



طرح بندر صیادی جواد الائمه

۱. مقدمه:

سیاس و ستایش خداوندی کسب از آسمانها آبی نازل کرد که نوشیدنی شمامت و از آن آب روئیدنی شود که در آن (دامهای خود را) می چرانید و بنا آن گشت وزیتون و نخلها و تاکها و همه گونه میوهها برای شما برویاند که در این برای گروهی که اندیشه کنند عبرت است. و شب و روز و خورشید و ماه را بخدمت شما گماشت و ستارگان مسخر فرمان اویند که در این برای گروهی که خردوری کنند عبرت است. و نیز آنچه برای این در زمین آفریده و رنگهای آنها مختلف است که در این برای گروهی که اندرز پذیرند عبرت است. اوست که دریا را به خدمت گرفت تا از آن گوشت تازه خورید و از آن زیوری برون آرید و که پیرایه خویش کنید و کشتی را در آن بینی که دریاها راهمی پیماید تا از گرم وی شما فزونی جوئید و شاید سیاس دارید. و در زمین لنگرها (کوهها) افکند تا شما را زمین نلرزاند و جویها و راهها و علامات در زمین ایجاد کرد شاید شماره بیاید و هدایت شوید و انسانها بوسیله ستارگان راه را بیابند. پس آیا آنکه خلق کند مانند آنکه خلق نکند باشد؟ چرا اندرز نمیگیرید. اگر بخواهید نعمت های خدای را بشمارید شماره کردن آن نتوانید. خدای آمرزگار و رحیم است. (سوره نحل، آيات ۷ تا ۹)

ملاحظه کردید اسلام مکتب انقلاب خونین ما چگونه مارا بسوی دریا میکشاند. از دریا با آنچه در آن است با نام نعمت های غیر قابل شمارش (حتی بوسیله کامپیوترها) یاد میکند و ما راه فکر کردن، تعقل ورزیدن، پسند گرفتن، دعوت میکند.

از طرفی خداوند رحمان بیش از دوهزار کیلومتر از ساحل دریای آزاد و گرم و قابل کشتیرانی و مسافه گیری و استخراج معادن به ما ارزانی کرده و از طرف دیگر شهادی گر آنقدر انقلاب که صلوات و رحمت خدای بر آنها باد، دست ناپاکان و دزدان و ابرجنایتکاران داخلی و خارجی را از این همه نعمتها کوتاه کردند و به عنوان امانتی بکر و خام و آماده بهره برداری صحیح تحویل ما دادند.

خلیج فارس که قسمتی از این سواحل در آنست، در واقع خود یک موج شکن بسیار عظیم است و ساختن بندر و تأسیسات صادراتی و وارداتی در آن خیلی ارزاتر از ساختن تأسیسات دریائی در کرانهائی است که رویروی آنها اقیانوس است و ما بنابین مسئله و عظمت ارزش خلیج فارس در رابطه با درآمدهای دریائی و کشتیرانی چندان توجهی نداریم.



مکالمات فرهنگی
پرنال جان علوم انسانی





۲- تاریخچه:

- تاریخچه مختصری از کشتیرانی، تجارت، صید ماهی و مروارید در خلیج فارس طبق صحبت ناخدایان قدیمی و آثار موجود، در سده دوازدهم هجری وضعیت تجارت و کشتیرانی و ماهیگیری در خلیج تقریباً شرح زیر بوده است:

الف- کشتیرانی: کشتیهای بزرگ رایج در آن دوران که بزرگترین آنها ظرفیتی معادل دو بیست تا سیصد تن داشتند و عموماً از چوب ساخته شده بودند پس از ورود به خلیج فارس رویروی یکی از بنادر در جزیره قشم لنگر می‌انداختند پس از گرفتن آب و سوخت (در آن روزها هیزم) جدید، یک راهنمای ایرانی رابا خود بر میداشتند تا به یکی از بنادر بزرگ خلیج که در آن موقع بحرین، بوشهر، و یا بصره بود، بروند. کشتیها تکه عازم بصره یا کویت بودند در جزیره خارک همین عمل را تکرار میکردند. یعنی در مقابل جزیره خارک لنگر می‌انداختند، آب و سوخت جدید می‌گرفتند و این بار برای راهنمایی شدن در قسمت شمالی خلیج فارس از جزیره خارک راهنما می‌گرفتند. آثار ساختمانهای بزرگ و مجلل و بازارهای بزرگ در این دوجزیره این موضوع را کاملاً ثابت میکنند و این میرساند که در آن زمان ایرانیها در واقع یک نیروی تعیین کننده و جهت دهنده در رابطه با کشتیرانی و تجارت در خلیج فارس بودند.

اگر خوب دقت و بررسی نمائیم میبینیم که در این ایام در واقع تجارت کاملاً پایاپای و متوازن است، یعنی همان کشتی که یکصد تن ادویه، چای، چوب نارگیل و شکر می‌آورد، تقریباً به همین وزن و ارزش مروارید، برنج، گندم، روغن حیوانی، خرما، پارچه، عبا ایرانی، قالی و قالیچه و غیره خریداری کرده و به بنادر دیگر در خارج از خلیج فارس میبرد. در تجارت داخلی خلیج فارس ایران تأمین کننده برنج، خشکبار، خرما و دیگر مواد غذایی سکنه ساحل جنوبی خلیج فارس بود و در مواقع بازگشت از بحرین، قطر، دبی، شارجه و ام- القوین، چون در این شیخ نشینها جنسی نبود، ناخدایان کشتیهای ایرانی در مقابل کالای صادراتی سکههای طلا و نقره و پول نقد به همراه می‌آوردند.

هنگامیکه یک شناور ایرانی با محموله خرما، گندم، جو و یا گوسفند به یکی از بنادر کرانه جنوبی خلیج میرسید مردم آنجا دست افشان و پای گویان به استقبال ناخدایان ایرانی می‌آمدند به امید آنکه جنس را ارزانتر به آنها بدهند و در بعضی سالها که صید ماهی آنها رونقی نداشت در رابطه با پرداخت ارزش مواد

غذایی که آورده‌اند یک سال به آنها مهلت دهند. آغلهای ویران و قدیمی فراوانی که در کناره ساحل ایران یافت میشوند نشان میدهد که ایرانیها تقریباً تأمین کننده ۹۰٪ گوشت مورد نیاز ساکنین ساحل جنوبی خلیج فارس بوده‌اند. یک نقاشی بسیار قدیمی موجود در یکی از موزه‌های پاریس که از ساحل بندر بوشهر کشیده شده است و نام (ایران جدید) دارد گویای رونق فراوان تجارت در این بندر مهم خلیج فارس میباشد.

ب- ماهیگیری و صید مروارید: نوع ماهی در مناطق مختلف خلیج فارس بسته به غلظت آب، متفاوت است. در شمال خلیج که آب دریا غلظت کمتری دارد ماهیهای حلوا، شوریده، رازگو، بیاج، صبور، و دیگر ماهیهای که گوشت آنها بسیار لطیف و سهل الهضم هستند میابیم در حالیکه در وسط خلیج که غلظت آب دریا فزونی مییابد عمده ماهیها سرخو، سنگسر، هامور، خبور و قباد هستند که از گوشتی متوسط و از نظر پروتئین قوی بر خوردارند و در انتهای خلیج یعنی حدفاصل بین راس بنادر تا تنگه هرمز در عین حال که ماهیهای سرخو و سنگسر میبینیم، بیشتر ماهیها از نوع کباب (ماهی تن)، شیر، دولمی، سدا و زرده هستند که گوشت آنها بسیار قوی بوده و هضم آنها نسبت به سایر ماهیها سنگین تر است.

مقدار صید انواع مختلف ماهی (اعم از سرخو، سنگسر، کباب و سدا) در گذشته بقدری بوده است که علاوه بر آنکه در فصل صید کلیه بنادر و آبادیها تا شعاع تقریباً ۱۵۰ کیلومتر بسطرف مرکز مملکت را تغذیه



میکردند، به دو طریق خشک و تر نمک زده شده و برای فصول دیگر که مقدار ماهی کمتر بود نگهداری میشدند. در دهه‌های معاصر هم سالیانه صدها شناور بادبانی، میلیونها ماهی نمک زده را حدود تنگه هرمز به شمال خلیج فارس برده و در عوض آن خرما از بصره و اروندکنار (قصبه سابق) به دو طرف ساحل خلیج فارس می‌رسانیدند نویسنده خود کاملاً به خاطر دارد که در فصل ماهی سنگسر در یکی از بنادر صیادی، بیشتر روزها ده‌ها تن ماهی صید شده دیده میشد که نمک زده می‌شدند. در حالیکه در همان بندر امروز در فصل سنگسر روزی صد کیلو هم صید نمیشود.

در رابطه با صید مروارید بر هیچکس پوشیده نیست که مرغوبترین و بزرگترین مرواریدهای طبیعی دنیا محصول خلیج فارس بوده است. از جزیره خارک گرفته تا جزیره لاوان، سرنابند، جزایر فارور، هالول، بحرین و قشم، همه صیدگاه مروارید بوده‌اند، در فصل صید مروارید خریداران آن که معروف به تاواش بودند با مراسم و امکانات مخصوصی با شناورهای بادبانی بسیار مجلل در محلهای صید مروارید لنگر می‌انداختند و پس از خرید مروارید آنها را به مراکز فروش بین‌المللی عرضه میکردند.

- عملکرد استعمار در رابطه با بنادر و جزایر خلیج فارس

استعمار این بت عیار که هر روز به رنگی درمیآید تا بتواند همواره غارتگر بماند و اندیشه‌ای جز این ندارد که هر ثانیه بر ثروت نامشروع خویش بیافزاید و در این راه از هر قتل عام و کشتاری، هر دروغ و فریبی و هر مکر و جنایتی ابا ندارد. بسته به ماهیت وجودیش دقیقاً برخلاف قرآن و اسلام به ما جهت داده بود. حقاً باید اعتراف کنیم که استعمار در رابطه با دور کردن ما از دریا به نفع خویش خوب عمل کرده است. با نمایش فیلمهایی چون کوسه از دریا و آنچه در آنست برای ما دیوی هولناک ساخته و با برنامه‌های بسیار دقیق در طول دهه‌های متعددی همه سواحل ما را به ویرانه‌ها و خرابه‌هایی تبدیل کرد و خود در کمینگاههایی چند در سواحل و جزایر ما جای پا ساخت تا از یکجا ثروت ما را به یغما ببرد و از جایی دیگر برای وارد کردن اجناس خود به کشور ما استفاده کند و به عبارتی دیگر هر بندر و یا اسکله‌ای در سواحل این کشور ساخته شد همگی با انگیزه‌های استعماری و در خدمت استعمار ساخته شد. هزینه‌های سرسام‌آور ساختن این بنادر چند برابر از خزانه به غارت رفته ما پرداخت شد.

استعمار در کشور ما جریان مهاجرت را جهت عکس داده بدین معنی که مهاجرت که بطور طبیعی بایستی از مرکز کشور به



کرانه‌های دریا باشد، از جانب بنادر و جزایر بطرف شهرهای مرکزی انجام گرفته است در صورتیکه در ممالک استعماری و هم‌پیمانان‌شان در آمریکا و اروپا جریان مهاجرت از مرکز کشور به شهرهای ساحلی است و آبادترین شهرها و ثروتمندترین آنها در کناره دریا ساخته شده‌اند.

استعمار که تا قبل از انقلاب اسلامی بر نامعریز کل اقتصاد، صنعت و کشاورزی ما بود اگر هم اجازه میداد کارخانه‌ای یا محل مونتاژی یا مرکز تولیدی در این مملکت ایجاد شود با هزارویک دلیل آنچنانی توجیه میکرد که این کارخانه‌ها و مؤسسات بایستی در شهرهای مرکزی باشد و حال آنکه خودش اغلب کارخانه‌ها و سیلوها و مراکز تجاری و صنعتی خود را در چند کیلومتری دریا میساخت، تا بتواند تولیدات خود را در اغلب موارد یا با تسه نقله و یا با لولمهای بسیار قطور مستقیماً از محل تولید وارد انبار کشتیها کند هزینه حمل اجناس صادراتی خود را به بنادر هرچقدر میتواند کمتر کند تا اینکه بتواند دیگران را از میدان بازرگانی بین‌المللی به در کند و خود یکه‌تاز بازار فروش در تمام دنیا باشد.

- و اما طاغوت و طاغوتیان یا بنادر و جزایر خلیج فارس چه کردند؟

آنها (طاغوتیان) بنا بر سنت اسلاف خود، عزیزان را ذلیل کردند و جامعه، از جمله بنادر را به فساد کشاندند. آنها در جنوب نمیتوانستند آنگونه که دلخواهشان بود مردم را به فساد کشانند. در بنادر و جزایر مذهب ریشه در جان مردم دارد و گرفتن جان آنها از گرفتن مذهب از آنها خیلی آسانتر است. لذا طاغوت فکر دیگری اعمال کرد، فکر قاچاق، او که با استکبار و استعمار پیر و جوان هماهنگ عمل میکرد مردم بنادر و جزایر را بسوی قاچاق سوق داد. من خود شاهد ورشکست شدن ناخدایان و خشابهایی (۱) بودم که فقط به این دلیل ورشکسته شدند که حاضر نبودند تن به قاچاق بدهند و شناورهاییکه زمانی محموله‌های تجارتي مشروع را با خود باین بندر و آن بندر میبردند از دست ناخدایان و خشابهای واقعی خارج شدند و تبول قاچاقچی‌های حرفه‌ای شدند.

قایقهای ماهیگیری در هر یک از بنادر ما انسجامی داشتند. فراوان افراد که مشغول خدمات گوناگون جنبی ماهیگیری اعم از

بافتن گرگور، تور، طناب، خرید و فروش ماهی بودند مشاهده کردند که این قایقهای ماهیگیری یکی پس از دیگری بصورت تشاله (۲) شناورهای بزرگ قاچاق بیار درآمدند و شب هنگام و در بعضی موارد هم روز روشن محموله‌های قاچاق که بابت آنها طلای پشتوانه ارزی مملکت پرداخت شده بود از لنگرگاه به ساحل می‌آوردند.

واحسرتا، که آن لطف و آرامش کار مشروع و تولیدی به دلهره‌های مرگبار قاچاق و قاچاقچی‌گری تبدیل شده بود و درآمد مستمر مردم هم بصورت درآمدهای مقطعی اما در بعضی از موارد و برای بعضی از مردم چشم‌گیر درآمد. دیگر نه از هممه ورود صیادان به ساحل خبری بود و نه از سکوت توأم با عرضه هنر بافندگان تور و گرگور و طناب (۳). در کناره دریا در خانه‌ها و مغازه‌ها اجناس مایحتاج مردم مانند شکر و قند و پارچه و زردچوبه و لیمو، زنجبیل و نارگیل، جای خود را به بادکنک، شورت و زیر پیراهن و وزیرپوش و شلوار لی، ادوکلن و عطرو، تختنی و رومستکائی، سیگار وینستون، جاکتیدی و روغن سر و کراوات دادند. حالا دیگر نه نیاز به فن ناخدائی بود و نه نیاز به هنر ماهیگیری و بافندگی.

شناورها را که صاحبان آنها هیچ‌گونه اطلاعی از دریا و دریانوردی نداشتند و بوسیله پول بادآورده قاچاق از چنگ خشابها بدر آورده بودند، افرادی را برای ناخدائی استخدام میکردند که فقط تحمل ننگ قاچاق را بکنند، اگر چه اطلاع چندانی از دریا نداشته باشند و اصولاً نیاز هم به ناخدا و خدائی نبود. فاصله ۱۴ ساعت کشتیرانی از سواحل ایران به یکی از دام‌گاههای استعمار (۴) (کویت، بحرین، قطر، دبی و دیگر شیخ‌نشینها) آن هم با انجین‌های پر قدرت و حرکت در مسیرهایی کوتاه و مستقیم نیازی به شناخت مسیرهای مختلف و بسترها و لنگرگاهها و در یک جمله اطلاعات دریائی و رموز ناخدائی ندارد. فراموش نمیکیم که شخص شاه ملعون مقبور در یک مسافرت که به جزیره خارک کرد در جواب یکی از مردم جزیره که گفته بود مردم جزیره خارک از انقلاب سفید بهره‌ای نبرده‌اند (بیچاره فکر میکرد که مردم سایر نقاط ایران به غیر از تبسید و تحقیر و ذلت و بیچارگی و اسارت بهره‌ای بردمانند) درفشانی کرد که مگر مردم

اینجا قاچاق نمیکند، این بدان معنی است که طاغوت قاچاق را حرفه‌ای پذیرفته شده و مناسب برای مردم بنادر و جزایر قلمداد میکرد و آن را رواج میداد. بلی، ناخدایان ما یکی پس از دیگری در واقع دق مرگ شدند و خلیج فارس جولانگاه قلیل قاچاق چینی شد که نه از دریا و دریانوردی خبری داشتند و نه از ماهی و ماهیگیری.

۳- وضعیت کنونی و لزوم اجرای طرح

-موقعیت کنونی ما از نظر امور دریائی و کشتیرانی و صید و صیادی.

از نقطه نظر کشتیرانی که گفتیم زمانی ایرانیها عامل تعیین کننده در رابطه با تجارت و آمدوشد کشتیها در خلیج فارس بودند. امروز در موقعیتی هستیم که باید گفت حتی الفبای دریا و دریانوردی را نمیدانیم و حتی درصدد هم نیستیم که برای این الفبا فکری بکنیم. شما وقتی برعرشه کشتیهای ۲۵۰ یا ۵۰۰ هزار تنی ژاپنی که اولین سفردریائی خود را انجام میدهند حاضر میشوید و تقاضای ملاقات با ناخدای این کشتی غول‌پیکر آخرین مدل را مینمائید به شما در بیشتر موارد جوان ۲۵ تا ۲۸ ساله‌ای را معرفی میکنند که سرشار از شوق و ذوق و آمادگی برای انجام مأموریت خطیر خود می‌باشد، و شما تعجب میکنید. آخر شما انتظار دارید که مردی سرد و گرم روزگار چشیده، با موهای جوگندمی با ریشی به سبک ناخدایان کشتیها که در فیلم دیده‌اید ملاقات کنید و برای شما باور نکردنی است که قبول کنید کشتی به این عظمت را جوانی بیست و چند ساله‌ای اداره کند و خوب هم اداره کند، در حالیکه قلیل کشتیهای تجارتي ما اغلب ناخدایان خارجی دارند.

در رابطه با کشتیرانی ساحلی هم اگر در حد صفر نباشیم چیزی تقریباً معادل آن هستیم هیچگونه خط کشتیرانی ساحلی نداریم. نه از یک بندر به بندر دیگر ایران و نه از یک بندر ایرانی به بنادر دیگر کشورهای خلیج. در حالیکه سواحل دریا از ارزانیترین امکانات را برای انتقال اجناس از بندری به بندر دیگر و از آن بندر تا شعاعهای محدود در اختیار ما قرار میدهد. امروزه کشورهای پیشرفته از خط کشتیرانی ساحلی خود در رابطه با حمل بار و مسافر و توریست استفاده سرشاری میبرند. علاوه بر آن همین کشتیرانی



ساحلی گام نخستین برای کشتیرانی در آبهای بین‌المللی و بین قاره‌ای است، و میدانی است برای تربیت و شناخت نیرو و نیز شناخت مشکلات و مسائل دریائی و حل آنها.

چه بسیاریند کشورهاییکه بسیار پیشرفته و مرفه هستند و تنها درآمد آنها از کشتیرانی است، حال آنکه نه به اندازه ما ساحل دارند و نه ساحل آنها امنیت نسبی سواحل ما را دارند. خیلی از آنها سواحل در کناره اقیانوس دارند و بنابراین باید امواج اقیانوس را مهار کنند، در حالیکه ما سواحل خلیجی داریم و مهار کردن امواج خلیجی خیلی آسانتر و ارزاتر است.

یک نگاه سطحی به کناره ایران در خلیج فارس مخصوصاً در محدوده بین بندر لنگه تا بندر کنگان، که ما در واقع در این محدوده هیچ بندر فعالی نداریم، به ما نشان میدهد که چه کناره‌های پرارزشی با دریای عمیق و کناره‌های دندانه‌دار داریم که ساختن موج‌شکن و تأسیسات بندری در این کناره‌ها اغلب تا ۸۰٪ ارزاتر از سواحل چگون بندرعباس و یا خور موسی و یا بوشهر تمام میشود. اگر در این محدوده بندر فعالی تأسیس شده و جاده‌ای از آنجا تا تهران کشیده شود، با توجه باینکه چنین جاده‌ای تقریباً از میان مناطق آباد و پرجمعیت ایران گذشته و از شرق و غرب کشور بیک فاصله است، انتقال کالاهای صادراتی از نقاط مختلف کشور به این نقل و انتقال کالاهای وارداتی از این بندر به تمام نقاط ایران ارزاتر تمام میشود. در حالیکه امروز ما دوبندر با تأسیسات تقریباً خوب داریم که یکی در شرق است و یکی در غرب و انتقال کالا از این بنادر به نواحی بسیاری از ایران خیلی گران تمام میشود. کار مهندسی مشاور خارجی نمیتوانست از این بهتر باشد زیرا مسلماً آنها جایی را انتخاب میکردند که اولاً بتوانند پول بیشتری را از خزانه مملکت ایران سرازیر حسابهای بانکی شرکتهای هم‌وطن خود کنند. ثانیاً ایران را از توانائی صادرات بیاندازند، ثالثاً بتوانند کامیونها و قطعات یدکی بیشتری به این مملکت بفروشند.

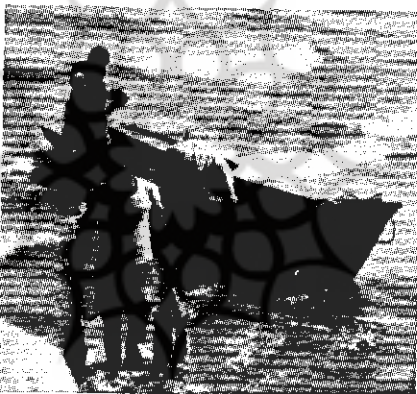
این است که مثلاً در مورد بازار سیمان در کشورهای خلیج فارس که خیلی طبیعی بایستی در انحصار ما باشد حتی نمیتوانیم فکرش را بکنیم، زیرا سیمانی که پس از طی هزاران مایل دریائی از ژاپن وارد کشورهای خلیج میشود، چندین بار از سیمانی که ما بخواهیم وارد این بازار کنیم ارزاتر تمام میشود.

و بالاخره این استعمار بود که به گوش خیلی از زود باورهای ما زرمه دروغین پایان یافتن ذخائر غذائی خلیج فارس و نابودی نسل

ماهی و میگو را فرو کرد که متأسفانه هنوز آثار مخرب این زرمه در مغز بعضی‌ها موجود است.

- موقعیت فعلی ما از نظر صید و صیادی
گفتیم که طاغوت با صیادان ما چه کرد و نتیجه چه شد، اما عواملی دیگر هم تا حدودی در کاستن حجم صید ماهی مؤثر بوده‌اند از جمله:

۱- مهاجرت صیادان به شیخ نشینهای خلیج فارس: رشد سریع اقتصادی شیخ نشینهای جنوب خلیج فارس در نتیجه کشف مقادیر زیادی نفت که هیچ تناسبی با جمعیت موجود آنها نداشت. و اگر چه استعمار مقدار ناچیزی از بهای نفت را به این شیخ نشینها میپرداخت ولی همین مقدار ناچیز باعث کمی جمعیت، درآمد سرانه آنها را بی حساب بالا برد و موجب ایجاد جاذبه‌های کاذب در این شیخ نشینها گردید. در نتیجه خیلی از صیادان ما بدون توجه به محرومیت‌های معنوی و اینکه چه تحقیرها و سرکوفتها و تبعیض‌ها، در انتظار آنهاست، بسوی این شیخ نشینها هجوم بردند.



عده‌ای به عملگی، عده‌ای به پبله‌وری و عده‌ای هم به صیادی مشغول شدند.

۲- کمبود شدید چوب ساج: شناورهای چوبی که بخواهند در آبهای دریا با غلظت بالا کار کنند بایستی از چوب ساج ساخته شوند. این چوب در مقابل رطوبت و آفتاب انقباض و انبساطی ناچیز دارد و حالت خود را در شرایط جوی گوناگون میتواند حفظ کند، در صورتیکه چوبهای دیگر در اثر رطوبت منبسط و در اثر حرارت آفتاب منقبض میشوند و در نتیجه شکاف بین دو تخته که با پنبه آغشته به روغن نارگیل پر شده است باز شده و شناور از آب‌بندی میافتد که راهی هم برای تعمیر آن وجود ندارد. و همچنین چوبهای غیر ساج در اثر فشارهای مختلف حالت خود را از دست داده و با اصطلاح می‌پیچند و در نتیجه چوبهای غیر ساج در اثر فشارهای مختلف شناور از تناسبی که باید باهم داشته باشند میافتد. اگر این تناسب بهم بخورد کنترل مسیر شناور

بسیار مشکل و در خیلی موارد غیر ممکن میشود. در یک جمله، شناورهای مناسب برای ماهیگیری سنتی را اگر بخواهیم از چوب بسازیم باید حتماً از چوب ساج که عمدتاً از هندوستان و کمی هم از آفریقا وارد میشود بسازیم.

از طرفی دیگر چوب ساج چوب بسیار مرغوبی است. وقتی آنرا با شکافتن به تخته تبدیل میکنیم نمای آن تقریباً به زیبایی و خوش منظری چوب گردو است و در بعضی موارد خیلی زیباتر و از طرفی بسیار معطر است و این بوی مطبوع را هیچگاه حتی تا صدها سال از دست نمیدهد. همین مرغوبیت باعث شده که ممالک اروپائی و امریکائی چوبهای ساج را به ورقه‌هایی به ضخامت یک میلیمتر در آورده و از آن بعنوان روکش خرده تخته‌های نامرغوب استفاده کرده و در دکوراسیون کاخها، دفاتر تجار، کشتیهای تفریحی بارها و ویلاهای مجلل بکار ببرند. به عبارت دیگر میلیارد‌های اروپائی و امریکائی از ورقه‌های یک میلیمتری این چوب برای چنین جاهائی استفاده میکنند و صیادان ما میخواهند از ورقه‌های ۱۰ تا ۲۰ میلیمتری آن شناور بسازند و با آن ماهیگیری کنند، طبیعی است که در این رقابت چوب ساج بدست آن میلیارد‌های میرسد که نمایندگان آنها در کنار جنگلهای هندوستان پراکنده شده و با دادن انعامهای کلان به دلان محلی همه چوبهای ساج مرغوب را به کارخانه‌های سوئد و فنلاند و آمریکا و انگلیس روانه میکنند و اگر هم مقداری از آن به کشورهای جهان سوم برسد از نوع آفت زده آن میباشد.

بنابراین برماست ک فکری کنیم و شناورهای ماهیگیری را از فلز، مخصوصاً آلومینیوم بسازیم. اگر چه در نظر اول ممکن است گران به نظر برسد، ولی با محاسبه تفاوت استهلاک و تفاوت شدید هزینه تعمیر سالیانه (که قایق‌های چوبی حتماً هر سال بایستی هزینه زیادی برای تعمیر بدنه بدهند)، مطمئناً شناورهای ساخته شده از آلومینیوم خیلی ارزاتر از شناورهای ساخته شده از چوب ساج تمام خواهد شد.

۳- عدم وجود بندرگاه امن: در بیشتر کناره‌های خلیج فارس عمده‌ترین مشکل صیادان نداشتن بندرگاه امن برای شناورهای صیادی آنها میباشد. منظور از بندرگاه امن صیادی جائی در کناره دریاست که شناورهای صیادی با آب خوری معادل ۱ تا ۱/۵ متر بتوانند در هر شرایط جوی به آن وارد شده و در شرایطی که طوفان نباشد بتوانند از آن خارج شوند و منتظر جزر و مد آب نباشند. متأسفانه در ۲۰۰۰ کیلومتر کناره ساحل ما چنین بندرگاهی یا اصلاً نیست و یا اگر باشد در نتیجه عملکرد غلط طاغوت و استعمار از



این بندرگاهها بندرت در رابطه با صیادی استفاده میشود و در یکی دو مورد هم در نتیجه درآمدهای مقطعی جاشویانی که به سفر شیخ نشینها میروند، صیادان جذب شناورهای باصطلاح تجارتی و در واقع قاچاق بسیار میشوند.

وقتی میگوئیم باصطلاح تجارتی، اغراق نگفتیم، زیرا در واقع تجارتی وجود ندارد. هر از چند وقتی دولت مرکزی با تصویب نامه‌های جوراجور برای آنکه منبع درآمدی مقطعی برای سکنه جزایر و بنادر جنوب ایجاد کند، مقرراتی وضع میکنند. مثلاً هر مرزنشینی میتواند باندازه ده هزار ریال یا بیشتر یا کمتر سالانه مواد معینی را وارد کند و یا ساکنین ایرانی الاصل شیخ نشینها میتوانند هدایائی برای نزدیکان به بنادر و جزایر ایران بفرستند و یا... و یا... در هر صورت و بوجه هر تصویب نامه در واقع این اسکناسهای هزار تومانی ماست که به شیخ نشینها میروند، ارزش واقعی خود میافتد و اجناس خارجی چند لاپهنا خریداری شده و توسط این شناورها باین بنادر آورده میشوند و حکایت استفاده کنندگان از اینگونه تصویب نامه‌ها مانند حکایت همان روستائیان مهاجر به شهرها در زمان طاغوت است.

این روستائیان به شهر میآمدند و پس از چند روز کار بادیستمزد تقریبی روزانه ۱۰۰۰ ریال، با خود حساب میکردند که روزی صد تومان، ماهیانه میشود ۳۰۰۰ تومان اگر هم نصف آن را خرج کنیم، پس از یکسال هیچده هزار تومان میماند که میتوانیم با آن یک تاکسی بار بخریم و به روستا باز گردیم و در آنجا کرایه کشی کنیم.

اما این روستائیان ساده دل در شهر میماند و در گوشه گاراژها، کنار خیابانها یا در آلونکها و حیصراآبادها شب را به روز میآورد، با نان و پنیر یا نان و انگور و در بعضی موارد نان و رب گوجه فرنگی شکمش را سیر میکرد. از هر ماه بیست روزش بیکار بود، حدود ده روز کار میکرد و درآمد این ده روز را تقریباً در تمام ماه خرج میکرد و بالاخره آخر سال نه تنها پول خرید یک تاکسی بار را نداشت بلکه به علت خرجی نفرستادن برای خانواده روی بازگشت به روستا را هم نداشت.

در کناره دریا وضع تقریباً شبیه همین بود، یعنی یک نفر جاشو به یکی از شیخ نشینها میرفت (و یا میروند) و در اولین بار که موفق میشد با طی خان‌های مختلف این سفر را بپایان برساند، در خاتمه سفر که حدود یکی دو هفته طول میکشید هم مقداری سوغات

میآورد و خانواده را کلی خوشحال میکرد و هم مبلغی در حدود بیست هزار تومان عایدی داشت. با خود حساب میکرد اگر ماهی یک سفر به شیخ نشینها بروم علاوه بر اینکه همه لوازم منزل را به قیمت ازان میخرم، در پایان سال بیش از دو میلیون ریال پول خواهم داشت و میتوانم یک موتورلنج بخرم. اما تقریباً همیشه این محاسبه غلط از آب درمیآید. یعنی موانع مختلف باعث میشد ماهها بگذرد و این جاشو نتواند به سفر برود و در نتیجه تمام آن درآمدی که در سفر اول داشت خرج میشد و مقداری هم بدهکاری بالا میآورد.

اما هیچ کس به آنها تفهیم نکرد که انسان نمیتواند زندگی خود را بر میناهای غیرواقعی و احتمالی بگذارد. در نتیجه این جاشویان که ذرواقع همان صیادان هستند بسامید تصویب نامه جدید و یا تغییر مأمورین دولتی می نشینند و می نشینند شاید بتوانند دوباره به شیخ نشینها بروند و در تمام این مدت بیکار می نشینند و می نشینند و حرکتی برای صید ماهی که روزی تعیین شده آنها از جانب خدای رزاق است نکرده و نمی کنند.

حق آمد یعنی رهبر کبیر انقلاب اسلامی جهان امام خمینی عزیز آمد. رهبری آمد که مکتبش مکتب پیامبران، سیرفاش سیره ائمه اطهار سلام... علیهم و نظیرش در طول تاریخ نخوانده و نشنیده ایم، اگر هم باشد از تعداد انگشتان یک دست نتواند که تجاوز کند. بلی، حق آمد و باطل رفت که باطل رفتنی است و جمهوری اسلامی به یاری خدای و تحت رهبری مجری فرمان خدای در روی زمین یعنی ولی فقیه امام خمینی امید مستضعفان جهان و در نتیجه ایثار شهیدانی به گرانقدری شهدای صدر اسلام و مصداق کامل آیه «والسابقون السابقون اولئک المقربون» (سوره واقعه) مستقر شد. به فرمان این رهبر جهاد سازندگی شکل گرفت و در خدمت روستائیان درآمد. روستاهائی را که شاهان همه ملموع به ویرانی گشاده بودند یکی پس از دیگری بوسیله جهادگران ایثارگر شناسائی، آماده بازسازی و صاحب شوراهاى اسلامی شدند. طرحهای سازنده یکی پس از دیگری در روستاها پیاده شد و جهادگران ره آوردهای انقلاب را به روستاها بردند، طرح بندر صیادی جوادالائمه در بخش گاوبندی از آن جمله است.

در دیماه سال ۱۳۶۲ جهاد سازندگی استان هرمزگان گروهی را مأمور تحقیقات در امور دریائی و صید و صیادی نمود. این گروه با امکانات مختصری که موجود بود از طرف جهاد سازندگی استان هرمزگان مأمور شد تا سواحل بخش گاوبندی را بطول ۱۴ مایل دریائی (۲۲/۵ کیلومتر) به منظور ساختن بندرگاهی برای صیادان منطقه مورد بررسی و

تحقیق دقیق و همه جانبه قرار دهد و نتیجه را به جهاد سازندگی استان هرمزگان اعلام نماید. این گروه نخست اقدام به جمع آوری نقشه‌های دریائی، اطلاعات موجود در کتابهای کشتیرانی و مستون قایمی، دستگاههای مختلف اندازه گیری و ترجمه جزوات و مقالات مختلف در این رابطه نمود و موج شکنها و بنادر ساخته شده در ایران را بدقت مورد بررسی و بازدید و اندازه گیری قرار داد. در این رابطه وزارت نفت منطقه جزیره خارک با اعزام کارشناس، ارائه راهنماییهای بسیار مؤثره در اختیار گذاشتن جزوات و نقشه‌ها، کمکهای شایانی به این گروه نمود که بدینوسیله از آن برادران گرامی تشکر و قدردانی مینماید.

این گروه با تلاش پی گیر و شبانه روزی و برنامه ریزی بسیار دقیق توانست اولین گزارش خود را در ۸ صفحه تنظیم و به جهاد سازندگی استان هرمزگان تقدیم نماید. و کمی بعد از آن سه طرح را برای ساختن موج شکن و لایروبی خور^۱ ارائه نماید که طرح بندر صیادی جوادالائمه یکی از آنهاست.

۴. جغرافیای بندر صیادی جوادالائمه

- موقعیت جغرافیائی:

بندر جوادالائمه ناحیه‌ای است نیمه کوهستانی به وسعت تقریبی ۱۴ کیلومتر مربع که به مدارات مشروحه زیر محدود است: ۲۷ درجه و ۷ دقیقه و ۲۳ ثانیه، تا ۲۷ درجه و ۸ دقیقه و ۳۰ ثانیه عرض شمالی و ۵۲ درجه و ۵۸ دقیقه و ۵۱ ثانیه، تا ۵۳ درجه و ۲۷ ثانیه طول شرقی.

ارتفاع بندر جوادالائمه از سطح دریا بین ۵ تا ۱۸ متر میباشد^(۱).

فاصله بندر جوادالائمه نسبت به مرکز بخش گاوبندی ۱۵ کیلومتر و نسبت به روستاهای تابعه و بنادر صیادی بخش، که به ترتیب جمعیت نوشته شده‌اند، بشرح زیر است:

الف روستا

ردیف	نام روستا	فاصله به کیلومتر
۱	دشتی	۳/۵
۲	احشام	۱۶/۵
۳	گوشکنار	۲۰
۴	بهده	۵۵
۵	عمانی	۲۲
۶	ستلو	۸
۷	غورزه	۱۶
۸	فوستان	۱۷/۵
۹	میلکی	۱۹



ب: بنادر صیادی

ردیف	بندر صیادی	فاصله به کیلومتر
۱	زیارت	۸
۲	شیوه	۱۵
۳	بستانو	۲/۵
۴	مفدان	۱۷/۵

۱. میانگین سطح دریا در بندر فآو واقع در شط العرب مبنای محاسبه است.

- موقعیت بندر جوادالائمه نسبت به منطقه ماهیگیری بخش گاوبندی

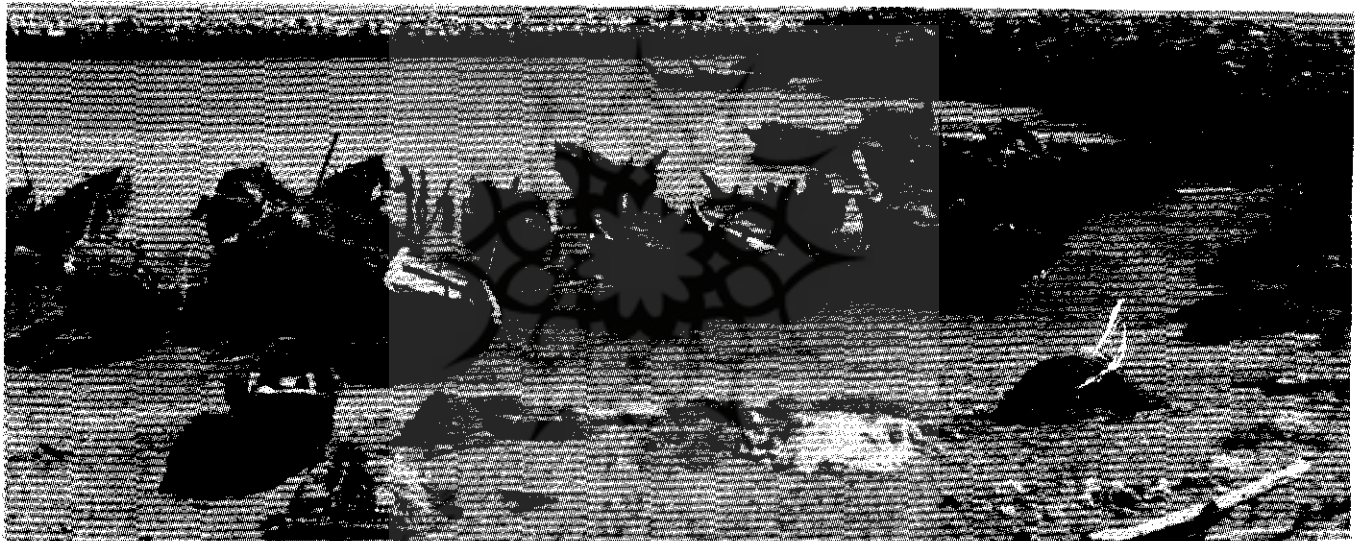
نبوده، اما دهانه غربی آن کاملاً مشهود است که در قدیم بصورت یک خور قابل کشتیرانی بوده است و آثار و علائم بسیار موجود است که نشان میدهد:

الف- خور خرابه بصورت پیشرفتگی دریا در زمین بوده که این پیشرفتگی آب در زمین یا خور هنگامیکه تقریباً ۲۰۰ متر وارد زمین میشده است دو شاخه میشده که یکی پیشرفتگی خود را در زمین بطور مستقیم به طرف شمال ادامه میداده و دیگری متوجه شمال شرقی میشده است.

ب- آثار منازل و تأسیسات مخروبه فراوانی در این محل موجود است که گویای آن است که در قدیم بندری بزرگ و پرجمعیت و فعال در دهانه غربی بندر جوادالائمه قرار داشته و مردم آن به تجارت، صید ماهی، صید مروارید، سفال سازی و کشتیرانی بین المللی مشغول بوده اند، چند طبقه بودن ساختمانها و کفریزی اطاقها و پلاستر دیوار اطاقها و

- ۱- کویت (با یک انحراف جزئی در رأس مطاف) ۳۰۰ مایل
- ۲- رأس تنوره (مستقیم) ۱۵۷
- ۳- بحرین (مستقیم) ۱۴۰
- ۴- قطر (مستقیم) ۱۳۵
- ۵- جزیره هالول (مستقیم) ۱۳۵
- ۶- ابوظبی (مستقیم) ۱۷۴
- ۷- دبی (با یک انحراف خیلی جزئی در سر شرقی لاوان) ۱۶۵
- ۸- شارجه (با یک انحراف خیلی جزئی در برابر جزیره هندرابی) ۱۶۵
- ۹- لنگه (با دو انحراف) ۱۱۶

- ۱۰- بندرعباس (با دو انحراف) ۱۹۹ مایل
- ۱۱- بوشهر
- (با یک انحراف در رأس مطاف) ۱۷۸ مایل
- ۱۲- جزیره خارک
- (با یک انحراف در رأس مطاف) ۲۰۳ مایل
- ۱۳- کنگان



سالنها و عرض دیوارها نشان میدهد که مردم آنجا در زمان خود بسیار متمدن و پیشرفته بوده اند. قطعاتی از انواع مختلف سفال که در بعضی موارد لعابدار نیز بوده اند نشان میدهد که این بندر در قدیم صادر کننده انواع محصولات سفالی بوده است.

آثار ساختن موج شکن و اسکله نشان دهنده قدرت دریانوردی ساکنین این بندر است. و بطوریکه شواهد نشان میدهد، کلیه سنگهای مصرف شده برای ساختن منازل، برکه ها، انبارها، موج شکن و اسکله ها از جزیره لاوان آورده شده است. آوردن سنگ از جزیره لاوان در آن زمان خود دلیل بر پیشرفت کشتیرانی در این بندر میباشد.

ج- شخصی از اهالی بستانو که بیش از صد سال از عمرش میگذرد اظهار میدارد که هنگامیکه ما کودک بودیم باز هم به این منطقه خرابه میگفتند، اما یک ناخدا از اهالی منطقه

- (با یک انحراف در رأس نابند) ۶۷ مایل
- ۱۴- جزیره کیش (مستقیم) ۵۸ مایل
- ۱۵- عسلویه
- (با یک انحراف در رأس نابند) ۳۳ مایل

با یک نظر اجمالی میتوان گفت که در حداقل زمان از بندر جوادالائمه به بیشتر بنادر مهم خلیج میتوان دسترسی پیدا کرد و هیچیک از بنادر معمور فعلی دارای چنین موقعیت عالی نیستند.

بندر جوادالائمه تلفیقی است از یک دره بنام حد کوه با یک خور پر شده بنام خرابه که دره حد کوه دهانه شرقی و خور خرابه دهانه غربی بندر جوادالائمه را تشکیل میدهند. بطور طبیعی دهانه شرقی هیچگاه بصورت خور نبوده و اثر پیشرفتگی آب در خشکی دیده نمیشود و لایه های طبیعی زمین که با بیل میکانیکی مورد کاوش قرار گرفتند نشان میدهد که این دره هیچگاه بصورت خور

سواحل مورد استفاده برای ماهیگیری در بخش گاوبندی تقریباً ۲۲ مایل (۳۵ کیلومتر) است و از اماریه واقع در ۵۲ درجه و ۵۵ دقیقه طول شرقی و ۲۷ درجه و ۱۰ دقیقه عرض شمالی شروع میشود و به نیرن واقع در ۵۳ درجه و ۱۵ دقیقه طول شرقی و ۲۷ درجه و ۲ دقیقه عرض شمالی ختم می شود. فاصله بندر جوادالائمه تا اماریه ۷/۵ مایل و تا نیرن ۱۴/۵ مایل و تا مزرعه ماهی واقع در جزیره لاوان ۱۷ مایل میباشد.

- «موقعیت بندر جوادالائمه در

خلیج فارس»

وضعیت بندر جوادالائمه چنان است که شناوری که در بندر است میتواند در فاصله زمانی ۱۰ دقیقه خود را به دریای آزاد رسانده و مسیر مناسب را برای مقصد خود انتخاب کند.

فاصله بندر جوادالائمه با بنادر مهم خلیج فارس به شرح زیر است:

که عمری در حدود ۸۰ تا ۹۰ سال داشت اظهار میداشت که نام این محل شاه علوم بوده که اگر این گفته صحیح باشد دلیل بر قدرت و عظمت این بندر در کشتیرانی و تجارت خارجی میباشد. چه یک شاول^(۸) که روبروی آن در خلیج فارس قرار دارد و برای کشتیهایی با ظرفیت کمتر از صد تن بی خطر و برای کشتیهایی با ظرفیت بالای یکصد تن خطرناک است. امروزه بنام شاه علوم شاول معروف میباشد. یعنی این بندر چنان عظمتی داشته است که یک صخره زیر دریایی در فاصله ۵۰ مایلی آن در آبهای خلیج بنام این بندر نامگذاری شده است. موقعیت این شاول طوری است که وقتی کشتیها در نزدیکی آن قرار گیرند شاهین کوه را با گرای ۳۰ درجه نسبت به شمال میبینند، و شاهین کوه که علامت بسیار خوبی برای شاه علوم بوده است امروز علامت دریایی بسیار نمایانی برای بندر جوادالائمه میباشد. این منطقه در حال حاضر کاملاً غیر مسکونی است.

آب و هوا

وقتی بخواهیم بندر صیادی جوادالائمه را از نظر آب و هوا مورد بررسی قرار دهیم در اصل بایستی آب و هوای دو منطقه را تشریح کنیم. زیرا بندر جوادالائمه تنها جهت فعالیت صیادی مورد استفاده قرار میگیرد و برای سکونت صیادان دشت گاویندی واقع در سه کیلومتری ساحل در نظر گرفته شده است. پراکنده بودن گروههای کوچک صیادی باعث میشود که دولت نتواند امکانات وسیع و لازم و کافی برای صیادان ایجاد کند. همچنین هیچ اصل اقتصادی به ما اجازه نمیدهد که برای مثلاً ده یا بیست

فروند موتور لنج قایق ماهیگیری سردخانه، تونل انجماد، فروشگاه قطعات یدکی، تعمیرگاه بدنه و موتور قایق، فروشگاه لوازم صیادی، امکانات درمانگاهی و بهداشتی، مدرسه، کالج، اتومبیلهای سردخانه‌دار، کارخانجات پودر ماهی، روغن ماهی، یخساز، مجتمع تکثیر و پرورش ماهی، سیستم مخابراتی، سیستم کنترل مسیر حرکت شناورهای صیادی (و اینکه قاچاقچیان از آزادی آمد و رفت شناورهای صیادی در دریا سواستفاده نکنند)، سرویس نجات ماهیگیران در هنگام طوفان، شبکه برق رسانی، فشار قوی و.... و.... بسازیم. از یک طرف همه این امکانات لازم هستند، تا صید و صیادی جای خود را در جامعه باز کند و صیاد درک کند به کار او بهاء داده میشود. و از طرف دیگر وسعت مزرعههای ماهی در خلیج فارس و تنوع لوازم صید (به علت تنوع ماهیها)، صیدانواع ماهیهای منطقه توسط گروه کوچکی از صیادان را امکان ناپذیر میسازد.

بنابراین پیشنهاد میشود که در هر منطقه

ماهیگیری، یک مجتمع صیادی ساخته شده و صیادان منطقه را در آن محل جمع نمود و امکانات یاد شده در بالا در آنجا ایجاد کرد. البته باید در اطراف و نزدیکیهای این محل امکانات طبیعی و تاسیسات شهری برای سکونت خانواده صیادان و استفاده آنها وجود داشته باشد.

محل بندر صیادی جوادالائمه با در نظر گرفتن اصول غیر قابل انکار بالا انتخاب شده و هدف این است که از آن فقط به عنوان لنگرگاه شناورهای صیادی، محل تعمیر و نگهداری بدنه و موتور شناورها، محل ایجاد فروشگاههای تعاونی لوازم صید و لوازم ساختن و تعمیر شناورها محل بارگیری یخ و تخلیه ماهی، محل جمع‌آوری اطلاعات در رابطه با مزرعههای ماهی و چگونگی صید و انتقال این اطلاعات به صیادان، محل ایجاد سیستم مخابراتی، محل استقرار گروه نجات صیادان در هنگام طوفان، محل ایجاد کارخانجات پودر ماهی، روغن ماهی، میخ‌سازی، یخساز و بالاخره سردخانه استفاده شود. و صیاد درخاتمه کار صید شناور خود را در بندر که کاملاً امن است متوقف کرده و خود به محل سکونت خانواده‌اش که در فاصله بین ۳ تا ۲۰ کیلومتری است برود.

این است که آب و هوای بندر صیادی جوادالائمه شامل آب و هوای خود بندر و آب و هوای دشت گاویندی در فاصله سه کیلومتری آن میباشد که بایستی مورد بررسی قرار گیرد.

الف- آب و هوای بندر جوادالائمه

ارتفاع بندر جوادالائمه از میانگین سطح آب دریا بر مبنای بندر فاوین ۵ تا ۲۰ متر است که هیچیک از بنادر خلیج فارس چه تجارتي و چه صیادی، چه ایرانی و چه غیر ایرانی دارای چنین ارتفاعی نیست از طرفی برعکس سایر بنادر استان هرمزگان که در دامنه کوه قرار گرفتند و در نتیجه هوا در محیط آن کاملاً راكد است، بندر جوادالائمه در مسیر باد قرار دارد، این بندر در بستر دو دره بزرگ قرار گرفته که انتهای هر دو به دشت گاویندی ختم



میشوند. در نتیجه خود بندر بصورت کانالی برای عبور باد میباشد. اگر باد از شمال بوزد از دهانه غربی بندر وارد شده و از کنار ضلع شرقی شاهین کوه به دشت گاویندی میرسد و اگر از جنوب یا کاس بوزد از دهانه شرقی وارد بندر شده و از کنار ضلع غربی شاهین کوه به طرف روستای پسر جمعیت دشتی در دشت گاویندی حرکت میکند، همین امر باعث شده که هیچگاه هوای بندر جوادالائمه راكد نباشد و در واقع کل بندر بصورت یک بادگیر بزرگ عمل می‌کند.

بنابراین اولاً درجه رطوبت هوای بندر جوادالائمه حتی نسبت به بندر بستانو که در ۲/۵ کیلومتری آنست که کاملاً متفاوت بوده و درصد رطوبت آن اغلب تا ۵۰ درصد کمتر است. ثانیاً درجه حرارت نیز در بندر جوادالائمه نسبت به بنادر همجوار و دشت گاویندی پایین‌تر است. برادران واحد تحقیقات امور دریائی در یک زمان درجه حرارت بنادر بستانو، شیوه، جوادالائمه و دشت گاویندی را ثبت کردند.

در مرتفع‌ترین نقطه بندر جوادالائمه یک حلقه چاه خیلی قدیمی موجود است که آب آن شیرین و قابل شرب می‌باشد ولی مقدار آن بررسی نشده است. یک سد خالی در شمال بندر جوادالائمه در دامنه غربی شاهین کوه پیش‌بینی شده است. بدینصورت که خاکهای رس که در نتیجه حفاری کانال به دست می‌آید، و ناچاراً باید جائی ریخته شود، در این محل که به شکل چکمه است ریخته خواهد شد. این سد آب‌های حاصل از بارندگی در فصل زمستان را که بصورت رگبار و خیلی شدید است مهار کرده و در درجه اول تا حدود زیادی از اثر تخریبی آن بر کانال میکاهد، و در ثانی از آب مهار شده تا مدتی از سال مصرف بندر را تأمین مینماید. پیشنهاد میشود در صورتیکه آب در کف سد فرو رفت در سال آینده حدود ۱۵ سانتیمتر خاک رس سبز رنگ که حلالیت آن در آب بسیار کم است، در کف سد ریخته شده و با گریدر تنظیم، آنگاه غلطک شود.

ب- آب و هوای دشت گاویندی

دشت گاویندی با مساحتی حدود یکصد و پنجاه کیلومتر مربع دارای بیست و هفت روستای کوچک و بزرگ بوده و در ارتفاع ۲۵ تا ۸۸ متری از سطح دریا قرار گرفته است. این دشت از جنوب به رشته کوههای ساحلی با ارتفاع ۱۰۰ تا ۳۵۳ متر از سطح دریا، و از شمال به رشته کوههای شمالی با ارتفاع ۲۰۰ تا ۱۲۰۰ متر از سطح دریا محدود است، فاصله دشت گاویندی از دریایین ۳ تا ۳/۵ کیلومتر متغیر میباشد.

هوای این دشت خشک بوده و حرارت آن در تابستان تا ۴۹ درجه سانتیگراد (در سایه) بالا میرود. با وجود استعدادی که منطقه به درخت

کاری و صیفی کاری دارد، متأسفانه آنگونه که باید در آنجا رواج داده نشده است. اطلاعات کسب شده از تعدادی از باغداران نشان میدهد که مقدار آب در چاههای این دشت که با عمق‌هایی بین ۱۰ تا ۲۵ متر حفر شده‌اند، فراوان است. و بمبهای معمولی ۳ اینچی قدرت تمام کردن آب این چاهها را ندارند. عین اطلاعات در همین صفحه آمده است.

توسط واحد شناسائی گروه تحقیقات امور دریائی در انتهای دره بردول واقع در شمال دشت گاویندی یک چشمه آب مشاهده شد که در نتیجه ریزش کوه در حال حاضر مسدود شده است. با بررسی‌هایی که توسط این گروه بعمل آمد معلوم شد که با بلندوزر (مبادل دی هشت) میتوان این چشمه را دوباره احیاء کرد. باقیمانده چند آسیاب آبی در مسیر حرکت آب این چشمه نشان دهنده آن است که در قدیم مقدار آب این چشمه آنقدر فراوان بوده که چندین آسیاب آبی را ب حرکت در می آورده است.

در مجموع واحد تحقیقات امور دریائی جهاد سازندگی استان هرمزگان به این نتیجه رسید که دشت گاویندی وقتی همراه با ۳۵ کیلومتر ساحل دنداندار با بستر سنگی و عمقهای آب دریا در نظر گرفته شود، از نقطه نظرهای زیر بر بنادر معمور فعلی یعنی بنادر خرمشهر، آبادان، بندر امام، بوشهر، کنگان، بندر لنگه، بندر عباس و چاه بهار از حیث دارد:

- ۱- از نظر فاسد نشدن کالا و ماشین آلات بعثت پائین بودن درصد رطوبت هوا،
 - ۲- نزدیک بودن دریا با عمق زیاد.
 - ۳- دنداندار بودن ساحل و سنگی بودن بستر دریا.
 - ۴- در کانون بودن چه از نظر سایر بنادر در خلیج فارس (ایرانی و غیر ایرانی) و چه از نظر مناطق آباد و تولید کننده داخل کشور.
- لازم به تذکر است که این مجموعه بخوبی توان جذب چند صد هزار نفر سکنه را دارد.

۵- نتایج پیش بینی شده در فاز اول

نتایجی که از اجرای فاز اول طرح بندر صیادی جواد الاثم میتوان انتظار قریب به یقین داشت به شرح زیر است:

۱- صید ماهی بوسیله گرگور که در منطقه تقریباً بطور کلی از رواج افتاده است دوباره احیاء خواهد شد، زیرا صید ماهی بوسیله گرگور نیاز به ماهی بیار (شناور صیادی) با ظرفیت بین ۱۰ تا ۲۵ تن دارد، تا بتواند حداقل ده عدد گرگور را تا فاصله ۲۰ تا ۳۰ مایلی برده، در دریا تعبیه نموده، بعد از مدتی حدود یک هفته دوباره به محل تعبیه برگردد و گرگورهای خود را باری کند (۹).

بدیهی است که چنین ماهی بسیاری را نمیتوان هفته‌ای یکبار با تراکتور یا افراد بروی زمین کشید و دوباره به دریا انداخت. و چون در منطقه بین بندر غسلویه تا لنگه، هیچ پناهگاهی برای چنین ماهی بیارهایی موجود

مشخصات چاههای زارعین گاویندی و روستاهای مجاور آن

مشخصات چاه					نام و نام خانوادگی صاحب چاه	نام محــــل
کیفیت	میزان آبدهی (اینچ)	فاصله تا سطح آب (متر)	قطر (متر)	عمق (متر)		
متوسط* شور	۳ مداوم	۲/۰	۲/۰	۱۴	حسن اکبری عبدا... بنایی	گاویندی
عالی عالی	۳ مداوم	۱/۰	۱/۵	۱۰	یوسف راوشی عبدالرحمن بارانی	بمیری
ضعیف* متوسط*	۳ مداوم	۱/۰	۲/۰	۱۱	عبدالرحمن خدابنده محمد اصرافی	دشتی
عالی بد	۳ مداوم	۸/۰	۲/۰	۲۲	اسماعیل خردو محسن زارع	یردخردو
عالی ضعیف*	۴ مداوم	۴/۰	۱/۵	۲۵	حاجی دستمزد عبدا... محمد یوسفزاده	یردخلف
عالی عالی	۳ مداوم	۱۲/۰	۱/۵	۲۴	اسماعیل دستافشان محمد نوشاد	یردشیطان
عالی عالی	۳ مداوم	۶/۰	۱/۵	۲۲	اسماعیل کریمی حسین هوشیار	یرد قاسمعالی
متوسط* متوسط*	۳ مداوم	۴/۰	۲/۰	۲۰	حمد صادقی صالح یعقوبی	احشام
	۳ مداوم	۴/۰	۱/۵	۱۸		

* متوسط یعنی درموقعی که آب شیرین نباشد میتوان استفاده کرد.

ضعیف یعنی درمواقع اضطراری میتوان استفاده کرد.

نیست صید ماهی بوسیله گرگور در کل این منطقه که شامل ۱۴۵ مایل کناره ساحل است، تا تقریباً ۹۵ درصد را کد مانده است. بنابراین بایک حساب سرانگشتی متوجه میشویم که اگر در این مناطق در فواصل هر ۳۰ مایل یک بندر مانند بندر صیادی جواد الائمه ساخته شود، فقط در رابطه با ماهی گرگور، صید ماهی بیست برابر خواهد شد.

در این رابطه بایستی مشکل نبود سیم گرگور و بافنده آن هم مورد بررسی قرار گیرد. که واحد تحقیقات امور دریائی طرحی را برای ساختن گرگور در کشور از طریق کارخانجات موجود و از مواد خام موجود در کشور تهیه کرده است که انشاء... به زودی به جهاد سازندگی مرکز ارائه تا نسبت به ساخت آن به مقدار مورد نیاز صیادان اقدام گردد. این گرگور گرگورها هم تا ۷۵٪ ارزاتر از نوع معمول آن تمام میشود و هم به تعدادی که صیادان درخواست کنند قابل تهیه است. و مهمتر از همه آنکه آن ماهی بیاری (قایق صیادی) که بتواند ده عدد از گرگورهای فعلی را حمل کند، قادر است ۵۰ عدد از این گرگورهای پیشنهادی را حمل کند. و این در مقدار صید ماهی میتواند یک موفقیت بزرگ بحساب آید.

۲- صید ماهی بوسیله تور (اگر فقط صیادان موجود رابه حساب بیاوریم) حداقل شش برابر خواهد شد.

در فصل پاییز و زمستان قسمتی از بهار ماهی تور فراوان است، لیکن ۸۰ تا ۹۰ درصد از اوقاتی که در دریای بازمیتوان بوسیله تور ماهیگیری کرد، صیادان قدرت خروج از بندر خود را ندارند. چون، بطور کلی وقتی امواج به ساحل برخورد میکنند، ارتفاع آنها ۲/۵ برابر میشود و در آن هنگام که مثلاً ارتفاع موج در دریای آزاد ۴۰ سانتیمتر است و هیچ خطری قایق را تهدید نمیکند، در کنار ساحل به یک متر رسیده و حرکت قایق بطرف دریا را غیر ممکن میسازد، خاصه آنکه امواج درست در جهت مخالف مسیر قایق حرکت میکند. از طرفی دیگر ماهیهای تور بخصوص ماهی

شیر که از مرغوبترین ماهی تورا است، در هوای نیمه طوفانی بکناره ساحل نزدیک شده و خود را تقریباً به سطح آب میکشاند، و در بهترین حالت برای صید شدن قرار میگیرد.

تأسیس بندر صیادی جواد الائمه میتواند این مشکل را برای کلیه منطقه ساحلی گاو بندی حل کرده و به صیادان اجازه دهد تا تمام اوقاتی که طوفان خیلی شدید نباشد براحتی از بندر خارج شده ماهی خود را صید کنند. و چنانچه طوفان شدت یافت به آسانی به بندر گاه وارد شوند. (همانطور که قبلاً گفته شد این بندر یک هاون یا پناه بخش کامل است و صیادان میتوانند در هر شرایطی از جزر و مد آب دریا و طوفان به آن وارد شده جان خود و ماهی بیارشان را از خطر دور نگاهدارند).

۳- در بندر صیادی، کانالی بطول هزار و پانصد متر برای پهلو گرفتن ماهی بیارها در نظر گرفته شده است. این کانال میتواند دست کم ۲۵۰ فروند ماهی بیار موازی ساحل یا ۵۰۰ ماهی بیار بطور عمود بر ساحل را در خود جای دهد. با توجه باینکه همواره تعدادی از ماهی بیارها در خارج از کانال به صید ماهی مشغولند، میتوان گفت که ظرفیت بندر جواد الائمه بقدریست که تا سالها افزایش تعداد ماهی بیار در منطقه را تحمل خواهد کرد.

۴- ماهیت خاکها و رگه های سنگی موجود در طول کانال و خارج از آن، امکان ایجاد حوضچه های پرورش ماهی آب شور و مزرعه های پرورش صدف مروارید را فراهم آورده است، که در برنامه های بعدی مورد توجه قرار خواهند گرفت.

ماهیهای آب شور هر کدام بستر خاصی از دریا را برای تولید نسل و ادامه حیات انتخاب میکنند، که در جدول زیر مشخص شده است:

ماهی	بستر
سرخو	گسار
سنگسر	گسار و گل
هامور	گسار

قباد	گل آلود
بسیتی	سنگ و شن
حلوا سیاه	گلی
حلوا سفید	گلی
جسم	سنگ و گل
ویریا گیاب (تن)	سنگ و شن
سدا	سنگ و شن
شعری	گسار
خبور	سنگ و گل

صدف مروارید بستری از ماسه های درشت و مرجانی با آب زلال دارد. در طول کانال بندر جواد الائمه لایه های زمین طوری هست، که تقریباً تمام بسترهای مشروحه بالا بطور طبیعی در نقاط مختلف کانال موجود است. و با هزینه بسیار کمی میتوان انواع برکه های نکثیر و پرورش ماهی را طوری ساخت که غذای ماهیها از دریا تأمین شود.

۵- میلیونها تن سنگ گچ در معادن بندر جواد الائمه موجود است. این معادن تقریباً سطحی بوده و نیازی به انفجار ندارند. میتوان توسط بلدوزر این سنگها را براحتی از کوه جدا کرده و در

طول کانال انباشته کرد. و سپس حتی با تسمه نقاله به دو به یا کشتی های یک هزار تنی بارگیری نمود، یک اسکله در قسمت دوم طرح پیش بینی شده که انشاء... در فاز اول برنامه اجرایی ساخته خواهد شد. این اسکله برای استفاده دوبهها و کشتی های یک هزار تنی کاملاً مناسب است.

۶- معادن بسیاری از خاک رس در حوالی بندر جواد الائمه موجود است که در آینده میتوان از آنها در کارخانجات آجر سازی و آجر سفال سقف و ورقه های موجدار سفالی و سایر مصنوعات سفالی استفاده کرد و محصولات آنها را نه تنها به بنادر ایران بلکه به بنادر جنوب خلیج فارس نیز صادر کرد.

۷- معدن خاک مخصوص ساختن جاده در مناطق شوره زار و نی مخصوص بتون ریزی در دریا به فراوانی در محل بندر موجود است. که میتوان با تسمه نقاله در کنار اسکله به دوبه بارگیری نمود و به هر نقطه ای که مورد نیاز باشد با ارزاترین قیمت حمل کرد.

۸- احتمالاً معادن قابل بهره برداری دیگری نیز در بندر جواد الائمه هست که بایستی توسط کارشناسان مربوطه شناسائی و اعلام گردد. چه لایه های مختلف با رنگ و جنس مختلف در محل بندر فراوان است.

۹- احداث بندر جواد الائمه باعث رشد اقتصادی ۱۳۱۱۸۱ خانوار روستائی ساکن ۲۲۱۹ آبادی واقع در محدوده نفوذی آن (محدوده قیف ماندنی که شرح آن رفت)



وضعیت فعلی امکانات صیادی در بنادر صیادی بخش گاوبندی

ردیف	نام بندر	تعداد خانوار	تعداد صیاد	تعداد موتورلنج	تعداد قایق موتوری	تعداد قایق پاروئی
۱	بندرستانو	۱۰۲	۲۵۰	۱۶	۴	۲۵۰
۲	بندرزبارت	۱۳۰	۱۰۰	۶	-	۵۸
۳	بندرشیوه	۸۰	۴۵	۸	۳	-
۴	بندرمفدان	۸۵	۴۵	-	-	۳۰
جمع		۳۹۷	۴۴۰	۳۰	۷	۳۳۸

*قایق پاروئی به شاشک، ورجی و گوردی معروف است.

تعداد آبادیهای تحت پوشش خدمات بندر صیادی جوادالائمه

استان	نام شهرستان	تعداد						تعداد خانوار ساکن
		ده	مزرعه تابع	مزرعه مستقل	مکان تابع	مکان مستقل	جمع کل	
فارس	استهبان	۳۳	۶۱	۵	۴	-	۱۰۳	۵۳۸۴
	جهرم	۱۷۱	۲۴	۱۴	-	۸	۲۱۷	۱۶۰۷۷
	داراب	۲۳۱	۱۳۵	۳۹	۱۰	۷	۴۲۲	۲۶۷۸۸
	شیراز (بخش مرکزی)	۶۵	۱۶	۱۵	۳	۷	۱۰۶	۹۰۴۶
	فیروزآباد	۲۱۱	۵۳	۳۰	۴	۸	۳۰۶	۱۷۳۲۹
	لار (بخش لامرد)	۲۱۵	۹۲	-	۴	۳	۳۱۴	۱۹۵۸۷
	لار (بخش مرکزی)	۳۲	۴۷	۳	۶	۱	۸۹	۶۴۴۳
	نیریز	۱۷۱	۱۰۰	۵۹	۲۸	۱۲	۳۷۰	۹۴۸۵
هرمزگان	فسا	۱۰۳	۹۳	۲۵	۹	۶	۲۳۶	۱۷۴۷۹
	لنگه (بخش گاوبندی)	۴۴	۴	۳	۱	۴	۵۶	۳۵۶۳
	جمع کل	۱۲۷۶	۶۲۵	۱۹۳	۶۹	۵۶	۲۲۱۹	۱۳۱۱۸۱

خواهد شد. (شرح و تفکیک خانوار در همین صفحه آمده است)

موارد زیر قسمتی

از استفاده‌هایی است که ساکنین آبادیهای فوق‌الذکر میتوانند از بندر جوادالائمه بکنند. الف- دسترسی آنان به ماهی‌های صیدشده در بندر جوادالائمه با قیمت ارزان و مقدار کافی.

ب- اعزام صیاد به بندر جوادالائمه و شرکت در امور صیادی.

ج- خرید ماهی بیار (قایق صیادی) و لوازم ماهیگیری و شرکت فعال در امر صیادی.

د- شرکت فعال در ایجاد کارخانجات سفال کاری، گچ‌بری، آجرپزی و گرگورسازی و غیره...

ه- فروش محصولات کشاورزی و دامی و صنایع دستی خود در بندر جوادالائمه و کنار دریا. (جدول ترسیمی در زیر آمار تفکیکی را نشان میدهد)



۱۰ - مهمترین و با ارزش ترین نتیجه ای که میتوان از بندر صیادی جواد الائمه انتظار داشت بعد از مسئله صید و صیادی، مادر بودن این بندر برای ساختن دیگر سازه های دریائی در طول ۱۹۰ مایل دریائی (۳۵۱/۸ کیلومتر) فاصله بین موج شکن کنگان تاموج شکن بسندر لنگه بانضمام جزایر لاوان، هندرابی، کیش، فارور و سری میباشد. با استفاده از امنیت این پناه بخش (بندر صیادی جواد الائمه) و اسکله های موجود در آن و در دسترس بودن مصالح ساختمانی ارزان وافر از قبیل:

سنگ با مقاومت مناسب و به هر اندازه.

مخلوط با مقاومت مناسب و به هر اندازه.

ماسه با مقاومت مناسب و به هر اندازه.

خاک مخصوص جاده سازی در شور هزار و باتلاق به هر اندازه.

میتوان به راحتی و با هزینه ای خیلی کم، دیگر سازه های دریائی را در فاصله مذکور در بالا تغذیه نمود.



۱ - خشاب: به کسانی گفته می شود که قدرت اداره کردن شناورهای چوبی با ظرفیتهای مختلف ۳۰ تا ۲۰۰ تنی دارند.

۲ - تشاله: به شناورهائی اطلاق می شود که از شناور بزرگتری که قادر نیست با بار خود داخل خور و یا موج شکن شود و معمولاً در لنگر گاه لنگر می کنند، کم کم بار تحویل می گیرد و به بندر می رساند تا وقتی که شناور بزرگتر یا کاملاً تخلیه و یا بعلت تخلیه قسمتی از بارش آبخور آن چنان کم شود که بتواند وارد خور یا موج شکن شود.

۳ - قیلا در هر یک از بنادر عدمای بودند که برای مصرف شناورهای بادبانی و قایقهای ماهیگیری از البیاف نارگیل و برگ غدف (نوعی گیاه خودرو در بلوچستان) انواع طنابها می یافتند.

۴ - منظور از دامگاههای استعمار آن شیخ نشینهایی هستند که استعمار برای مکیدن آخرین قطره از ثروت مردم ایران و عراق بنام بندر آزاد در خلیج ایجاد کرده است و اجناس بنجل خود را در این دامگاهها تبدیل به دلار می کند.

۵ - خور عبارت است از بازوی وارد شده دریا در داخل خشکی که بصورت کانالی در خشکی امتداد پیدا میکند و معمولاً مصب رودخانه های جاری و یا فصلی می باشند.

۶ - یک مایل دریائی برابر است با ۱۸۵۲ متر یا مساوی است با فاصله بین یک دقیقه از مدارهای عرض کره زمین.

۷ - شاول (SHOAL) به صخره های زیر دریائی گفته می شود که با ای عبور کشتیهای با آبخورهای کم مناسب و برای کشتیهای با آبخور زیاد خطرناک می باشد.

۸ - باری کردن، به مجموع عملیاتی اطلاق می شود که میدان انجام می دهند تا ماهی صید شده توسط گرگور را به بندر برسانند یا شامل حرکت تا محل

تعبیه، بالا کشیدن گرگور، خارج کردن ماهی از گرگور، تعمیر طنابها و گرگورهای صدمه دیده و جای دادن گرگور در محل بعدی و انتقال ماهیها به بندر.

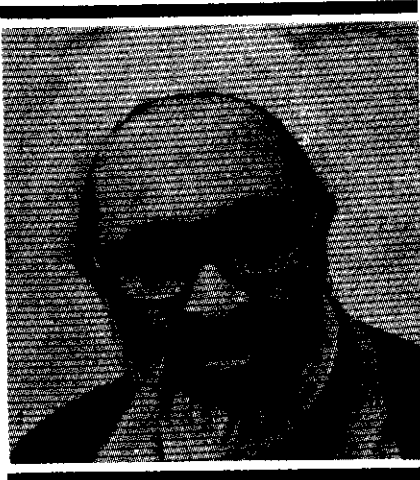
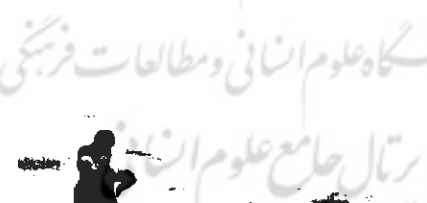
۱۰ - گسار: مجموعه پوششهای آهکی آبی زبان مخصوص در دریا را گسار یا (گشر) می نامند. آنها جاندارانی هستند با پوشش آهکی که مرتباً در کنار هم تکثیر می شوند. و بعد از مدتی بصورت توده های سنگی در کف دریا در می آیند و بهترین زمینه برای رشد ماهی و در نتیجه برای صید انواع ماهیها را همین گسارها تشکیل می دهند.

۱۱ - مصالح ساختمانی قبایل دسترسی در بندر جواد الائمه شرح زیر است.

الف- سنگ، از معدن سنگ بردول، که فاصله این معدن تا بندر صیادی جواد الائمه در حال حاضر ۱۲ کیلومتر است و پس از خاتمه ساختمان جاده بندر جواد الائمه - دشتی با فاصله ۱۱ کیلومتر کاهش می یابد.

ب- مخلوط، از معدن مخلوط رودخانه گاو بندی که تا بندر صیادی جواد الائمه در حال حاضر ۱۲ کیلومتر و پس از خاتمه ساختمان جاده جواد الائمه - دشتی فقط ۷ کیلومتر خواهد بود.

ج- خاک مخصوص بتونریزی در دریا و جاده سازی در باتلاق، از معدن بندر جواد الائمه که فاصله اش تا محض بار گیری فقط پانصد متر است.



حضرت آیت الله العظمی منتظری در دیدار با وزیر جهاد از دولت خواستند به مسئله روستاها و کشاورزی بیشتر توجه نمایند و در زمینه تصویب و تعیین بودجه کثیر تر تریبی بدهند تا برای کشاورزی اهمیت بیشتری منظور دارد تا کشاورزان ما احساس کنند ماندن در روستاها و کشت کردن برای آنها صرف میکند و این معنا عملی نمی شود مگر به اینکه دولت یا کالاهای آنان را گرانتر بخرد و یا اگر به دلایلی مصلحت نیست وسائل و مواد مورد نیاز کشت و تولید آنان را بدون دردسر و به این اداره و به آن اداره رفتن در اختیار آنان قرار دهد تا لااقل انگیزه بیشتری برای تولید و بالا بردن سطح آن پیدا کنند.

ما باید امروز با تمام توان و قدرت از اسلام دفاع کنیم و هر کس به اندازه قدرت خود چه در جبهه های جنگ تحمیلی و یا پشت جبهه ها و یا در جبهه های علمی، در دانشگاهها و یا در زمینه تولید و کشاورزی و صنعت و غیره از دستاوردهای انقلاب حمایت نمائیم و بدانیم این مسئولیت عظیم با شعار فقط هر گز عملی نیست، بلکه باید در مرحله اول قصدمان را برای رضای خداوند متعال خالص نمائیم و از دامن زدن به اختلاف سلیقه ها و نظرها پرهیز نمائیم و سپس فداکاری و تلاش و جهاد را در همه صحنه ها وجه همت خود قرار دهیم. تا انشاء الله تعالی خداوند پیروزی نهائی را در تمام جبهه ها نصیب ما بفرماید.

حجت الاسلام خامنه ای رئیس جمهور:
اگر روستاها آباد و تقویت شوند، آبادی شهرها یک آبادی واقعی و غیر کاذب خواهد بود.