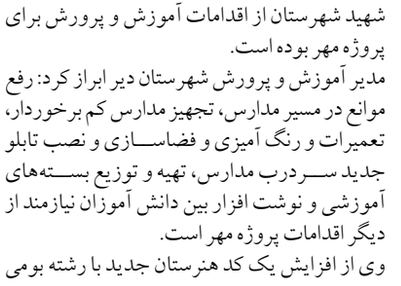
سرآمد اقتصاد

دوشنبه- ۲مهر۱۴۰۳-سال هشتم-شماره ۲۰۲۰

بنادر

مدیر آموزش و پرورش دیر خبر داد؛

راه‌اندازی رشته هنرستانی تعمیر موتورهای دریایی در بندر دیر



مدیر آموزش و پرورش شهرستان دیر از راه‌اندازی کد رشته بومی جدید تعمیر موتورهای دریایی در شهرستان دیر خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، عبدالحسین جهانگیری در آئین بازگشایی مدارس، اظهار داشت: عزت و آزادگی و امنیت ما مرهون دفاع مقدس است.

مدیر آموزش و پرورش شهرستان دیر با اشاره به تقارن میلاد پیامبر و بازگشایی مدارس، افزود: زندگی و سیره پیامبر اسلام برای امت اسلامی و همه جهانیان یک مکتب و مدرسه حیات بخش است. حیات پیامبر اسلام درس زندگی است و این تقارن را به فال نیک می‌گیریم.

جهانگیری گفت: سال‌های گذشته ۳۵ یادواره شهدای دانش آموز و فرهنگی در مدارس شهرستان برگزار می‌شد، اما امسال در تمام مدارس برای شهدای شهرستان یادواره برگزار می‌شود.

وی با اشاره به اقدامات انجام شده درباره پروژه مهر، عنوان کرد: بتن ریزی و آسفالت حیاط مدارس، ثبت نام حدود ۱۴ هزار دانش آموز و نوآموز، کلاس بندی، ثبت و توزیع کتاب در ۱۲۲ مدرسه و مرکز دولتی و غیردولتی، تشکیل کارگروه برگزاری یادواره ۱۱۵ شهید شهرستان از اقدامات آموزش و پرورش برای پروژه مهر بوده است.

مدیر آموزش و پرورش شهرستان دیر ابراز کرد: رفع موانع در مسیر مدارس، تجهیز مدارس کم برخوردار، تعمیرات و رنگ آمیزی و فضاسازی و نصب تابلو جدید سردرب مدارس، تهیه و توزیع بسته‌های آموزشی و نوشت افزار بین دانش آموزان نیازمند از دیگر اقدامات پروژه مهر است.

وی از افزایش یک کد هنرستان جدید با رشته بومی تعمیر موتورهای دریایی در شهرستان خبر داد و گفت: امسال ۱۱ رتبه زیر هزار در کنکور سراسری و ۵۴ قبولی در دانشگاه فرهنگیان داشتیم و در روزهای آینده سیر قبولی در دانشگاه‌های مطرح کشوری رسانه‌ای خواهد شد.

در راستای هویت بخشی صورت می گیرد

۵۰۰ فروند قایق گردشگری در قشم ساماندهی می شوند

مدیر بنادر و دریانوردی قشم از آمادگی بنادر و دریانوردی قشم برای آغاز فصل سفرهای دریایی در هرمزگان خبر داد و گفت: ۵۰۰ شناور به این منظور در حال ساماندهی و شناسنامه‌دار شدن هستند.

به گزارش اقتصادسرآمد، علی اشتری از برگزاری نشست‌های هماهنگی با شناور داران و تعاونی‌های مسافری، گردشگری و حمل خودرو و سرنشین خبر داد و افزود: همه ساله پس از بررسی‌های دوره‌های گذشته رویکرد تازه‌ای در راستای خدمات بهینه به گردشگران و مسافران دریایی را به‌همراه خواهد داشت.

وی ادامه داد: یکی از موضوعات چالشی سال‌های گذشته فعالیت قایق‌های بی‌هویت در امر گردشگری بوده که در سال جاری موفق به ساماندهی مجدد در راستای هویت بخشی این شناوران انجام و حدود ۵۰۰ فروند از این قایق‌ها در حال طی مراحل ثبت قانونی است.

مدیر بنادر و دریانوردی قشم گفت: پس از انجام مراحل قانونی و بازرسی فنی و ایمنی موفق به دریافت گواهینامه‌های مربوطه خواهند شد و این مهم اقدامی مؤثر در راستای ارتقا ایمنی سفرهای دریایی خواهد بود.

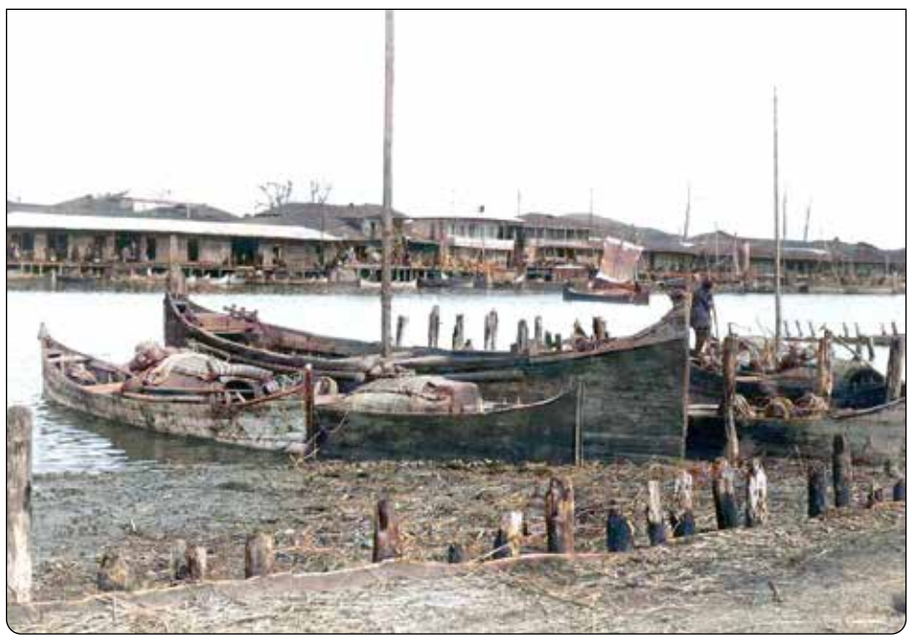
اشتری همچنین از تمامی قایق‌داران بومی جزیره قشم دعوت کرد تا در صورت داشتن قایق‌های بی‌هویت فعال در امر گردشگری نسبت به ثبت و هویت بخشی آن اقدام کنند.

وی با یادآوری برگزاری نشست‌های متعدد برای نوسازی ناوگان مسافری بیان کرد: این موضوع با توجه اعطای تسهیلات از وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی عزم قوی تعاونی‌ها و مالکان شناورهای مسافری را می‌طلبد.

مروری بر تاریخچه‌ی لایروبی در بندرانزلی؛
«روزنامه دریایی سرآمد» منتشر می کند

بخش اول

روند بازسازی بندر انزلی از تصویب تا اجرا



گروه دریامحور - حسین ارجوند - این روزها با دیدن انواع تجهیزات لایروبی، لوله‌ها و خاکریزهای ایجاد شده برای انباشت مواد لایروبی شده در نقاط مختلف شهر، در می‌یابیم که انزلی به سختی در حال دست و پنجه نرم کردن با تبعات خشک شدن آبراه‌ها و مُرداب خویش است.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصادسرآمد، حسین ارجوند، «محقق تاریخ انزلی» در سایت مرور آورده است: در این میان گفتنی‌ست، مُرداب به معنی آبِ مُرده، اصطلاح تاریخی تالاب انزلی است که هم‌ریشه‌ی دو کلمه‌ی فرانسوی morte به معنی مُرده و eau به معنی آب است. اما باتوجه به اهمیت حیاتی این پهنه در زندگی و اقتصاد اهالی شهر و همچنین مناطق همجوار آن در گیلان، که قرن‌هاست حیات‌شان با آن پیوند خورده، جلوگیری از خشک شدن مُرداب انزلی و احیای آن، تقریباً از زمان شکل گیری فعالیت‌های تجاری و صیادی در دریا و مرداب، همواره دغدغه‌ی ساکنان بوده و هست.

بنابراین اطّلاع از زمینه‌ی تاریخی چنین اتفاقی می تواند به درک وسیع تر ما از موضوع خشک‌شدن مرداب و تصمیم‌سازی به موقع برای مسوولان ذی‌ربط بیانجامد. ولی آیا این شرایط نخستین بار است که در این منطقه به وقوع پیوسته ؟

یا این‌که در گذشته هم مردم این شهر شاهد چنین رویدادی بوده‌اند؟ اگر قبلاً هم اتفاق افتاده، چه اثراتی در محدوده‌ی شهری داشته؟ چگونه با آن مقابله شده؟ و چه تجهیزاتی تا امروز بکار گرفته شده؟ اینها پرسش‌هایی است که شاید شما هم به آن اندیشیده باشید.

در این مجال می کوشیم با مرور اسناد و مدارک تاریخی، تا حدودی از پاسخ چنین پرسش‌هایی مطلع شویم. ۱۳۴ سال پیش، در روز چهارم فوریه سال ۱۸۹۰ میلادی (پانزدهم اسفند ۱۲۶۸ شمسی) جلسه‌ی ویژه‌ای توسط هیأت دولت تزاری در شهر سن پترزبورگ، پایتخت روسیه برگزار شد که هدف از آن ارائه و تصویب طرحی برای توسعه و نوسازی تأسیسات بندری، ایمنی و افزایش امکانات ناوبری در بندرانزلی، و البته تأمین اعتبار لازم برای این اقدام بود.

البته طرح مصوب دولت تزاری در خصوص توسعه‌ی انزلی مفصل و شامل بخش‌های متعددی از قبیل راه‌سازی، بیمه‌ی حمل‌ونقل، ساخت اسکله‌ها بود که قاعدتاً موضوع این مقاله نیست و خود مجالی دیگر را می‌طلبد.

در آن زمان، علی‌رغم وجود سرمایه‌های اتباع روس و همچنین حضور تُجّار و کارآفرینان با تابعیت دوگانه‌ی روسی- ایرانی در این شهر، تردد ایمن ناوگان‌های تجاری امکان‌پذیر نبود و این به دلیل تشکیل رسوبات در دهانه و کاهش عمق آب در کانال دسترسی و همینطور داخل مرداب بود.

اغلب اوقات ورود کشتی‌ها به داخل کانال وعبور آنها از مرداب با مشکل روبرو می‌شد . همچنین حوادث منجر به تلفات و خسارات هم در طول سال بسیار اتفاق می‌افتاد. اکثراً این کرجی‌های محلّی بودند که بصورت ایمن به تخلیه‌ی بار و مسافر از کشتی‌های ورودی به لنگرگاه اقدام می‌کردند؛ چرا که این کشتی‌ها خصوصاً در هوای طوفانی قادر به ورود به بندر نبودند.

طبیعتاً شرایط سیاسی در ایران آن زمان، و همینطور نبود امکانات فنی و متخصصان لازم و فقدان سرمایه‌ی کافی، در کنار حجم زیاد ورود و خروج کالا از این بندر، زمینه‌ی پذیرش سرمایه‌گذاری مذکور از طرف روس‌ها را کاملاً فراهم می‌کرد.

روند اجرای طرح بازسازی

در ۲۷ آبان سال ۱۲۷۴ شمسی (۱۸۹۵ م)، حدود پنج سال پس از تصویب طرح بازسازی بندر انزلی در پایتخت روسیه، که شرح آن رفت با موافقت ناصرالدین‌شاه امتیاز احداث راه انزلی- قزوین و همچنین امتیاز لایروبی مُرداب انزلی تحت عنوان «قرارداد تنقیه (لایروبی) و گود کردن دهانه مُرداب انزلی» به شرکت مشترکی که با سهام تعدادی از رجال سیاسی قاجار و روس، با اسم کمپانی راه انزلی- قزوین تشکیل شده بود، واگذار شد.

در بند اول قرارداد مذکور، که مربوط به شرح مختصات و چگونگی لایروبی است، آمده بود که «بندگان اعلیحضرت قدر قدرت اقدس شاهنشاه کل ممالک محروسه ایران حق تنقیه (لایروبی و پاکسازی) دهنه مرداب انزلی را به شرکت است نگاهی بیندازیم به برخی از گزارش‌ها و توصیفات درمورد شرایط طبیعی و جغرافیایی این شهر در آن سالها. در سندی مربوط به اواخر دوره‌ی پهلوی اول که توسط اداره‌ی بنادر تهیه شده بود، طی گزارش جامعی، شرایط طبیعی کانال و مرداب انزلی از سال‌های اولیه‌ی سلطنت ناصرالدین شاه تا زمان خود (۱۳۱۹) را این‌گونه توصیف کرده:

« دهانه اولی (اولیه) مُرداب که به دریای خزر متصل بوده در قسمت گلوگاه بود که آثارش معلوم است و دهانه فعلی بعلت پست بودن زمین و طغیان رودخانه‌های مرداب ایجاد شده و بمرور زمان تولید کانال گردیده که قبل از ساختمان فعلی بندر دهانه آن بعمق یک مترونیم تا دو مترونیم می‌رسید که مسیر کشتی‌های کم آب‌نشین (آبخور کم) بوده و کشتی‌های بزرگ در خارج بندر لنگر انداخته بوسیله کرجی‌های پارویی حمل و نقل مال التجاره بعمل می‌آمد که اغلب در اثر طوفان و کولاک خطرات کلی متوجه کشتی‌ها و ساکنین آن می‌شد.در چند سال قبل ۷۰۰ کرجی برای ایاب و ذهاب و حمل مال التجاره از تمام سواحل مرداب باین بندرمشغول کار بودند که از همه مهمتر قسمت پیربازار بود که در همین ناحیه ۲۵۰ کرجی بزرگ که بعضی در حدود ۵۰ تن ظرفیت داشته مشغول حمل و نقل بودند.

به‌علاوه بارکاسها برای یدک‌کشی وغیره تهیه در مرداب در قسمت مزبور کارمی‌کردند ضمنا در بهمبر و ضیابر و غیره کرجی‌های متعددی جهت حمل ذغال، کنف، برنج ابریشم و غیره دائما رفت و آمد می‌کردند- عمق مرداب در نواحی کپورچال تا چهار مترونیم و بقیه نقاط یک مترونیم تا دو مترونیم تجاوز نمیکرد که بعدا در اثر گِل و فُرش (شن) و رسوب رودخانه‌ها نقصان پیدا کرد.

نقاطی که فعلا (۱۳۱۹) در شرف خشک شدن میباشند ۱- بین سوسر و تراب کوده (تربگوده) ۲- قسمت حسن رود۳- بین خمام رود و کالش خیر ٤- بین بجار خاله و پیربازار و باغبان خاله ۵- بین نوخاله و سیاه درویشان ٦- قسمت مجاور نرگستان ۷- تمام مرداب بهمبر. فقط مرداب کپورچال بعلت نداشتن فشار رود خانه و بالاخره رسوب محفوظ مانده است.»نکات مهم در گزارش بالا، موضوع کاهش عمق کانال و مرداب در خلال این سالها و همینطور اشاره به وجود اولین کانال ارتباطی بین مرداب و دریای خزر، سال‌ها قبل از کانالی است که اکنون اسکله‌های بندر در آن قرار دارد و آن منطقه گلوگاه انزلی بوده.

موضوع وجود کانال قدیمی‌تر انزلی، اولین بار توسط سرهنگ مانتیث monteith در سال ۱۸۳۳ و در مجله‌ی انجمن سلطنتی جغرافیا منتشر شده، با این تفاوت که محل آن را در محدوده‌ی کپورچال ذکر کرده بود.

وی همچنین در همان منبع از کاهش آب دریای خزر، در طول یک دوره‌ی بیست ساله، یاد کرده و نشان دادن تاثیراین کاهش در قسمت ایران، به جزایر پدیدار شده در مرداب انزلی اشاره می‌کند:«در آن دوره، دریای خزر، و همچنین هر دریاچه دیگر در ایران نیز عمیقاً کاهش یافته است. در دریاچه، یا پشت آب،(مُرداب) انزلی ۳ جزیره جدید علاوه بر جزیره اصلی که میان پشتا نامیده می‌شود ظاهر شده‌اند که اکنون پوشیده از نیزار و علف هستند، جایی که چراگاه گاوها شده، وحتی چند بوته بید نیز در آنجا درحال رویش هستند.»منبع خارجی دیگری که به موضوع اولین کانال ارتباطی بین مرداب و دریا اشاره داشته، مجله‌ی انجمن شرقی آلمان، منتشر شده در سال ۱۸٤۷ بود که درمطلبی به وجود کانال قدیمی گلوگاه اشاره کرده و ساخت آن را هم به هدایت خان نسبت داده است:

Canal bei Gulgah, zwischen dem Murdab" von Enseli und dem kaspischen See , von Hedaiet Chan gegraben

کانال گلوگاه بین مرداب انزلی و دریاچه خزر که توسط –هدایت خان- حفر شده بود، اکنون از گل و لای پر شده است".

ورود تجهیزات لایروبی به انزلی

به تدریج با ورود تجهیزات لایروبی از روسیه، برای اولین بار در انزلی، انواع تجهیزات و شناورهای مختلف با استفاده از فناوری‌های آن‌روزها، برای اجرای این مقصود بکار گرفته شد و مردم این تجهیزات را در شهر می‌دیدند.

همانگونه که امروزه هم درمُرداب، کانال‌ها، رودخانه‌ها و در کنار اسکله‌های قایقرانی و تاسیسات بندری، شاهد فعالیت ماشین‌آلات لایروبی و همینطور پانتون‌ها ولوله‌های شناور بر سطح آب و یا گسترده شده در خشکی برای انتقال و تخلیه مواد لایروبی شده به پُشت خاکریزها هستیم.

لازم به ذکر است که اصولاً تجهیزات در لایروبی براساس ویژگی‌های فیزیکی و اندازه‌ی ذرات لایروبی شده انتخاب می‌شوند. اما مهم‌ترین بخش در فرآیند لایروبی، همان انتقال و دفع مواد لایروبی شده است که در صورت استفاده بجا، بسیار هم با ارزش هستند.

جالب است که بدانیم امروزه از این مواد با مقاصد مختلف، از حفاظت سواحل گرفته تا ساخت و ساز و تهیه مصالح ساختمانی مانند شن و ماسه و یا به عنوان پرکننده برای ساخت زمین‌های جدید مانند جزایر مصنوعی و حتی برای زیستگاه‌های حیات وحش نیز استفاده می‌شود.

در خصوص مکان تخلیه‌ی مواد لایروبی شده در انزلی آن زمان توسط روسها، به موارد جالبی بر می‌خوریم .در این مورد سند تاریخی جالبی از یک گزارش توسط اداره‌ی دارایی گیلان در سال ۱۳۲۲ وجود دارد.

داستان از این قرار است که اداره‌ی مذکور در جریان شناسایی اراضی متعلق به تجارتخانه طومانیانس در سمت انزلی، طی مکاتبه‌ای با بنگاه کل بهره‌برداری وخالصه، از قطعه زمینی صحبت می‌کند که سابقاً موجود نبوده و بعداً دراثرلایروبی و انتقال و تجمیع مواد حاصل از آن در کنار خشکی، ایجاد شده !

بر اساس بررسی و مطابقت پاره‌ای از اسناد دیگر، می‌دانیم این قطعه زمین اکنون شامل محدوده‌ای متصل به بلوار است که محل فعلی دریابانی و اطراف آن را شامل می‌شود. بخشی از این سند بشرح ذیل است:

« تصور میرود قسمت واگذار شده همان مقر عمارت معروف سوخته طومانیانس‌ها بوده و بقیه اراضی بعداً چه بطور طبیعی از آب خارج شده و چه در ظرف سنوات ۱۲۹۰ به بعد بوسیله شن‌ریزی مرداب خشک و به وسعت زمین تحت تصرف طومانیانس‌ها افزوده شده است.

بقرار مسموع (شنیده شده) درآن سنوات موقعی که روسها به وسیله کشتی شن‌کش دهنه مرداب را پاک می‌نمودند بر حسب تقاضای طومانیانس‌ها، شن‌ها را در این محل می‌ریختند که بالنتیجه طومانیانس موفق به خشکاندن مرداب و توسعه اراضی تحت تصرف خود شدند ولی اطلاعات سماعی(شفاهی) مذکور چون براین اداره مورد تردید بود به دارائی بندر پهلوی (انزلی) دستور داده شد بیشتر رسیدگی نماید.

بهر تقدیر از آن زمان تا سال‌های اخیر شهرداری محل و چه دارائی مرتبا موضوع را تحت تعقیب قرار داده از مداخله و تجاوز طومانیانس‌ها و نماینده آنان به اراضی مستحدثه و خارج از مقدار متصرفی سابقشان جلوگیری بعمل می‌آورند ولی آنان چه با سپردن تعهد نامه به عنوان موقت اقدام به ساختمان می‌نمودند و چه در مرکز به مقام شکایت برآمده دارائی را با استیضاحات مرکز سرگرم نمود عملیات خود را در ساختن اعیانی و تصرفات بی اجازه دراراضی دولتی ادامه می‌دادند.»

گفتنی است که در سال‌های بعد هم تعمیق مسیر و ساخت موج‌شکن‌ها، علیرغم کار مداوم لایروبی، باز هم مانع از تشکیل رسوبات بطور کامل نمی‌شد، به همین خاطر کشتی‌هایی که از روسیه وارد انزلی می‌شدند مجبور بودند از خدمات راهنمایان ایرانی که با مسیر آشنایی بیشتری داشتند، استفاده کنند.

همچنین مالکان کشتی‌های بخار نیاز داشتند که برای تخلیه و بارگیری به کشتی‌هایشان، همچنان از کمک کرجی‌بانان محلی که پیش‌تر در گزارش سال ۱۳۱۹ اداره‌ی بندر به تعداد آنها اشاره شد، برخوردار باشند.

حتی اغلب کرایه‌ای که کرجی‌بانان محلی برای حمل کالا و مسافر در داخل کانال دریافت می‌کردند بیشتر از کرایه‌ای بود که کشتی‌های روسی برای آوردن همان کالا ومسافر از روسیه می‌گرفتند!

بر اساس مقاله‌ی جدیدی که اخیراً به استناد منابع «آرشیو سیاست خارجی امپراطوری روسیه» در این کشور منتشر شده، ضمن بیان موضوع فوق، نشان می‌دهد که بندرانزلی از نظر روسها مهم‌ترین بندر ایران در دریای خزر به‌شمار می‌آمد و جایگاه ویژه‌ای در دکترین سیاسی تزارها داشت. در واقع از نظر آن‌ها این شهر دروازه‌ای برای گسترش نفوذ سیاسی و اقتصادی روسیه تزاری در اواخر قرن نوزدهم وهمچنین آغاز قرن بیستم در ایران و حتی شرق، محسوب می‌شد.

تصویب چنین طرحی در هیات دولت تزاری، خصوصاً با حضور وزرای دارایی و نظامی در چنین جلسه‌ای، ظاهراً حکایت از اهمیت مساله‌ی سرمایه‌گذاری و همین‌طور در صورت لزوم، دخالت مسلحانه روسیه در آینده می‌کرد.

ضرورت چنین طرحی در بخش دریایی، در آن زمان بدین خاطر بود که بندرانزلی علی‌رغم موقعیت کم‌نظیر طبیعی و استراتژیک خود، در دسترسی به داخل ایران و بالعکس، و گسیل سرمایه‌های روسی که البته مورد حمایت دولت خود بودند از نظر شرایط ناوبری شدیداً دچار مشکل بود. بنابراین طبیعی بود که اجرای بخش مهمی از این طرح مربوط می‌شد به قرارداد لایروبی و تنقیه (گود کردن) مسیرهای ورودی و خروجی کشتی‌ها، که در ادامه به آن خواهیم پرداخت.

راه انزلی و قزوین از قرار فصول ذیل مرحمت می‌فرمایند: (اولاً) کارهایی که شرکت مذکوره انجام خواهد داد این است گود کردن و تنقیه دهنه مرداب انزلی و ساختن دیوار(موج شکن) میان دریا برای ممانعت از امواج و کار گذاشتن فانوس در بالای دیوار جهت سهولت دخول سفاین (کشتی‌ها) هنگام شب خطی که از دهنه به سمت غربی عمارت گمرک خانه مبارکه کشیده شده حد منتهای کارهای کمپانی خواهد بود و ساختن ابنیه بندری از انبارها و اسکله و امثال آن هرچه لازم ذکر باشد بر عهده اولیای دولت علیه ایران است که هرقدر لازم باشد بسازند دخلی به کمپانی ندارد.»

همانگونه که در قرارداد فوق ملاحظه می‌شود، محدوده‌ی لایروبی در آن زمان عبارت بوده از کانال ورودی روبروی بلوار فعلی از محل احداث موج شکن‌ها تا انتهای کانال و نقطه‌ی تلاقی با مرداب که محل فعلی پل غازیان است.

همچنین در این قرارداد که مدت آن هفتاد و پنج سال ذکر شده، پیش بینی شده بود که شرکت متولی(کمپانی راه انزلی- قزوین) پس از انجام عملیات، به ازای توقف کشتی‌ها در داخل کانال بندر، مبالغی را دریافت دارد.

شرایط طبیعی و جغرافیایی شهر

حال برای آشنایی با شرایط این بندردر آن زمان، خوب