



#### بخش بیست و هشتم

انجام نشدن تعمیر و نگهداری برای ناوهای که ۱۲ سال از عمر خدمتی شان می گذشت، ضربه بزرگی محسوب می‌شد؛ بنابراین، قدرت و کاربرد نظامی آن‌ها بسیار پایین آمده بود. به‌همین دلیل ناوهای «شهباز» و «سیمرغ» در لنگرگاه بندر شامپور در کنار یکدیگر پهلوگرفته و در حقیقت به یکدیگر متصل شده بودند (رسمایی، ۱۳۵۴: ۴۵۰ و ۴۵۱).

#### عدم تقارن در برابر متفقین

شمار نیروها و تجهیزات نظامی نیروهای ایرانی در برابر متفقین دارای تفاوت محسوسی بود. این تفاوت نبردی نامتقارن را بین نیروهای ایرانی و متفقین رقم زد. پیش‌ازاین نبرد نابرابر، یکی از فرماندهان نیروی دریایی انگلیس در مقایسه نیروی دریایی انگلیس و ایران نوشته بود: «نسبت نیروی دریایی انگلیس و نیروی دریایی ایران مانند فیل است در مقام مقایسه با یک پشه. اگر این پشه وارد خرطوم فیل شود درست است که او را نخواهد گشت؛ ولی او را خواهد آزد» (رسمایی، ۱۳۵۴: ۴۴۸).

غافل‌گیری و عدم پیش‌بینی زمان دقیق حمله

ناوگان دریایی ایران در شمال و جنوب با حمله غافلگیرانه متفقین مواجه شد (فرامرزی، ۱۳۸۶). اگرچه پیش از حمله، سبایسون متفقین و ایران تا حدی از این حمله مطلع بودند؛ ولی زمان کافی برای ابلاغ دانسته‌های سبایسون به نیروهای لبه جلویی منطقه نبرد و سر پنجه‌ها وجود نداشت. ضعف ارتباط نیز در غافلگیری مؤثر بود. از سویی گزارش‌های صادره توسط لشکر شمال‌غرب در ایام پیش از شروع جنگ، خبر از وقوع یک نبرد احتمالی داشت؛ ولی عدم وجود شبکه ارتباطی منسجم در درون نیروهای نظامی برای اطلاع‌رسانی به سایر نیروهای مرزبان و سر پنجه‌ها منجر به غافلگیری شد.

اگرچه این غافلگیری منجر به فرار از صحنه نبرد در نیروی دریایی نشد. نیرویی که در میان شهدای آن در تجاوز متفقین به ایران از سرباز تا بالاترین رده؛ یعنی فرماندهی نیرو وجود دارد و صدها شهید از این مقاومت بر جای‌مانده است.

#### فصل چهارم: یادی از شهدای نیروی دریایی ایران در جنگ جهانی دوم

در طول نبرد و مقاومت نیروی دریایی جوان ایران در مقابل متجاوزان بیگانه، بیش از شش صد نفر از افسران، درجه‌داران و افراد نیروی دریایی ایران به شهادت رسیدند. در میان آن شهیدان، نام فرمانده فداکار نیروی دریایی ایران شهید دریابان غلامعلی بایندر و رئیس ستاد نیروی دریایی شهید ناخدا نقدی درخشندگی خاصی دارد. ناسروان پدالله بایندر برادر کوچک غلامعلی بایندر نیز از شهدای مقاومت در شمال کشور است.

در نیروی دریایی ایران، ناو ۹۵۰ تنی «پلنگ» و کشتی جنگی ۹۵۰ تنی «ببر» و چند فروند از کشتی‌های ساحلی دچار آسیب‌های جدی شد. درحالی‌که مردان رشیدی همچون ناخدا میلانیان، ناویان کهنمویی، ناویسان ریاضی، ناویان هریسچی، ناویان مسگرزاده و شش صد دریانورد شجاع ایرانی همراه دریابان غلامعلی بایندر و ناخدا نقدی نیز، شهید شدند (گروه مؤلفان دافوس، ۱۳۹۱: ۳۷).

پیش‌ازاین در خصوص نحوه شهادت ناخدا سوم نقدی گفته شد که برابر منابع موجود، در لحظات اولیه درگیری انگلیسی‌ها علیه نیروی دریایی ایران، وی در باشگاه افسران حضور داشت. پس از شنیده شدن صدای توپ‌ها، به سربازخانه مجاور باشگاه افسران رفت و دستور داد که ششیور آماده‌باش یزنند. سپس بدون فوت وقت با تمام افراد حاضر در سربازخانه در ساحل کارون و اروندرود موضع گرفتند و برای مقابله در برابر انگلیسی‌ها به مقاومت پرداختند. پس از مدتی از درگیری مسلحانه، ناخدا سوم نقدی و ده‌ها نفر از مدافعین به شهادت رسیدند. در این میان ناویان هریسچی که جان سالم به دربرده بود، یک قبضه مسلسل به‌دست‌آورد و در یکی از اتاق‌های ناو یک‌دگر «نیرو» سنگر گرفت و شروع به تیراندازی کرد. تیراندازی هریسچی آن‌قدر امتداد یافت تا سرانجام به شهادت رسید. (رسمایی، ۱۳۵۴: ۴۵۱)

نام برخی دیگر از شهدای شهریور ۱۳۲۰ نیروی دریایی در جنوب غربی ایران چنین است:

ناویان یکم مهدی ریاضی، سروان مکرئژاد، ناویان جلالی، ناویان عشقی، ناو سـروان پدالله بایندر، ناویان سوم جعفر مسگرزاده، استوار دوم پزشکی جواد پرنسنده، مهنای یکم جواد همراز، مهنای یکم محمدابراهیم طاهری، مهنای یکم محمد ربیع گیلانی، مهنای یکم حسین تک مرزبان، مهنای دوم اسماعیل یوسفی، مهنای دوم ملوان سرخ‌ای، مهنای دوم هاشم واحدی، مهنای دوم محمود پورثابت و ... (سلامی پور، ۱۳۸۵).

ادامه دارد...



#### سنگر گروه دانش دریا – سهیل مرتضوی – بندر تاریخی سیراف با محوطه‌های بی نظیر تاریخی

آن، مهم‌ترین سند حاکمیت ایران در خلیج فارس است، یک سند روشن، محکم و بی‌بدیل از استقرار تاریخی ایران در منطقه که هم‌اکنون به‌دلیل ساخت و سازهای گسترده و بدون مجوز در حال نابودی است.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، درست در شرایطی که حاکمان عرب، آنسوی آب‌ها در تلاش برای تغییر نام و هویت خلیج فارس هستند، محکم‌ترین سند تاریخی مالکیتی ایران در خلیج فارس درحال فروپاشی است. باستان‌شناسان می‌گویند: از بین رفتن سیراف یک فاجعه تمام عیار است.

بندر سیراف یکی از بناد مهم تجاری و استراتژیک خلیج فارس به شمار می‌رود. این بندر بزرگ‌ترین و پررونق‌ترین بندر تجاری ایران در دوره ساسانی و اسلامی به‌ویژه قرون سوم و چهارم هجری بود و روابط تجاری زیادی با دیگر بنادر خلیج فارس و مراکز تجاری مانند عمان، هند، چین و آفریقای شرقی داشت. در گزارش‌ها ذکر شده است که در سال‌های دور بیش از ۳۰۰ هزار نفر جمعیت در این شهر زندگی می‌کردند. بندر سیراف بین دریا و کوه قرار دارد و دارای تنها یک خیابان است؛ همچنین بندر سیراف یکی از دیدنیهای بوشهر محسوب می‌شود.

توسعه بی‌امان مناطق مسکونی به دلیل افزایش نرخ زمین در سیراف سبب شده که بیش از ۶۰ درصد از عرصه محوطه‌های تاریخی سیراف در چنبره ساخت و سازهای مردمی قرار بگیرد. ساخت و سازهایی که عموماً بدون مجوز انجام می‌شود. پیشتر نیز مسئولان وزارت میراث‌فرهنگسی اعلام کرده بودند که بیش از ۹۰ درصد برابر بند تاریخی سیراف در مالکیت افراد خصوصی است.

بندر باستانی سیراف یکی از کهن‌ترین بنادر خلیج فارس است که از گذشته تاکنون به حیات خود ادامه داده و در مبادلات تجاری و بازرگانی جنوب ایران نقشی پررنگ داشته و در مورد این بندر در متون تاریخی بسیار نوشته شده است. مرحله جدید کاوش‌های باستان‌شناختی سیراف پس از انجام فصل اول در سال ۱۳۸۵ و فصل دوم به سال ۱۳۸۸، از خردادماه ۱۴۰۱ در کم‌تر از دو ماه با مجوز پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری انجام شد. این کاوش‌ها پس از حدود ۱۳ سال از سر گرفته شد و اعتبار آن را اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان بوشهر تأمین کرد.

مدتی قبل بسود که باستان‌شناسانی که پس از وقفه‌ای ۱۳ ساله، بندر ساسانی سیراف در سواحل خلیج فارس را کاوش کردند، هشدار دادند:ا‌ن‌س‌د ک‌ه کاوش‌های باستان‌شناختی کشورهای حاشیه خلیج فارس رشد و شتاب بسیار بیشتری در مقایسه با ایران دارد و این در حالیه‌ست که موج تخریب آثار تاریخی خلیج فارس سرعت بیشتری گرفته است.

#### ویژگی‌های بندر سیراف

بندر سیراف، سیراب، صیراف یا بندر طاهری بین بندر کنگان و بندر عسلیویه قرار دارد. سیراف شهری باستانی است که در بخش مرکزی شهرستان کنگان و استان بوشهر در جنوب ایران قرار دارد. این بندر بر کرانه‌های خلیج فارس به فاصله تقریبی ۲۴۰ کیلومتری جنوب شرقی بندر بوشهر و ۳۸۰ کیلومتری بندر عباس واقع

شده است. بندر سیراف در باریکه‌ای به طول چهار کیلومتر و عرضی نزدیک به ۷۰۰ متر در میان کوه و دریا قرار دارد. این بندر از موقعیت استراتژیکی و نقش مهمی در مبادلات اقتصادی در گذشته برخوردار بوده و از جمله باسابقه‌ترین بندرهای ایران است. به اعتقاد محققان، مورخان و جغرافی‌دانان از گذشته تا امروز هیچ بندری در سراسر خلیج فارس، موقعیت طبیعی سیراف را نداشته است.

مهندسی دقیق تأمین و توزیع آب حتی در ارتفاعات و مناطق صعب‌العبور سیراف نیز بخشی از شگفتی‌های سیرافی‌ها در سنت شهرسازی آنهاست که ضرورت انجام مطالعات دقیق و گسترده را دوچندان می‌کند، اما به گفته باستان‌شناسان، بی‌توجهی به سیراف و تخریب گسترده عرصه آن با ساخت‌وسازهای بی‌رویه و سکوت و چراغ سب‌ز به این تخریب از یکسو و برخورد نکردن قاطع وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی سرعت تخریب‌ها را به اندازه‌ای بالا برده است که بخش بزرگی از عرصه آن جولانگاه ساخت‌وساز به‌شکلی زشت و ناموزون شده است.

#### بندر سیراف در وضعیت بحرانی

محمد کنگانی، مدیر انجمن سیراف پارس موزه در رابطه با وضعیت بحرانی بندر سیراف به ایلنا می‌گوید: توسعه بی‌امان مناطق مسکونی در تپه‌های تاریخی سیراف، جان بندر تاریخی سیراف را گرفته است. مردم در سیراف با کمبود جدی زمین مواجه هستند و برای رفع این کمبود در حال ثبت سندهای دست‌ساز هستند. این درحالی است که اداره ثبت اسناد نیز متأسفانه، سندهای دست‌ساز ساخته شده توسط مردم برای مالکیت تپه‌های تاریخی را به‌راحتی ثبت می‌کند.

او می‌گوید: درحال‌حاضر مشکل سیراف زمین‌های معوض است. اگر زمین‌های معوض از سوی منابع طبیعی، سازمان منطقه و یژه اقتصادی (انرژی پارس) به مردم واگذار نشود، تمامی تپه‌های تاریخی سیراف به‌عنوان مهم‌ترین بخش از هویت و تاریخ و فرهنگ منطقه برای همیشه از بین می‌رود و نابود می‌شود. کنگانی با اعلام اینکه، در حال‌حاضر بیش از ۶۰ درصد از عرصه محوطه تاریخی سیراف در ساخت و سازهای مسکونی اشغال شده است، ادامه می‌دهد: متأسفانه میراث‌فرهنگی همانند آموزش و پرورش همیشه گله‌مند است و و بودجه ندارد. بااینکه در تلاش هم بوده که کاری از پیش ببرد اما عملاً نتوانسته اقدام موثری داشته باشد. آن‌طور که کنگانی می‌گوید، معضل بزرگ بندر تاریخی سیراف زمانی حل می‌شود ک‌ه مسئولان وزارت میراث‌فرهنگی، وزارت نفت و حتی جهاد کشاورزی و منابع طبیعی به یک نتیجه مشخص برسند تا مشکل ساخت و ساز بر تپه‌ها و محوطه‌های تاریخی سیراف برای همیشه حل شود. در غیراینصورت نه‌تنها سیراف ثبت جهانی نمی‌شود که با مرگ تدریجی سیراف، بزرگ‌ترین سند تاریخی که حاکمیت ایران بر خلیج فارس را نشان می‌دهد را از دست خواهیم داد.

او می‌افزاید: این وضعیت درحالی‌در سیراف ادامه دارد که حاکمان عرب در سودای خلیج (ع. ر. ب. ی) هستند و ما با دست خودمان این سند تاریخی را پاک می‌کنیم و این فرصت را به آن‌ها می‌دهیم تا با سندسازی رویای خود را محقق کنند.

«روزنامه دریایی سرآمد» ساخت و ساز در ۶۰درصد عرصه

تاریخی «سیراف» گزارش می‌دهد؛

# تیشه به ریشه بندر تاریخی

«سیراف» مهم‌ترین سند حاکمیت ایران در خلیج فارس در معرض نابودی

و ممنوعیت‌های مرتبط با حفظ میراث فرهنگی در این منطقه هستیم لذا عاجزانه از همه دستگاه‌های مسئول انتظار عمل به وظایف قانونی‌شان وجود دارد تا این تخلفات آشکار در روز روشن خامنه یابد.

#### ویژگی آثار باستانی موجود سیراف

برخی کارشناسان می‌گویند که بنادر باستانی خلیج فارس تا پیش از شکل‌گیری مناطق نفتی و گازی خلیج فارس دوره آرامی داشتند، پس از شکل‌گیری و گسترش مناطق صنعتی نفتی و گازی، موج تخریب آثار تاریخی در آنها سرعتی شتابان به خود گرفته و بخش بزرگی از عرصه آن در سایه غفلت سازمان‌های متولی مورد ساخت‌وساز و نابودی قرار گرفته است. باستان‌شناسان در سال جاری پس از ۱۳ سال وقفه، با هدف آگاهی از وضعیت سیراف، شناخت تجارت دریایی ایرانیان در خلیج فارس از اواخر دوره ساسانی تا صدر اسلام (قرن پنجم قمری)، دستیابی و تحلیل شواهد باستان‌شناسی اهمیت بندر سیراف در اواخر دوره ساسانی و قرون اولیه اسلامی در بازرگانی دریایی و کاوش گسترده، به سیراف بازگشتند.

سفال، شیشه، فلز، سنگ، قطعات گچی و صدفی مهم‌ترین



یافته‌های باستان‌شناسان بود. آنها سفال‌هایی را یافتند که گونه شاخص تجارت دریایی ایران با جهان باستان (هند، چین و آفریقا) بود، که در پنج دوره تاریخی از سالال ۴۰۰ تا ۱۰۲۵ میلادی، تاریخ‌گذاری شده است. سفال‌های کاوش اخیر نیز لعابدار، ساده و یا با پوشش گل‌ی بوده‌اند. باستان‌شناسان همچنین بخش‌هایی از قلعه و مسجد جامع سیراف را که در گذشته، کاوش در آنجا به دلیل شکایت مالکان زمین متوقف

شده بود، دوباره از سر گرفتند که در نتیجه آن، فضاهای معماری و کارگاهی به همراه مواد فرهنگی که از نظر گاه‌نگاری از قرن پنجم تا صدر اسلام را دربر می‌گرفت به‌همراه مدارک تجارت دریایی به دست آمد. کاوش‌ها اما به دلیل محدودیت زمانی و کمبود منابع ملی ادامه نیافت و باستان‌شناسان هنوز به خاک بکر نرسیده‌اند. مرادماه سال جاری بود که جامعه باستان‌شناسی و انجمن علمی باستان‌شناسی ایران با صدور یک بیانیه مشترک با اعلام حمایت از «کارگروه مبارزه با گنج‌یابی» که با همت مصطفی ده پهلوان رییس پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری و با مسئولیت حامد وحدتی‌نسب، باستان‌شناس تشکیل شده است، خواستار برخورد سخت دستگاه قضایی و مراجع انتظامی و امنیتی با «غارنگران» و «باند‌های قاچاق میراث فرهنگی» ایران شدند. این دو نهاد غیردولتی از دستگاه قضایی، نیروی انتظامی و یگان حفاظت میراث فرهنگی و نهادهای قانونی خواسته‌اند تا برخورد سخت با حفاران غیر مجاز، گنج یاب‌ها و باند‌های قاچاق میراث فرهنگی صورت بگیرد.

اگر هنگام زلزله، بیرون از خانه بودیم

چه کنیم؟

برای کمک به دیگران نکات ایمنی را رعایت کنید.	آرامش خود را حفظ کرده و هوشیار باشید.	داخل ماشین بمانید و هشاش را روشن کنید.	کنار بل‌های عابر پیاده و تیرهای چراغ برق نایستید.

شناسایی و رفع عوامل خطر ساز در خانه، قبل از وقوع زلزله

کیف نجات و کمک‌های اولیه آماده کنید.	تابوها و آینه‌ها را دور از محل خواب قرار دهید.	اشیاء شکستنی را در طبقه پایین قرار دهید.	قفص‌ها را به دیوارها متصل و محکم کنید.

برق و گاز ساختمان را به صورت دوره‌ای بررسی کنید.		محصولات قابل اشتعال را در طبقه پایین قرار دهید.	