

قاب سبز

کجا داند حال ما سبکیارن ساحل ها...



کیارش
پیشاپیش
فعال
محیط‌زیست



روز شانزدهم دی ماه برابر با ششم ژانویه سال جاری یک کشتی غول پیکر نفاکش به طول ۲۷۴ متر که در اختیار ایران بود، در دل تاریکی شب به سمت بندر داسان در کره جنوبی حرکت می کرد. بار این کشتی ۱۳۵ هزار تن میعانت گازی بود که نوعی نفت فوق سبک است. یک میلیون بشکه از آتش‌زاترین مواد ممکن به علاوه سوخت کشتی که با یک جرعه منجمد می شود و فاجعه می سازد. لاید از تامل خدمه کشتی می شد این بیت حافظ را شنید که: «شب تاریک و بیم موج و گردابی چنین خشن کشتی ما سبکیاران ساحل ها، شوربختانه در حالی که دیگر راهی به پایان این مسیر پرخطر، پرتردد و شلوغ نمانده بود، آنچه نباید می رفت، فاجعه را رقم زد. کشتی چینی با دماغه به پهلو کشتی ایرانی برخورد کرد و نفاکش در دم آتش گرفت. کشتی چینی و خدمه آن بدون هیچ آسیب جدی از مهلکه جان به در بردند و به مقصد رسیدند، اما تقدیر برای ایرانیان جور دیگری رقم خورد. انفجارها یکی پس از دیگری در عرشه رخ داد. آمدادها به نتیجه نرسید، آتش خاموش نشد، تکاوران ایرانی حتی در عرشه نتوانستند پیاده شوند و سرانجام هر ۳۳ خدمه کشتی فقط خدا می داند در کدام ساعت - در پهته دریا از دل آتش به آسمان پرکشیدند و جاودانه شدند. سخت است در این هنگامه تسلیت گفتن به همسران، فرزندان و سایر بازماندگان و متأسفانه به مادری که عزیزترین داشته و پاره نشان را در زمانی که به مردم و طشان خدمت می کردند، از دست دادند. چاره‌ای نیست جز اینکه رضا به قضای الهی داد همه بداند ما گریستیم. نه بر آنهایی که رفتند و جاودانه شدند، بلکه بر خودمان که از پیش هم سرمنده دریایی این فرزندان برومند ایران بودیم و حالا شرمندتر شدیم. حالا دیگر کشتی سانچی در اعماق بیش از ۱۰۰ متر بر کف دریا نشسته است. آنچه که از میعانت باقی مانده بود در اقیانوس رها شد و یک لکه نفتی وسیع را روی آب تشکیل داد. آنچه که آتش گرفت هوا را آلوده کرد و چه‌بسا که همه آن دوده‌ها که همه دیدیم با اولین باران به دریا بر گردد. برآورد و پرداخت چرامب و جبران خسارات زیست‌محیطی و سایر خسارات این تصادف مستلزم پیمودن یک مسیر طولانی حقوقی و کارشناسی است. هنوز تا روشن شدن حقایق و رفع همه ابهام راه درازی مانده است. در لحظه تنظیم این گزارش یک روایت زیر دریایی به محل سانحه اعزام شده. هنوز هیچ خبر، گزارش و مصاحبه‌ای از تنها شاهدان زنده ماجرا، خدمه چینی کشتی کریستال به بیرون درز نکرده است. جعبه سیاه رمزگشایی نشده و هیچ کارشناسی به نتیجه نرسیده است. تحقیقات درباره حادثه کشتی سانچی و کریستال ممکن است ماه‌ها و چه‌بسا سال‌ها به درازا بکشد. هنوز در هیچ موردی - حتی خسارات زیست‌محیطی - نمی‌توان اظهار نظر کرد. متأسفانه این حادثه هم مثل سایر شایعات و اظهارنظرهای غیرکارشناسانه را - حتی از منابع رسمی - به دنبال داشت. از هدف قرار گرفتن کشتی تا قصور و حتی خودداری از امداد کشتی‌های چینی به سانحه‌دیدگان، نه شما در محل حادثه بودید و نه ما! ولی تا روشن شدن ابهامات در تلاش و کوشش هیچ کس برای تخفیف تلفات و خسارات این حادثه شک نمی‌کنم و می‌دانم: «آبی که پیدا نشاند کنار/ غرورشناور نیاید به کار.»

نگاه سبزی



غلغله و زیرگردا در شهرستان دهلران واقع در ایلام به ۱۰ رابرحد مجاز رسید و دانش آموزان در این شهرستان با ماسک سر کلاس درس حاضر شدند.



با گذشت بیش از یک هفته از غرق شدن نفاکش سانچی در میان شعله‌های آتش، آلودگی مرتبط با این نفاکش در ساحل شرقی چین بیش از ۳ رابر شده است.



جایی که هزاران سال پیش بود، حلا حاک نمایان شده. خرمی قطبی فقط می‌تواند روی یخ‌های اقیانوس شکار کند. وقتی یخ‌ها پاره می‌شوند، شکارچی‌ها این نتیجه‌گامش چنان است فاجعه‌ای که کل بشریت در آن نقش دارد.



هسته‌های نارنج و پرتقال را ۲۸ ساعت در آب خیس کنید و سپس در توناسه بکارید. برای عید نوروز، از همین روزها شروع کنید تا آماده شود و میبارد گلدم و عیدس هدر نرود.



این مرد هندی در طی ۳۷ سال گذشته، روزی یک درخت کاشته و توناسه یک منطقه تخریب شده را به جنگل تبدیل کرده تا ۱۱۵ میلیون و چند صد و بیست و حیوانات دیگر!



بر اساس آخرین آمار در ۲۷ دی‌ماه سال گذشته، ۵۰ درصد مخازن سدهای کشور پر بود ولی در شرایط کنونی فقط ۲۱ درصد مخازن سدهای کشور پر است و ۵۹ درصد مخازن خالی است.



مدیر کل دامپزشکی مازندران، «برندگان مهاجر، حامل با ناقل ویروس آنفولانزا برندگان هستند.» آخرین مورد آنفلوآنزا مرگومیر ۲۰۰ روز گذشته بوده است.

گزارش سبز

پلاستیک‌هایی که پرندگان می‌خورند

زباله‌ها را تشکیل می‌دهند. آلودگی دریاها روی انسان‌ها و دیگر جانداران تأثیرات مخرب زیادی دارد. تاکنون ۴۲ گونه پرند پرند دریایی شناخته شده که پلاستیک خورده‌اند. این بدان دلیل است که لاک‌پشت‌ها و پرند دریایی پلاستیک را به جای عروس دریایی و دیگر طعمه‌ها شکار می‌کنند. پلاستیک را بخورند. بازگشت زباله‌ها به ساحل هم از آسیب‌هایی است که زباله‌های دریایی بر زندگی انسان‌ها وارد می‌کنند. علاوه بر انسان‌ها، رودهایی که به دریاها می‌ریزند و کشتی‌ها هم باعث تشکیل زباله‌های دریایی می‌شوند. تخمین زده‌اند که کشتی‌ها روزانه بیش از ۵۰۰ هزار تکه ظرف و زباله‌های پلاستیکی در اقیانوس می‌ریزند. رودهایی که از شهرهای بزرگ صنعتی شمال اروپا عبور می‌کنند، روزانه مقدار زیادی مواد زائد و زباله به دریای شمال می‌ریزند. ماریبل، مرکب از ۲ کلمه انگلیسی مارین به معنای دریایی و بولیوشن به معنای آلودگی، یکی از مهم‌ترین معادلات بین‌المللی حفاظت از محیط زیست دریایی است. این معادله‌های کاهش آلودگی آب‌ها از جمله تخلیه زباله، نفت و مواد مشتق آن در آب و آلودگی‌های ناشی از خود کشتی‌هاست. هدف بنیین شده آن عبارت است از: حفظ محیط زیست دریایی و به‌سیله حذف کامل آلودگی ناشی از مواد نفتی و موادمضر دیگر و همچنین کاهش تخلیه اتفاقی این مواد در آب دریاها. این معاهده در دوم اکتبر ۱۹۸۳ میلادی لازم‌الاجرا شد. از تاریخ ۳۱ دسامبر ۲۰۰۵ میلادی، ۱۳۶ کشور، حدود ۹۸ درصد کل کشتیرانی جهان، متعهد به انجام این پیمان‌نامه شدند. کشتی‌های تحت پرچم کشورهای امضاکننده ماریبل، صرف‌نظر از مبدأ و مقصد، موظف و ملزم به انجام مقررات آن هستند و ملل عضو، مسول تمامی کشتی‌ها و شناورهای اند که تحت ملیت مربوطشان به ثبت رسیده‌اند.

یادداشت سبز

اکوتوریسم به آموزش نیاز دارد

در شماره قبل مختصری درباره شاخه‌ای از گردشگری به نام «اکوتوریسم» بوم‌گردی، که چند دهه‌ای است در دنیا مورد توجه قرار گرفته است، خواندید. مناطقی که بوم‌گردانان را به خود جلب می‌کند، طبیعت بکر و دست‌نخورده است که دست انسان یا به‌تراست بگویی‌های انسان‌ساز تخریب طبیعت نتوانسته‌اند خدشه‌ای بر پیکر آنها وارد کند. بوم‌گردان برای سیاحت دنیا را زیر پای می‌گذارند تا کوه‌ها، دشت‌ها، جنگل‌ها، کویر و دریا را ببینند، اما این ساده‌ترین تعریف اکوتوریسم یا بوم‌گردی است. به تدریج که این رشته مورد توجه مردم جهان قرار گرفت، معلوم شد برای اینکه مردم محلی از حضور این طبیعت‌دوستان و طبیعت‌گردان بهره‌برند و نیز حضور آنها مایه تخریب بیشتر به طبیعت نشود، علاوه بر اقدامات دولتی که بی‌تردید اهمیت خود را دارند، میزبانان و مهمانان باید آموزش ببینند. میزبانان باید بدانند که گردشگری که گاهی از کشورهای دیگر به عشق دیدن طبیعت و آداب و رسوم بومی به سرزمینی می‌آید، با احترام و سعه صدر رفتار کنند. هر بوم‌گرد نیازها و خواسته‌هایی دارد که چارچوب آنها امنیت، آرامش، احترام و هوای غذای سالم است. از نیازهای دیگری که لزوم آن حتما احساس می‌شود، دانستن زبان است که مهم‌ترین ابزار ارتباطی به محسوب می‌شود و اتفاقاً از عواملی است که کمبود آن بسیار دیده می‌شود. فرهنگ بومی که از حیث غذا و مهربانی احترام هر بازدیدکننده‌ای را برمی‌انگیزد، در جلب گردشگران طبیعت‌گرد بسیار به کارمان می‌آید. امروزه در بسیاری از کشورهای جهان بوم‌گردی منبع درآمدی برای مردم بومی و عاملی است برای توسعه پایدار و تثبیت جوامع روستایی بی‌آنکه از منابع طبیعی محیط‌زیست آنها چیزی کسر شود. روی دیگر سکه، آموزش طبیعت‌گردان است. بنده برده به دامن طبیعت و گشت و گذار خود آدایی دارد که باید آموخته شود. در نگاهی کلی، حضور در طبیعت باید کمترین آثار منفی را بر محیط‌زیست بگذارد. نگاه بوم‌گرد به فرهنگ بومی باید هم‌دله و براساس درک درست از آن باشد. به این ترتیب، علاوه بر آموزش‌هایی که یک طبیعت‌گرد باید درباره طبیعت و فرهنگ محیط‌زیست بیاموزد، بازیافت، به‌روبری انرژی و حفظ منابع آبی و ایجاد فرصت‌های اقتصادی برای جوامع محلی، از جمله موضوعاتی است که با بوم‌گردی خوره کرده است. به همین دلیل، یک طبیعت‌گرد هم تعهدات زیست‌محیطی دارد و هم اجتماعی. مساهماتی که این روزها به‌واسطه گسترش فضای مجازی با آن‌ها رو به‌رو هستیم، انعکاس غیرکارشناسی فرهنگ و طبیعت کشورمان است. گاهی دچار افراط و بزرگ‌نمایی فرهنگ و مواهب طبیعی‌مان می‌شویم، انگار که هیچ سرزمینی جز ایران در جهان وجود ندارد و گاهی آنقدر سیاه‌انمایی می‌کنیم، انگار سرزمین ما جز زباله و رودخانه‌های خشک‌شده و مردمان متعصب چیزی ندارد. بوم‌گردی مانند هر امر دیگری تخصصی است، نه سلیقه‌ای و باید با دیدی همه‌جانبه و بومی پیاده شود. در بسیاری از کشورها، امروزه طبیعت‌گردی دیگر نه یک فعالیت حاشیه‌ای برای تقویت اقتصاد بومی بلکه صنعتی است که بخشی از اقتصاد ملی را تشکیل می‌دهد. مثلاً در کشورهای اکستاریکا، اکوادور، نپال، کوبا و ماداگاسکار بخش چشمگیری از تولید ناخالص داخلی از بوم‌گردی حاصل می‌شود.

پیشنهاد سبز

در کوهنوردی و شکار، گتر بپوشید!



خار و خاشاک، آب، برف، شن و ماسه و... می‌توانند در طول یک فعالیت کوهنوردی و طبیعت‌گردی شکار واد کفش شما را کثرت می‌تواند حد فاصل بین کفش و شلوار را بپوشاند و اجازه ورود این عناصر (خاروخاشاک، آب، برف و...) را به درون کفش ندهد. در طول فعالیت‌های روزانه آب، برف، شن و ماسه می‌تواند از بالای کفش وارد آن شود. گتر می‌تواند حداقل فاصل بین کفش و شلوار را بپوشاند و اجازه ورود چیزی را به کفش ندهد. کوهنوردان در زمستان و تابستان گتر را همراه خود دارند چرا که باران شبنم گل و برف در تمام طول سال باعث خیس شدن شلوار، جوراب و کفش می‌شود. پاهای شما را انگشتان سرد، شلوار باره یا حتی یک سوراخ در

گزارش سبز

گزارش سبز

گزارشگرکس شما می‌تواند فاجعه به بار بیآورد. برای اجتناب از سرمازدگی پاهای انتخاب درست گتر اهمیت بسزایی دارد. پس چه وقت و کجا باید گتر بپوشید و چگونه باید آن را به کار برد؟ بیفتا متداول‌ترین کاربرد گتر جلوگیری از خیس شدن پاها و کفش‌هاست. گتر باید مانع ورود آب و برف آبی که داخل کفش شود. در واقع، گتر باید خشکی پا را در طول برنامه صعود تضمین کند. گتر باید گرم باشد. پاهای سرد لذت صعود را از بین می‌برد و در موارد بی‌شماری به سرمازدگی منجر می‌شود. گتر باید ضدآب باشد. یک پای خشک از یک پای خیس گرم‌تر است. لایه اضافی کتر به نگهداری گرمای بدن کمک می‌کند و خطر سرد شدن پاها را تا حد زیادی کاهش می‌دهد.