

۲ گردشگری دریا

کتاب مصائب پایندر))((

بررسی و تحلیل عملکرد نیروی دریایی ایران در جنگ جهانی دوم

رضا جهانفر



بخش پانزدهم

در همان سال ۱۳۱۴ تعداد هفت نفر دیگر برای یادگیری فنون دریانوردی به فرانسه اعزام شدند. این افراد به مدت سه سال در دانشکده دریایی «برست» فرانسه دوره دیدند. برابر تصمیمات اتخاذشده در آن سال‌ها مقرر شد که در هر سال تعداد پنجاه نفر از افسران جوان پس از برگزیده شدن در آزمون‌های مختلف برای تحصیل به فرانسه اعزام شوند. (ذکاء، ۱۳۵۰: ۲۶۲)

این هفت نفر عبارت‌تند از:

۱- عظیمی ۲- وهابی ۳- اعتمادزاده ۴- کهنمویی ۵- اصغرزاده ۶- هریسچی ۷- معتمد

افراد این پنج گروه که نخستین افسراد تحصیل کرده در علوم و فنون دریایی ایران بودند، نخستین افراد آسیب‌دیدهٔ نیروی دریایی ایران در جنگ جهانی دوم به شمار می‌روند. برخی از این افراد به شهادت رسیدند. برخی مجروح و حتی جانباذ شدند و برخی نیز به اسارت مهاجمان بیگانه درآمدند. (رایین، ۱۳۵۶: ۷۸۵ و ۷۸۶)

•سال‌های ۱۳۱۵ الی ۱۳۱۹ هجری شمسی

-در فاصله سال‌های ۱۳۱۵ الی ۱۳۱۹ پاسگاه‌های دریایی در جزایر و بندرها و سواحل خلیج فارس و دریای عمان ساخته و تکمیل شد. از جمله این بندرها می‌توان به بندر شاهپور اشاره کرد. پرچم برپتانیا در این مناطق پایین کشیده شد و پرچم ایران برافراشته شد.

• سال ۱۳۲۰ هجری شمسی

-نیروی دریایی ایران در سال ۱۳۲۰ در شمال و جنوب کشور، درمجموع دارای پانزده فروند ناو و ناوچه و بیست فروند کرجی به شرح زیر بود:
نیروی دریایی در شمال شامل ارکان نیرو مشتمل بر ستاد فرماندهی، امور اداری، مستحقفطان، تعمیرگاه و بهداری و یگان‌های شناور (ناوچه‌های شصت تنی بابلسر، سفیدرود و گران، ناوچه هفتاد تنی نهنگ، کشتی شهباز، کرجی‌های مسلح رامسر و نوشهر، کرجی‌های شماره یک و دو موتوری، کرجی مو توری آتش‌نشانی).

نیروی دریایی در جنوب نیز شامل ارکان نیرو (دربرگیرندهٔ ستاد فرماندهی، بهداری و آموزشگاه مهنای)، کشتی یک‌بر، حوض شناور، تعمیرگاه ثابت، تعمیرگاه متحرک، دو فروند نفت کش، بنگاه فانوس‌های دریایی، مراکز چهارگانه تدارکات بندر، اداره بندری خزرعل آباد، اداره بندری بندر شاهپور، یگان‌های شناور، ناودسته یکم (شامل ناو ۹۵۰ تنی بیر، ناوهای ۳۳۰تنی شهباز و سیمرغ) ناودسته دوم (شامل ناو ۹۵۰تنی پلنگ، ناوهای ۳۳۰تنی کرکس و شاهرخ)، ناودسته سوم (شامل ارکان دسته ساحلی در خرمشهر، دو گروهان تفنگدار دریایی برای دفاع از جزایر مرکزی، ناوچه ششامین، کرجی‌های چچله، کارون، نهف، چنگر، کرجی سوار فرماندهی، دو فروند کرجی خلیج پیمّا و کشتی یک‌بر ۲۷۵ تنی).

در خصوص نیروهای زمینی مستقر در منطقه ذکر این نکته ضروری است که برابر پیشنهاده فرماندهٔ لشکر شش، فرماندهی نیروهای زمینی مستقر در منطقه که تا پیش‌ازاین برعهده سرهنگ نخجوان بود، به «ناخدا غلامعلی پایندر» محول شد و سرهنگ نخجوان به‌عنوان معاون وی انجام وظیفه می نمود.

یگان‌های زمینی مستقر در منطقه در آن زمان عبارت‌تند از: هنگ آبادان، گردان پل نسو، نیروهای مرزوی معابر خرمشهر، گروهان‌های قصبه و خسروآباد، گروهان هفت بریم و گروهان‌ها و نیروهای بواره و جیرفت (قدیمی، ۱۳۲۶: ۱۲۳).

-در سال ۱۳۲۰ هجری شمسی، متفقین به ایران حمله نمودند. در وقایع شهریور ۱۳۲۰، بیشتر شناورهای نیروی دریایی -ازجمله ناوهای بزر و پلنگ- در جنوب در مواجهه با نیروی دریایی انگلیس نابود و غرق شد. ناوهای سیمرغ، شاهین، کرکس و شهباز که به علت نیاز به تعمیرات در بندر شاهپور مستقر بود، توسط انگلیسی‌ها به غنیمت گرفته و درواقع ربوده شد. در شمال نیز مهاجمان شوروی سابق، بیشتر شناورها را به‌عنوان غنیمت به بندرها خود در شمال دریای مازندران منتقل کرده و تا سال‌ها بعد از تحویل به ایران امتناع کردند.

-در سوم شهریور ۱۳۲۰ در یورش متفقین به ایران، نیروی دریایی مقاومت قهرمانانه‌ای از خود نشان‌داد که منجر به غرق شدن ناوهای بزر و پلنگ و تعدادی از ناوچه‌ها و شهبادت «دریابان پایندر» فرماندهٔ نیروی دریایی و شش صد نفر از افسران، درچه‌داران و ناویان شد.

ادامه دارد...



گروه گردشگری دریایی -سعیدقلیچی -پس از مدت‌ها نام کشتی شبهه کروژ «گردنفری» ساخت کشور فرانسه مجدداً مورد توجه قرار گرفته است. موضوع خبرهای جدید به الحاق این کشتی گردشگری، به ناوگان دریایی و بندری استان بوشهر، با هدف برگزاری تورهای گردشگری در حومه بوشهر و سایر نقاط ایرانی خلیج فارس برمی گردد.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصادسراسر آمد، زمزمه‌های الحاق و فعالیت مجدد کشتی فرانسوی «گردنفری» در خلیج فارس ایسن امیدواری را ایجاد کرده که موضوع گردشگری دریایی بیش از گذشته مورد توجه مسئولان و تصمیم‌سازان این حوزه قرار گرفته است. در ماه‌های گذشته از عمر دولت چهاردهم، موضوع توسعه اقتصاد دریامحور و استفاده از ظرفیت‌های مختلف این حوزه

مورد توجه ویژه رئیس‌جمهور و سایر اعضای کابینه قرار گرفته است.در هفته‌های گذشته وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی در برنامه‌های مختلف و در طول بازدیدهایی که از نقاط مختلف کشور داشته، بر ضرورت برنامه‌ریزی جهت احیا و رونق گردشگری دریایی در استان‌های ساحلی کشور صحبت کرده است. در روزهای گذشته خبرهایی مبنی بر امکان برگزاری تورهای گردشگری توسط یک کشتی کروژ متعلق به کشور روسیه برای رونق گردشگری دریایی در دریای کاسپین توسط رسانه‌ها منتشر شد.

حالا اما آطور که مدیر شرکت تعاونی سیراف استان بوشهر در گفت‌وگو با روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد اعلام کرده، قرار است گشت دریایی با کشتی شبهه کروژ «گردنفری» در محدوده حومه بوشهر برگزار شود. همچنین برنامه‌ریزی‌های بیشتری برای برگزاری تورهای گردشگری توسط این کشتی گردشگری به بندرعباس و جزایر کیش و قشم و در کام بعدی برای سفر دریایی به دبی صورت گرفته است.

تور گردشگری باشبهه کروژ در آب‌های خلیج فارس

حسین دهار، مدیر شرکت تعاونی سیراف استان بوشهر در گفت‌وگو با روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد می‌گوید: کشتی بزرگ اقامتی - گردشگری - تفریحی - فرهنگی - ورزشی «گردنفری» ساخت فرانسه است. این کشتی با طول ۱۴۵متر و عرض ۲۶متر در ۱۰طبقه و دارای ۲۵۰کابین با اتاق خواب هتلی با ظرفیت بالغ بر ۸۰۰تخت اقامتی و دارای ۱۷۰۰صندلی رستورانی و مبل است. مدیر شرکت تعاونی سیراف در ادامه به سایر ظرفیت‌ها و امکانات این کشتی گردشگری اشاره کرد و افزود: ظرفیت‌های صندلی رستورانی و مبل در طبقات ۸، ۷ و ۹ واقع شده است. این کشتی دارای سه کافی‌شاپ - کترینگ غذا و سالن سلف سرویس است. همچنین سینما یا ۱۳۰صندلی و قابل افزایش تا ۱۵۰صندلی از دیگر امکانات کشتی «گردنفری» است.

وی ادامه داد: این کشتی دارای باشگاه ورزشی شامل میز

بیلیارد، فوتبال‌دستی و پینگ‌پنگ بوده که قابل افزایش برای ورزش‌های سالنی نیز هست. این کشتی ظرفیت ۷۰۰دستگاه خودرو نیز در پارکینگ را دارد و دو سالن بزرگ هم برای برگزاری نمایشگاه در آن پیش‌بینی شده است. درمانگاه، بوتیک، سوپرمارکت و اتاق بازی کودکان نیز دیگر امکانات این کشتی را تشکیل می‌دهند. «دهار» در پایان پیرامون برنامه‌ریزی‌های صورت‌گرفته برای برگزاری تورهای گردشگری توسط این کشتی در خلیج فارس، خاطرنشان کرد: برنامه فعلی شرکت تعاونی سیراف استفاده هتل، رستوران، کافی‌شاپ و گشت دریایی اطراف بوشهر است. البته جهت اجرای تورهای گردشگری به کیش - قشم - بندرعباس و احتمالاً دبی در آینده نیز برنامه‌ریزی‌هایی صورت گرفته است.

اهمیت توسعه صنعت گردشگری دریایی در ایران

توسعه گردشگری دریایی در حقیقت نوعی کارآفرینی است و با تریغ بخش خصوصی می‌توان این کار را انجام داد. با توجه به اینکه بخش خصوصی در تمام فعالیت‌ها بهتر از بخش دولتی عمل کرده است، گردشگری دریایی نیز باید از انحصار دولت خارج شده و به بخش خصوصی واگذار شود. طبق اصل چهارم قانون اساسی در ظرفیت و امکان واگذاری کشتیرانی به بخش خصوصی هیچ‌گونه منع و محدودیت قانونی ندارد و تاکنون بهای لازم در این زمینه به بخش خصوصی داده شده است. در عین حال بخش خصوصی با مشکلاتی مواجه است که بخش‌های دولتی به علت حمایت و پشتیبانی دولت با آن روبه‌رو نمی‌شوند و برای برطرف کردن مشکلات بخش خصوصی باید اقدام جدی در قالبیی قانونمند صورت پذیرد و اجازه داده شود تا سرمایه‌گذاران خارجی نیز در این زمینه فعالیت خود را آغاز کنند. تخصیص وام‌های بلندمدت با بهره کم به بخش خصوصی داخلی و نیز فعال کردن جزایر با جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و خارجی از اقدامات دیگر است.

رشد گردشگری در کشور منتج به منافع بسیاری برای نواحی ساحلی شده است، اما گسترش بدون برنامه آن بهای گزاف زیست‌محیطی به همراه دارد. نمونه‌های بسیاری از پیامدهای منفی گردشگری کنترل‌نشده بر منابع اکولوژیک نواحی تفرجی وجود دارد. به‌طور مثال، گردشگری بدون برنامه‌ریزی، به واسطه آلودگی فاضلاب ناشی از استقرار مکان‌های گردشگری منجر به تخریب زیستگاه‌های دریایی نزدیک ساحل شده است، یا قایقرانی به عنوان یک فعالیت اصلی گردشگری ساحلی، زیستگاه‌های دریایی که گنجینه تنوع زیستی را در برمی‌گیرد، تحت تأثیر قرار داده است.

تبلیغات و آموزش برای جذب گردشگر

بررسی‌ها نشان می‌دهد، برای معرفی ظرفیت‌ها و جاذبه‌های مناطق گردشگری جهت جذب گردشگر داخلی و خارجی و همچنین رشد و رونق گردشگری دریایی نیاز به آموزش و تبلیغات گسترده و بازاریابی مناسب است. برگزاری سمینارها و همایش‌های مختلف

خبری خوش برای جامعه دریایی ایران؛

«روزنامه دریایی سرآمد» گزارش می‌دهد

آغاز پرطمطراق گردشگری دریایی ایران

شبه کروژ «گردنفری» در بوشهر آماده برگزاری تورهای گردشگری است

با موضوع گردشگری ساحلی و دریایی برای آشنایی مردم با این حوزه، ساخت اسکله‌های تفریحی و استفاده از شناورها، قایق‌ها و اتوبوس‌های تفریحی دریایی، بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقلی برای دسترسی آسان به مناطق ساحلی و همچنین ایجاد شرکت‌ها و موسسه‌های گردشگری دریایی می‌تواند زمینه را برای رشد گردشگری دریایی فراهم کند.

فرهنگ مسافرت‌های دریایی در ایران نیز جز برای ساحل‌نشینان و بومیان مناطقی که در نزدیک دریا هستند و بین جزایر تردد دارند، شناخته‌شده نیست و بیشتر مردم کشورمان تنهاشناخت اندکی آن هم در حد آشنایی بالنج، ماهی‌گیری و قایق دارند که می‌توان گفت به همین دلیل چندان انگیزه‌ای برای ایجاد مسافرت دریایی یا تورهای مسافرتی دریایی آنچنان که باید وجود ندارد که این امر نیاز به آموزش و فرهنگ‌سازی بیشتر دارد. از طرف دیگر نبود امکانات و خدمات مورد نیاز برای تفریحات دریایی و نبود توجه برنامه‌ریزان گردشگری باعث شده که به‌رغم دسترسی مناسب به دریا و امکان داشتن تفریحاتی مانند غواصی، موج‌سواری، جت‌اسکی، ماهی‌گیری در آب‌های عمیق آطور که انتظار این رود نسبت به سایر کشورهای منطقه توسعه پیدا نکند.

معضلات گردشگری دریایی

ناخداامیرحسین مزینی فر، کارشناس حوزه اقتصاد دریایی در این رابطه به روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد نوشت: درباره معضلات پیش‌روی صنعت گردشگری دریایی آورده است: «مهم‌ترین معضلات گردشگری دریایی ایران را می‌توان این‌گونه تعریف کرد:

۱- نبود سند ملی که در آن مولفه‌های اصلی شامل تعریف گردشگری دریایی، اهداف، ابزار و وسایل و ابعاد گردشگری دریایی (ابعاد اجتماعی، سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و...) در آن مشخص شده باشد.

۲- تعدد دستگاه‌های ذی‌مدخل در بخش بهره‌برداری از دریا، خصوصاً گردشگری دریایی و مشخص نبودن متولی و سازمان حاکمیتی در حوزه دریا و تعدد نهادهای تاثیر گذار، یعنی نهادهای مختلف مانند سازمان بنادر، محیط‌زیست، نهادهای نظامی و انتظامی وزارت کشور، شهرداری‌ها شیتال منابع طبیعی و ...

۳- وجود نگاه امنیتی و انتظامی به دریا در حوزه استراتژیک کشور

۴- نبود زیرساخت‌های لازم در گردشگری دریایی

۵- تعدد قوانین و مقررات در حوزه بهره‌برداری از دریا و موازی بودن قوانین و مقررات و تناقض آن‌ها و تدوین قوانین جدید مغایر و در پایان تأثیرات منفی این صنعت بر مناطق ساحلی، شهری شدن آفتی، تولید زباله و از بین رفتن هویت‌ها و ارزش‌های فرهنگی را می‌توان از معضلات دیگر این صنعت دانست و به نظر می‌رسد تنها راهکار مدیریت آن‌ها، حل تضاد میان منافع اقتصادی گردشگری و تأثیرات آن بر محیط‌زیست و جامعه است.»

بدون شرح

قاب دوربین



عکس: اصغر بشارتی