

”

از جلسه هم متلک
بارش می‌کنند
که تراکتور بدون
داشبود را چه کار
می‌کنید. رگ
غیرتش باد می‌کند
و برمی‌گردد ایران.
یک مهندس را پیدا
می‌کند که ظاهرأ
قبل تر پروژه‌ی
مشابهی را ساخته
بود. با همان
مهندس بعد از دو
بار شکست داشبود
تراکتور را هم
می‌سازد و عکسش
را می‌فرستد برای
انگلیسی‌ها که اگر
خواستید با قیمت
مناسب تر برایتان
بسازیم، در خدمتیم!

این وسط‌ها بود که غذا هم رسید. برای ما که به هوای به موقع رسیدن سر قرار ناهار هم نخورده بودیم، ساعت ۵ غروب حکم لقمه‌های حیات را داشت. وسط خوردن بودیم که ازش پرسیدم این همه انرژی را از کجا می‌آید؟

«عشق، یه بار بایکی از این مسئولین که ازش خوشم نمی‌آومد بحثم شد.

بهش گفتم بین من مثل تو نیستم که هیچی بلد نباشم و به توصیه فلانی نشسته باشم روی صندلی و ترس از دست دادن داشته باشم. فاز مترم را از جیبم در آوردم و به طرفش گرفتم.

گفتم، من یک مهندسم، یک پیچ باز کنم فلان قدر دستمزد می‌گیرم. اگر این جا نشستم فقط به خاطر عشق به ایران است و بس.

بعد از غذا کمی دیگر صحبت کردیم که نقلش بماند برای فرصت دیگر. در راه برگشت، میان استرس به موقع رسیدن به اتوبوس تبریز - تهران و سالم رسیدن در جاده بدون چراغ، مطمئن بودم که آن راه رفته ارزشش را داشت عرب باغی ببینم و در فهرست ایرانی‌های خفن دهنم اضافه‌کنم.

«احتمالاً ۱۲ هزار تا تراکتور ساختید.
عجب! معلومه که نه.

نگاهم ماسید روی صورتش. مثل اینکه این دفعه تاسش بد آمده بود.

«خب پس چیشد.

«ما یه چند روز زودتر از موعد ۱۲ هزار تا تراکتور رو ساختیم.

مهندس مسئولش اومد پیشم و گفت تحویل دهیم. گفتم نه! ۱۲ تایی دیگه به نیت ۱۲ امام تولید کنید بگذارید روش. آخر سر دوازده هزار و دوازده تراکتور تحویل وزارت کشاورزی دادیم.

سال بعدش سفارش دولت ۱۴۰۰۰ تا بود ما به نیت ۱۴ معصوم، ۱۴ تا اضافی گذاشتیم رویش. یکی از این مسئولین گفته بود، عرب باغی تا به نیت ۱۲۴۰۰۰ پیامر تراکتور نسازد و دل کن ما جرات نیست!

