



#### بخش هجدهم

#### سربازان هندی مزدور انگلیسی‌ها

مدتی پیش از سوم شهریور ۱۳۲۰، تعداد زیادی از سربازان هندی به‌عنوان کارگر از سوی انگلیسی‌ها به آبادان وارد شدند. در همان ایام، در بارهای بسته‌بندی‌شدهٔ شرکت نفت که هیچ‌گاه کنترل نمی‌شد، مقدار بسیار زیادی اسلحه وارد شد و در میان کارمندان شرکت – که تعدادی از آن‌ها افسرانی بودند که با لباس شخصی خدمت می‌کردند – پخش شد. بعدها معلوم شد که در ساختمان (جنرال آفیس) و کارخانه هندی‌ها و گاراژ بریم، مسلسل و در اغلب عمارات قبلی تفنگچی وجود داشت. این تفنگچی‌ها و مسلسل تعبیه‌شده در هنگام درگیری نیروهای انگلیسی و ایرانی، نیروهای ایرانی را از پشت سر مورد هدف قرار می‌دادند. (قدیمی، ۱۳۲۶: ۱۲۳)

در حمله انگلیسی‌ها به ایران نیز، به‌ویژه در زمان حمله به بندرها جنوبی ایران، برای کاهش تلفات انگلیسی‌ها، از سربازان و مزدوران هندی بهره گرفته شد. به‌همین دلیل تعدادی از سبک‌های هندی در یکی از محلات آبادان که هنوز به «سیک لاین» معروف است، اسکان داده شدند. (عابدیان، ۱۳۸۹: ۱۱۲)

دوشنبه سوم شهریور ۱۳۲۰

پس از حمله آلمان به شوروی در ۲۲ ژوئن ۱۹۴۱ (اول تیر ۱۳۲۰)، این کشور وارد گروه متفقین شد. در این هنگام شوروی در مقابل حملات ارتش آلمان، به اسلحه، مهمات و دارو نیاز ضروری داشت. انگلستان نیز به دنبال راهی برای حمل کالاهای موردنیاز ارتش شوروی بود.

در آن زمان چهارراه مهم دریایی مرتبط با حل این مسئله وجود داشت:

الف) راه ولادی‌وستک در خاور دور؛ این راه به دلیل بعد مسافت ۱۱۰۰۰ کیلومتری از جبهه‌های جنگ پذیرفتنی نبود. مهم‌ترین مشکل آن آمریکا و ژاپن در جنگ بودند مسیر کشتی‌های آمریکایی در اقیانوس آرام تا رسیدن به بندرهای خاور دور شوروی خطرناک و ناامن بود.

ب) راه آرخانگلسک؛ این راه به علت سرما در بیشتر اوقات سال یخ می‌بست و حمل‌ونقل مشکل بود.

پ) راه مورمانسک؛ به دلیل آن‌که راه‌آهن مورمانسک به لنینگراد در اشغال آلمان بود، نمی‌شد از این راه برای حمل کالاهای موردنیاز روسیه استفاده کرد.

ت) «راه خلیج فارس و ایران» ایران بهترین مسیری بود که انگلیسی‌ها از آن می‌توانستند برای حمل مهمات به روسیه استفاده کنند. آن‌ها می‌توانستند از طریق راه‌آهن جنوب به شمال کالاهای موردنیاز را به روسیه ارسال کنند و نیز از نفت ایران برای تأمین سوخت موردنیاز خود استفاده کنند» (فرامرزی، ۱۳۸۶).

در ۱۷ ژوئیه ۱۹۴۱ میلادی، در موردحمله به ایران میان نمایندگان انگلیس و شوروی توافق و هماهنگی به وجود آمد.

درواقع در اواسط تابستان ۱۳۲۰ نیروهای نظامی شوروی سابق در حال آمادگی برای انجام یک حملهٔ تمام‌عیار به ایران بودند. این رویدادها در حالی شکل می‌گرفت که در زمستان ۱۳۱۹ رضاشاه و ستاد عالی جنگ ایران در حال مهیا شدن برای دفاع از مرزهای شمالی در برابر حملهٔ احتمالی بودند و در همان زمان طرح عملیاتی ستاد فرماندهی شوروی برای حمله به ایران تکمیل شد. (نوری، ۱۳۹۴: ۳۱)

در آن مقطع تاریخی تعدادی از کشتی‌های جبههٔ متحدین (آلمان و ایتالیا) به بندرهای ایران پناه آورده بودند. انگلیسی‌ها خواستار اخراج آنان یا تحویل به نیروی دریایی انگلیس بودند که البته ایران به‌عنوان کشور بی‌طرف، خود را ملزم به حفاظت از آنان می‌دانست (بهمنش، ۱۳۹۵).

سوم شهریور ۱۳۲۰ برای ایرانی‌ها روزی فراموش‌نشدنی است؛ زیرا در این روز نیروهای ارتش شوروی از شمال کشور و نیروهای بریتانیایی از جنوب و غرب، از زمین و آسمان به ایران حمله کردند و شهرهای سر راه را اشغال کردند و به سمت تهران آمدند. برابر اعلامیه شماره یک ارتش، واحدهای ارتش شاهنشاهی غافلگیر شده و در حدود امکان به استقبال نموده و به دفاع پرداخته‌اند.پس از حملهٔ غافلگیرانه متفقین در ساعت ۰۴:۰۰ روز سوم شهریورماه ۱۳۲۰ هجری شمسی و نقض بی‌طرفی ایران، به نیروی دریایی جوان ایران حمله شد و متفقین با تویخانه خود، ناوهای ایرانی را موردتهاجم قراردادند.

ادامه دارد...



#### سنگ گره و زیست محیط دریایی – سعید قلیچی –

خلیج فارس دارای اقلیم نیمه‌خشک تا بیابانی با تابستان‌های بسیار گرم و شرجی و زمستان‌های معتدل است. اقلیم دریای عمان اقلیم گرمسیری با تأثیرات موسمی است. در هر دوی این اقلیم‌ها، بادهای شمال‌غربی در آن غالب است و امواج مر تفعی را ایجاد می‌کنند. این مناطق تحت تأثیر سامانه‌های همدیدی مانند جبهه‌های سرد و طوفان‌های گردوخاک است.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، بادهای موسمی تابستانه باعث ایجاد امواج بلند و انتقال رسوب ساحلی می‌شوند. جریانات موسمی جنوب‌غربی تابستانه از اقیانوس هند و دریای عرب به سمت دریای عمان می‌ریزد و این بادهای امواج بزرگتری را ایجاد می‌کنند که باعث جابه‌جایی رسوبات ساحلی و تغییر شکل خطوط ساحلی می‌شوند. این منطقه آبی به‌ویژه در فصل پیش‌موسمی (بهار) و پس‌موسمی (پاییز) در معرض چرخنده‌های حاره‌ای قرار دارد.

خلیج فارس تأثیر مستقیمی بر شکل‌گیری ژئومورفولوژیکی مانند تپه‌های ماسه‌ای و خطوط ساحلی دارد. علاوه بر آن، بادهای شمال‌غربی و امواج ناشی از آن‌ها باعث جابه‌جایی رسوبات و شکل‌دهی به خطوط ساحلی می‌شوند. این بادهای می‌توانند در تشکیل و تغییر موقعیت تپه‌های ماسه‌ای ساحلی در مناطق کم‌ارتفاع مانند سواحل جنوبی ایران همچون بوشهر و هرمز گان و همچنین کویت نقش داشته باشند. دریای عمان با عمق بیشتر نسبت به خلیج فارس و

تحت تأثیر بادهای موسمی جنوبی عربی در ایجاد امواج مرتفع و طوفان‌های شدید در فصل موسمی، انتقال رسوبات به سمت سواحل شرقی ایران و تشکیل سدهای ماسه‌ای و تغییرات سریع خط ساحلی نقش آفرینی می‌کند، از این رو این حوضه آبریز نقش کلیدی در شکل‌گیری مخاطرات ساحلی مانند فرسایش و سیلاب‌های ناگهانی دارد.

#### کم‌هزینه‌ترین روش برای مقابله

#### با مخاطرات دریایی

پیش‌بینی و هشدار مخاطرات دریایی کم‌هزینه‌ترین روش در مواجهه با مخاطرات دریایی است. مخاطرات دریایی طیف گسترده‌ای از مخاطرات فیزیکی و زیستی را در بر می‌گیرد. ویژگی‌های فیزیکی و هیدرودینامیکی محیط نقش اصلی حتی در چگونگی توزیع مخاطرات زیستی است. برخی مخاطرات دریایی علاوه‌بر اثرگذاری در محیط دریا و سواحل آن، گاه اثر آن‌ها کیلومترها در دل خشکی نیز دریافت می‌شود. شرایط اقلیمی در خشکی‌ها مانند طوفان، خشکسالی و سیلاب همه متاثر از چرخه‌های اقیانوسی و تغییر اقلیم اقیانوسی هستند. پیش‌بینی و هشدار مخاطرات دریایی علاوه‌بر کاهش هزینه‌های انسانی، اقتصادی و اجتماعی، سمت‌گیری بر نامه‌های توسعه‌ای را در نواحی ساحلی، دریایی و حتی در مناطق داخلی مشخص می‌کند. از این‌رو، پیش‌بینی و هشدار مخاطرات دریایی نقش کلیدی در برنامه‌های توسعه‌ای ایفا می‌کند. شناخت مخاطرات دریایی و ارائه پیش‌آگاهی‌های آن، مستلزم حضور و همکاری طیف گسترده‌ای از متخصصان علوم و فناوری اقیانوسی – جوی است.

می‌کنند و در این حرم ساخت‌وساز صورت نمی‌گیرد، ولی در کشور حتی اخیراً مشکلاتی را در زمینه ساخت‌وساز در حرم رودخانه‌ها شاهدیم.

دانشیار پژوهشکده علوم زمین سازمان زمین‌شناسی با بیان اینکه در کشورهای توسعه‌یافته در ارتفاعات نواحی ساحلی اقدام به ساخت‌وساز می‌شود، اضافه کرد: در کشورهای توسعه‌یافته سیستم‌هایی را برای زیر ساختمان‌های در معرض سیلاب‌ها طراحی کرده‌اند تا در زمان سیل، آب را به سمت پایین‌دست هدایت می‌کند و این امر هم مسئله آبخوان‌داری را مدیریت می‌کند و هم مخاطرات سیل را کاهش خواهد داد. وی تأکید کرد: آنچه که امروز سازمان زمین‌شناسی روی آن تأکید دارد، این است که اجازه ندهیم آبی که از طریق سیلاب ایجاد می‌شود، هرز برود و پیشنهادات جدیدی در این زمینه ارائه شده است.

#### سونامی، بزرگ‌ترین مخاطره مناطق ساحلی

لک با اشاره به مخاطره سونامی در مناطق ساحلی، خاطر نشان کرد: سونامی، بزرگ‌ترین مخاطره مناطق ساحلی است که نسل ما هنوز با آن مواجه نشده است. سونامی تخریب بسیار وسیعی را ایجاد می‌کند. دانشیار پژوهشکده علوم زمین سازمان زمین‌شناسی، سونامی را مرتبط با فعالیت‌های زلزله در کف آب دانست و خاطر نشان کرد: زمانی که در بستر دریا زلزله‌ای رخ می‌دهد و اختلالاتی در ارتفاع کف دریا ایجاد می‌شود، موج بلندی را ایجاد می‌کند که این موج به مرور که به سمت ساحل حرکت می‌کند، به‌طور ناگهانی موج بلندی را به سمت ساحل هدایت می‌کند. این محقق حوزه علوم زمین با بیان اینکه در مکران کانون‌های زلزله زیادی وجود دارد، از این رو پتانسیل وقوع سونامی را دارد، یادآور شد: در سال‌های گذشته پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی دوره آموزشی را با همکاری IOC برگزار کرد و با حضور محققان خارجی در سواحل جاسک آثار سونامی‌های قدیمی را مشاهده کردیم و علاوه‌بر آن، دوره‌های آموزشی درباره مدل‌سازی سونامی از سوی این پژوهشگاه برگزار شد و برای برخی مناطق دریای عمان مدل‌سازی سونامی را اجرایی کردند تا مشخص شود که در صورت بروز زلزله‌ای به بزرگی ۸ ریشتر در دریای عمان چه قسمتی از سواحل ما به زیر آب خواهد رفت.

#### برنامه‌های سازمان زمین‌شناسی

#### برای مطالعات دریایی

این محقق علوم زمین اظهار کرد: مطالعاتی در چندین لایه رسوب‌شناسی، ژئوشیمی رسوبی، ژئوفیزیک ساحلی و دریایی و ژئوفیزیک آب و ژئومورفولوژی سواحل و دیرینه اقلیم در دستور کار محققان سازمان زمین‌شناسی قرار دارد و برنامه سه‌ساله که دفتر زمین‌شناسی این سازمان اجرایی کرده، در حوزه دریای کاسپین است و قرار است طی آن نقشه‌های یک پنجاه‌هزارم در چندین لایه تولید شود. لک یادآور شد: داده‌های این مطالعات، داده‌های پایه‌ای است که برای همگان قابل دسترس است و تأکید رئیس سازمان زمین‌شناسی این است که این داده‌ها در اختیار همگان قرار گیرد. دانشیار دانشکده علوم زمین‌شناسی با

«روزنامه دریایی سرآمد» منتشر کرد

# مخاطرات توسعه انسانی برای زیست محیط دریایی

سونامی، بزرگ‌ترین مخاطره در مناطق ساحلی دنیاست

بیان اینکه از سال ۲۰۰۷ مطالعات ژئومورفولوژی و غیره انجام شد، گفت: تهیه نقشه‌های ژئومورفولوژیکی ساحلی در مقیاس ۱:۲۵۰۰۰ امکان بررسی دقیق و ویژگی‌های فرسایشی، رسوب‌گذاری و تحولات خط و پهنه ساحلی را فراهم می‌آورد. این نقشه‌ها، علاوه‌بر اطلاعات ژئومورفولوژیکی، شامل داده‌های زمین‌شناختی، اقلیمی و زیست‌محیطی نیز هستند و می‌توانند در برنامه‌ریزی‌های توسعه‌ای، مدیریت سواحل، پیش‌بینی مخاطرات و طراحی پروژه‌های مهندسی ساحلی مورد استفاده قرار گیرند. وی تهیه نقشه‌های ژئوتوریسم را از برنامه‌های جدید سازمان زمین‌شناسی نام برد و یادآور شد: برای جزایر ایران این سازمان نقشه‌های زمین‌شناسی یک پنجاه‌هزارم را تهیه می‌کند و کاری را با همکاری آکادمی علوم چین درخصوص OBS‌های دریایی داشتیم و طی آن لرزه‌نگارهایی در بستر دریا نصب شد. دستگاه‌های OBS هایی در پژوهشکده علوم زمین هست و محققان می‌توانند از آن‌ها بهره‌برداری کنند.

#### فاجعه آلودگی در دریاها

دانشیار پژوهشکده علوم زمین با بیان اینکه مسئله آلودگی‌های دریایی به یک مسئله اصلی تبدیل شده است، گفت: فاجعه‌هایی در زمینه آلودگی‌های دریایی به‌ویژه آلودگی‌های پلاستیکی و میکروپلاستیکی وجود دارد و آلودگی شماره یک دنیا آلودگی‌های پلاستیک و میکروپلاستیک است و کشورها دیگر قادر نیستند این آلودگی‌ها را حذف کنند و تنها روی فرهنگ‌سازی برای کاهش بار این آلودگی‌ها فعال شده‌اند تا جلوی بیشتر آلودگی‌های پلاستیکی را در محیط‌های دریایی بگیرند. لک آلودگی‌های فلزات سنگین را از دیگر آلودگی‌های دریایی دانست که مطالعات آن در سازمان زمین‌شناسی اجرایی شده است و افزود: یکی از موضوعات ساحلی، ساخت و توسعه اسکله‌های ساحلی است که کشور امارات را با فراتر گذاشته و اسکله‌هایی را در جنوب خلیج فارس توسعه داده است که گزارش آن را ۱۵ سال قبل به شورای عالی امنیت ملی ارسال کردم تا جلوی این کار گرفته شود یا مذاکراتی صورت گیرد و این گزارش به سازمان محیط‌زیست نیز ارجاع شد. وی با بیان اینکه این گزارش به جایی نرسید، خاطر نشان کرد: مجدداً اعلام می‌کنم که ساخت جزایر مصنوعی امارات موجب می‌شود که رسوبات کربناته جدیدی ایجاد شود و در سیستم‌های جریانات آبی خلیج فارس مؤثر است.

این محقق با بیان اینکه تنها خارجی‌ها نیستند که به اکوسیستم خلیج فارس آسیب وارد می‌کنند، اظهار کرد: ایران نیز با ساخت پل خلیج فارس بین قشم و لافت در این حوزه وارد شده و باید پرسیده شود که آیا ساخت این پل ضرورت دارد؟ بخش‌هایی از این پل قرار است در دریا نصب شود و این در حالی است که در این منطقه جریان‌های دریایی بسیار شدید است و بر اثر جزر و مد آبی که از تنگه خوران به سمت جنگل‌های حرامی رود، کلیه این آب خارج می‌شود و به سمت دریا می‌رود و اجازه نمی‌دهد رسوب‌گذاری در این جنگل‌ها صورت گیرد.

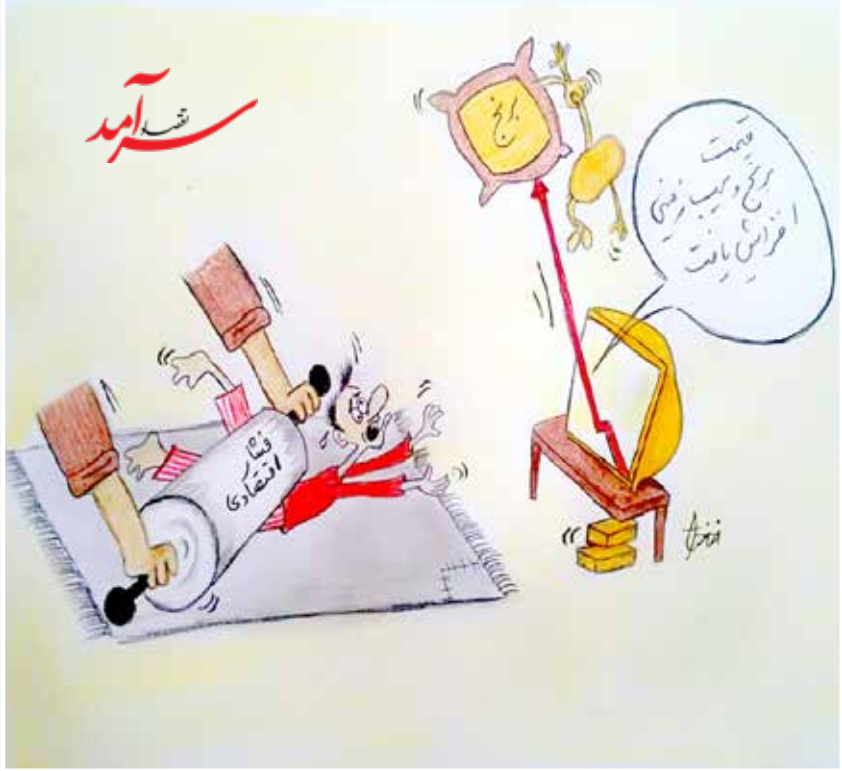
#### بدون شرح

#### قاپ‌دوربین



عکس: اصغر بشارتی

#### بدون شرح...



#### فریداعیزی – اقتصاد سرآمد