودند، از گردونه‌ی حمل و نقل خارج شدند و گردش چرخ‌ها را به اتومبیل‌ها سپردند.

دوچرخه‌سواری در میدان جنگ

با اختراع دوچرخه نظامی‌ها
یک سوال داشتند؛اسب بهتر
است یا دوچرخه؟



سعید داوودی

سربازان هندی سوار بر دوچرخه پیش از آغاز نبرد «سامه»



قرار است یک قرن‌ی زمان را به عقب برگردانیم و برسیم به روزهای قبل از جنگ جهانی اول، روزهایی که تازه دوچرخه‌های پنی فارتینگ و ایمنی وارد بازار شده بودند و هرکسی هم بلد نبود سوار دوچرخه شود.

دهه‌های قبل از جنگ جهانی اول، یعنی اواخر قرن نوزدهم هنوز چیزی به اسم وسایل نقلیه‌ی موتوری به شکل امروزی‌اش در دسترس نبود و تنها وسیله‌ی نقلیه‌ی غیرموتوری، اسب‌های تندرو بودند. به همین خاطر ارتش هر کشوری یک گردان سواره‌نظام داشت و در جنگ‌های داخلی و جنگ‌های مرزی، گروهی دست بالا را داشت که سواره‌نظام بیش‌تری داشته باشد. البته اسب‌ها همیشه هم مفید نبودند. در زمان‌هایی مشکل آفرین بودند. خودتان را لحظه‌ای جای سربازی بگذارید که اسبش را زین کرده و برای جاسوسی از ارتش دشمن رفته است. همین که خواسته تعداد توپ‌ها و مسلسل‌های دشمن را بشمارد، اسبش شیپیه‌ای کشیده و او را لو داده است. حالا سؤال این است که اسبی به این بزرگی و با این همه سروصدا را چطور باید مخفی کند؟ چطور باید از این مهلکه فرار کند؟ اسب را رها کند و بگریزد؟ یا بپرد روی اسب و با سرعت تمام بتازد؟ درست همین‌جا و با همین چند سوال و در همین سال‌ها بود که پای دوچرخه به میدان‌های جنگی و مقایسه با اسب‌های تندرو باز شد. (آرون کرییس، ۲۰۱۶)

با اختراع دوچرخه در قرن نوزدهم و تجاری شدنش، علاوه‌بر مردم، کم‌کم توجه نظامی‌ها نیز به این اختراع جدید جلب شد. دوچرخه‌ها اگرچه در ظاهر شباهتی به اسب نداشتند، اما از نظر سرعت و کارایی می‌توانستند پا به پای اسب‌ها رقابت کنند. در نظر بگیرید که دوچرخه نه نیاز به کاه و یونجه داشت و نه یک‌باره وسط مسیر هوس خسته شدن به سرش می‌زد. درنهایت با این گونه استدلال‌ها، بریتانیا برای نخستین بار به فکر استفاده از دوچرخه در ارتش خود افتاد. (همان)

در اواخر دهه‌ی هشتاد قرن نوزدهم، این سرهنگ دوم ارتش ای. آر. سویل (A.R.sevile) بود که مأمور یادگیری دوچرخه‌سواری و راهاندازی گردان دوچرخه‌سواران ارتش شد. این شروع یک ماجراجویی چند

ساله برای سویل و سربازهای زیردست او بود. (همان)

این پنی فارتینگ‌های بلندبالا

وقتی از دوچرخه حرف می‌زنیم، اغلب به چیزی شبیه همین دوچرخه‌هایی که داریم فکر می‌کنیم. دو حلقه لاستیک، یک زین و یک رکاب که به کمک یک زنجیر چرخ عقب را به حرکت وامی‌دارد. اولین دوچرخه‌هایی که ساخته شدند، هیچ شباهتی به دوچرخه‌های امروزی نداشتند. در اواخر قرن نوزدهم دوچرخه‌ها در چند طرح متفاوت تولید می‌شدند، که معروف‌ترینشان «پنی فارتینگ» (Penny Farthing) بود که در زبان فارسی با نام «بلندچرخ» شناخته می‌شود. شاید نمونه‌هایی از این دوچرخه‌ها را در فیلم‌های شعبده‌بازی دیده باشید. دوچرخه‌هایی که در اصطلاح محور جلو هستند و چرخ جلویی آن‌ها به شکل غیرمعمولی چند برابر چرخ عقب است. در این مدل‌ها خبری از زنجیر چرخ نیست و زمانی که شروع به رکاب زدن می‌کنید، به‌طور مستقیم چرخ جلو را به حرکت درمی‌آورید. مزیت بزرگ‌تر بودن چرخ جلو این است که با هربار رکاب‌زنی، دوچرخه مسافت بیش‌تری را طی می‌کند. اگرچه این ایده، در ظاهر ایده‌ی خوبی است، اما در عوض سواری گرفتن از بلندچرخ را سخت‌تر می‌کند. (ان.اسمیت، ۲۰۱۴) ای.آر.سویل در نخستین گام به سراغ بلندچرخ‌ها رفت. دسته‌ای از سربازها که فیزیک مناسب‌تری داشتند را انتخاب کرد و بعد مشغول آموزش دوچرخه‌سواری به آن‌ها شد. اما خیلی زود پی برد که بلندچرخ‌ها گزینه‌ی مناسبی برای عملیات‌های جنگی نیستند. مشکل اصلی این بود که اگر سنگی زیر چرخ دوچرخه‌ها می‌رفت، به‌راحتی باعث از دست رفتن تعادل دوچرخه‌سوار می‌شد. از طرفی کافی بود یکی روی زمین بیفتد تا تعادل دیگر سربازها هم یکی پس از دیگری برهم بخورد و روی همان دوچرخه‌سوار بخت‌برگشته سقوط آزاد کنند. (ای.آر.سویل، ۱۸۸۸: ۷۴۰)

اگر این مشکل با آموزش و تمرین زیاد حل می‌شد، مشکل دیگری وجود داشت. از هر طرف به قضیه نگاه کنیم، استفاده از دوچرخه‌ای با آن قد و قواره در میدان نبرد، عاقلانه به نظر نمی‌رسید. نتیجه این که سویل قید پنی فارتینگ‌ها را زد و تصمیم گرفت به سراغ گزینه‌ی

بعدی، یعنی سه‌چرخه‌های تک‌نفره و چندنفره برود. (همان)

تفاوت مهم سه‌چرخه‌ها کنترل ساده‌ترشان نسبت به بلندچرخه‌ها بود. سه‌چرخه‌ها در مجموع پایداری بیش‌تری داشتند. این‌طور به نظر می‌رسید که حداقل در جنگ‌های داخلی، که جاده‌های مناسب در دسترس بود، استفاده از سه‌چرخه چندان مشکل‌ساز نشود. علاوه‌بر این، ویژگی‌های دیگری هم مطرح بود که درنهایت سه‌چرخه‌های چندنفره را به گزینه‌ی مناسبی برای نبردهای دفاعی و داخلی تبدیل می‌کرد. از جمله این که سه‌چرخه فضای زیادی برای نصب مسلسل و حمل تجهیزات جنگی داشت. به این شکل که اگر یکی دو نفر وظیفه‌ی کنترل و رکاب زدن را برعهده می‌گرفتند، نفر سوم و چهارم می‌توانست مسلسل یا هر سلاح دیگری را بردارد و از سه‌چرخه دفاع کند. مزیت‌ها باعث شد تا سویل با قطعیت دست روی سه‌چرخه‌های جنگی بگذارد و گردانی از سربازان را برای شرکت در رزمایش‌های سالانه‌ی ارتش آماده کند. (همان)

هر شکستی مقدمه‌ی پیروزی است، حتا شکست در یک رزمایش

با وجود این که همه چیز روی کاغذ حساب شده به نظر می‌رسید، اما رزمایش ۱۸۸۸ چیز دیگری را اثبات کرد. در روز رزمایش از همان اول همه چیز به یک آشفته‌بازار بزرگ تبدیل شد. در حقیقت سربازها شانس آوردند که این فقط یک رزمایش و آزمایش ساده بود و خبری از نیروهای دشمن نبود. به ظهر نرسیده، سه‌چرخه‌های سویل یکی پس از دیگری درهم شکسته شد و سربازها نیز با سر و دست زخمی چاره‌ای جز فرار نداشتند. مشکل در استحکام اندک سه‌چرخه‌ها بود. اولین نقص فنی در ساختمان سه‌چرخه‌ها آن را از کار می‌انداخت و اغلب باعث سرنگونی‌اش می‌شد. فرصت تعمیر و راه‌اندازی مجدد سه‌چرخه‌ها هم که در جنگ وجود نداشت. شکست در رزمایش ۱۸۸۸ مقدمه‌ی یک پیروزی بزرگ بود. سویل این بار به سراغ نسل جدید دوچرخه‌ها، یعنی دوچرخه‌های ایمن رفت. (ای.آر.سویل، ۱۸۸۸: ۷۴۱)

لذت دوچرخه‌سواری با دوچرخه‌های ایمن

استفاده از دوچرخه‌های پنی‌فارتینگ نیاز به توانایی و مهارت بالایی

داشت و کار هرکسی نبود. این مسئله باعث پایین آمدن میزان فروش شرکت‌های تولیدکننده شد و آن‌ها را به فکر تولید دوچرخه‌هایی با کاربری ساده‌تر انداخت. دوچرخه‌های جدید به صورت محور عقب طراحی شده بودند (چیزی مشابه دوچرخه‌های معمولی امروزی). در این دوچرخه‌ها نیروی حاصل از رکاب‌زنی به کمک یک زنجیر و چرخ‌دنده به چرخ عقب منتقل می‌شد و دوچرخه به حرکت درمی‌آمد و دیگر نیازی به استفاده از یک چرخ یک و نیم متری در جلوی دوچرخه وجود نداشت. این دوچرخه‌ها به خاطر ظاهر ساده‌تر و ایمنی بیش‌تری که داشتند، از همان ابتدا به دوچرخه‌های ایمنی (Safety Bicycle) معروف شدند. (داوید گوران، ۲۰۱۶)

هم‌زمانی شکست در رزمایش ۱۸۸۸ ارتش و روی کار آمدن دوچرخه‌های ایمنی دلیل خوبی بود تا سوئیل این‌بار به سراغ نسل جدید دوچرخه‌ها برود. اگرچه این دوچرخه‌ها نقاط ضعف مهمی داشتند. اول این که برای افزایش پایداری، وزن دوچرخه‌های ایمنی بیش‌تر شده بود و وزن بیش‌تر برای سربازهای جنگی ویژگی ایده‌آلی به حساب نمی‌آمد. مشکل دوم به سرعت کم‌تر این دوچرخه‌ها نسبت به مدل‌های بلندچرخ برمی‌گشت. با این حال، از آن‌جا که امکان استفاده از بلندچرخ در مسیرهای جنگی وجود نداشت، تنها گزینه‌ی موجود دوچرخه‌های ایمنی بود. ویژگی اصلی دوچرخه‌های ایمنی باعث کوتاه‌تر شدن فرآیند آموزش می‌شد و از این‌رو، نظر سوئیل را به خودش جلب کرد. اما همچنان وزن بالای دوچرخه و امکان‌پذیر نبودن حمل تجهیزات اضافی، مسئله‌ی مهمی بود. برای رفع این مشکل، سوئیل پیشنهاد داد که ارتش باید یک گروهان دوچرخه‌سواران تشکیل دهد؛ به‌نحوی که از همان ابتدای آموزش، روی استقامت و توان سربازها به‌خوبی کار شود و سربازها برای استفاده از دوچرخه‌های جنگی همیشه آماده باشند. و دیگر این که ارتش با استخدام چند مهندس طراح به سراغ ساخت دوچرخه‌های سبک‌تر و با شتاب بیش‌تر برود. سران ارتش با هر دو پیشنهاد سرهنگ سوئیل موافقت کردند و درست یک سال پس از انجام آزمایش‌های اولیه، نخستین گروهان دوچرخه‌سواری ارتش بریتانیا با بیست‌وشش سرباز تشکیل شد. (ای.آر.سوئیل، ۱۸۸۸: ۷۴۳-۷۴۴)

اسب بهتر است یا دوچرخه؟

اگرچه در آخرین سال‌های قرن نوزدهم میلادی ارتش بریتانیا به سراغ استفاده از دوچرخه رفت؛ اما جنگ جهانی اول نخستین جنگی بود که به‌طور رسمی از گروهان دوچرخه‌سواری بریتانیا استفاده شد. علاوه بر بریتانیا، کشورهای دیگری هم به سراغ جایگزینی اسب با دوچرخه رفته و به نتایج قابل قبولی هم رسیده بودند. (بدان فلچر پاول، ۱۸۹۹)

در جنگ جهانی اول ارتش فرانسه از دوچرخه‌های تاشویی استفاده می‌کرد که حمل آن برای سربازها راحت‌تر بود. طراحان ارتش آمریکا در کنار طوقه‌ی اصلی دوچرخه مکانی برای نصب اسلحه تعبیه کرده بودند تا سربازان هنگام درگیری و حرکت از این سلاح استفاده کنند. و آلمان‌ها که پا را فراتر گذاشته و دست به ساخت دوچرخه‌های دونفره زده بودند. در این دوچرخه‌ها نفر جلو وظیفه‌ی کنترل دوچرخه را برعهده داشت و نقش نفر عقب دفاع در برابر دشمن بود. (همان)

مهم‌ترین دلیل استقبال از دوچرخه‌های جنگی کاربرد فراوان آن‌ها بود. از دوچرخه‌ها چه در خط جلو و چه در بخش‌های پشتیبانی استفاده می‌شد. رساندن پیام‌های جنگی، انجام عملیات‌های شناسایی و جاسوسی، اجرای نقشه‌های چریکی و خراب کارانه و... از جمله کاربردهای دوچرخه در خط مقدم بود. در پشت جبهه نیز برای جابه‌جایی مهمات، پشتیبانی از گردان‌های پیاده‌نظام، حمل مصدوم و... از دوچرخه‌ها استفاده می‌شد. تمامی این کاربری‌ها سبب شد تا کم‌کم نقش اسب در جنگ‌های بین مرزی و داخلی کمرنگ شود و جای خودش را به دوچرخه و بعدها وسایل نقلیه‌ی موتوری بدهد. (همان)

قرن بیست و یک، نقطه‌ی پایان دوچرخه‌های جنگی

هر اختراع و کشفی نقطه‌ی شروعی دارد و نقطه‌ی پایانی. منظور از پایان، البته نیستی و نابودی آن اختراع نیست. با گذر زمان، کاربرد وسایل اختراع شده تغییر می‌کند و گاهی هم استفاده از آن‌ها کمی عجیب و غریب به نظر می‌رسد. همان اتفاقی که برای دوچرخه‌های جنگی افتاد. اگرچه دوچرخه‌های جنگی در قرن نوزدهم کاربرد زیادی داشتند، اما به‌مرور و با ورود وسایل نقلیه‌ی موتوری بازنشسته شدند. هرچند، هنوز در برخی از جنگ‌های چریکی و به‌خصوص در نبردهای

غافلگیرانه از دوچرخه‌های نظامی کمک گرفته می‌شود. کم‌صدا بودن دوچرخه‌های امروزی، وزن پایین آن‌ها و سرعت به‌نسبت بالایی که دارند، باعث شده تا حداقل گروهک‌های چریکی همچنان در جنگ‌ها و عملیات‌های خرابکارانه‌ی خود از دوچرخه استفاده کنند. (فیونا فلیک، ۲۰۰۱)

در این بین، سوئیس از جمله کشورهایی بود که تا همین دهه‌ی پیش نیز گروهان دوچرخه‌سواران داشت. در سال ۲۰۰۸ میلادی بود که ارتش سوئیس تصمیم به انحلال کامل این گروهان گرفت. تصمیمی که البته به مذاق درجه‌داران و قدیمی‌ها چندان خوش نیامد و با انتقادهایی نیز روبه‌رو شد. یک پایان رسمی دردناک برای اختراعی که صد سال پیش دنیا را تکان داده بود. (همان)

منابع:

- [۱] Aaron Cripps , Military Cycling: The British Army Chooses a Bicycle , ۲۰۱۶ , March , Link: (<https://cyclehistory.wordpress.com> , ۱۰/۰۳/۲۰۱۶)
- [۲] Smith.N , Classic Project: Penny Farthing Bicycle , Engineering & Technology , August ۲۰۱۴
- [۳] Lt-Colonel A. R. Savile , Military Cycling , the Royal United Service Institution , June , ۱۸۸۸ , ۳۲ , no. ۱۴۵
- [۴] David Goran , The Safety Bicycle was the most important change in the history of the bicycle , May ۲۰۱۶ , Link (<https://www.thevintagenews.com> , ۲۰-safety-bicycle۱۸۸۰s/۳۰/۰۵/۲۰۱۶/)
- [۵] Captain B. F. S. Baden-Powell, The Bicycle for War Purposes, Royal United Service Institution , July , ۲۰۷ , no. ۴۳ , ۱۸۹۹
- [۶] Fiona Fleck , End of road for Swiss army bike , April ۲۰۰۱ , Link: (<https://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/europe/switzerland> , ۱۳۱۷۷۲۳/)

(of-road-for-Swiss-army-bike.html)



سرزمین دوچرخه‌ها

شهرهای دوستدار دوچرخه

چهار ویژگی‌هایی دارند



سید مصطفی رسولی منش

رابعه برقی

در گذشته‌ای نه‌چندان دور و قبل از تسخیر خیابان و معبر شهری به وسیله‌ی ماشین، دوچرخه جایگاه ویژه‌ای در حمل و نقل شهری داشته است. اما در حال حاضر ماشین و خودرو تنها یکه‌تاز عرصه‌ی حمل و نقل شهری در شهرهای ایران از جمله شهر ما، کاشان، است. چگونه می‌توان جایگاه پیشین را تا حدی احیا نمود؟ در این نوشتار کوتاه، سعی نویسندگان بر این است که با انتقال بخش کوچکی از تجارب کشورهای دیگر در ایجاد شهرهای دوچرخه و دوستدار دوچرخه نکاتی را برای این بازگشت هیجان‌انگیز بیان نمایند.

ابتدا با تعریف شهر دوچرخه آغاز می‌کنیم. اگر به ویکی‌پدیا و ادبیات موجود در این زمینه مراجعه کنیم، شهر دوچرخه به شهر یا منطقه‌ای شهری گفته می‌شود که به عنوان منطقه یا شهر بدون خودرو و برای استفاده‌ی دوچرخه جهت حمل و نقل شهری طراحی شده است. زیرساخت‌های لازم از ابتدا فراهم گردیده و امکان تردد با دوچرخه به جای خودرو به‌طور کامل مهیا و فراهم است و هیچ خودرویی حق ورود و تردد در این منطقه‌ی شهری یا شهر را ندارد. البته این مفهوم بسیار ایده‌آل و غیرواقعی به نظر می‌رسد، اما شاید بتوان با نزدیک کردن این مفهوم به شهر دوستدار دوچرخه، آن را واقع‌بینانه‌تر کرد. در شهر دوستدار دوچرخه (یا با اغماض شهر دوچرخه)، دوچرخه جایگاه ویژه‌ای در زیرساخت‌های شهر و حمل و نقل پیدا می‌کند. شهر دوچرخه، وضعیت آلودگی و ترافیک را بهبود می‌دهد و محیط زیست مناسب‌تری برای زندگی سالم‌تر و با کیفیت زیستی مطلوب‌تر فراهم می‌نماید. شهروندان با استفاده از دوچرخه تجربه‌ی متفاوتی از شهر و زندگی شهری پیدا می‌کنند. با محیط پیرامون خود ارتباط می‌گیرند و کلیت شهر را تجربه می‌کنند، چیزی که به هیچ‌وجه در موردِ خودرو رخ نمی‌دهد.

اما چگونه می‌توان شهر دوچرخه و یا دوستدار دوچرخه را ایجاد کرد؟ در سطح جهانی شاخص‌هایی به منظور ارزیابی و رده‌بندی شهرهای دوچرخه و دوستدار دوچرخه طراحی و اجرا شده است که این شاخص‌ها، همچنین می‌تواند به عنوان معیاری برای ایجاد شهر دوچرخه مورد استفاده قرار گیرد. یکی از این شاخص‌ها که

نسبت به بقیه از اعتبار بیش تری برخوردار است و هر دو سال یکبار شهرهای زیادی در جهان براساس ارزیابی با این شاخص به عنوان شهر دوچرخه رده بندی می شوند، شاخص کوپنهاگینایزر (کوپنهاگی شدن) است. این شاخص براساس کوپنهاگ، پایتخت دانمارک- شهری با بالاترین امتیاز و رتبه ی نخست شهر دوستدار دوچرخه- نام گذاری شده است. بنابراین اصطلاح کوپنهاگینایز یا کوپنهاگی شدن که نام این شاخص می باشد اشاره به ترویج و ترغیب برنامه ریزی و طراحی شهری برای استفاده از دوچرخه دارد. براساس این شاخص، هر دو سال یکبار شهرهای گوناگون جهان ارزیابی شده و بیست شهر برتر دوستدار دوچرخه انتخاب می گردند. اجزای مختلف این شاخص عبارتند از:

الف- مولفه های فیزیکی و کالبدی:

۱. زیرساخت های دوچرخه سواری: در ارزیابی این شاخص، بیش ترین امتیاز به شهرهایی تعلق می گیرد که در آن ها: دوچرخه سواران بیش ترین حس امنیت را دارند. شبکه ای از زیرساخت های مجزا برای دوچرخه سواری (عکس ۱) با کیفیت بالا و نگه داری مستمر در سطح شهر فراهم می شود. در خیابان هایی که سرعت تردد خودروها پایین است و در آن ها مسیر مخصوص دوچرخه سواری وجود ندارد، اولویت با تردد دوچرخه است. شبکه ای از بزرگراه های مخصوص دوچرخه، مناطق مختلف شهر را به منطقه ی مرکزی متصل می کند.

۲. تسهیلات دوچرخه سواری: این شاخص مربوط است به این که، امکانات فراهم شده، استفاده از دوچرخه را تا چه حد تسهیل می کند. به عنوان مثال: اگر جایگاه های مخصوص پارک دوچرخه یا تجهیزات نصب شده به وسایل نقلیه ی عمومی برای اتصال دوچرخه به آن ها در نقاط مختلف شهر در دسترس باشند، امتیاز این شاخص بیش تر خواهد بود. همچنین خدمات مورد نیاز برای دوچرخه سواری (مثال: تعمیر و تنظیم باد لاستیک) (عکس ۲) با کیفیت خوبی در همه جا در دسترس باشد. علامت گذاری های شهری، یکنواخت و با طراحی گرافیکی باکیفیت و نمایان انجام

عکس ۱
مسیرهای مخصوص
دوچرخه‌سواری



عکس ۲
ایستگاه‌های خدمات
تعمیراتی دوچرخه
در کنار جاده



عکس ۳
ایمن‌سازی تقاطع‌ها
برای دوچرخه



عکس ۴
دوچرخه‌های
اشتراکی



شده باشد.

۳. اولویت دوچرخه در عبور و مرور: در ارزیابی این شاخص، شهری بیش‌ترین امتیاز را می‌گیرد که در عبور و مرور به عابر پیاده و دوچرخه‌سوار بیش‌تر از وسایل نقلیه‌ی موتوری اولویت بدهد و ایمنی آن‌ها مقدم باشد. همچنین محدودیت سرعت و اقدامات دیگر برای آرام‌سازی عبور و مرور وسایل نقلیه‌ی موتوری به خوبی مقرر و اجرا شود (عکس ۳).

ب- مولفه‌های فرهنگی:

۴. تعادل جنسیتی: شهرهایی امتیاز بیش‌تری دارند که در آن‌ها دوچرخه‌سواران مرد و زن به طور مساوی دیده شوند، یا حتی دوچرخه‌سواران زن بیش‌تر باشند.

۵. سهم استفاده از دوچرخه در حمل و نقل شهری: شهرهایی بیش‌ترین امتیاز را کسب می‌کنند که افراد بیش‌تری از دوچرخه در حمل و نقل شهری استفاده کنند. در شهرهای برگزیده‌ی دنیا بین ۲ تا ۲۵ درصد از جمعیت شهر از دوچرخه به جای سایر وسایل حمل و نقل استفاده می‌کنند.

۶. افزایش سهم دوچرخه‌سواری طی ده سال اخیر: طبق این شاخص، میزان استفاده از دوچرخه در حمل و نقل شهری طی ۱۰ سال گذشته باید بین ۰ تا ۷ درصد افزایش پیدا کرده باشد.

۷. شاخص‌های ایمنی: بالاترین امتیاز به شهرهایی داده می‌شود که در آن‌ها محافل رسمی، مسئولیت ایجاد خیابان‌های امن را، به وسایل نقلیه موتوری مربوط می‌دانند. به هنگام وقوع تصادف منجر به مرگ برای یک دوچرخه‌سوار، قانون به‌طور پیش‌فرض راننده‌ی وسیله‌ی موتوری را مقصر می‌داند و به این صورت از کاربران آسیب‌پذیر معابر حمایت می‌کند.

۸. تصور عمومی از دوچرخه‌سواری: بالاترین امتیاز برای شهرهایی است که در آن‌ها عبور و مرور با دوچرخه سهم بالایی دارد. دوچرخه‌سواری مورد احترام است و یکی از اشکال متعارف حمل و نقل به شمار می‌رود. بسیاری از کودکان با دوچرخه به مدرسه می‌روند و شهروندان دوچرخه‌سوار، از همه‌ی گروه‌های سنی و با

عکس ۵
پل‌های اختصاص یافته به
دوچرخه‌سواری



عکس ۶
مسیر مخصوص دوچرخه
در بزرگراه ماشین‌رو



عکس ۷
علامت‌گذاری‌های واضح و
استاندارد برای ایمن‌سازی
مسیر دوچرخه



عکس ۸
دوچرخه‌های باری برای
امور خدماتی



توانایی مختلف، در شهر دیده می‌شوند. رانندگان وسایل نقلیه‌ی موتوری از حضور دوچرخه‌سواران در شهر آگاهند.

۹. دوچرخه‌های چندسرنشینه یا باری: امتیاز بالا به شهرهایی تعلق می‌گیرد که در آن‌ها استفاده از دوچرخه‌های چندسرنشینه یا باری برای استفاده‌های شخصی یا حمل بار به خوبی جا افتاده است و راه متعارفی برای جابه‌جایی افراد و وسایل در اطراف فضای شهری شناخته می‌شود. دوچرخه‌های چندسرنشینه و باری، منظره‌ای طبیعی و پذیرفته‌شده در فضای شهری به حساب می‌آیند. میزان بالایی از انتقال کالاها با دوچرخه انجام می‌شود و خانواده‌ها- برای استفاده‌ی شخصی- به مدل‌های مختلف دوچرخه‌های چندسرنشینه دسترسی دارند وجود تسهیلاتی مانند مسیرهای عریض‌تر و پارکینگ، برای استقرار این نوع دوچرخه‌ها عادی است. شرکت‌های ترابری در مراحل آخر انتقال بار از این نوع دوچرخه‌ها استفاده می‌کنند.

ج- مولفه‌های تشویقی:

۱۰. حمایت: بیش‌ترین امتیاز به شهرهایی تعلق می‌گیرد که در آن‌ها انجمن(های) دوچرخه‌سواری با برپایی کمپین‌ها و مراسمات مختلف و همچنین مشارکت در سیاست‌گذاری‌های محلی به‌طور فعال شهروندان عادی را به استفاده از دوچرخه تشویق می‌کنند.

۱۱. سیاست: در شهرهای دوستدار دوچرخه، اکثر مقامات محلی برای توسعه‌ی زیرساخت‌های باکیفیت دوچرخه‌سواری مشارکت می‌کنند. فرآیند سیاست‌گذاری برای عبور و مرور دوچرخه و زیرساخت‌های آن راحت و ساده است. بسیاری از سیاستمداران با دوچرخه‌های خودشان سر کار می‌روند.

۱۲. اشتراک دوچرخه: در شهرهای دوستدار دوچرخه، برنامه‌های اشتراک با فراهم کردن تعداد کافی دوچرخه و ایستگاه‌های استقرار آن‌ها، به خوبی و در سطح وسیعی، در تمام طول سال اجرا می‌شود (عکس ۴). در این شهرها نرخ استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی اغلب بالاست. اگر دوچرخه‌های اشتراکی بدون ایستگاه در دسترس قرار می‌گیرند، شرکت واگذارکننده و مقامات محلی قوانین شفافی را برای پارک و نگه‌داری آن‌ها تدوین می‌کنند و همچنین شرکت

واگذارکننده با پرداخت پول یا اشتراک داده‌هایشان، در اداره‌ی شهر مشارکت می‌کنند.

۱۳. برنامه‌ریزی شهری: بالاترین امتیاز به شهرهایی تعلق می‌گیرد که در آن‌ها اولویتِ نخستِ برنامه‌ریزان، دوچرخه است. شبکه‌ی جامعی از زیرساخت‌ها وجود دارد و میزان بیش‌تری نیز در حال طراحی است. ایده‌های خلاقانه امتحان می‌شوند. شهر شاید یک دفتر برنامه‌ریزی مختص طراحی زیرساخت‌های لازم برای دوچرخه‌سواری دارد و پیشنهادات این دفتر جدی گرفته می‌شود.

براساس ارزیابی انجام شده در سال ۲۰۱۹، بیست شهر برتر دوستدار دوچرخه به ترتیب زیر اعلام شدند:

- ۱- کوپنهاگ (دانمارک)، ۲- آمستردام (هلند)، ۳- اوترخت (هلند)، ۴- آنتورپ (بلژیک)، ۵- استراسبورگ (فرانسه)، ۶- بوردو (فرانسه)، ۷- اسلو (نروژ)، ۸- پاریس (فرانسه)، ۹- وین (اتریش)، ۱۰- هلسینکی (فنلاند)، ۱۱- برمن (آلمان)، ۱۲- بوگوتا (کلمبیا)، ۱۳- بارسلونا (اسپانیا)، ۱۴- لیوبلیانا (کلمبیا)، ۱۵- برلین (آلمان)، ۱۶- توکیو (ژاپن)، ۱۷- تایپه (تایوان)، ۱۸- مونترآل (کانادا)، ۱۹- ونکوور (کانادا)، ۲۰- هامبورگ (آلمان)

در بخش بعدی مقاله، پنج شهر برتر این لیست را بررسی می‌کنیم:

کوپنهاگ

کوپنهاگ از سال ۲۰۱۵ برای ۳ دوره‌ی متوالی گوی رقابت را از بقیه‌ی شهرهای دنیا ربوده و در مقام نخستِ برترین شهر دوستدار دوچرخه قرار گرفته است. ۶۲ درصد مردم در این شهر یک میلیون و سیصد هزار نفری (در سال ۲۰۱۹) برای سفرهای شهری به سمت محل کار و مدرسه از دوچرخه استفاده می‌کنند. مردم کوپنهاگ روزانه در مجموع ۱,۴۴ میلیون کیلومتر دوچرخه‌سواری می‌کنند. بیش از ۴۰ پوند از سرانه‌ی هر فرد به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های لازم برای دوچرخه‌سواری اختصاص می‌یابد. در کوپنهاگ ۳۹۰ کیلومتر مسیر مخصوص دوچرخه‌سواری وجود دارد، ۴ پل مخصوص تردد دوچرخه و ۱۶۷ کیلومتر بزرگراه مخصوص

دوچرخه ساخته شده یا در حال ساخت است. علاوه بر این‌ها شبکه‌ی تسهیل‌کننده‌ی از زیرساخت‌های لازم دیگری هم‌چون مسیریابی و روشنایی، مسیرهای وسیع دوچرخه‌سواری، ایستگاه‌های تعمیراتی و تقاطع‌های به‌موقع و ایمن در سطح شهر وجود دارند، که حتا تا ۲۰ کیلومتر خارج از مرکز شهر هم گسترده شده‌اند. طبق ارزیابی انجام شده در سال ۲۰۱۸، ایجاد و بهبود این شرایط باعث شده است که تردد با دوچرخه تا ۶۸ درصد افزایش پیدا کرده که ۱۴ درصد آن مربوط به دوچرخه‌سواری است که به تازگی از ماشین‌سواری به دوچرخه‌سواری روی آورده‌اند.

آمستردام

در شهر ۸۶۰ هزار نفری آمستردام در سال ۲۰۱۹ بیش از هشتصد هزار دوچرخه وجود دارد، یعنی تعداد دوچرخه‌ها از آدم‌ها بیش‌تر است. اغلب اوقات، خیابان‌های شهر از دوچرخه‌سواری پر است که برای رفتن به محل کار، رساندن بچه‌ها به مدرسه یا خرید روزانه از دوچرخه استفاده می‌کنند. حتا برای گردشگران نیز تعداد زیادی ایستگاه‌های کرایه‌ی دوچرخه‌ی تعبیه شده است. شهر آمستردام یک طرح بلندپروازانه برای سال ۲۰۲۰ برنامه‌ریزی کرده است که در آن پارکینگ‌های دوچرخه‌ی زیرساخت‌های موجود، هرچه بیش‌تر ارتقا می‌یابند. با وجود یازده هزار نفری که هر ساله به ساکنین این شهر اضافه می‌شوند، مسیرهای جدید زیادی ایجاد می‌شود تا بتواند دوچرخه‌های بیش‌تری را در خود جا دهد. همچنین این مسیرها شامل اقداماتی می‌شود که اجازه می‌دهد در ساعات پرشتاب روز، دوچرخه‌سواری کم‌استرس‌تری را تجربه کرد. بعضی از این اقدامات عبارتند از تعریض مسیرها تا ۲/۵ متر برای افزایش ظرفیت، افزایش ساخت خیابان‌هایی با محدوده‌ی سرعت پایین برای دوچرخه‌سواری و بازطراحی تقاطع‌های بزرگ با هدف ایجاد فضای امن بیش‌تر برای دوچرخه‌سواری.

تا سال ۲۰۲۵، یازده هزار پارکینگ ماشین از سطح شهر حذف شده و پارکینگ دوچرخه، درخت‌های خیابانی و فضای بهتر پیاده‌روی جایگزین آن می‌شود. به‌علاوه، در اقدامی الزامی، طرحی در دست

اجراست که با ساخت پل مخصوص دوچرخه بر فراز رودخانه‌ی شهر، عبور و مرور دوچرخه و پیاده با هم پیوند بخورند. بالاتر از همه‌ی این طرح‌ها، طرحی است که براساس آن در مناطق مرکزی شهر موتورسیکلت‌های سبک حق ورود به مسیرهای مخصوص دوچرخه را ندارند. این مساله برای سال‌های متمادی یکی از دغدغه‌های بزرگ دوچرخه‌سواران محلی بوده است و با این اقدام جدید مدیران شهری، موتورسیکلت‌ها در خیابان کنار بقیه وسایل نقلیه‌ی موتوری تردد خواهند کرد.

اوترخت

اوترخت شهری است که راهکارهای خلاقانه به کار می‌بندد و محدودیت‌ها را به عقب می‌راند. در میان شهرهای هلند، اوترخت شهری است که زیرساخت‌های دوچرخه‌سواری‌اش در سطح جهانی است، استفاده از دوچرخه‌ی اشتراکی در آن بالاست، تغییر حالت (بین حالت‌های مختلف دوچرخه و همچنین تغییر از دوچرخه‌سواری به روش‌های دیگر و برعکس) به راحتی قابل انجام است و افراد از هر گروه و دسته‌ای دوچرخه‌سواری می‌کنند. اما نقطه‌ی درخشش این شهر در خلاقیت‌ها و اراده‌ی سیاسی متمرکز بر این امر است. در حقیقت، بخش قابل توجهی از افزایش دوچرخه‌های اشتراکی ناشی از کاهش سهم استفاده از ماشین بوده است. مقامات محلی این شهر در حال رشد، به دنبال این هستند که دوچرخه‌سواری را به عنوان یک روش نقل و انتقال به بالاترین ظرفیت خود برسانند، دوچرخه را به ماشین اولویت بدهند. آن‌ها هدف‌گذاری کرده‌اند که تا سال ۲۰۳۰ استفاده از دوچرخه را در عبور و مرور شهری دوبرابر کنند. اوترخت این اهداف را با به کارگیری شبکه‌ی هوشمند عبور و مرور، به مرحله‌ی عمل در آورده است. شبکه‌ای که در آن خطوط تندرو به دوچرخه‌های الکتریکی اختصاص یافته و ظرفیت پارکینگ‌های دوچرخه را به فراتر از حد نصاب موجود رسانده است. در تلاش برای تسهیل هرچه بیش‌تر تغییر حالات مختلف عبور و مرور (مثل پیاده‌روی یا استفاده از ماشین و وسایل نقلیه عمومی) به دوچرخه‌سواری، اوترخت شهری با ۳۵۰ هزار نفر جمعیت در

۲۰۱۹، بزرگ‌ترین زیرساخت پارکینگ دوچرخه در دنیا را ساخته است و ظرفیت آن را در ایستگاه‌ها تا ۲۲ هزار فضای پارک دوچرخه افزایش داده است. این میزان تعهد فقط به بخش عمومی محدود نمی‌شود بلکه بخش خصوصی که به‌طور مستقیم در محدوده‌ی ایستگاه‌های مرکزی هستند هم متعهد شده‌اند که ۱۱ هزار فضای پارکینگ دوچرخه‌ی دیگر را تا سال ۲۰۲۰ اضافه کنند و ظرفیت کل را به ۳۳ هزار تا افزایش دهند. در این شهر، تردد و چرخیدن در سطح شهر با دوچرخه برای شهروندان بسیار ساده و سریع است.

آنتروپ

این شهر تلاش‌های زیادی را در دو سه سال اخیر انجام داده است تا به یکی از شهرهای معتبر دوستدار دوچرخه تبدیل شود. سه‌گانه‌ی طرح‌های اساسی اولیه، تخصص‌های حرفه‌ای و اقدامات شهرداری ترکیبی بوده است که شهر را به جلو پیش رانده است. تلاش‌هایی که در سال‌های قبل شروع شده بود همچنان ادامه پیدا کرده و در بسیاری از موارد به پیشرفت‌های محسوس منجر شده است. طرح اخیر به نام «طرح دوچرخه» به دنبال بهبود و اتصال شبکه‌ی دوچرخه‌سواری است. این طرح در راستای رسیدن به اهداف خود بر عواملی چون: تمرکز بر بهبود تقاطع‌ها، مدیریت چراغ راهنمایی و کاهش محدوده‌ی سرعت به ۳۰ کیلومتر بر ساعت در ۹۵ درصد خیابان‌های شهر، تاکید دارد. همچنین، در ایستگاه‌های قطار شهری و نقاط اتصال بزرگراه‌های ویژه‌ی دوچرخه‌سواری به مناطق وسیع‌تر، پارکینگ‌های دوچرخه توسعه یافته است. همه‌ی این راهکارها و سرمایه‌گذاری‌ها منجر به تغییراتی شده است: دوچرخه‌های اشتراکی آنتورپ از ۲۹ درصد در سال ۲۰۱۴، به ۳۳ درصد در سال ۲۰۱۸ افزایش پیدا کرده است، که در آن درصد دوچرخه‌سواران زن به‌نسبت بیش‌تر است. شهروندان آنتورپ مدت‌هاست که برای رسیدن به شهری بهتر تلاش می‌کنند، شهری که از سلطه‌ی ماشین خارج و به یک شهر قرن بیست‌ویکمی تبدیل شود. فعالیت‌هایی مانند شکل‌گیری گروه‌های فعال شهروندان که بر طرح‌های در حال اجرا تاثیر می‌گذارند یا

اعلام این که پلی بر رودخانه‌ی شهر، به طور کامل (سرتاسری) به عابران دوچرخه‌سوار و پیاده اختصاص پیدا کرده، نمونه‌ای از این تلاش‌هاست.

استراسبورگ

استراسبورگ به‌عنوان برترین شهر دوچرخه در فرانسه شناخته می‌شود. ۸ درصد جمعیت این شهر ۴۷۰ هزار نفری از دوچرخه استفاده می‌کنند، ولی تلاش مجدانه‌ی مدیران شهری این است که تا سال ۲۰۲۵، این میزان را دو برابر کنند. گفته می‌شود راهکار جدید شهر بلندپروازانه است. استراسبورگ با تمرکز بر تلاش در جهت تشویق دوچرخه‌سواران جدید، مدرن‌سازی شبکه‌ی زیرساخت موجود، توسعه‌ی بزرگراه دوچرخه‌ی شهر تا حومه‌ی حاشیه‌ای شهر، و استفاده از پتانسیل دوچرخه‌های باری، موقعیت خود را به‌عنوان بهترین شهر دوستدار دوچرخه در فرانسه حفظ کرده است. طرح بلندپروازانه‌ی جدید بر زیرساخت قدرت‌مندی پایه‌گذاری شده است که در آن ۱۶ درصد مردم محلی با دوچرخه به محل کار می‌روند و نزدیک به نیمی از آن‌ها زنان هستند. در این شهر، نامتعارف نیست که کارمندان شهرداری، کارگران شرکت‌های تحویل محموله و شهروندان عادی از دوچرخه‌های چندسر نشینه یا باری برای انجام امور روزانه استفاده کنند. علاوه بر بهبود زیرساخت‌های لازم برای دوچرخه‌سواری، شهر و ساکنین آن همچنان در حال بازپس‌گیری مناطق تاریخی، از ماشین‌ها به نفع دوچرخه‌ها هستند. در یک حرکت مستمر دیگر، در نظر دارند که بخشی از پارکینگ‌های دوچرخه را بازطراحی کنند، تا به فضایی دلپذیرتر تبدیل شوند.

منبع:

- سایت copenhagenizeindex.eu

دوچرخه شهر زندگی

نگاه خور و محور چطور
عرضه را برای دوچرخه‌ها
تنگ کرده است؟



رضا حقیقی کاشانی



شاید برای اکثرمان دوچرخه یادآور خاطرات کودکی باشد. اولین بار که یاد گرفتیم تعادل مان را حفظ کنیم، زمین نخوریم و رکاب‌زنان مسیری را طی کنیم، شاید لذتش برای مان کم‌تر از لذت پرواز کردن نبوده باشد. شاید در ذهن ما دوچرخه وسیله‌ای است برای این که اگر گاه‌گاه هوای ورزش کردن و هوا خوردن به سرمان زد به خصوص در پاییزی یا بهاری، مسیری دلچسب را انتخاب کنیم و کمی رکاب بزنیم. شاید دوچرخه در ذهن ما چیزی بیش از این تصاویر خاطره انگیز نباشد - که البته همین هم کم نیست. اما اگر نگاهی نقادانه به سبک زندگی امروز شهری بیندازیم می‌توانیم سویه‌های تازه‌ای از تاثیر شگرف دوچرخه بر سبک و کیفیت زندگی مان را بباییم.

تصور کنید شهری را که فقط اتوبوس‌ها و دوچرخه‌ها در آن هستند. یا در صورت وجود خودروهای سواری حضور دوچرخه در سطح شهر بر آن‌ها غلبه داشته باشد. مردم به صورت گروهی یا تکی در حال رکاب زدن برای رفتن به مدرسه، خانه، اداره، خرید و... هستند. تصور کنید به جای انبوه خودروی سواری، سر و صدا، آلودگی، ترافیک، دنبال

جای پارک گشتن و جریمه شدن، جرثقیل و...، خیابان‌ها شاهد حضور بیشینه‌ی پیاده‌ها و دوچرخه‌ها، کمینه‌ی خودروها و حمل و نقل عمومی کارآمد و پاسخ‌گوی نیاز مردم باشد. به این فضا، فضاهای مکث را هم اضافه کنید؛ میدان‌ها (نه میدان‌های ترافیکی، میدانی برای حضور و عبور مردم)، فضاهای نشستن در خیابان‌ها مانند کافه‌ها و رستوران‌هایی که صندلی‌های خود را در خیابان چیده‌اند، پارک‌ها و هرگونه فضای دیگری که می‌تواند محل ملاقات مردم با یکدیگر باشد. فضایی برای مکث کردن و حضور و نه فقط راه‌هایی برای عبور. آسمانی‌تری‌تر بالای سر مردمی که حالا دیگر در برابر ازدحام خودروها یک عنصر ثانویه و فرعی محسوب نمی‌شوند. موسیقی شهر دیگر نه صدای غالب عبور و مرور خودروها و گاه و بی‌گاه بوق زدن‌هاشان که صدای بازی کودکان، گفت‌وگوی مردم و صدای رکاب زدن دوچرخه‌سواران باشد. در این فضا می‌شود و دوست داریم که در قلب شهر با دوستان‌مان قرار بگذاریم و بنشینیم تا شهر «مکان زندگی» باشد و نه سامانه‌ای برای رفع و رجوع نیازها و نه تنها فضایی برای عبور از نقطه‌ای به نقطه‌ای دیگر.

از زمانی که خودروی سواری به شهرهای مدرن افزوده شد تغییراتی بنیادین در شهرها صورت گرفت. ابعاد شهری ماشینی شد و انسان از عنصر اولیه و اصلی شهر به پدیده‌ای ثانویه و فرعی بدل گشت. امروز، شهر به‌طور کامل برای خودروهاست. عرض خیابان‌ها براساس ضریبی از عرض استاندارد خودروها محاسبه می‌شود. کوچک‌ترین فضای خالی، محلی برای پارک کردن خودروها می‌شود. شهر امروز امن، سالم، با نشاط و پایدار^۱ نیست؛

ناامنی:

امنیت شهرها نه فقط به دلیل سرعت خودروها و تصادفات بلکه به دلیل پس‌زده شدن انسان‌ها از عرصه‌ی شهر در ابعاد جسمی، روانی و اجتماعی رو به زوال رفت. حالا دیگر خودروها بودند که نقش اساسی در شکل‌گیری فضای شهری داشتند. به مرور با افزایش خودروها ترافیک بیش‌تر و بیش‌تر شد و توسعه‌ی شهری حول ارائه‌ی راه‌حل‌های ترافیکی شکل گرفت. (۲) توسعه‌ی خیابان‌ها و حذف

انسان‌های پیاده از عرصه‌ی شهری فضایی سرد و گاه رعب‌آور شکل می‌دهد. گسترش بیش از اندازه و سریع شهر مانع شکل‌گیری درست «پیوندهای اجتماعی» می‌شود که خود مهم‌ترین عامل ایجاد امنیت در کلیه‌ی مقیاس‌های شهری است.

دوری از سلامتی:

سلامتی شهروندان - جدا از ابعادی که در بحث امنیت در نظر گرفته شد - از دو طریق توسط خودروها به خطر افتاد: آلودگی و فقر حرکتی. آسمان آبی شهرها به مرور خاکستری شد و تماشای شب‌های پرستاره را از شهروندان دریغ کرد. هر سال زمستان و پدیده‌ی وارونگی شبیه کارنامه‌ی سالانه به ما یادآور می‌شود که تا چه اندازه هوای تازه را از خود گرفته‌ایم. دیگر حضور یا عدم حضور تابلوهای اعلان وضعیت آلودگی هوا چندان به دانسته‌ها مان اضافه نمی‌کند، خاکستری آسمان، محو شدن ستاره‌ها و افزایش انواع بیماری‌های تنفسی خود گویای وضعیت موجود است.

حالا دیگر بیشینه‌ی مردم شبانه‌روز در حال منتقل شدن با خودرو از نقطه‌ای مسقف به نقطه‌ی مسقف دیگری هستند. جز چند دقیقه‌ای که منتظر اتوبوس یا تاکسی باشیم، یا چند قدمی که از پارکینگ تا فضای مسقف بعدی راه می‌رویم، فعالیت غالب دیگری نداریم. با این سبک زندگی و فقر حرکتی و مشکل اضافه وزن چاره اندیشیدیم که زمانی را به ورزش در باشگاه‌ها اختصاص دهیم و به این ترتیب یک فضای مسقف و یک نقطه‌ی تازه به مقصدهای درون‌شهری مان اضافه کردیم.

سرزنده نبودن:

هرچه شهرها مان بزرگ‌تر شدند مردم بیش‌تر از شهر فراری و هر تعطیلی فرصتی برای گریز از شهر و سفرهای کوتاه و طولانی شد. دیگر ما انتخاب نمی‌کنیم که در کدام خیابان باشیم، ما مجبوریم از خیابان‌ها عبور کنیم تا به مقصدهای خود برسیم؛ خانه، مدرسه، اداره، فروشگاه و همه‌ی مکان‌هایی که برای رفع نیازهای خود به آن‌ها رجوع می‌کنیم. شهر را بیش‌تر کار تعریف می‌کند تا زندگی.

شهر خود به مثابه‌ی ماشینی است برای رفع نیازها.^(۳) ماشینی که تمام نیازها را رفع می‌کند اما در انتها بخش بزرگی از زندگی، سرزنده بودن و نشاط را از ما می‌گیرد. شهروندان را خسته، کسل، درمانده و عصبی می‌کند. عده‌ی زیادی دنبال راه در رو هستند. کنج دنج و خوش آب و هوایی که بعضی دارند و بعضی نه. نشاط و سرزندگی عنصر کمیاب زندگی شهرهای امروز است.

ناپایداری:

مجموعه‌ی عواملی که گفتیم ثبات وضعیت شهر را به خطر می‌اندازد. آلودگی قاتل جان انسان‌ها می‌شود. آلودگی صوتی روان انسان‌ها را در هم می‌ریزد. گسست پیوندهای اجتماعی، امنیت اجتماعی را از بین می‌برد. و مجموعه‌ی این عوامل به موازات توسعه و بزرگ‌تر شدن شهرها تشدید می‌شوند؛ و این یعنی ما به سوی نقطه‌ی درست و باثبات حرکت نمی‌کنیم.

با این اوصاف است که می‌توان نقش استراتژیک دوچرخه در آینده‌ی توسعه‌ی شهری را درک کرد. غالب شدن فرهنگ دوچرخه‌سواری در شهر یعنی حذف خودرو از سطح شهر به مرور و حذف همه‌ی نابه‌هنجاری‌هایی که با خود آورده است. دوچرخه یعنی ورزش حین زندگی. یعنی ارتباطات اجتماعی انسانی‌تر. یعنی حذف آلودگی و سر و صدا. یعنی فضای شهری امن‌تر، صمیمانه‌تر و سرزنده‌تر. استفاده از دوچرخه به جای خودرو یعنی رعایت ابعاد انسانی و بازگشت انسان به عرصه‌ی شهر. حذف خودرو یعنی خالی شدن فضاهایی که برای پارک خودرو استفاده می‌شد. فضاهایی که می‌توانند به‌عنوان فضای مکث، نشستن و ملاقات شهروندان با یک‌دیگر در دل شهر استفاده شوند. به‌نحوی می‌توان گفت رفتن به سوی غالب شدن استفاده از دوچرخه بر خودرو امری است لاجرم و حتمی، و گر نه هر روز این آسیب‌ها بیش‌تر و بیش‌تر خواهند شد. می‌توان شهرهای بزرگ امروز را آینده‌ی شهرهای کوچک‌تر دانست و بدون سفر در زمان آینده‌ی فاجعه‌بار این مسیر را دید.

این اتفاق ممکن نمی‌شود مگر با همکاری مردم و مسئولین. الگوی توسعه‌ی شهری باید از مسیر حل مسائل ترافیکی بیرون بیاید

و الگویی را پی بگیرد که به جریان روان‌تر زندگی در شهر منجر شود نه فقط جریان جاری‌تر خودروها در سطح شهر. خیابان‌ها و اتوبان‌های عریض‌تر یعنی فضایی بیش‌تر برای تولید آلودگی، برای عدم سلامت، عدم امنیت، عدم نشاط و عدم پایداری. شهر باید متعلق به عابر پیاده باشد. تاکید و تمرکز بر حل ترافیک (شبیه اتفاقی که در پروژه‌ی مدخل شهر کاشان در حال وقوع است) مسیری است که بسیاری از شهرهای بزرگ دنیا رفته‌اند و به بن‌بست خورده و در حال برگشت از آن هستند. ادامه و ایده‌آل این مسیر می‌شود تهرانی دیگر. در سال ۲۰۰۷ یک روند گسترده در جهت افزایش فرصت‌های دوچرخه‌سواری در نیویورک آغاز شد.^۴ در سال ۲۰۰۹ برادوی واقع در شهر نیویورک، در دو میدان تایمز و هرالد به روی عبور و مرور سواره بسته شد که باعث ایجاد آرامش، افزایش وزن بصری و الحاق ۷۰۰ متر مربع به زندگی شهری شد. سطح فعالیت در این فضاهاى جدید از همان روز اول قابل توجه بود.^۵ در بسیاری از شهرهای اروپا پل‌های هوایی را از سطح شهر حذف می‌کنند با این منطق که گستره‌ی شهری با حضور شهروندان است که سرزنده و بانشاط‌تر می‌شود. شهر برای شهروند پیاده است و او باید در آن قدم بزند تا به آن زندگی و هویتی انسانی ببخشد. دیگر نه تنها پروژه‌هایی برای حل مشکلات ترافیکی تعریف نمی‌کنند، گاه به عمد خیابان‌ها را محدودتر و یا حتا مسدود می‌کنند. در واقع، هزینه‌ی آوردن خودرو به سطح شهر را افزایش می‌دهند تا شهروندان میل و رغبت کم‌تری به استفاده از خودروهای شخصی نشان دهند و از سوی دیگر حمل و نقل عمومی را کاراتر و گسترده‌تر می‌کنند. مسیریابی امن برای تردد دوچرخه‌سواران در نظر می‌گیرند. امید که از تجربیات دیگر شهرهای دنیا استفاده کنیم و اشتباهات گذشته‌ی آنان را تکرار نکنیم.

منابع

۱. یان گل، شهر انسانی، مقدمه‌ی نویسنده، ص اول
۲. همان منبع، مقدمه‌ی نویسنده، ص اول
۳. همان قبلی، مقدمه‌ی نویسنده، ص اول
۴. همان منبع، ص ۱۱
۵. همان منبع، ص ۲۲



تهران هوا ندارد

سه‌م وسایل نقلیه‌ی شخصی

در سیستم حمل و نقل شهر

تهران زیاد است



مهدی حسن‌زاده

در کلان‌شهر تهران، هر روز بیست میلیون سفر انجام می‌شود. اگر مترو را که وسیله‌ای زیرزمینی است کنار بگذاریم، در ساعات اوج سفرهای درون‌شهری سه‌م وسایل نقلیه‌ی شخصی ۶۷ درصد، تاکسی‌ها ۱۸ درصد، اتوبوس ۴ درصد، موتور ۳ درصد و دیگر وسایل نقلیه ۸ درصد، است. این نشان می‌دهد که سه‌م وسایل نقلیه‌ی شخصی در سیستم حمل و نقل شهر تهران چقدر زیاد است و از این‌روست که در این شهر مدام ترافیک، تراکم و آلودگی هوا

می‌بینیم. با توجه به وسعت تهران، اغلب سفرها مسافت زیادی دارند. متوسط طول سفرها یا مسافت جابه‌جایی شهروندان در تهران حدود پنج تا ده کیلومتر است. طبق بررسی‌های انجام شده، حدود سی درصد سفرها در تهران کم‌تر از پنج کیلومتر است و هم‌ه‌ی سفرهای کم‌تر از پنج کیلومتر این ظرفیت را دارند که با دوچرخه یا پیاده انجام شوند. از طرفی، تهران تنها شهری از کشور است که برنامه‌ی مصوب توسعه‌ی دوچرخه‌سواری دارد. این برنامه در سال ۹۶ تهیه و سال ۹۷ تصویب شد. براساس این برنامه قرار است طی پنج سال بعدی -از زمان تهیه و تدوین-، یعنی تا سال ۱۴۰۱ سهم دوچرخه در حمل و نقل شهری به ۱/۵ درصد برسد، چیزی حدود سیصدهزار سفر در روز. (یعنی این ظرفیت وجود دارد که سیصدهزار سفر در روز توسط دوچرخه انجام شود.) برای رسیدن به این سهم ۱/۵ درصدی لازم است در سه بخش اقداماتی صورت پذیرد، که در حال حاضر بخشی عمده‌ای از آن انجام گرفته است. زیرساخت، اقدامات نرم و هماهنگی بین سازمانی بخش‌های سه‌گانه‌ی برنامه‌ی مصوب توسعه‌ی دوچرخه‌سواری را تشکیل می‌دهند. در بخش زیرساخت، سه اقدام پیگیری و انجام می‌شود:

- ۱- احداث مسیرهای ویژه‌ی دوچرخه
 - ۲- ساخت پارکینگ‌های مناسب برای دوچرخه
 - ۳- توسعه‌ی سیستم دوچرخه‌ی اشتراکی
- در بخش مسیرهای ویژه‌ی دوچرخه، طی برنامه‌ای پنج‌ساله لازم است ۵۵۰ کیلومتر مسیر ویژه‌ی دوچرخه در تهران ایجاد شود. بر این اساس، با توجه به مناطق ۲۲گانه‌ی تهران و برنامه‌ی پنج‌ساله‌ی پیش رو، با حسابی سرانگشتی می‌توان دریافت که هر سال باید ۱۱۰ کیلومتر مسیر احداث گردد، یعنی سالی پنج کیلومتر در هر منطقه، که عدد چندان زیادی نیست. در این راستا، دست‌اندرکاران و مسئولان مناطق ۲۲گانه در تلاش مداوم‌اند تا طبق برنامه پیش بروند. انتظار نیز بر این است که بعد از پنج سال شبکه‌ای از مسیرهای ویژه‌ی دوچرخه بخش عمده‌ای از تهران را پوشش دهد.

در مورد تعبیه‌ی پارکینگ، ساخت چهارصد پارکینگ و صد خانه‌ی دوچرخه در تهران هدف‌گذاری شده است. از آن‌جا که خانه‌های

دوچرخه پیش از این احداث شده‌اند، بنابر شرایط و برخی ملاحظات، یا مکان قرارگیری‌شان تغییر خواهد کرد و یا در کارکردشان بازنگری خواهد شد. اما روند ساخت پارکینگ دوچرخه از برنامه‌ی پیش‌بینی شده عقب است، اگرچه پارکینگ‌ها به سرعت در حال احداث هستند. اولویت بر احداث پارکینگ در کنار ایستگاه‌های مترو و ایستگاه‌های بی.آر.تی است و طبق برنامه‌ی پیش‌رو، در آینده ساخت چهارصد پارکینگ دوچرخه در جوار شبکه‌ی مسیرهای دوچرخه‌سواری را شاهد خواهیم بود.

طبق برنامه‌ی توسعه‌ی دوچرخه‌سواری شهر تهران، چهل درصد از سفرهای دوچرخه باید توسط دوچرخه‌های اشتراکی انجام گیرد. یعنی از ظرفیت سیصد هزار تایی در نظر گرفته شده، ۱۲۰ هزار سفر را باید شبکه‌ی دوچرخه‌ی اشتراکی تامین کند. اگرچه طرح دوچرخه‌ی اشتراکی از سال ۹۷ کار خود را آغاز کرده، اما تعداد دوچرخه‌های تخصیص داده شده‌ی فعلی، چیزی حدود هزار عدد است، رقمی که بسیار پایین بوده و تنها قابلیت تامین دو تا سه هزار سفر روزانه را دارد. در حالی که، تعداد این دوچرخه‌ها باید به بیست هزار عدد برسد. از این منظر، کارهای صورت گرفته از برنامه‌ی توسعه‌ی دوچرخه‌سواری تهران عقب است و باید تسریع پیدا کند.

در جهت پیش‌برد برنامه‌های بخش اقدامات نرم، لازم است همایش‌های مختلف دوچرخه‌سواری برگزار شود که بخشی از آن‌ها برگزار شده و بخش‌های دیگر باید انجام شود. به این منظور، باید کمپین‌ها و پویش‌های مؤثر در ترویج دوچرخه‌سواری تشکیل گردد. به‌طور پیش‌فرض تشکیل ده پویش در مدت پنج سال در نظر گرفته شده است؛ یعنی دو پویش در هر سال. طراحی سایت جامع اطلاع‌رسانی و آموزش دوچرخه‌سواری نیز از دیگر فعالیت‌هایی است که در بخش اقدامات نرم برنامه‌ی توسعه‌ی دوچرخه‌سواری تهران، عنوان شده است. همچنین تامین و تهیه‌ی مداوم محتوای آموزشی (با جزئیاتی چون تهیه‌ی ۲۵۰۰ دقیقه محتوا در طی پنج سال، معادل ۵۰۰ دقیقه در هر سال)، در این برنامه آمده است. تشویق و تقدیر از کارمندان، دانشجویان، دانش‌آموزان و ... در قالب هدایای مادی، از دیگر اقدامات پیش‌بینی شده است.

در بخش سوم، هماهنگی بین سازمانی، که بر تعیین اسٲانداردها و قانون گذاری تمرکز دارد، به موضوعات زیر پرداخته می شود:

- طراحی و تهیه ی اسٲاندارد جامع طراحی مسیرهای دوچرخه سواری
- تدوین و پیگیری سیاست ها و قانون های حمایتی، مانند: تامین بیمه حوادث و تصادفات و غیره.
- تعیین اسٲانداردهای مربوط به موضوعاتی چون کلاه ایمنی و تجهیزات الزامی دوچرخه سواری.

علاوه بر این، وضع قوانین محدودکننده ی دیگر وسایل نقلیه، به ویژه موتورسیکلت، کمک بسیاری به توسعه ی دوچرخه سواری خواهد کرد و باید پیگیری شود. به خصوص که می بینیم در این سال ها مسیرهای ویژه ی دوچرخه به مسیر تردد و ویراژ موتورسیکلت ها تبدیل شده است.

سخن آخر این که، شهر تهران به سمت توسعه ی دوچرخه سواری در حرکت است؛ اگرچه اقدامات صورت گرفته در بخش های سه گانه اش متوازن و هماهنگ پیش نرفته و دو بخش اقدامات نرم و هماهنگی بین سازمانی هم گام با بخش زیرساخت نبوده اند. با این حال، تلاش گسترده و پیگیرانه برای توسعه ی شبکه ی مسیرهای دوچرخه به شهروندان این نوید را می دهد که به زودی و با خاطری شادمان، می توانند از نقطه ی شروع تا نقطه ی پایان سفر روزانه شان را رکاب زنان طی کنند و در سالیان آینده به سهم ۱/۵ درصدی دوچرخه و سیصد هزار تایی سفر روزانه با دوچرخه دست پیدا خواهیم کرد.

رکاب‌هایی که در قزوین می‌چرخند

در آینده، قزوین به یکی از مهم‌ترین شهرهای دوچرخه‌سواری تبدیل می‌شود



محمدعلی مقدم

در دنیای امروز سیستم حمل و نقل عمومی یکی از معیارهای پیشرفت شهری محسوب می‌شود. اتوبوس یا خط واحد، مترو، تراموا، تاکسی و موتورسیکلت، در کنار وسایل نقلیه‌ی شخصی روزانه هر یک به سهم خود در جابه‌جایی مردم نقش قابل توجهی دارند. وسایل نقلیه اعم از عمومی یا شخصی، با تمام ویژگی‌هایی که دارند تخریب‌هایی را نیز به محیط زیست تحمیل می‌کنند. اگر از وسایل نقلیه‌ای که با سوخت برقی کار می‌کنند صرف‌نظر کنیم، دوچرخه تنها وسیله‌ی نقلیه‌ای است که با محیط زیست مهربان است.

دوچرخه به دلیل این‌که وسیله‌ای برای ورزش و تفریح محسوب می‌شود طرفداران زیادی دارد. البته از خطرات جانبی این تفریح پُرطرفدار نمی‌توان به‌راحتی گذشت. با نگاهی کوتاه به صفحه‌ی حوادث روزنامه‌ها متوجه می‌شویم دوچرخه‌سواران به هیچ‌وجه از

خطر بی‌احتیاطی رانندگان خودروها در امان نیستند. اشتیاق و استقبال مردم «کهن‌شهر قزوین» از دوچرخه سبب شده است که شهرداری در سال‌های اخیر به فکر چاره برای کاهش خطرات تهدیدکننده‌ی دوچرخه‌سواران در سطح شهر باشد. خوش‌بختانه، در اکثر خیابان‌های قزوین مسیری جهت عبور و مرور دوچرخه مشخص شده است که جای خرسندی دارد. به گفته‌ی معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری قزوین، تا پایان سال ۱۳۹۸، پنجاه کیلومتر مسیر دوچرخه‌سواری در قزوین ساخته شده است، که در سال جاری به بیش از شصت کیلومتر خواهد رسید و طبق برنامه هر سال ده کیلومتر به آن اضافه خواهد شد. با در نظر گرفتن فضای شهری و همچنین مساحت قزوین، به این نتیجه می‌رسیم که شصت کیلومتر مسیر دوچرخه‌سواری آمار به‌نسبت قابل قبولی است که طبق صحبت مسئولین ذی‌ربط پیشرفت آن همچنان باید ادامه یابد.

گرچه ساخت مسیر دوچرخه‌سواری سبب شده است دوچرخه‌سواران با سهولت بیش‌تری در سطح شهر تردد کنند، ولی این طرح مخالفینی هم دارد. عده‌ای اعتقاد دارند خیابان‌های جنوب شهر گنجایش ساخت مسیر ویژه‌ی دوچرخه را ندارند و این کار سبب می‌شود عرض خیابان‌ها باریک‌تر و درنهایت حجم ترافیک در ساعت‌های پرتردد بیش‌تر شود. در خیابان‌های مرکزی یا شمال شهر نیز عده‌ای از مردم، به ویژه کسبه، به دلیل دشواری پارک خودرو با این طرح مخالف هستند. بدیهی است که هر طرح و ایده‌ای موافقین و مخالفینی دارد. اما درنهایت اکثر مردم با اجرای طرح دوچرخه‌سواری در قزوین موافق هستند. جالب است طبق آماری که توسط نگارنده از چندین مغازه‌ی دوچرخه‌فروشی تهیه شده است از زمان ساخت مسیر دوچرخه، بازار فروش و تعمیر این وسیله‌ی پرطرفدار رونق نسبی گرفته است. ساخت مسیر دوچرخه‌سواری در قزوین -این کهن‌شهر مینودی- دو ارمان به همراه آورده است. نخست، دوچرخه‌سواری گروهی یا دسته‌جمعی مردم است که ایجاد نشاط اجتماعی را می‌توان از پیامدهای آن دانست و دوم استقبال بانوان از دوچرخه‌سواری. اگر کمی به زمان قدیم بازگردیم به یاد می‌آوریم که در ده الی پانزده سال گذشته هیچ‌یک از بانوان قزوینی رغبتی به دوچرخه‌سواری در سطح



شهر نداشتند و یا امکانی برای آن‌ها فراهم نبود. ولی خوش‌بختانه، در قزوین امروزی در مورد دوچرخه‌سواری محدودیت جنسیتی وجود ندارد. دیدن آقا یا خانمی که خرید روزانه‌ی خود را ترک دوچرخه بسته یا در سبد دوچرخه گذاشته، یکی از صحنه‌های زیبایی است که در سطح شهر زیاد با آن مواجه می‌شویم. سطح صاف خیابان‌ها و وجود شیب‌های ملایم از دلایلی است که سبب شده دوچرخه وسیله‌ی نقلیه‌ی بسیاری از شهروندان باشد. در حد فاصل میدان جانبازان تا پارک جنگلی فدک، مسیر ویژه و مناسبی به صورت رفت و برگشت برای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری ساخته شده است. این مسیر علاوه‌بر داشتن روشنایی کامل، کافه و ایستگاه‌های تغذیه و نظارت نیروی انتظامی، موقعیت بسیار مناسبی برای دوچرخه‌سواری بانوان فراهم

کرده است که با خیال آسوده می‌توانند در هر ساعتی از روز و شب از دوچرخه‌سواری لذت ببرند. همچنین در مسیر پیاده‌راه سلامت، دو فروشگاه برای کرایه و تعمیر دوچرخه در نظر گرفته شده، که دسترسی شهروندان به دوچرخه را آسان‌تر کرده است.

طبیعی است در کنار تمامی نقاط قوت و روشنی که در مورد دوچرخه‌سواری وجود دارد، نباید از درد دل بعضی از بانوان چشم‌پوشی کرد. طبق صحبت‌های نگارنده با چند تن از بانوان دوچرخه‌سوار، متأسفانه مشکلاتی در این مورد وجود دارد. یکی از بانوان فعال در این حوزه می‌گوید: «تردد در برخی از مسیرهای خلوت دشوار است، به‌ویژه در شب.» خانم دیگر، از عدم رعایت نزاکت توسط بعضی آقایان شکایت دارد و می‌گوید: «دوچرخه‌سواری حق ماست. ما هم باید مثل آقایان هر وقت که خواستیم دوچرخه‌سواری کنیم. ولی برخی آقایان این موضوع را رعایت نمی‌کنند.» خانم دیگر که کمی مسن‌تر است می‌گوید: «من پانزده سال است دوچرخه‌سواری می‌کنم. خوش‌بختانه امروز، نوع نگاه عده‌ای که با دوچرخه‌سواری خانم‌ها مشکل داشتند، تفاوت زیادی پیدا کرده است. نگاه‌های معنادار و مزاحمت‌های پی‌درپی خیلی کم‌تر شده است.»

با بررسی صحبت‌های سه بانوی دوچرخه‌سوار می‌توان به این نتیجه رسید: گرچه فرهنگ شهروندی در سال‌های اخیر پیشرفت قابل‌قبولی داشته است ولی هنوز برای رسیدن به نقطه‌ی مطلوب و ایده‌آل نیازمند تلاش بیش‌تری هستیم، که این موضوع عزم جدی‌تر مسئولین و سیاست‌گذاران عرصه‌ی فرهنگ را می‌طلبد. با مقایسه‌ی وضعیت دوچرخه‌سواری شهروندان، امکانات و ساخت مسیرهای دوچرخه‌سواری و همچنین دوچرخه‌سواری بانوان به‌نسبت ده سال گذشته، می‌توان گفت: به‌یقین در سال‌های آینده، قزوین به یکی از مهم‌ترین شهرهای دوچرخه‌سواری تبدیل خواهد شد. امید است با فراهم کردن امکانات بیش‌تر از جانب مسئولان و همچنین ارتقای فرهنگ عمومی و شخصی بتوانیم فرهنگ استفاده از دوچرخه‌سواری را در قزوین نهادینه کنیم تا هم جلوی تخریب محیط زیست گرفته شود و هم شاهد نشاط اجتماعی در سطح شهر باشیم.

شهر انسانی در فقدان دو چرخه

محمد رضا فلاح

مرتضی واحدیان



پیش از ورود به لایه‌های معنایی‌ای که این نوشته قصد پرداختن به آن را دارد، بد نیست ابتدا تعامل دیالکتیکی و رفت و برگشتی انسان و شهر بازخوانی شود. چرا که در روند تغییرات تکاملی، میان شهری که جهان‌نگری کلاسیک برای انسان در نظر داشت تا شهری که جهان‌نگری مدرن برای انسان در نظر می‌گیرد، گسست و شکافی اتفاق افتاده که وجوهی از این گسست برای انسان معاصر، ساحت‌های لذت و هیجان را گشوده است. همچنان که می‌بینیم شهر کاشان نسبت به دو دهه‌ی پیش خود، به یک جغرافیای مملو از پاساژ، هایپر، غذاخوری، کافه، رستوران و ساختمان‌های مجلل بدل شده است. اما همین گسست، وجوهی از ساحت‌های حیات را نیز نیست و نابود می‌کند و تا آن‌جا که مارشال برمن در کتاب «تجربه مدرنیته» می‌گوید: «نوسازی در بطن خود نوعی ویرانی است» و این ویرانی را در کاشان باید در مبلمان شهری و جلوه‌یافتن نماهای بر خیابانی در شهر و فرسودگی بافت‌های درون فضایی و طردکنندگی که در پوست جلوه‌گر طراحی فضا پنهان شده، جست. البته این محبت تازه‌ای نیست که نگارندگان این نوشته پی به آن برده باشند، یان گل در کتاب «شهر انسانی» بر همین منوال، توضیح می‌دهد که چگونه مدرنیسم برای فضای عمومی، عبور پیاده و نقش فضای شهر به مثابه‌ی امکان ملاقات شهرنشینان، اهمیت اندکی قائل است و در نهایت نیروهای بازار و جریان‌های معماری مرتبط با آن به تدریج تمرکز خود را از روابط متقابل و فضاهای مشترک شهری به بناهای منفرد تغییر داده‌اند و بناهای منفرد در طول زمان بیش از پیش منزوی، درون‌گرا و طردکننده شده‌اند. شهر مدرن اگرچه فضاهای فراغتی بازاری و مصرف‌گرا را به انسان درونش می‌بخشد، اما فضاها و بافت‌های سنتی‌اش را می‌رباید و به گفته‌ی یان گل، توسعه‌ی شهری مدرن، نه تنها فرصت‌های عبور پیاده را به عنوان شکلی از حمل و نقل کاهش داده، کارکردهای اجتماعی و فرهنگی فضای شهری را نیز به محاصره درآورده است و کارکرد سنتی فضای شهر به منزله‌ی محل ملاقات و تبادل آراء اجتماعی شهروندان کاهش یافته، مورد تهدید قرار گرفته و یا حذف شده است. در حالی که اگر به جای اتومبیل‌ها انسان‌ها به شهر دعوت شوند عبور و مرور پیاده

و زندگی شهری به تبع آن ارتقا خواهد یافت. در چند دهه‌ی اخیر ساختارهای شهری بر مبنای رفت و آمد ماشین‌ها شکل گرفته‌اند. به‌واقع ما شاهد شهرهایی با خیابان‌هایی کشیده و سراسر برای جابه‌جایی هرچه آسان‌تر ماشین‌ها بوده‌ایم. حال آن‌که با نگاهی به ساختار قدیمی شهر می‌بینیم که انسان، موجودِ یکه‌تاز در به وجود آمدن این ساختار است. زندگی انسان مدرن با سرعت گره خورده است. به‌علاوه در سال‌های اخیر هجوم ماشین‌ها به شهر، انسان را به شکل افسارگسیخته‌ای به سرعت علاقمند کرده و از آن طرف پیدایش پدیده‌های جدیدی چون ترافیک ماشین را که خود وسیله‌ای برای افزایش سرعت بوده به نفعی خود بدل کرده که پیامد آن کاهش صبر و شکیبایی و افزایش خشونت بی‌قانونی در رفتارهای اجتماعی است.

با چنین مقدمه‌ای، این نوشته به مفقودشدگی یکی از عناصر زیست شهری یعنی دوچرخه که خود فقدان یک شکل از انسان عبورکننده است، می‌پردازد و پرسش اصلی اینجاست که دلایل شکل‌دهنده‌ی این فقدان در کجا ریشه دارند؟

یک سوی این نقص در اشاعه، به سمت شهروندان است و این منحصر به کاشان هم نیست. فضای جامعه‌ی ایرانی دوچرخه را هنوز قبول نکرده است. دوچرخه بیش از آن‌که نشان شأن اجتماعی باشد، نشان کسر شأن اجتماعی و بیان گر جایگاه پایین طبقه است؛ در اصل ما به دوچرخه بار طبقاتی داده‌ایم. در حالی که دوچرخه به خودی خود برخلاف ماشین نمی‌تواند نشان‌دهنده‌ی اختلاف طبقاتی موجود در فضای شهر باشد. فضای اجتماعی دوچرخه را هنوز به‌مثابه‌ی عنصر زیستی قبول نکرده و دوچرخه‌سواری در سطح شهر نشانه‌ی تنازعی میان فرد دوچرخه‌سوار و فرد ماشین‌سوار است. چرایی دیگر در تبدیل نشدن یا به وجود نیامدن میدانی برای بهره‌مندی دوچرخه از فضای شهری را باید در جمع‌گرا بودن فرهنگ عمومی کاشان دانست و خاصیت این فرهنگ قضاوت‌گری است که در جهت برچسب زدن به دیگری پیش می‌رود. خرد جمعی شهر نه‌تنها به دوچرخه همانند یک امر مثبت نگاه نمی‌کند، آن را مورد تمسخر قرار می‌دهد. در نتیجه بسیاری به رغم داشتن دوچرخه از آن استفاده

نمی‌کنند. کمبود فضای احترام متقابل شهری بین شهروندان، باعث شده که رانندگان ماشین خیابان را در تملک و تصاحب خود بدانند و البته رویکرد نهادهای قدرت نیز ترویج‌دهنده‌ی همین نگاه به خیابان است. ما شاهد فقدان جایگاه فرد دوچرخه‌سوار در نظام ذهنی شهر هستیم و این موضوع عاملی می‌شود تا دوچرخه‌سوار در شهر همیشه در معرض خطر باشد.

علت دیگر شکل‌گیری این فقدان را باید در نوع رویه‌های ترویج یک فرهنگ جست. برای مثال در یک روز به صورت نمادین، دوچرخه همانند یک موجود زنده مورد قدردانی واقع شده و عده‌ای هم با آن عکس می‌گیرند و فردا، همان دیروز می‌شود! مسئولین شهری به جز روزهای نمادین پاسداشت، آن هم به صورت تشریفاتی و پرتکلف، در فرهنگ رفتاری خود چیزی از اشاعه‌ی یک فرهنگ را نمود نمی‌دهند. هیچ‌گاه دیده نمی‌شود که مسئولین شهر به‌منزله‌ی افرادی تاثیرگذار در فرهنگ اجتماعی، سوار بر دوچرخه مسیره‌های مختلف شهری را بیمایند یا با آن به محل کار رفته و به خانه بازگردند. از طرفی در این سال‌ها صداوسیما، سینما، روزنامه‌ها، مجلات، جامعه‌ی علمی و ارگان‌های مربوط دولتی همگی قدرت تغییر در ذهنیت مردم را داشته‌اند اما هیچ گام مشخصی در رسیدن به این مهم برنداشته‌اند. برای مثال در شهر کاشان کدام بیل‌بورد مردم را به دوچرخه‌سواری و استفاده‌ی کمتر از وسایل نقلیه برای داشتن شهری پاک تشویق کرده است؟ کدام تفکیک فضایی در خیابان برای اهمیت بیش‌تر به دوچرخه‌سوار در نظر گرفته شده است؟ یا آن‌که چرا «جاده‌ی سلامت» به مسیر میان‌بری برای ماشین‌های دودزا تبدیل شده و هیچ تمهیدانی برای عابر پیاده و دوچرخه‌سوار در نظر گرفته نشده است؟

از سوی دیگر دوچرخه نیاز دارد تا در لایه‌های قانونی، مشروعیت اجتماعی پیدا کند تا به‌تبع آن کنش اجتماعی را به سمت خود بکشاند و استفاده از آن را برای فرد و جامعه مشروع و لذت‌بخش کند. مسئله‌ی دیگر را در وضع اقتصادی می‌توان جست و این‌جا تناقض جالبی نهفته است که از یک‌سو دوچرخه در نظام‌بندی قضاوت و نگرش جمعی، یک عنصر هویت‌ساز نیست و از سویی همین عنصر

یک کالای سرمایه‌ای است که قدرت خریدش همگانی نیست. سازمان نهادی دولتی می‌تواند با ارائه‌ی خدماتی در این بخش، امکان بهره‌مندی عمومی از دوچرخه را به وجود آورده و در واقع در سیاست‌های تخصیصی و توزیعی‌اش برای رفاه شهری، دوچرخه را همچون یک عنصر در ذیل این نظام تخصیصی وارد کند.

اما در پایان این نوشته باید گفت، بیش از دوچرخه و هر عنصر درون نظام زیست شهری، باید نوعی فهم تازه از نوسازی و مدرنیزاسیون در شهر کاشان محقق شود، فهمی که با بازخوانی معایب برنامه‌های توسعه‌ی فرهنگی در سایر کشورها در چند دهه پیش، به این ساز و کار برسد که نوسازی امری مشارکتی است میان فرد و شهر؛ توسعه فرآیندی تعاملی است میان شهروند و دولت؛ و تغییر فرهنگی روندی تدریجی و تاملی است میان همه‌ی کنش‌گران درون یک ساحت جمعی، فارغ از آن که هرکس مقامش چیست.

پانویس:

۱- پژوهش‌گر معماری شهری

۲- دانشجوی دکتری بررسی مسایل اجتماعی

تماشای بی‌شتاب

گردشگری بانو چرخه‌شکل جدیدی
از گردشگری است که از اروپا آغاز
شده است



حمیدرضا پوربرات



محبوبیت دوچرخه‌سواری در جهان به اوایل دهه‌ی هشتاد قرن بیستم برمی‌گردد. شیوه‌ای که هرچند در ابتدا استفاده از آن تنها برای جابه‌جایی تک‌نفره و در مسیرهای کوتاه بوده ولی خیلی زود به میزان زیادی در دسترس عموم قرار گرفت و همین امر باعث شد که در بسیاری از جهات، بیش‌تر از انواع دیگر وسایل نقلیه بر الگوهای حمل و نقل تأثیرگذار باشد. سپس در قرن نوزدهم در اروپا، همگام با تغییر مد، مردم برای تفریح و یا به‌طور خاص، رفتن به پارک یا حومه‌ی شهر برای تفریح، دوچرخه‌سواری را انتخاب می‌کردند. برای افرادی که از زمان کافی و توان مالی برخوردار بودند، دوچرخه‌سواری به روشی برای فخرفروشی به دیگران، ولی برای قشر کم‌درآمد به علت اجبار و محدودیت در انتخاب، مورد استفاده قرار می‌گرفت. اما امروزه در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته، دوچرخه‌سواری فعالیتی فراتر از زندگی روزمره و یا شیوه‌ای برای جابه‌جایی معمول انسانی، مهندسی شده است.

در دهه‌های اخیر، توجه به رکاب و دوچرخه‌سواری در ایران به دلایل متعددی بیش‌تر شده است. حتمن اتفاق افتاده که در جاده‌ها و خیابان‌ها افرادی را می‌بینید که دوچرخه‌سوار هستند. باید اذعان کنیم که آمار دقیقی از میزان دوچرخه‌سواری در ایران موجود نیست تا بتوانیم آن‌را با دیگر آمارها مقایسه کنیم، ولی بدون شک، دوچرخه وسیله‌ای جایگزین برای دیگر وسایل حمل و نقل است، آن‌هم با مزیت ورزشی، محیط‌زیستی (بدون کربن) و شخصی (استقلال طلبی). حال اگر دوچرخه‌سواری با هدف گشت‌زنی و گردشگری باشد، موضوعی جذاب برای بحث و تعمق خواهد بود.

«گردشگری با دوچرخه» یا «سایکل توریزم» شکل جدیدی از گردشگری است که نقطه‌ی اوج آن از اروپا شروع شده و هنوز هم در برخی از کشورها مانند دانمارک، آلمان، سوئیس و هلند به گردشگری با دوچرخه به‌طور گسترده‌ای توجه می‌شود. برای مثال، یک گزارش پژوهشی در پارلمان اروپا در سال ۲۰۰۹، موضوع گردشگری و نشر گاز دی‌اکسید کربن را مورد بررسی قرار داد و به مقایسه‌ی تعطیلات رایج با گردشگری با دوچرخه در بازار کشور آلمان پرداخت. برخی از یافته‌های جالب توجه این گزارش، به نحوه‌ی دسترسی به مقاصد گردشگری با

دوچرخه اشاره می‌کند. تقاضای روزافزون این نوع گردشگری نسبت به انواع گردشگری با دیگر وسایل نقلیه موجب شد تا در این کشورهای اروپایی مسیرهایی اختصاصی برای دوچرخه‌سواری و گردشگری تعریف شود. حتی کشور سوئیس پا را فراتر گذاشت و طرحی به نام «شبکه‌ی سرزمین دوچرخه‌ها» را کلید زد که براساس آن، گردشگران در درون شبکه‌هایی در حال گردش‌اند. شبکه‌هایی که هم برای گردشگر و هم برای کشور سوئیس نهایت مزیت را دارد.

گردشگری با دوچرخه گونه‌ای از گردشگری است که فرد تمایل دارد در طول سفرش یک روز یا بیش‌تر را با دوچرخه گردش کند. در برنامه‌ریزی‌های این نوع گردشگری، دوچرخه‌سواری یا اصلی‌ترین فعالیت تمام روز خواهد بود یا بخشی فرعی و چندساعته در کنار دیگر فعالیت‌ها. نکته‌ی مهم این‌که گردشگری با دوچرخه یک پدیده‌ی منحصر به گردشگری روستایی نیست، بلکه بخشی از گردشگری شهری نیز به‌شمار می‌رود. موج طرح‌های عمومی مشترک دوچرخه‌سواری در شهرهایی چون آمستردام، بارسلونا، برلین، بروکسل، کپنهاگن، لیون، اسلو، سویل، استکهلم و وین موجب شده تا ماهیت این نوع گردشگری منسجم و پویاتر گردد.

چرا گردشگری دوچرخه‌سواری؟

نتایج پژوهشی در استرالیا با مطالعه‌ی گردشگران دوچرخه‌سوار شهری نشان داد که گردشگران دوچرخه‌سوار در شهر با آرامش بیش‌تر و سرعت کم‌تری نسبت به دیگر مسافران طی طریق می‌کنند و در آن‌ها تمایل به بازدید از اماکن داخل و مناطق اطراف شهرها قوی‌تر است. همچنین، بررسی عوامل انگیزشی دوچرخه‌سواران در مسیرهای گردشگری، موضوع بسیاری از پژوهش‌ها بوده است. یافته‌های به‌دست آمده، مجموعه‌ای از انگیزه‌ها، همچون تمایل به استراحت، لذت بردن از ورزشی سالم مثل دوچرخه‌سواری و کسب تجربه‌ای لذت‌بخش، را بیان کرده‌اند. همچنین اندیشمندان گردشگری معتقدند که هدف گردشگری با دوچرخه با برخی از شاخص‌های توسعه‌ی پایدار سازمان ملل اشتراک زیادی دارد. این اندیشمندان سعی کرده‌اند تا طرح‌های خلاقانه و ابتکاری را معرفی و اجرا کنند. یکی از

موفق‌ترین این طرح‌ها، شبکه‌ی دوچرخه‌سواری اروپایی (Euro Velo) است. این شبکه شامل ۱۲ مسیر طولانی دوچرخه‌سواری است که ۶۶ هزار کیلومتر را پوشش می‌دهد و ۴۵ هزار کیلومتر از این مسیر، از مناطقی می‌گذرد که جزء جاذبه‌های گردشگری محسوب می‌شوند. این شبکه به زودی، با ساخت مسیر طولانی دیگری به نام «مسیر آیرن کرّین» کامل‌تر می‌شود و دریای بارنت را به دریای سیاه متصل خواهد کرد. پیوستن شهرداری‌های شهرهای مختلف سراسر اروپا به این طرح و تعریف مسیری طولانی‌تر در شهرهای خود برای گردشگران به جهت بهره‌مندی از مزایای آن و تلاش برای توسعه‌ی این شبکه، اوج محبوبیت این طرح را نشان می‌دهد.

موارد زیر، مهم‌ترین نکات قابل توجه در گزارش پارلمان اروپا برای این شبکه‌ی دوچرخه‌سواری است:

- افزایش گردشگری داخلی و کاهش سفرهای گردشگری بلندمدت، که در نهایت کمک بسیاری به محدود کردن انتشار گاز دی‌اکسید کربن می‌کند.
- ترویج گردشگری‌ای که کم‌ترین اثرات جانبی زیست‌محیطی و کاهش انتشار گازها را به همراه دارد.
- بکارگیری مجدد منابع موجود و خلق یک تفکر جدید.
- کمک به فعالیت‌های دخیل در گردشگری، مانند اقامتگاه‌ها، جاذبه‌ها و غیره.
- فرصت ارتقای کیفیت زندگی برای جامعه.
- ارائه‌ی شکلی از گردشگری کم‌شتاب که موجب پررنگ‌تر شدن علاقه به شناخت غذای محلی، میراث و زندگی جوامع بومی، می‌شود.

گردشگری دوچرخه‌سواری در کاشان؛ راه‌حل این است...

در این‌که گردشگری و دوچرخه‌سواری هر کدام مزایای بی‌شماری دارند، شکی نیست. حال اگر با هم ادغام گردند، به یقین رویکردی بی‌نظیر در حوزه‌ی عمل خواهد بود. مسئله این است که با وجود تمامی مباحث فوق، چرا در منطقه‌ای مانند کاشان، با دارا بودن تعداد بی‌شمار آثار تاریخی ملموس و ناملموس فرهنگی و گردشگری و همچنین ظرفیت‌های اجتماعی بسیار زیاد در حوزه‌های مختلف،

گردشگری با دوچرخه رونق ندارد؟ سوالی به نظر ساده ولی بی‌جواب که باید در این مورد پژوهش و مباحثه داشت. وجود چند مشکل واضح و آشکار، مسلم است. ابتدا، عدم درک اهمیت ابعاد مختلف موضوع دوچرخه‌سواری و گردشگری شهری در کاشان است. این نوع فعالیت برای افراد فعال در امور فرهنگی - ورزشی جذاب است و عموم مردم به دلایل مختلف تمایل به گردشگری با دیگر وسایل نقلیه و یا پیاده‌روی دارند. دوم این که بخش‌های دولتی دخیل در این ماجرا موضوع را چندان جدی نمی‌گیرند. اداره‌ی ورزش و جوانان، شهرداری و دیگر ارگان‌های مرتبط، این نوع گردشگری را نمی‌شناسند و در تأمین زیرساخت‌های لازم کوتاهی می‌کنند. درنهایت و مهم‌ترین مسئله، عدم وجود مطالبه‌ی اجتماعی برای گسترش گردشگری با دوچرخه است. گروه‌های غیرانتفاعی جامعه هنوز برای این نوع سبک جدید - ترکیبی از ورزش و گردشگری - برنامه‌ریزی نکرده‌اند.

راه‌حل ساده ولی ممتنع است. شاید در گفتار آسان باشد ولی در اقدام با چالش‌های زیادی مواجه شود. تجربه‌ی کشورهای موفق در این زمینه در گرو فعالیت گروه‌های غیرانتفاعی با همکاری بخش دولتی بوده است. تغییر تفکر و معرفی این رویکرد در قدم نخست و سپس اقدام عملی با ایجاد تور گردشگری با دوچرخه یا برگزاری مسابقه یا هر نوع شکل دیگر، می‌تواند آینده را به نفع خود تمام کند.



اندر رکاب سفر

سفر کم‌نشتاب چارچوب‌مشهورم
جدیدی است که جایگزینی را برای
سفرهای هوایی و باخونروپیشنهان
می‌دهد



آرش نورآقایی

او با دوچرخه آمد

مارتین اهل شهر آخن بود. به تهران که رسید، میزبان‌ش شدم. از آلمان با دوچرخه آمده بود و قصد داشت دور دنیا را رکاب‌بزند و زد. چند روزی مهمانم بود. با هم به قلعه‌ی بابک سفر کردیم بدون دوچرخه‌اش، در قالب یک تور گردشگری و با اتوبوس. از قضا مارتین راننده‌ی اتوبوس بود که شغلش را رها کرده و با دوچرخه راه افتاده بود برای سیاحت دنیا. چند سال بعد تقدیر چنان رقم خورد که گذارم به آخن افتاد و مارتین را دیدم. شغل جدیدش این بود: راهنمای گردشگری با دوچرخه

برای مسیرهای بین‌المللی. بعد از مارتین هم، رکاب‌زنان بسیاری را دیدم و حتا با آن‌ها هم‌کلام شدم؛ کسانی که تنها، به صورت زوج یا گروهی با دوچرخه به ایران سفر کرده بودند. همه‌ی این افراد تجربیات منحصر به فرد و جذاب و شنیدنی از جاده و نگرش و رفتار مردم نسبت به خودشان، داشتند.

تجربه‌ی شخصی دوچرخه‌سواری شهری

هر وقت به‌عنوان راهنمای گردشگری به محوطه‌ی کاخ «ورسای» تور می‌برم، همسفرانم را تشویق می‌کنم که در باغ وسیع آن‌جا دوچرخه‌سواری کنیم و همیشه بازخورد این فعالیت برای هموطنانم بیش از حد تصور اولیه رضایت‌بخش و شادی‌آفرین بوده است. بارها نیز تجربه‌ی دوچرخه‌سواری را در شهرهای بارسلونا، مونیخ، آمستردام، استکهلم و کپنهاگ به صورت فردی و گروهی (همراه با همسفرانم) تجربه کرده‌ام.

رکاب‌زنی با دوچرخه در شهر و به‌ویژه یک شهر جدید، به اندازه‌ی پرتله‌زنی و پیاده‌روی هیجان‌انگیز است و لذت‌وافری دارد.

چرخیدن با دوچرخه

دوچرخه‌سواری به‌مثابه‌ی یک فعالیت گردشگری با عنوان انگلیسی Cycle Tourism، زیرمجموعه‌ی گردشگری ماجراجویانه و همچنین در زمره‌ی گردشگری کم‌شتاب تقسیم‌بندی می‌شود و انواع گوناگون دارد که عبارتند از:

- ۱- دوچرخه‌سواری داخل شهری
 - ۲- دوچرخه‌سواری بین شهری و بین کشوری
 - ۳- دوچرخه‌سواری در دل طبیعتی همچون کوهستان و جنگل
- این نوع از گردشگری چه در ایران و چه در خارج از ایران هواداران بسیاری دارد و در رابطه با آن بسیار می‌توان سخن گفت. اگر کسی از آمادگی جسمانی برخوردار باشد همواره می‌تواند در سفرهایش از دوچرخه همچون یک وسیله‌ی محیط زیستی و کم‌خرج استفاده کند و از آزاد بودن در سفر لذت ببرد.
- در همین ابتدا ذکر این نکته هم بد نیست که امروزه حتا گاهی با

عنوان یک پویش مدنی توسط یک فرد یا گروهی برای رساندن پیام صلح، دوستی، بزرگداشت و غیره از دوچرخه‌سواری و رکاب‌زنی در مسیرهای سفر استفاده می‌شود.

پیشینه‌ی سفر با دوچرخه به قرن نوزدهم میلادی و به ویژه نیمه‌ی دوم آن برمی‌گردد. تا قبل از به پایان رسیدن این قرن باشگاه‌های سفر با دوچرخه ایجاد و برخی از وسایل ایمنی برای این تفریح مهیج ابداع شده بود. همچنین اولین زن به نام Annie Londonderry اهل لتونی (Latvia) سفر به دور دنیا با دوچرخه را در سال ۱۸۹۵ به پایان رساند.

ابتدای این نوشتار از تجربه‌ی آشنایی با دوستی گفتم که دور دنیا را با دوچرخه در دو سال گشت. اما بیش‌ترین رکوردها متعلق به کسانی است که حداکثر سه دهه در جاده‌های سراسر دنیا رکاب زده‌اند و از حدود دویست کشور دنیا دیدن کرده‌اند.

خوشبختانه، امروز شاهد این هستیم که برخی از این گردشگران سفرنامه‌های خود را به صورت کتاب یا در فضای مجازی منتشر کرده‌اند که برای دوست‌داران این نوع از گردشگری و سفر، منابع خوبی به شمار می‌روند.

گردشگری کم‌شتاب و نقش دوچرخه

در دو دهه‌ی اخیر، سفر کم‌شتاب (Slow Travel) که ریشه در جنبش سفر کم‌شتاب (Slow Travel Movement) دهه‌ی ۱۹۸۰ میلادی دارد در سایه‌ی توجه به سه مولفه‌ی موقعیت، بوم‌شناسی و کیفیت زندگی شتاب بیش‌تری گرفته است. از جمله ویژگی‌های سفر کم‌شتاب می‌توان به طی مسافت کم‌تر، مصرف کم‌تر کربن و تأکید بیش‌تر بر تجربه‌ی سفر اشاره کرد. یکی از تعاریف سفر کم‌شتاب این است: «سفر کم‌شتاب چارچوب مفهومی جدیدی است که جایگزینی را برای سفرهای هوایی و با خودرو پیشنهاد می‌دهد. در این نوع سفر، مردم با شتاب کم‌تر و از طریق مسیرهای زمینی به سوی مقاصد سفر می‌کنند و در آنجا توقف طولانی‌تری دارند و کم‌تر جابه‌جا می‌شوند.» عناصر دیگر گردشگری کم‌شتاب را می‌توان چنین تعریف کرد: «اهمیت تجربه‌ی سفر به (و درون) یک مقصد، استفاده از انواع وسایل

نقلیه، خوردن و آشامیدن کم‌شتاب، کاوش سیاست‌های میراث و فرهنگ مقاصد با سرعتی کم‌تر و از همه مهم‌تر حمایت از محیط زیست.» تجربه‌ی سفر با دوچرخه به‌عنوان یکی از روش‌های گردشگری کم‌شتاب دارای ویژگی‌های متنوع و منحصر به فردی داشت. احساس آرامش و لذت ناشی از چشم‌اندازهای دل‌انگیز توأم با فعالیت بدنی، ارتباط و تعامل با مردم محلی بخشی از تجربیاتی است که در سفر با دوچرخه خلق می‌شوند.

فلسفه‌ی دوچرخه‌سواری

هرچند دوچرخه‌سواری ورزشی پرتعداد در جهان است و رقابت‌های پر سر و صدای جهانی را رقم می‌زند، اما هنوز هستند کسانی که دوچرخه‌سواری آماتور را یک فعالیت کودکانه و در حد اسباب‌بازی قلمداد می‌کنند. از طرف دیگر، کسانی نیز هستند که دوچرخه‌سواری را یک فلسفه‌ی اخلاقی و رفتاری و زیرمجموعه‌ی موضوعات جامعه‌شناسی مطرح می‌کنند. دوچرخه‌سواری را می‌توان یک کنش فردی، خانوادگی و حتا اجتماعی در نظر گرفت. حس هیجان‌انگیز جستجوگری، کنجکاوی و سرگردانی خودخواسته، اندازه‌گیری و مواجهه با توانایی‌های فردی، محافظ محیط زیست بودن، استقلال فردی و توجه به مفاهیم توسعه‌ی پایدار از جمله کلیدواژه‌هایی به شمار می‌روند که در فعالیت دوچرخه‌سواری قابل شناسایی و بازخوانی هستند.

دوچرخه و حمل و نقل

هرچند در سطرهای بالاتر از پیشینه‌ی سفر با دوچرخه سخن به میان آمد، اما باید اضافه کرد که دوچرخه شکل جدیدی از حمل و نقل در دنیای مدرن است که از دهه‌ی ۸۰ قرن بیستم محبوبیت قابل توجهی به دست آورد. اگر در قرن نوزدهم افراد تنها همگام با مد روز و برای فخر فروشی و در نهایت تفریح به دوچرخه‌سواری روی می‌آوردند، اما در اواخر قرن بیستم و تا امروز دوچرخه به‌منزله‌ی یکی از راه‌حل‌های ترافیک داخل شهری و روشی برای شادابی و سلامت جامعه مدنظر مسئولین قرار گرفته است. به همین دلیل، طرح استفاده از دوچرخه در قالب یکی از خدمات عمومی در شهرهایی هم‌چون آمستردام، بارسلونا،

برلین، بروکسل، کپنهاگ، لیون، اسلو، استکهلم، وین و... و حتا به تازگی در برخی از شهرهای ایران به‌ویژه تهران، شکل گرفته است. کلام آخر اینکه دوچرخه امروز به یک نماد (آیکون) شهری فاخر تبدیل شده است.

پانویس:

۱- راهنمای گردشگری

منابع:

دیکینسون، ژانت. لامسدن، لس. سفر و گردشگری کم‌شتاب. مترجمین: مهناز شفیعیان، حمیدرضا پوربررات ابوزیدآبادی. تهران: انتشارات مه‌کامه. ۱۳۹۵.

دوچرخه‌سواری به‌مثابه‌ی یک فعالیت گردشگری زیرمجموعه‌ی گردشگری ماجراجویانه و همچنین در زمره‌ی گردشگری کم‌شتاب تقسیم‌بندی می‌شود و انواع گوناگون دارد



سینمای دو چرخه

نگاهی به کارگرداروایی و زیباشناسی
دو چرخه در چند فیلم ایرانی

ابوالفضل نجیب



نمایی از فیلم «خواب سفید» ساخته حمید جبلی

تا آن جا که منابع اولیه و حافظه‌ی سینمایی نگارنده قد می‌دهد، حضور دوچرخه در فیلم‌های ایرانی انگشت‌شمار و بخش قابل تأمل این کمیت، به جز پستیچی (۱۳۴۹)، به سینمای بعد از انقلاب معطوف است. با این توضیح که به جز دو فیلم هشتک دوچرخه (۱۳۸۵) و دوچرخه باز (۱۳۹۸) و قصه دوچرخه من و بابام (۱۳۹۰) نام دوچرخه در عنوان هیچ فیلم دیگری قید نشده است.

اما از آن جا که هدف ثانوی این یادداشت حضور دوچرخه و کارکرد روایی و معناشناسانه و زیبایی‌شناسانه‌ی آن می‌باشد، تا حد امکان اسامی تمامی فیلم‌هایی که به نوعی دوچرخه در آن حضور داشته در سیاهه‌ی این متن لحاظ و چند نمونه از آن‌ها به فراخور کارکرد معناشناسانه بررسی شده است. اگرچه این داده‌ها را نباید کامل و نهایی تلقی کرد. شاید این مختصر، بهانه‌ای برای انجام یک تحقیق جامع و کامل از سوی پژوهشگران سینمایی با موضوع دوچرخه و سینما شود. آنچه می‌توان در خصوص حضور دوچرخه در فیلم‌های ایرانی مورد اشاره قرار داد، به این لیست محدود می‌شود. با این توضیح که علی‌رغم تلاش برای تماشای فیلم قصه‌ی من و دوچرخه بابام، موفق به این مهم نشدم.

پستیچی ساخته‌ی داریوش مهرجویی، سال ۱۳۴۹

دونده ساخته‌ی امیرنادر، سال ۱۳۶۳

خط پایان ساخته‌ی محمدعلی طالبی، سال ۱۳۶۴

بای سیکل ران ساخته‌ی محسن مخملباف، سال ۱۳۶۷

بچه‌های آسمان ساخته‌ی مجید مجیدی، سال ۱۳۷۵

روبان قرمز ساخته‌ی ابراهیم حاتمی کیا، سال ۱۳۷۷

خواب سفید ساخته‌ی حمید جبلی، سال ۱۳۸۲

هشتک دوچرخه ساخته‌ی مصطفی نظری‌زاده، سال ۱۳۸۵

قصه‌ی دوچرخه من و بابام ساخته‌ی فیاض موسوی، سال ۱۳۹۰ (این فیلم در جشنواره‌ی رقابتی جی‌لین چین موفق به دریافت جایزه‌ی خروس طلایی و صد گل برنده‌ی بازیگر نقش اول شده است.)

دوچرخه‌باز ساخته‌ی مصطفی نظری‌زاده، سال ۱۳۹۸



پستیچی
داریوش مهرجویی
۱۳۴۹

در میان فیلم‌های ایرانی پستیچی شاید تنها فیلمی است که در آن دوچرخه هم‌زمان کارکرد دراماتیکی و زیباشناسانه دارد. دوچرخه در پستیچی علاوه بر این که بر موقعیت فردی و اجتماعی و طبقاتی شخصیت اصلی فیلم تاکید دارد، کارکردهای متنوعی در درونمایه و روایت ایفا کرده است. آنچه در پی می‌آید بازخوانی و دلالت‌های معنایی دوچرخه در سکانس‌های مختلف است.

در نخستین سکانس بیرونی فیلم، آتقی دوچرخه‌اش را پس از القای رابطه‌ی سردمزاجانه‌ی زناشویی با همسرش، از درون اتاق مجاور محل خواب بیرون می‌آورد. این نمای ساده و از راه دور، نخستین تاکید جدی بر نقش چنگدانه و کارکرد تماتیک آن در معرفی وضعیت آتقی دارد. سردی رابطه‌ی آتقی با منیر در تقابل با دلبستگی او به دوچرخه‌اش که از داخل تنها اتاق محل زندگی خارج می‌کند، بر تنهایی هم‌زمان منیر و آتقی و هم بر تنها وابستگی او، دلالت و تاکید دارد.

در سکانس بعدی آتقی را در اداره‌ی پست می‌بینیم. نقش دوچرخه در این سکانس اشاره‌ای هوشمندانه بر هم‌سانی دوچرخه در فیلم دزد دوچرخه‌ی دسیکا دارد. واگذاری نامه‌های اداره‌ی پست به فرد دیگری که او هم صاحب دوچرخه است و در ازای دریافت پول از آتقی نامه‌های او را تحویل می‌دهد، تاکید مضاعفی است بر کارکرد معیشتی دوچرخه در فیلم.

دومین سکانس حضور دوچرخه در فیلم را با ورود برادرزاده‌ی نعمت‌الله‌خان به باغ ویلا شاهد هستیم. آوردن منیر بر ترک دوچرخه به باغ ویلا به شکل کنایه‌آمیزی از رابطه‌ی منیر با برادرزاده خبر می‌دهد.

در نمای بعدی شاهد پوستری در خانه‌ی نعمت‌الله هستیم که در زمینه‌ی آن، زنی با لباس شنا در ساحل خوابیده است. در پس زمینه‌ی عکس، زوج جوانی با لباس شنا در حال تفریح با دوچرخه هستند. تأکیدی غیرمستقیم و ارجاعی بر تضاد و کارکرد طبقاتی دوچرخه در کشورهای توسعه‌یافته و عقب‌مانده را نشان می‌دهد.

سکانس جمع‌آوری گیاهان دارویی از جنگل و حمل آن‌ها با دوچرخه به نزد دامپزشک نیز شاهده‌ی بر کارکرد معیشتی دوچرخه در مناسبات طبقاتی است.

در سکانسی که آتقی از طریق نعمت‌الله خان متوجه خلوت برادرزاده با همسر می‌شود، با تنها امکان موجود که همان دوچرخه است، با عجله خود را به خانه‌ی جنگلی می‌رساند. در این سکانس، دوچرخه به تنها امکان تدافعی آتقی در صیانت از ناموس او تبدیل می‌شود.

آتقی پس از مشاهدۀ رابطه‌ی برادرزاده با منیر در شب مهمانی، در وضعیت انتقام‌جویی با دوچرخه به سراغ نعمت‌الله و برادرزاده می‌رود. تفنگ خالی نعمت‌الله خان همچون دوچرخه‌ی آتقی در انتقام‌جویی ناکارآمد است.

در ادامه‌ی این سکانس، آتقی که به مرز جنون و استیصال رسیده با دوچرخه جلو ماشین آمریکایی که داخل آن یک زوج جوان مشغول خوش‌گذرانی هستند، ویراژ می‌دهد و مانع سبقت می‌شود. او با مانور دوچرخه قصد استهزاء و تحقیر سرنشینان اتومبیل را دارد. این تقابل کاریکاتورگونه درنهایت با سقوط آتقی در گودال کنار جاده و کتکی که از مرد اتول‌سوار می‌خورد به پایان می‌رسد. اشاره‌ای بر ذهنیت عقب‌مانده‌ی آتقی که به زعم خود می‌خواهد از بالایی‌ها انتقام بگیرد.

شاهد اوج جنون ناشی از تحقیرشدگی آتقی را در ادامه می‌بینیم. دایره‌ی بسته‌ای که آتقی در آن با دوچرخه و در دل جنگل به دور خود می‌چرخد، ترجمان تصویری این وضعیت، بازیگوشی کودکانه و توأم با هیستری آتقی و حرکت دوار او با دوچرخه در دل جنگل است. حرکت خلاف جهت دوربین به دور آتقی، همچنان بر تقابل ذهنی ساده‌انگار او با جامعه‌ی پیرامونش تأکید دارد. وضعیتی که درنهایت منجر به جنون آتقی و تبعات آن می‌شود.

در سکانس ماقبل پایانی آتقی به جنگل می‌رود. او که پیش‌تر دوچرخه‌اش را با وسواس مواظبت می‌کرد، این بار آن را رها می‌کند. دوچرخه‌ی رهاشده به درون گودال می‌افتد. شکسته شدن دو شاخه و نمایی که دوربین از دوچرخه‌ی ولو شده در ته گودال نشان‌مان می‌دهد ارجاعی به وضعیت و به‌واقع زبان حال آتقی است. ترجمان و تجمیع ناتوانی‌های آتقی و پیش‌گویی پیامبرگونه از فرجام او. همچنان که رفتن آتقی به بالای درخت، نشانی از رجعت ناگزیر او به بدویت حیوانی است که در ادامه با کشتن منیر و تجاوز و دفن کردن او، انگار می‌خواهد خود را از بار حقارت و درماندگی و ناتوانی یک عمر خلاص کند.

در آخرین سکانس آتقی را سوار بر اتومبیل پلیس به سمت کلانتری می‌بینیم. این اولین و آخرین باری است که تقی را جدای از دوچرخه و سوار بر اتومبیل به‌عنوان نماد جامعه‌ی مدرن می‌بینیم. اما نخستین تجربه‌ی اتول‌سواری آتقی به آخرین لحظه‌های عمر او گره می‌خورد.



دونده
امیر نادری
۱۳۶۲

دونده روایت‌گر پسرکی بی‌کس و بی‌پناه با آرزوهای بزرگ و در ظاهر دست‌نیافتنی است. آنچه او را به بلوغ می‌رساند اراده و درک تجربی از زندگی و غلبه بر مشکلات است. در سفر ادیسه‌وار امپرواز مبارزه‌ی غریزی و بعضن ماجراجویانه برای دست یافتن به آرزوها، دوچرخه بخشی از جهان ذهنی، رویاها و راهکارهای حسی او را برای غلبه بر مشکلات تشکیل می‌دهد. آنچه اشاره می‌شود بر نقش دوچرخه در این مسیر دلالت دارد.

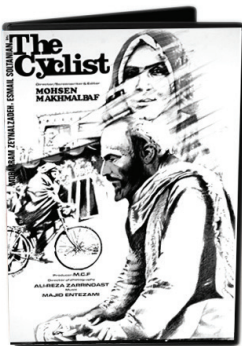
حضور دوچرخه در نخستین سکانس بر دوران کودکی ناکرده‌ی او دلالت دارد. در این سکانس امیرو و دوستانش با آجاره کردن دوچرخه برای زمان کوتاهی این دوران را تجربه می‌کنند. فارغ‌البالی و سرخوشی امیرو در تقابل با شرایط سخت و دشوار و تهدیدکننده، بر تضاد موقعیت موجود و مطلوب او تاکید دارد.

در دومین سکانس نوجوان بعد از خوردن آب با دوچرخه‌سوار فرار می‌کند. امیرو دوچرخه‌سوار را تعقیب می‌کند. سرعت و هوشمندی او بر نوجوان و دوچرخه غلبه کرده و پول آب را دریافت می‌کند. خنده‌ی فاتحانه‌ی امیرو بعد از مبارزه بر برتری جسمانی نوجوان و دوچرخه حکایت از رضایت‌مندی او بر شرایط نابرابر دارد. تامل دوربین روی چرخ عقب که رفته رفته از حرکت باز می‌ماند و قطع به نفس افتادن امیرو، تأکیدی است بر آزمونی که امیرو در سکانس مسابقه با قطار، خود را در معرض آن قرار می‌دهد. در این سکانس امیرو در حالی که از رقیب خود شکست خورده همچنان تا آخرین لحظه‌ی توقف قطار می‌دود. پاسخ امیرو به دوستش درباره‌ی چرایی سماجت بعد از شکست تامل‌برانگیز است؛ «می‌خواستم ببینم خودم چقدر می‌تونم بدوم.» نتیجه‌ی این خودآزمایی را در سکانس پس گرفتن یخ از جوان باج‌گیر و فرار از دست او و در نهایت استهزاء جوانی که نای تعقیب امیرو را ندارد شاهد هستیم. امیرو در این سوی خیابان با خنده و ریشخند خطاب به جوان باج‌گیر که بریده و آن سوی خیابان خط و نشان می‌کشد می‌گوید: «مگه یخ نمی‌خواستی بیا بیا بیر، مگه یخ نمی‌خواستی چرا نمی‌آیی، بیا بیر.» در انتهای این سکانس امیرو خسته و عرق‌ریزان از سرمای دست یخ‌زده برای غلبه بر گرم‌زدگی پوست و صورت خود استفاده می‌کند. این در حالی است که هم‌زمان شاهد آب شدن سرمای‌هی کار خود است.

در سکانس گردش موسا و امیرو با دوچرخه در منطقه‌ی خارجی‌ها شاهد سرخوشی امیرو هستیم. این سرخوشی در برنده شدن دوچرخه‌ی دو ترکیه‌ی امیرو و موسا در تقابل و رقابت با بچه‌های مرفه تک‌سوار از فتح دیگری حکایت دارد. در انتهای این سکانس امیرو دوباره از سرخوشی کودکانه به دنیای واقعی باز می‌گردد. دوچرخه‌ی روی زمین افتاده در زمینه‌ی تصویری که امیرو و موسا مشغول گفت‌وگو درباره‌ی

آینده هستند، بر این بازگشت تاکید دارد. حضور کشتی غول‌پیکر در پس‌زمینه‌ی این سکانس و قرار گرفتن امیر و موسا در بین دوچرخه و کشتی بر تفاوت و فاصله‌ی پُرناشدنی واقعیت زندگی و آرزوهای امیرو تاکید دارد.

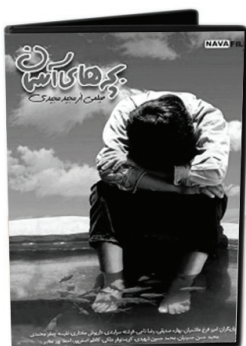
در سکانس رقابت امیرو با دوچرخه با هواپیمای در حال پرواز، شقی دیگر از روحیه‌ی مبارزه‌جویانه‌ی امیرو را شاهد هستیم. امیرو هم‌زمان با اوج گرفتن هواپیما مشغول رکاب زدن دوچرخه است. در این سکانس دوچرخه به تنها امکان امیرو برای کنده شدن از موقعیت جبرگونه تبدیل می‌شود. امکانی که پیش‌تر امیرو در تعقیب نوجوان دوچرخه‌سوار بر آن غلبه کرده، اما در این‌جا مغلوب آن است. در سکانس ثبت‌نام امیرو در مدرسه، دوچرخه به کاتالیزور برای غلبه‌ی او بر بی‌سوادی تبدیل می‌شود.



بای سیکل‌ران
محسن مخملباف
۱۳۶۷

دوچرخه در فیلم به‌همراه نسیم افغانی نقش کلیدی در بای سیکل‌ران دارند. در معرکه‌ای که دلال‌ها به راه انداخته‌اند نسیم حاضر می‌شود برای درمان همسر بیمارارش که در انتظار تهیه‌ی پول عمل جراحی است هفت روز و شب به دور دایره‌ی کوچکی و بدون وقفه رکاب بزند. زندگی نسیم در هفت روز و شب بر روی دوچرخه همراه است با زندگی عادی مردمانی که هر کدام با انگیزه‌های مختلف دور این دایره به تماشا ایستاده‌اند. در بای سیکل‌ران، دوچرخه به نوعی بر دنیای ساده و بسته‌ی مردمانی از جنس نسیم تاکید دارد. حرکت دوار نسیم بر روی دوچرخه در حالی ادامه می‌یابد که عده‌ای در اطراف او مشغول

شرطبندی بر روی توان نسیم هستند. پول‌هایی که در این معرکه رد و بدل می‌شود صدها برابر بیش‌تر از نیاز نسیم برای نجات جان همسر است. بای‌سیکل‌ران به نوعی بر فاصله‌ی طبقاتی و شکاف عمیق ابزار فرودستان برای برون‌رفت از بحران‌های روزمره تأکید دارد. آنچه دوچرخه در فیلم را تاویل‌پذیر می‌کند، اهمیت فرامتنی دوچرخه در زندگی مردمانی است که بیش از دلبستگی به هم به ابزار معیشت و امرار معاش خود دلبسته هستند.



بچه‌های آسمان
مجید مجیدی
۱۳۷۵

دوچرخه در بچه‌های آسمان اگرچه نقش کلیدی در روایت اصلی فیلم ندارد، اما در دو سکانس با تمهید رفت و برگشت پدر و پسر با دوچرخه به شمال شهر از این طریق بر فاصله و شکاف ترسناک طبقاتی در جامعه تأکید و اشاره دارد. در صحنه‌ی بالا رفتن به سمت شمال شهر، پدر و پسر ناچار به کول کردن دوچرخه تا رسیدن به خانه‌های اشرافی می‌شوند. در زمان برگشت اما سرعت سرسام‌آور دوچرخه ناشی از شیب تند و گیج‌کننده به سمت پائین به وحشت و درنهایت زخم و زار شدن آن دو منجر می‌شود. تمهیدی هوشمندانه برای نشان دادن فاصله‌ی طبقاتی و هم‌زمان ناکارآمدی دوچرخه برای نزدیک شدن و کم کردن فاصله. در بچه‌های آسمان حضور دوچرخه به بخشی از هویت طبقاتی و هم‌زمان الزامات و تعبد اخلاقی طبقات فرودست تبدیل می‌شود.



روبان قرمز
ابراهیم حاتمی کیا
۱۳۷۷

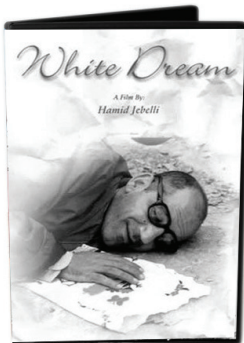
روبان قرمز بیانیه‌ای است در ستایش عشق و زندگی و بیانیه‌ای بر ویرانه‌های به جا مانده علیه جنگ. آنچه بر این رویکرد تاکید دارد، گورستانی از تانک‌ها و مناطق مسکونی مین گذاری شده، به‌علاوه‌ی انسان‌های آواره و خانه‌به‌دوشی است که با ساده‌ترین نماد و نشانه‌های حیات و ارتباط سعی در بازسازی دوباره‌ی زندگی دارند. از این زاویه دوچرخه در فیلم کارکرد و دلالت چندگانه پیدا می‌کند. از یک‌سو نشان و تاکیدِی است بر آوارگی ناشی از جنگ که در خانه‌به‌دوشی جمعه تب‌لور می‌یابد. و هم‌زمان دلالتی است بر سادگی و معصومیت انسان نوعی که باز به‌مثابه‌ی دلالت انضمامی ملتی همیشه و همواره درگیر جنگ و آوارگی با تاکید بر نوعیت فرهنگی و ملی جمعه بازتاب می‌یابد.

حضور دوچرخه در گورستان تانک‌ها به شکل دیگری بر تضاد جهان ساده‌ی جمعه با جهان درگیر آن تاکید دارد. جهانی که به درجاتی به رویاها و آرزوهای جمعه پیوند و گره خورده است. در دومین سکانس رویارویی جمعه با محبوبه، جمعه افسر تانک از آرزوی داشتن تانک و تزئین کردن گل برای بردن همسر آینده به خانه‌ی بخت حرف می‌زند؛ تاکیدِی بر ناگزیری و تقلیل آرزوها در متن جنگ. آرزویی که بعد از دل بستن به محبوبه و رفتن به نزد داوود برای مباحله بر سر عشق، با نشانیدن محبوبه بر ترک دوچرخه و حمل وسایل حداقلی زندگی بر نوعی رجعت به فترت انسانی و جهان منتزع از آشوب تاکید دارد. زمینه‌های این دل‌بستگی در اولین سکانس مشترک جمعه و داوود و هوشمندی در استفاده از دوچرخه به مخاطب القا می‌شود.

دوچرخه در این سکانس به نشانه‌ی تقابل قریب‌الوقوع آن دو در تصاحب محبوبه تبدیل می‌شود. داوود در بدو ورود جمعه به صحنه دوچرخه‌ی او را از پشت می‌گیرد.

بعد از گفت‌وگوی کوتاه و تشبیه محبوبه به گراز از سوی جمعه، داوود سرخوش از احساس اطمینان از جانب جمعه سوار بر دوچرخه می‌شود. نشانی از اشتیاق او به تملک محبوبه. در ادامه‌ی گفت‌وگو، جمعه دوچرخه را از داوود پس می‌گیرد. اولین نشانه از دل‌بستگی قریب‌الوقوع جمعه به محبوبه. دوچرخه در چند نوبت بین آن دو رد و بدل شده و گفت‌وگویشان به جدال کلامی تبدیل می‌شود. در نهایت با رد و بدل کردن دوچرخه تشدید و به نوعی رودرویی جمعه و داوود در سکانس نهایی را پیش‌گویی می‌کند.

در پایان جمعه با اشاره به دوچرخه و گفتن این جمله که «آن هم مال تو» داوود را هم‌زمان از احساس محبوبه به خود مطلع می‌کند. واگذار کردن گردنبند داوود به جمعه از جانب محبوبه در هم‌سویی با وا گذاشتن دوچرخه از جانب جمعه بر دل‌کنند او از تنها دارایی زندگی در قبال عشق محبوبه تاکید دارد. در این سکانس دوچرخه نقش این‌همانی و سویه‌های زمینی دو رقیب به محبوبه را نمایندگی می‌کند. در سکانسی که جمعه و محبوبه به همراه وسایل زندگی بر ترک دوچرخه برای مباحله به سمت محل اقامت داوود می‌روند، شاهد عبور دوچرخه از عرض و قطع کردن جاده هستیم. تمهیدی بر نادیده‌انگاری و اعتراض به نظم موجود. حاتمی‌کیا به نوعی از این تمهید در آژانس شیشه‌ای برای نشان دادن اعتراض به نظم دوران پسا‌جنگ استفاده می‌کند. حاج کاظم در حالی که هم‌رزم خود را برای رساندن به هلی‌کوپتر بر دوش می‌کشد، هم‌زمان با پا گذاشتن روی خطوط تازه رنگ‌شده کف خیابان توسط کارگران شهرداری که تاکید است بر مرزبندی‌های حاکم، اعتراض خود را به نظم و مدنیت بعد از جنگ نشان می‌دهد. در این‌جا اما دوچرخه جمعه در حالی که وسایل زندگی و زن موردعلاقه‌اش را حمل می‌کند، با قطع کردن خط میانی جاده، به بازگشت جمعه به دوران فترت آدمی اشاره می‌کند. این تضاد با تاکید بر چرخ‌های تانک و چرخ دوچرخه بر کارکردهای پارادوکسیکال آن‌ها در تقابل جنگ و زندگی تاکید دارد.



خواب سفید
حمید جبلی
۱۳۸۲

خواب سفید ساخته‌ی حمید جبلی به سال ۱۳۸۲ یکی از عاشقانه‌های ساده و صمیمانه‌ی سینما است. آقارضا مرد میان‌سال شیرین عقل به صاحب یک مزون دل می‌بندد. شخصیت عاطفی مالک مزون به سوءتفاهم آقارضا و دلبستگی او منجر می‌شود. کار آقارضا جابه‌جا کردن لباس‌های کرایه‌ی عروسی با دوچرخه است.

او هر روز با دوچرخه و به بهانه‌های مختلف خود را به فروشگاه مزون می‌رساند. در همین حال طاهره دخترکی فقیر ساکن در مجاورت گورستان دل به آقارضا بسته است. در خواب سفید، دوچرخه وجهی از شخصیت و عشق ساده‌انگارانه‌ی آقارضا را نمایندگی می‌کند. صدای بی‌وقفه‌ی زنگ دوچرخه‌ی آقارضا بر سرخوشی او از نزدیک شدن گام به گام به عشقی حکایت دارد که درنهایت متوجه می‌شود حاصل توهّم بوده است.

در خواب سفید دو صحنه‌ی کلیدی کارکرد معنا بخشی توأمان متوهمانه و واقع‌گرایانه دوچرخه را به رخ می‌کشد. شکسته شدن فرمان و له شدن دوچرخه پس از جلسه‌ی خواستگاری آقارضا از زن صاحب مزون که معلوم می‌شود ناشی از سوءتفاهم آقارضا بوده. و هم‌زمان نشستن طاهره بر ترک دوچرخه آقارضا در پهنه‌ی طبیعت بکر روستایی و پوشیده از برف که با صدای زنگ دوچرخه نوید ورود آقارضا به زندگی ساده و توأم با عشقی واقعی می‌دهد.

هشتگ دوچرخه‌باز- مصطفی نظری زاده، ۱۳۸۵

هشتگ دوچرخه‌باز فیلم ساده، آماتورگونه اما با ایده‌های قابل اعتنایی است. برخلاف آنچه در ابتدا وعده می‌دهد به روایت نوستالوژی و عشق و پیوند خاطرات حاج بابا با دوچرخه‌اش عمل نمی‌کند. در عوض دوچرخه و نسل پسافضای مجازی و مدرن‌شده به سازوکارهای ارتباطی را به امروز پیوند می‌دهد، روی ارتباط نسل امروز و پیوند آن با زمان گذشته و آدم‌های آن متمرکز است. و در این میان بیش از هر چیز روی امکانات ارتباطی مجازی به‌عنوان تنها امکان بازپس‌گیری ارزش‌های پیشامدرن تاکید می‌کند. دلبستگی‌هایی که در هجوم مظاهر زندگی امروز رنگ باخته و جای خود را به زندان فردیت و بدتر از آن روابط مجازی داده است. از این حیث و علی‌رغم نام فیلم و گره اصلی که یافتن دوچرخه‌ی حاج بابا است، دوچرخه دستمایه و بهانه‌ای برای پرداختن به چالش‌های میان جامعه‌ی مدرن و سنتی می‌شود. هرچند در این میان اشاراتی به فرهنگ و کلیدواژه‌های دوران تسلط دوچرخه بر سیستم تردد در میان اقشار سنتی دارد.

انتخاب اصفهان به‌عنوان شهری در نقطه‌ی تقابل مولفه‌های سنتی با دنیای مدرن شاید از حیث نگاه وامدارانه به ارزش‌های در حال منسوخ شدن قابل‌تأمل باشد.

برخی شوخی‌ها در این میان از جمله راه انداختن هشتگ دوچرخه که تداعی‌کننده‌ی نام دسیکا و فیلم دزد دوچرخه است، از جمله نکات جالب فیلم است.

استفاده و تلفیق برخی صحنه‌های کلیدی با شیوه‌ی نقاشی متحرک از دیگر تمهیدات روایی سازنده است که از ریتم کند و کسالت‌آور فیلم جلوگیری می‌کند. مشکل فیلم شاید از آن‌جا ناشی می‌شود که دغدغه‌ی فیلم‌ساز پیش از آن‌که به خاطره‌گویی و خاطره‌بازی با دوچرخه‌ی حاج بابا و نسل او معطوف باشد، نگران نوعی سرمایه‌گذاری است که دوچرخه را به‌مثابه‌ی بهترین امکان و بهانه برای یک گردش توریستی در سطح شهر و نمایش امکانات مدرن‌شده‌ی شهر سنتی اصفهان تنزل می‌دهد. فیلم را با تمامی این اوصاف می‌توان در زمره‌ی معدود فیلم‌های ژانر دوچرخه در تولیدات بخش خصوصی برشمرد.

پوستری که عینِ رفاقت بود

نرگس پوستر پستی که در بیشه‌ها خاطرات
کودکی‌مان دارد



مصطفی موفقیانی



کانون پرورش فکری کودکان و نوجوانان
تألیف و نگارش

دونده

کارگردان: امیر نادری
مدیر فیلم برداری: فیروز ملکت زاده
فیلم برداران: یمن عرفا، امان - علی باقری
سازنده: امیر نادری - نیروز غریب پور
بازیگر: مجید باقری و مسعود

میان سطر هفتم و هشتم بود که نگاهمان خورد به نام امیر نادری. رفاقتمان با نادری از همین پوستر کلید خورد. امیرو و رفیقش شانه‌به‌شانه‌ی هم ایستاده بودند و دوچرخه سومین رفیقی بود که پایه‌پایشان تا رسیدن به این قابِ دوستانه رکاب زده بود. هر سه تایشان ساعت‌ها دویده بودند و وجب‌به‌وجب محله‌ی ملوانان خارجی و بندرگاه‌های شعله‌ور را رکاب زده تا رسیده بودند به این قابِ یگانه. نفسی که چاق می‌کردند و خستگی از تن قیرگونشان که درمی‌رفت، زل می‌زدند توی چشم‌هایمان و می‌خندیدند.

دونده این‌گونه ما را به تماشای خود فرامی‌خواند: پرنده‌ی دست‌آموز کانون پرورش فکری روی دومین سطر نشسته بود و با صدای بلند نغمه و شور سرمی‌داد. لابه‌لای سطر پنجم و ششم با فونتِ خودمانی‌ای نوشته شده بود: «دونده». در دو سطر بعد، نام امیر نادری را می‌خواندیم و بقیه‌ی سطرها و نام‌ها بی‌اختیار فراموشمان می‌شد. کنجکاوی ما برای دیدن دونده، نه به سبب خاطره‌ی خوشمان از کانون پرورش فکری (چرا که خاطره‌ای نداشتیم!) و نه به دلیل تصویر برجسته‌ی دوچرخه‌ای که در کودکی حسرت سوارشدنش را داشتیم؛ که پوستر دونده بیش از آن که نداشته‌هایمان را توی سرمان بکوبد، رویاهای بی‌حدِ کودکی‌مان را زنده می‌کرد. امیرو و رفیقش موسا به همراه دوچرخه‌ی شریکی‌شان صمیمتی به وجود می‌آوردند که می‌خواستیم زیر و بمش را کشف کنیم. می‌خواستیم دلیل رفاقت و نزدیکی این سه نفر را دریابیم. رفاقتی که از جنس خون و آهن و خیابان بود.

این بود که به تماشای دونده نشستیم. دونده قصه‌ی گرکننده‌ای تعریف نمی‌کرد، با این حال فیلمی بود که برای دیدنش نفس کم می‌آوردیم. هر از گاه به صورت خواب زده‌مان آب می‌پاشید و ناگهان تر سیلی کشیده‌ای نثارمان می‌کرد. دونده سرعت بود و قدرت و حرکت. آن‌چه دَرش اهمیت داشت، وضعیت و زیست‌پاها بود؛ پاهایی که رکاب می‌زدند بی‌آن که خسته شوند. پاهایی که پرشتاب‌تر از ابرها گام برمی‌داشتند و آبی بی‌نهایت دریا را درمی‌نوردیدند. پاهایی

که سریع‌تر از سوت قطارها می‌دویدند و هزار بال برای پریدن و اوج گرفتن داشتند.

فیلم از دقیقه‌ی بیست جان تازه‌ای می‌گرفت: امیرو در لنج به‌گل‌نشسته‌ای بعد از ظهرش را سپری می‌کند. دوستانش از راه می‌رسند و از او می‌پرسند که دوچرخه‌سواری بلد است یا نه. پاسخ امیرو واضح و محکم است. بله، امیرو بلد است رکاب بزند. خوب هم بلد است. تک‌تکشان دوچرخه‌ای کرایه می‌کنند و مغازه‌ها و میدان‌گاه‌های شهر را به تفریح و خنده رکاب می‌زنند. قصه‌ی دویدن‌ها و مسابقه دادن‌ها و نفس‌نفس زدن‌ها با همین دوچرخه‌ها شروع می‌شود. دوچرخه‌های کرایه‌ای رویای دوری‌اند که آن‌ها را بر پشت خود سوار می‌کنند و به تاخت و تاز در شهر می‌پردازند.

امیرو خانه و وطنی ندارد. با این حال، مرد و مردانه برای تصاحب رویاهایش می‌جنگد و از نفس نمی‌افتد. بی‌آن‌که حتی از پس خواندن و نوشتن زبان مادری‌اش بریاید، در لابه‌لای انبوهی از مجله‌های رنگی خارجی، به دنبال گمشده‌هایش می‌گردد. مجله‌های تخصصی فرنگی می‌خرد و عکس‌هایش را بر در و دیوار خانه‌ی کرایه‌ای‌اش می‌چسباند. در سکانسی، هواپیمای نفتی سایه به سایه به امیرو نزدیک می‌شود. امیرو تندتند رکاب می‌زند و از ته دل فریاد می‌کشد. هواپیما نزدیک و نزدیک‌تر می‌شود. انگار با غرشش قصد بلعیدن امیرو را داشته باشد. امیرو اما تسلیم نمی‌شود. از زمین کنده می‌شود و سوار بر بال‌های فلزی، آسمان را فتح می‌کند.

امیر نادری می‌گوید که این فیلم را در یازده شهر ساخته است. آبادان در آتش جنگ می‌سوخته و شهری وجود نداشته تا بشود در آن فیلمی ساخت. نادری همه‌ی شهرهای ایران را می‌دود. همه‌ی مرزهای جغرافیایی را رکاب می‌زند تا بالاخره دونده را به خط پایان می‌رساند. او در پیام ویدیویی‌ای که برای نمایش نسخه‌ی ترمیم شده‌ی دونده در سی و هفتمین جشنواره‌ی فیلم فجر می‌فرستد، پرشور و هیجان تاکید می‌کند که «هیچ‌کس نمی‌تواند قلم پای امیرو را بشکند».

امیرو هنوز هنوز رکاب می‌زند و می‌دود. حروف ناخوانای الفبا را با صدای بلند تکرار می‌کند و از هواپیمای روی مجله‌های خارجی هم بیش‌تر اوج می‌گیرد. امیرو هنوز نفس می‌کشد...

سوار بر رویا

نمایندها سوار بر نوچه‌ها در پنج وضعیت



مانی ثابت ایمان

نمایی از فیلم «بایسیکل‌ران» ساخته محسن مخملباف



زینال

در آن سال‌های نه‌چندان دور، در حرکتی غیرمستقیم با دوچرخه‌اش در فیلم «بایسیکل‌ران» به دور دایره‌ای که برایش و برایمان گویی مرکز سینمای ایران بود، چنان می‌چرخید که گاه یادمان می‌رفت قدرت این چرخش منبعی بیرون از سینما است. نه، زینال حتمن که برای خود خودش می‌چرخید. برای شمایی درون پرده که او را تا به این اندازه تمام و کمال، شیفته و مفتون کرده بود. حتا نه برای مخملباف آن روزها و دامنه‌ی این چرخش درنهایت- با بایستی از سر نیاز- گریستنش شد در سلامی به سینما و همه‌ی آن چیزی که برایش پا به هستی نهاده بود. یعنی این بار خود خود سینما. رسیده یا نرسیده چه فرقی می‌کند. تمنای زینال فقط خود سینما بود. شوق رسیدن جذبه‌ی تماشا را برای سالک صد چندان می‌کند. چوب کبریت‌ها کار خودشان را کرده بودند. دیگر، بعد از کات محسن در آن پلان ویران‌کننده‌ی سطل آب، چشمانش به آرامی نخفتند. در راه بود، در راه رفتن، همیشه با راه بود، مبتلای چیزی که درک پهنای زندگی‌اش می‌خوانیم. زینال فقط به اعتبار خودش با آن دوچرخه‌ی معمولی در فرصتی محدود، زیر بارانی از خاطره‌ی ویران، غزلی از شاعری شوریده و گمنام را برای همه‌ی سینمای ما سرود، با دوران چرخ‌هایش، در یک شب سرد زمستانی، شعر همه‌ی ما را گفت. تهران را دور زد، ایران را دور زد، جهان را دور زد، فیلم مخملباف را دور زد. زینال با دوچرخه در آن شب سرد زمستانی همه‌ی سینما را دور زد.

«سینما پارادیزو»

روایت تورناتوره در شکلی از سینمای خداحافظی، بیش‌ترین دریافت را برای تماشاچسانی می‌آفریند که آن سینمای به‌خصوص را با جان و دل زندگی کرده‌اند. همزادی انسان و سینما در این صد و بیست سال، هزاران ساله است. هیچ‌گاه دیگر هنرها تاب این وضعیت را نداشته و ندارند. رستگاری روان آدمی، سهم سینما است. تفریحی که دیگر فقط تفریح نیست. در بیش‌تر فیلم‌های ایتالیایی می‌توان دنبال نشانی از دوچرخه به‌عنوان پیش‌برنده‌ی بخشی از سیرِ درام داستان بود. دیروز دسیکا و امروز تورناتوره. دیروز موج نوی سینمایش و امروز



سینمای مدرن ایتالیا، او در «سینما پارادیزو» وظیفه‌ی حمل حلقه‌های فیلم را به دوچرخه‌ای می‌سپارد. در سالن سینما منتظر هستند تا حلقه‌ی دوم فیلم برسد و پسرک شنگول مشغول، دیر کرده است. دوچرخه، باردار رویاهای مآمال و آرزوهای مردم شهری است که ترنم زیست دیگرگون روزهای خود را بدهکار تصاویر بی‌جان این حلقه‌ها در لابه‌لای لایه‌های سلولوئید هستند تا به واقعیت‌شان اندکی جان بدهد. برایشان، خاطره بیاورد. دوچرخه این‌جا همان خودِ خود سینماست. پسرک دیر کرده، پس دوچرخه دیر کرده، حلقه‌های فیلم دیر کرده‌اند، پس خود سینما دیر کرده است. اگر پسرک فیلم «سینما پارادیزو» را یافتید، حتمن که در راه رساندن حلقه‌های فیلم به سینما با دوچرخه است. یاری کنید زودتر برسد و حتمن که سر موقع خودش خواهد رسید، اگر نه که این بی‌جانی خاطره بی‌سینما هم‌چنان ادامه خواهد داشت.

رناتو آموروسو

آه مالنا، خورشید با تو چه کرد. دوچرخه در فیلم «مالنا» همراه و همزاد همیشگی رناتوی نوجوان است. فیلم با یک کنش درون‌متنی ابتدایی، یعنی خرید دوچرخه‌ای جدید برای او، آغاز می‌شود. قاب دوچرخه انگلیسی و دنده‌هاش فرانسوی و ترمزش... قفلش سیسیلی. دوچرخه انگار که نماد اجزای جنگ جهانی دوم است، جنگی بی‌ترمز با رهبرانی بی‌ترمز در کشوری که رناتوی

دوازده ساله و مالنای زیبا زندگی می‌کنند. رناتو، سوار بر اسب نه‌چندان راهوار جنگ جهانی دوم است و با این مرکب نو عاشق می‌شود، بالغ می‌شود، نوجوانی‌اش را به جنگ می‌سپرد، کمی بزرگ می‌شود و ویرانی را مزه می‌کند، در از دست دادن چیزی که هرگز نتوانسته به‌دست بیاورد! مگر می‌شود چیزی را که هرگز نداشته‌ای از دست بدهی؟ بله می‌شود، این خاصیت چیزی به نام جنگ است. پسرک چسبیده به دوچرخه، فقط وقتی آن را رها می‌کند که خودش رها می‌شود و خسته از تعقیب و گریزی نه‌چندان بی‌حاصل در تمام سال‌هایی که گذشت. رها که می‌شود در تکاپوی جمع کردن سیب‌های سبد مالنا است، پایان فیلم. در این میان مهم‌ترین مفهوم فیلم که پیرنگ اصلی هم بر آن استوار شده تمرکز در فیلم است. در آغاز با تمرکز روی مورچه و کشته شدنش، از فرجام سرنوشت مالنا باخبر می‌شویم. تمرکز این‌گونه بر هر چیزی، به‌خصوص زیبایی و به‌خصوص زیبایی زن باعث انهدام و ویرانی است. در این‌جا، جنگ، فقر، گرسنگی و نبود خانواده، باعث این تمرکز توسط مردم شهر بر زیبایی عریان می‌شود و نتیجه‌اش مالنایی تن‌سپرده، کتک‌خورده و البته هم‌رشدیافته در پایان است، درخت این دگردیسی بر مالنا و رناتو گران، اما میوه‌دار است. سیب‌های سکانس پایانی میوه‌های این درخت گران‌اند. این سیب‌ها هدیه‌ی فیلم به مالنا است. شاید در جهانی دیگر که تمرکز کارکردی دیگرگونه در ذهن انسان داشته باشد. رناتو او را در آخرین دیدار توسط دوچرخه ترک کرده و برای اولین بار در عکس جهت مالنا و خانه‌ی او دوچرخه‌سواری می‌کند. تمام عوامل تمرکز از بین رفته‌اند و تاثیر این منحنی بر زن زیبا پایان یافته است، مالنا آزاد است، رناتو آموروسو آزاد است و این خود خود سینما است که آزادی را در آغوش می‌کشد. رناتو این‌بار سوار بر دوچرخه‌ی تقدیر در رویای مالنا در راه دست یافتن به زنی دیگر به راهی دیگر رکاب می‌زند و به رویاهای جدیدش جان زندگی می‌دهد. رناتو خاطره‌ی درخت و سیب را مرور می‌کند اما این‌بار بدون تمرکز.

«دزد دوچرخه»/ ویتوریو دسیکا

فیلم نورئالیستی سینمای ایتالیا آن‌قدر مهم و تاثیرگذار شد، که بسیاری

او را مورد توجه و حتا اقتباس به شکل‌های مختلف قرار دادند. در ایران، این بذر برای ما به شکل دیگری، تا حدودی رشد نمود و برخی مولفه‌هایش بازنمود پیدا کرد. این مساله از آغاز مورد توجه عباس کیارستمی نیز قرار گرفت، ولی او به راه خود - که همان تغییر در واقعیت و شخصی‌سازی سینما و واقعیت بود - رفت. موج نوی ایتالیا چنین رویکردی نداشت. «دزد دوچرخه» فیلمی درباره‌ی دوچرخه است. این بار درباره‌ی خودِ خودِ دوچرخه. در فیلم، دوچرخه فقط حامل و سواری‌دهنده نیست. ایزه‌ای تفریحی هم نیست. چیزی حتا فراتر از دادن بار دراماتیک به فیلم است. کارکرد نان‌آوری دارد و نبودنش به معنای گرسنگی و فقر، نبودنش به معنای بی‌کاری است، به معنای شکلی از هم پاشیدنِ کیان یک خانواده است. این خود، به نوعی مهم‌ترین مولفه‌ی این نوع از سینماست. سینمایی که بسترش واقعیت دستکاری نشده است. این توجه به ابزاری است که بدون آن نمی‌توان زندگی کرد و رستگاری نقش اصلی فیلم نیز درست همین جاست. دوچرخه از دست می‌رود و این احتمال از دست دادن همه چیز است؛ فقدان، بازنمودی دیگرگونه دارد. گویی برای جامعه‌ای که فیلم درونش نفس می‌کشد دوچرخه امر متعالی است. هیچ جایگزینی برایش نیست، و به‌دست آوردن دوباره‌ی آن به‌معنی خود زندگی است. در این‌جا دوچرخه بار دراماتیک «سینما پارادیزو» و یا حمال عاشقی برای رناتو نیست، این‌جا مصادف با خودِ اصلِ زندگی و یا نبودش حتا خودِ مرگ است. بار هستی را به دوش می‌گیرد و دسیکا بخش زیادی از موفقیت فیلم را، جدای از وضعیت‌های زمانی و مکانی همیشگی در تاریخ هنر، به دوش این دوچرخه‌ی تا حدودی نمادین می‌گذارد. سینما هیچ‌گاه و هرگز نتوانسته تابه‌حال به چنین اعجازی از کارکرد خود درباره‌ی دوچرخه برسد.

«زندگی زیباست» / روبرتو بنینی

اگر نامم را صدا بزنی دیگر من نمی‌توانم وجود داشته باشم. (معمایی در فیلم)

بله، گویندو باید هم با خنده‌ای شیطنت‌آمیز به سمت جوخه‌ی اعدامی نامعلوم به‌دست فاشیست‌ها برود. شکلک در بیاورد، درحالی که تک‌پسر

کوچکش از ورای روزنه‌ی آن سگدانی نظاره‌گر این رفتن است. وقتی همه‌ی زندگی را دریافته باشی و مرگ بازیچه‌ای در دستانت به بازی، حتمن که این خنده برانزده‌ی خود دوست. گویندو فلسفه‌ی ساده و بسیار وحشتناک در برابر واقعیت زندگی دارد: «همه چیز بازی است.» روبرتو بنینی در نیمه‌ی نخست فیلم آن‌قدر بازی، شیرینی و شیطننت به خوردمان می‌دهد که وحشتناکی نیمه‌ی دوم تاحدودی قابل تحمل است. این‌جا کارکردِ دوچرخه بارِ دراماتیک دارد و کل خانواده در بستری از سیالیت در جای جای شهر دوچرخه‌سواری می‌کنند، با سرعت تمام و بی‌محابا، آن‌چنان که حتا این بی‌ترسی را در نیمه‌ی دوم فیلم هم در برابر افسران نازی و در وضعیت جنگی می‌بینیم. در تمامی پوستره‌های فیلم به‌نحوی دوچرخه وجود دارد و نشان از اهمیت این وسیله برای بنینی داشته است. انگار کارکردی از حرکت را در این وسیله می‌یابد و آن را چونان مرکبی می‌داند که می‌تواند یک خانواده‌ی کوچک را به مقصد حداقلی برساند و گویی تانکی که پسرک در پایان فیلم در مسابقه‌ی خیالی بین خود و پدر و جنگ جهانی دوم می‌برد همین دوچرخه است. انگار دوچرخه در یک وضعیت دیگر تبدیل به تانک می‌شود و این تبدیل بسیار درخشان بنینی در تغییر از وضعیت یک ابژه به دیگری است. در زندگی عادی و عاشقانه، دوچرخه و در زندگی جنگی دیگر تانک. و هر دو از آن خانواده‌ی پسرک. او سوار بر تانک، مادر را به آغوش می‌کشد و آن دیالوگ معروف - «ما مسابقه رو بردیم مامان» - پسرک در مسابقه‌ی جنگ جهانی دوم خود دوچرخه را برده است. همیشه رویا در سینما، زندگی را زیباتر و امیدوارانه‌تر می‌کند و گاه صد البته که سینما پشیمانی بسیار هم می‌دهد و چیزی کریه در منظرمان به جای می‌گذارد. پشیمانی در وضعیتی که جهان فعال آن، دوباره، خود من انسان است با دستاوردهایی پیش رو. فهرست شیندلر، پسر شاول، شب و مه، زندگی زیباست... از این شکل پشیمانی‌های سینمایی آدم‌ها هستند.

به یاد جمله‌ی آدورنو افتادم؛ «پس از آشویتس شعر گفتن بربریت است.»

لئوناردوی دوچرخه‌ساز

نگاهی به شمایل دوچرخه
در کشور ایتالیا



سعید صابری



اگر بخواهیم به دنبال اولین دوچرخه‌ی تاریخ بگردیم، باید رد آن را در طراحی‌های هنرمند ایتالیایی، لئوناردو داوینچی جست‌وجو کنیم. بی‌دلیل نیست که او را بزرگ‌ترین هنرمند تمام ادوار تاریخ می‌دانند. او علاوه بر این که نقاش بسیار بزرگی بود، در بسیاری از زمینه‌های دیگر هنری، علمی و تجربی نیز متخصص و شاید بهتر باشد بگوییم نابغه بود. داوینچی طرح‌های مهندسی زیادی روی کاغذ داشت. در واقع، اختراعاتی که بعضی از آن‌ها به مرحله‌ی ساخت رسید و بعضی دیگر که غیرقابل اجرا بودند، در حد طرح باقی ماندند. لئوناردو در سال ۱۴۹۰ میلادی اولین طرح وسیله‌ای که ما امروزه دوچرخه می‌نامیم را به‌طور کامل روی کاغذ پیاده کرده بود. دوچرخه‌ای مدرن که شامل صندلی، رکاب، زنجیر و فرمان بود. این در حالی است که اولین دوچرخه‌ای که بعدها ساخته شد به سال ۱۷۹۱ برمی‌گردد، یعنی نزدیک به سیصد سال بعد. به همین دلیل است که می‌گویند داوینچی سال‌ها جلوتر از زمان خود می‌زیست.

در سال ۱۷۹۱ به لطف یک فرانسوی به نام «il Conte De Sivrac» وسیله‌ای چوبی به نام «Célérifère» ساخته شد که متشکل از نشیمن و دو چرخ ساده بود که فقط به طرف جلو حرکت می‌کرد، بدون فرمان، رکاب و زنجیر. وسیله‌ای که بسیار ساده‌تر از طرح داوینچی بزرگ بود. اما تنها چیزی بود که تا آن زمان ساخته شده بود.

بیست و شش سال بعد، گام بلندی به سوی تحقق ایده‌ی دوچرخه برداشته شد و آن اضافه شدن فرمان بود. این بار نجیب‌زاده‌ی آلمانی به نام «Karl Von Drais» در سال ۱۸۱۷ این طرح را اجرا کرد. رینگ‌های استیل و صندلی قابل تنظیم نیز به این وسیله اضافه شده بودند. دستگاهی که بعدها «Draisina» نام گرفت، ولی ما هنوز با دوچرخه‌ی امروزی فاصله‌ی زیادی داریم.

با کم شدن فواصل سال‌هایی که شاهد تغییرات اساسی در ساختار اصلی دوچرخه- که هم‌چنان تا آن زمان نمی‌توان آن را دوچرخه نامید- هستیم، می‌توانیم به سرعت گسترش این وسیله‌ی نقلیه در آن زمان پی ببریم. اگر باز بیست سال به جلو برویم و این بار سفری به اسکاتلند داشته باشیم، با فردی به نام «Kirkpatrick MacMillan» آشنا می‌شویم که با اختراعی جدید که همان پدال باشد تحولی در ساختار دوچرخه ایجاد کرد. در سال ۱۸۶۱ یک تعمیرکار کالسکه به نام «PierreMichau» که کار تعمیر یک «Draisina» را به عهده داشت وسیله‌ای به نام «Velocipede» می‌سازد که چرخ جلوی آن بسیار بزرگ‌تر از چرخ عقب بود و پدال‌ها تنها به چرخ جلو متصل بودند. ولی کماکان این وسیله دارای زنجیر نبود و همچنین به دلیل ارتفاع زیاد چرخ جلو، تعادل خوبی نداشت.

در سال ۱۸۸۵ و این بار در انگلستان، «Sutton» و «Starley» دوچرخه‌ای به نام «Rover» ساختند که به‌طور کامل شبیه به دوچرخه‌های امروزی بود و شامل زنجیر و همچنین چرخ‌هایی با اندازه‌ی برابر بود. این وسیله مدام در حال تغییر بوده و بعدها کمک‌فدر و دنده به ساختار آن اضافه شده است. این اواخر دوچرخه‌های برقی وارد بازار شده‌اند که باز می‌توان آن را تحولی مهم قلمداد کرد. باتری قابل شارژ عمل پدال زدن را تسهیل کرده است و به دوچرخه‌سوار این امکان را می‌دهد که با صرف انرژی کم‌تر، به‌خصوص در سربالایی‌ها، دوچرخه‌سواری



کند.

اگر بخواهیم به ارتباط یا تقدم و تأخر ورود دوچرخه به سینما یا ورود سینما به جامعه‌ای که از پیش، دوچرخه در آن بوده است بپردازیم، لازم است به تاریخ تولد هر کدام نگاهی بیندازیم تا دریابیم دوچرخه به معنای امروزی، حدود ده سال از سینما بزرگ‌تر است. با نگاهی خوش‌بینانه به قضیه، شاید بتوان ریشه‌ی این سوال که چرا استفاده از دوچرخه در ایتالیا رواج زیادی دارد را به‌خاطر ارادتی دانست که ایتالیایی‌ها به‌طور ناخودآگاه به داوینچی دارند. اما بر ما پنهان نیست که فقر حاصل از جنگ، به شدت ایتالیا و مردمش را تحت‌تاثیر قرار داده بود و مردم از بیکاری و تورم رنج می‌بردند. اتومبیل کالای لوکسی محسوب می‌شد و عموم مردم، توان خریداری آن را نداشتند؛ از این‌رو دوچرخه جای آن را برای مردم پر می‌کرد. وقتی در جامعه‌ای فقر و بیکاری گسترش یابد، دزدی نیز که یکی از نتایج فقر است، به تبع آن افزایش می‌یابد؛ سرقت دوچرخه هم از این قاعده مستثنا نبوده و جای تعجب این‌جاست که هنوز در ایتالیای سال ۲۰۲۰ هم این موضوع رواج دارد. اگرچه سطح کیفی زندگی مردم نسبت به گذشته پیشرفت چشم‌گیری داشته ولی کماکان برای دزدیدن دوچرخه انگیزه وجود دارد. با این‌که

ایتالیا جزء کشورهای جهان اول محسوب می‌شود و همچنین عضو کشورهای گروه هفت یا کشورهای صنعتی جهان به شمار می‌آید ولی نسبت به کشورهای شمال اروپا و حتی آلمان و فرانسه، که در مرکز هستند، اقتصاد ضعیف‌تری دارد و مردمش سطح زندگی پایین‌تری دارند. در سطح شهر بی‌خانمان‌های زیادی دیده می‌شوند که از جانب دولت آن‌طور که باید حمایت نمی‌شوند و این موضوع دلیل خوبی است برای تکرار چرخه‌ی فقر مساوی است با دزدی.

دوچرخه که با مردم ایتالیا عجین یا به عبارت بهتر- جزئی از فرهنگ ایتالیا شده بود، توانست دست‌مایه‌ی بسیار خوبی برای خلق یکی از بهترین آثار سینمای نئورئالیستی جهان گردد. ویتوریو دسیکا در فیلم «دزد دوچرخه» به بهترین شکل ممکن به نقش مهم دوچرخه در ایتالیای بعد از جنگ می‌پردازد. این که چرا دسیکا در فیلمش دوچرخه را تبدیل به عنصری دراماتیک کرده است، تنها به علاقه‌ی مردم آن دوره به این وسیله و کاربرد گسترده‌اش در زندگی‌شان مربوط نمی‌شود. در واقع دوچرخه بهانه‌ای است برای به تصویر کشیدن وضعیت ایتالیای جنگ زده. دسیکا آن را ابزاری برای روایت یک قصه‌ی دراماتیک قرار می‌دهد و بدین طریق انتقاد خود به حکومت‌های دیکتاتوری و جنگ را به گوش جهانیان می‌رساند. در اکثر فیلم‌های سینمای ایتالیا می‌توان پلانی را یافت که دوچرخه‌ای در آن باشد؛ این خود سندی دیگر از استفاده‌ی همیشگی مردم ایتالیا از این وسیله بوده است.

حکومت فاشیستی موسولینی به شدت سینما را تحت کنترل خود قرار داده بود و با هر مضمونی که به نحوی سعی در بیان واقعیات بیرونی جامعه داشت و از به تصویر کشیدن ایتالیای ایده‌آل پرهیز داشت، مخالفت می‌کرد.

تأسیس استودیوهای فیلم‌سازی یا چینه‌چیتا توسط حکومت باعث شده بود که بودجه‌های دولتی به سمت فیلم‌های پروپاگاندای حکومتی برود و سایر فیلم‌سازان که زیر پرچم این تفکر نبودند سهمی از کم‌هزینه‌های دولتی برای تهیه فیلم‌هایشان نداشته باشند.

بیکاری و فقر در دوران حکومت فاشیست‌ها و همچنین در خلال و بعد از جنگ، از مشکلاتی بود که ناخواسته زمینه را برای خلق برخی از بهترین آثار سینمایی جهان فراهم کرد. بعد از پایان جنگ و با از بین رفتن این

استودیوها در خلال جنگ، در دوره‌ای که به «بهار ایتالیا» معروف شد، بسیاری از فیلم‌سازان که سعی در نزدیک شدن هرچه بیش‌تر به رئالیسم موجود در جامعه را داشتند، ترغیب شدند که دوربین را به خارج از استودیو و به سطح شهر ببرند. گاهی برای حس نزدیکی بیش‌تر به کاراکتر از دوربین روی دست استفاده می‌کردند. همچنین استفاده از مردم عادی به جای بازیگران (که البته از ترکیب نابازیگران با بازیگران نیز استفاده می‌شد)، عدم چیدمان دکور، پرهیز از میزانشن‌های آراسته و زیبا، استفاده از نور طبیعی و البته استفاده از داستان‌هایی که بیان‌گر واقعیت زندگی عموم مردم بود، از مشخصات سینمای نئورئالیستی به حساب می‌آید.

از پیشروان این جنبش می‌توان به رُسِلینی، دسیکا، ویسکونتی و دَسْتَنیس اشاره کرد. در واقع فیلم «رم شهر بی دفاع» از رُسِلینی را اولین اثر سینمایی این جنبش قلمداد می‌کنند که در سال ۱۹۴۵ بعد از پایان جنگ ساخته شد. عمر جنبش نئورئالیسمی کوتاه بود و در اوایل دهه‌ی پنجاه به پایان رسید. از عواملی که به پایان دادن این جنبش کمک کردند می‌توان به ورود سرمایه‌گذاران خارجی و لزوم برگشت سرمایه‌ی فیلم‌ها که خود بستری مناسب برای تولید فیلم‌های کم‌دی و خارج از جهان نئورئالیستی بود، اشاره کرد. همچنین دولت جدید ایتالیا که بعد از دوران «بهار ایتالیا» بر سر کار آمده بود، با هر فیلمی که تصویر بدی را از ایتالیا به نمایش می‌گذاشت مخالفت می‌کرد و آن‌ها را از منابع مالی محروم می‌کرد و در مقابل وام‌های کلان به فیلم‌هایی اختصاص می‌یافت که از محتوای مورد تأیید آن‌ها برخوردار بودند. همانند آنچه که در حکومت فاشیستی اتفاق می‌افتاد. برچسب‌های ایدئولوژیک و چپ به فیلم‌سازان پیرو این جنبش -که البته بهانه‌ی خوبی برای مخالفت با آن‌ها بود- نیز از دیگر عواملی بود که دست در دست سایر مشکلات داده و شرایط افول این جنبش سینمایی را فراهم کردند. شاید بتوان گفت جنبشی که بر اساس یک موقعیت خاص به وجود بیاید، با از بین رفتن آن موقعیت خودبه‌خود از بین برود. ولی نئورئالیسم تأثیر بسیار گسترده‌ای بر سینمای جهان گذاشت و مهر تأییدی بر سینمای غنی ایتالیا زد. هرچند امروزه سینمای ایتالیا نام و نشانی از آن روزگار اوج خود ندارد اما کماکان دوچرخه و سیله‌ای بسیار پُرکاربرد در ایتالیا به‌شمار می‌آید.



مسجد جامع یزد حالی سال ۱۳۳۰

عجب شهر ثروتمندی است یزد!

بررسی از سفرنامه‌ی جلال آل احمد به شهر یزد

چهار و نیم بعد از ظهر رسیدیم به یزد. حمامی و تهیه‌ی اتاقی در مسافرخانه‌ای و استراحتی و بعد به راه افتادیم. شهر پر بود از دوچرخه‌های فیلیپس و راله. آخوندها هم سوار بودند و پا می‌زدند و می‌رفتند. جوی کنار خیابان‌ها مجرای گذر آب نبود، استراحت‌گاه عمومی دوچرخه‌ها بود. شهرت بی‌موردی است اصفهان پیدا کرده از نظر فراوانی دوچرخه. این یزد است که شهر دوچرخه‌ها است و بیش از آن شهر بادگیرهای بلند. فکر می‌کنم اگر کارخانه‌ی دوچرخه‌سازی فیلیپس همین یک شهر را به عنوان مشتری داشته باشد دست کم تا صد سال دیگر نانش توی روغن است. در حدود ۲۰۰ هزار دوچرخه در یزد است. بیش‌تر دوچرخه‌ها به یک طرف می‌رفتند. ما هم دنبالشان راه افتادیم. آسفالت که تمام شد

میدانی و ساعتی بر سر برجی در میان آن و دست راست سردر بزرگ مدرسه‌ای و همه می‌رفتند آن تو، ما هم رفتیم. تلبار بوته‌ها و دوسه‌تا تیرکی که بساط فشفشه و آتش‌بازی سر آن‌ها نصب شده بود از دور داد می‌زد که چهارشنبه‌سوری است، و جمعیتی در اطراف میدان ورزش مدرسه و روسای شهر و اداره‌جاتی‌ها روی صندلی‌های آن بالا باد کرده. ما هم باد کردیم و به طرف صندلی‌ها رفتیم و خودمان را گوشه‌ای جا دادیم. وقتی رسیدیم نمایش عبارت بود از مسابقه‌ی ماست‌خوری. شش‌تا از بچه‌های مدرسه‌ای‌ها با لباس‌های پیش‌آهنگی کاسه‌های ماست را انگشت انگشت لیف می‌کشیدند و بیش از این که آن را بخورند، می‌پاشیدند. برنده که معین شد تا دسته‌ی بعدی بیاید و شیرین‌کاری‌ها تجدید بشود چهار پنج‌تا بچه‌های کوچولو- از دختر و پسر- همه نو نوار و پیدا که بچه‌های روسای ادارات شهرند، ریختند وسط میدان به بقایای ماست را از روی زمین انگشت کردن و به دهان گذاشتن. نوش جان.

بعد سرود خواندند و ارکستر عبارت بود از یک ویولون و یک آکوردئون که با صداها همراهی می‌کرد و صحنه عبارت بود از کف دو تا ماشین باری ارتشی که نرده‌های بلند دو طرف‌شان را برداشته بودند و فرش کرده بودند و اعلام‌کننده‌ی برنامه به لهجه‌ی یزدی شیرین‌ها می‌کاشت با (قخ)‌هایی که به جای قاف‌ها می‌گفت و کشش لوسی که در صدایش بود.

بعد بوته‌ها را آتش زدند و جرق و جوق پآچه‌ی خیزک‌های هوایی و بعد پخش جوایز. جزء جایزه‌ها دویست‌تایی نقشه‌ی ایالات متحده‌ی آمریکا بود. شمردم، کار که تمام شد یکی از افسرهای شهربانی از آن نقشه‌ها می‌خواست و حیف تمام شده بود. رفتند و سر یکی از برندگان را که کودکی بود شیره مالیدند که «نقشه‌ات را بده یک کتاب رنگی عکس‌دار برایت می‌آوریم.» و او نقشه را داد و کتاب را که گرفت ده پانزده تا از بچه‌ها ریختند که نقشه‌هاشان را پس بدهند. [...]

اما عجب شهر ثروتمندی است یزد! مغازه‌ها پر از جنس. به خصوص دوچرخه و رادیو باطری‌دار و چراغ‌قوه و اسباب‌بازی و خرازی و دست هر کس به کاری بند! یکی از کارنده‌های بیمه‌های اجتماعی می‌گفت در هر خانواده‌ی یزدی دست کم دوتا دوچرخه هست و این تقن زندگی است و هر کس دستش به دهانش برسد به جای دوچرخه، موتورسیکلت

می‌خرد و تاپ و تاپ توی خیابان‌ها و با یک دست ویراژ دادن! [...] روز سوم ورودمان به شهر - ظهر که برگشتیم به مسافرخانه معلوم شد از شهربانی ماموری آمده است که «عکس برداشتن از زندگی مردم و غیره طبق فلان ماده ممنوع» و الخ... و «آقایان بد نیست سری به شهربانی بزنند» و از این حرف‌ها. فردا صبح رفتیم شهربانی. آبرومندترین و وسیع‌ترین ادارات دولتی. خودی نشان دادیم و فهماندیم که آدم‌های سر به زیر و پا به راهی هستیم و از آثار تاریخی عکس می‌گیریم و از این حرف‌ها... و یارو معذرت‌خواهان که «الته تصدیق می‌فرمایید که از این سر و وضع فقیرانه‌ی مردم عکس برداشتن و خدای نکرده در مجله‌ای یا روزنامه‌ای چاپ کردن و آبروی مملکت را بردن...» و الخ و ما گفتیم اصلن و ابدن و بخیر و خوشی گذشت و سوال کردیم آیا می‌توانند آمار مختصری از دزدی‌های شهر بدهند؟ معلوم شد هفته‌ای دو سه بار در مورد دوچرخه‌ها که بی‌قفل و بند در کوچه و بازار رها می‌کنند اشتباهاتی رخ می‌دهد. این دوچرخه‌ی آن را عوارضی سوار می‌شود و شکایتی و مراجعه‌ای و کار به زودی فیصله داده می‌شود. [...]

از آثار عید خبری نبود. نه در لباس و نه در کفش و کلاه و نه بر در و دیوار شهر. فقط عصر روز عید پیشانی‌ها و نوک دماغ چرخ‌سوارها برق می‌زد. همه از حمام عید بیرون آمده. غیر از آخوندها حتا روسای محترم و جاسنگین ادارات هم چرخ سوار می‌شوند. یعنی از خودشان دوچرخه دارند. زن‌ها چادرشب به سر می‌کنند. اما دختر مدرسه‌ای‌های یزد را هم رادیوها و مجله‌ها عوض کرده‌اند. دو بار توی کوچه ازشان متلک شنیدیم. از حد وسط زیبایی هم چیزی کم‌تر دارند. سیاه‌سوخته، با پیشانی‌های کوتاه، قدهای کوتاه‌تر، چه زن و چه مرد. مفهوم ارتفاع یکی در گلدسته‌ها و گنبدهای مسجد جامع است و منارهای میرچخماق و بعد در بادگیر که بالای هر بنایی است. حداقل پنج گز مرتفع‌تر از بام خانه. و این بادگیر چنان در زندگی یزدی رسوخ کرده است که سقاخانه‌هاشان را هم با آن آراسته‌اند. اسفند را در آن نواحی کم‌تر دود می‌کنند. آن را بند می‌کنند و به سر در دهلیزخانه‌ها یا بالای دکان‌ها و اتوبوس‌ها می‌آویزند. دانه‌های بزرگ اسفند را که ترکیده است و پوست باز نکرده و این رسم را تا در کرمان و بم و زاهدان، تا گناباد هم دیدیم.

شکار آسمان

بررسی از کتاب «سفر در خواب»



شاهرخ مسکوب

در گرگ و میش یک روز گرفته و عبوس پاییزی با دوچرخه در سرازیری چهارباغ تند به طرف سی و سه پل پا می‌زدیم. چهار نفر بودیم: من و اقامه‌دی، نایی و نادر. به دم قنادی که رسیدیم باز همان پیرمرد بود و همان چرخ و عطر مه‌آلود و بیچاره‌کننده‌ی نان گرم سفید خوش‌دست و یاد ناخوشایند اشغالگران! نمی‌دانم چه شد- نه هرگز حرفش بود و نه حتا فکرش- در یک آن ما سر چرخ بودیم، پیرمرد در کف جوی و نان در جیب! در آن تاریکی سرد و خلوت نه کسی ما را دید و نه اگر دید، شناخت. صبح روز بعد با خیال راحت سر کلاس نشسته بودیم که همان زنگ اول، دکان‌دار و پیرمرد همراه با ناظر سر رسیدند، هر چهار نفرمان را بیرون کشیدند و گفتند همین‌ها بودند، همین‌ها! پانزده روز از مدرسه بیرون‌مان کردند تا با خیال راحت خوش باشیم و در شادی بی‌دلیل‌مان چهارباغ را از بالا و پایین زیر پا درکنیم و رها شویم در لذت ناب «بودن»، هوایی شدن و دل سپردن به هوای دل خود در یک «وقت خوش مغتنم»!

ساقه‌ی شمشاد وقتی به یاد جوانی خود می‌افتد خوابش سبز، ترد و شفاف است. یک روز، در وقتی سبز، نگاه کردم دیدم پسر

به همان سبزی اما شفاف‌تر است و از خلال آن تا آن‌سوی شب و روز، آن سر دنیا را می‌توان دید؛ تاخت اسب و جست‌وخیز آهو را در دشتی باز، تا آن‌جای ناپیدا که آسمان برای خواب زمین آغوش باز کرده است. فضا لبریز از وهمی خاکستری است، آسمان مثل دریایی پر از آب؛ آب‌های کبود، لاجوردی، فیروزه‌ای، آسمانی، آب‌های آبی! و نور مانند مه‌تاب بیابان در چنان آرامشی است که گویی خودش را به خواب می‌بیند. رویای نورمانند خاطره‌ی من غرقه در سیمایی مه‌آلوده است با طرح ناروشن چیزها و یادها و آرامش روستایی شهر. پسر اسب می‌خواست، با هم بودیم. می‌دانستیم که اسب می‌خواهد چون ذهنش از حبابی نازک و بلوری شفاف‌تر بود و من دمیدم و باز شدن فکر را در آن می‌دیدم که می‌گوید: بابا، اسب! و او حس کرد که می‌خواهم بگویم: دیروز خریدیم، امروز یک چیز دیگر. دو فکر هم‌زاد مثل دو رویا در هم می‌ورزیدند و به حال و هوای یکدیگر درمی‌آمدند. اسبش را در بغلش نگاه کردم دانست که در دلم می‌گذرد پس این چیست و پیش خودش جواب می‌داد به آنچه دل او می‌خواست. و اکنون در همان جاییم که می‌گفت و اندازه و اندام جان‌دار اسب در آزادی بی‌پروای خیال کودکانه از یاد رفت. اسبی بال‌دار با سر و گردن افراشته، روی پیش‌خان ایستاده است، دور خودش می‌چرخد، در دل شیهه می‌کشد، جفتش را می‌خواهد و با چشم‌های تیزی‌ن عقابی مغرور سوارش را می‌جوید. سوار پیدا شد. یکی دیگر گرفت و نفسش را در لاستیک مچاله دید. دست و پای اسب درآمد، بال‌ها باز و جفت به‌پا خاست. آن را نگه داشت، دیروزی را به من داد و گفت این مال تو. حالا با هم می‌رویم شکار. فکر کردم با این بال‌ها؟ این که اسب نیست. و او گفت نباشد، می‌رویم بالای کوه، شکار آسمان! یک بستنی می‌خریم و می‌رویم.



دوچرخه‌باز

امروز سلام پدرم با همدان ریختن
همراه شد و ضربان قلبی که اجرم تند
و کاب زدن، بالا بود



عطیه راد

امروز پدرم به من سلام کرد. پدرم گفت: سلام بابا. من سرم را بالا آوردم و جواب دادم: سلام بابا. رد شده بودم، سرم را برگرداندم و بلند گفتم و دمی نمانده بود یله شوم و تعادل دوچرخه به هم بریزد و پخش زمین شوم. این سلام شاید برای خیلی از پدر و دخترها عادی باشد، ولی برای من و پدرم نیست. من سوار بر دوچرخه از روبه روی دکان پدرم رد نمی شوم. وقتی هم مجبور باشم سرم را بالا نمی آورم که ببینم پدرم به من نگاه می کند یا نه، من و پدرم شبیه بسیاری از پدران و فرزندان از سال‌هایی دیگر در یک مسیر نیستیم. من شاخه شده‌ام و رفته‌ام به سمت خودم. پدرم هم مانده در زمین

خودش، اگر نه به شاخ و برگ ولی به ریشه محکم و پابرجاست. می‌خواهم بی‌پرده‌پوشی اعتراف کنم از جایی که پدر خیال کرد من مدام خطا می‌کنم و خواست جلو اشتباهات را بگیرد، راهمان از هم جدا شد. صدای پدر بالا رفت تا راه راست را نشان دهد، من ساکت شدم؛ ولی راه خودم را رفتم و هر دو رفتیم تا از هم دور شدیم. ولی خون در ما جریان داشت. از بچگی دوچرخه را دوست داشتیم و پدرم به تنبیه برادرهایم گفت که دوچرخه بیش‌تر مال من است به خاطر نمره‌های خوب، دوچرخه‌سواری یاد گرفتم. تا سنی که چشم‌غره‌های پدر وزن برنداشته بود در کوچه و باغ و صحرا سوار می‌شدم. از سال‌هایی به بعد شبانه، یکی از هزاران راز بلوغ و نوجوانی. سال‌ها گذشت.

دوچرخه با پسریم به خانه‌ی ما برگشت. از پنج سالگی پسریم فهمیدم وقتی زنی، کنار یک پسر بچه‌ی پنج شش ساله به همراهی رکاب بزند، زشت و عجیب به نظر نمی‌رسد و کم‌تر عیب است. نکته‌ی پیداست حمایت همسری که راهم انداخت سمت رفتن، سمت کوچه، خیابان، محله. شهری که در آن می‌شد با نقش مادرانه، چادری کشید بر نافرمانی زنی که در خیابان‌های شهر دوچرخه‌سواری می‌کرد. من و پسریم اول از کوچه و محله‌ی خودمان و بعدتر از بیش‌تر خیابان‌های این شهر با دوچرخه‌هایمان رد شدیم. نمی‌گویم راحت بود. همه‌اش هوای خوش بود و سرخوشی موسیقی و باد و تماشای زندگی در کاشان گرم. در سربالایی‌ها به نفس‌تنگی افتادیم. به‌خصوص که پشت سر بوق‌های ممتد معنی‌دار، سوت می‌کشیدند. ولی سرانجام می‌رسی، به بلندی، به سبزی. به بلندی که بعدش سرازیری است، جایی که پایت را بگذاری روی رکاب و نفس عمیق بکشی و رها شوی در باد، در جاده، در راه.

حرف و حدیث هم شد. نقد و نظر که دوچرخه‌سواری در شأن زن‌ها هست یا نیست. دخترها تا چه سن و سالی می‌توانند سوار شوند، دیگر متغیرهایی که در نظر بیش‌تری ننگ بود و می‌بایست خجالت و خفتش را می‌کشیدم. منتها به روال روزگار، با گذشت ماه و سال، شرایط اجتماعی و حال مردم کاشان هم تغییر کرد و متلک‌های منع‌کننده‌ی همشهریان به سمت ماشاالله و ای‌والله و خدای تعالی گفتن سوق پیدا کرد. از اعتراف به آزارهای ناجور کلامی هم که گاهی

شنیده‌ام پرهیز دارم، عباراتی که گاهی همراه خیابان‌های کم رفت و آمد و وقت‌های خلوتی است.

در این میانه، به روی نیلورتن‌های پدر سنگین‌تر از همه‌ی حرف و حدیث‌ها بود. نگاه‌هایی که گاهی بود، و بیش‌تر نبود. کشمکش رفتن یا نرفتن از جلوی دکان پدر حکایت داشت. سال‌هایی رفته و احترامی آمده بود، که بابت گذشتن همین سال‌ها بود. به نتیجه رسیدن آن فردایی که همه‌ی پدرها ترسش را داشتند، دارند. اوایل یک بار پسر من خسته شد و قبول نکرد از بیراهه بزنم و تند رکاب زد و رفت و من مجبور شدم با ترس تندتر رکاب بزنم و خدا خدا کنم پدرم جلوی دکانش نباشد، رفته باشد مسجد یا هر جایی غیر از آن جان‌پناه، جایی که صندلی را تکیه می‌داد به دیوار پشت سر و روبه‌رو را نگاه می‌کرد، آمد و شد خیابان را. پدر آن‌جا نبود. پدر نبود و نفسی کشیدم و رد شدم. ترس رد شدن از جلوی دکان پدر هم ریخت. پسر من شیر شده بود؛ من اما، تا خیلی وقت دم رد شدن از دیوار دلم تو می‌ریخت.

امروز سلام پدرم با همان ریختن همراه شد و ضربان قلبی که لاجرم تند رکاب زدن، بالا بود. پدرم دستش را برای من بالا آورد و سلام کرد و من سلام کردم به پدرم و خون از قلب برگشت و در همه‌ی تنم چرخید. من چرخیدن خون را در دست و پایم احساس می‌کردم، خونی که از رکاب‌ها بالا می‌آمد و به سرم می‌رسید و برمی‌گشت به قلب. قلبی که تندتر می‌زد.

من از خانه تا محل کار را با دوچرخه رکاب زدم. سرخوش از خنکی هوای سر صبح و خوش و خندان از سلام پدرم. دیگر می‌شد بی‌هراس در هر نقطه از شهری که در آن به دنیا آمده بودم رکاب بزنم. سر زدن به کوچه‌های تنگ و باریک محله‌ی پدری حتا.

حالا شادی زنی که اولین قله‌اش را فتح کرد درک می‌کنم. مادری، صبوری را یاد زن‌ها می‌دهد. مادرها یاد می‌گیرند برای بزرگ شدن فرزندان، صبر کنند. زن‌ها به شادی‌های کوچک دل خوش‌اند؛ به داشتن آزادی‌های کوچک راضی‌ترند تا وعده‌ی آزادی‌های بزرگ هرگز نیامده...

دو چرخه‌هایی که با من رکاب زده‌اند

یک روز دو چرخه‌ی رالده بابا را نزد دیدند.
کجا؟ دم در خانه. چرا؟ چون جنگ
طولانی شده بود



جابر توافعی



کودکی پدر و مادرم
در خانه پدر بزرگ
مادری‌شان در تهران.
دو چرخه بهانه است و
این سند یک عشق
آتشین است با هرم و
لهیب گرمای سر ظهر
سر سره‌های مدخل
شهر در تیرماه کاشان.
حالا خودشان هر چی
می‌خواهند انکار کنند.

دنیا را روی دوچرخه‌ی پدرم شناختم. پدرم مثل همه‌ی پدرهای آن موقع یک دوچرخه داشت یا دست‌کم من خیال می‌کردم همه‌ی پدرها دوچرخه دارند. همان قدر که داشتن ماشین عادی نبود، دوچرخه یک چیز مرسوم بود، به‌ویژه برای معلم‌ها و فرهنگی‌ها.

راله، اولین دوچرخه‌ی بابا بود و از نوجوانی‌اش در سال ۴۷ کلی با هم خاطره داشتند. با نوارهای سفیدش برای من تجسم اسب سفید رؤیاهای من بود. اسب سیاه دوست نداشتم و نمی‌فهمیدم چرا بعضی‌ها نوار سیاه می‌بندند. دوچرخه‌ی بابا ترک‌بند داشت و یک خورجین سفید. صبح‌های اول وقت که بابا میوه‌ی تازه و ارزان می‌خرید، می‌گذاشت توی همین خورجین. ورق‌های امتحانی بچه‌ها را هم همان‌جا می‌گذاشت. با این که جنگ بود، دزدها حیا می‌کردند دست کنند تو خورجین دوچرخه‌ها.

بابا غیر از ترک‌بند عقب، یک زین کوچک بچه‌گانه بسته بود جلو دوچرخه. دور روکش زین مثل حاشیه‌ی پرچم هیئت‌ها ریش‌ریش بود و من خوشم می‌آمد. من دنیا را از روی همین زین کوچک شناختم. اولین تصویرهایی که از خودم یاد می‌آید، از چهارسالگی است و روی همین زین کوچک. وقتی بابا و مامان دعواشان می‌شد، بابا سر ظهر، تیررس خورشید، زیر آفتاب تیر و مرداد، من را روی دوچرخه می‌نشانده و برخلاف بقیه وقت‌ها بدون التماس، من را می‌برد پارک مدخل شهر. مدخل شهر، دیزنی‌لند ما بود. خودش سایه می‌نشست و می‌گفت: «برو بازی کن باباجون.»

از خوشی خریف می‌شدم و جفتک‌زنان می‌دویدم سمت تاب و سرسره‌ها. اما باسن چهارسالگی‌ام لهیب گرمای سوزنده‌ی هیچ‌کدام را تاب نمی‌آورد. همان جور که دقه‌های ۱ پشتم را می‌مالیدم، دست از پا درازتر برمی‌گشتم: «بریم بابا.»

با تعجب می‌پرسید: «بازی نمی‌کنی باباجون؟!»

سر تکان می‌دادم یعنی نه، و برمی‌گشتم. گُر گرفته و عصبانی روی همان زین کوچک جلو دوچرخه می‌نشستم و توی ذهنم دعاوی آن‌ها را با جملات کتابی برای نفر سومی که نمی‌دانم کی بود، روایت می‌کردم... و آن‌گاه نویسنده شدم. سوزش دقه‌های سرسره‌های داغ مدخل شهر، روی دوچرخه‌ی بابا، خلاقیتم را راه انداخت. هنوز وقتی

با سرعت توی جاده رانندگی می‌کنم یا حتی خلسه‌ی ملال‌انگیز اتوبوس ذهنم را راه می‌اندازد.

بابا انقلابی دواشته بود و عضو شورای محل. یک دوجین پست و مقام‌های اخروی این مدلی داشت. عصرها که می‌رفت بازار، انگشت سبابه‌اش را که هنوز از سر من بالاتر بود، می‌گرفتم و دنبالش می‌رفتم. سعی می‌کردم مثل او تند و محکم راه بروم. فاصله‌ی زیر دویست متر خانه‌مان از روبه‌روی کوچه‌ی تبریزی‌ها تا بازارچه‌ی ملک را پنج بار می‌ایستاد به گفت‌وگو درباره‌ی سیاست و شرایط روز. آخر همه‌اش به این نتیجه می‌رسیدند که بعد جنگ همه‌ی مشکلات حل می‌شود. من حوصله‌ام سر می‌رفت. هی به انگشت سبابه‌اش آویزان می‌شدم و می‌گفتم: «بابا بریم...»

دوچرخه‌سوارها هر جا می‌رفتند، با دوچرخه می‌رفتند؛ حتی توی بازار. حالا شاید آن‌جا لطف می‌کردند و پیاده می‌شدند. مثل رعیت‌های لتحر و حسن‌آباد که وقتی با خرشان می‌آمدند شهر برای فروش سبزی و صیفی، همه جا با هم بودند. حالا سواره یا پیاده. هنوز هم گاهی تکتوتوک می‌آیند. به‌خصوص اطراف دروازه فین و خیابان بخارایی. مثل حالا که هر جا می‌رویم، واجب می‌دانیم با ماشین برویم.

چند وقت بعد، در قرعه‌کشی ۲۲ بهمن ۶۴ با هشتاد هزار تومان یک پیکان بژ زرد به نام پدرم درآمد که به قول مادرم «صدای توپ» کرد. دایی‌جان احمد، دایی مامان و بابا بود. ماشین را با دایی‌جان احمد خدایامرز با سلام و صلوات از تهران آوردند. کوچه‌ی ما مثل پل صراط باریک بود. همیشه چند تا ماشین شاخ‌به‌شاخ روبه‌روی هم ایستاده بودند و به هم زل می‌زدند تا یکی کوتاه بیاید و کنج و پسله‌ای دنده‌عقب بگیرد که آن یکی رد بشود. من بعدها در همچنین برزخی رانندگی یاد گرفتم.

بابا و دایی‌جان احمد ماشین را گذاشته بودند دم حمام عزیز. من با خوشحالی دویدم آن‌جا و دست‌های شش‌سالگی‌ام را سایه‌بان کردم که توش را ببینم. همه چیزش تا مدت‌ها بوی نوی می‌داد. بخشی از بوی کودکی من همان بوی نوی پیکان بژ ۶۴ بابا است. بابا از رنگ زرد و مشتقاتش بدش می‌آمد، اما خیلی‌ها به همان چهارچرخه‌ی

زردرنگش چشم و حسره وا می کردند. پیکان بژ ۶۴ بابا تا اواخر ۸۷ مهمانش بود و در این ۲۳ سال به یکی از ویژگی های تشخیص تبدیل شده بود. مثل ریش های مشکی توپرش، اورکت آمریکایی اش، عطر تی رُزش و انگشتر عقیقی که از هجده سالگی کنارش نگذاشته بود. بابا بعد از پیکان هم با دوچرخه می رفت مدرسه. حالا دیگر من هم می رفتم کلاس اول همان مدرسه ای که خودش ناظم و معاونش بود. مدرسه ابتدایی شهید محمود خادمی در خیابان سپاه. هر روز صبح با هم می رفتیم. نرسیده به خیابان سپاه، روبه روی مغازه ی لوازم التحریری شوفرپور با یک دست کتفم را می گرفت و می گذاشت پایین که بروم قاتی بقیه بچه ها. هر روز هم تاکید می کرد که از این جا به بعد پدر و پسر نیستیم و من هم یک دانش آموزم مثل همه. این برنامه ی تکراری با ادای همان جمله ی تکراری، هر روز مثل یک مراسم مقدس انجام می شد. لابد از همان جا یاد گرفتم در هر شرایطی روی پای خودم بایستم. فکر می کردم هیچ کس این ماجرا را نمی بیند. باید بیست و چند سال می گذشت تا مهتاب شبی لابه لای حال خوش یک مهمانی دوستانه، در خانه ی آقای شوفرپور - همان لوازم التحریرفروش دوران کودکی و دوست فعلی- از زبان خودش بشنوم که هر روز با وجود شلوغی هاش حواسش به این آیین دوفره ی به ظاهر ساده بوده. یک روز دوچرخه ی راله بابا را دزدیدند. کجا؟ دم در خانه. چرا؟ چون جنگ طولانی شده بود و دزدها دیگر از بردن دوچرخه ای که صاحبش همیشه بی قفل و زنجیر دم در ره اش می کرد، حیا نمی کردند. ضمن این که لابد آقازده پیش خودش خیال کرده بود این ها که ماشین دار شده اند، دیگر دوچرخه لازم ندارند. بابا حسابی غصه دار شد. من هم، دزد دوچرخه، دزد دوچرخه نامرد، هیچ وقت نمی فهمید چیزی که دزدیده یک دوچرخه ی معمولی نیست، خاطرات نوجوانی و جوانی بابا و خاطرات کودکی من هم هست.

کاشی ها در ادای کلمات خیلی به خودشان زحمت نمی دهند. همیشه کلمات را به بهترین شکل ممکن، مختصر و مفید ادا می کنند. مثلاً به دوچرخه می گویند چرخ. برای نسل ما داشتن چرخ یک چیز رؤیایی بود. پسر خاله بزرگه، اول ها یک سه چرخه داشت. بعد که صاحب دوچرخه شد، سه چرخه را بخشید به خواهرها. به فاصله ی کمی

پسرخاله‌ی بعدی هم صاحب دوچرخه شد. من از دومی چهارسالی کوچک‌تر بودم و با این قاعده باید سه چهار سالی صبر می‌کردم. همین فاصله باعث می‌شد سه‌چرخه‌بازی با دخترها را هم عار ندانم. سال ۶۱ به اسم بابا حج تمتع درآمد. مادرم گفت هنوز پدر و مادرت نرفته‌اند و زشت است ما قبل از آن‌ها برویم. آن سال حاجی‌آقا و عزیز حاجی شدند و بابا و مامان دوباره سال ۶۴ در قرعه‌کشی برنده شدند. با تمام شش‌سالگی‌ام برای غیبت یک‌ماهه‌شان برنامه داشتم. عاشق جک‌وجانور بودم و داشتن و بزرگ کردن جوجه‌های زرد پنج‌تومانی برایم بالاترین عیش جهان هستی بود. اما هر حیوانی مامان را یاد ماهی‌ها و قناری‌های بابا در اول زندگی می‌انداخت و نمی‌گذاشت، حالا می‌خواستم در نبود مامان، لذت داشتن و پرورش چند تا جوجه‌ی زرد کوچک را با تمام وجود درک کنم و از این اتفاق حسابی خوشحال بودم. آن یک ماه رسماً پادشاهی کردم. همه حرفم را می‌خواندند که یک‌وقت دل‌تنگی نکنم، بهانه نگیرم، غصه نخورم و گریه نکنم. یک روز تصمیم ملوکانه‌ام بر این قرار می‌گرفت بروم خانه‌ی این عزیز، یک روز خانه‌ی آن عزیز، یک روز خانه‌ی این خاله، یک روز خانه‌ی آن خاله. اما زور اصلی را گذاشته بودم برای خریدن جوجه.

عزیز و خاله‌ها جمعه‌ها می‌رفتند فیض، سر خاک پدر بزرگم. جووری تنظیم می‌کردم که شب جمعه‌ها خانه‌ی عزیز باشم و صبح دنبالش بروم فیض که برایم جوجه بخرد. شیرین‌ترین خاطره‌ی کودکی‌ام اما از آن خدایامرز این است که هر هفته وقتی می‌رسیدیم به دست‌فروش‌هایی که حد فاصل فلکه‌ی قاضی اسدالله تا دم قبرستان فیض ردیف شده بودند، با صلابت تمام من را که عربده‌کشان از چادرش آویزان شده بودم، روی زمین خاکی و پُر دست‌انداز آن مسیر با خودش می‌کشید. تقصیری هم نداشت خدایامرز. مسیر دیگری نبود که راهش را بگرداند. وگرنه این اتفاق، چهار هفته‌ی آزارگر - هم در مسیر رفت و هم برگشت - تکرار نمی‌شد. به این ترتیب با دریغ کردن بی‌دلیل یک جوجه‌ی زرد پنج‌تومانی، همه‌ی چشم‌انداز شیرینم از غیبت کبرای مامان، دود شد و رفت هوا. در عوض تا توانستم بدون امر و نهی و داد و چشم‌غره و وُکنهٔ ۳، با دخترخاله‌ها و پسرخاله‌ها آتش سوزاندم.



این دوچرخه بابا نیست، ولی از
تلاش‌اش برای سوار شدن معلوم
است چه قدر به دوچرخه علاقه
داشته.

خانه‌ی خاله‌جان اکرم تو یکی از بن‌بست‌های کوچه تقدیسی بود. دست‌پخت خوبی داشت. عطر غذاهایش محله را برمی‌داشت. عصر یک روز جمعه، خاله‌ها جمع شده بودند آن‌جا که دسته‌جمعی بروند دیدن زی‌سبون^۴. نمی‌دانم پسرخاله‌ام مجید کجا بود. تا زن‌ها آماده شوند برویم زائو ببینیم، من و دخترخاله‌ها با دوچرخه‌ی نارنجی مجید بازی می‌کردیم. یکی از دخترخاله‌ها رقیب قدری نبود، ولی آن یکی پیله بود. هیچ‌کدام دوچرخه‌سواری بلد نبودیم. یکی از سر شیب‌دار کوچه سوار می‌شد و با شیش پایین می‌آمد و آن یکی پشت دوچرخه را نگه می‌داشت که زمین نخورد. حوصله نداشتم تا ته کوچه صبر کنم. عمدی دوچرخه را رها می‌کردم که دخترخاله بخورد زمین و من سوار شوم. مصیبتش این بود که هر بار زمین می‌خورد، انتظار داشت صبر کنم با دل صبر و با آیین خاصی گریه کند و دوباره سوار شود. یادم نیست چند بار گریه‌اش را درآوردم. اما این وسط اتفاق عجیبی افتاد. یک بار که نوبت من بود، او پشتم را رها کرد. لابد با همان نیت پلید که من بی‌فتم و او سوار بشود.

یکهو حس کردم خودم دارم دوچرخه را کنترل می‌کنم. مثل همه‌ی لحظات کشف و شهود، لحظه‌ی غریبی بود. کشف و شهود قاعده و

قانون مشخصی ندارد. یک توانایی یا خلاقیت تا لحظه‌ی مشخصی با تو نیست، اما از جایی به بعد هست و دیگر هم نمی‌تواند نباشد. مثل داغی سرسره‌های مدخل که باعث شد من نویسنده بشوم. کسی هم که دوچرخه‌سواری بلد می‌شود، دیگر نمی‌تواند بلد نباشد. در دوره‌های بعدی پا زدن را هم به حفظ تعادل اضافه کردم. حیف که این لحظه تاریخی با جیغ و داد خاله‌ها که می‌خواستند دوچرخه را توی خانه بگذارم و برویم مهمانی، خش افتاده. از همان موقع باید می‌فهمیدم هیچ کشف و شهود و خلاقیتی با دست و سوت و کف دیگران همراه نیست. دوری یک‌ماهه از دست مامان برایم جوجه نشد، ولی این دستاورد را داشت که دوچرخه‌سواری یاد بگیرم.

دو سه سال بعد خودم صاحب یک دوچرخه‌ی نارنجی شدم مثل دوچرخه‌ی مجید. صدا البته دست دوم بود، کجا و چطورش یادم نیست. مشکل این بود که همیشه به‌خاطر اختلاف سن از پسرخاله‌ها جا می‌ماندم. حالا که شبیه همان دوچرخه‌ی نارنجی آن‌ها را داشتیم، آن‌ها دیگر حاضر نبودند سوار دوچرخه‌های قدیمی‌شان بشوند.

اواخر راهنمایی و اوایل دبیرستان، دوچرخه‌ی کورسی مد شد. کورسی شاید نماد تجمل و لاکچری‌بازی نوجوانان نسل من بود. پسرخاله‌ها خریدند و من هم گفتم می‌خواهم. بابا مثل همیشه وعده‌ی تهران را داد. دایی‌جان علی هم خیلی جدی تایید کرد. دایی‌جان علی، آن یکی دایی مامان و بابا بود و هست. هر وقت می‌آمد کاشان، از مغازه‌ی خرازی پُر نور و رنگ‌وواری‌نگش در اتابک برایم اسباب‌بازی می‌آورد. وقتی بابا چُغلی‌ام ۵ را می‌کرد که مثلاً برای جوجه گریه کرده‌ام، ریش‌قندم می‌کرد ۶ که جوجه‌های کاشان خوب نیستند و می‌میرند، جوجه‌های تهران خوب‌اند؛ این دفعه که آمدی خانه‌ی ما، خودم برایت می‌خرم. دوستش داشتم و نمی‌توانستم نگویم چشم.

خانه‌ی دایی‌جان، میدان خراسان بود. سال‌های سال تهران برای من همان میدان خراسان بود. وقتی آن نماد بی‌معنی وسطش را می‌دیدم و بوی گند جوب وسط کوچه‌هاش را می‌شنیدم، از شعف درک عظمت تهران پر می‌شدم. لابه‌لای همین بوها اولین عشق نوجوانی را تجربه کردم و شاید همان شکست عشقی باعث شد آواره‌ی تهران بشوم. یک سینمای متروکه بود نزدیک میدان خراسان که دست‌فروش‌ها جلوش

دایی جان احمد و دوچرخه.
 جوانی‌اش خیلی آتش
 سوزانده بود و حالا
 تعریف‌کردنی زیاد داشت.
 حیف کم می‌دیدیم‌اش و
 کم‌حوصله بود و یک‌هو
 غیب می‌شد. دی ۹۵ برای
 همیشه غیب شد.



جوجه می‌فروختند. اما وعده‌ی خرید دایی‌جان هیچ وقت محقق نشد. وعده‌ی دوچرخه به سرنوشت وعده‌ی جوجه دچار نشد. اما نگو منظور دایی‌جان از تهران، حوالی سید اسماعیل است. سید اسماعیل، جمعه‌ها بازار روز بود. بورس دست‌دوم‌فروشی و همه جور خرت‌وپرت. قبل از این که بابا پارکینگ را بکند مغازه‌ی صوتی-تصویری برای سرگرمی بعدازظهرها که از مدرسه برمی‌گردد، هر وقت می‌رفتیم تهران، با دایی‌جان علی می‌رفتند همین جور جاها. عاشق چرخیدن تو خرت‌وپرت‌فروشی‌هاش بودند. من هم عشق می‌کردم ترک موتور دایی‌جان، خیابان‌های تهران را ببینم.

بابا و دایی‌جان معمولاً دست خالی بر نمی‌گشتند. هر چی می‌گفتند، دایی‌جان زیر نصف قیمت را می‌گفت. به قول خودش می‌زد به کمرش. این قبل از این که قاعده‌ی دایی‌جان باشد، قاعده‌ی سید اسماعیل بود. بیش‌تر وقت‌ها بعد کلی چک‌وچانه دایی‌جان پیروز میدان می‌شد. وقتی مثل اجداد شکارچی و گردآورنده‌مان با دستی پر از اجناس ارزان و البته به‌دردبخور، از شکارگاه سید اسماعیل برمی‌گشتیم، احساس غرور می‌کردیم. هرچند بعدش مامان که همه‌ی این چیزها را با عنوان «اشغال» دسته‌بندی می‌کرد، لذت خرید آچار، انبردست یا

هر چیز دیگری را به دهان بابا زهر می‌کرد. بزرگوار، کلاً به چیزی به اسم جعبه‌ابزار اعتقادی نداشت.

از شیر مرغ تا جان آدمی‌زاد که می‌گویند، جدی‌جدی تو سید اسماعیل پیدا می‌شد. خیلی‌ها کاسب بودند. هر چی را که چشمشان می‌گرفت از این دست می‌خریدند و از آن دست می‌فروختند که دوزار نان در بیاورند. بعضی‌ها هم مال‌خر بودند. زیاد پیش می‌آمد که یکی چیزی را که ازش دزدیده بودند، همان‌جا پیدا کند. ولی کاری از دستش بر نمی‌آمد و نمی‌توانست ثابت کند. سید اسماعیل منطقه‌ی آزاد حساب می‌شد و قانون خودش را داشت. صحنه‌ی آشنایی بود که یکی بالاسر چند تا باتری کهنه یا لامپ سوخته نشسته باشد و با اعتماد به نفس کامل امیدوار باشد که با فروش همین‌ها یک وعده خماری‌اش را عقب بیندازد. صحنه‌هایی که قانون عرضه و تقاضا را زیر سؤال می‌برد. باتری کهنه، لامپ سوخته یا یک تکه سیم مفتولی تکه‌پاره به چه درد می‌خورد که طرف با جدیت منتظر فروشش بنشینند؟ بابا هم که آن روزها همه چیز را می‌دانست، جواب این سؤال را نمی‌دانست.

القصه، بابا و دایی‌جان یک کورسی پیدا کردند، مارک پیکان ژاپن. رنگش آبی آسمانی بود. مال یک جوانک شاید بیست‌ساله زیرورنگ بود. یادم نیست قیمت را چند گفت، اما خوب یادم هست دایی‌جان این دفعه زد به خیلی پایین‌تر از کمرش. جوری که من از خجالت آب شدم. دست آخر به شش هزار تومان توافق کردند. تازه چون ماشین نداشتیم، جوانک مجبور شد خدمات بعد از فروش هم ارائه کند. دوچرخه را بیاورد تا دم خانه‌ی دایی‌جان در میدان خراسان و پولش را آن‌جا بگیرد. قمقمه و گل‌گیرهاش را مثل جگر زلیخا توی یک پلاستیک جدا آورد.

کورسی پیکان ژاپن اصل دلم را نبرد. هر چی گفتم، به گوش بابا نرفت. بعدش هم هیچ‌وقت برای من دوچرخه نشد. لاستیک می‌خواست، دنده‌هاش جا نمی‌رفت، ترمزش خراب بود و هیچ‌کدام از وسیله‌هاش گیر نمی‌آمد. یادم نمی‌آید درست و مثل آدمی‌زاد ازش استفاده کرده باشم.

بابا روی محل صدور دوچرخه و ماشین حساس بود. وقتی می‌خواست

پشت عکس نوشته من پنج
سال و پانزده روزم بوده و
خواهرم اسماء، یک سال
و چهارماه. از وجناتم پیدا
است هم عارم می‌آمده
سوار این کادیلاک بشوم،
هم نمی‌توانسته‌ام دل بکنم.
به احتمال زیاد این اولین
لیخند زورکی‌ام در یک
عکس باشد.



کنه وقاحت دزد دوچرخه‌اش را برساند، از سویدای دل آه می‌کشید که انگلیسی بود. دوچرخه دومش تومنی هفت صنار با اولی توفیر داشت، ولی کسی نباید می‌گفت بالای چشمش ابرو است، چون «غزال» هم مال انگلیس بود. برای پیکان هم روی انگلیسی بودن موتورش تاکید می‌کرد. هنوز آن قدر زبانم دراز نشده بود بگویم مثل اورکتی که پرچم کشور سازنده‌اش را آتش می‌زیند، این هم همان انگلیسی است که در راه‌پیمایی‌ها با مشتهای گره‌کرده برایش آرزوی مرگ می‌کنید. اما او هنوز با این که پانزده‌سالی هست پیکان سوار نمی‌شود، خیلی جدی می‌گوید هیچی پیکان نمی‌شود. برای این که بتوانم این جمله را تحمل کنم، حواس خودم را با این جمله پرت می‌کنم که هیچی جای عشق اول را نمی‌گیرد. من هم وقتی می‌گفتم کورسی‌ام را دوست ندارم، می‌گفت «مارک پیکان ژاپنه...» و جووری چپ می‌بست که خیال می‌کردی اجدادش سهام‌دار کمپانی پیکان بوده‌اند.

دو سه سال بعد، کورسی از مد افتاد. من هم خسته شدم و از صرافتش افتادم. دوچرخه‌ام شد همان غزال بابا. اما همیشه به اسم «چرخ بابا» شناخته می‌شد.

بعد کنکور، خرداد یا تیر ۷۵، خودم را لوس کردم و گفتم می‌خواهم

بروم تهران، پارک چیتگر. می‌خواستم ببینم چه خبر است. از دبیرستان سیاست را دنبال می‌کردم. اواخر دوره‌ی هاشمی بود و درگیری‌هاش با گروه‌های فشار سر موضوعات مختلف مثل دوچرخه‌سواری بانوان در پارک چیتگر. رگ روشن‌فکری و فمینیستی دخترش فائزه بالا زده بود و خلاصه ماجرا اوج گرفته بود.

فقط این نبود. عاشق این بودم که تو کتاب‌فروشی‌های انقلاب بچرخم یا بروم دفتر مجله‌ها. نوشته‌های این‌ور و آن‌ور چاپ می‌شد، اما دلم می‌خواست وارد محیط‌های حرفه‌ای بشوم. هر جا تابلو روزنامه‌ای، مجله‌ای، انتشاراتی، چیزی می‌دیدم، فکر می‌کردم کلی آدم دارند آن تو می‌نویسند و من از قافله جا مانده‌ام. بخش زیادی از راز و رمز تهران برایم همین بود.

هنوز اجازه‌ی سفر تنها نداشتم. با بابا رفتیم تهران و سراغ به سراغ رفتیم چیتگر. طفلک نمی‌دانست چند ماه بعد که بروم دانش‌گاه، مجبور است یک‌دفعه همه‌ی حساسیت‌هاش را بی‌خیال شود. از با قدم ما، هفته‌ی قبلش انصار حزب‌الله ریخته بودند دوچرخه‌های چیتگر را خرد کرده بودند. خیبری‌ها بدجوری دود می‌کردند و هنوز مانده بود مسعود دهنمکی ققنوس‌وار از میان این دود بیرون بیاید و برای سینمای ایران آبرو بخرد.

یکی دو سال پیش مامان بی‌خبر کورسی را جایی امانت گذاشت برای فروش. گفتم دوچرخه‌ی خودم بوده و خودم برایش تصمیم می‌گیرم. سفت و سخت ایستادم تا کورسی برگشت. دوچرخه‌ی نارنجی بچگی هنوز کمی حال و هوای کودکی و حس نوستالژی داشت. ولی بودن این یکی، حتی ته زیرزمین، خالم را خراب می‌کرد. کورسی پیکان ژاپنی آبی‌رنگ، نماد لاکچری عقیم نوجوانی من بود؛ چیزی که از اول هم می‌دانستم مال من نیست. پس نبودنش بهتر بود از بودنش. حالا که اختیار انتخاب و خریدش با من نبود، می‌خواستم اختیار نبودن و نداشتنش با من باشد. می‌خواستم با دست خودم آتشش بزنم. اگر می‌شد، می‌بردم همان سید اسماعیل به ثمن بخش آتشش می‌زدم که حرصم را خالی کنم و به سید اسماعیل بگویم مال بد

بیخ ریش صاحبش. حالا هم می‌توانستم آگهی کنم توی «دیوار» که یک‌جورهایی همان سید اسماعیل مجازی است. اما دلم نخواست. خواستم از گذشته‌ام انتقام بگیرم. مردم مغازه‌ی یکی از بچه‌ها که دستش تو کار خیر است، گفتم بده به یکی که خوشحالش کند.

چرخ بابا سال‌ها است کنار پارکینگ است. چند سال پیش بادش زدم و شب رفتم دوچرخه‌سواری. تا برگردم، چند بار اشهدم را خواندم. این درست که چراغ عقب و جلو نداشت، اما مهم‌تر این بود که شتاب این حجم موتور و ماشین دیگر سرعت پایین دوچرخه را بر نمی‌تابید و این خیابان‌های باریک مزخرف، برای دوچرخه حقی قائل نبود. چشمم ترسید و گذاشتمش کنار. چون در تصادف دوچرخه، فقط دست و پای آدم می‌شکند و کم پیش می‌آید که بمیرد.

چند وقت است محمود دوباره می‌گوید شب‌ها برویم دوچرخه‌سواری. دو سه بار چرخ بابا را باد زده‌ام و چرخ جلو‌هی باد خالی می‌کند. خوش‌بختانه بهانه‌های دیگری هم داشتم‌ام و نمی‌رسیده به این که بگویم همت نمی‌کنم کرمک عوض کنم و برایش چراغ ببندم. دفعه بعد که تماس بگیرد، بهانه ندارم. راستش خودم هم خیلی هوای دوچرخه کرده‌ام. مدخل خیلی سال است تاب و سرسره ندارد، اما شاید با دوچرخه به کشف و شهوذهای جدیدی رسیدم.

تیر تا دی ۹۹

پانویس:

۱. دَقَه: تاول.

۲. چشم و حسره وا کردن: حسرت خوردن.

۳. وَکنه: نیشگون.

۴. زَیسون: زانو، زن تازه‌زا.

۵. چُغلی: گلابیه.

۶. ریش‌قَند فلاسی را کردن: سر کسی را شیره مالیدن. همان ریش‌خند است، اما کاشانی‌ها آن را به معنی تمسخر به کار نمی‌برند.

پادریگاب

شهره احدیت



تاریکی شب که اتاق را پر می‌کرد صدایش از دور می‌آمد. ساعتی گذشته بود از زمانی که پدر چراغ اتاق را خاموش کرده بود، یعنی که باید کتاب را کنار بگذارم و دل بدهم به خواب، تا باز صبح خواب‌آلود دنبال جوراب و دفتر و کتابم نگردم.

نمی‌دانست که من هر شب با صدای او به خواب می‌روم و تا نیاید و زنگ دوچرخه‌اش مثل لالایی توی گوشم نیچد خواب به چشم‌هایم نمی‌آید. صدایی که همه‌ی قصه‌های عاشقانه را به یادم می‌آورد و دخترهای توی کتاب‌ها که در تاریکی شب با چمدانی کوچک خانه را ترک می‌کردند.

از سر خیابان می‌آمد و می‌آمد. مغازه‌ی آقای زیبایی را رد می‌کرد، حالا یقین رسیده بود جلوی خانه‌ی پرهیزکارها و لابد... این‌جا دیگر صدای قلبم می‌پیچید توی گوشم. دامب... دامب. دوست نداشتم بنشینم توی رختخواب یا چشم‌هایم را باز کنم به تاریکی. دوست داشتم چشم بیندم و با تمام وجود حسش کنم. آن صدای زنگ دوچرخه فقط بر گوشم نمی‌نشست. آن صدا طعم و عطر داشت و من حضور کسی را حس می‌کردم که نمی‌دانستم کیست؛ اما دوستم داشت.

آن سال‌های دور، شهر در دست دوچرخه‌سوارها بود. صدای زنگ دوچرخه درست زیر پنجره‌ی اتاق من بی‌شک معنایی داشت؛ اما چطور می‌شد این شاهزاده‌ی دوچرخه‌سوار را پیدا کرد؟ صبح‌ها گیج و منگ از خواب بیدار می‌شدم؛ تا صبح سه چهار نفر را در خواب‌های متعدد تو در تو دیده بودم که زیر پنجره‌ی اتاقم، درست سر ساعت دوازده شب، شاسی زنگ دوچرخه‌شان را فشار داده و گذشته بودند.

هر صبح می‌دانستم که آن‌روز پیدایش خواهم کرد و وقتی برسم به خیابان فاضل نراقی و کمی دور شده باشم از مغازه‌ی بنفشه‌ای که دختر و پسر از سر و کولش بالا می‌رفتند تا قلم و پاک‌کن و دفتر بخرند؛ مثل قرقی از روبه‌رو خواهد آمد و مماس با من نامه‌ای

را روی کلاسورم خواهد انداخت. و من فوری با سر انگشت در دستم
مچاله‌اش خواهم کرد و قلبم چنان خواهد زد که خیال کنم همین
حالا از حلقم بیرون خواهد زد.

لبریز بودم از سوال. خیلی‌ها دوچرخه داشتند. اما این خیلی‌ها، شامل
پول‌دارها و آدم معروف‌های شهر نبود. بیش‌تر کارگرهای کارخانه
بودند، با آن خورجین‌های برآمده و سنگین یا یکی دوتا بچه‌ی قد و
نیم‌قد. آن زنگ نیمه‌شب نباید مال این جور دوچرخه‌ها باشد. یعنی
که دلم نمی‌خواست باشد. نمی‌خواستم کارگری عاشقم شود و پشت
پنجره‌ی اتاقم زنگ بزند. یعنی به‌هیچ‌وجه نمی‌شد. خیال می‌کردم
نمی‌شد با کارگر از فروغ و شاملو حرف زد و آرام جویری که کسی
نشنود توی گوشش گفت من کتاب «مادر» جویری را خوانده‌ام. با
چنین آدمی که نمی‌شد من راه پیدا کنم به جمع رفقای سهراب
که همیشه، تنها با جیپ مشکی‌اش از خیابان فاضل نراقی می‌رفت
تا وسط خیابان محتشم و جایی آن حوالی می‌ایستاد کنار خیابان.
نمی‌شد به آن مرد دوچرخه‌سوار گفت یک بار، دور از چشم پدر
دویده‌ام تا اول خیابان محتشم تا سلامی کنم به سهراب و به همه
پزش را بدهم.

دوچرخه‌ی عاشق من بهتر بود کورسی باشد، با بدنه‌ی قرمز
و چرخ‌های سیاه. می‌شد لابه‌لای پره‌های چرخ‌ها نوارهای
رنگی ببندد تا که وقتی تند می‌رانند رنگین‌کمانی درست شود در
چشم‌های بیننده.

شب‌ها وقتی زنگ دوچرخه‌اش دیوار دلم را می‌لرزاند با خلسه‌ای که
روی مهره‌های کمرم می‌لغزید میان رویاهایم می‌غلطیدم. رویاهای
هر شبم پر از رنگین‌کمان بودند تا آن روز لعنتی. آن روز همان‌طور
که کلاسور به دست، غرق در رویای دیدن دوچرخه‌ای کورسی با
بدنه‌ی قرمز، نمی‌دانم پایم به کدام موزاییک پیاده‌رو گیر کرد
که پخش زمین شدم. از جا بلند شدم. کاغذهای کلاسورم پیاده‌رو
را فرش کرده بودند. همان‌طور که تند کاغذها را برمی‌داشتم،
صدای زنگ دوچرخه‌ای از جا پراندم؛ از آن دوچرخه‌های بزرگ با
خورجینی پر از نان و سبزی. مرد سعی کرد بایستد یا جویری برود
که به من نخورد، اما رد چرخ‌ها روی سفیدی کاغذها ماند. عصبانی

نگاهش کردم. یک پایش را گذاشت زمین و برگشت که: «به پدرت بگو سرویس بگیره برات با این اوضاع». «اوضاعم؟»

همیشه یادم می‌رفت که می‌لنگم. لابد سال‌ها بود می‌لنگیدم. اما تازه شش ماه پیش از این بود که زنی از فامیل از مادرم پرسیده بود: «کاری نمی‌شه برای پاش کرد؟»

آن روز تا شب نه چیزی از ادبیات فهمیدم، نه ریاضی. تا زنگ آخر به بهانه‌ی نوشتن تکالیف نشستم روی نیمکت و نرفتم توی حیاط. زنگ ورزش هم بهانه آورد. نمی‌خواستم والیبال بازی کنم. آن روز قرار بود من خودم را باور کنم.

پدر و مادرم بداخلاقی و سکوت آن روز را گذاشتند به حساب نمره‌ی بد امتحان جبر. نمره‌ام بد نشده بود ولی همه‌ی مشکلات دنیا به نظر مادر من ریشه در نمره‌ی جبر و حساب داشت. مغزم مثل نوار کاستی که در ضبط مانده باشد در هم گوریده بود. هزار روز می‌رفت عقب و دوهزار روز می‌چرخید به جلو. بیش‌تر از هر چیز به یاد روزی بودم که اصرار داشتم دوچرخه‌سواری یاد بگیرم. برادرم اصرار داشت که می‌توانم یاد بگیرم. تازه چرخ‌های یدک دوچرخه‌ام را باز کرده بودند. خواهرم با دوچرخه‌ی برادرم می‌رفت تا ته باغ. من هم باید یاد می‌گرفتم. نمی‌دانم چه چیز در سر برادرم گذشت که مرا نشانند روی تنه‌ی دوچرخه و مرا برد ته راهروی باغ. با دوچرخه از روی مرز کردوها رد می‌شد. دومی را که گذشت، سرعتش بیش‌تر شد. روی مرز باریک کمی چپ و راست شدیم. خوش و خوشحال گفتم، دیدی دوچرخه‌سواری ترس ندارد. گفتم خودم باید رکاب بزنم. گفتم: «هنوز پایت نمی‌رسد به رکاب...»

گفتم: «جلوی مان...!»

و دیگر نتوانستم چیزی بگویم. برادرم دوچرخه را خواباند کنار تل انارهای سرخی که حواسش بود با دوچرخه له‌شان نکند. مرا بغل کرد و تا خانه‌ی باغ دوید.

شب از نیمه گذشته بود، صدای زنگ دوچرخه‌سوار هنوز توی گوشم می‌پیچید. انگار که جایی زیر آب گیر کرده بودم و صدای پژواکی مدام در سرم تکرار می‌شد. آن شب دیگر از آن رویاهای شبانه خبری

نبود، دیگر من روی دوچرخه‌ای کورسی همراه کسی که فقط زنگ دوچرخه‌اش را می‌شناختم از رنگین کمان بالا نرفتم. آن شب هزار بار از روی میله‌ی دوچرخه‌ی برادرم افتادم کنار تل انارهای سرخ. انارها تکه تکه می‌شدند و آبشان می‌ریخت توی چشمم و من از جا می‌پریدم.

صبح زودتر از همیشه از خواب بیدار شدم. مادرم خیال کرد رنگم پریده. پرسید:

– امتحانت سخته؟

– بله

– برات یاسین می‌خونم.

امتحانم را دیروز داده بودم همان وقتی که مردی روی دوچرخه‌ی کارگری‌اش به یادم آورد که باید با لنگیدن پایم کنار بیام. خیابان فاضل نراقی پر از دوچرخه و دوچرخه‌سوار بود. همیشه همین‌طور بوده، به‌حتم. بچه پولدارهای دبیرستانی سوار بر دوچرخه‌های کورسی با هم مسابقه می‌دادند. دوچرخه‌های کارگری آرام‌تر می‌رفتند تا خورجین‌های پر را برسانند به خانه و نان تازه را بگذارند وسط سفره. دهنم مزه‌ی زهر مار داشت. دو دوچرخه‌ای کورسی از روبه‌رو می‌آمدند. دفتر و کتابشان را گیر داده بودند به کشی که به فرمان دوچرخه بسته بودند. خواستم بروم کنار دیوار. با سرعت از دو طرفم رد شدند و بلند خندیدند.

چند سال پیش وقتی بالاخره آن استخوان لعنتی را جراحی کردم از دکترم پرسیدم: «از کی می‌تونم سوار دوچرخه بشم؟»

رو کرد به پسر: «زنده باد روحیه. از ماه دیگه.» خندیدم.

– ولی من دوچرخه‌سواری بلد نیستم، دکتر.

جرزن

دوچرخه‌ای آق تقی هم بد نبود. به درد
پزدانان نمی خورد ولی همین هم خوب
بود که چند ساعتی نور بزنم

محمد رضا زینلیان



آفتاب پاییز وسط آسمان بود. صدای زنگ
دوچرخه از سر کوچه آمد. برگشتم و منتظر،
وسط کوچه ایستادم. هیچ کس رد نشد.
کتاب‌ها را دادم این یکی دست و در را تقی

باز کردم. در را نبسته، دیدمش به دیوار تکیه داده. مال کی بود؟ وارد اتاق که شدم، دیدم آق تقی چله دوان آمده تا قالی مادرم را دوخت بزند. کتاب‌ها را زمین گذاشتم و به حیاط برگشتم. توی خورجینش چندتا چوب و دوک پود بود. بی سروصدا دوچرخه‌ی آق تقی را برداشتم و وارد کوچه شدم. اولش تند رکاب زدم تا از کوچه‌مان در بروم و بعد آرام از این کوچه به آن کوچه رفتم. دوچرخه‌اش بفهمی نفهمی برایم بلند بود. مثل دوچرخه‌ی عباس نبود که راحت بنشینی و رکاب بزنی. مجبور بودی خودت را هی کش بدهی تا پایت به پدال برسد. دوچرخه‌ی عباس از همان اول که آمد توی زمین خاکی فوتبال‌مان چیز دیگری بود. آن طوری که عباس چند دوری، دور زمین بازی زد و جوری روی زمین نشسته بود که انگار به تخت پادشاهی تکیه داده، جوری که ترمز کرد و پا کشید خاک بلند شد، همه‌اش یک جور دیگری بود. دوچرخه‌ی نو نو. قبلن هم گفته بود: «پدرم می‌خواهد دوچرخه بخره». مشکی با ترک‌بند استیل. چندتا از بچه‌ها از عباس خواستند که با دوچرخه‌اش دور بزنند. من هنوز دوچرخه‌سواری بلد نبودم. پدر هم دوچرخه نداشت. آن شب چقدر التماس پدر را کردم که برایم دوچرخه بخرد. همیشه وعده‌ی این هفته و آن هفته و سرِ برج و چند روز دیگر را می‌داد.

دوچرخه‌ی آق تقی هم بد نبود. به درد پز دادن نمی‌خورد ولی همین هم خوب بود که چند ساعتی دور بزنم. حیف که چرخ جلو پنچر شد. نفهمیدم چطور؛ فقط دیدم دیگر نمی‌شود رکاب زد. برگشتم خانه و شب هم کتک مفصلی از پدرم خوردم. مادرم با پدرم جر و بحث کرد که «اگر تو به قولت عمل می‌کردی و یه دوچرخه برای این بچه می‌خریدی، این هم آبروی ما رو پیش آق تقی نمی‌ریخت.» پدر گفت: «از کجا بیارم؟ باشه، باشه. براش می‌خرم؛ به شرطی که جمعه‌ها و روزای تعطیل رو مرتب بیاد سرِ کار و دیگه شل کن و سفت کن درنباره.»

صبح و ظهر با دوچرخه‌ی عباس به مدرسه می‌رفتیم و می‌آمدیم. اولش که بلد نبودم، ترک عقب می‌نشستم و عباس رکاب می‌زد. عباس کم کم یادم داد و دیگر گاهی که می‌رفتیم مدرسه، من رکاب می‌زدم و عباس ترک عقب بود. تازگی به محله‌مان آمده بودند و

پدرش کارمند بود. عباس می گفت: «کاری نداره. برید پارک و هی دوچرخه سواری بچه ها رو نگاه کن، پدرت می فهمه و برات دوچرخه می خره. یا نهایتش التماس کن و بزن زیر گریه.» پسر بامعرفتی بود. کلی راه حل بهم یاد می داد ولی حرف این چیزها نبود. پدرم زیر بار نمی رفت. می گفت «آخه کدوم بچه ای دور و بر ما دوچرخه داره که تو داشته باشی؟ پدر من کی برام دوچرخه خرید؟ خودم جون کندم تا این موتور رو قسطی خریدم.» الکی می گفت. این همه دوچرخه توی مغازه ی ابول چرخ می پس برای کی بود؟ اتفاقن خیلی ها دوچرخه داشتند. از عباس که بگذرم، نوهی خاله ی خودش هم داشت، همین شاگرد نقاشی که برای رنگ کاری خانه ی همسایه می آمد. گیرم دو سه سالی از من بزرگ تر بود ولی دوچرخه که داشت. دوچرخه اش هم خوب و نوینوار بود. فقط همان یک بار سوارش شدم. روان بود، معلوم بود تازه روغن کاری اش کرده. شاگرد نقاش صبح ها با دوچرخه اش سر کار می آمد و بعد از ظهرها هم با همان برمی گشت. نقشه کشیده بودم دوچرخه اش را بردارم و سوار شوم. نقشه ام را عملی کردم و دوچرخه را برداشتم و زدم توی خیابان و بعدش رفتم توی کوچه های محله های دیگر. عجب دوچرخه ای بود. خیلی شبیه دوچرخه ی عباس بود. تا نزدیکی های غروب دوچرخه سواری کردم. بعد که برگشتم، شاگرد نقاش دم در خانه مان ایستاده بود. نگاهش که به من خورد خیلی ناراحت شد. دوچرخه را زمین گذاشتم و مثل چی در رفتم. شب هم که باز کتک و دعوا و جر و بحث مادر با پدرم. مادرم حرص می خورد که «چرا به قولت عمل نمی کنی و این بچه دق کرد و آخرش دزد می شه و دزد که شد نگی چرا و لعنت مردم را خوب نوش جون کن، ولی من یکی رو جلوی مردم و خدا و پیغمبر سرافکنده نکن و برای این بچه دوچرخه رو بخر.» پدر «باشه» را گفت، و من شب را سیاه و کبود خوابیدم.

کله ی صبح جمعه با پدر رفتم سر کار. وارد خانه ی صاحب کار که شدیم نگاهم به دوچرخه ی فسفری رنگ کنار حیاط افتاد. مشغول کار شدیم، ولی مگر دوچرخه ی فسفری از ذهنم می رفت؟ یک بند توی چشمم بود. مال پسر صاحب خانه بود. دائم نقشه می کشیدم با چه ترفندی دوچرخه را سوار شوم. ساعت نه، وقت صبحانه که شد، کسی

حواسش نبود. دوچرخه را برداشتم و اولش مثل مارمولک و بعد فشنگ، زدم بیرون. این بود دوچرخه‌ای که همیشه آرزویش را داشتم. دوچرخه‌ی آبی‌رنگ با لاستیک‌های پهن. خوش‌رکاب بود. از کوچه پس‌کوچه‌ها وارد خیابان اصلی شدم و طرف میدان رکاب زدم. چند دوری دور میدان زدم. انگار پرواز بکنم و همه‌ی مردم کنار میدان به تماشای من مات مانده باشند. دستم بی‌اختیار زنگ دوچرخه را می‌زد. برگشتم توی محل. بچه‌های محل همگی خیره‌ی دوچرخه‌ام شده بودند. دوچرخه‌ی من که نه، دوچرخه‌ی پسر صاحب‌خانه. به همه‌شان گفتم پدرم برایم خریده. همه محو دوچرخه بودند. به در خانه‌ی تک تک فامیل رفتم. زنگ‌شان را می‌زدم و گاهی تک‌چرخ‌ی هم مهمانشان می‌کردم. ساعت از دستم در رفته بود. تاریک که شد، فهمیدم باید دوچرخه را برگردانم. به آرامی دوچرخه را داخل کوچه آوردم. پسر صاحب‌خانه زیر چراغ سردر خانه نشست. من را که دید داد زد: «بابا! بابا! دوچرخه‌ام!» دوچرخه را انداختم و الفرار. پدر توی خانه منتظر بود؛ دست و بازو آماده‌ی کتک زدن و دهان آماده‌ی فحش دادن. و بعد هم دعوای مادر و پدرم و وعده‌های توی هوا که منتظرم بود. این‌ها هم روی دوچرخه‌ی نداشته‌ام.

همه چیز انگار آرام شده بود. با دوچرخه‌ی عباس می‌رفتیم و برمی‌گشتیم. فکرش ولی توی سرم بود. چرت می‌زدم و بهش فکر می‌کردم. صدای پدر را شنیدم «مهدی، مهدی بیا بابا». رفتم حیاط. پدرم با دوچرخه آمده بود. یک دوچرخه‌ی بزرگ مردانه؛ زنگ‌خورده، چرخ‌ها پنجر، گل‌گیرها زنگ زده و زین ترک خورده.

- این چیه؟

- دوچرخه‌ای که بهت قول داده بودم.

شروع کردم به داد و فریاد. «این دوچرخه‌ای بود که می‌خواستی بخری؟» مادرم توی حیاط آمد.

- این دیگه چیه؟

- این دوچرخه‌ایه که قرار بود بخرم.

- از کجا آوردیش؟

- صاحب‌کارم می‌خواست بفروشه، منم خریدم.

- اینو می‌خواست بفروشه یا بندازه دور، که تو برداشتی؟

فایده‌ای نداشت. این دیگر چه بود. دوچرخه‌ای که من می‌خواستم کجا و این کجا؟ گفت: «ای بابا، کار خوب هم به ما نیومده. این دوچرخه رو نگاه کن.» دستی به تنه‌ی دوچرخه کشید و مارک دوچرخه را نشان داد. «این دوچرخه‌ی رالهی انگلیسیه، اصل اصل. قدیما به اندازه‌ی یه وانت، بار روی این دوچرخه می‌داشتیم و آخ نمی‌گفت. نگاه به کثیفی و زنگ‌خوردگی‌ش نکن. می‌دم ابول‌چرخ‌ی، برات نو و تر و تمیزش کنه.» آن‌قدر که تعریف و تمجید از دوچرخه کرد، من و مادرم قانع شدیم. فردا با پدرم پیش ابول‌چرخ‌ی رفتیم. پدرم سپرد که دوچرخه را درست کند و به من تحویل دهد.

از آن روز به بعد هر روز سر راه برگشتن از مدرسه، به مغازه‌ی ابول‌چرخ‌ی می‌رفتم. ابول‌چرخ‌ی دوچرخه را لابه‌لای دوچرخه‌های درب و داغون گذاشته بود. بهش می‌گفتم: «چرا دوچرخه‌ام رو درست نکرده‌ای؟»

می‌گفت: «کدوم دوچرخه؟»

می‌گفتم: «دوچرخه‌ای که پدرم داده بود درستش کنی.»

- پدرت کی بود؟

- ابراهیم

- اوس ابراهیم؟ بله، بله شناختم. روی چشم‌ام.

دوچرخه را از لابه‌لای دوچرخه‌ها می‌کشید بیرون و جلو در مغازه می‌گذاشت و فردا دوباره تکرار این‌ها. چند روزی که گذشت، ناراحت شدم. آخرش یک روز گفتم: «چرا منو سر کار گذاشته‌ای؟» گفت: «بچه به بابات بگو این دوچرخه حدود پونصد تومن هزینه برمی‌داره. بگو پول بیاره و من جنس‌هاشو بخرم و درستش کنم.»

حرف‌های ابول‌چرخ‌ی را که به پدر رساندم، گفت «خودم بهش می‌گم درستش کنه.» چطور هم درستش کرد! وقتی چند روز بعد دیدمش، انگار خر را رخت دامادی تنش کنی. دوتا گل‌گیر دسته دوم، یک زین بدقواره و لاستیک‌های دست دوم و یک جک که بخورد توی سرم. فایده‌ای نداشت. دادم درآمد که «چرا این شکلی‌ش کرده؟» مادر از توی هال داد زد: «باز چی شده؟» گفتم: «این نو شد؟ من اینو دوست ندارم.» لگد زد و دوچرخه افتاد. پدر پس گردنی را که زد، گفت: «اگه نمی‌خوای خودم سوارش می‌شم.» ترک‌بند و خورجینش را هم آورد. حرصم گرفته بود. خیلی زور داشت این‌طور مثلِ انتر سربه‌سرم

بگذارند. اشکم درآمد. مادرم توی حیاط آمد، «من خودم می‌برمت پیش ابول‌چرخ. هر جور تو دوست داری، درستش کنه.»
 بعد از این که مادر برنجش را بار گذاشت، پیش ابول‌چرخ رفتیم. مادر از ابول‌چرخ گله کرد که «این چه تعمیریه که کردی؟»
 ابول‌چرخ گفت: «با اون پولی که اوس ابراهیم داد، چه کار می‌کردم؟ شما بگو چه کار کنم؟»

- اگه گل گیر و زین و قابش رو نو کنی، چند درمی‌آد؟

- دویست تومن.

- چه خبره! من صد تومن بیش‌تر ندارم.

چانه زدن مادر شروع شده بود که نگاهم به دوچرخه‌ی کوچکی فسفری‌رنگی افتاد که گوشه‌ی مغازه به دیوار تکیه داده شده بود. داد می‌زد همان دوچرخه‌ی پسر صاحب‌خانه باشد که بدون اجازه برداشته بودم. چرخ جلو لوله شده و گل‌گیرش شکسته بود. با این وضعیت داغون یعنی تصادف کرده بود. پریدم وسط حرفشان، «این دوچرخه برای کسیه؟» ابول‌چرخ گفت: «برای تو. می‌خوای؟» گفتم: «آره. من این دوچرخه رو می‌خوام.» مادر گفت: «من پول از کجا بیارم؟ همین دوچرخه‌ای که پدرت خریده رو برای تعمیر می‌ذاریم و می‌ریم.» وقتی دیدم اصرارم فایده‌ای ندارد، زدم زیر گریه. ابول‌چرخ گفت: «می‌خوای با دوچرخه‌ی خودت عوضش کنی؟» چی بهتر از این! سر تکان دادم.

- ببخود! من حوصله ندارم با پدرت دعوا کنم. این دوچرخه چه ربطی به اون دوچرخه‌ی فسقلی داره؟ پدرت می‌خواد گاهی خودش با دوچرخه سر کار بره. نه آقا، همین رو تعمیر کن.

- نخواستم. اینو هم بده پدر سوار شه. من آهن قراضه سوار نمی‌شم.

مادر رو کرد به ابول‌چرخ؛ «اگه خواستیم دوچرخه‌ها رو معاوضه کنیم، حسابمون چطور می‌شه؟»

- پونصد تومن دیگ بدید، صحیح و سالم اون دوچرخه رو تحویلتون می‌دم.

- اوه! پونصد تومن؟ یه دوچرخه‌ی بزرگ بدم به جای یه دوچرخه‌ی فسقلی؟

- سیصد تومن.

مادر دستش را به تنه‌ی دوچرخه کشید و مارک دوچرخه را نشان داد. «این دوچرخه رالهی انگلیسیه. اصل اصل. اندازه‌ی یه وانت، بار می‌کشه. این همه سال کار کرده و آخر نگفته. اون فسقلی چی؟ دو روز کار نکرده، چرخش لوله شده. از این پول درمی‌آد، از اون فسقلی چی؟ سر یه هفته نشده اینو ازت می‌خرند، اون یکی چی؟ به قیمت خوب هم ازت می‌خرند. یک دست بهش بکشی، خواهان زیاد داره. رالهی انگلیس هم که قیمت نداره.»

– باشه. سر به سر.

– نه. سیصد تومن می‌گیرم و دوچرخه رو می‌دم.

– دویست تومن.

مادر سرش را تکان داد و گفت: «پسرم کی بیاید دوچرخه‌اش رو تحویل بگیره؟»

در راه برگشت، مادرم ازم قول سفت و سخت گرفت که: «پدرت نفهمه من دویست تومن از ابول چرخ‌ی گرفتم. اگر بفهمه، به ابول چرخ‌ی می‌گم همون دوچرخه رو بهت برگردونه.»

فردا عصر دوچرخه را از ابول چرخ‌ی گرفتم. دوچرخه که نبود، دو بال درآورده بود. وارد زمین خاکی که شدم، بچه‌ها بازی می‌کردند. هر قدر می‌خواستم می‌توانستم دور بزنم و گرد و خاک هوا کنم.

رویای آلبالویی

رویای نوچرخه‌سواری، به‌نشستن روی
تَرَک نوچرخه‌ای بران‌رم رسیدن بود

اکرم جوکار



«خوشحال» اثر الکساندر مالر

۱

تا هفت سالگی فکر می‌کردم، دوچرخه یک وسیله‌ی مردانه و یا پسرانه است. دوچرخه‌ی سبز و رنگ‌پریده‌ی پدر بزرگ، تکیه داده به دیوار خانه‌ی قدیمی، پررنگ‌ترین تصویر ذهنی من از این وسیله بود. صبح زود مامان بزرگ ظرف فلزی دسته‌دار را به دسته‌ی دوچرخه می‌آویخت و بابا بزرگ برای خرید نان گرم و آش صبحانه بیرون می‌رفت. بعد از صبحانه باز با همان دوچرخه تا پالایشگاه محل کارش رکاب می‌زد. ظهر که می‌شد با قالب یخی بزرگ به خانه برمی‌گشت. یخی که با دو بند کشی محکم پشت دوچرخه بسته شده بود را برمی‌داشت، می‌گذاشت لبه‌ی حوض کوچک گوشه‌ی حیاط تا مامان بزرگ آن را خرد کند و در کلمن بریزد. همین تصویر کافی بود تا دوچرخه یک عضو بیگانه و بی‌ارتباط با دنیای دخترانه‌ی من باشد.

دوچرخه در ذهنم یک وسیله‌ی مردانه ماند تا روزی که آن آگهی تبلیغاتی را در روزنامه دیدم. با سواد دست و پا شکسته‌ی اول دبستانی‌ام نوشته‌ی آگهی را خواندم. «فروش ویژه‌ی دوچرخه‌های پسرانه و دخترانه». تصویر آگهی، دو دوچرخه به رنگ‌های سرمه‌ای و قرمز آلبالویی را نشان می‌داد. چشمان متعجب و شگفت‌زده‌ام روی دوچرخه‌ی آلبالویی آگهی خشک شده بود. نگاهم بین دو دوچرخه‌ی توی عکس می‌چرخید. تفاوتی جز رنگشان را می‌جستم. یک دوچرخه‌ی دخترانه باید با مدل پسرانه‌اش تفاوت بیش‌تری داشته باشد. یافتش! میله‌ی زیر زین دوچرخه که زین را به قسمت جلویی وصل می‌کرد در دوچرخه‌ی آلبالویی خمیده و در دیگری افقی بود.

برای من که نه دوچرخه‌سواری مامان و مامان بزرگ را دیده بودم، نه دخترهای فامیل و نه دوستان، داشتن یک دوچرخه آن هم با جزئیات دخترانه رویای بزرگی بود. بزرگ‌تر از آن که به زبان بیاید. تصویر دوچرخه‌ی آلبالویی رویای خواب و بیداری‌ام شد. در رویاهایم پا می‌گذاشتم روی رکاب و آن قدر تند می‌رفتم که از همه‌ی دوچرخه‌سوارانی که می‌شناختم و از همه‌ی موتورهای ماشین‌های توی خیابان جلو می‌زدم. بعد چرخ‌ها از زمین جدا می‌شد و به آسمان می‌رفتم و رد چرخ روی ابرها باقی می‌ماند.

روزهایی که با دخترهای همسایه مسابقه‌ی دو می‌گذاشتیم، تلاش می‌کردم از همه سریع‌تر بدم. برای اول شدن نبود، می‌خواستم بدانم

وقتی با دوچرخه تند حرکت کنم، حرکت باد روی صورتم چه حسی دارد؟ در رویا باد گونه‌هایم را نوازش می‌کرد. به موهای کوتاه‌م چنگ می‌انداخت و پریشان‌شان می‌کرد.

تابلستان همان سال، بابا برای برادرم که فقط یک‌ونیم سال از من بزرگ‌تر بود دوچرخه خرید. یک دوچرخه‌ی سرمه‌ای‌رنگ درست شبیه به آگهی روزنامه. بعد هم پشت دوچرخه‌اش را گرفت تا به کمک دو چرخ کمکی بی‌قواره دوچرخه‌سواری یاد بگیرد. صدای رویاهای من به گوش بابا نرسیده بود. لابد او هم مثل من چند ماه پیش، با خودش فکر می‌کرد دوچرخه وسیله‌ی پسرانه است.

رویای دوچرخه‌سواری، به نشستن روی ترک دوچرخه‌ی برادرم رسیده بود. دوچرخه، به زور دو چرخ کمکی با آن صدای خرخر مسخره‌شان، سر پیچ و با سرعتی کندتر از دویدن در مسابقه‌ی دو، در کوچه‌های خاکی پیش می‌رفت و رویای من را با خود می‌برد. صدایی که به گوش نمی‌رسید از درونم می‌گفت: رویای نوازش باد روی گونه‌ها و چنگ انداختن لای موهایت را فراموش کن.

بالاخره روزی رسید که چرخ‌های کمکی جدا شدند. حالا شبیه‌تر به دوچرخه‌ی آگهی بود و من به همتای دخترانه‌اش فکر می‌کردم که جایی غیر از خانه‌ی ما بود. من که از نشستن پشت ترک دوچرخه خسته شده بودم، تصمیم گرفتم برای همیشه آن رویاها را فراموش کنم.

رویاهایم که رفته بود، سرگرمی کم‌تری داشتم. عصر مامان می‌خواهید و من یواشکی توی اتاق‌ها دنبال چیزی می‌گشتم تا با آن سرگرم شوم. دوشنبه‌روزی بود که دوچرخه‌ی سرمه‌ای گوشه‌ی اتاق بیش‌تر از همیشه به چشمانم آمد و تک بودنش توی ذوقم زد. نگاهش کردم. جلو رفتم. دست راستم را دور دسته‌اش مشت کردم. به زین چرمی مشکی‌رنگ و براق دست کشیدم. پای چپم بی‌اختیار بلند شد و آن طرف میله‌ی افقی زیر زین پایین آمد. زمزمه‌ی رویاها از راه رسید. دست چپم را، مثل دسته‌ی چپ دوچرخه به دیوار تکیه دادم. قلبم تندتر می‌تپید. تصویر رویاهایم هر لحظه پررنگ‌تر می‌شد. دست راست را محکم‌تر دور دسته‌ی دوچرخه فشردم. پایم را روی رکاب گذاشتم. با فشار دست چپ روی دیوار، دوچرخه از تکیه‌گاه جدا شد. پای چپ را از زمین برداشتم و روی رکاب گذاشتم. با تمام توان رکاب را فشار دادم. دوچرخه به حرکت درآمد.

چرخ یک دور کامل زد و من رهایی از تکیه‌گاه و حفظ تعادل را، بدون هیچ کمک بیرونی، به اندازه‌ی طی کردن طول یک اتاق خواب کوچک دوازده متری، تجربه کردم. تجربه‌ی بی‌نظیرترین حس دنیا، جدا شدن از دیوارِ نداشتن‌ها و نشدن‌ها و نرسیدن‌ها، به کوتاهی یک لحظه تا عمق وجودم نفوذ کرد. باید دوباره امتحان می‌کردم. دوچرخه را به جای اولش برگرداندم و دوباره سوار شدم و رکاب زدم. هر بار نرسیده به در بسته‌ی اتاق، هر دو ترمز را می‌گرفتم و جفت پاهایم را روی زمین می‌گذاشتم که صدای برخورد دوچرخه با در کسی را از دوچرخه‌سواری‌ام باخبر نکند. چند ماه بعد، از آن خانه به خانه‌ای در شهری دیگر رفتیم. جایی که در کوچه‌هایش دخترهای هم‌سن من سوار دوچرخه‌های دخترانه یا پسرانه می‌شدند. انگار برای کسی جز من تفاوت دوچرخه‌های دخترانه و پسرانه اهمیتی نداشت.

یک روز مشغول بازی با دوستان جدیدم بودم که دختر همسایه سوار بر دوچرخه‌اش گفت:

- می‌خوام برم نونایی. می‌آی تا اون جا مسابقه؟
- مسابقه‌ی چی؟
- دوچرخه‌سواری دیگه.
- من که دوچرخه ندارم.
- داداشت که داره. نکنه بلد نیستی!

نگاهم به دوچرخه‌ی سرمه‌ای رنگی افتاد که به دیوار خانه تکیه داده بود. وسیله‌ی همه‌ی حس‌های خوب دنیا. یک دوچرخه‌ی پسرانه که می‌توانست یک رویای دخترانه را برآورده کند. جلو رفتم. دستم را دور دسته‌ی راستش مشت کردم. پایم را آن طرف میله‌ی افقی زیر زین گذاشتم. با تمام توان رکاب زدم. دختر همسایه با خنده گفت:

- وایسا. داری جر میزنی!

باد، باد مهربان، همراه همیشگی رویاها، دست نوازشگرش را روی گونه‌هایم کشید و موهای کوتاه‌م را پریشان کرد. قطره‌های اشک از چشمانم سرازیر شد و برای اولین بار مسیری تازه به سمت شقیقه‌هایم را پیمود. فرمان دوچرخه را چرخاندم و از کوچه بیرون رفتم. حدود نیم ساعت بعد، سوار بر دوچرخه‌ی سرمه‌ای‌رنگ پسرانه به خانه برگشتم. بوی نان سنگگ تازه روی میله‌ی افقی دوچرخه توی باد می‌پیچید. اول شده بودم.

بزرگ شدن روی دو چرخه

از وقتی دو چرخه‌ی شماره‌ی شانزده
برای مان کوچک شده به چیزهایی
بیش تر نفقت کردیم



امیر سهرابی



کمی بعد از تاتی تاتی کردن شروع شد؛ چرخ‌بازی را می‌گویم. همین که توانستیم روی پا بایستیم، با مراقبت پدر و مادر سوار بر چرخ‌های پلاستیکی خرگوشی روی فرش بازی کردیم.

بعدتر سوار سه‌چرخه‌های کوچک بدون زنجیر شدیم که یک سید جلوشان داشتند. از اتاق آمدیم توی حیاط و درگاه خانه. تا قد کشیدیم و رسیدیم به دوچرخه و با چرخ‌های کمکی شروع کردیم به پازدن. پشت زین را بزرگ‌تری گرفته و مراقب بود و در کوچه‌ها پا می‌زدیم.

بالاخره یک روز کمکی‌ها را از چرخ باز کردیم. یک‌آن فهمیدیم هیچ‌کس پشت زین را نگرفته و مراقب تعادل‌مان نیست. باورمان نشد، زیرچشمی عقب را نگاه کردیم. آره، خودمان بودیم بدون کمکی. باد به صورتمان خورد و سرخوش تعادل‌مان شدیم.

از وقتی دوچرخه‌ی شماره‌ی شانزده برای‌مان کوچک شد به چیزهایی بیش‌تر دقت کردیم. از همین سال‌ها تصمیم گرفتیم خودمان کارهای دوچرخه‌مان را انجام بدهیم. یاد گرفتیم زنجیر دوچرخه که در آمد چطور سر جایش بیندازیم. بعد پنچرگیری بیش‌ترین کار دوچرخه بود. افت داشت برای پنچری برویم دوچرخه‌سازی.

دور از چشم مادر قاشق‌ها را برمی‌داشتیم و به هر زحمتی که شده تیوب را از دل سفت لاستیک بیرون می‌کشیدیم. با شوق دیدن حباب‌های هوا که از سوراخ تیوب، آب لگن پلاستیکی را ستاره باران می‌کرد، با پیدا کردن سوراخ پنچری، انگار در مسیر پیروزی بودیم، در مسیر بلد شدن. کار که تمام می‌شد، باد می‌زدیم و قاشق‌های کج شده را دور از چشم مادر می‌گذاشتیم توی کشوی جاذرفی.

این شاید نخستین تجربه‌ی مهارتی ما در کار با ابزار بوده است! ما همواره می‌دیدیم بزرگ‌ترها آچار و پیچ‌گوشتی به‌دست با ماشین، رادیو و لوازم خانگی ور می‌رفتند و آن‌ها را تعمیر می‌کردند. حالا دوچرخه تنها ابزاری بود تا ما تصویرهایی را که دیده و یاد گرفته بودیم، عینی کنیم.

دختر همسایه‌ها را که می‌دیدیم تک‌چرخ می‌زدیم و ترمز عقب را می‌گرفتیم. فرمان دوچرخه را می‌پیچانیدیم و حرکت آکروباتیک دختر همسایه‌پسند انجام می‌دادیم. ما بزرگ‌تر شده بودیم و جسورتر. زین و ترمزها را خودمان تنظیم می‌کردیم. حس‌مان به دوچرخه مثل حس شاگرد شوفر تریلی، کامیون و نیسان‌های خوش‌ذوقی بود که ماشینشان را «مثل عروسک» تزئین می‌کردند. نوارهای سبز، آبی و قرمز که دور بدنه می‌پیچیدیم. برای پره‌ها، گل‌پره‌ی تزئینی می‌بستیم. آینه‌ی روی فرمان، توی محله ما را بزرگ‌تر هم جلوه می‌داد. خریده‌های خانه را با دوچرخه می‌رفتیم.

ما باید در محدوده‌ی کوچه‌ی خودمان و یک کوچه بالا و پایین بازی می‌کردیم. ما یک روز خیلی بزرگ شدیم. از محله زدیم بیرون و به دوردست‌ها رفتیم. ما با دوچرخه‌هامان به کشف دنیا رفتیم، مرزهای محله را رد کردیم. دوچرخه در بزرگ‌تر کردن محدوده‌ی زندگی‌مان، همراه ما شد.

حالا که سال‌ها از آن روزها می‌گذرد، باز هم گاه به گاه که رویایی به سرم می‌زند، هیجانی، دغدغه‌ای مرا پُر می‌کند، یک پایه‌اش به دوچرخه می‌رسد. هوای گشتن جهان، هوای سفر، دوچرخه‌ای می‌خواهد تا باری سبک بندی و پرواز کنی، از آسفالت جاده‌ها بررسی به بیراهه‌های خاکی شهرها و روستاها.

سبک بار می‌بندی و رکاب می‌زنی. رویایی چون نسیم می‌آید. می‌خواهی کودکان سرزمینت را ببینی، کلمه بگویی و بشنوی. باز خورجین دوچرخه را پُر می‌کنی: چند کتاب، رنگ و کاغذ. رکاب می‌زنی تا به کوچه‌ها و دشت‌ها. قصه‌ای می‌سازی و تصویری را ثبت می‌کنی. باز روزها می‌گذرد و خیال‌های تازه می‌رسد. روزی، همین روزها، شاید اسباب‌بازی و عروسک‌هایت را سوار دوچرخه‌ات کردی و ندانستی که از کدام طرف بروی. تصویرش را می‌کشم که عروسک‌ها روی سر و کولم، توی کوله‌ام در جنب‌وجوش‌اند و دوچرخه‌ام، همراه‌ترین اسباب‌بازی کودکی و زندگی‌ام در واقعیت و خیال‌هایم حضور دارد. پا به پایم، با من قدم می‌کشد.



رویاهایی که نمی چرخند

شرویهاییم مردهای دوچرخه
سوار را می زنم. لاستیک مهمانی
دوچرخه هایشان را با هم، یکجا،
سوراخ می کردم



زهره استادی

مدام به پشت سرم نگاه می کردم. نکند وانت گم شده، نکند که
زمین دهان باز کرده و راننده وانتی را بلعیده باشد. گلویم بغض بود و
چشم هایم اشک. سنی نداشتم. از محکمی دکتر فیلسوف برمی گشتیم.
انگشت اشاره ای دست راستم ریشه ی خرما درآورده بود و چاره ای جز
جراحی نبود.

یک بند گریه می کردم. پدر برایم بستنی خریده بود و بعد به مغازه ی

دوچرخه‌فروشی برده بودم و دوچرخه‌ی خیلی بزرگی برایم خریده بود. دوچرخه بار همان وانتی بود که پشت سر می‌آمد و من در دنیای کودکی‌ام نگران این که نکند وانت گم شود، نکند دوچرخه‌ام را با خودش ببرد.

نمی‌دانم عشق به دوچرخه از همان روز در من جوانه کرد یا این که موروثی بود. رکاب زدن جزء اولین آموزه‌هایی بود که پدر به آن اصرار داشت و در آموزش من و خواهرها و برادرم به شیوه‌های مرسوم خودش، همت زیادی داشت. فرقی نمی‌کرد دختر باشی یا پسر؛ باید یاد می‌گرفتی که رکاب بزنی و راهی نانوائی سنگک شوی و یا به بقالی که در محله‌ای دورتر بود بروی و پنیر باب دلش را بخری.

در محله‌ی ما کم‌تر بچه‌ای صاحب دوچرخه بود. داشتن دوچرخه یک جور حسرت بود. ماها نمی‌گفتیم «دوچرخه»، می‌گفتیم فلانی برای بچه‌اش «چرخ» خریده. صبح‌ها و عصرها که توی کوچه می‌رفتم، بچه‌ها دورم جمع می‌شدند تا با ترفندی یک دور سوار شوند و حظ ببرند.

با هم مسابقه می‌دادیم. من سوار بر دوچرخه و آن‌ها با تَرْتَری‌هایشان. تَرْتَری یک لاستیک اوراق شده بود با یک تکه چوب. اسباب‌بازی خیلی از بچه‌های هم‌دوره‌ای‌ام همین تَرْتَری بود. مسابقه را از شیب تند بالای خانه‌ی مادر بزرگ شروع می‌کردیم تا پایین پایین محله. من رکاب می‌زدم و آن‌ها داد می‌کشیدند. من تندتر رکاب می‌زدم و آن‌ها تیزتر می‌دویدند. هم‌پای لاستیک‌ها می‌دویدند و به خط پایان که می‌رسیدند، تکه‌چوب‌هایشان را به هوا پرتاب می‌کردند. خیلی وقت‌ها می‌باختم ولی لذت بازی با هم‌محله‌ای‌ها به هر چیزی می‌چربید.

هفت یا هشت ساله بودم که با عبارت «عیب است» آشنا شدم. آن شب پدر عبوس‌تر از همیشه به خانه آمد. وقتی می‌آمد حکومت نظامی می‌شد. عجیب جذبه داشت. ما یاد گرفته بودیم جیک‌مان درنیاید. چای‌اش را داغ داغ سر کشید و رفت به کبوترهایش آب و دانه بدهد. اما زود برگشت. مثل هر شب بالا سرشان ننشسته بود تا به قول خودش زبان‌بسته‌ها به زمین نوک بزنند و دانه‌ای برچینند و برایش قور قور کنند و او تماشايشان کند و دل عاشق کبوترش، برایشان دلی دلی کند. در آهنی هال را محکم بست و صدایم کرد. با تحکمی که فقط خاص خودش بود گفت: «دیگر نمی‌خواهد با دوچرخه بروی خرید. دوچرخه

مال مهدی است.»

بعدها فهمیدم که به پدر گفته بودند عیب است دخترت با این سن و سال سوار چرخ بشود. اصلن معنی ندارد دختر سوار چرخ شود. و این آغاز محکومیت‌های زنانگی‌ام بود. آغاز حسرت‌هایم.

بعد حلقه کمی تنگ‌تر شد. پدر گفت: «اصلن نمی‌خواهد بروی خرید.» تحریم‌ها برای سن من خیلی زود بود. دیگر با عبارت «عیب است» بیگانه نبودم. برایم عادی شد. جرم را پذیرفتم. دختر بودن جرم بزرگی بود در دوره و زمانه‌ای که من و من‌ها زیست می‌کردیم. بزرگ شدم و بزرگ‌تر. حسرت با من بزرگ شد. قد کشید. از من بیش‌تر و بلندتر. آن‌قدر که دیگر نامش حسرت نبود، پوست انداخته و بالغ شده بود و شبیه به هم شده بودیم. حالا دیگر همه‌ی آن حسرت‌ها تبدیل به عقده شده بودند. عقده‌ای که با دُور زدن‌های مکرر با دوچرخه در حیاط خانه، گشوده نمی‌شد.

در رویاهایم مردهای دوچرخه سوار را می‌زدم. لاستیک همه‌ی دوچرخه‌هایشان را با هم، یکجا، سوراخ می‌کردم. دزد می‌شدم و همه‌ی دوچرخه‌فروشی‌ها را خالی می‌کردم و جایی پنهان می‌کردم تا دیگر هیچ مردی صاحب دوچرخه نشود. بعد خودم را می‌دیدم که تربچه و ریحان خریده‌ام و در سبد جلو دوچرخه جا داده‌ام و به سمت خانه رکاب می‌زنم. کسی بد نگاهم نمی‌کند. دختر همسایه هم ماشینش را فروخته و دوچرخه خریده تا به وزن ایده‌آلش برسد. هیچ مردی به چربی‌های هنوز آب‌نشده‌ی او نگاه نمی‌کند. قرار هفتگی هم با دوست‌هایم دارم. قارمان درون کافه نیست، دوچرخه‌هایمان را برمی‌داریم و سرخوشانه و شادمانه دخترانگی‌هایمان را به رخ می‌کشیم. گاهی دخترهایمان هم می‌آیند و جمع‌مان، مادر دختری، صفای دیگری پیدا می‌کند. چقدر سپیده شادتر شده. نسترن پول سرویس نمی‌دهد، دوچرخه‌ی اوراقی پدرش را راه انداخته و با آن تا مدرسه می‌رود. ژیلانق و نوق کم‌تری به جان شوهرش می‌زند. و...

آزادی برای من چه واژه‌ی بزرگ و دست‌نیافتنی‌ای است؛ و این را فقط یک زن درک خواهد کرد.

دو چرخه‌ی قرمز من

آن قدر رکاب زده و نوبیده بودیم که

نفس مان نرنگی آمد



آریتا محمدی

از گیر درس و مشق که خلاص شدم، توی این فکر رفتم که چطور با دوچرخه از خانه بزنم بیرون. فکر این که همه‌ی مسیر را، از کوچه پس کوچه‌ها تا مسجد آقابزرگ، رکاب بزنم سر کیفم می‌آورد. عجب پُزی می‌توانستم بدهم وقتی که دست‌هایم را از فرمان دوچرخه جدا کنم و گاه بدون آن که روی زین نشسته باشم رکاب بزنم. کوچک و بزرگ گردن بکشند تا تماشا کنیم و بدون آن که نگاه‌شان کنم، به راهم ادامه دهم و دور شوم. توی همین فکرها سرگردان بودم که مادر صدایم زد.

«دختر! برو نانوايي نون بگیر و زود بیا. یه وقت سرت گرم نشه با بچه‌ها. دیر نکنی که دلم هزار راه می‌ره.»

از نانوايي رفتن و آخرهای صف این پا و آن پا کردن خوشم نمی‌آمد. ولی هوا بارانی بود و حظ این که با دوچرخه از گودال‌های پر از آب و برگ عبور کنم و پرشتاب توی کوچه‌ها رکاب بزنم، نظرم را عوض کرد. سر صف نانوايي، یک چشمم به دوچرخه بود و آن یکی چشمم به پس و پیش رفتن صف. حالا حالاها نوبتم نمی‌شد.

روزیایی بود که مدام ته سراشیبی کوچه منتظر آمدن بابا بودم. بابا هم به دیدن و انتظار کشیدن من عادت کرده بود. ایستاده بودم و با سنگ‌ریزه‌های جلو در بازی می‌کردم. صدای زنگ دوچرخه‌اش از چند

کوچه بالاتر به گوشم رسید. صدا نزدیک و نزدیک‌تر شد و با انحنای کوچه پیچید و قاطی خنده‌های بابا از درخت‌های محله هم بالاتر رفت. بابا که نزدیک‌تر شد، دوچرخه‌ی کوچکی را دیدم که ترک دوچرخه‌اش بسته بود.

بالاخره نوبتم رسید. نان را گرفتم و توی دستمال پیچیدم. خواستم سوار دوچرخه شوم، دیدم خبری از دوچرخه نیست. من که تا آخر از آن چشم برنداشتم. تا نان را بگیرم و بیچم لای دستمال، آب شده و رفته بود تو دل سنگ.

یکی داد زد: «آهای بچه مواظب باش، نون رو...» بقچه‌ی نان داشت از دستم سُر می‌خورد.

دور و برم را دستپاچه نگاه کردم، ردی از دوچرخه نبود. از آن‌هایی که ته صف بودند پرسیدم. هیچ کس حواسش نبوده. دل توی دلم نبود. رومن بدبخت شده بودم.

آن روز که بابا با یک دوچرخه‌ی نونوار قرمز آمده بود خانه، دلم می‌خواست دست‌هایم را باز کنم و بابا را سفت بغل کنم، اما نکردم. داد زدم: «بابا، ممنون! این خیلی قشنگه. از کجا می‌دونستی که دوچرخه‌ی قرمز دوست دارم؟» بابا این‌بار نخندید. دوچرخه را از ترک دوچرخه‌ی چینی‌اش پایین آورد. خاک روی زینش را با پشت آستین پاک کرد و گفت: «تو که ماشالله یه پارچه خانوم شدی، این واسه داداشته. تو هم می‌تونی گاهی وقتا توی حیاط دور بزنی.» خنده روی لب‌هایم وارفت. حاج و واج بابا و دوچرخه‌ای که برای من نبود را نگاه کردم. از آن پس، سهمم از دوچرخه‌ی قرمز، بعد از ظهرهای تنبلی بود که برادرم پی بازی بود و من دور تا دور حیاط یا نزدیک خانه تک و تنها رکاب می‌زدم.

جلوی نانوايي خشکم زده بود. قلمب آمده بود توی گلویم و تند تند می‌زد. نمی‌دانستم باید چکار کنم. دستانم می‌لرزید. چطور دوچرخه را پیدا کنم؟ چطور توی صورت پدرم نگاه کنم؟ اشکی که گوشه‌ی چشمم جمع شده بود با پس دست پاک کردم. گریه کردن فایده‌ای نداشت. باید کاری می‌کردم.

از پسر بچه‌هایی که داخل کوچه بازی می‌کردند، پرسیدم: «بچه‌ها شما یه دوچرخه‌ی قرمز کوچولو ندیدید؟» یکی گفت: «چرا، دیدیم.» پریدم به هوا. گفتم: «واقعن؟ کجا... کجا دیدی؟» گفت: «سر چهارراه، داشت

دنبال صاحبش می‌گشت.»

همه با هم زدند زیر خنده.

یکی‌شان رو کرد به پسری که قدش از بقیه بلندتر بود و لباس‌هایش گشادتر.

«سمیر مگه دخترا هم دوچرخه‌سواری بلدن؟»

گفتم: «فکر کردی فقط شماها بلدین؟»

سمیر گفت: «من که چند دفعه کوچه‌ی پشت مسجد دوچرخه‌سواریش رو دیدم، حرف نداره.»

نگاه‌ها چرخید به سمیر. همه دورش جمع شدند. سمیر پشتش را به من کرده بود. طولی نکشید که نگاه‌های تند و پُرسانی که سمیر را محاصره کرده بودند، نرم نرم از روی پیشانی‌اش سُر خوردند و جلوی پاهایش بر زمین افتادند. یکی‌شان که چشم‌های نترس‌تری داشت، جمع را کنار زد و با صدای بلند گفت:

«ما می‌تونیم تو پیدا کردنش کمکت کنیم اما شرط داره. شرطشم اینه که دیگه این طرفا با دوچرخه آفتابی نشی و شرتو کم کنی. ما هیچ خوشمون نمی‌آد غریبه تو محله‌مون دوچرخه‌سواری کنه. دختر که باشه دیگه بدتر. این‌جا فقط محدوده‌ی خودمونه، گرفتی؟»

جایش نبود بگو مگو کنم و حرفی بزنم. این تنها راه برای پیدا کردن دوچرخه‌ام بود. آرام و خسته گفتم: «باشه، قبول.»

برای هرچه زودتر پیدا کردن دوچرخه به دو گروه تقسیم شدیم. قرار شد هربار برای رساندن آمارها، توی زمین خاکی میدان کهنه که محل دوچرخه‌سواری‌شان بود، جمع شویم.

از این کوچه به آن کوچه، به هر کسی که می‌رسیدیم نشانی‌های دوچرخه را می‌دادیم. همه‌جا سرک کشیدیم. اما کسی دوچرخه را ندیده بود. نفس بریده و پر از گرد و خاک برگشتیم سر قرار. همه گشنه بودیم و بی‌حوصله. از نان داغ دستمال‌پیچ چیزی نمانده بود. سر کوچه که رسیدیم، سمیر با یک دوچرخه‌ی قرمز، در حالی که سینه‌اش را جلو داده و یک پا روی پدال گذاشته بود، به ما لیخنه می‌زد.

دل تو دلم نبود. دویدم سمتش. اما ناگهان ماتم زد. فقط هم‌رنگ دوچرخه‌ی من بود. لیخندم کم‌رنگ شد. سمیر همین‌طور که سرش را بالا گرفته بود، گفت: «خودشه، آره؟ می‌دونستم.» و با من و من

بیش تری ادامه داد: «دست یه پسر بچه بود. داشت از آب انبار آب می خورد که دیدم کنار شه. بهش گفتم بچه، دو چرخه ی مردم دست تو چی کار می کنه؟ ولی اصرار داشت که الا و بلا واسه خودش. معلوم بود دروغ می گه. به هر زوری که بود ازش گرفتم. فکر می کرد خیلی زرنگه...» دو دستی به صورتم زدم: «ای خدا!!! چی کار کردی تو؟ این که دو چرخه ی من نیست. این خیلی کوچیک تر از دو چرخه ی منه.»

سمیر با چشم های گرد شده نگاهم کرد و گفت: «شوخی نکن. مطمئنی؟»

گفتم: «باور کن این برای من نیست. زودتر برگردونش تا شر نشده واسمون.»

برق چشم های سمیر رفته بود. گفت: «ای بخشکی شانس. فکر می کردم خودش. اما وقتی می گی نیست لابد نیست دیگه.» سمیر سرش را پایین انداخت. سر دو چرخه را چرخاند تا برگرداند پیش صاحبش. ته کوچه پسر بچه ای گریه کنان گوشه ی چادر مادرش را گرفته بود و می آمد سمت مان. یکهو از دور چشمش به ما افتاد و انگشت اشاره اش را سمت سمیر دراز کرد. سمیر همین که ابروهای درهم مادر پسر بچه را دید، داد زد: «به خدا اشتباه شده بود. اینم دو چرخه ات.» دو چرخه را وسط کوچه انداخت و الفرار. ما هم پشت سرش در رفتیم.

آن قدر رکاب زده و دویده بودیم که نفس مان در نمی آمد. سر کوچه ای نشستیم که پسر بچه ها از این سر تا آن سرش را با دو چرخه می آمدند و می رفتند. یکی شان دو چرخه ی قرمز رنگی داشت. سمیر خیره شده بود به آن، که گفت: «این باید خودش باشه. این بزرگ تر از دو چرخه ی قبلی هس. حتی یه ذره هم شک ندارم.» سمیر به سمت بچه ها که حالا وسط کوچه ایستاده بودند رفت. به پسر بچه ای که دو چرخه ی قرمز داشت، گفت: «پسر عجب دو چرخه ی محشری داری تو. بده یه دور باش بزنم. به خدا زود بهت پس می دم.» پسر اول با شک نگاه کرد؛ اما وقتی بغل دستی اش گفت که سمیر را می شناسد، فرمان دو چرخه را گرفت سمت سمیر.

سمیر که دید نقشه اش گرفته گفت: «خیلی بامعرفتی پسر.»

سوار دو چرخه شد و به ما چشمک زد که یعنی شماها بروید. حتا مهلت نداد که دو چرخه را از نزدیک درست ببینم. سر کوچه به جای این که

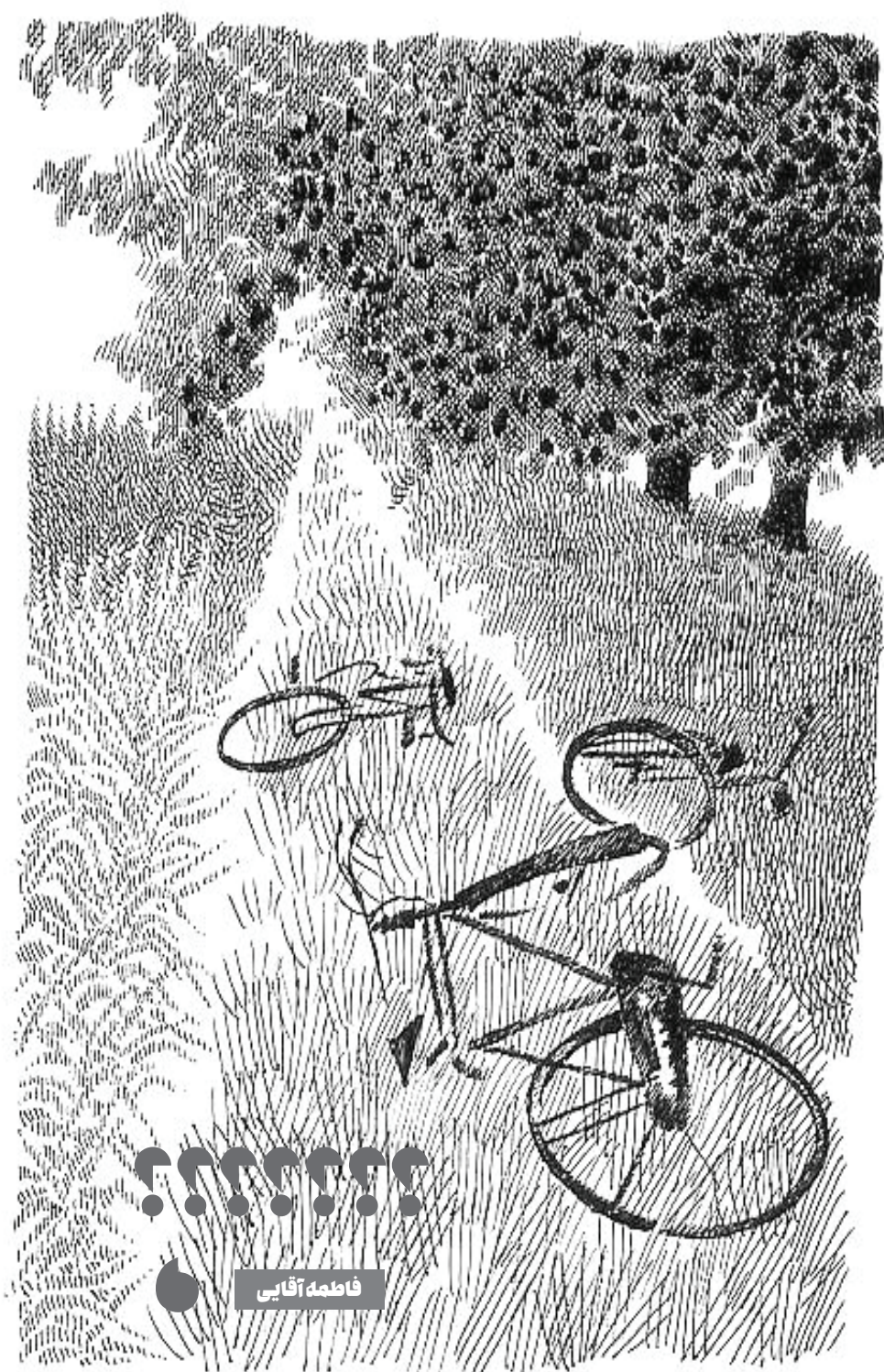
دور بزنند با سرعت از همان راسته خارج شد و الفرار، سر قرار رسیدیم. سمیر زودتر از همه‌ی ما رسیده بود. در حالی که با سرعت به سمت‌مان می‌آمد، داد زد: «این باید خودش باشه.» از دوچرخه پیاده شد و رو به من با خنده گفت: «بیا این هم دوچرخه‌ات. دیدی چه باحال از چنگش درآوردم؟»

با لرز دوچرخه را ورنانداز کردم. سایشش همان بود، رنگش هم. ولی پره‌هایش پُر بود از گل‌پره‌های خوش‌رنگی که برق می‌زدند. دمق و وارفته گفتم: «نه، اینم نیست.» بچه‌ها دمق‌تر از من، بربر نگاهم می‌کردند. گفتم: «این راهش نیست. فکر نکنم بتونیم این جووری پیدااش کنیم. باید سریع‌تر برم خونه و به بابا یا داداشم بگم. این طوری خیلی بهتره. تو هم دوچرخه رو برگردون پیش صاحبش. حتمن قلبِ اون هم مثل من برای دوچرخه‌ش تند می‌زنه.»

سمیر که متوجه شد دوباره اشتباه کرده، سرش را زیر انداخت، تو چشم کسی نگاه نکرد و از راهی که آمده بود برگشت. بقیه‌ی پسرها هم دنبالش.

حالا تنها مانده بودم با نبودِ دوچرخه‌ای که همه‌ی سرگرمی‌ام شده بود و تازه برگشته بودم اول خط. چطور تو روی بابا نگاه می‌کردم و می‌گفتم دوچرخه نیست، که دوچرخه را دزد برده؟ با همین فکرها رسیده بودم در خانه‌مان. با ترس و لرز در نیمه‌باز حیاط را هل دادم و وارد شدم. در اتاق را که باز کردم، صدای مادر می‌آمد که می‌گفت: «شاید خواهرت دوچرخه رو برده باشه...» با صدای در، نگاه‌ها به سمتم چرخید. مادر تا مرا دید، گفت: «اینم خواهرت. نونت کو؟ گرفتی؟» از اتاق زدم بیرون. دویدم سمت کوچه، پی بچه‌ها. سمیر جلوتر از بچه‌ها، نان به‌دست از ته کوچه لبخند می‌زد و نزدیک‌تر می‌شد.





! ! ! ! !



فاطمه آقایی

اول سراسیمگی تند محله‌ی باغ بالا، بابا آستین‌ها را تا زده بود، داشت کپه‌های کاهگل را مشمت مشمت می‌ریخت به سر تا پای نالان. بعد ماله می‌کشید از بالا به پایین و بعد پایین به بالا و همین‌طور بالا، پایین و بعد کپه گل بعدی. دو سه قدم آن‌ورتر درست کنار نانوائی، ردیف دوچرخه‌ها و خنده‌های زیرجُلکی بچه‌محل‌ها نالان دومی را می‌پاییدند که جلوتر از همه ایستاده بود کنار دوچرخه‌ی صورتی. نالان خودش را می‌دید که همان‌طور زیر دست‌های بابا گم و گوتر می‌شد، اما چشم‌هایش زل زل آن‌ها را نگاه می‌کرد. نالان فکر کرد حالا دیگر خیلی بزرگ شده دست‌کم باید ترم سه یا چهار مهندسی باشد، اما در نگاه بچه‌محل‌ها، بابا و حتا آن نالان کاهگلی دخترپچه‌ی هفت‌ساله‌ی مضطربی را می‌دید که بال روسری‌اش را زیر دندان‌های آسیا می‌سابد و دست دیگرش روی فرمان سرد دوچرخه به عرق نشسته است.

بچه‌محل‌ها دست روی زنگ دوچرخه‌ها، هو کشیدند و بعد دیرینگ دیرینگ دوچرخه‌ها بیش‌تر شد، تندتر شد، بی‌فاصله‌تر، دما دم و کم‌کم تبدیل شد به زنگ ممتد گوش‌خراشی که نالان را واداشت مسابقه را شروع کند. بپرد بالای زین، پا بکوبد زیر رکاب سمت راستی، یک هل به جلو و پا رو رکاب و بعد این پا، آن پا هی رکاب بزند و زنگ‌ها دیرینگ دیرینگ، دیرینگ دیرینگ... در انتهای سرازیری، خاک خیس باتلاقی یک‌هو تمام نالان را هورت کشید. نالان و دوچرخه‌ی صورتی با گلچرخ‌های زرد و نارنجی را.

نالان هراس‌زده سر از روی جزوه‌ها برداشت. با پشت دستی که هنوز می‌لرزید، آبی که از کنار دهانش شره کرده بود و گله به گله جزوه را خیس‌انده بود پاک کرد. بلند شد بروی بیرون به هوای این‌که لرز آن کابوس تکراری از تنش برود. صدای قیژ خشک صندلی، سرها را چرخاند سمت نالان. فصل پایان‌ترم نبود که سالن مطالعه غلغله باشد. تنها دو-سه نفر تار و فراخ نشسته بودند. وقتی دوباره سرها چرخیدند سمت کتاب‌ها، نالان ژاکت خاکستری پشمی را پوشیده بود و تمایلی نداشت صندلی را دوباره سر جایش برگرداند. هوای سرد بیرون اشک توی چشم‌هایش را لرزاند. دست‌ها را کز داد زیر بغل و روی نیمکت سرد فلزی درست روبه‌روی پنجره‌ی

سالن نشست. سالن انتهای مسیر دوچرخه‌سواری خوابگاه در پناه تک و توک درخت‌های کاج، پرت افتاده بود. آن‌قدرها پرت که حتا دوچرخه‌ها رغبت نمی‌کردند تا آن‌جا بیایند و صدای ویرویر چرخ‌ها پیش از نزدیک شدن، دور می‌شد. تنها صدای سیر-سیر سیرسیرک‌ها می‌آمد.

نالان قطره اشکی را که گوشه‌ی چشم‌ها لغزیده بود با خاکستری آستین پاک کرد و دید که چطور یکی از دخترها دور نزد و انتهای مسیر کمی بعد از نیمکتی که نالان خودش را روی آن جمع و جورتر می‌کرد ایستاد. دختر کلاه کپ را روی سر چرخاند. نالان دختر را شناخت. از سر روگرداند تا انکار کند او را دیده. این وقت شب با این کابوسی که هزار باره دهانش را تلخ کرده بود هیچ حوصله‌ی دست انداختن‌های بچه شر خوابگاه را نداشت. کلاه کپ پناه نیم‌سایه‌ی کاج‌ها، جایی دور از چشم‌ها - اما درست در زاویه‌دید نالان - دوچرخه را به دیوار سالن تکیه داد و فندک را زیر تک نخ مونتانا گرفت. دود اول را سمت آسمان بیرون داد. با انگشت شست جای سالک روی بینی را خاراند و زیرچشمی نالان را دید زد که مچاله شده روی نیمکت.

- بت نمی‌خوره کشتی مَستی داشته باشی واسه غرق شدن؟

- کی؟ من؟

- پس نه! ننم!

نالان فکر کرد این تازه اول آنک‌بازی‌هایش است. بلند شد برود سمت سالن.

- گل که لقد نمی‌کنیم. داشتیم حرف می‌زدیم.

- ببخشید مزاحم شدم. با اجازتون...

- نه مهندس شوما مراحمی. گفتم لابد کشتیات غرق شده شایدم شکست عشقی پشقی خوردی گفتم یه کم بخندیم از رخت عزا در بیای.

- نه چیز مهمی نیست.

- سر کلاس مهندسی دیدمت. مواد بودی یا... خجالت نکش من این تخم سگای مهندسی رو خوب می‌شناسم همه‌شون سر و ته یه متقالن. چار روز اول واسه دخترا دون می‌پاشن بعدش... اصلن

بیخیال همه‌شون، بیا سر این دوچرخه رو بگیر دو دور نزنه همچین عرق می‌شیننه پشتت که عشق و عاشقی...

صدای ویرویر چرخ‌ها دور و نزدیک می‌شد. نالان چشم‌هایش تنگ شد و نفسش پشت افتاد. سر به زیر ردیف مورچه‌ها را تا آل‌استار کلاه کپ دنبال کرد.

- په چیز میزی گم کردی رو زمین؟

ردیف مورچه‌ها آل‌استار را دور زد.

- می‌ترسم.

لرز به تن نالان افتاد؛ از این‌که کلاه کپ نتوانست جلو خودش را بگیرد و هری صدای خنده‌اش تا بلندی کاج‌ها رفت؟ یا از صدای دوچرخه‌هایی که تا کنار نیمکت پیش آمدند، ایستادند و دخترها بر و بر آن‌ها را نگاه کردند؟

نالان اندیشید کاش زودتر رفته بود. پیش از این‌که ردیف دوچرخه‌ها برسند. پیش از این‌که کلاه کپ دوچرخه را از پناه دیوار بیاورد بگیرد سمتش. پیش از این‌که بگوید: «نشنومن بده از چی این آهن‌پاره‌ها می‌ترسی؟» پیش از همه‌ی این‌ها باید گورش را گم می‌کرد از آن خیابان و آمد و شد دوچرخه‌هایش. یک چشمش افق خیابان را دید می‌زد؛ رطوبتی باتلاقی گسترده بود انتهای سیاهی آسفالت و نالان را به ژرفای خود صدا می‌زد. چشم دیگرش به فرمان دوچرخه‌ای بود که توفیر داشت با آن سه‌چرخه‌ی کلاته.

عصرها سه‌چرخه‌ی کلاته را که هنوز اوراق‌تر از آن نشده بود که چرخ‌هایش دیگر نچرخد سوار می‌شد. مادر جان صدا می‌زد: «نالان هنوز درس و مشقات ننوشتی. کجا؟» می‌رفت، دور می‌شد از صدای مادر که در کوچه گم می‌شد: «نالان با توام نالان!»

با آن سه‌چرخه‌ی کلاته لقلق‌کنان می‌رفت. کمی دورتر از مغازه‌ی مِم‌صادق چرخ‌ساز می‌ایستاد. دید می‌زد چطور مِم‌صادق تیوپ‌های پنچر را جلو دهان می‌گرداند، نشتی را که پیدا می‌کرد، انگار بخواهد یال اسب را ناز کند اطراف نشتی را سنباده می‌کشید. چسب و بعد آستری وصله را می‌چسباند. این‌ها را نالان از بر بود فقط رو نداشت برود نزدیک‌تر و وقتی مِم‌صادق پودر سفید را به اطراف وصله می‌پاشید، بپرسد این دیگر برای چیست. باز می‌زد زیر

رکاب سه‌چرخه، می‌رفت دم مسجد خان، تا از پسِ پسرهای محله‌ی «باغ بالا» برود که با دوچرخه‌های هجده و بیست رنگ‌به‌رنگ‌شان از دم مسجد یک‌نفس و یک خط در میان تک‌چرخ می‌زدند به موازات جوی آب. می‌آمدند تا برسند آن‌جا که جوی آب پخش می‌شد روی گل‌ها و لجن‌ها و گم می‌شد در گسترده‌ی زمین‌های کاشت صیفی. برگشتن تو ی سربالایی به خیالش دق و دل نفس کم آوردنشان را سرش خالی می‌کردند با دیرینگ دیرینگ تند و تیز زنگ دوچرخه‌هاشان، وقتی از کنارش رد می‌شدند. اما واقعیتش این بود که نالان برای آن دوچرخه‌ها، دختر نامرئی کوچکی بود که عقب‌تر از همه تو ی سرپایینی پا می‌زد.

دوچرخه؛ نالان مطمئن بود طلسم نامرئی بودنش را تنها یک دوچرخه در هم می‌شکند. دوچرخه‌ای که قد و بالایش را می‌آورد بالاتر، جایی که با پسرچه‌های محله چشم تو چشم می‌شد؛ آن‌ها او را می‌دیدند که پا به پای‌شان سرپایینی محله را رکاب می‌زند- با آن‌ها و نه پشت سرشان- باد پره‌های بینی‌شان را آب می‌اندازد، می‌رسند با هم تا انتهای مسیر.

کلاه کپ مچ دست نالان را تو ی مشت گرفت کشید سمت فرمان: «دِ بیانا ز کن این رخس رو. باور کن گازت نمی‌گیره.» سردی فلز کف دست‌هایش را سوزن سوزن کرد. می‌توانست دستش را مشت کند؛ تلاش کند تا سطح تماس پوست با فلز سرد را به حداقل برساند. اما نه دست‌هایش نه حواسش هیچ یک به فرمانش نبود. انگار خواب بودند.

خواب و بیدار بود. تو ی اتاق پشتی کُپ کرده بود روی کتاب و دفترهای مدرسه و صدای بابا از پس قل‌قل سماور می‌آمد که برای مادر جان از تمام شدن بنایی خانه‌ی مهم‌صادق چرخ‌ساز می‌گفت. این که از صبح باید برود سراغ آجرچینی گنبد و گلدسته‌های مسجد محله‌ی «باغ پایین». و بعد با مامان جان نشستند به حساب و کتاب که پول نسیم‌های بقال را بدهند یا قسط بخاری نفتی را که سر زمستان پارسال خریده بودند. برای گوش‌های نالان این حرف‌ها مثل صدای وور وور بخاری نفتی یکنواخت و یکنواخت‌تر می‌شد. صدای بابا دور و دورتر و چشم‌های نالان سنگین و سنگین‌تر. یکهو

وسط حرف‌های خشت و گلی بابا صدای مادر جان گفت دوچرخه؟ نالان چشم‌هاش تیز شد، گوش‌هاش تیزتر که ببیند خواب و بیداری‌اش قاطی شده یا واقعن یکی گفت دوچرخه. مامان لابد برای بابا چای دورنگ می‌ریخت که بابا میان شرشر آب سماور گفت: «والا مم‌صادق که سه بار قسم پنج‌تن خورد از نو بهتره. قاطی لوازم یدکی‌ها و دوچرخه اسقاطی‌ها از گناوه آورده. فردا پیش از ظهر سپرده پسرش کاظم بیاره درِ خونه.»

نالان هیچ نفهمید چطور آن شب صبح شد یا چطور کلاس‌های درسی را توی هپروت طی کرد. ظهر زنگ خورده-نخورده دویده بود تا زودتر برسد خانه، در را با مشت بکوبد، مادر جان داد بزند: «چه خبره؟ مگه سر آوردین؟» بعد مادر در را وانکرده بپرد توی حیاط و چشم چشم کند پی دوچرخه‌ای که دیشب حرفش را زده بودند. ایستاده بود. با آن زین و فرمان صورتی، با آن گلچرخ‌های زرد و نارنجی. ایستاده بود تا نالان کیف و کتاب را پرت کند یکور، بپرد سمتش، و راندازش کند، مثل خاطره‌های بابا از مادیان‌های ایل، دست بکشد روی چرم صورتی زین، نازش کند. او بخندد. نالان بخندد. مادر جان بخندد.

خنده‌هایی که فکر می‌کرد با جادوی صورتی حالا سر به آسمان می‌گذارد. نالان یک روز، دو روز، یک هفته، دو هفته، بیش‌تر از یک ماه، هر روز سوار زین صورتی با پسرهای محل تا ته دریاچه رکاب زد. حالا چشم تو چشم و پا به پای‌شان رکاب می‌زد. اما جادوی صورتی اثر نکرد. هیچ‌کس نالان را ندید. نالان همچنان نامرئی کوچکی بود که صدای دیرینگ دیرینگ زنگ دوچرخه‌اش شلوغ پلوغ بو قلمون‌های ولو توی مسیر را هم به هوا بلند نمی‌کرد، چه برسد نیم‌نگاه پسرهایی را که پا به رکاب از هوای خالی نالان می‌گذشتند و برای هم گری می‌خواندند. نالان هر بار می‌ایستاد به عقب نگاه می‌کرد رد خیس تایرها را باد یخ پاییزی کم‌رنگ‌تر می‌کرد.

جادوی صورتی بدجور لنگ می‌زد، باید هلش می‌داد. وقتی پسرها رفتند و فقط پسر مم‌صادق چرخ‌ساز ماند تا دستی به سر و گوش دوچرخه‌اش بکشد، آب دهانش را قورت داد، چانه‌ی مقنعه‌ی طوسی را

که تا بناگوشش بالا آمده بود با دو دست چرخاند زیر چانه، صدا زد: «هی کاظم! کاظم!»

کاظم سر بلند کرد، فرصت نداد دوباره سر بچرخاند پی کارش. گفت: «کاظم به بچه‌محل‌ها بگو فردا همین‌جا باهاشون مسابقه می‌دم.» و بعد چنان سریع رکاب زد سمت خانه که ندید چطور کاظم از بهت سرش را خاراند و بعد سعی کرد پوزخندش را قورت بدهد. نالان خیال کرد فردا توی مسابقه آن‌ها مجبورند ببینند که چطور پا به پای‌شان رکاب می‌زند. نه، اصلن شاید می‌دیدند چطور زودتر از همه‌شان می‌رسد پای دریاچه و نالان بالاخره می‌دید که چطور جادوی صورتی چشم‌هاشان را وا کرده، به هم می‌گویند: دیدی پسر؟ و بعد با هم می‌گویند: ها! چه خوش رکاب!

پسین تا آخرای شب تا وقتی مادر جان صدا نزد: «نالان صُبحا خواب می‌مونی بچه!» یک بند دور کاشی‌های آبی حوض به خیالش تا سر زمین‌های صیفی رفت. سربالایی را هن‌هن‌کنان رکاب زد و باد پرسش پسر را توی گوشش تکرار کرد: ها! دیدی پسر؟ دیدی؟ تمام این سال‌ها نالان هر قدر تقلا کرد جزئیات مسابقه را به یاد بیاورد تمام تیرهایش می‌خورد به سنگ خارای تنها تصویری که از آن روز به یاد داشت. تصویر، سراسیمگی خلوت محله بود و دخترکی که عروسک جلی را روی پاهای خود پیش‌پیش می‌کرد و با دیدن نالان مشت گره کرده‌اش را تا جلوی صورت بالا آورد، انگشت اشاره را باز کرد چسباند به بینی و گفت: هیسس! نالان تا غروب آفتاب، تا وقتی بابا از سر آجرچینی برنگشته بود و سر راه او را یله بر زین صورتی ندیده بود، منتظر ایستاده بود. بابا دوچرخه را زیر بغل زده بود، دست نالان را تا خانه کشانده بود که: «ای وخت سرما تنها تو کوچه محل چه می‌کنی دختر؟»

هر قدر روز مسابقه در ذهن نالان سرد و مه‌گرفته خود را پنهان می‌کرد در عوض شب را خوب به یاد داشت که چطور تنها توی اتاق پشتی روی بساط دفتر و کتاب، اول بار کابوس دیده بود. البته حتمن قبل‌ترش هم کابوس‌هایی کودکانه دیده بود- یعنی بعید است که ندیده باشد- ولی آن اولین و تنها کابوسی بود که هفته‌ها، ماه‌ها و سال‌ها را با سماجت تمام پشت‌سر گذاشت و هنوز که

هنوز است هر از چند گاهی تکرار می‌شد.

نالان نه آن شب، بلکه بسیار شب‌های دیگر به تکرار دید که چطور زمین‌های باتلاقی صیفی، او را و دوچرخه‌ی صورتی را چندباره و چندباره زیر صدای سنگین دیرینگ دیرینگ دوچرخه‌های پسرهای محل هورت می‌کشد: شب امتحان نهایی کلاس پنجم یا شبی که قرار بود فردایش با بچه‌های آمادگی دفاعی برود میدان تیر یا شب کنکور و همین‌طور بیا تا آخریش همین چند لحظه پیش که توی سالن مطالعه روی بساط جزوه‌ها خوابش برده بود.

حالا بعد از آن همه سال که نامرئی گوشه‌ی خیابان‌ها ایستاده بود و با صدای زنگ دوچرخه‌های عبوری خود را یک قدم کشانده بود عقب، بعد از آن همه سال که هیچ‌کس به صرافت نیفتاده بود فرمان دوچرخه‌ای را سمتش کج کند، نالان تو روی کلاه کپ ایستاده بود که فرمان دوچرخه را زیر دست‌هایش می‌فشرده. دخترهای دوچرخه‌سوار روی زین، یک پا روی زمین مایل شده بودند سمت پیاده‌رو. کُز کرده توی پلورهای پشمی یا سویشرت‌های پاییزی او را نگاه می‌کردند. نالان نمی‌دانست واقعی بود یا دوست داشت توی چشم‌هایشان بخواند که دارند می‌گویند: «دِ یالا دختر! نترس. دِ یالا دختر روش رو کم کن.» دقیق‌تر نگاه کرد. ته چشم‌های تک‌تکشان یک نالان هفت‌ساله ایستاده بود.

همین نالان ته چشم‌ها او را صدا زده بود که تو روی کلاه کپ شیر شد. دست رهایش را چلانده روی فرمان دوچرخه، چشم تو چشم کلاه کپ گفت: «مسابقه بدیم؟ تا کنار اون تیر چراغ برق؟» نالان اندکی خیس و گرم خط مستقیم را رکاب زد، به خیالش ردیف پسرهای محله‌ی باغ بالا را پشت سر گذاشت. نزدیک‌های تیر چراغ برق دست‌ها را رها کرد، چشم‌ها بسته و ندید چطور زمین‌های باتلاقی او را هورت کشید.

چشم باز کرد فقط سیاهی بود و پوست نامرئی چرخورده و ردِ سیاهیِ آسفالت که روی تنش دِل دِل می‌زد.



دو چرخه، مرگ
و خرمالوی
احمد رضا احمدی

عباس جمالی

پیام جعفر کوتاه است: مستانه در دهکده‌ی گواردا در سوئیس با دوچرخه‌اش با یک کامیون حمل شیر تصادف کرده و جان‌اش را از دست داده است. واتساپش را می‌گیرم، اینترنتش وصل نیست. پیامش می‌دهم یک تیک می‌خورد. آن یکی شماره‌اش هم خاموش است. پیام را پیامبری کرده است و خودش را گم و گور. زنگ می‌زنم کاشان به مامان می‌گویم از عمه فریبا پرسد خبر صحت دارد. مامان هی می‌گوید «الله اکبر الله اکبر». می‌گویم زود خبرش را بده و قطع می‌کنم. گوشی را برداشته بودم برای کاری. یادم می‌آید برداشته بودم زنگ بزخم شیدا و بگویم امشب می‌آیم تولد پسرخاله‌اش. با خودکار خط‌خطی می‌کنم. با سر دماغم ور می‌روم. کف پایم سردی سرامیک‌ها را به خودش می‌گیرد. چرا کف زمین آن قدر سرد شده است. مامان زنگ می‌زند. خبر صحت دارد. سردی سرامیک‌ها تا انگشت‌های دستم سر می‌کشد. الله اکبر الله اکبر. گوشی را قطع می‌کنم. مثل جعفر باید گوشی‌ام را خاموش کنم. مثل جعفر باید خبر مرگ مستانه را به یکی بدهم. می‌خواهم خبر را عبور بدهم. می‌خواهم نمانم زیر سنگینی‌اش. شیدا مستانه را نمی‌شناسد. نباید هم می‌شناخت. برای چه باید مستانه را می‌شناخت. برای چه باید این جنازه‌ی لجوج را می‌شناخت. گوشی‌ام را خاموش می‌کنم. ترک سیگار نمی‌گذارد دستم آرام بگیرد. می‌روم در خانه را باز می‌کنم، پله‌ها را می‌روم پایین. سردی پله‌های راهرو زیاد است. پابرنه دارم کجا می‌روم. خنده‌ام می‌گیرد. مُرده است، مستانه با دوچرخه مرده است. مستانه با دوچرخه‌اش در سوییچ مرده است. خودش اگر می‌خواست خبر مرگش را بدهد لهجه‌اش را آذری می‌کرد و می‌گفت «بچه‌ها تو سوییچ مُردم آخر». می‌گفت عمه‌اش در تبریز به سوئیس می‌گوید سوییچ. از هرچه هم می‌خواهد تعریف کند می‌گوید عمه‌جان کفش هم کفش‌های سوییچ، نوشابه هم نوشابه‌های سوییچ، شیر هم شیر سوییچ... جنازه هم جنازه‌های سوییچ؟... من این عمه‌اش را هیچ‌وقت ندیده‌ام. خود مستانه را هم آخرین بار دو سال پیش دیدم. مثل همین جنازه‌ی کنونی‌اش بود با من. سلامم را هم به زور جواب داد. خودش را با سگ جعفر سرگرم کرد. بچه‌ها هم که آمدند هی دورتر شد. آخر مهمانی می‌خواستم معذرت‌خواهی بکنم. قصدش را هم کردم. در لحظه بو می‌برد همه چیز را. چشمم به چشمش افتاد، خواستم بروم سمتش که داد زد «همگی گود بای» و با سرعت خودش را انداخت در آسانسور و نگذاشت حتا من به در

خانه برسم. فردایش هم یک بار زنگ زد که جواب نداد. حالا جنازه‌ی لجوجش در سردخانه‌ای در سوئیس دارد انتظار کسی را می‌کشد که بیاید تحویلش بگیرد. نفس می‌کشم. نفس می‌کشم. باید حرف بزنم با کسی. مثل کسی که در بوران گیر افتاده است، منجمد نشوم. نفس می‌کشم. نفسم را عمیق‌تر می‌کشم. بوی حمامی موهای وزوزی‌اش در سی سال پیش می‌ریزد در نفس‌هایم. جلوی دوچرخه‌ی بیست و چهارم نشاندۀ بودمش. گفته بودم برو دوتا کوچه بالاتر. کوچه‌ی بلندیان. اول او رفته بود. مادر بزرگ مستانه دخترخاله‌ی مادر بزرگ من بود. آن عید هم شبیه عیده‌ای پیش و چند عید پس‌اش، به خانه‌ی مادر بزرگ آمده بودند. من سوار بر دوچرخه‌ی بیست و چهارم گردگرفته‌ی مشکی‌رنگ پدرم که از زیر زمین از زیر خروارها خاک کشاندۀ بودمش بیرون، بودم. عباس‌آقا، دوچرخه‌ساز کنار مسجد صفاری، پنچری لاستیک‌هایش را گرفته بود. لقمه‌ای ترمزهایش را عوض کرده بود. سوارش هم که شدم گفت ترمزش را محکم بگیر که کله نکند، شل بگیر. می‌بینی. می‌بینی. «ایجوری، ايجوری... بی، بی، ايجوری بگیري با مُخِ خي خورد بر در و دیوار. بی بی شل دستش ده. سفت نگیرش، بی، بی.» بقیه بچه‌های فامیل، کورسی و کوهستان گرفته بودند. بابای من گفت: «تو اگه دوچرخه‌سوار باشی نخِی چُسی بی‌ی با همیَنم دوچرخه‌سواری می‌کنی.» مستانه وسط آن سه چهارتا دوچرخه‌ی کورسی و کوهستان نگاهش خیره به من بود که پاهایم را به نوبت می‌کشاندم تا پدال، فشاری می‌دادم به پدال و بعد دوباره می‌نشستم روی زین، تا نوبت بعد که دوباره پای دیگر را می‌کشاندم تا پدال دیگر، فشاری می‌آوردم. خیره به من بود. من هم فهمیدم. برای همین سرعتم را زیادتر کردم. رفتم جلوش، دورش دایره زدم. دایره می‌زدم و می‌خندیدیم. گفت: «منو سوار نمی‌کنی؟» گفتم: «برو دو تا کوچه بالاتر می‌آم.» دایی مرتضی بچه‌های خودش را هم پشت به پشت روی موتور می‌نشاند. اگر دختری را جیک تو جیک پسری می‌دید داغ می‌کرد. خودش هم نبود مصطفی پسرش سریع گزارش می‌داد. توی کوچه‌ی بلندیان ترمز را محکم گرفتم، نزدیک بود با کله بیایم روی زمین. تاکید عباس‌آقا دوچرخه‌ساز پیچید در سرم «بی شل بگیر بی شل بگیر، بی شل بگیر.» مستانه‌ی تپل را جلوی دوچرخه سوار کردم. گفتم فرمان را خیلی محکم نگیرد. همین که نشست روی دسته‌ی دوچرخه بوی حمامی موهای وزوزی‌اش پیچید در

نفسم، بوی حمام بخار گرفته‌مان را می‌داد، نه هر حمام بخار گرفته‌ای. بوی آن حمام بخار گرفته‌ی خیابان بیست و دو بهمن، با کاشی‌های سفید و آبی‌اش. در پروژه‌ای می‌خواستم برای حمامش از آن کاشی‌ها کار کنم، هرچه گشتم نبود. برای هر کاشی‌فروشی توصیفش می‌کردم، «آن کاشی‌ها که طرحی نداشت تنها خال خال آبی‌ها و سفیدهای کمی در هم رفته بود.» می‌گفت: «ندیده‌ام». مستانه آن روز نشست روی دسته‌ی دوچرخه. ترمز را هم باز محکم گرفتم. چندباری زمین هم خوردم. اما از خنده دل درد گرفتم. برای هر دومان کیم دوقلو خرید، از مغازه‌ی آقا ذبیح. ذبیح گفت: «احمد، کید می‌شه ای دختر خانام؟» گفتم: «فامیل عزیزمونه آقا ذبیح.» گفت: «ای لاکردار دختر مقبولیه.» خندید با آن دوتا دندان‌های طلایی جلوییش. صورت مستانه کمی جمع شد از آن خنده‌ی بلند ذبیح. چندشش شده باشد انگار. دوید رفت بیرون مغازه. سریع بستنی‌اش را باز کرد. لپ‌هایش را پر از بستنی کرد. خندید باز هم. خنده‌ای که همان شکلی ماند.

خنده‌ای که هیچ‌وقت نتوانستم بلند بلند با تو توصیفش کنم. در شب عروسی‌ات هم با آن مردک بلند بلند که می‌خندیدی، داغ داغ در باغ جاده‌ی کرج، پشت در باغ. کنار یک کاج پیر گریه کردم. ما هم مسیر شده بودیم. او ادبیات می‌خواند در دانشگاه تهران من معماری. آن مردک هم استاد دانشکده‌ی ادبیات بود. آن مردک هم همیشه چسبیده بود به او. حتا قبل از ازدواج‌شان، نگذاشت من توصیفم را بکنم. نگذاشت من دستم را دراز کنم. نگذاشت من از آن استعاره‌های پوسیده‌ی کلمات و سکوت بیرون بیایم. باید مدام در آن شعرخوانی‌های شلوغ دانشکده نگاهش نمی‌کردم، زبان را به بازی می‌گرفتم تا بفهمد جای آن مردک نیست کنار دستش. باید در مهمانی‌های بچه‌های دانشگاه آن قدر سکوت می‌کردم که یکی بیاید مقابل مستانه بگوید «چیه، چیزیت شده احمد؟» تا من با مکتی بگویم «نه» و نگاهم را باز از مستانه بگیرم. و آن مردک هم مستانه را محکم‌تر در بغلش بگیرد. آن مردک رفت. بعد از چهار سال رفت. من دیگر در خودم رفته بودم. جایی از خودم پیدا کرده بودم و در آن پناه گرفته بودم. پروژه می‌گرفتم. زیاد. زیاد. کار. کار. پول و گاهی هم مهمانی‌های بزرگ. گاهی هم شعر. مستانه هم بعد از جدایی از آن مردک دیگر نتوانست تاب بیاورد. رفت مدتی اتریش. موسیقی می‌خواند. بعد هم رفت سوئیس سالی یک بار هم که می‌آمد، بلند بلند می‌خندید

می‌گفت: «احمد اگر گی هستی بگو تو رو خدا من برات آستین بالا بزنم، دوست خوشگل گی زیاد دارما.» من هم بلند می‌خندیدم. سکوت و بعد هم بحث به سیاست و ادبیات و بازار آزاد و شعر امروز کشیده می‌شد. من همیشه سعی می‌کردم وسط این بحث‌های ضربدری بوی حمامی آن موها را دوباره پیدا کنم. تبدیل به مرضی شده بود. آن قدر که از پیدا نکردنش اعصابم به هم می‌ریخت. بحث بالا می‌گرفت و به هم بد و بیراه می‌گفتم. او هم هر جایی بودیم سوار دوچرخه‌اش می‌شد و گم می‌شد در جمعیت یا در سکوتی. من می‌ماندم و دوباره آن خوابی که حمام بخارگرفته‌ی بزرگی را می‌دیدم که توبش پر از دوچرخه‌های پنجر افتاده بود (شاید یکی از همان دوچرخه‌ها، دوچرخه‌ی افتاده در گودا، کنار کامیون حمل شیر بود). تا چند روز بعدش که تماسی بگیریم با هم و روبه‌روی شیرینی فرانسه، کنار آن لبوفروشی مشکوک همیشگی، قرار می‌گذاریم. باید من مهمانش می‌کردم. باید من معذرت می‌خواستم تا همه چیز برقرار بشود، او بعد از خداحافظی آرام سوار دوچرخه‌اش بشود و تا گیشا پا بزند. تا آن روز کذایی که همه چیز خوب پیش رفت. دوچرخه‌اش دستش بود، داشتیم ویتترین کتابفروشی‌ها را می‌دیدیم. تازه برگشته بود از اتریش. می‌دانست من را فقط می‌تواند با شکلات و موسیقی و جوراب‌های رنگی گول بزند. دست پر آمده بود. پر بار از هر سه قلم. کولی‌ام پر شده بود. من هم برایش یک دوچرخه‌ی چوبی آورده بودم که از رکاب‌هایش نماد کشورها مثل ایفل و آزادی و مجسمه‌ی آزادی سر در آورده بود. بلند خندید. پرید بالا و پایین از دیدنش، امیدوار بودم واقعی این کارها را کرده باشد چون دلش نمی‌آمد دل کسی را بشکند. تا آن ویتترین منحوس که ناگهان جیغ کشید «تازه از احمدی» دوچرخه‌اش را هل داد به سمتم، رفت تو. می‌دانستم شیفته‌ی احمدرضا احمدی است ولی نمی‌دانستم داستان شیدا را که یک ماه می‌شد که پیش آمده بود چگونه بگویم. پنجر ایستادم کنار دوچرخه. آمد و رفتیم در کافه اندورا. دوچرخه‌اش را قفل کرد به درختی. همیشه دوست داشت دوچرخه‌اش را به درختی قفل کند. کتاب را باز کرد شروع کرد به خواندن احمدی با ذوق. من هم گیج و حیران باید قضیه‌ی شیدا را بگویم یا نه. یا می‌توانم بگویم مستانه بین من بدبخت فلک‌زده چه کنم با تو، چرا ما سال‌هاست مثل جنازه‌ای دورافتاده، مثل جنازه‌ی همین الان تو در سوئیس، بلند با هم حرف نمی‌زنیم. شاید تو می‌خندیدی

و مثل الانت خودت را راحت می‌زدی به یک کامیون حمل شیر و بعد هم می‌خندیدی و می‌افتادی زمین که یعنی چه می‌گویی احمد، چه می‌گویی در این زندگی خنده‌دار، تو دیگر چه می‌گویی این وسط، اصلن احمد رضا احمدی چه می‌گفت این وسط. دوباره از آن نبود بوی حمّامی موهایت، از آن نزدن حرف‌هایم، اعصابم به هم ریخت. شروع کردم به گرفتن پاچه‌های احمدی بنده خدا. تو رسیده بودی تازه به خرمالویی در آن شعر که من هم بلند گفتم این احمدی ما را به... داد با این خرمالو و گیلان و پرتقال. تو حیرت کردی مثل همیشه از این آب و روغن قاطی‌شده‌ی ناگهانی من. ولی بدت هم نمی‌آمد ای جنازه‌ی لجوج از دعوا. خطابه‌ی نفهمی من را از شعر قرآ شروع کردی. ترجیع‌بندت هم این شد که تو از قدیم شیفته‌ی این جنگولک‌بازی‌های زبانی بودی. هیچ فهمی از شعر، از سادگی‌اش، از شعریت نهفته در چیزی نداشته‌ای و نداری و باید هم نداشته باشی چون بنا را چه به شعر. این را که گفتی، کتاب احمدی را از دست قاپیدم و پرت کردم سمت در کافه، که جای این زباله‌های روزمره در همان جوی پر از فاضلاب خیابان است و تو هم رفتی. کتاب را برداشتی، دوچرخه‌ی چوبی‌ات را از کولی‌ات بیرون آوردی و به زمین گذاشتی و دوچرخه را باز کردی از دور کمر آن کاج پیر و رفتی. تمام شد، دیگر همه چیز در آن لحظه بین من و تو ماند. فردایش خوشحال بودم که همه چیز تمام شده است. من هم با خیال راحت زندگی‌ام را شروع می‌کنم با شیدا. ولی فقط فردایش خوشحال بودم جنازه‌ی لجوج. باز ماهی، دو ماهی یک‌بار سراغت را می‌گرفتم از خودم. عکس‌هایت را در فیس‌بوکت بالا و پایین می‌کردم. تمام نشد تا امروز که مرده‌ای و از حالا به بعد نمی‌دانم کجای این تمام شدن یا نشدن مانده‌ام.

دو ماه گذشت. زمستان است. برف سنگینی آمده. مامان زنگ می‌زند. می‌گوید کاشان نمی‌آیی. می‌گویم نمی‌دانم. می‌گوید: «شوفا‌هایت خوب کار می‌کند؟» می‌گویم: «بله.» می‌گویم: «بابا چطور است؟» می‌گوید: «دارد غر می‌زند.» می‌گویم: «برای چه؟» می‌گوید: «برای همه چی.» می‌گویم: «مثلن؟» صدایش را پایین می‌آورد می‌گوید: «حالا گیر داده به خرمالوهای باغ قمصر که کسی نیست برود بکند، کلاغ‌ها می‌خورندش.» می‌گویم: «مگر آقای رئیسی کارهای باغ را نمی‌کند؟» می‌گوید: «اون بنده خدا به خاطر چهارتا خرمالو که نمی‌تواند بکند و بیاورد کاشان.» می‌گویم: «خودم می‌آیم آخر هفته می‌رویم می‌کنیم.»

می‌خندد و بلند می‌گوید: «احمد می‌گه می‌آم آخر هفته بریم قمصر.»

مامان در نم برف و باران از آن سوی باغ داد می‌زند «این نهال هم چهارتا به داده است.»

خرمالوها هنوز نارس است. پدر گفته بکنید بیاورید، می‌گذاریم این‌جا کنار شوقاژ به‌دست می‌آید. می‌چینم همه‌ی خرمالوها را در سطل سفید بزرگی. یکی‌اش از دستم می‌افتد و می‌رود روی گوشه‌ی پله‌ی چهارم می‌ایستد. خیره‌اش می‌شوم. باران و برف تنها گیرش آورده‌اند، زیباترش می‌کنند در آن خلوتی پله. گوشه‌ی ام را از جیب بارانی‌ام درمی‌آورم. می‌روم پایین پله‌ها. می‌خواهم آن خلوتی، آن خرمالو، آن باران و برف را در یک قاب بنشانم کنار هم. دوربین گوشه‌ی را روشن می‌کنم. دستم می‌خورد روی ویدیو. قطع نمی‌کنم:

یک جمعه تا غروب در خانه‌ای که فقط یک درخت خرمالو داشت

در انتظار من بود

مرگ در حد و مرز او نبود

مرگ تسلیم او شد*



دوچرخه‌سوارانِ خیابان بیستون



کیهان خانجانی

آقای دامون خرده‌شیشه‌ها را آهسته از سر و صورت و پیراهن سفید تکاند و تصمیم گرفت برود و آن دوچرخه را بخرد. رفت به طرف هال و ایوان و حیاط و درِ خانه، پا به کوچه گذاشت و بعد رسید به خیابان بیستون و رفت به طرف باغ سبزه‌میدان و مغازهٔ دوچرخه‌فروشی.

مثل هر عصر پنجشنبه به‌همراه همسرش در پیاده‌رو می‌رفتند و پسرش دودستی به میله‌ی جلوی کالسکه چسبیده بود. روبه‌روی ویتترین ایستادند و آقای دامون به دوچرخه‌ی قدیمی اما نو خیره ماند. شاگرد دکان از آن سوی ویتترین نگاهشان می‌کرد. دوچرخه‌های ۲۸ و ۲۶ و ۲۴ و ۲۰ و... به ترتیب چیده شده بودند، پسرانه و دخترانه، رنگ‌به‌رنگ، ساده یا تزئین‌شده با نوار و شب‌نمای پَره و زنگ.

آقای دامون نمی‌دانست برای چندمین بار نوشته‌ی برچسب روی رکاب را می‌خواند. بر دسته‌ی کالسکه فشار آورد و چرخ‌هایش را نیم‌دایره بر مستطیل بتونی پیاده‌رو چرخاند و هلش داد و به راه افتاد و همسرش به‌همراهش.

قدم‌هایش را تند کرد و فکرهایش تند شد، انگار رابطه‌ای مستقیم داشتند؛ خاطرات به‌دست نیاوردنِ دوچرخه، عوض‌شدنِ شکلِ کف‌سازیِ پیاده‌روهای رشت، کالسکه‌ی پسرش و...

آن‌قدر در شلوغی خیابان بیستون و شلوغی ذهنش غرق بود که متوجه شد تا این جای راه فقط نگاه می‌کرده و ندیده؛ نه کفش‌های ویتربین کفش ملی را، نه حفاظِ میله‌ای حیاط موزه را، نه زایشگاهِ فامیلی را، نه دکه‌ی مطبوعاتی را که طی می‌کرد و می‌رسید به پیرمردِ دوچرخه‌فروش. انگار برای او فرقی نداشت آقای دامون مشتری است یا آمده قیمت بزند یا نشانی جایی پیرسد، بی‌مقدمه شروع می‌کرد و می‌گفت و کلمه‌ی آخر جمله‌اش را از طرف مقابل می‌پرسید تا مبادا او حرفش را قطع کند و برود و بماند تنها با دوچرخه‌ها. آقای دامون هم در طول دیدارهایش، تمامش را از بر بود. حرف‌هایی که معلوم بود مقاله‌ی تاریخیِ روزنامه‌ای است که پیرمرد به‌خاطر فراموشی، تحریفشان می‌کرد.

«اول‌ها چرخ را که شمالی‌ها اختراع بکردند، تهرانی‌ها به آن می‌گفتند مَرکِبِ ارواح و به جغله‌هایی که سوارش می‌شدند می‌گفتند؟»
«بچه‌ی ارواح.»

«بعله. حرف ناحسابشان این بود که چه‌جور می‌تواند روی دو چرخ برود و نیفتد. پیران چرخ که می‌دیدند درون گذرها، انگار بکن آل و ازما به‌تران بدیدند، تندتندکی زیر لب بسم‌الله بسم‌الله می‌گفتند. اصلاً چرخ را نشان چی می‌دانستند؟»

«بلیس.»

«بعله. اول‌ها جغله‌های حاجی‌ها و اعیان و بازاری‌ها چرخ می‌گرفتند؛ اطلس، لاله، سه‌تفنگه. همه‌همه ساخت؟»
«گیلان.»

«بعله. چرخ ارج و قرب و حرمت داشت اول‌ها، بعد همه‌گیر بشد، مثل؟»

«پیک‌موتوری.»

«بعله. اولین مسابقه‌ی چرخ‌سواری مد بشد در رشت، درون خیابان؟»
«بیستون.»

انگار روزگار مغازه‌داران و عابران این خیابان، از قبل از پسرِدار بودنِ او تا بعد از نوه‌دار شدنش فرقی نکرده؛ انگار اوضاع همیشه همین‌شکلی بوده، انگار همین‌ها بودند. فقط کف پیاده‌رو عوض می‌شود، و حالا موزاییک‌ها به شکل استخوان‌هایی بزرگ بودند که در هم چفت می‌شدند تا لقی نزنند. دیگر آن بتون‌های مستطیلی نیستند، که شبیه قبرهای کوچیک کنار هم بودند. انگار آن پیاده‌رو قبلی پشت و رو شده و استخوان‌ها آمده‌اند بالا و سنگ‌قبرها رفته‌اند پایین.

آقای دامون که با عجله از پیاده‌رو می‌گذشت، یک پایش به ریشه‌ی درآمده‌ی درختی از لای استخوان‌های بتونی گیر کرد و در تلاش بود تعادلش را حفظ کند.

نوه‌اش دستش را دراز کرد به طرف رومیزی‌ای که آقای دامون، لباس سفید بر تن، روی آن ایستاده بود.

ماشین‌ها از خیابان و عابران از کنار آقای دامون می‌گذشتند.

نوه‌اش چند بند انگشت بیش‌تر با رومیزی آویخته از میز فاصله نداشت.

با عجله‌ای که آقای دامون برای خریدِ دوچرخه به خرج می‌داد، تا چند دقیقه‌ی دیگر به مغازه می‌رسید؛ نباید می‌افتاد و لباسش شبِ جشن تولد یک‌سالگی نوه‌اش خاکی می‌شد.

انگشت‌های کوچک نوه‌اش به رومیزی گیر کرد.

آقای دامون سکندری خورد و یکی دو سه قدمی خمیده برداشت اما هم‌زمان با قاب عکس، بر کف پیاده‌رو و بر سرامیک اتاق افتاد. صدای شکستن هم‌زمان شیشه‌های قاب عکس و ساعت مچی در سروصدای آشپزخانه و شلوغی پیاده‌رو گم شد. لحظه‌ای صورتش را بر خاکِ استخوان‌های بتونی گذاشت و مقداری خرده‌شیشه‌ی قاب بر صورتش ماند.

حین چهاردست‌وپا دور شدنِ نوه‌اش، و حین صدای تیک‌تاک ساعت مچی، آقای دامون از درون عکس بیرون آمد، و خرده‌شیشه‌های قاب و خاک پیاده‌رو را از سر و صورت و پیراهن سفید تکاند، و در میان نگاه کنج‌کاو عابران خیابان بیستون به طرف مغازه‌ی اسباب‌بازی‌فروشی نزدیک سبزه‌میدان راه افتاد. از کنار درخت‌های حاشیه‌ی پیاده‌رو که

می‌گذشت، چیزی یادش آمد. «کجا بود؟ این درخت؟ کدام؟ نه، یکی از سه درخت روبه‌روی موزه بود.»

سال تولد پسرش مدام از آن‌ها دور و دورتر می‌شد و بالا و بالاتر می‌رفت. انگار وظیفه‌ی به یاد ماندن تاریخ تولد هر کسی، در هر مکان و هر زمان، فقط با مادر اوست. روزی که خانواده‌ی سه‌نفره‌ی آن‌ها در راهی می‌رفتند که حالا می‌رود، پسر بچه‌ی آقای دامون همان‌طور که درون کالسکه نشسته بود و میله‌ی جلویی آن را گرفته بود، با چشم‌هایی گرد و دودوزن همه‌جا را می‌پایید:

آدم‌ها، درخت‌ها، اشیاء، ماشین‌ها، صدای بوق‌ها. تا این که کالسکه که از روی مستطیل‌های بتونی می‌گذشت، در کنار درختی ایستاد. پسر بچه سر برگرداند و به مادرش زل زد. پدر سر برگرداند و به همسرش چشم دوخت. مادر سر برگرداند و به بالای درخت اشاره کرد و چیزی گفت. بعد پدر کالسکه را هل داد و درخت راه افتاد و خلاف جهت آن‌ها رفت و درخت‌های دیگر به دنبالش. پسر بچه به جلو نگاه کرد، زمین از زیر کفش‌های بزرگ مردم و از زیر کالسکه رد می‌شد.

آقای دامون درخت را پیدا کرد و لحظه‌ای ایستاد و به شماره‌ی نوشته‌شده روی پلاک آبی نگاه کرد. همسرش گفته بود: «چه جالب! شماره‌ی این درخته تاریخ تولد پسر مونه. چه جالب! انگار اینو برای روز دنیاومدنش شماره‌گذاری کردن. چه جالب! نه؟» آقای دامون به پلاک دقیق شد و زیر لب کلمه‌ای را گفت که همیشه به شوخی می‌گفت و همسرش را کفری می‌کرد از این که ادایش را درمی‌آورد: «چه جالب!» انگار دیگر پلاک بالاتر نمی‌رفت. آن را با قد و قامتش در دوران پسر داشتن و دوران نوه داشتن مقایسه کرد. یکهو به صرافت افتاد برای چه از خانه بیرون زده و به خیابان بیستون آمده است. بلند گفت: «نوه‌ام... تولد... دوچرخه...» و به طرف باغ سبزه‌میدان به راه افتاد.

چه عصرهای پنجشنبه‌ای که به همراه همسرش و پسرش از همین راه آمده می‌آمدند و او از تغییر پیاده‌روها برای همسرش می‌گفت: «بآ این بتون‌های مستطیلی، لااقل دیگه مچ پای آدم رو قلوه‌سنگ‌ها نمی‌پیچه.» و چه روزها که آقای دامون برای پسرش از خوب بودن وضعیت فعلی پیاده‌روها می‌گفت: «بتون‌های استخونی از بتون‌های مستطیلی بهترن، لق نمی‌زنن. لااقل بارون مونده زیرشون نمی‌پاشه به

پر و پای آدم، و زیر آن درختِ مقابلِ موزه می ایستادند. و باز می رفتند تا می رسیدند مقابلِ وِترین بزرگِ دوچرخه فروشی، و او خیره می ماند به دوچرخه‌ی عتیقه که با طنابِ کنفی به دورِ گلوی زین، از سقفِ وِترین آویخته بود.

آقای دامون، کمی خاک آلود، با ساعتِ شیشه شکسته در مچ، رسید جلوِ وِترین و اولِ نگاهی به رکابِ دوچرخه انداخت و دید که آن برچسبِ تمام این سالیان، هنوز به آن چسبانده شده است. نگاهی به داخلِ دکان انداخت. پیرمردِ دکان دارِ تلمبه و قاب زنجیر و ترک بند را آهسته آهسته یکی یکی روی قفسه‌ی فلزی می چید. می خواست برگردد که کفشش به چرخِ کالسکه‌ای خورد. کالسکه روی استخوان‌های بتونی دور شد و زن و مردی قدم زنان به دنبالش. دوباره برگشت و نگاهی به مغازه انداخت. مغازه دارِ جوان که دینام را بین چراغ و بوق برقی درونِ وِترین می چید، سر بالا کرد و او را دید. بعد مچ دست و انگشت‌های بازش را طوری در هوا چرخاند که یعنی: «ها؟» آقای دامون لبخندی زد و وارد شد.

«خب می بینی که فروشی نیست.»

آقای دامون گفت: «تا کی؟ خلاصه تا کی؟ تا کی باید توی قابِ وِترین باشه؟»

«خب اون یه جورایی نشانِ این مغازه ست. نشان که فروشی نیست. هست؟»

آقای دامون گفت: «تا نداره، نه؟»

«نه خب، فکر نکنم هم تاهاش مونده باشن خب.»

آقای دامون گفت: «پس قصد ندارید اون برچسب رو از روی رکابش بردارید؟»

«ما جد اندر جد تو این کاریم خب. جزو اولین دکان‌های چرخ فروشی رشت. اینو خودِ کارخونه که جدِ من نمایندگی شو تو گیلان داشت بهش داد. خب اون هم گذاشت پشتِ وِترین و اون نوشته رو چسبوند، ما هم به احترامش دست نزدیم که نزدیم.»

آقای دامون گفت: «چه جالب!»

«همه چی دیده بودم، چرخ باز ندیده بودم!»

آقای دامون گفت: «من؟ نه.»

«یعنی هیچ وقت اهلش نبود؟»

آقای دامون گفت: «راستش نه.»

«خب مرد حسابی، پس چی می‌خوای از جونِ این؟»

آقای دامون گفت: «راستش نمی‌دونم، نمی‌دونم چی توی اینه.»

«ها، می‌فهمم خب، می‌فهمم. عتیقه‌بازی.»

آقای دامون گفت: «راستش نه، اصلن.»

«آخر آقا جانم ساعت‌باز بود خب؛ سیکو، سیتیزن، سواج، اومگا، اورینت،

اوماکس... ولی هیچ‌وقت نمی‌بست، فراموشی داشت.»

و هر دو خندیدند.

آقای دامون گفت: «راستش نه دوچرخه‌بازم نه عتیقه‌باز، شاید... شاید

یه‌جور...»

«خب بگو بشنویم. چای بریزم؟»

آقای دامون گفت: «نه، ممنون.»

«چای‌باز هم که نیستی!»

و باز هر دو خندیدند. این بار بلندتر.

آقای دامون گفت: «راستش پدرم روزنامه پخش می‌کرد. با تیوپ

می‌بستشان به تَرَکِ دوچرخه و می‌برد درِ خونه‌هایی که آبونمان داشتند.»

«پس بگو خب. دزدکی سوارش می‌شدی.»

آقای دامون گفت: «هیچ‌وقت هیچ‌وقت. بدم می‌اومد. بزرگ بود براش.

یک پاش مادرزاد ناقص بود. مجبور بود مثل بچه‌ها روی زین نشینه و

یک پاش رو بذاره روی این رکاب، یک پاش رو از لای دوچرخه رد کنه و

بذاره روی اون رکاب. خجالت می‌کشیدم همیشه.»

«خب، خب. تا این که دیدی چرخِ پشت ویتترین میله‌ای که فرمان رو به

زین وصل می‌کنه نداره و صاحبش مجبور نیست نیم‌پا بزنه.»

آقای دامون سربرگرداند و از داخل مغازه به ویتترین نگاه کرد.

با دیدن برچسبِ روی رکاب، راه رفته را از روی استخوان‌های بتونی برگشت

و راهی خانه‌ی پسرش شد.

نوه‌اش چهاردست‌وپا به طرف هال و ایوان و حیاط رفت و از درِ خانه

بیرون زد و به طرف استخوان‌های بتونی پیاده‌رو خیابان بیستون رفت.

آقای دامون در راه بازگشت بود که به درخت یادگاری رسید.

پسرچهای چهاردست‌وپا از لای پاهای پیرمردی گذشت.

آقای دامون از روبه‌روی موزه و کفش ملی و زایشگاه فامیلی و دکه‌ی



مطبوعاتی رد شد.

نوه‌اش مقابل درخت یادگاری روی دو پا ایستاد و رفت و به مغازه‌ی دوچرخه‌فروشی رسید و با خواندن نوشته‌ی برچسبِ روی رکاب، تمامِ راهِ رفته را برگشت.

آقای دامون در راهِ برگشت، از روشن شدن چراغ مغازه‌ها و نئون‌ها و دیرک‌ها فهمید غروب است. سر بالا گرفت، آسمان رشت غالبین آسمانی نبود که غروبش سرخ یا ارغوانی یا نارنجی شود، آسمانی بود تک‌رنگ، از آبی روشن شروع می‌شد تا آبی پُرنرنگ، تا سورمه‌ای. سر که پایین آورد، در دوردستِ تاریکِ میانِ دو خطِ موازی نورِ دیرک‌های دو سوی خیابان، هاله‌ای سفید دید که حدود یک‌متر بالاتر از سطح آسفالت پیش می‌آمد. چشم دقیق کرد به دور، به مهی که خیابان را گرفته بود. دید که انگار مسابقه‌ی دوچرخه‌سواری است و دوچرخه‌سواران سفید پوشیده‌اند. از پیاده‌رو به شانه‌ی خیابان رفت و کنار جو ایستاد تا تماشا کند. نزدیک که شدند دید دوچرخه‌سواران سفید پوشیده‌اند، انگار سفیدند، استخوانند، اسکلتنند. آقای دامون نگاهش را تیز کرد لابه‌لایشان، انگار به دنبال آشنایی. مردگان با استخوان‌های ریز انگشت‌های پاها بر رکاب پا می‌زدند و استخوان‌های ساق‌ها و ران‌هایشان بالا و پایین می‌رفت. استخوان‌های باریک و کشیده‌ی انگشت‌های دست‌هایشان دور دو دسته‌ی فرمان حلقه شده بودند و گاه یکی‌شان زنگ می‌زد و گاه یکی‌شان بوق دستی را فشار می‌داد و گاه یکی‌شان بوق برقی را می‌زد. استخوان‌های ستون فقرات را قوز داده بودند بر دوچرخه و مجموعه‌ها را پایین گرفته بودند تا مبادا باد مانع سرعت حرکت‌شان شود. گاهی یکی‌شان از قمقمه‌ی متصل به میله‌ی زیر زمین آب می‌خورد. آقای دامون سر و گردن می‌چرخاند بین‌شان، که دید پیرمردِ دوچرخه‌فروش هم هست، سوار بر دوچرخه‌ی هرکولس، که گاهی سر بر می‌گرداند سمت چپ و با این بغل‌دستی سوار بر دوچرخه‌ی بیرمنگام حرف می‌زد، گاهی سر بر می‌گرداند سمت راست و با آن بغل‌دستی سوار بر دوچرخه‌ی رالی حرف می‌زد. مردگان خیابان بیستون مثل هاله‌ای از مه شبانه‌ی رشت، از حفاصل بین موزه و زایشگاه رکاب زدند و دور شدند و به طرفِ باغ سبزه‌میدان رفتند. آقای دامون خواست برگردد به پیاده‌رو و راهش را بگیرد و برود که با فاصله‌ای از دسته‌ی دوچرخه‌سواران، اسکلت

نحیفی را دید که روی زمین ننشسته بود و یک پایش را از لای دوچرخه رد کرده بود و نیم‌پا پا می‌زد و از روبه‌روی دکه‌ی مطبوعاتی به سوی گروه مردگان دوچرخه‌سوار می‌رفت. آقای دامون بر بلندِ سنگ جدول کنار جو ایستاد و آن آخرین نفر را تشویق کرد و بلند برایش هوراا کشید. مرد نیم‌پا نیم‌پا نیم‌پا، آرام آرام آرام، دور و دور و دور شد.

و او زیر لب گفت: «چه جالب!»

آقای دامون دوچرخه‌ی عتیقه را برای تولد نوه‌اش خرید و صاحب مغازه‌ی دوچرخه‌فروشی آن را جدا نکرد از طنابِ کنفی که یک‌سرش از سقفِ وِترینِ آویخته و سرِ دیگرش دور گردنِ زمین بود، و او دو دسته‌ی فرمان را به دو دست نگرفت و... تمام راه رفته از خیابان بیستون تا نزدیک سبزه‌میدان را برگشت به خانه‌ی پسرش.

نوه‌اش قابِ خالی و خرده‌شیشه‌ها و رومیزی را رها کرده و در حال می‌چرخید. عروسش مشغول پختن کیک بود و غر می‌زد: «چه دیر کرده این مرد! خوبه گفتم فقط برو تا سبزه‌میدان و خرید بکن و برگرد. می‌شناسمش، حتمنی وایستاده و تیتِر تموم روزنامه‌های دکه رو می‌خونه.»

پسرش که برگشت، به همراه عروسش که از آشپزخانه به هال آمد، به دنبال نوه‌اش گشتند. وارد اتاق که شدند، با تعجب به قاب عکس شکسته نگاه کردند. پسرش دست‌هایش را بر شانه‌ی آقای دامون گذاشت و بلندش کرد. عروسش قاب عکس دیگری آورد. آقای دامون به جایش برگشت و همان‌طور با پیراهنی سپید بر تن روی میز ایستاد. نوه‌اش چهار دست‌وپا از اتاقی دیگر وارد این اتاق شد و دستش را به طرف میز و رومیزی و قاب عکس آقای دامون دراز کرد.

«هاااا... پس کار توئه!»

«دیگه بزرگ شده پسر بابا، باید شکستنی‌ها رو بذاریم بالاتر.»

«قاب عکس رو امشب بذاریم کنار کیک تولد.»

«البته اگه بابام قول بده راجع به کف‌سازی پیاده‌روها حرف نزنه!»

عروسش لبخند زد.

پسرش به خرده‌شیشه‌های روی سرامیک خیره ماند.

بخش اول رضا باربر حکایت سرتراش اصفهانی

۶ علی خدایی

برف پنبه پنبه از آسمان می بارد. عباس آباد و درخت‌هایش خم شده‌اند زیر پنبه‌ها. نه «غریبیان» مشتری دارد، نه کسی مهمان. که بروند «شهرزاد» ماهی قزل با برنج کره‌ای بزنند به بدن. نه کسی این موقع عکس برای راوی می‌خواهد که برود «چشمان سیاه»! آقا رضا باربر ایستاده است در مغازه کنار چرخ و آسمان را نگاه می‌کند. آقا رضا به مموش نگاه می‌کند:

«سردته؟»

«نچای!»

«گشته؟»

مموش محل نمی‌گذارد و رضا باربر زنگ چرخ را می‌زند.

«اوی با تواما!»

دست می‌کشد به روی زین. نائم شده. می‌رود داخل مغازه. روکش می‌آورد و کلاه. با همان روپوش سفید روکش را می‌کشد به زین. کلاه بر سر می‌گذارد و مموش را می‌گذارد توی خورجین و سوار دوچرخه

می‌شوند و می‌روند چهارباغ.
 «همینا می‌خواستی؟ یه دور بزنی ببینی مغازه‌ها بازن؟» مموش خیابان
 را نگاه می‌کند.
 رضا باربر سر و رو برفی می‌ایستد جلو مغازه‌ی «دل و جگر صمد پاک»
 کنار سینما.
 «چی می‌خوری؟»
 برای مموش دو سیخ جگر می‌خرد.
 «بیا. بیا بخور.»
 مموش از خورجین می‌پرد بیرون، کنار سینما جگر را به نیش می‌کشد
 و رضا باربر عکس‌های کنار گیشه را نگاه می‌کند.
 مموش جگرها را که تمام می‌کند می‌آید جلو و خودش را به پاهای
 رضا باربر می‌مالد.
 «بریم؟ حالت جا اومد؟ بریم که چای بگذارم بچا الانه میان.»

✱

در باز شد. مشتری آمد داخل. گفت: «چه خوب مشتری نداری.»
 رضا باربر گفت: «سلامت را قورت دادی زاونچی؟» و تیغ را گرفت سمت
 سیفون آتیشی.
 «آقات پرواند چی‌طورند؟»
 «خانم چی‌طورند؟»
 «خوبند.»
 «خودت چی‌طوری؟»
 «خب.»

«بیا بنشین روی صندلی. کی میاد برفیه سر پتراشه؟ از صبح این راه
 بیرونه‌ی سینما هم خبری نبوده. ده بیست نفر تو سینما فیلم دیدن. حالا
 وقت شلوغیه چرخا را می‌بینی.»
 «سه‌مار سرما می‌خوره آوردینش تو؟»
 مموشی سردش بود. می‌خواست تو خورجین باشد.
 «گرم بشه بیاد بیرون چرخا می‌برم بیرون.» آب‌فشان را گرفت سر
 زاونچی، شانه را لای موها برد.
 «آلمانی بزمن؟ آلن دلونی؟ آلا گارسونی؟»
 «آلمانی. براتون «ستاره سینما» آوردم. از این شماره دو تا داشتم گذاشتم

رو میز کوچیکه رو مجله‌ها.»

«دستت درد نکنه، پِچا که می‌آند بعضی اهل فیلم‌اند. هی ورق می‌زنند، مدل مو هم داره!»

رضا باربر از آینه می‌بیند مموش از خورجین بیرون می‌آید و می‌رود روی «ستاره سینما» لم می‌دهد.

«بیا این طرف، گرم‌تر شد؟ از خورجین سه‌مار که می‌آد بیرون می‌خواد عرض اندام کنه می‌آد می‌شیننه رو میز کوچیکه یعنی می‌خوام برم بیرون.»

از آینه به زاونچی نگاه می‌کند «الانه می‌آم.»

سه‌مار را برمی‌دارد و از مغازه بیرون می‌برد. «بیا مموش.» دوچرخه را می‌بندد به میله‌ی آهنی که جلو شیشه‌ی مغازه برای حفاظ کشیده. مموش می‌آید بیرون.

رضا باربر برمی‌گردد داخل مغازه.

«ببخشید.»

دست می‌شوید و می‌رود کنار آینه.

«خب آلمانی. تا کجا رفته بودیم؟»

«ستاره سینما.»

تلفن زنگ می‌زند گوشی را نگاه می‌کند. برنمی‌دارد. صبر می‌کند.

دوباره سه‌باره زنگ می‌زند.

ماشین اصلاح دور گوش، بالا و پایین می‌رود. ببخشیدی می‌گوید و گوشی را برمی‌دارد.

«سلام به روی ماه‌دون.»

«بله. هوا خوبی نیست.»

«چشم خط می‌زنم.»

دفتر را باز می‌کند. کمالی، کمالی، کمالی می‌گوید و «خطِ زدم.»

«حتمن. سلامت باشید.»

گوشی را می‌گذارد.

«سرتا بالا بگیر. همه امروز خط زدند اسماشانا. غیر یکی که سنگ بیاردم میاد. فیلم چی دیدی تازگیآ؟»

«ساحل: «پرده پاره»، چهارباغ: «دلاهو»، مایاک: «قلب شکسته»، حافظ: «حدس بزن چه کسی برای شام می‌آید»، سینما مهر: «دزد دوچرخه»،

نقش جهان: «بیر رینگ»

«خب خب همه را دیدی؟»

«بله. حافظ و ساحل را با مادرم رفتم. بقیه را با رفیقام دیدم.»

از آینه بیرون پیداست. یکی می‌آید پشتِ شیشه برای مموش یک تکه

نان می‌اندازد می‌رود. زاون می‌گوید: «محسن! محسن!»

صدا از پنجره‌ی عرق کرده می‌گذرد. محسن در را باز می‌کند.

«زاونچی این جایی؟!»

زاون می‌گوید: «الان که سرما زد آقا رضا، بریم پاتوق؟»

محسن می‌گوید «هستم.» و می‌نشیند روی صندلی و «ستاره سینما» از

روی میز برمی‌دارد.

زاونچی از پنجره بیرون را نگاه می‌کند. خروجی سینما «نقش جهان» پر

از آدم و دوچرخه است.

«فیلمم تموم شد.»

«اینا دیدی؟»

«نه.»

«سرتو تکنون نده. زود خلاص شی.»

زاونچی می‌گوید: «بیا بشمریم محسنی سه‌مار زیادتره یا لاری.»

محسن می‌گوید: «کدوم رو بگم که سر ساندویچ باشه با نوشابه...» که

باربر آب‌فشان را می‌گیرد روی سر، و موها را آب‌فشانی می‌کند.

«بفرما، بفرما.»

«سلام به آقا برسان.»

به محسن می‌گوید: «بریم که باز باختی.»

رضا باربر به دنبال آن‌ها بیرون می‌رود که ببیند مموش چکار می‌کند.

محسن می‌گوید: «سه‌مار همیشه برنده‌ست. چرا گفتم لاری؟»

تلفن زنگ می‌زند. می‌رود داخل مغازه. گوشی را برمی‌دارد. ساعت هفت

است و برف هنوز پنبه پنبه می‌بارد.

«سلامت باشید حَج خانم. مشتری دارم. گاه شد تا ده پیام. اگر بچا نیان.»

«مواظبم. امشب بیان بریم چهار باغا با بچا خط بندازیم.»

«پنیرم چشم.»

مموش آرام آرام از پره‌ی دوچرخه بالا می‌رود و می‌جهد توی خورجین.

چراغ‌های عباس‌آباد نور زرد می‌پاشد.

من و دو چرخه و دوستم

محمود ساطع

دو چرخه‌ام را دوستم خرید، بیست و سه هزار تومان. گفت: «فکر نکنی چون محتاج پولش هستی ازت می‌خرم. نه، دو چرخه وسیله‌ی خوبی‌ه.» با پولش رفتم از دوستش که کارمند اداره‌ی پست مرکزی‌ست این ماشین را خریدیم. سی و هشت هزار تومان. بقیه‌اش را زخم داد که جایی گذاشته بود برای روز مبدا که لابد فکر کرده حالا همان روز مباداست. این چند روزه تمرین ماشین‌نویسی می‌کنم و شب‌ها هم به اتفاق دوستم می‌رویم پارک کودک، تمرین دو چرخه‌سواری. وضعش چندان خوب نیست. ژبانش را فروخته و دخترش را شوهر داده. دوست خوبی‌ست اما به قول خودش کمی کودن است و چاقی ارثی هم دارد. پشت زین که می‌نشیند تعادلش را از دست می‌دهد و باید هی دنبالش بدم؛ ترک‌بند دو چرخه‌ام را که حالا دو چرخه‌ی او شده بگیرم و نگذارم زمین بخورد. کار سختی است. کمر راست می‌کنم. درد می‌آید تا انتهای ستون فقراتم. مطابق دفترچه‌ی راهنما انگشت‌هایم را روی کلیدها می‌گذارم. با کلیدها بازی می‌کنم. پایه‌های فلزی حروف، مثل حشره‌ای با پاهای بزرگ به سمت کاغذ می‌روند. می‌روم سر خط پشت سر هم می‌نویسم:

بیبیب و تست

ناراحتی چند وقته‌ام کم می‌شود. چه کیفی می‌دهد؛ برعکس مدرسه، که املا تک می‌آوردم و مدام دفتر بدم. مثل آن موقع که چهار-پنج‌تایی بودیم و خانم مدیر گفت: «بندازیدشان تو بخاری.» بخاری‌مان

بزرگ بود. از همان پلاردهای گنده که توی مسجدها و حسینیه‌هاست. آتش تنوره می‌کشید و با دودکش بلندی که ضربی سقف را هم سوراخ کرده بود، انگار دیو بود یا اژدها. دکمه‌های روپوش آبی‌مان را باز می‌کردند و مدام می‌گفتند: «کی اول می‌رود؟» توی سه‌گوشی کنج دیوار هی پشت سر هم می‌رفتیم و هور هور گریه می‌کردیم. کاغذ را می‌گذارم پشت تیغه‌ی فلزی. از آن سر با لبه‌ی خط‌کش ماشین تنظیمش می‌کنم. زنم دستش را از روی دسته‌ی چرخ خیاطی برمی‌دارد و از بالای قاب عینکش که تا نوک دماغش سُریده نگاهم می‌اندازد و می‌گوید:

– یه وخ نامه‌های مردم رو اشتباه ننویسی مصیبت درست بشه‌ها؟
می‌گویم:

– ها، یاد گرفتم.

یاد گرفته‌ام. اما ته دلم می‌ترسم. دوستم گفته: «ترسی نداره. سندلیات رو می‌گذاری کنار پیاده‌رو. همون نزدیکای دادگاه. یه جا که مردم ببینت، کار تمومه.»

دستم کند است. روی کلمات می‌مانم. نگاهم بهشان خیره می‌شود. تازه، خجالت هم می‌کشم. این‌که جعبه‌ای زیر بغل بزنم و بروم گوشه‌ی پیاده‌رو بنشینم و شکایت‌نامه‌های مردم را ماشین کنم.

– زود بخواب، صبح سرحال باشی.

– قراره بریم پارک.

زنم چرخش را رها کرده و کمرش را می‌مالد. چقدر این ماشین صدا می‌کند. کم‌کم جمع کنم و لباسم را بپوشم. دوستم باید سر و کلاهش پیدا شود. از ترس صاحب‌خانه زنگ نمی‌زند. دوچرخه را روی چکش می‌گذارد خم می‌شود کف کوچه، ریزه سنگی برمی‌دارد و یواش می‌پراند به شیشه‌ی پنجره‌مان. دلم برای دوچرخه‌ام تنگ شده. خجالت می‌کشم بگویم یک دور بده توی پارک چرخ بزنم. می‌روم سر خط می‌نویسم:

من، دوچرخه، دوستم...

برای پیرمرد و این همه سال سکوتش



حسین طبسی

همین‌طور که داشت حمیده رکاب می‌زد گفت: «بابا! با بچه‌ها برید حجره رو پرده بزیند...» بعد صدای قژقژ رکاب بلندتر شد و بلندتر شد و... آن‌قدر که دیگر حتا دستش می‌رسید تا لامپ سوخته‌ی گوشه‌ی طاقی را هم عوض کند.

گفت: «تنها نری‌ها! پرده‌ها درست باید بیفتن وسط درگاهی، کار یه نفر نیست.»

کفتر چاهی‌ها روی تخم‌هایشان خوابیده بودند، گفتیم: «لامپ گوشه‌ی طاقی سوخته، قَدَم نمی‌ده.»

دوچرخه افتاد توی سرپایینی، گفت: «مُسَلِّمیا ششم و نهم می‌آن بازار، ما هفتم و دهم.»

گفتم: «باباجاجی، می‌شه گرفتشون؟»

گفت: «آره ولی اینا که جلد نمی‌شن...» بعد دست‌های بزرگش را باز کرد، یک جوجه کفتر چاهی از توی مشتش آمد بیرون و پرید سمت لانه. گفت: «هر سال قبلِ محرم میان همین‌جا گوشه‌ی طاقی حجره لونه می‌کنن.»

دوچرخه هنوز توی سرپایینی بود و با میدان مجسمه داشتند می‌رفتند به ۱۳۲۹. جوانی باباجاجی روی رکاب دوچرخه بلند شد؛ داد زد: «زنده باد الهیار خان صالح» و گوشش را چسباند به رادیو. «ساعت ۱۲ شب این‌جا لندن

است.» آمده بود حجره، هیئت ببیند. آرام دستش را از روی فرمان برداشت و گرفت به دیوار، دست‌های بزرگش بیش‌تر از همیشه می‌لرزید، گفت: «زاغ جلد می‌شه ولی کفتر چاهی نه!» از دوچرخه پیاده شد، با عصا از پله‌های ساختمان مجلس ملی رفت بالا، حسین مکی داشت نطق می‌کرد، باباحاجی درست روبه‌روی تریبون روی صندلی نشست؛ زانوهایش درد می‌کرد. گفت: «خوب یادمه نفت از روسیه می‌آوردن تو دبه‌های بیس‌تایی آبی می‌ریختیم تو چراغ.»

مکی داد زد: «شما وضع غیرعادی در این مملکت به وجود آوردید. پس از واقعه‌ی شوم دانشگاه، یک حکومت ترور و یک حکومت وحشت در این مملکت ایجاد کردید. تمام مخالفین را گرفتید. هر کس نفسش درآمد خواستید او را از بین ببرید. حالا ما بیاییم تصمیماتی بگیریم که یک مرتبه‌ی دیگر زنجیر بدبختی و اسارت را به دست و پای این ملت بندیم؟ محال است. آن کسانی که این فکر را کرده‌اند، باید این آرزو را به گور ببرند.»

پرسیدم: «کنیه‌های دو طرف درگاهی رو هم پرده بزنییم؟» گفت: «آره بابا، جلوتر از همه، ما پرده می‌زنیم هر سال. اول تا حالا، اولین پرده‌ی سیاه مال ما بوده.»

سماور و قوری را آورد، گفت: «پنجاه ساله مردم می‌آن تماشای هیئت تو این حجره. چایی آدم باس دم باشه، بعد زردی بوی چای و هل مانده ته استکان‌ها را ریخت توی وایتکس و گفت: «از گیلان خانم چه خبر؟»

گفتم: «گفتن بش ولی یادش می‌ره... نمی‌دونه مُردی.»

خندید، گفت: «ای بابا... دیگه زانوام جون نداره رکاب بزnm.»

مسلمی‌ها حسین حسین کنان ریختند توی بازار، کفترهای چاهی پر زدند و از سوراخ سقف رفتند بیرون.

باباحاجی روی تخت خوابیده بود، لوله‌ها رفته بودند توی دماغش، دستگاه پسی می‌کرد و سینه‌اش بالا می‌آمد...

گفتم: «لامپ گوشه‌ی طاقی سوخته...» دستم را گرفت، گفت: «مردن کار سختیه... خیلی سخته...» پایش را روی رکاب فشار داد و لابه‌لای پرده‌ی سیاه وسط درگاهی گم شد.

ما همه اسفندیاریم

مصطفی طوقانیان



دوچرخه‌اش را تکیه داد به مجسمه. قفل زنجیری را که بر بیخ گلوی زین چنبره زده بود، از لای هم باز کرد. حلقه‌های زنگ‌خورده از بین پره‌های چرخ عبور کردند و پیچک‌وار دور تا دور محور افقی و پایه‌ی زین بر هم پیچ خوردند. واپسین حلقه‌ی زنجیر در گیر و دار قفل آویز به ستون مجسمه جوش می‌خورد. دوچرخه زیر سنگینی مجسمه آخ نمی‌گوید.

اسی روی پاهایش ایستاده بود، درست روبه‌روی نگاه پُرهاقت مجسمه. مجسمه‌ی سنگی فردوسی سال‌های سال است که به روبه‌رو نگاه می‌کند. آن غروب هم نگاهش پُر بود از فوران کور فواره‌ها و خیرگی برج‌های گردن‌افراشته‌ی میدان مجسمه. ده ساعتی می‌شد که اسی در کارخانه دویده بود، فحش داده بود، فحش خورده بود و بعد هی رکاب زده و رکاب زده تا رسیده بود به میدان.

از میدان مجسمه که دور شود، از ستون‌های غول‌آسای بانک مجاور که بگذرد، پله‌های آجری را که یکی‌دوتا کند، سر و شانه‌هایش را که در ورودی چای‌خانه خم و راست کند، پا به دالان شیشه‌ای می‌گذارد. و آن گاه هزار تکه شده است. در تاریکی نمور و خفه‌کننده‌ی راهرو، بر چپ و بالا و راست، تکه‌تکه‌هایش از نفس افتاده‌اند. سنگینی آینه‌های شکسته بر شانه‌هایش آوار می‌شوند. به‌سختی روی پاهایش نفس می‌کشد. هنوز از تنگ و تا نیفتاده که ناگهان روز می‌شود.

«از چشم‌هایش که بیدار شد

فریاد زد: من اسفندیارم، اسفندیار

و اسفندیار بود: از پاهایش.»

هجوم کرکننده‌ی روشنای لامپ‌ها در برهم خوردن نابه‌هنگام استکان‌های لاغر به هوش و گوش و امیداردش. پژمان سر

انگشتانش را نرم و بی‌پروا در هوا می‌رقصاند. موج موج صدای زنگ از زیر سقف کنده می‌شود و پشنگه‌هایش تا آجرفرش‌های کف حجره را هم نمناک می‌کند.

اسی سنگینی نگاه‌ها را بر شانه‌هایش تاب می‌آورد. ترس توی مردمک‌هایش دل‌دل می‌زند و گیج و پُرسان به دور و برش نگاه می‌کند.

دیوار به دیوار تخت‌های چوبی زهوار دررفته چیده شده است. پای تخت‌ها پُر است از پوتین‌های گردن‌شکسته و کهنه‌کفش‌های پاشنه برگردانده. پشت به ستون چارگوش، چسبیده به دیوار کهنه‌ی نقاشی‌شده، پژمان روی گبه‌ی اناری‌رنگ، تکیه بر پُشتی زده است. شاخ‌گوزن‌های ترس‌خورده‌ی نقش‌بسته بر پُشتی از دل شانه‌هایش بیرون زده‌اند و فرار رخس را نظاره می‌کنند. صورت سه‌تیغه‌اش در قاب موهای یک‌دست سفیدشده و پالتوی چرمی مشکی‌رنگ گل انداخته است. زنگ آویز بر تارک و دف و نی بر یسار و یمینش مهبیای میدان‌اند.

چای‌خانه هر غروب غلغله بود از هیچ‌کاره‌های معطل. از ولگردهای بی‌حوصله گرفته تا بیکاره‌های بدخلقی که از صبح تا شب حوالی میدان مجسمه این‌پا و آن‌پا کرده بودند. پُر و خالی می‌شد از فله‌هایی که ساعت‌ها سگ‌دو زده بودند و دست آخر بر کف چای‌خانه، ته‌سیگارهایشان را زیر پاهای ورم‌کرده‌یشان به التماس می‌انداختند.

چای‌خانه پر بود از آدم‌ها و سایه‌ها؛ از راه‌گم‌کرده‌ها و درراه‌مانده‌ها، از فراموش‌شده‌ها و ندانم‌کارها، از هرچه علاف و هرچه خسته. چای‌خانه هر غروب امن‌ترین چهاردیواری آن حوالی بود. جای قرار آدم‌هایی که ناغافل می‌آمدند و ناغافل‌تر غیبتشان می‌زد. اسی و آقامهدی یکی از همان هزارتا بودند. هزارتایی که هر کدام حدیثی داشتند و دردی. اسی از بس دویده بود سر و سامان نمی‌گرفت و آقامهدی از بس که نرسیده بود، جاگیر نمی‌شد. پای راست آقامهدی لنگ می‌زد و در عوض، جفت ساق پاهای اسی را تراشیده بودند برای سگ‌دو زدن.

چای‌خانه گاه‌به‌گاهی جولان‌گاه همایون‌خانم و نقل‌خوانی‌هایش

بود. هر شبی که همایون خانم نقل می‌خواند، پُژمان و سازش هم به‌راه و کوک می‌شدند. بعد از نقل خوانی «دوازده رخ» و به دنبال مرگِ پیران سپهدار، چندتایی قهر می‌کردند و عده‌ای دل و دماغ آمدن نداشتند. چند صبحی باید می‌گذشت و نوبت به قصه‌ی اسفندیار می‌رسید تا همگی آشتی کنند. همگی دوباره جمع می‌شدند برای شنیدن نقلی که پایان خوشی نداشت.

همایون خانم چوب‌دستی‌اش را که پُر بود از گره‌ی کور نخ‌های سبز و سفید، در هوا تاب می‌داد. بافته‌ی گیسوان سفید و خاکستری بر پیشانی‌اش بی‌قراری می‌کرد و پیران پیرانه‌سر را هوایی می‌کرد. طوری که پیر و جوان لب‌هایشان را می‌جویدند و دودِ پُریغِ سیگارهایشان را نثار قد و بالایش می‌کردند. نقل که می‌خواند پاهایش از زمین کنده می‌شد و اوج می‌گرفت. با اوج گرفتنش سقفِ چای‌خانه بالا و بالاتر می‌رفت و آسمان هفتم را خراش می‌داد.

اسی را که می‌بیند، بی‌تاب و دست‌پاچه به دور خود می‌چرخد:

«منم که فاتح گنبدان دژ

منم که برهم کوبنده‌ی رویینه دژ

منم که سترنده‌ی جهان از بد بت‌پرست

منم که برافروزنده‌ی آتش و سرخی زردِ هشت

هالا، منم که منم رویینه اسفندیار»

اسی از قابِ تاریک سرِ سرا کنده می‌شود:

پا به چای‌خانه می‌گذاشت و تنها ۳۷ سال داشت. به میعادگاهِ خون و خنجر پیش می‌تاخت و مادرش هنوز جوان و زیبا بود. گام‌های سنگینش به زحمت از زمین کنده می‌شدند و دودهای بالا آمده از سیگار و غلغل استکان‌ها خاکِ پای‌اش می‌شدند.

پُژمان زنگ را بار دیگر به صدا درمی‌آورد. دف را پُر زور می‌دُفد و نی را پُر نفَس می‌دمد. پوستینِ کهنه از شانه‌های همایون خانم می‌سُرَد و صدای طبل و شیپورِ جنگی بلند می‌شود. صدای کوبش سم‌های رخس بر سنگ‌ریزه‌ها ستون‌های چای‌خانه را

می‌لرزاند. چوب‌دستی همایون خانم بالاتر از گرد و خاک‌ها به جوش و خروش درآمد:

«دویده و دویده‌ام
و پاهای دویده‌ام را به دوش می‌کشم
نفس تا نفس می‌سوزم و
های و هی رکاب می‌زنم
شهر به شهر، تشنه‌تر از آتش زیانه می‌کشم و
بیابان به بیابان، آبی‌تر از سراب جان می‌دهم»

شب آخر نقل‌خوانی است. اهل چای‌خانه، تصمیم گرفته‌اند این بار اسفندیار نمیرد. قرار گذاشته‌اند چند ماه حقوق آقامهدی را یکجا جمع کنند و سر موعد از خجالت جیب خالی‌اش دربیايند. همایون خانم میان راضی و ناراضی‌شان واسطه شده که کلکی در کار نباشد. حالا شب موعود فرا رسیده و قرار است همایون خانم نقل را طور دیگری بخواند. فقط می‌ماند آقامهدی که دوست دارد هر سال اسفندیار زمین بخورد و سر دولتاب کارخانه بماند. هر سال اسی روی بُرد اسفندیار شرط می‌بندد و آقامهدی روی بُرد رستم. اسی می‌داند که می‌بازد، ولی باز شرط می‌بندد. آقامهدی می‌داند که می‌بُرد، پس چه بهتر که شرط ببندد. هر بار اسی روی باختنش شرط می‌بست و آقامهدی روی شرف و مردانگی آقا اسی. آقامهدی ورزیده نه بازوان مردانه‌ای دارد و نه تنی ورزیده. قد کوتاهی دارد با سیبل‌هایی خوش‌تاب. با همه‌ی لنگی‌اش، تر و فرزند است و بی‌باک و کله‌خر. همیشه تا نیمه‌های نقل‌خوانی کلافه است و بی‌حواس. آخر داستان که می‌رسد شوخ و شنگ می‌شود و لوده‌بازی‌اش گل می‌کند. دهان به دهان چرخانده‌اند که به هنگام تولد، پدرش از چشم‌های بی‌اندازه زاغش ترسیده و شبانه رهایش کرده روی ریل‌های راه‌آهن. قطار زوزه کشیده و آقامهدی بیدار شده و دیده که هنوز زنده است. زنده است و دارد لنگ می‌زند. همایون خانم چشم‌هایش را می‌بندد و روی زمین می‌نشیند. یک زانو بر خاک و زانوی دیگر، تکیه‌گاه دست راست.

«زاده شدم و مرا از مرگ نصیبی نبود

هاتفان آمده بودند

سرخی شراب به شاهان بخشیدند

عطر گل‌ها به پیام‌گزاران و سفیدی شیر به دهقانان

مرا اناری خون‌خورده پیشکش کردند

پس جنگاور شدم، نبرده‌ی میدان‌های بی‌نبرد.

چشم بسته تیغ کشیدم و مرگ را به زانو درآوردم.»

آن‌گاه که اسفندیار دست به گرز و کمان می‌برد، بر خورشید

نقش بسته بر دیوار کهنه‌ی چای‌خانه چادری سیاه می‌کشاند.

در بارانی از نیزه و شمشیر و عمود، رستم خودش را کِشانِ کِشان

تا پایِ کوه می‌کشاند. به سنگ‌ریزه‌ها التماس می‌کند تا تن

لگدمالش را به بالا بکشند. نگاهش را به سمت رخس می‌چرخاند

که بر زمینش زده و سوی ایوان زال گریزان است. تن و ترگ و

موی رستم از زخم و جراحت نالانند و درمانده و تنها.

اسفندیار و اسبش می‌خندند. دور تا دور کوه سُم می‌کوبند و هل‌هله

می‌کنند. چیزی نمانده تا کوه از وحشت فرو بریزد و زیر پای

رستم خالی شود. تنها یک حمله‌ی دیگر لازم است تا رستم

دست بسته به قعر چاه گرفتار شود.

لشکریان خسته‌ای که روزهای روز، به دیوارهای چای‌خانه تکیه

داده‌اند، سلاح و کلاهخود به گوشه‌ای می‌اندازند و یک‌صدا و

یک‌شکل رو به همایون خانم فریاد می‌زنند: «چرا همین‌جا قصه را

تمام نمی‌کنی. هم تو می‌دانی هم ما و هم اسفندیار، که رستم در

پی چاره و فریب است. امانش نده. تنها کافی است اسفندیار یک

تیر دیگر خرج رستم کند. نه اسبی برایش مانده و نه قوتی و نه

آبرویی. یا او را بکش یا دست‌هایش را ببند. نگذار زمان بخرد و

افسونمان کند.»

رستم با تمام بی‌طاقتی‌اش فریاد می‌زند: «شماها را چه شده؟

های تو، همایون خانم! اگر من بمیرم، شماها پیش‌پیش مُرده‌اید.

اگر دست‌های مرا ببندند، وجب به وجب خاکِ سیستانتان را به

توبره می‌کشند. زان پس خواب‌هایتان رنگ کابوس خواهد گرفت.

در سیاهی کابوس‌هایتان هیچ رنگین‌کمانی قد نخواهد کشید. دیگر

نخواهید توانست آرزو کنید. ناکام خواهید بود و درمانده و بی‌رویا. در عجبم از این همه دیوانگی و اصرار.»

اسفندیار به پوزخندِ مستی سری تکان می‌دهد: «ادامه بده همایون خانم. فریش را چاره‌سازم. این بار دیگر کارش ساخته است. به او نگویید خداوند شمشیر و گوپال، که بگویید روباه کتخورده‌ی دم‌بریده!»

لشکریان فریاد می‌زنند: «حیف که اسفندیار بیش از این‌ها کله‌شق است! روز که بیاید زال و سیمرغ معجزه خواهند کرد. از آن پس، کابوس دیدن عادت هر شبه‌ی زنان و مردانی است که مرگی جوان کشیده‌اند. اسفندیار خون رویای ماست. بیهوده نریزیدش.» زواره تن نیمه‌جان رستم را بر آسب می‌بندد و سوی خانه‌ی دستان می‌شوند. رستم خنده سر می‌دهد. لشکریان آه می‌کشند. اسفندیار پوزخندِ فتح می‌زند. همایون خانم دندان و مُشت بر هم می‌جود.

«سر به سر همه فریادیم

از دردی استخوان‌کوب»

خورشید دوباره بر دیوارِ جای‌خانه تائیدن می‌گیرد، رستم تاج‌بخش بازمی‌گردد. بی‌زخم و بی‌لخند. بی‌تاج و بی‌کلاه. دو شاخه‌ی زهرآگین درختِ گز از شانه‌هایش بیرون زده‌اند و از گرسنگی بی‌تابی می‌کنند.

رگه‌های پرخونِ دف بر دایره‌ی پُر آشوب میدان، آتش گرفته‌اند. اسی یقه‌ی خود را جر می‌دهد. روی موازیکی‌های پنجاه‌ساله‌ی کارخانه ایستاده و هوار می‌زند □□. خط و نشان می‌کشد برای سرشیف و فحش و نکبت حواله می‌کند به سر تا پای هم‌پالکی‌هایش. کارگرها دورتادورشان حلقه می‌زنند. دو مامور از چپ و راست، با چنگ و دندان و پوتین با هزار دست و ترفند، زورشان نمی‌رسد تا دست‌هایش را ببندند. اسی شاید از پای می‌افتاد و شاید نعره‌اش خاموش می‌شد اما محال بود که بتواند دست‌هایش را ببندند، این را همه‌ی کارخانه می‌دانستند.

بانگِ زنگِ آویز از شور و شر افتاده. نفس‌های سوخته و بسیار

دویده‌ی پژمان نی‌زار را به آتش و خون کشیده. سقفِ هفت آسمان بر سرِ همایون‌خانم خراب شده. حالا پاهایش درست روی زمین‌اند. لشکریان شانه‌به‌شانه‌ی همایون‌خانم رجز می‌خوانند:

«ما همه نشان از اسفندیار داریم، سر تا جان همه چشمیم و هزار و یک چشم‌مان گرسنه به خون. پس تیرهای آغشته به زهرتان را بسازید، تیرهایی که از بی‌چارگی زال و جادوی سیمِ رغ ساخته‌اید. تیرهایتان را با بازوان آرش بیندازید. با هرچه توان‌تان ما را از پای درآورید، بعد از آن خواهید دید که چگونه در آتش بوته‌های گز -جنگل‌هایی که خود آبش داده بودید- خواهید سوخت. ما با مُشت‌های رویین‌تن به مصافِ هفت‌خان شما آمده‌ایم. ما ایستاده‌ایم تا موجودیت شما را بلرزانیم تا ابدیت شما را محکوم کنیم. ما همه اسفندیاریم....»

.....

اسی از چای‌خانه بیرون می‌زند. به آسمان که نگاه می‌کند، نه آسمانی می‌بیند و نه روشنایی. تا گردن در تاریکی فرو رفته و راه از بیراهه نمی‌شناسد. همه‌ی وزن پاهای، همه‌ی دویدن‌ها و رکاب‌زدن‌های سالیان جمع می‌شوند در تخم چشم‌هایش. دو کاسه‌ی چشمش از خون لبریز شده‌اند. کورمال کورمال خودش را تا پای مجسمه می‌کشانند. بر خستگی زین سوار می‌شود و رکاب می‌زند. خون در امتداد ردِ لاستیک‌ها بر آسفالت کشیده می‌شود. در انبوهه‌ای از مه و تاریکی و خون، عابران هر شبه، شبِ دوچرخه‌سواری را می‌بینند که مردِ سنگی غول‌پیکری را بر شانه‌هایش سوار کرده و خمیده‌خمیده رکاب می‌زند.

A black and white photograph of a person standing on a path in a vast, dark landscape under a cloudy sky. The person is silhouetted against a bright, glowing path that leads towards the horizon. The sky is filled with dramatic, layered clouds. The overall mood is contemplative and mysterious.

محمد کشاورز

باغ تاریک

با سوسوی سپیده‌دم، جیک جیک گنجشک‌های سحرخیزِ باغ را همراه صدای دوچرخه‌سواری پیرمردها، صدای گذر آب در جوی خیابان و خش‌خش برگ‌های درختان باغ روبه‌رو می‌شنوم. دست می‌کشم از نوشتن. آدم‌های داستانی که می‌نویسم، مثل خودم، دیگر نمی‌کشند. انگار خسته‌اند. تن نمی‌دهند به گفت‌وگو. پرت و بیراه می‌روند؛ یا من حس می‌کنم نمی‌توانند زندگی کنند در داستانی که پیشاپیش، آن‌همه خط و ربط برایش کشیده‌اند. شاید خسته‌اند از توصیف‌های من با کلمات زخم و خون و خاک و صدای تیربار و سوت خمپاره و گلوله‌ی تانک. یا افسرده‌اند از صدای همیشگی نوحه، و جماعت گریان. و به‌ناگاه وسوسه شده‌اند برای شنیدن صداهای تازه: صدای حرکت دوچرخه، زمزمه‌ی عبور آب، خش‌خش بازی برگ و باد. یا آواز صبحگاهی پرنده‌ها.

پا می‌شوم از پشت میز تا درد کمر و زانو و انگشت‌های دست را با یکی دو حرکت و نرمش آرام‌تر کنم. می‌روم به سمت پنجره که قابش پر شده از رنگ شیرینی سحر. نگاه می‌کنم به خیابان، به پیاده‌رو پهن آن‌سوی خیابان، به سه پیرمردی که با بلوز و شلوار و کلاه نارنجی سوار بر دوچرخه‌های کورسی آسمانی‌رنگ، خوش و خندان رکاب می‌زنند. مثل همیشه دوش به دوش هم رکاب می‌زنند. از حرکت منظم پاهایشان روی پای‌دان خوشم می‌آید. از موهایشان که آن‌همه سفید سفید از زیر کلاه نارنجی ریخته روی شانه‌های نارنجی‌شان، یا آن‌همه شادی و سرخوشی کودکان‌شان خوشم می‌آید. وقتی با حرکت تند سر و دست با هم حرف می‌زنند، دلم می‌خواهد بدانم چه خاطره‌ای برای گفتن دارند که تمام نمی‌شود. گردن می‌کشم از پنجره‌ی باز تا وقتی دور می‌شوند در نگاهم باشند، اما همیشه پیش از آن که دور و محو شوند، دوباره راه رفته را برمی‌گردند.

تمام آن‌سوی خیابان، دیوار کاهگلی باغ است، بی‌هیچ خانه یا مغازه‌ای. شاید به هر صد متر، کم‌تر یا بیش‌تر در باغی باز می‌شود به پیاده‌رو پهن که پیرمردها در سپیده‌دم خلوتش دوچرخه می‌رانند با رفت و برگشت مدام‌شان. زردی آفتاب می‌تابد به بلندترین سر شاخه‌های درختان روبه‌رو و پیش از آن که هوا باز شود هر سه رکاب‌هایشان ثابت می‌ماند و می‌ایستند روبه‌روی در باغ بزرگ. باغبان سالانه سالانه

می‌آید از ته خیابان ریگ‌فرش، رو به سمت در بزرگ. گاه‌گذاری باغبان را می‌بینم در گذر بین روز از جلو باغ. اگر در باغ باشد یا او دم در باشد سلامی می‌دهم. سلامی می‌دهد، نه آن قدر اُخت که برسد به احوال‌پرسی. پیرمردها هر سه تا شان مهمان هر روزه‌اش هستند. با پس رفتن لنگه‌های در باغ، هر سه جاگیر می‌شوند روی زین‌ها و رکاب می‌زنند و از میان سروهای دو سوی خیابان ریگ‌فرش می‌رانند تا میانه‌ی باغ، تا کنار استخر که همیشه موج می‌زند لب‌الب از آب. آن‌جا که می‌رسند، گم می‌شوند. نیستند. یا اگر هستند، تکه تکه می‌شوند پشت شاخ و برگ درختان. با این که پنجره‌ی اتاق من ده متری بالاتر است از سطح خیابان، اما برای دوباره دیدنشان تنهام را تا نیمه‌ی قاب پنجره می‌کشم بالا. نشسته‌اند دورِ میز کنار استخر. باغبان می‌چرخد دور میز و با ادب مخصوصی سینی صبحانه را می‌چرخاند پیش روی‌شان. هر که هرچه می‌خواهد می‌چیند روی میز. دلواپسم که مبادا باغبان در یکی از سر برداشتن‌های به‌عادت، که انگار نگاه می‌کند به بالای درختی یا ابر و آفتاب و آسمان، چشمش بیفتد به پنجره، به من. اما وسوسه شده‌ام بدانم پیرمردها در صبح تابناک باغ، دور آن میز مدور چوبی از چه چیزهایی حرف می‌زنند. صدای زخم می‌پیچد توی اتاق. می‌آیم از پنجره پایین.

– قرار بود امروز تماش کنی. کردی؟

باید بگویم و نمی‌گویم که مانده‌ام میانه‌ی داستان. ماجرا پیش نمی‌رود. اُخت نیستیم با آدم‌هاش. اُخت نیستند با من. تا می‌خواهم قصه را بکشانم به جایی که دلم می‌خواهد، آن‌همه دستورالعمل اداره‌ی مربوطه می‌پیچد به دست و پای من و آدم‌ها. بیزارم کرده از هرچه نوشتن. در جواب نگاه ساکت و ناامیدش که ماسیده روی من و میز و نوشته‌ها، انگار دیگر باید بگویم و می‌گویم: «چاره‌اش این است که دست و پای مرا بازتر کنند. آخر چطور از لابه‌لای این دفتر خاطرات غلوآمیز، من آدم تیر خورده و مرده‌ی در خاک تفتیده‌ی جنوب را با بوی عطر گل سرخ بکشانم به داستان؟ با یک‌تنه با یک خروار گلوله در سر و تن بکشانمش به رویارویی ده تانک دشمن و او بی‌خمی به ابرو کاری کند کارستان. یا وقتی گلوله صغیرکشان می‌آید رو به جنگجوی ایستاده به نماز، گلوله بشود غنچه‌ی گل سرخ، بچرخد دور سرش، آرام بیفتد روی

سجاده توی دامنش.»

زنم عصبی سر و دست تکان می‌دهد، یعنی نمی‌فهمد. حرف مرا نمی‌فهمد. غر می‌زند زیر لب.

می‌گویم: «دلم می‌خواهد داستان آن سه پیرمرد را بنویسم.»

— کدام پیرمردها؟

— همان سه تا که هر روز توی پیاده‌رو کنار باغ دوچرخه می‌رانند.

— من کسی را ندیده‌ام هنوز!

— نگاه نمی‌کنی. صد بار صدا زده‌ام. تا لب پنجره آمده‌ای، اما نگاه نمی‌کنی!

همیشه وقت صدا زدنش کاری دارد. یا کتری جوش آمده روی اجاق گاز، یا صبحانه‌ی بچه‌ها دیر شده، یا از رختخواب پهن بدش می‌آید، یا چیزی لب پنجره مانده که نظم اتاق را بهم می‌زند و همان لحظه باید ببرد بگذارد سر جایش. یا اگر دیگر بهانه‌ای نباشد، حتمن از بهم‌ریختگی میز من دلش بهم می‌خورد. و داد و قال می‌کند. جمع می‌کند و غر می‌زند و یادش می‌رود برای چی صدایش زده‌ام!

می‌گویم: «اگر زنگ زدند، بگو وقت ندارد برای نوشتن داستانی که می‌خواهند.»

ناامید دست می‌زند پشت دست که: «کلی حساب کرده بودم روی پولش. به بچه‌ها قول خرید کلی خرت و پرت داده‌ام.»

طاقت نمی‌آورم. برمی‌گردم رو به پنجره تا اگر هنوز هستند نشانش بدهم. با فشار بر دو دست تا نیمه‌های پنجره می‌کشم بالا. اما نیستند. میز مدور است و سه صندلی خالی. شمایل باغبان، دوردور، بیل به دوش، لابه‌لای درختان دنبال برق‌برق آب می‌دود. اگر هم باشند، دیگر زنم نیست. از آشپزخانه صدای تاق و توق ظرف و ظروف می‌آید. دلم می‌خواهد کاری کنم که هر سه پیرمرد، مثل هر سپیده‌دم، توی داستان تازه‌ی من، بی‌خستگی رکاب بزنند؛ در پیاده‌رو روبه‌رو، می‌شود پیاده‌رو داستان من، در امتداد دیوار کاهگلی باغ، که می‌شود باغ داستان من و خیابان ریگ‌فرش داستان من هر صبح از شادی و جنب‌وجوش کودکانه‌شان باز تازه شوند.

سپیده‌دم روز بعد با سه شاخه رز سرخ می‌روم به پیاده‌رو حاشیه‌ی باغ. از دور راه رفته را برمی‌گردند. باد بلوزهای رنگی روی شانه‌های لاغرشان

را می‌رقصاند. نزدیک‌تر که می‌شوند صدای نرم حرکت چرخ‌ها با گپ‌وگفت‌شان در هم است. از کنار دیوار می‌آیم میان پیاده‌رو، مبادا همان‌طور سرگرم خنده و حرف، مرا ندیده، رد شوند. می‌رسند. آن‌قدر نزدیک که خطوط صورت‌شان پیداست اما پا از رکاب زدن بر نمی‌دارند. شاخه‌های رز را جلوی چشم‌هایشان تکان می‌دهم اما بی‌هیچ نگاهی از من عبور می‌کنند. دست‌ها را آن‌قدر باز کرده‌ام که تمام عرض پیاده‌رو را پوشانده‌اند، اما هر سه بی‌هیچ مانعی از من عبور می‌کنند. می‌دوم از پی‌شان. صدا می‌زنم. اما آن‌ها سرگرم رفتن خود هستند. هنگام برگشت دوباره‌شان هم تلاش من به جایی نمی‌رسد. حیران تکیه می‌دهم به درِ باغ. به امید لحظه‌ای که باغبان در را برای خوردن صبحانه باز کند. بعد از آن همه گشت و واگشت و بازی، وقتی می‌آیند جلو درِ باغ، چشم در چشم آن‌ها سلام می‌کنم. جوابم نمی‌دهند. شاخه‌های رز را دراز می‌کنم به سمت‌شان. انگار مرا نمی‌بینند. پا پیش می‌گذارم تا دست بزنم به بازو و یا شانه‌های یکی‌شان. دستم به جسمش نمی‌خورد. در خلاء می‌ماند. هراسان می‌کشم کنار در باز می‌شود. حرکت می‌کنند. در پشت سرشان بسته می‌شود. در می‌زنم. دو سه بار در می‌زنم. با کف دست می‌کوبم به آهن در. صدای کشیده شدن پای باغبان روی ریگ‌فرش می‌آید.

– چه خبر کله سحری؟

لنگه‌ی در روی پاشنه پس می‌رود. باغبان خواب‌آلود، من و پیاده‌رو و خیابان را نگاه می‌کند.

– با پیرمردها کار دارم.

– کدام پیرمردها؟

– دوچرخه‌سوارها. کورسی دارند. می‌آیند توی باغ شما برای صبحانه خوردن.

باغبان دستش را می‌کشد به صورت خواب‌آلودش.

– لا اله... از کی حرف می‌زنی آقا؟

می‌گویم که همسایه‌اش هستم. آپارتمان طبقه‌ی سوم ساختمان روبه‌رو را نشان می‌دهم. پنجره را نشان می‌دهم و باز می‌گویم از پیرمردها، دوچرخه‌ها، پیاده‌رو، میز کنار استخر، سینی صبحانه، و او همه‌ی مدت دست به چانه مرا تماشا می‌کند. و آرام می‌گویم: «برو یه آب به سر

و صورتت بزن. انگار حالت خوش نیست!»

- باور کن آقا هر روز! ... حتا بارها به زخم گفتم، چه حیف که نگاه نکرد.

بی‌حوصله است. از نگاهش می‌فهمم بی‌حوصله است.

- حالا گیرم حرف شما درست. چه کارشان داری این کله‌سحری؟

- خوشم می‌آید از آدم‌هایی که خیلی خوش‌اند.

باغبان حیران جابه‌جا می‌شود. با دست لنگه‌ی باز در را می‌چسبد.

لابد به امید بیرون راندن من از آستانه‌ی در.

- می‌خواهم حرف بزنی با آن‌ها. از زندگی و کار و بارشان پرس‌وجو کنم. می‌خواهم داستان‌شان را بنویسم.

- داستان؟! می‌خندد. بلند می‌خندد.

- داستان سه تا پیرمرد خیالی را بنویسی؟

نگاهش می‌کنم. هنوز نرم‌نرمک می‌خندد. آرام پا پس می‌کشم از آستانه‌ی باغ.

- یکی هم می‌خواست داستان زندگی مرا بنویسد. هی آمد و رفت، آمد و رفت، اما...

- داستان تو را؟

- نه داستان دستم را. این دست بریده را.

و آن دستش را که مانده توی جیب کتش می‌کشد بیرون. دستی نیست. آستین خالی را صاف نشانده توی جیب کت. آستین رها شده در وزش باد شروع می‌کند به لرزیدن. خیره می‌شود به لرزش آستینش.

- ترکش خورده. جلوی چشم‌های خودم چرخ زد توی هوا، افتاد توی کارون. همه می‌گویند با آب رفته تا دریا.

شاخه‌های رز مانده توی دستم. پا به پا می‌شوم. رزها را دراز می‌کنم طرفش. خم می‌شود و خیره به باغچه‌های سرخ رز می‌خندد.

- اگر بگویم، می‌نویسی؟ اگر همه‌چیز را برایت مو به مو تعریف کنم، داستانش را می‌نویسی؟

- چه داستانی؟

سر بلند می‌کند. آستین خالی لرزان را می‌گیرد توی مشت دست دیگرش و زل می‌زند توی چشم‌هام.

- داستان دست بریده‌ی مرا می‌نویسی؟!

بہروز ہاشمی

بی پدر



جهانگیر خاکی هنگامی که در خانه‌اش را باز کرد تا با دوچرخه‌اش به دنبال پسرش برود، چشم در چشم آن سه نفر که شد، تنها توانست آب دهانش را بی‌آن که به گلویش بپرد، قورت دهد. لاستیک باریک دوچرخه میان جهانگیر، در خانه و آن سه نفر، کلفت‌تر از آنی بود که بتواند به چشم برهم زدنی در خانه را برهم کوبد و پله‌ها را یکی یکی پایین بدود و فرار کند به سرداب و یا پشت‌بام خانه، و همین‌طور پشت‌بام‌ها را یکی به یکی بالا رود تا سر از کوچه‌ای دریاورد که بن‌بست نباشد، کوچه‌ای که از هر دو سمتش بتوان دوید و به کوچه‌ای دیگر پناه آورد. جهانگیر خاکی، ترمز دوچرخه‌اش را محکم‌تر از آنی که باید گرفته باشد، گرفته بود، و نمی‌دانست برای چه باید فرار کند؟ نمی‌دانست که سلام کرده است یا نه؟ نمی‌دانست که آن سه نفر کیستند و برای چه آن گونه زل زده‌اند بر چشم‌هایش. نمی‌دانست چرا خون از پله‌های حیاط قطره قطره پایین می‌ریخت؟ تنها می‌دانست که زنش، جلوی تلویزیون روشن خوابش برده و پسرش نیم ساعت دیگر از مدرسه تعطیل می‌شود. جهانگیر خاکی در خانه را که باز کرد و آن سه نفر را که دید، صبح‌گاه دوردستی را به یاد آورد که پدرش به کارخانه نرفته بود و همگی‌شان دور سفره‌ی صبحانه، نان، پنیر و چایی شیرین می‌خوردند. آن روز پدر سر کار نرفته بود و بدخلق‌تر از همیشه، نان را تکه تکه می‌کرد و لقمه‌های بزرگ‌تری می‌گرفت و چایی‌اش را هورت می‌کشید. انگار که اتفاق بی‌هنگامی رخ داده و یا انگار که پدر از کار اخراج شده باشد. پدر از کار که اخراج می‌شد چایی‌اش را هورت می‌کشید. صدای هورت کشیدن، همچون صدای شیپوری بود برای کل خانواده، که کار بی‌کار، پول بی‌پول، و شام بی‌شام. آن صدا، در آن صبح‌گاه، هشداری بود برای جهانگیر، مادرش و هر دو خواهرهایش. پدر سر کار نرفته بود، اما رخت و لباسش را پوشیده و با جهانگیر از خانه زده بود بیرون. جهانگیر تا به مدرسه‌ی هجرت برسد، روی ترک‌بند دوچرخه‌ی پدرش نشسته بود و از کنار همکلاس‌هایش که رد می‌شد برای تکتک‌شان دست تکان می‌داد.

پدر آن روز سر کار نرفته بود و حوالی ساعت ده، بوق کارخانه به صدا درآمد. معلم علوم، نیروهای وارد شده بر جسم را کامل نکشیده بود که صدای بوق کارخانه، همه‌ی چشم‌ها را از تخته، معلم علوم و

جسمی که نیروی ده نیوتنی بر سمت راستش وارد شده بود، برگرداند و به سمت کیف و کتاب‌ها برد. صدای بوق کارخانه، صدای تعطیلی مدرسه بود. دانش‌آموزان بی‌آن‌که لقمه‌های نان و پنیرشان را خورده باشند، زیپ کیف‌هایشان را بستند و از کلاس زدند بیرون. نه یک نفر از کلاس که همگی بچه‌های کلاس. نه یک کلاس که همه‌ی مدرسه با شنیدن صدای بوق کارخانه از کلاس‌هایشان زده بودند بیرون. نه یک مدرسه که تمام مدارس شهر. همگی بی‌توجه به صدای سوت مدیر و ناظم و بی‌توجه به داد و فریادهای معلمان از مدرسه بیرون می‌رفتند. جهانگیر خاکی به یاد می‌آورد که صبح آن روز با هیچ روز دیگری مشابه نبود. خیابان‌ها شلوغ بود، مغازه و دکان‌ها بسته. هر روز که از مدرسه می‌آمد، از مغازه‌ی سر خیابان، برای خودش و خواهرهایش بیسکویت می‌خرید و حالا هیچ مغازه‌ای باز نبود. دود دودکش‌های کارخانه از دوردست‌ها دیده می‌شد و انگار هُرم دهان همه‌ی آن‌ها که به خیابان آمده بودند، از دودکش کارخانه بیرون می‌آمد. خیابان صبا مملو از آدم بود. زن، مرد، بچه. روی دیوارها پر از نوشته بود. دیوارها پر از خط و خط بود. رنگ و رنگ. انگار نوشته‌ای نوشته و فوری رویش را رنگ پاشیده باشند. دیوار به دیوار شهر نوشته بودند «کارگران و زحمت‌کشان جهان متحد شوید.»

چشم‌ها که بسته باشد و جایی را نبیند، گوش‌ها شنواتر می‌شود و تیزتر. جهانگیر قد بلندی نداشت تا بتواند از لابه‌لای هجوم مردم چیزی را ببیند، اما صدای پدرش را از میان تمام صداها و همه‌ها می‌شنید. صدا، صدای پدرش بود. صدای پدرش بود وقتی که با مادر دعواش می‌شد. صدای پدر بود زمانی که از سر کار اخراج می‌شد. حالا صدای پدر، رساتر از همه به گوش می‌رسید. «ماشین‌ها را خاموش کنید و به خیابان بیاید.» این پدر بود که بر دوش مردم دست به دست می‌شد و فریاد می‌کشید. پدر آن روز فقط یک چیز می‌خواست و آن تعطیلی کارخانه بود. هوا سردتر از آنی بود که پدر بی‌کاپشن و لباس گرمی از خانه بیرون آمده باشد، اما حالا بر روی کتف مردی نشسته بود و با یقه‌ی جر داده‌ی پیراهنش، داد می‌زد: «بی‌غیرت‌ها، ماشین‌ها را خاموش کنید.» میدان مجسمه، میدان دوچرخه شده بود. گوشه و کنارش دوچرخه‌ای افتاده بود، آن‌ها هم که با دوچرخه می‌آمدند، نرسیده به

میدان، از دوچرخه‌هایشان پیاده می‌شدند و دوچرخه را به سمت میدان هل می‌دادند و خودشان به سمت کارخانه می‌دویدند. دوچرخه‌ها بی‌سرنشین به سمت میدان می‌آمدند و روی هم تلنبار می‌شدند. چرخ‌ها می‌چرخیدند و گل‌پره‌ها پایین و بالا می‌شدند. پدر روی میله‌ی سر در کارخانه نشسته بود و یک پایش را این‌طرف و پای دیگرش آن‌طرف در بزرگ کارخانه بود. دستاش را بر نقطه‌های ریسندگی تابلو جاگیر کرده بود، تا از آن بالا پرت نشود پایین. «این بی‌ناموس‌ها را از اتاق‌هایشان بکشانید بیرون.» پدر برای لحظه‌ای دهانش را نمی‌بست. دودکش‌ها، بی‌آن‌که از فحش‌های پدر ناراحت شده باشند، از همان بلندی‌ها دود را به بیکران‌ها می‌پردند. دیوارهای کارخانه بلند بود، فریادهای پدر بلندتر. آجر به آجر کارخانه از کارگران پر بود. کارگران روی دوش هم می‌رفتند تا خودشان را به بالای دیوارهای کارخانه برسانند و از آن‌جا وارد حیاط شوند و آخر خودشان را به سالن‌ها و یا اتاق کارکنان برسانند.

روزها پیش از آن‌که استالین بمیرد، پدر بدخلق‌تر از همیشه چایی‌اش را هورت می‌کشید. هفته‌ها پیش‌تر از آن‌که استالین سرفه‌های خونی‌اش شروع شود و لخته‌های خون از گلوی‌ش بالا بیاید و از میان دندان‌های جرم‌گرفته‌اش بیرون بریزد، پدر در خانه سرفه می‌کرد. پدر از فریادهایی که زده بود، صدایش، هم آمده بود. پیش از آن‌که استالین بمیرد، پدر داد می‌زد. سرفه هم که می‌کرد انگار داد می‌زد. صدای پدر در پله‌ها می‌پیچید و یکی یکی پله‌ها را بالا می‌آمد و پشت در می‌ایستاد تا دری باز شود و از در باز شده، صدایش و خودش هوار شود بر سر تمام خانه. سرفه‌های پدر ادامه داشت و هفته‌ی بعدترش استالین مرد. پدر گفته بود که استالین نباید بمیرد. استالین مرده بود و حالا پدر، از سر در کارخانه پایین آمده بود و سوار بر دوچرخه به سمت دیزل‌خانه رکاب می‌زد. چشم‌های جهانگیر از میان آن‌همه جمعیتی که دورادور کارخانه ایستاده بود و فریاد می‌زد، از میان آن‌همه کارگر یقه جرداده، تنها پدرش را می‌دید و تنها صدای او را می‌شنید. جهانگیر آخرین باری نبود که هجوم مردم بر کارخانه را شاهد بود، اما آخرین بار بود که پدرش را می‌دید. پدر از میان پره‌های دوچرخه‌های میدان مجسمه، قوز کرده‌تر از آنی بود که همیشه بود. پدر بی‌توجه به همه‌ی

مردم و صدای آژیر شهربانی، رکابان به دیزل خانه می‌رفت. آخرین تصویر پدر، همان دست‌هایی بود که بالا آورده شده بود و ندا می‌داد که کارگران به کدام سمت حرکت کنند تا دیزل خانه از کار بیفتد. مرکزی‌ها دستور داده بودند به شب نکشیده ماجرا تمام شود و همه‌ی دست‌اندرکاران دستگیر شوند. جهانگیر بی‌توجه به صدای آژیر و نزدیک شدن ماموران، وسط میدان و در میان دوچرخه‌ها نشسته بود و برای هفتمین بار پی‌پی تعداد دوچرخه‌ها را می‌شمرد. به دویست و چهل و هفتمین دوچرخه نرسیده بود که درهای کارخانه باز شد و کارگران بیرون ریختند. خبری از پدر نبود. نه از پدر و نه از دوچرخه‌اش. همگی مات شده بودند به گوشه‌ای. همه‌ی آن‌ها که صبح آن روز ریخته بودند توی خیابان و یا کارخانه، با ریختن ماموران و هجوم کارگران تنها می‌خواستند که زنده بمانند. پدر اما به تنها چیزی که فکر نمی‌کرد زندگی بود و زنده ماندن. پدر نه به زنش فکر می‌کرد و نه بچه‌هایش. پدر دست‌هایش را به سمت دیزل خانه تکان می‌داد، حرکت دست‌ها آخرین تصویر بود از پدری که دلش می‌خواست تمام کارگران جهان متحد شوند. باتوم‌ها بر سر و صورت مردم می‌خورد، هر کس اولین دوچرخه‌ای که به دستش می‌آمد سوار می‌شد و رکاب‌زنان خودش را از نزدیکی کارخانه دور می‌کرد. تمامی آن دوچرخه‌های میدان، چشم برهم زدن ناپدید شد و جهانگیر سگک کمر بندش را سفت‌تر کرد و زیر نافش را خاراند. کف خیابان، خون بود و از ته کارخانه صدای پدر می‌آمد. صدای پدر از بلندی دیوارهای کارخانه آمده بود بیرون و چندین دور، دور میدان را زده و رفته بود تا قبرستان درب باغ، از آن‌جا رفته بود تا کوچه‌ی حرم و پشت سومین در چوبی و رنگ و رو رفته‌ی کوچه ایستاده بود، تا مادر چادر سر کرده و سر نکرده، نگران، خودش را به در برساند و همین که در را باز کند و صدایی را بشنود، از شدت بلندی صدا، دست‌هایش را بر گوش‌هایش بگذارد و جیغ بزند و جیغ سوم را نزده از هوش برود و از پله‌ها پرت شود پایین.

این که پدر از پله‌ها پرت شده بود پایین، یا کسی پرتش کرده بود را کسی نمی‌دانست. این که دستگیر شده بود یا خودش دیگر به خانه نیامده بود را هم کسی نمی‌دانست، همه می‌دانستند تنها صدایی که در آن روز آمده، صدای پدر بوده که داد می‌زد: «بنویسید،

روی تمام دیوارها بنویسید، سرمایه‌داران خائن»، «بنویسید استالین مُرد». پدر خودش سوادى نداشت که بتواند روی دیواری چیزی بنویسد. پدر تنها زور داشت و دست‌های سنگین، اما تمام بازو و سینه‌اش را از نام و حرف‌های استالین پر کرده بود.

خونی که از پیشانی مادر آمده بود از درز میان ختایی‌های حیاط سرازیر شده بود تا پاشویه‌ی دور حوض و از آن جا نیمی از خون در هرزآب پاشویه می‌گردابید و مابقی رفته بود به سمت پله‌های سرداب و از پله‌ها قطره قطره چکیده بود بر فرش بوم گلی لوله شده و از آن جا لیز خورده بود تا کف کف سرداب. قطره‌های خونی که از پیشانی مادر آمده بود، بیست و هفت سال بعد از هر دو لوله‌ی دماغ جهانگیر خاکی چکیده بود روی فرمان دوچرخه. جهانگیر هنگامی که در خانه‌اش را باز کرده بود تا با دوچرخه به دنبال پسرش برود، چشم در چشم آن سه نفر که شد، خون از دماغش قطره قطره می‌چکید بر فرمان دوچرخه‌اش. دستانش را گرفته بود بر لبه‌های بینی تا جلوی خون دماغش را بگیرد که بند نیامده و خون از هر منفذی که ایجاد می‌شد بیرون می‌جهید. دست، لب‌ها، فرمان دوچرخه و تمام پله‌ها خون بود. جهانگیر خاکی نمی‌دانست خون دماغش را پنهان کند و یا خودش را. می‌خواست فرار کند، اما نمی‌دانست برای چه باید از آن‌ها فرار کند؟ نمی‌دانست سلام کرده است یا نه؟ جهانگیر خاکی تمام آن‌ها را که آن صبح دیده بود به یاد می‌آورد. هیچ کدام از آن سه نفر شبیه معلم علوم نبودند، شبیه ناظم و یا مدیر نبودند. تمام آن‌ها را که دوچرخه‌هایشان را رها کرده و به سمت کارخانه می‌دویدند به یاد آورد. تمام آن مردها که کراوات سیاه زده بودند و تمام دخترانی که ربان سیاه به سر زده بودند را. جهانگیر، آن روز، لقمه‌ی نان و پنیرش را از کیفش بیرون آورده بود و در میان دوچرخه‌های میدان گاز می‌زد و پدرش را تماشا می‌کرد. تا همین چند روز پیش هم پدر سر کار می‌رفت. صبح زود، خیلی زودتر از این که همگی از خواب بیدار شوند تا آماده‌ی مدرسه رفتن باشند، پدر از خواب بیدار می‌شده و رخت و لباس می‌پوشیده و با دوچرخه‌اش سر کار می‌رفته. و ظهرها با صدای بوق کارخانه، یکی از کار در کارخانه تعطیل می‌شده و دیگری از مدرسه. تا پدر لباس عوض کند و از سالن‌ها به در اصلی کارخانه برسد، جهانگیر کیف به دوش،

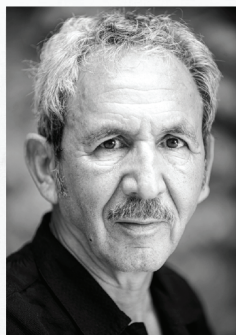
می‌دویده تا به کارخانه می‌رسیده و در میان دوچرخه‌های کارگران، دوچرخه‌ی پدرش را پیدا می‌کرده تا پدر از راه برسد و هر دو سوار بر دوچرخه به خانه بروند. پدر تا یکی دو روز پیش از آن که بوق کارخانه ساعت ده صبح به صدا در بیاید از کارخانه اخراج نشده بود. حالا از کار بی‌کار شده بود و استالین هم مرده بود و تمام دیوارهای کارخانه و شهر پر بود از نوشته‌ها، جهانگیر لقمه‌ی آخر نان و پنیرش را گاز نزده بود که پدرش را می‌بیند که دارد دست به دست می‌شود به سمت در اصلی کارخانه. تمام صورت پدر جای تیغ بود و چنگ. از گوشه گوشه‌ی صورتش خون می‌آمد. پدر سرخ بود. سرخ‌تر از خونی که از صورتش می‌آمد. گریه می‌کرد، داد می‌زد. پدر گفته بود: «بی‌پدری بد دردیّه.» حالا باز تکرارش می‌کرد. در آن شلوغی تکرارش می‌کرد. همه تکرارش می‌کردند. مشت‌ها بر در بزرگ کارخانه کوبیده می‌شد و همه با هم تکرار می‌کردند. پدر از آن بالا هرچه می‌گفت تمامی آن‌ها که در خیابان بودند تکرار می‌کردند. هیچ‌کس ساکت نبود. هرکس هر دوچرخه‌ای را که می‌دید برمی‌داشت و سوار می‌شد. همه دور می‌شدند اما حرف‌های پدر را باز می‌گفتند. صدای پدر در تمام شهر پیچیده بود. پیچیده بود در تمام قبرستان‌ها در تمام کوچه‌ها و خانه‌ها. صدا، صدایی نبود که آرام شود. مادر از پله‌های خانه پرت شده بود پایین و خون از پیشانی‌اش قطره قطره می‌چکید بر چادرش و از چادرش می‌رفت تا بیست و هفت سال بعد که از دماغ جهانگیر بچکد بر فرمان دوچرخه‌اش. جهانگیر صبح آن روز که در خانه‌اش را باز کرد تا به دنبال پسرش برود، آن سه نفر را که دید، به یاد آورد که پدرش آن روز، گفته بود: «بی‌پدری بد دردیّه.» و همه پشت سرش داد زده بودند «بی‌پدری بد دردیّه.»





زیر دیوار بلند

به خاطر و خاطره‌ی عباس صفاری



هفتم بهمن ماه روز مرگ شاعر بود. روزی که عباس صفاری در کالیفرنیا چشم‌هایش را برای همیشه از جهان فرو بست. صفاری غریبانه مُرد، در سال طاعون و سرما در بیمارستانی که نامش را نمی‌دانیم، با همه‌ی مایی که نمی‌شناختیمش خداحافظی کرد. تنها کسی که او را در مرگش بدرقه کرد، فرهاد مهراد بود که زیر پنجره‌ی اتاق شاعر به دیوار سرد بیمارستان تکیه داده بود و ترانه‌ی «اسیر شب» را با لب‌های دوخته و مشت‌های گره کرده فریاد می‌زد:

«جغد بارون خورده‌ای تو کوچه فریاد می‌زنه زیر دیوار بلندی یه نفر جون می‌کنه»

صفاری مترجم بود و نقاش، و بیش از همه‌ی این‌ها شاعر. شاعری که خیلی از دنبال‌کنندگان شعر مدرن دهه‌ی هشتاد با کتاب «کبریت خیس» به یاد می‌آوردندش. «کبریت خیس» مجموعه‌ای از شعرهای سال ۸۱ تا ۸۳ شاعر را در بر می‌گرفت. کتابی که نه مانند شعرهای یدالله رویایی سمفونی پرطمطراقی از کلمات بود و نه چون شعر شاملو از جنس و کیفیت سخنان پیغمبرانه. صفاری بلد بود غریب‌ترین کلمات را رام شعرش سازد. تنها او می‌توانست آقای «زیپ» و خانم «زیگزاگ» را از آن‌ور دنیا ترسیم کند.

صفاری در دفتر شعرهایی چون «کبریت خیس»، «دوربین قدیمی»، «خنده در برف» و «مثل جوهر در آب»، نشان داد که چه ساده می‌شود آدم‌های عادی و رویدادهای روزمره را به کلمه‌های خودمانی تبدیل کرد. کتاب‌های او کارگاه شعری بود برای شاعران تازه‌نفسی که جهان شعر را از جهان زیسته‌یشان منفصل می‌انگاشتند.

بعد از مرگ صفاری، بیش‌تر شعربریده‌هایی که در فضای مجازی از او به اشتراک گذاشته شد، از «کبریت خیس» برگزیده شده بود. خیلی‌هايشان هنوز هم برایمان تازه‌اند؛ مثل همان زن غریبه‌ای که در میان هزاران مسافر قطار تنها برای ما زیبا می‌شد و یا چون بسیار آدم‌های غیرمنتظره‌ای که بی‌رحم‌ترینشان در برف گم می‌شدند.

مهم نیست که عباس صفاری شاعران محبوبمان بوده یا نه، مهم آن است که همه‌ی شاعرانی که روزی می‌شناختیم، روزگاری کبریت خیس را برای شاعر شدن خریده‌اند. خیلی از همان شاعرها گمان می‌کنند که صفاری تنها همین یک کتاب را نوشته و خیلی‌های دیگر اصلن نمی‌دانند که او کتابی نوشته! البته این‌ها هم مهم نیست! همان‌طور که خود شاعر نوشته است: «شاعران یک کتابی خوش‌بخت‌ترین شاعران جهانند و لا کتاب‌ها شاعرترینشان.»

«کاج سبز» پوشه‌ی شعر این شماره را با یاد و شعری از عباس صفاری آغاز می‌کند؛ با شه‌زاده‌ای سوار بر اسب آهنین خیال که قرار است با عینک آفتابی و لبخند یک میلیون دلاری از راه برسد و دختر شاه پریان را از گنداب واقعیت‌رهایی بخشد.

دختر شاه پریان و شهزاده‌ی دو چرخه‌سوار

عباس صفاری

در بسته بر خود
و دیوهای دلهره‌اش بر در
به دیدبانی وُ دربانی

پدر می‌گوید خفاش‌ها
پیش از آن‌که دیده بر جهان بگشاید
ستاره‌ی اقبالش را کور کرده‌اند
و برادر به جادو شک می‌برد
عفریته‌ای از محله‌ی نامحرم
عروسکی پارچه‌ای
المثنای سیاه‌پوش خواهر
و سوزنی آغشته به زهر کینه
که هم‌زمان فرو می‌رود
در قلب اصل وُ بَدَل،
خودش گنبد افلاک را مقصر می‌داند
همین است که چشم دیدن ستاره‌ها را ندارد

اما هنوز از درز پرده
دید می‌زند هر روز
شه‌زاده‌ی دوچرخه‌سوار را
که با عینک آفتابی و لبخند یک میلیون دلاری
رکاب می‌زند شاهراه شباب را
مادر می‌گوید:

دست هیچ خواستگاری را وسوسه نمی‌کند
کوبه‌ی دری که داد می‌زند از دور
سنگ است و مو لای درزش نمی‌رود
و در باور برادر
آن زور بازو که روزگاری
در از پاشنه در می‌آورد
مثل کمند گیسو و کمان ابرویش
سال‌هاست که از مُد افتاده است
(برادر زورآزمایان بسیاری می‌شناسد
که از بی‌نگاری همدمِ نگاری شدند.)

خودش می‌گوید به جای ترک دنیا
باید تارک دنیا می‌شدم
و می‌ترسد از دوچرخه‌سواری که در دور دست
عصا به دست شده است
و از روزی که آفتابی شود کنار نرده‌ی مهتابی
و رها کند کمند گیسویش را
که عمری است در هوای موش جویده‌ی این خانه می‌بافد و باز می‌کند.

گورت را گم کرده بودم لیلی
تمام سنگ قبرها را متر کرده بودم
ماهی را قلاب کرده بودم که تور بگیرم
دریا کجا، قبرستان کجا لیلی؟

جنون؛ کوهی در دهانم
جنون؛ رودی بر صورتم
جنون؛ نام کوچکی بر سنگ
که گورستان را می‌خنداند
های کوچک‌خانم!
گورخانه به کدام دریا می‌ریزد؟!

دریا مانده بود و من
انگشت به دهانم مانده بود
انگشت به دهان دریا تا کجا فرو رفته است
که قطعه قطعه قطعه قطعه
مرگ را بالا می‌آورد؟

گفت از خونِ ماسیده بر ماسه‌ها پیداست
که باید خاکِ تازه‌ای باشد...
چقدر تازه خاک کرده‌اند لیلی
چقدر ردیف موازی کرده‌اند
و بهشت
که روی دستِ زهرا باد کرده است!

(۱)

چنان کشیده به دندان خود روان مرا
 که گوشت می چکد و زخم استخوان مرا
 شبیه یک سگ تازی نگاه می کردم
 به پنجه می زند و می کند نهان مرا
 تمام بودن من این چنین احاطه شده
 به زخم های مکرر چشیده جان مرا
 زبان به گوشه ی قلبم که می زند ناگاه
 صداء صدای تو جاری شود زبان مرا
 تو نیستی که بینی چگونه «تنهایی»
 ز تکه تکه ی من می خورد توان مرا

(۲)

گل را شکافت تا که برون شد خود از شکاف
 دادم به دُور دلبری اش روز و شب طواف
 تا آب خواست بر که شدم - بر که ای زلال -
 تا نور خواست ماه در آوردم از غلاف
 اجزای جان من همه وابسته اش شدند
 چونان که احتیاج جنینی به بند ناف
 مانند شد به ابر، به یک بارش مدام
 مانند شد به عین، به شین... عین و شین و قاف
 باران نرم عشق، مرا خیس شعر کرد
 بسیارها گذشت، نشد عشق را کفاف
 سی سال رنج شعر به بازی تمام شد
 مانند گربه ای که دوان در پی کلاف
 آن عشق مبهمی که مرا ناگزیر کرد
 شد ناچشیده، بعد فرو رفت در شکاف

کوثر سعادت

چادر سفید راه‌راهم را سر می‌کشم، این اضافهی زیرشلواری توست.
تمام عمر در این خانه،
لگد می‌شده‌ام انگار.
دو رکعت نماز ظهر،
برای سرب‌راه شدن مردی که خانه‌ی خواهرم را بهتر از خانه‌ی من بلد است...
کمرم تیر می‌کشد، کمرم شکسته است.
الله اکبر!
خدای من اکبر است
اکبر هر روز ساعت یازده و نیم بیدار می‌شود
استکان خالی جای را پرت می‌کند یک گوشه
کفش‌هایم را زیر بالشت پنهان می‌کنم...
الله اکبر
خم می‌شوم...
اکبر گفته است این‌طور خدا زن را بیش‌تر دوست دارد...
الله اکبر
یادم افتاد استکان‌ها نمی‌لرزیدند وقتی سینی چای را روبه‌روی چشم‌های
مشکی‌ات گرفتم:
عروس خانم چند سالتونه؟
الله اکبر
من به پای اکبر...
.
سلام خدا
من ۱۹ ساله‌ام
و این بچه‌ای که تو توی دامنم گذاشتی، ۵ سال دارد...



«نشانه»، اثری از اردشیر رستمی

مرضیه سادات طباطبائی

هنوز هم هستند کسانی
تو را با نام کوچکت می خوانند
و تو بی توجه به همه شان
پله ها را دوان دوان کوتاه می کنی
هیچ وقت نمی دانستم
می توان تو را این قدر دوست داشت
در آن هنگام از ادویه ها
برای طعم دار کردن زندگی مان کمک گرفتم
وقتی خستگی ات به خانه می آمد
و من خواص دمنوش ها را
در قوری می سنجیدم
به تو می اندیشم
آن وقت که پیراهنت زیر اتو راه می رود
یا شبیه مانیاتور اداره های دولتی
به تو خیره شدم
در خانه پیری من راه می رود
همچنان که سرطان ها زیر پیراهنم
دلتنگی ات در اولین پیچ گم می شود
کاشی های آشپزخانه
عرق می کنند بوی غذا را
و چشم هایی که تو در قفل در بچرخانی

علی عطیلی

با نوای ماهی‌های شط
از مادرم می‌گویم
مادر تو کارگری و بلدی شرف را بدوزی
هنوز گریه‌هایت در گوش‌هایم با گهواره تکان می‌خورد
چشمانت را ببند
تاریک شد
و من گریه می‌کنم
و کلمات خط به خط روبه‌رویت ایستاده‌اند
می‌شنوی
دارند می‌گویند آهای عرب پاپتی
چه بی‌شخصیتی
زندگی عادلانه نبود
آسمان آبی‌ات را از آن خودشان می‌کنند
سینه می‌زنی
کدام سنگ؟
کدام سینه مادر؟
بلندشو!
لباس مدرسه‌ام را بدوز
تا روبه‌روی ناظمی بایستم
که انگشت اشاره‌اش را تکان می‌دهد
تا به من بفهماند از همه کوتاه‌ترم
دارم قد می‌کشم
کشیده می‌شوم تا کارون و اروند

کشیده می شوم لب شط و بی لب برمی گردم
کشیده می شوم بر صورت های خون آلود شهیدان شلمچه
کشیده می شوم با دامن های دختران بندر
با سازهای عربی
به خرمشهر خواهیم گفت
ای محمره شبیه ارواح التی حلت به فنائک
ما را می بینی
ای آفتاب ت هم جنگ زده
دیگر جنگ نیست
و لوله های گاز رد می شود از تن سیاهمان
پوسته سوخته مان را به آب
و غروب را به دام می اندازیم
تا ناخداهایت برانند سمت خلیج های عربی
و آن جا زبان عربی فصاحت است
چون می توانند دختران ایزدی را به برده های جنسی بگیرند
مرگ، ما را در هم می اندازد محمره
محمره محمره

محمره
شاید نام دختری باشد عربی
که سال های سال است روسپی نخلستان هاست
ناله هایش تا گوش دختران ایزدی در کوه های کردستان عراق رسیده
محمره چقدر پیرزن شده ای
از بالای بلندی ها نگاهت می کنم
سیگار می کشم
می بینی عروس ایران
تنها فاصله من و تو بکارت بود که دیگر نیست
ما فقط جای غربت را عوض کرده ایم
دور نیستیم
مادر و پدرم هنوز کارگرند
و من شعر می گویم
هیچ فرقی نیست

این جا تگرگ و باران عربی نمی بارد
از فرق سرت افتاده ایم
ما افتادگان به ناچاری
شط
ماهی
بیکاری بیکاری
پدرم سنگر بی دفاعی ست
دیگر موهای نخل هایت را شانه نکن
به داغی دله ها
لبریز کن فنجان را
حرفی ما را صدا می زند
صدایت گم شده در کارخانه های کاشان
و من دوست دارم همه ی این ها را برای تو بگویم
اما این جا چقدر صداست
و تو کر و لال نیستی.



سامان خُرد ساردویی

بهار که می آید
خانه‌ی گمبیدی ما پرستو می دهد
مثل انگورهای روی دیوارِ گلی
امسال که بهار آمد
سقف خانه ما روی سرمان خراب شد
نمی دانم
شاید زمستان جای روستا را
به جنگ لو داده بود
ولی همه می گفتند
عجب بهار بدی
امسال که بهار آمد
ابرهایش پر از موشک بودند
از زمین به جای گل
مین می روید
من دیدم
جوی آب
خون برای چنارها می برد
من دیدم
تو مرده بودی
من مرده بودم
ولی خبرنگارها
دست از سرمان بر نمی داشتند

بهار کریمی

دلم را به یک درخت باختم
یک جوجه‌ی باکره از کاسه‌ی سرم پرید بیرون
و در هیبت دخیل‌های سبز رشته رشته بر شاخه‌هایش آویخت
آویخت و پنداشتم برگ است که می‌روید.
درخت شاخه‌هایی را که نمی‌شناختم به نامم زده بود.
چگونه دورش نمی‌گشتم و گلویم را از پنجه به آزادی نمی‌دریدم؟
درختم قهرمان بود،
و قهرمان‌ها را وقتی که در تنهایی‌شان می‌دانند نرویده‌اند، چه چیزی باشکوه‌تر از
خون سیراب می‌کند؟
همچنان که خون بر خونم سبقت می‌گرفت،
تقویم سال بعد لکه لکه تعطیل می‌شد.
صدا می‌آید:

«به زودی سیر خواهی شد»
در لانه‌ی من اما بوی گوشت سوخته پیچیده

...

یک روز با پرهایی سپید
و زیبایی‌هایی در هم ریخته
می‌گذرم از آوازی که نشد بخوانمش
می‌گذرم و به رنجی طولانی که در کالبد مرغان دریایی در آینه می‌گریست،
می‌گویم:
عزیزم
پرواز به پرنده‌های پیر بیش‌تر می‌آید.

پا که پس می کشی
باغ گریه اش می گیرد
کوچه باغ آشوب می شود
و چشمه به دل شوره می افتد
ببین

وقتی که نیستی
ابرهای دنیا به سینه ی آسمان می نشینند
آفتاب از حال می رود و
شب لرزش را
به جان من می ریزد
نمی بینی؟

خنده ی مصیبت را نمی بینی؟
سالاری سرما را نمی بینی؟
بیداد را بیداد را بیداد را نمی بینی؟
غمگینی پرنده ها
سکوت پنجره
غربت اتاق خانه
اشک چراغ

بی انصاف حتا دستگیره ی در هم
گریه می کند
افسوس که نمی بینی
پا پس که می کشی
دنیا خانه ی ظلم می شود



از مجموعه «لحظات» از مهدی بابایی

دیلمان اندوه

برای ایلیا؛ و گیاهانِ روئیده بر تنش

هادی میرزانژاد

گیاهانی که بر تنت روئیده‌اند
ریشه از رگ‌های خشک من دارند
جگن‌های تشنه‌ی بی‌تاب
خوشه‌های سنگ
نارنجستانی روئیده در دیلمانِ اندوه
آوازی ناشنیده
از پرنده‌ای
با گلوگاهی سپید اما زخم
که گمان می‌برد جفتش
همان سایه‌ای است که هر شب
با برآمدن ماه بر شاخه‌ی روبه‌رو می‌نشیند.

چه بی‌هنگام می‌خواند باد
و مجال بی‌پایان شعر را از من می‌گیرد
می‌خواستم برایت باران بسرایم
برای گیاهان روئیده بر تنت
که بر دلم سایه می‌کنند
باشد برای وقتی دیگر

می‌بوسمت با تکه‌هایی شعر در دهانم
کاش می‌دانستی
آنچه در تو تمام شده است
در من هنوز ادامه دارد.



راز و رمزهای یک چرخ

بررسی مردم‌شناسی فن آوری سنتی
و بومی چرخ‌های کار و معیشت

عباس تراب‌زاده



چرخ‌های فراوان و مختلف - بسان چرخنده‌هایی که یک دستگاه صنعتی را به حرکت در می‌آورند - چرخ زندگی آدمیان را راه می‌اندازند. هر کدام از این چرخ‌ها بنا به ضرورت روزمره‌ی زندگی بشر می‌چرخند تا این ضرورت‌ها را مرتفع سازند. انسان خردمند از آغاز تاکنون برای دست و پنجه نرم کردن با چرخه‌ی راه و رسم زندگی در پی چاره‌اندیشی بوده است و همواره خلاقیت و ابتکار خود را به کار گرفته تا با خلق ابزار و وسایل بتواند به سهولت

زندگی کند. چنان‌که محیط و عوامل زیستی خود را به اقتضای زمان تغییر داده و به دنبال ضرورت‌های زیستی و نوع معیشت، در حال تکاپو بوده است. بنابراین بشر با تکیه بر ابتکار و هوش و زکاوت خود در گذران زندگی توانسته ابزار و وسایلی اختراع کند که در زندگی و جامعه تأثیرگذار باشند. اختراع چرخ یکی از ابتکارات مهم بشر است که به شکل‌های مختلف فعالیت‌های روزمره‌ی زیستی انسان را تسهیل و سرعت بخشیده است.

در یک تعریف کلی چرخ وسیله‌ای است گرد و مدور که کاربردهای گوناگون در زندگی بشر دارد. به استناد منابع و مآخذ پیشینه‌ی این گردونه‌ها به قرن‌ها پیش برمی‌گردد. نخستین وسیله‌ی دایره‌ای چرخنده، مربوط به هزاره‌ی پنجم پیش از میلاد است که تعدادی قابل ملاحظه‌ای از آن در تپه‌های سیلک کاشان کشف شده‌اند. حلقه‌های دوک از جنس گل‌رُس پخته‌شده یا از جنس سنگ هستند که بیانگر قدمت وسیله‌ی ریسندگی الیاف هستند. (گیرشمن، ۱۳۸۰: ۱۳) اثر دیگر نقش برجسته‌ی زن نخ‌ریس عیلامی است، متعلق به هشتصد سال پیش از میلاد که در شوش پیدا شده و در موزه‌ی لوور پاریس نگهداری می‌شود. (محمدرضا، ۱۳۹۲: ۴۰) همچنین چرخ سفالگری، که در هزاره‌ی چهارم پیش از میلاد اختراع شده است. در منابع آورده شده تا پیش از هزاره‌ی چهارم میلادی زنان با دست بدون چرخ ظروف سفالی می‌ساختند. گفته می‌شود ساخت ظروف سفالی امروزی کلپورگان سیستان بلوچستان ادامه‌ی آثار این دوره است. کشفیات تپه‌ی سیلک کاشان، اختراع چرخ سفالگری در دوره‌ی هزاره‌ی چهارم را تأیید می‌کند. اما چرخ‌ی که در این دوره اختراع می‌شود صفحه‌ی چوبی ساده‌ای است که روی زمین قرار می‌گرفته و با نیروی دورانی دست می‌چرخیده و امکان می‌داده تا ظروف در جریان ساخت دور محور خود بچرخند و شکل بگیرند. نکته‌ی درخور توجه، وجود مشابه این چرخ در شهر میناب از توابع استان هرمزگان است. این چرخ را در جریان سفر علمی که برای پژوهش فن‌آوری بومی و سنتی استان هرمزگان، به شهرستان میناب داشتم از نزدیک مشاهده کردم که از نظر سادگی و ابتدایی شباهت فراوانی با چرخ دستی سیلک دارد. این چرخ از یک صفحه‌ی ساده مدور از جنس نوعی سنگ سخت و محکم تشکیل شده که در ارتفاع ۱۰ تا ۱۵ سانتی‌متر روی میل آهنی نوک‌تیز که به

زمین کوبیده شده به کمک نیروی دست و بازوی سفالگر می‌چرخد. بدین صورت که در گرداگرد لبه‌ی صفحه‌ی سنگ سوراخ‌هایی در حد و اندازه‌ی یکسان ایجاد شده است. سفالگر هنگام کار پای چرخ نشسته به مقدار لازم گل ورزیده را در وسط سنگ گذارده با میل چوبی که نقش دستگیره‌ی گرداننده‌ی سنگ را دارد داخل یکی از سوراخ‌ها فرو می‌کند. سنگ را با حرکتی مشابه حرکت دستاس یا آسیاب دستی با نیرو و سرعتی مضاعف به چرخش در می‌آورد. پس از این که چرخ سرعت لازم را به دست آورد چوب را از سوراخ بیرون آورده شروع به شکل دادن گل می‌کند.

چرخ یا گردونه‌ی دیگری که می‌توان به کمک آن به عنوان سند تاریخی- پیشینه‌ی چرخ را مورد تحلیل و بررسی قرار داد چرخ‌پره‌ی آسیاب‌های آبی است. به استناد منابع و مآخذ موجود تاریخ و قدمت بهره‌برداری از نوع سازه‌ی آبی به قرن‌ها پیش برمی‌گردد. چنان که قدمت سازه‌های آبی شوشتر را به عصر هخامنشیان و ساسانیان نسبت می‌دهند. وولف در کتاب «صنایع دستی کهن ایران» که اختراع آسیاب را به یونانیان نسبت می‌دهد، به نقل از استرابو آورده: نخستین آسیاب ثبت شده در تاریخ به دستور مهرداد (میترا دات) پادشاه پارت (۶۵ سال پیش از مسیح) در قصر وی در آسیای صغیر برپا شد. (وولف، ۱۳۸۸: ۲۵۲)

به هر شکل همان‌طور که پیش‌تر گفته شد چرخ‌ی که در این‌جا از آن تعریف شده وسیله‌ای است برای تسهیل در انجام فعالیت‌های زیستی. کاربرد آن بیش‌تر در فنون و تکنیک‌هایی متجلی می‌شود که به ضرورت نیاز زندگی، عنصر دیگری را می‌آفریند. چرخ‌پره‌ی آسیاب آبی، سنگ آسیاب را می‌چرخاند تا غلات خورده شود، چرخ خرمن‌کوب می‌چرخد تا گندم را از سفال جدا کند، چرخ نخ‌ریسی می‌چرخد و الیاف را می‌ریسد، چرخ چاه دلو آب را از چاه بالا می‌کشد، چرخ سفالگری ظروف سفالینه را می‌سازد و چرخ‌های دیگر. اما در این‌جا نیز سعی شده براساس این تعریف علاوه‌بر مطالعه‌ی فن‌آوری چرخ، هر وسیله‌ی گرد و مدوری که بنا به ضرورت می‌چرخد مورد بررسی قرار گیرد. از قبیل سنگ عصاره‌ی، دستاس یا آسیاب دستی، دوک نخ‌ریسی و غیره. به‌طور کلی کارکرد هر کدام از این چرخ‌ها و گردونه‌ها فن‌آوری خاص خود را دارند. پاره‌ای با نیروی دست و بازو، پاره‌ای دیگر با نیروی پا یا ترکیب

نیروی پا و دست به کار گرفته می‌شوند. همچنین برخی با واسطه‌ی نیروی حیوان می‌چرخند و می‌گردند که شرح و توصیف فن‌آوری کارکرد هر کدام در ادامه بیان خواهد شد.

چرخ خرمنکوب

چرخ خرمنکوب وسیله‌ی خورد کردن خوشه‌های گندم و جو است که در منطقه‌ی کاشان به آن چوم umč یا چون می‌گویند. این چرخ در واقع در مرحله‌ی برداشت محصول کشاورزی برای جدا کردن غلات از خوشه و کاه به کار می‌رود. جنس آن تلفیقی از چوب و آهن است که دست‌ساخته‌ی نجاران و آهنگران محلی است. چوم با نیروی کشش یک رأس قاطر یا الاغ به کار گرفته می‌شود که با حرکت دورانی در گرد خرمن خوشه‌ها را خورد می‌کند. از آن‌جا که خرمنکوبی و استفاده از چرخ خرمنکوب مهارت خاص خود را می‌طلبد، برخی از افراد که در خورد کردن خرمن مهارت و تجربه‌ی کافی دارند با در اختیار داشتن یکی دو رأس قاطر و چرخ خرمنکوب خرمن‌های کشاورزان دیگر را می‌کوبیدند. به هر شکل چوم از قطعات مختلف تشکیل شده است که هر قطعه از آن نقش کاربردی در شکل‌گیری و فن‌آوری آن دارد.

دو بازوی چوبی در دو طرف، طول دستگاه را شکل می‌دهند و چوب جلو و چوب عقب دو بازو را در جلو و عقب به هم متصل می‌کند. نکته‌ی فنی این که قسمت جلو هر دو بازو کمی به سمت بالا کمانه شده تا در هنگام حرکت به ناهمواری‌های زمین برخورد نکند. دو حلقه‌ی فلزی به دو سر چوب جلو آویخته شده و تسمه‌ی چرمی و زنجیر رابط بین چوم و حیوان به این دو حلقه بسته می‌شود. چرخ خرمنکوب سه گردونه دارد که در یک ردیف بین دو بازو می‌چرخند. گردونه‌ها محورهای چوبی هستند که تعداد ۱۷ تا ۱۸ پره‌ی آهنی دنداندار به‌صورت مارپیچ برگرداگرد هر محور نشاندۀ شده‌اند. پره‌ها صفحه‌ی گرد و مدور هستند که لبه‌ی آن‌ها دنداندار است. قرار گرفتن گردونه بین دو بازو بدین صورت است که دو محور کناری دارای پنج پره ولی محور وسط شش پره دارد تا پره‌های سه محور در مقابل هم قرار نگیرند و عمل خورد کردن غلات انجام شود. بر روی اسکلت چرخ (دو چوب بازو) چهارپایه با قد ۵۰ سانتی‌متر و بر روی چهارپایه چند تخته نصب شده که نقش نشیمن یا صندلی چرخ

را دارد. برای سنگین کردن وزن چوم هنگام خرمنکوبی یک نفر کم‌سن که به آن چوم‌سوار čumsavâr می‌گویند روی صندلی می‌نشیند. (تصاویر ۱ و ۲) همان‌طور که گفته شد نیروی کشش قاطر یا الاغ چرخ را به حرکت در می‌آورد. برای انتقال نیروی حیوان به چرخ، گردنی حلقوی شکل چوبی با پوشش چرم یا گونی را به گردن قاطر می‌اندازند، یک سر زنجیر و تسمه‌ی چرمی را به حلقه‌های دوطرف چوم و نیز سر دیگر را به گردنی قلاب می‌کنند. به‌طوّد معمول حرکت قاطر و چرخ در دور خرمن به‌صورت دورانی است. برای این‌که هنگام خورد کردن خرمن حیوان از حرکت دورانی خارج نشود دو چشم حیوان را با وسیله‌ای به نام چشم‌بند می‌بندند. چشم‌بند که جنس آن از چرم و ساقه‌های خوشه‌های گندم یا سفال است از دو کاسه شبیه دو کفه‌ی ترازوی دوخته شده و با بندی به هم اتصال یافته‌اند که هنگام استفاده بندهای چشم‌بند را در پشت گوش و زیر گردن حیوان انداخته محکم می‌کنند. به‌طور کلی خورد کردن محصول غلات با چرخ خرمنکوبی فن‌آوری و دانش بومی خاص خود را دارد که شرح تمام جزئیات آن در این مقاله نمی‌گنجد. اما نکته‌ی قابل توجه در کار با این چرخ، نشستن چوم‌سوار که شخصی نوجوان و کم‌وزن است بر روی صندلی چوم و نیز خواندن ترانه برای قاطر در حین خرمنکوبی است. پس از این‌که چرخ را به ترتیبی که گفته شد به قاطر بستند چوم‌سوار با بر روی چوم می‌نشانند و با حرکت قاطر و چوم ترانه یا عباراتی را با آهنگ و ریتم خاص برای قاطر می‌خوانند و قاطر را نوازش می‌کردند:

بیا قاطر سیاه یالت بنازم
به دور گردنت طوقی بسازم
اگه طوق طلا لایق نباشد
برایت طوقی از نقره بسازم

چرخ سفالگری

همان‌طور که پیش‌تر سخن به میان آمد چرخ ابتدایی سفالگری از نوع دستی بوده است که با شرح نوع مشابه آن در شهرستان میناب، به فن‌آوری آن اشاره شد. اما چرخ پایی که در مدت زمان طولانی از چرخ دستی تحول یافته و ساختمانی ساده و ابتدایی دارد توسط تختگاهی



تصویر شماره ۱



تصویر شماره ۲



تصویر شماره ۳



تصویر شماره ۴



تصویر شماره ۵



تصویر شماره ۶

مشابه میز و نیمکت از خشت و گل یا آجر و گل عمود به زمین دایر می‌شود. روی میز صفحه‌ای مدور توسط میل آهنین عمودی گردان می‌چرخد. جنس این صفحه یا سینی فلز، چوب یا سفال لعاب‌داری است که بر روی سه شاخ فلزی به نام «سه‌چنگ sečang» نصب شده است. سه‌چنگ به سر میل وصل شده، که ته این میل روی سنگی موسوم به سنگ «پاشن pašne» می‌چرخد. این سنگ از نوع سنگی است که در آسیاب‌های آبی میل پرهی آسیاب بر روی آن می‌چرخد. وسیله‌ی چرخش چرخ، صفحه‌ی مدور چوبی دیگری است به نام «تمن taman» که در وسط میل وصل شده است. سفالگر هنگام کار، روی تخته چوب پشت میز می‌نشیند و یک پایش را روی میله‌ی چوبی که به‌طور افقی در بالای تمن نصب گردیده و به آن ترمز می‌گویند، می‌گذارد و با پای دیگر خلاف جهت عقربه‌ی ساعت چرخ را به حرکت در می‌آورد. چنانچه بخواهد چرخ را متوقف یا حرکت آن را کندتر کند همان پایش که گرداننده‌ی چرخ است را روی ترمز نهاده مماس با تمن نگه می‌دارد و با زیاد کردن اصطکاک آن، دور چرخ کند یا متوقف می‌شود. (تصویر ۳ و ۴)

دوک نخ‌ریسی

پیش‌تر گفته شد که اختراع دوک‌های حلقوی شکل گلی قرن پنجم پیش از میلاد که در حفاری‌های تپه‌های سیلک کشف شده مهم‌ترین ابتکار بشر در صنعت نساجی بوده است. بدیهی است بشر که در طول هزاره‌ها و قرن‌های متمادی با خلاقیت، ابتکار و اختراع در صدد پیشرفت و تکمیل لوازم خود بوده ترقی قابل ملاحظه‌ای در صنعت نساجی داشته است تا امروزه که توانسته برای ریسیدن الیاف ابزار و وسایل مختلفی را ابداع و اختراع کند. شکل دوک‌های دستی امروزی و فن‌آوری آن‌ها نشان می‌دهد که این دوک‌ها، تحول‌یافته‌ی دوک‌های دوره‌ی باستان است. بنابراین دوک چرخ پره‌ای است که با چرخیدن به دور خود نخ را می‌ریسد. دوک‌های امروزی بیش‌تر از جنس چوب هستند که اغلب مردان و پاره‌ای اوقات زنان با آن الیاف پشم و مو را می‌ریسند. این وسیله از یک میل چوب و چهار پره ترکیب یافته که چهار پره در وسط میل چوبی به صورت تقاطعی روی هم قرار گرفته‌اند، طوری که میل را به دو قسمت تقسیم می‌کند. قسمت زیر پره‌ها که نخ رشته شده به

دور آن جمع می‌شود و قسمت بالای پره که نخ رشته شده از آن عبور می‌کند. در سر میل شکاری مارپیچ تعبیه شده که حالت مارپیچی شیار باعث می‌شود تا نخ‌ی که رشته می‌شود از طریق این شیار به دور دوک جمع شود، و نیز هنگام رشتن، دوک به صورت معلق بچرخد و برسد. (تصویر ۵) به‌طور معمول الیاف پشم و مو را با این وسیله می‌ریسند.

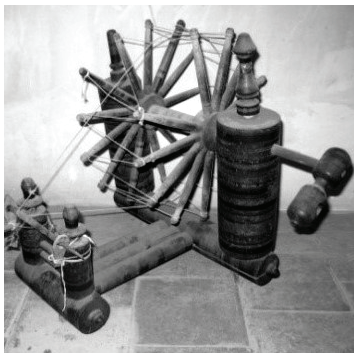
چرخ پنبه پاک‌کنی

پنبه یا وِش veš یکی از مهم‌ترین و اصلی‌ترین الیاف طبیعی در صنعت نساجی است که طی مراحل مختلف آماده‌ی ریسیدن می‌شود. اولین مرحله‌ی آماده‌سازی پنبه جدا کردن پنبه از تخم آن است. این کار را با چرخ پنبه پاک‌کنی انجام می‌دهند. این چرخ متشکل از سه غلطک و پره‌ی چوبی است که توسط دو پایه بر روی کنده‌ی چوبی می‌چرخند. دو پایه در مقابل هم عمود بر کنده کوبیده شده‌اند و چوب دیگر به‌طور افقی به وسط کنده متصل شده است و این کنده، چرخ را بر روی زمین به‌طور ثابت نگه می‌دارد. (تصویر ۶) هنگام وِش‌کنی استادکار در پای چرخ می‌نشیند، با یک دست دستگیره‌ی چرخ را می‌گرداند و با دست دیگر به‌تدریج پنبه را به غلطک‌ها که خلاف جهت هم می‌چرخند نزدیک می‌کند و پنبه از بین دو غلطک رد شده ولی دانه‌های آن رد نمی‌شوند و در پای چرخ روی هم انباشته می‌شوند.

چرخ نخ‌ریسی

پس از این که پنبه، خالص و حلاجی شد با چرخ نخ‌ریسی رشته می‌شود. از آن‌جا که در گذشته کارگاه‌های پارچه‌بافی و کرباس‌بافی نخ مورد نیازشان را خودشان تهیه می‌کردند چرخ نخ‌ریسی مهم‌ترین وسیله‌ی نساجی بوده که ریسندگی با آن فقط کار زنان بوده است. گفته می‌شود پاره‌ای از زنان از طریق نخ‌ریسی امور خود را می‌گذرانده‌اند. چنان‌که در گذشته بیش‌تر زنان برای کاربافان یا کرباس‌بافان ریسندگی می‌کرده‌اند و مزد می‌گرفته‌اند.

این چرخ‌پره که ساخت خراط‌های محلی است از یک گردونه و چند پایه‌ی عمودی و افقی و نیز یک عدد دوک تشکیل شده است. دو پایه‌ی نسبتن ضخیم و بلند در عقب و دو پایه‌ی باریک و کوتاه‌تر در جلو عمود



تصویر شماره ۷



تصویر شماره ۸



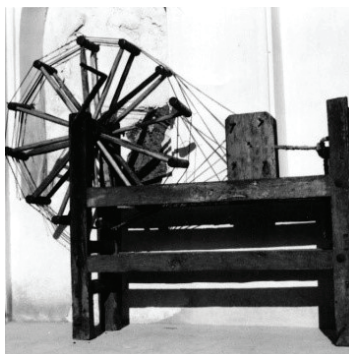
تصویر شماره ۹



تصویر شماره ۱۰



تصویر شماره ۱۱



تصویر شماره ۱۲

بر سه‌پایه‌ی افقی نصب شده‌اند. گردونه یا چرخ‌پره‌ی آن متشکل از تعدادی میل پره‌های باریک چوبی خراطی‌شده است که دور تا دور دو استوانه‌ی کوچک نشانده شده‌اند. استوانه‌ها در دو انتهای میل چوبی نسبتن ضخیم دیگری به نام «تیرچار» طوری نصب شده‌اند که میل پره‌ی هر استوانه در مقابل هم قرار نگیرند. دو سر تیرچار به سوراخی که در دو پایه‌های بلند و اصلی چرخ تعبیه شده، می‌چرخند. یک سر تیرچار از یک طرف چرخ به طول ۱۵ سانتی‌متر از پایه بیرون آمده، دستگیره‌ی چوبی کوتاهی به آن وصل شده که این دستگیره وسیله‌ی گرداندن چرخ است. برای این که میل پره‌ها در جای خود ثابت محکم بمانند آن‌ها را با نخ پنبه به صورت زیگزال به هم بسته‌اند و این ریسمان محیط چرخ را شکل می‌دهد. در جلو چرخ دو آلت چوبی کوچک تخت و شکاف‌دار به دو پایه‌ی کوچک وصل شده‌اند. در هر شکاف بالشتک چوبی به صورت عمودی قرار می‌گیرد که دوک را به‌طور افقی نگه می‌دارند. نخ چله‌ای که به آن زه می‌گویند رابط دوک و چرخ است و حرکت چرخ را به دوک منتقل می‌کند. این زه بر روی ریسمانی که به صورت زیگزال میل پره‌ها را محکم کرده انداخته شده و ادامه‌ی آن روی شیار دور دوک می‌افتد که با گرداندن چرخ، دوک نیز می‌چرخد و عمل رشتن را انجام می‌دهد. (تصویر ۷) هنگام رشتن پنبه را بین دو انگشت شست و اشاره نهاده و به ریسمانی که به دوک چرخ متصل است وصل کرده و میل نوک تیز خراطی‌شده‌ی شبیه به دوک را در سوراخ دسته‌ی گردونه انداخته آن را می‌چرخانند. با این عمل چرخ‌پره و دوک در یک جهت به چرخش در می‌آیند و به‌تدریج الیاف از سر سه فتیله کشیده شده رشته می‌شود.

چرخه č arxge

چرخ دیگری است که در صنعت نساجی برای آماده‌سازی الیاف و فن‌آوری تولید نخ کاربرد دارد. این وسیله که تمام چوبی است چهار پره دارد که هر دو پره به‌صورت افقی در دو انتهای یک محور کوپیده شده و دو محور به صورت تقاطعی بر روی پایه‌ی عمودی به دستگیره‌ای وصل است که با چرخش آن پره‌ها نیز می‌چرخند. برای کلاف‌پیچی سرخ و ابیل یا گندله‌ای که از چرخ نخ‌ریسی یا دوک خارج می‌کنند را به پره می‌بندند و آن را می‌گردانند، در نتیجه نخ از دور گندله باز شده به دور

چهار پره جمع شده به کلاف تبدیل می‌شود. (تصویر ۸)

بنچار bončâr

چرخ دیگری است که با آن نخ کلاف را باز کرده به دور ماسوره می‌پیچند. ساختمان بنچار استوانه‌ای است از چوب خیزران که بر روی تخته‌های متقاطع پایین و بالای یک محور چوبی یا فلزی نصب می‌شوند. بدین صورت که در بالای آن دو تخته‌ی کوتاه به صورت تقاطعی در سر میل یا محور قرار گیرند و در پایین نیز به همین صورت ولی تخته‌های آن از تخته‌ی بالا بزرگ است، چهار ستون از جنس چوب خیزران بین تخته‌های پایین و بالا قرار گرفته و با ریسمانی نسبتن ضخیم به‌صورت زیگزال، ستون‌ها را دورتادور به تخته می‌بندند و محکم می‌کنند. انتهای میل و یا محور را در سوراخ پایه‌ی گلی یا سفالی فرو می‌کنند در نتیجه بنچار آزادانه به دور محور می‌چرخد. (تصویر ۹)

چرخ ورتابی

ورتابی بعد از ریسندگی دومین مرحله‌ی آماده‌سازی مواد اولیه‌ی منسوجات مختلف است که نخ را به تناسب نوع کاربری و نوع بافته به چند لایه می‌تابد. گفتنی است ورتاب‌های کاشان مهارت خاصی در شیوه‌ی سنتی تابیدن نخ و فراهم کردن تونه یا چله‌ی قالی، زیلو، خورجین و غیره داشته‌اند و این کار را به وسیله‌ی چرخ دستی ورتابی انجام می‌داده‌اند. امروزه تونه و چله‌ی قالی را در کارگاه‌های صنعتی پیشرفته با دستگاه‌های برقی یا خودکار می‌تابند. اما ساختمان چرخ ورتابی بدین صورت است که چرخ بر روی دو پایه‌ی عمودی متقاطع سوار است که با تکیه بر پایه‌ی چوبی به‌صورت متحرک روی زمین قرار می‌گیرد. پایین‌تر از دو پایه‌ی متقاطع، تیرک چوبی به‌طور افقی نصب است که در یک سوی آن چرخ و در سوی دیگر دو دستک چوبی در فاصله‌ی معین جاسازی شده است. روی دو دستک، جعبه‌ی چوبی به نام «دوک‌دو» (دوک‌دان) به طول ۱۵۰ سانتی‌متر و عرض ۶ سانتی‌متر نصب شده است. (تصویر ۱۰) درون جعبه‌ی دوک‌دو ۲۴ یا ۳۰ میل فلزی کوتاه قلابدار به نام «دوک» در یک ردیف نشانده شده‌اند که قسمت قلابدار آن‌ها از پشت جعبه‌ی دوک‌دو خارج شده است. هر کدام از دوک‌ها حامل یک قرقره‌ی خراطی‌شده‌ی

کوچک هستند. برای این که دوک‌ها را وادار به چرخش کنند باید تمام آن‌ها را با چرخ مرتبط سازند. وسیله‌ی ارتباط چرخ با دوک‌ها بند یا نخ از جنس پنبه است. به‌طور معمول هر کدام از دوک‌ها با زه به چرخ متصل می‌شوند که از این طریق نیروی چرخش چرخ به دوک منتقل می‌شود. چرخ دوازده پره دارد. پره‌ها، میله‌های خراطی‌شده‌ی چوبی هستند که هر دو میله یک پره را تشکیل می‌دهند. بدین صورت که دو میله در دو انتهای محور نشاندۀ شده و میله‌ی چوبی ضخیم‌تر به اندازه‌ی محور، دو سر بالایی را به هم وصل می‌کند. دوازده پره به همین صورت در گرداگرد محور شکل گرفته‌اند و با طناب‌پیچی پره‌ها به هم متصل و محکم و در جای خود ثابت شده‌اند. در مابین دو پره دستگیره‌ی چوبی متحرک نصب شده که با آن چرخ را به حرکت در می‌آورند. با گره زدن سرنخ وابیل‌های نخ به قلاب دوک‌های داخل جعبه چرخ را می‌چرخانند که در هر دور تقریباً ۵۰ دور دوک‌ها می‌چرخند و نخ را تاب می‌دهند.

چرخ موتابی

گردونه‌ای است تمام چوبی که با چرخش آن موی بز را می‌ریسند و می‌تابند. از آن‌جا که این چرخ با نیروی حرکت انسان کار می‌کند در کارگاهی به درازای ۱۰ تا ۱۵ متر نصب شده است. تیر چوبی نسبتن ضخیم به صورت افقی روی دو پایه‌ی چوبی عمودی تقاطع که در کف کارگاه کوبیده شده، قرار گرفته است. چرخ‌پره که از ۱۲ پره ترکیب یافته به وسیله‌ی میل آهنین به تیر چوب افقی نصب شده است. هر پره متشکل از دو میله‌ی چوبی است که در مقابل هم و به طور موازی در فاصله‌ی معین در دور تا دور محور چوبی وسط چرخ کوبیده شده‌اند و چوبی ضخیم‌تر سر دو میل پره را به هم ربط داده‌اند. برای محکم کردن اتصالات و قطعه‌های پره‌ها و نیز برای این که پره‌ها از دور محور جدا نشوند تمام آن‌ها را با ریسمانی محکم به هم بسته‌اند. (تصویر ۱۱) در سوی دیگر تیر افقی و در مقابل چرخ، دو قرقره‌ی چوبی خراطی‌شده‌ی کوچک در فاصله‌ی معین توسط پایه‌ی چوبی کوتاهی نصب شده‌اند. هر کدام از قرقره‌ها به دور میل فلزی باریک و ظرفی به نام دوک می‌چرخند. سر دوک‌ها قلاب‌مانند است و هنگام کار، مو یا رشته را در آن‌ها می‌اندازند. دو بند محکم یا زه حرکت چرخ را به

قرقره‌ها منتقل می‌کند. هر بند از یک طرف روی قطر چرخ و در طرف دیگر روی شیار قرقره‌ها قرار دارد، طوری که یکی از قرقره‌ها را به چپ و دیگری را به سمت راست، برخلاف جهت حرکت چرخ می‌گرداند. بنابراین قرقره‌ی اول به چپ می‌چرخد که مخصوص ریسندگی است و قرقره‌ی دوم به سمت راست می‌چرخد که دو نخ رشته‌شده را به هم تاب می‌دهد. کارکرد چرخ بدین صورت است هنگام کار موتاب کیسه‌ای از مو را در طرف چپ خود می‌آویزد. سپس کمربندی از طناب پنبه‌ای را به کمر بسته و آلت چوبی کوتاه آن را به طناب گردانده‌ی چرخ می‌اندازد. بدین ترتیب با حرکت عقب به جلو موتاب، چرخ شروع به چرخیدن می‌کند. همزمان موتاب مقدار کمی از موی داخل انبونه را کشیده به دور قلاب دوک قرقره‌ی اول می‌بندد، کمی با دست چرخ را می‌چرخاند و آهسته و یکنواخت از عقب به جلو حرکت می‌کند. بدین ترتیب موتاب درازای کارگاه تا انتها را می‌پیماید و با چرخش چرخ و قرقره‌ها مو رسیده می‌شود. سپس نخ رشته‌شده را از دوک قرقره‌ی اولی در آورده به دوک قرقره‌ی دومی که مخصوص تابیدن است می‌اندازد و دوباره به ترتیبی که گفته شد شروع به ریسیدن می‌کند این بار قرقره‌ی اول می‌ریسد و قرقره‌ی دوم نخ ریسه را می‌تابد.

چرخ طناب‌تابی

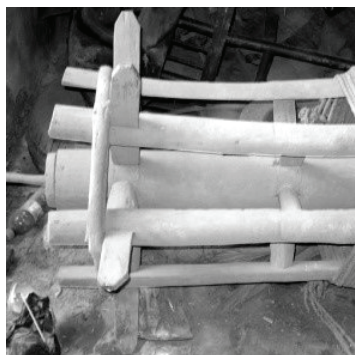
طناب یکی از وسایل مهم و ضروری برای حمل و نقل سنتی، کشاوری، دامداری، مقنی‌گری و غیره است. کاشان به دلیل ویژگی‌های خاص آن، در انواع مشاغل و پیشه‌ها از دیرباز مرکز مهم تولید انواع طناب پنبه‌ای بوده است. به همین علت تا یکی دو دهه پیش در محله‌ی پشت مشهد کاشان کارگاه‌های طناب‌تابی مختلفی دایر بوده‌اند. چرخ طناب‌تابی اصلی‌ترین و مهم‌ترین وسیله‌ی این کارگاه‌ها بوده است. این چرخ تشکیل شده از چهارپایه و گردونه‌ی چوبی و چهار عدد دوک که گردونه یا چرخ‌پره در میان چهارپایه می‌چرخد. چرخ پره مانند چرخ موتابی از دوازده پره ترکیب یافته با این تفاوت که چون هنگام تابیدن فشار فراوانی به چرخ وارد می‌شود چوب آن قوی‌تر و محکم‌تر است. به هر شکل هر پره متشکل از دو میله‌ی چوبی است که در فاصله‌ی معین در دورتادور محور چوبی وسط چرخ کوبیده شده‌اند. چهار رشته طناب پنبه‌ای باریک



تصویر شماره ۱۳



تصویر شماره ۱۴



تصویر شماره ۱۵



تصویر شماره ۱۷



تصویر شماره ۱۸



تصویر شماره ۱۹

و بسته مانند تسمه‌ی پروانه، از یک سمت بر روی قطر چرخ و در سمت دیگر در شیار چهار دوک که در جلو چهارپایه روی تخته‌ای چهارگوش می‌چرخند، می‌افتند و این چهار رشته طناب نیروی گردش چرخ را به دوک منتقل می‌کنند. (تصویر ۱۲) وسیله‌ی چرخاندن چرخ‌پره دستگیره آهنی هندل مانند است که برای تابیدن طناب، یک انتهای رشته‌های پنبه را به تناسب نوع ضخامت طناب به نسبت مساوی به قلاب چهار دوک انداخته، انتهای دیگر را در فاصله‌ی ده تا پانزده و گاهی تا بیست متر به وزنه می‌بندند و با چرخاندن دستگیره چرخ‌پره را می‌چرخانند و به تبع آن دوک‌ها به گردش در می‌آیند و عمل تابیدن انجام می‌شود.

چرخ چاقو تیز کنی

با توجه به این که کاشان مهم‌ترین مرکز بافت قالی و منسوجات دیگر است و از دیرباز قالی‌بافی مهم‌ترین شغل اغلب زنان بوده به مراتب ساخت چاقو و قیچی در کنار دیگر شغل‌های جانبی وابسته به صنعت نساجی رونق خاصی داشته است. چاقو و قیچی از جمله ابزار مهم قالی‌بافی است که برای برش و پرداخت رنگ و خامه‌ی گره‌خورده بر تار قالی به کار گرفته می‌شود. بدیهی است کار روزانه و مداوم با این ابزار باعث از بین رفتن تیزی یا به اصطلاح «کند شدن» آن‌ها می‌شود و این مورد سبب پیدایش وسایل و ابزاری شده تا قالی‌بافان بتوانند با سرعت چاقو و قیچی را تیز کنند. وسیله‌ی تیز کردن تیغه‌ی چاقو و قیچی نوعی سنگ سمباده است که در کارگاه‌هایی ثابت بر روی چهارپایه نصب می‌شود. این سنگ که به دینام برقی مجهز است و با انرژی برق کار می‌کند، گرد و مدور و دارای سطحی صاف و صیقلی است. اما در گذشته‌ی نه‌چندان دور علاوه‌بر وجود کارگاه‌های ثابت افرادی دوره‌گرد بودند که با وسیله‌ای معروف به چرخ چاقو تیز کنی در کوچه، محله و آبادی‌های اطراف و اکناف به راه می‌آفتانند و چاقو و قیچی قالی‌بافان را تیز می‌کردند. این چرخ از یک چهارپایه‌ی چوبی، سنگ سمباده، طوق چرخ دوچرخه، میل آهنی مارپیچ و رکاب ترکیب یافته است. سنگ به دور محور آهنی که بر روی چهارپایه‌ی چوبی نصب شده، می‌گردد. پهنای چهارپایه تقریباً یک متر، قطر آن چهل سانتی‌متر و قد چهارپایه به اندازه‌ای است که استادکار بتواند به صورت ایستاده با

چرخ کار کند. وسیله‌ی چرخش سنگ طوق دوچرخه‌ای است که مانند دوچرخه با حرکت پا می‌چرخد. طوق توسط میل آهنین میان چهارپایه جاسازی شده، تسمه یا نواری بسته از جنس لاستیک روی شیار قطر طوق و نیز شیار محور سنگ سمباده انداخته شده که این نوار، چرخش طوق را به سنگ منتقل می‌کند. وسیله‌ی چرخاندن طوق، میل ماریپچی است که یک سر آن به میل طوق و سر دیگر آن به تخته‌ی چوبی در اندازه‌ی کف پا، وصل است. حالت ماریپچ میل باعث پایین و بالا آمدن تخته می‌شود که استادکار هنگام کار، مانند حرکت رکاب زدن دوچرخه، با فشار پا تخته را پایین و بالا می‌برد که با تکرار آن طوق می‌چرخد و به دنبال آن سنگ سمباده می‌گردد. بنابراین استادکار با یک پا رکاب می‌زند و طوق و سنگ را می‌چرخاند و با دو دست تیغه‌ی چاقو و قیچی را به سنگ سمباده کشیده، تیز می‌کند. پیش‌تر گفته شد که در گذشته پاره‌ای از چاقوتیزکنان دوره‌گرد بوده‌اند. آن‌ها برای این که بتوانند چرخ را با خود حمل کنند به دو پایه‌ی عمودی چرخ تسمه‌ای محکم از جنس چرم کوبیده‌شده وصل کرده و مانند کوله به پشت خود می‌آویختند و با دوچرخه به محله‌ها و آبادی‌های مختلف می‌رفتند. (تصویر ۱۳)

چرخ چاه

این چرخ که ابزار کار مقنی است از یک هرزه‌گرد و محور چوبی به نام تیره‌چرخ و دو پایه‌ی چوبی دو شاخه‌دار به نام «دولو» *dolu* «ترکیب یافته است. هرزه‌گرد مشتمل است بر چهار تخته که هر دو تخته به صورت متقاطع به هم اتصال یافته و دو پره را شکل می‌دهد. این دو پره با فاصله‌ی معین در دو طرف تیره‌چرخ قرار می‌گیرند و چهار میل چوبی به نام دستک دو پره‌ی مقابل را به هم متصل می‌کنند. برای نصب چرخ، دولو را در طرفین چاه به زمین می‌کوبند و دو انتهای تیر چرخ را میان دوشاخه‌ی دولو می‌گذارند. به‌طور معمول برای حفر یا لایروبی چاه یا قنات از این چرخ استفاده می‌کنند. شیوه‌ی کار با آن بدین صورت است که در بالای چاه پشت چرخ می‌ایستند و دلو را با طنابی که به دور چرخ جمع شده پایین می‌فرستند، پس از این که مقنی دلو را پر کرد با دو دست دستک چرخ را گرفته آن را می‌گرداند تا جایی که بتواند پایش را بر روی دستک بگذارد. به محض این که توانست پایش را روی دستک

بگذارد دستک بعدی را گرفته همزمان دستک قبلی را پایین می‌کشد و با تکرار این کار چرخ می‌چرخد و طناب به دور آن جمع شده، دلو بالا کشیده می‌شود. (تصویر ۱۴)

چرخ آبکشی

این چرخ مخصوص بالا کشیدن آب از چاه است که در گذشته در خانه‌های اعیان‌نشین وجود داشته است. در گذشته چاه مهم‌ترین منبع آب مصرفی خانه‌ها بوده که به واسطه‌ی چرخ چاه مورد استفاده قرار می‌گرفته است. چرخ چاه از جنس چوب، از چهار بازو، یک محور و تعدادی دستک ترکیب یافته است. به یک سر محور و در برخی چرخ‌ها به دو سر محور، میل آهنی هندل‌مانندی نصب شده که این هندل وسیله‌ی چرخاندن چرخ است. اغلب در کنار چاه حوضچه یا آب‌انباری تعبیه شده بود، که آب چاه را به وسیله‌ی این چرخ بالا کشیده و در حوضچه می‌ریختند. رشته طنابی از جنس پنبه که طناب‌تاب‌ها آن را با چرخ و دستگاه‌های مخصوص می‌تابیدند، به دور چرخ پیچیده شده است. افراد قلابی آهنین به سر طناب می‌بستند و قلاب را در دسته‌ی دلو انداخته با چرخاندن هندل چرخ را می‌گردانند و دلو به عمق چاه رفته، در آب غوطه‌ور و از آب پر شده و با چرخش برعکس هندل دلو را بالا می‌کشیدند. البته در برخی از خانه‌ها که آب بیش‌تری نیاز داشتند دلوها سنگین‌تر بوده‌اند. در این صورت از چرخ‌ی که دو دستگیره یا هندل داشته، استفاده می‌شد و دو نفر با گرداندن هندل دو طرف چرخ را چرخانده دلو را بالا می‌کشیدند. (تصویر ۱۵)

چرخ آسیاب آبی

به‌طور معمول سنگ آسیاب آبی با انرژی آب می‌چرخد و کار می‌کند. رابط بین آب و سنگ چرخ پره‌ای چوبی است که انرژی آب را به سنگ منتقل می‌کند. به همین علت به آسیاب آبی، آسیاب پره‌ای یا ناودانی هم می‌گویند. یک تنوره، چرخ‌پره، دو سنگ مدور زیرین و رویی و چند قطعه‌ی دیگر قطعات تشکیل‌دهنده‌ی آسیاب آبی است. چرخ‌پره از یک استوانه‌ی چوبی و تعدادی پره تشکیل شده است. محور چرخ استوانه‌ای است که گرداگرد آن ۱۵ تا ۱۷ پره در فواصل معین نشانده شده و هر پره

پهنایی ۲۰ سانتی متری و طولی ۶۰ سانتی متری دارد. در زیر محور چرخ میل آهنی نصب است و سر دیگر بُن میل روی سنگی سخت و محکم به نام «پاشنه» می‌چرخد. اما در سر دیگر محور چرخ، میل آهنی دیگری کوبیده شده است. قسمت بالای این میل تخت و چهارگوش و تیرمانند است و پس از رد شدن از سوراخ وسط سنگ ثابت زیرین در چاک وسط سنگ بالایی که در حد و اندازه‌ی سر تبر تعبیه شده جای می‌گیرد. سنگ باید به گونه‌ای به چرخش درآید که عمل اصطکاک بین دو سنگ یکنواخت باشد. در صورتی که میل چرخ یا چرخ‌پره به اصطلاح شاقول نباشد - حتی به نازکی یک برگ کاغذ - اصطکاک بین دو سنگ نامیزان بوده و عمل خورد کردن انجام نمی‌شود. برای راهاندازی آسیاب آب را به سمت تنوره هدایت می‌کنند و آب در تنوره‌ای به عمق پنج متر انباشته می‌شود. بدنه‌ی داخلی تنوره از چند لایه سنگ و آجر با ملات شفته‌ی آهک دورچینی و استحکام‌بخشی شده است. ته تنوره روزنه‌ای مشرف به چرخ‌پره تعبیه شده است. آب انباشته شده در تنوره با فشار مضاعف از این روزنه به پره‌های قاشقی چرخ‌پره برخورد کرده، چرخ را به چرخش در می‌آورد، در نتیجه سنگ رویین می‌گردد و در اثر اصطکاک بین دو سنگ زیرین و رویین، غلات خرد و آرد می‌شود. (تصاویر ۱۶ و ۱۷)

دستاس

دستاس همان‌طور که از نامش پیداست (دست+آس) آسیاب دستی است که معمول‌ترین و متداول‌ترین نوع آسیاب است. این آسیاب از دو صفحه سنگ مدور ترکیب یافته، که صفحه‌ی زیرین ثابت و سنگ رویین می‌چرخد. میل چوبی به اندازه‌ی ضخامت سنگ رویین در سوراخ وسط سنگ زیرین کوبیده شده است. در وسط سنگ رویین مانند سنگ زیرین سوراخی تعبیه شده و هنگام کار که سنگ رویین را روی سنگ زیرین می‌گذارند، میل چوب داخل سوراخ سنگ رویین قرار می‌گیرد. دسته‌ی چوبی در یک سمت این سنگ کوبیده شده و این چوب وسیله‌ی چرخاندن و گرداندن سنگ است. اغلب زنان با دستاس غلاتی نظیر ذرت، گندم، جو و... بلغور یا آرد می‌کنند. در واقع کار با دستاس، مخصوص زنان است. نکته‌ی درخور توجه ارتباط دستاس با باور و عقاید مذهبی و دینی مردم است. از آن‌جا که فقط زنان با دستاس کار می‌کنند بر این باورند

که حضرت زهرا(س) با دستاس کار می کرده است. چنان که برخی از زنان هنگام کار با دستاس آوازی در مدح و رثای حضرت زهرا(س) با خود زمزمه می کنند. بنابر این باور می توان قدمت این آسیاب را به سالیان دور و دراز نسبت داد. (تصاویر ۱۸ و ۱۹)

اما جدا از چرخ های کار و معیشت، چرخ و گردونه هایی وجود دارد که چرخش آن ها برای کودکان سرگرم کننده و نشاط آور است. این گردونه ها در واقع نوعی اسباب بازی اند که کودکان با ذوق و خلاقیت خود می سازند. یکی از گردونه ها چرخ فلک است که با کاغذ و چوب ساخته می شود. دو قطعه کاغذ در اندازه ی ۵ در ۵ سانتی متر را به صورت چپ و راست با چسب سریشم -یا در گذشته خمیر جو- در دو انتهای تسمه ای از چوب خیزران که طول تقریبی آن ۱۵ تا ۲۰ سانتی متر است، می چسبانند و سوراخی بین دو پره تعبیه کرده و پره های کاغذی را با میخی که از دهانه ی سوراخ باریک تر است، بر سر دستگیره (میل چوبی به طول ۳۰، ۴۰ سانتی متر) نصب می کنند. بدین ترتیب چرخ فلک به صورت هرزه گرد به دور میخ می چرخد. از آن جا که پره با نیروی وزش باد می چرخد، با در دست گرفتن دستگیره، چرخ فلک را جلو نگه داشته، مسیری را می دوند تا با ایجاد وزش باد چرخ فلک بچرخد.

گردونه ی دیگر پرپره است. پرپره را از ورق حلب می سازند. حلب را در اندازه ی تقریبی ۵ در ۱۰ سانتی متر برش می دهند. یک سمت ورق را به صورت ناودان خم کرده و سمت دیگر را لوله می کنند. قطعه ای از ورق را در حد و اندازه ی دهانه ی ناودان به صورت چهارگوش و مربع می برند که به آن پرپره می گویند. تیزی نوک دو گوشه ی مقابل پرپره را به حالت لوزی در سوراخی که در بدنه ی ناودان ایجاد می کنند، قرار می دهند. در نتیجه پرپره به صورت هرزه گرد داخل ناودان می چرخد و برای چرخش آن، در لوله دمیده و پرپره با سرعت مضاعف به چرخش در می آید.

کودکان با قرقره های نخ خیاطی نیز اسباب بازی می سازند. یک سر مفتول باریکی را به شکل □ -طوری که طول یک سمت آن به یک متر برسد- خم می کنند که این دستگیره ی گردونه است. یک قرقره را به صورت افقی که بر روی زمین بچرخد در قسمت افقی مفتول انداخته و چند قرقره ی دیگر را به صورت عمودی در خمیدگی مقابل دستگیره می اندازند، بدین ترتیب که صفحه ی پایین قرقره ی عمودی روی لبه ی

قرقره‌ی افقی قرار گیرد. همچنین پروانه‌ای را که از کاغذ یا حلبی درست می‌کنند روی قرقره‌ی بالایی می‌چسبانند. برای چرخش قرقره‌ها و پروانه، دستگیره را در دست گرفته حرکت می‌کنند. چون سطح قرقره‌ی عمودی روی لبه‌ی قرقره‌ی افقی قرار دارد چرخش قرقره‌ی افقی به قرقره‌های عمودی و پروانه منتقل شده، به چرخش در می‌آیند. به‌طور کلی گذران زندگی با چرخش چرخ‌های فراوانی همراه است. هر کدام از این چرخ‌ها در پی امرار معاش و تأمین معیشت می‌چرخند و کار می‌کنند. همان‌طور که در آغاز گفته شد ضرورت چرخش چرخ‌های کار برای استمرار زندگی و ماندگاری حیات است. از آن‌جا که پیشینه‌ی این بخش از چرخه‌ی راه و رسم زندگی به دنبال ضرورت‌های زیستی جوامع کهن شکل گرفته است در این‌جا سعی شده تا فن‌آوری پاره‌ای از چرخ‌ها که از قرن‌ها پیش پاسخگوی این ضرورت بوده‌اند، مورد بررسی قرار گیرند.

بدیهی است علاوه‌بر این چرخ‌ها، چرخ و گردونه‌های مختلف دیگری نیز هستند که در معیشت و اقتصاد جامعه نقش دارند. از جمله سنگ کارخانه‌های عصاره‌ی و حناسابی، چرخک بندزنی که با آن چینی و سفال را سوراخ می‌کردند، نورد و چرخ‌دنده‌ی زرگری که زرگرها با آن مفتول طلا و نقره را به ورق تبدیل می‌کردند، چهارچرخ وسیله‌ی حمل بار در بازار و معبر شهر و... که بررسی و شرح و توصیف آن‌ها از حوصله‌ی این مقاله خارج است.

منابع

- گیرشمن، رومن، ۱۳۳۶، ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه‌ی محمد معین، تهران: انتشارات علمی فرهنگی، چاپ سیزدهم: ۱۳۸۰.
- محمدپناه، بهنام، کهن دیار (تاریخ ایران از عهد باستان تا ظهور اسلام) جلد اول، تهران: انتشارات سبزان، چاپ پانزدهم: ۱۳۹۲.
- وولف، هانس، صنایع دستی کهن، ترجمه‌ی سیروس ابراهیم‌زاده، تهران: انتشارات علمی فرهنگی، ۱۳۸۴.

چرخ‌ی به قدمت تاریخ

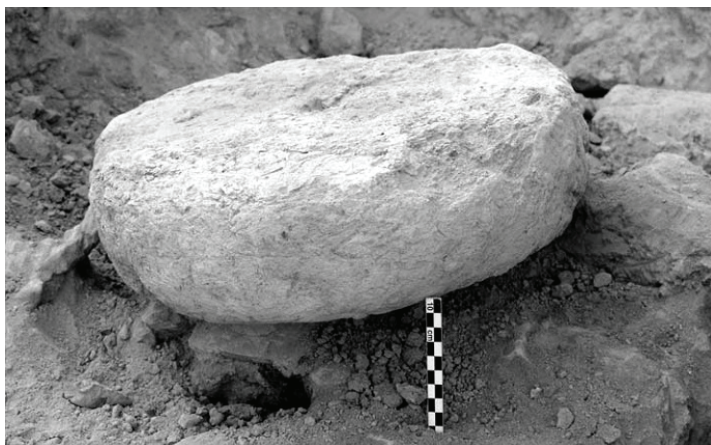
باستان‌شناسی و تاریخ چرخ و گردونه
در منطقه‌ی مرکزی ایران



جواد حسین زاده ساداتی^۱

نه گاوی که کشی بیگار گردون
بر آن بالای گردون شو که بودی^۲

به هر طرف که در جهان بنگریم و از هر سو که بدان نگاه کنیم، چرخان و گردان است؛ الکترون‌ها به دور هسته‌ی اتم می‌چرخند، زمین به دور خود و خورشید می‌چرخد؛ منظومه‌ی شمسی به دور مرکز کهکشان راه شیری می‌چرخد؛ و کهکشان راه شیری نیز خود یکی از باله‌های ابر خوشه‌ی دوشیزه است که در حال چرخش است. شاید پیشینیان ایران زمین بر حق بودند که هر جا نامی از «فلک و افلاک» می‌بردند، مفاهیم «چرخش و گردش» را نیز همواره با آن‌ها همراه می‌کردند که صد البته این از اخترشناسی دقیق قدما نبود و از عدم دقت آن بر می‌آمد.^۳ با این حال باید گفت که پیدایش چرخ در تاریخ حضور انسان روی زمین، به‌واقع دیر هنگام است چرا که انسان مدرن یا همان انسان هوشمند هوشمند^۴ دست کم ۲۰۰ هزار سال است که در جهان حضور دارد و بیش از ۴۰ هزار سال است که هنر را می‌شناسد (هراری، ۱۳۹۶) و بیش از ۱۰ هزار سال است که یکجانشینی را آغاز کرده (فاستر مک‌کارت، ۱۳۹۰) اما به نظر می‌رسد در همین اواخر، یعنی حوالی ۵۵۰۰ سال پیش، به فکر استفاده از چرخ برای حمل و نقل افتاد (آنتونی، ۱۳۹۵). گرچه استفاده از چرخ برای مصارف دیگر را که جلوتر بدان اشاره خواهد شد می‌دانست (Fazeli et al, ۲۰۱۰). اما از هنگامی که چرخ را برای حمل و نقل به کار



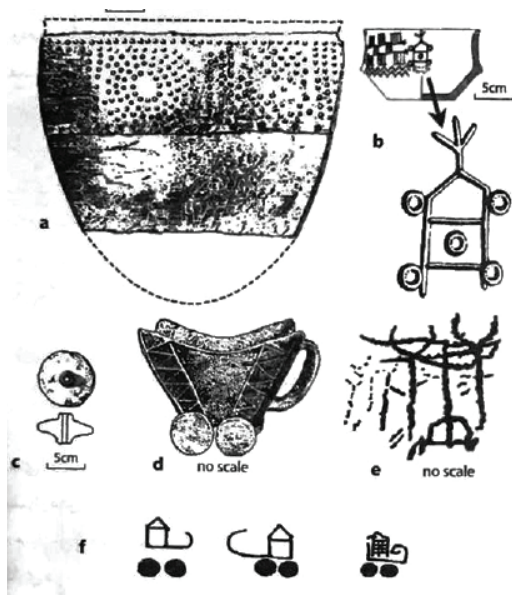
تصویر ۱. چرخ سفال‌گری به‌دست آمده از تپه‌ی پردیس، دوره‌ی انتقالی مس و سنگ (حدود ۷۰۰۰ سال پیش)

برد (چه برای حمل بار و چه برای حمله و حرکت سپاه و لشکر) حال و هوای دنیای اجتماعی انسان به رنگ و لونی دیگر شد و گواه این تاثیر و اهمیت نیز صدها واژه و اصطلاح و نقش و تصویر و حکاکی است که از زمان ابداع آن در تمدن‌های مختلف بر جای مانده و امروزه نیز اساس صنعت جهان مدرن بر چرخ، از هر شکل و نوع آن استوار است. اما تاریخ استفاده از فناوری چرخش و دَوَرن در منطقه‌ی مرکزی ایران که موضوع این بحث است خود پیشینه‌ای دراز دارد. نخستین نمودهای استفاده از حرکت دَوَرنی در فناوری‌های انسانی منطقه‌ی مرکزی ایران را شاید بتوان در سردوک‌های گلی بر جای مانده از دوره‌ای دانست که در اصطلاح فنی و تخصصی باستان‌شناسی به آن دوران نوسنگی ۵ می‌گویند که منظور همان دوره‌ای است که انسان شروع به زندگی یکجانشینی مبتنی بر کشاورزی و دام‌پروری کرد (گیرشمن، ۱۳۷۹، و ملک شه‌میرزادی، ۱۳۹۱). اما تاکنون قطعی‌ترین شواهد مستقیم استفاده از چرخ (که البته یک چرخ سفال‌گری است و حرکت دورانی آن افقی بوده و نه عمودی) در منطقه‌ی مرکز ایران از تپه‌ی پردیس واقع در ورامین به‌دست آمده است که تاریخ آن به حوالی ۶۸۰۰ سال پیش می‌رسد (Fazeli et al, ۲۰۰۷). این چرخ سفال‌گری که به اصطلاح چرخ دور کند است، از یک صفحه‌ی

مدور گلی پخته به قطر حدود ۳۶ سانتی متر و ضخامت ۱۲ سانتی متر تشکیل شده که هنوز محور مرکزی آن، که از جنس استخوان حیوانی بوده، در درون حفره‌ی مرکزی آن وجود دارد (تصویر ۱) (همان). همچنین آثار چرخ و ساخته شدن دَوَرانی سفال نیز روی برخی از سفال‌های به‌دست آمده از دوره‌ی دوم سیلک در منطقه‌ی مرکزی ایران به خوبی دیده شده (Fazeli et al, ۲۰۱۰) و از این رو بی‌تردید از دوره‌ی دوم سیلک یعنی حدود ۷۰۰۰ سال پیش بدین سو، چرخ به‌عنوان ابزاری فن‌شناختی برای رفع برخی از نیازهای جوامع انسانی منطقه‌ی مرکزی ایران و به‌ویژه سیلک، مورد استفاده بوده است.

از آن سو، شواهد باستان‌شناختی که از سراسر جهان به‌دست آمده، تاریخ پیدایش و استفاده از چرخ برای حمل و نقل را بین ۵۵۰۰ تا ۵۰۰۰ سال پیش نشان می‌دهد. مهم‌ترین شواهد این امر حضور برخی علائم گاری‌های چهارچرخه روی دو تا از لوح‌های نوشتاری معبد اینن است که تاریخ آن‌ها به حدود ۵۳۰۰ تا ۵۱۰۰ سال پیش باز می‌گردد (تصویر ۲). همچنین تصویر یک گاری چهار چرخه‌ی دیگر از روی یک قطعه کاسه‌ی سفالی در لهستان به‌دست آمده که تاریخ‌گذاری مطلق آن نیز چیزی بین ۵۵۰۰ تا ۵۳۰۰ سال پیش است (تصویر ۲) (آنتونی، ۱۳۹۵: ۷۹-۷۵). پس از این تاریخ نیز مدارک استفاده از چرخ به فراوانی در مناطق مختلف اوراسیا و به‌ویژه مناطق استپی شمال دریای کاسپین (مازندران) به‌دست آمده است؛ چرا که در این مناطق به‌سبب سردی زیاد و یخبندان، بقایای آلی مانند چوب برای مدت زمان طولانی‌تری باقی مانده و از بین نمی‌روند. از این رو اگر تاریخ پیدایش چرخ برای حمل و نقل را براساس شواهدی که تاکنون حاصل آمده چیزی بین ۵۵۰۰ تا ۵۰۰۰ سال پیش در نظر بگیریم، حال باید دید آیا شواهدی از استفاده و به‌کارگیری چرخ در منطقه‌ی مرکزی ایران برای حمل و نقل در این تاریخ یا پس از آن وجود دارد یا خیر.

تا آن‌جا که نگارنده اطلاع دارد تاکنون در منطقه‌ی مرکزی ایران تنها شواهد استفاده از چرخ همان وجود سفال‌های چرخ‌سازی است که دست کم از دوره‌ی دوم در سیلک دیده می‌شود و این روند در دوره‌ی سوم و به‌ویژه چهارم سیلک نیز ادامه پیدا می‌کند. به قطع و یقین سفال‌های دوره‌ی سوم و چهارم سیلک (یعنی از حدود ۶۳۰۰ تا ۵۰۰۰



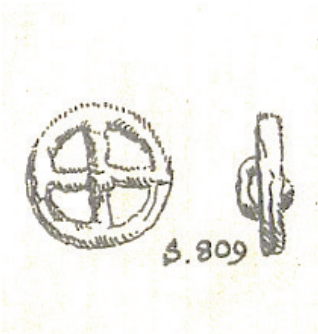
تصویر ۲.
(پایین‌ترین ردیف
f) علامت گاری
چرخ‌دار از معبد
اینن در میانرودان
متعلق به حدود
۵۳۰۰ سال پیش؛
(بالا راست b)
تصویر اراهه‌ی
چهارچرخ از روی
یک ظرف سفالی
از لهستان متعلق
به ۵۵۰۰ تا ۵۳۰۰
سال پیش (آنتونی،
۱۳۹۵: تصویر
۳-۴).

سال پیش) با استفاده از چرخ حرفه‌ای ساخته شده، به‌نحوی که آثار استفاده از این فناوری به‌خوبی روی کف یا پایه‌ی نوع خاصی از ظروف که به ظروف «کف نخ‌رُ» معروف هستند، دیده می‌شود (تصویر ۳). از طرف، دیگر شاید تنها نمونه یا شاهد مستقیم چرخ که تاکنون از سیلک به‌دست آمده یک نمونه‌ی مینیاتوری و احتمالی تزئینی چرخ باشد (تصویر ۴) که بخشی از اشیای تدفینی و ساز و برگ اسب بوده است و به همراه متوفی در درون گور شماره‌ی ۱۵ گورستان ب قرار داده شده بود (گیرشمن، ۱۳۸۹). اما به غیر از این مدارک، تاحدودی می‌توان گفت تاکنون مدرک مستقیم یا غیرمستقیم دیگری از وجود چرخ در دوره‌های اول تا ششم سیلک کشف نشده است.

از همین‌رو، باید اعتراف کرد که تاکنون مدرک مستقیمی که نشان‌دهنده‌ی استفاده‌ی ساکنان سیلک از چرخ باشد وجود ندارد. اما به قولی معروف «آیا نبود شواهد به معنای شواهد نبود است؟»^۷ که بی‌شک چنین نیست. به عبارت دیگر، نبود مدارک و شواهد وجود چرخ در سیلک به دو دلیل نمی‌تواند مدرکی بر نبود چرخ باشد. دلیل نخست



تصویر ۳. سفال‌های کف نخ‌بُر، دوره‌ی چهارم سیلک (پایگاه میراث فرهنگی سیلک)



تصویر ۴. تنها نمونه‌ی چرخ
مینیاوری به‌دست‌آمده از
سیلک، دوره‌ی ۶، گورستان
الف (گیرشمن، ۱۳۸۹: ۲۹۵،
لوح ۵۶، قطعه‌ی ۸۰۶).

آن‌که، همان‌طور که اشاره شد، چرخ در حوالی ۵۵۰۰ تا ۵۰۰۰ سال پیش در میان‌رودان و همچنین در مناطق استپ و سایر مناطق اوراسیا ابداع و پس از ۵۰۰۰ سال پیش به‌فراوانی مورد استفاده قرار گرفت. از این‌رو، با توجه به این فراگیری استفاده از چرخ، می‌توان چنین استنباط کرد که احتمال می‌رود در منطقه‌ی مرکزی ایران و نیز در سیلک که یکی از مهم‌ترین مراکز شهری و سکونت‌گاهی منطقه است نیز از چرخ به‌عنوان وسیله‌ای برای حمل و نقل استفاده می‌شده است. از طرف دیگر، باید گفت که تاکنون تنها بخش کوچکی از سیلک مورد کاوش و حفاری قرار گرفته و بر این مبنای ممکن است شواهد و مدارکی دال بر استفاده از چرخ در سیلک در جاهای دیگر محوطه نهفته باشد که شاید در آینده کشف شود. همچنین باید اشاره کرد که مواد مورد استفاده برای ساخت چرخ در دوران پیش از تاریخ مواد آلی و پوسیدنی مانند چوب بوده و با توجه

به شرایط اقلیمی و آب و هوایی منطقه‌ی مرکزی ایران محتمل است که این مواد به‌راحتی در طول زمان از بین بروند، بنابراین چندان نمی‌توان انتظار کشف شواهدی از چرخ را در این منطقه داشت. در نتیجه، اگرچه مدراک جدی و قطعی دال بر استفاده از چرخ در محوطه‌ی سیلک کشف نشده، است اما نمی‌توان به‌طور قطعی از عدم استفاده از چرخ و فناوری چرخ در منطقه‌ی مرکزی ایران صحبت به میان آورد. باید امید داشت که در طی کاوش‌ها و پژوهش‌های باستان‌شناختی آینده شواهد مستقیم و یا غیرمستقیمی از استفاده و به‌کارگیری چرخ در این منطقه به‌دست آید و دانش ما را نسبت به تاریخ استفاده از این فناوری در این منطقه افزون‌تر کند.

پانویس

۱- عضو هیئت علمی گروه باستان‌شناسی دانشگاه کاشان

۲- مولوی

۳- چرا که اساس اخترشناسی پیشینیان، چه در ایران زمین و چه در سراسر اوراسیا، بطلمیوسی و زمین‌مرکزی بود که از اساس نادرست است.

۴- homo sapiens sapiens

۵- Neolithic

۶- String Cut Base

۷- Absence of evidence is not evidence of absence

منابع

- آنتونی، دیوید دبلیو. ۱۳۹۵، هندواروپائیان: نقش اسب و چرخ در گسترش زبان‌های هندواروپایی، ترجمه‌ی خشایار بهاری، نشر فروزان.
- فاستر مک کارتر، سوزان. ۱۳۹۰، نوسنگی، ترجمه‌ی حجت دارابی و جواد حسین‌زاده ساداتی، انتشارات سمیرا.
- گیرشمن، رومن. ۱۳۷۹، سیلک (جلد اول)، ترجمه‌ی اصغر کریمی، انتشارات سازمان میراث فرهنگی کشور.
- گیرشمن، رومن. ۱۳۹۹، سیلک (جلد دوم)، ترجمه‌ی اصغر کریمی و آریتا همپارتیان، انتشارات مرسل.
- ملک شه‌میرزادی، صادق. ۱۳۹۱، روستائیان سیلک، تهران، سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی

و گردشگری.

هراری، یووال. ۱۳۹۶، انسان خردمند، تاریخ مختصر بشر، ترجمه‌ی نیک گرگین، نشر نو.

H. Fazeli, R.A.E. Coningham, R.L. Young, G.K. Gillmore, M. Maghsoudi
Socio-Economic Transformations in the Tehran Plain: ۲۰۰۷ and H. Raza
Final Season of Settlement Survey and Excavations at Tepe Pardis, Iran:
- ۲۰۰۷, ۴۵ Journal of the British Institute of Persian Studies, Volume
Issue ۱: ۲۶۷-۲۸۵.

H. Fazeli Nashali, M. Vidale, P. Bianchetti, G. Guida, R. Coningham
The evolution of ceramic manufacturing technology during the ۲۰۱۰
Late Neolithic and Transitional Chalcolithic periods at Tepe Pardis, Iran,
. ۱۱۲-۸۷ .pp . ۴۲ ., Archaologische mitteilungen aus Iran und Turan.



خانه احسان، نخستین خانه‌ی تاریخی کاشان است که با تغییر کاربری، به مجموعه فرهنگی - اقامتی (اقامتگاه بومی) تبدیل شده و در فهرست آثار ملی ایران به شماره ۱۲۳۲۵ به ثبت رسیده است. مالک خانه، حاج میرزا آقا احسان از تجار نیکوکار کاشان بوده است. آب‌انبار و حمامی نیز در محله «درب باغ» ساخته شده و به نام وی خوانده می‌شود. این خانه در اسفند ۱۳۸۰ توسط جناب آقای مهندس محمد مروج حسینی خریداری شده و برای کاربری فرهنگی به کانون اندیشه جوان - سپهری اهدا شده است. مرمت، احیاء و تغییر کاربری خانه تاریخی احسان، نمونه‌ای از مشارکتهای فرهنگی این سازمان مردم‌نهاد و غیر دولتی به شمار می‌آید.

مجموعه فرهنگی اقامتی احسان با داشتن اقامتگاه سنتی و مدرن، موزه و گالری، تالار فیلم و تئاتر و اجتماعات، کتابخانه، کارگاه سفال و صنایع دستی، دوچرخه سواری در بافت تاریخی، ارائه غذاهای بومی و گیاهی، برگزاری تورهای گردشگری، امتیازهای فراوانی برای رونق توریسم فرهنگی پدید آورده است.

KAJ

KASHAN - NO 5

SPRING - 2020



Kajani 2020

قیمت: ۲۵ هزار تومان