کشتی‌های نمک‌زدایی که مسیر خود را گم کردند

گزارش ویژه درباره ۳ کشتی‌ای که از بندر نیلاب راهی شدند اما هرگز به مقصد نرسیدند

گزارش: مهتاب رادمنش

بندر نیلاب، که روزگاری دروازه‌ی اصلی تجارت نمک در جنوب بود، امروز بیشتر شبیه یک موزه‌ی خاموش است تا یک بندر فعال. در اسکله‌ی شماره‌ی ۲ هنوز ردیفی از انبارهای سفید و آجری ایستاده‌اند که پنجره‌هایشان یکی‌یکی تخته کوبیده شده است. بادگیرهای بالای سقف‌ها هم دیگر نمی‌چرخند. تنها صدایی که می‌شنوید، وزش باد است و گاه‌گاه جیغ مرغ‌های دریایی که دنبال ماهی‌های کوچک می‌گردند.

این بندر در دهه‌ی ۱۳۴۰ ه‍.ش. به‌خاطر صادرات نمک شهرت داشت. کشتی‌هایی از ۱۵ کشور مختلف برای بارگیری به نیلاب می‌آمدند و گاهی تا ۴۰ فروند در یک روز در لنگرگاه بیرونی صف می‌کشیدند. اما از اواخر دهه‌ی ۱۳۷۰ ه‍.ش. ورود کشتی‌ها کم‌کم کاهش پیدا کرد و در سال ۱۳۹۲ ه‍.ش. آخرین کشتی با پرچم خارجی از اینجا رد شد. از آن زمان تا امروز، هیچ کشتی‌ای برای بارگیری نمک به نیلاب نیامده است.

سه کشتی که هرگز نرسیدند

در میان خاطرات قدیمی‌ها، سه کشتی بیش از بقیه تکرار می‌شود. نخستین آن‌ها «ستاره‌ی بامداد» بود که در پاییز ۱۳۶۸ ه‍.ش. با ۶۲۰۰ تن نمک راهی بندر مرسا شد و هرگز به مقصد نرسید. دومی «آبگینه» نام داشت و در زمستان همان سال، در نزدیکی جزیره‌ی سنگ‌سیاه، دچار طوفانی شد که بخشی از بدنه‌ی کشتی را شکست. خدمه‌ی ۱۹ نفره‌ی آن با قایق‌های نجات به ساحل رسیدند، اما کشتی با بار نمک به قعر آب رفت. سومین کشتی، «پرنیان ۷»، در بهار ۱۳۷۱ ه‍.ش. ناپدید شد. آخرین تماس رادیویی آن از فاصله‌ی ۱۲۰ مایلی نیلاب گرفته شد و پس از آن هیچ اثری از کشتی و خدمه‌اش به دست نیامد.

به گفته‌ی ۷۳ نفر از ساکنان قدیمی نیلاب، این سه کشتی تنها نمونه‌های شناخته‌شده‌اند. شمار دقیق کشتی‌هایی که در این سال‌ها در آب‌های اطراف نیلاب ناپدید شده‌اند، هیچ‌گاه ثبت نشده است. برخی از آن‌ها را طوفان بلعیده، برخی دیگر را شاید دزدان دریایی یا حتی مشکلات ناوبری. آنچه مسلم است، این بندر بخش بزرگی از اعتبار و درآمد خود را در همین سال‌ها از دست داد.

چرا دیگر کسی نمک نمی‌برد؟

پاسخ کوتاه این است: به‌صرفه نیست. اما پاسخ بلندتر، داستان تغییر بزرگی در شیوه‌ی زندگی و تجارت مردم منطقه است. تا دهه‌ی ۱۳۵۰ ه‍.ش. بیشتر نمک مصرفی کشورهای همسایه از همین بندر تأمین می‌شد. اما با گسترش صنایع شیمیایی و استخراج نمک از معادن داخلی، هزینه‌ی حمل‌ونقل دریایی برای بسیاری از خریداران غیرقابل‌تحمل شد. کشتی‌هایی که پیش‌تر برای یک سفر ۱۰ روزه آماده می‌شدند، حالا باید ۳۰ روز منتظر می‌ماندند تا نوبت بارگیری به آن‌ها برسد.

در همین زمان، بندر رقیب تازه‌ای در ۶۰ کیلومتری شرق نیلاب ساخته شد که عمق طبیعی بیشتری داشت و کشتی‌های بزرگ‌تر می‌توانستند مستقیم پهلو بگیرند. نیلاب، با اسکله‌های کوتاه و عمق کم، عملاً از دور رقابت خارج شد. کاپیتان‌ها ترجیح دادند مسیر طولانی‌تر را بروند، اما بار بیشتری سوار کنند و یک‌بار به مقصد برسند.

اسکله‌ای که دیگر صدا ندارد

امروز، بخش بزرگی از اسکله‌ی شماره‌ی ۲ فروریخته است. موج‌شکن سنگی بندر هنوز ایستاده، اما بخش‌هایی از آن فرو ریخته و آب دریا به داخل لنگرگاه راه یافته است. در ساحل، ده‌ها لنج چوبی کنار هم افتاده‌اند؛ برخی سوراخ‌شده، برخی بدون بادبان و بعضی فقط اسکلت‌هایی که موج‌ها آن‌ها را هم کم‌کم می‌بلعند. کودکان محله‌ی ماهی‌پزان از همین لنج‌ها برای بازی قایق‌سواری ساخته‌اند.

شهرداری نیلاب سال گذشته طرحی برای تبدیل بخشی از انبارها به موزه‌ی نمک و گردشگری ارائه داد. تا امروز، فقط یک انبار کامل بازسازی شده است. مدیر موزه، خانم دکتر شهرزاد ملک‌پور، می‌گوید: «اگر نتوانیم داستان این بندر را برای مردم خودش زنده نگه داریم، کم‌کم همه‌ی نشانه‌ها از بین می‌روند.» او امیدوار است تا پایان ۱۴۰۳ ه‍.ش. دست‌کم سه کشتی‌ای که از بندر نیلاب گم شدند، روی دیوار موزه نام‌گذاری شوند.

صیادانی که هنوز منتظرند

همه‌ی اهالی با این تغییر کنار نیامده‌اند. گروهی از صیادان سالمند هنوز هر صبح تورهایشان را پهن می‌کنند و به افق خیره می‌شوند، انگار که هنوز امیدوارند کشتی‌ای بزرگ پرچم‌دار از راه برسد و دوباره کار و زندگی به روال سابق برگردد. یکی از آن‌ها، حاج‌رحیم سلطانی، ۷۱ سال دارد و تمام عمرش را در همین بندر گذرانده است. او می‌گوید: «پدرم می‌گفت تا وقتی یک کشتی نیامده، بندر نمرده. حالا نمی‌دانم حق با او بود یا نه، اما هنوز هم هر صبح می‌روم لب آب.»

برای بسیاری از اهالی نیلاب، این بندر فقط یک محل کار نبوده، بلکه بخشی از هویت جمعی‌شان بوده است. به همین دلیل، حتی کسانی که سال‌ها است هیچ ارتباطی با نمک ندارند، وقتی درباره‌ی گذشته حرف می‌زنند، از «روزهای کشتی‌ها» یاد می‌کنند. شاید همین حافظه‌ی جمعی تنها چیزی باشد که هنوز از این بندر زنده مانده است.

(ادامه‌ی گزارش در صفحه‌ی ۱۴)

کشتی‌های نمک‌زدایی که مسیر خود را گم کردند

گزارش ویژه درباره ۳ کشتی‌ای که از بندر نیلاب راهی شدند اما هرگز به مقصد نرسیدند

گزارش: مهتاب رادمنش

بندر نیلاب، که روزگاری دروازه‌ی اصلی تجارت نمک در جنوب بود، امروز بیشتر شبیه یک موزه‌ی خاموش است تا یک بندر فعال. در اسکله‌ی شماره‌ی ۲ هنوز ردیفی از انبارهای سفید و آجری ایستاده‌اند که پنجره‌هایشان یکی‌یکی تخته کوبیده شده است. بادگیرهای بالای سقف‌ها هم دیگر نمی‌چرخند. تنها صدایی که می‌شنوید، وزش باد است و گاه‌گاه جیغ مرغ‌های دریایی که دنبال ماهی‌های کوچک می‌گردند.

این بندر در دهه‌ی ۱۳۴۰ ه‍.ش. به‌خاطر صادرات نمک شهرت داشت. کشتی‌هایی از ۱۵ کشور مختلف برای بارگیری به نیلاب می‌آمدند و گاهی تا ۴۰ فروند در یک روز در لنگرگاه بیرونی صف می‌کشیدند. اما از اواخر دهه‌ی ۱۳۷۰ ه‍.ش. ورود کشتی‌ها کم‌کم کاهش پیدا کرد و در سال ۱۳۹۲ ه‍.ش. آخرین کشتی با پرچم خارجی از اینجا رد شد. از آن زمان تا امروز، هیچ کشتی‌ای برای بارگیری نمک به نیلاب نیامده است.

سه کشتی که هرگز نرسیدند

در میان خاطرات قدیمی‌ها، سه کشتی بیش از بقیه تکرار می‌شود. نخستین آن‌ها «ستاره‌ی بامداد» بود که در پاییز ۱۳۶۸ ه‍.ش. با ۶۲۰۰ تن نمک راهی بندر مرسا شد و هرگز به مقصد نرسید. دومی «آبگینه» نام داشت و در زمستان همان سال، در نزدیکی جزیره‌ی سنگ‌سیاه، دچار طوفانی شد که بخشی از بدنه‌ی کشتی را شکست. خدمه‌ی ۱۹ نفره‌ی آن با قایق‌های نجات به ساحل رسیدند، اما کشتی با بار نمک به قعر آب رفت. سومین کشتی، «پرنیان ۷»، در بهار ۱۳۷۱ ه‍.ش. ناپدید شد. آخرین تماس رادیویی آن از فاصله‌ی ۱۲۰ مایلی نیلاب گرفته شد و پس از آن هیچ اثری از کشتی و خدمه‌اش به دست نیامد.

به گفته‌ی ۷۳ نفر از ساکنان قدیمی نیلاب، این سه کشتی تنها نمونه‌های شناخته‌شده‌اند. شمار دقیق کشتی‌هایی که در این سال‌ها در آب‌های اطراف نیلاب ناپدید شده‌اند، هیچ‌گاه ثبت نشده است. برخی از آن‌ها را طوفان بلعیده، برخی دیگر را شاید دزدان دریایی یا حتی مشکلات ناوبری. آنچه مسلم است، این بندر بخش بزرگی از اعتبار و درآمد خود را در همین سال‌ها از دست داد.

چرا دیگر کسی نمک نمی‌برد؟

پاسخ کوتاه این است: به‌صرفه نیست. اما پاسخ بلندتر، داستان تغییر بزرگی در شیوه‌ی زندگی و تجارت مردم منطقه است. تا دهه‌ی ۱۳۵۰ ه‍.ش. بیشتر نمک مصرفی کشورهای همسایه از همین بندر تأمین می‌شد. اما با گسترش صنایع شیمیایی و استخراج نمک از معادن داخلی، هزینه‌ی حمل‌ونقل دریایی برای بسیاری از خریداران غیرقابل‌تحمل شد. کشتی‌هایی که پیش‌تر برای یک سفر ۱۰ روزه آماده می‌شدند، حالا باید ۳۰ روز منتظر می‌ماندند تا نوبت بارگیری به آن‌ها برسد.

در همین زمان، بندر رقیب تازه‌ای در ۶۰ کیلومتری شرق نیلاب ساخته شد که عمق طبیعی بیشتری داشت و کشتی‌های بزرگ‌تر می‌توانستند مستقیم پهلو بگیرند. نیلاب، با اسکله‌های کوتاه و عمق کم، عملاً از دور رقابت خارج شد. کاپیتان‌ها ترجیح دادند مسیر طولانی‌تر را بروند، اما بار بیشتری سوار کنند و یک‌بار به مقصد برسند.

اسکله‌ای که دیگر صدا ندارد

امروز، بخش بزرگی از اسکله‌ی شماره‌ی ۲ فروریخته است. موج‌شکن سنگی بندر هنوز ایستاده، اما بخش‌هایی از آن فرو ریخته و آب دریا به داخل لنگرگاه راه یافته است. در ساحل، ده‌ها لنج چوبی کنار هم افتاده‌اند؛ برخی سوراخ‌شده، برخی بدون بادبان و بعضی فقط اسکلت‌هایی که موج‌ها آن‌ها را هم کم‌کم می‌بلعند. کودکان محله‌ی ماهی‌پزان از همین لنج‌ها برای بازی قایق‌سواری ساخته‌اند.

شهرداری نیلاب سال گذشته طرحی برای تبدیل بخشی از انبارها به موزه‌ی نمک و گردشگری ارائه داد. تا امروز، فقط یک انبار کامل بازسازی شده است. مدیر موزه، خانم دکتر شهرزاد ملک‌پور، می‌گوید: «اگر نتوانیم داستان این بندر را برای مردم خودش زنده نگه داریم، کم‌کم همه‌ی نشانه‌ها از بین می‌روند.» او امیدوار است تا پایان ۱۴۰۳ ه‍.ش. دست‌کم سه کشتی‌ای که از بندر نیلاب گم شدند، روی دیوار موزه نام‌گذاری شوند.

صیادانی که هنوز منتظرند

همه‌ی اهالی با این تغییر کنار نیامده‌اند. گروهی از صیادان سالمند هنوز هر صبح تورهایشان را پهن می‌کنند و به افق خیره می‌شوند، انگار که هنوز امیدوارند کشتی‌ای بزرگ پرچم‌دار از راه برسد و دوباره کار و زندگی به روال سابق برگردد. یکی از آن‌ها، حاج‌رحیم سلطانی، ۷۱ سال دارد و تمام عمرش را در همین بندر گذرانده است. او می‌گوید: «پدرم می‌گفت تا وقتی یک کشتی نیامده، بندر نمرده. حالا نمی‌دانم حق با او بود یا نه، اما هنوز هم هر صبح می‌روم لب آب.»

برای بسیاری از اهالی نیلاب، این بندر فقط یک محل کار نبوده، بلکه بخشی از هویت جمعی‌شان بوده است. به همین دلیل، حتی کسانی که سال‌ها است هیچ ارتباطی با نمک ندارند، وقتی درباره‌ی گذشته حرف می‌زنند، از «روزهای کشتی‌ها» یاد می‌کنند. شاید همین حافظه‌ی جمعی تنها چیزی باشد که هنوز از این بندر زنده مانده است.

(ادامه‌ی گزارش در صفحه‌ی ۱۴)