



## اروند رود

یادگاری از هزاران سال تمدن کهن ایران زمین

نویسنده : روزبه پارساپور

نام	ریشه	تاریخ
تیگرا*	پارسی باستان	500 پیش از میلاد
تیغر	اوستایی	باستان
tij	سانسکریت	باستان
تیگران	ارمنی	باستان
ti-ig-ra	ایلامی	باستان
Di-iq-lat	بابلی	باستان
دیگله	پارسی	ساسانی
تیگریس	یونانی	500 پیش از میلاد
اروند رود**	اوستایی	ساسانی
دجله	معرب دگله	پس از اسلام
شط العرب***	تازی	جعلی

\* واژه Tiger انگلیسی (به معنی ببر) از تیگرا پارسی باستان به معنی تیز و خروشان آمده است

\*\* اوند ترجمه واژه "تیگر" پارسی باستان در کتیبه داریوش بزرگ در بیستون میباشد

\*\*\* برگرفته شده از روحیه افراطیون عرب که نامهای تاریخی را رد میکنند و همه چیز را به نام قومیت خود می پندارند.

## مقدمه

اروند رود رودخانه پهناوری است پرخروش که در شهرستان خرمشهر و آبادان جاری است و یکی از رودخانه های مرزی ایران و عراق می باشد. طول بخش مرزی این رودخانه 84 کیلومتر است. اروند رود که از تلاقی رودخانه های دجله و فرات در نقطه ای به نام قرنه در 110 کیلومتری شمال باختری آبادان تشکیل می شود و به سوی جنوب خاوری از کنار شهر بصره می گذرد، سپس داخل خاک عراق می شود، خرمشهر و آبادان را طی می کند و سپس در 8 کیلومتری جنوب اروند کنار به دریای پارس می ریزد. متاسفانه اعراب جنوب خلیج فارس که بد طولایی در جعل نامهای تاریخی و اسناد جهانی دارند، این نام باستانی و کهن را که بیش از دوهزار و پانصد سال قدمت دارد را به سلیقه خود به شط العرب!! تغییر دادند و به مرور در میان خودشان به نامی اصیل و ملی تبدیل کردند! ولی ایرانیان هرگز نام های ساختگی را نپذیرفتند و از کهن ترین نامهای هر منطقه که اسناد جهانی آن اثبات شده است استفاده میکنند. این رودخانه چنان اهمیتی برای ایران دارد که یکی از دلایل هشت سال جنگ تحمیلی پاره کردن پیمان نامه اروند (1975) از سوی صدام حسین دیکتاتور نامی قرن شد.

ریزشگاه اروند رود در ایران شهر اروند کنار و در عراق شهر فاو می باشد. اروند رود که به آن رودخانه وحشی نیز گفته می شود در صد سال اخیر مورد کشمکش ایران و عراق بوده است و در طول جنگ تحمیلی نیز مورد کشمکش قرار گرفته است؛ رودخانه ای که بسیاری از رزمندگان برای دفاع از آن جان خود را از دست داده اند. در پیش از آن به دلیل قدرت بالا و منطقه ای ایران آنسوی اروند نیز بخشهای ایران بزرگ می بوده ولی با نفوذ استعمار انگلستان در منطقه و ساخت کشورهای کوچک و جعلی همانند عراق از قلب امپراتوری عثمانی اختلافات نیز آغاز گشت.

## گذری بر پیشینه منطقه اروند

از آن روزگار که بنیاد نخستین امپراتوری مدرن و قدرتمند جهان در ایران زمین گذاشته شد و سرزمین آشور به دست مادی های آریایی و سپس بابل به دست کوروش بزرگ گشوده شد - اروند رود یا دجله همواره موجب آبادانی سرزمین های غربی شاهنشاهی ایران بود و با سدها و بندهایی که ایرانیان بر دجله و فرات (عراق امروزی) ساختند بخش غربی ایران بزرگ را بارور و زرخیز نمودند و در کرانه های پر نعمت این رود کاخ های باشکوه تیسپون مدائن را که از باشکوه ترین پایتخت های جهان شمرده میشد را بنا نمودند و بر شرق و غرب در این مکان فرمان می راندند. در این پایتخت کهن که امروزه به دست بیگانگان قرار گرفته و ویران و خشک شده است امپراتور قدرتمند روم را به زانو زدن در برابر کشور ایران وا داشتند و غرب در برابر شرق سر سجده فرو آورد. (سنگ نگاره موجود در بیشاپور و نقش رستم). ایرانیان که از روزگار کهن برای کشاورزی و آبادانی زمین احترام ویژه ای قائل بودند و با تکنیک های سدسازی و جلوگیری از طوفان ها و سیلاب ها آشنایی کافی داشتند میان رودان را که امروزه بیابانی خشک بیش نیست را آباد و پر نعمت کردند. امروزه بسیاری از دهکده های اطراف دجله و فرات نامهای ایرانی خود را حفظ کردند.

نام کهن و پرمعنی تیگر که از روزگار نخستین امپراتوری قدرتمند و منظم جهان باقی مانده است به معنی تیز - تند - و سرکش می باشد. از این جهت این نام گذاشته شده است که در طول تاریخ بارها و بارها طوفانهای این رود موجب ویرانی و سیل های بسیاری شده است. پادشاهان ایران برای محافظت از این گزندها سدهای بسیاری را ساخته بودند که طوفان حتی این سدها را ویران می نمود.

سرچشمه هایی که این رود در کوههای غربی ایران در زاگرس دارد - به اندازه ای بلند هستند که طبعاً بستر این رودهای فرعی را تند و سراسیم می سازند و آب این رودها در هنگام بارندگی بهاری زود طغیان میکند و همواره در ماههای اسفند و فرودین و اردیبهشت سیلابهای تند از این رودهای پرشیب دامنه زاگرس به دجله میریزد و موجب این طوفانها میگردد. در تاریخ میانرودان همواره این طغیانهای بزرگ موجب خرابی بسیار شده است. یکی از این ویرانی ها در سال 629 میلادی رخ داد که خرابی جبران ناپذیری به جای گذاشت. در این سال دجله و فرات هر دو باهم طغیان کردند و همه سدها شکسته شد - مزرعه ها ویران گشتو حدود صد هزار نفر کشته شدند. خسرو پرویز شاهنشاه ساسانی برای بستن سدها هزینه بسیار کرد ولی نتیجه نگرفت بطوریکه آب به کاخهای تیسفون رسید و گوشه از آن فرو ریخت. پس از این کشتار بزرگ رودخانه قحطی در شهر فراوان شد و بیماری طاعون نیز گسترش یافت. شیرویه پادشاه ساسانی نیز از همین بیماری درگذشت و به دید بسیاری از کارشناسان تاریخ همین قحطی و ویرانی بزرگ که حتی موجب ویرانی کاخ شاهنشاهی و مرگ پادشاه ساسانی شده بود راه را برای تهاجم اعراب بدوی جنوب خلیج فارس هموار کرد.

### جغرافیای اروند رود

اروند رود (دجله) از کوههای توروس در جنوب شرقی الازیک که از سرزمین ارمنستان و ترکیه امروزی می باشد سرچشمه گرفته است. پس از آنکه بخش جنوب شرقی ترکیه را آبیاری کرد وارد کشور عراق میشود. در این سرزمین از تنگه های کوهستانی بسیار میگذرد و در ناحیه آریایی نشین کردستان عراق در پایین موصل - آبهای زاب بزرگ و زاب کوچک که از کوههای غربی ایران سرچشمه میگرد به آن می پیوندد. رود زاب که در فرهنگها و کتابهای جغرافیایی تاریخ کنند آن را به زو پادشاه ایران نسبت داده اند. ریشه یابی واژه آن از (زه) + (آب) می باشد و این ترکیب همانست که واژه زهاب در منطقه سرپل زهاب کرمانشاهان از آن می باشد. در این واژه زه به معنی زاینده است و از ریشه **Za** به معنی زابیدن و زهاب یا زاب به معنی رود زاینده می باشد. زاینده رود اسپهان از همین نام است. نامهای محلی این دو زاب در کردستان به گویش محلی (زی بچوک) یا زاب کوچکو و (زی گور) زاب بزرگ است.

اروند رود سپس بین سامره و بلد وارد دشت میانرودان میشود و رسوبات رود دیاله آن را به سوی غرب میراند. رود دیاله از بهم آمیختن رودهای سیروان و زالم و تنجه رو پدید آمده است و جای پیوستن آنها دوآوان نامیده میشود. دیاله در همه مسیر خود در سرزمین عراق به نام یکی از رودهای تشکیل دهنده آن - سیروان نامیده میشود و نزدیک منطقه سلمان پاک که به منطقه سلمان فارسی شهرت دارد به دجله میریزد و دجله را به سوی غرب میراند و آن را به فرات نزدیک میسازد. رود دجله پس از پیمودن مسافتی دوباره به سوی کوههای زاگرس باز میگردد و نزدیک عماره در اثر رسوبات کرخه به سوی جنوب میگرداید و در الغرنه در 64 کیلومتری شمال بصره رود فرات به آن میپیوندد. سپس در شمال جزیره آبادان رود بزرگ کارون به آن میریزد و اروند رود بزرگ پس از پیمودن طول جزیره آبادان به دریای پارس (خلیج فارس) میریزد. درازای این رود از

سرچشمه تا دریای پارس نزدیک به 1950 کیلومتر است و در سال 50 میلیون تن رسوبات دارد که از قدار رسوبات نیل بیشتر است.

### تاریخچه نام کهن اروند رود

اروند رود نامی است کهن و تاریخی و بی شک حداقل زمان آن به دوره هخامنشیان بازمیگردد. درباره نام اروند رود کهن ترین سند ها از نامهای ایرانی این رودخانه حکایت دارد که اسناد عربی برای نام شط العرب پس از آنها ظهور پیدا کرده اند و بر طبق حقوق تاریخی جعلی میباشد. زیرا بنیان کشوری به نام عراق در اصل ساختگی است و مردم آن منطقه نژاد عرب نمی باشند بلکه عرب زبان هستند و نامهای عربی برای مناطقی که ریشه و تمدن های باستانی غیر عربی بیش از 3500 سال در آن جا مشهود است به هیچ عنوان قابل پذیرش نمی باشد. کتیبه بیستون داریوش بزرگ و شاهنامه فردوسی بزرگ از کهن ترین اسناد نام اروند رود می باشد.

نام دجله نخستین بار در کتیبه داریوش بزرگ در بیستون دیده شده است. آنجا در ستون یکم چنین آمده است: "سپاه نیدینتوبل در دجله جای گرفت و چون ناوتاک (قابل کشتیرانی) بود، پس من سپاه را بر مشک ها افکندم (به آب انداختن) برخی دیگر را بر شترها سوار کردم و برای دیگران اسب فراهم آوردم. اهورامزدا مرا یاری برد. بخواست اهورامزدا از دجله گذشتم. آنجا من سپاه نیدینتوبل را سخت شکست دادم، 26 روز از ماه آسی یادی گذشته بود."

ماه آسی یادی به معنی پرستش آتش است و با نوامبر - دسامبر و با ماههای آبان - آذر برابر بوده است. نام دجله در این سنگ نبشته پارسی باستان **tigra** آمده است و در متن ایلامی به صورت **ti-ig-ra** آمده است. اروپاییان دجله را با همین نام دوهزار و پانصد ساله **tigre** میخوانند.

اروند رود یا دجله که در سنگ نبشته داریوش بزرگ هخامنشی در بیستون، تیگرا نامیده شده است از سرچشمه خود در کوههای توروس تا خلیج فارس پیرامون 1950 کیلومتر را میپیماید. بایسته یادآوریم که کوههای توروس در سرزمینهای ارمنستان کهن و ترکیه امروزی قرار دارد.

نام اروند رود در سنگ نبشته داریوش چنانکه اشاره شد تیگرا می باشد. و یونانیان همین نام را با افزودن «س» فاعلی به گونه در آورده و تیگریس نوشته اند. این نام در زبانهای فرانسوی و انگلیسی شده که همان نام کهن ایرانی است. تیگرا در اوستا به گونه تیگریا تیگر و در سانسکریت به معنی تند و تیز و سرکش است این واژه در فارسی به گونه تیر به معنی نوك تیز آمده و تیز به معنی برنده و تند هنوز پایدار است. در فارسی میانه اروند به معنای بزرگ و پرشکوه آمده است.

این واژه در پارسی باستان به گونه ترکیبی در نام تیگر خود یعنی تیز خود نام یکی از تیره های سکایی دیده می شود. همچنین در نام خاص تیگران که از نامهای خاص ارمنی است و از ایران به عاریت گرفته اند دیده می شود که به معنی سرکش و تند است و نام باستانی میفارقین نیز تیگرانوکرت از همین گرفته شده است (فارقین) واژه بار دیگر توسط یونانیان از زبان ایرانی گرفته شده و سپس به زبان لاتینی راه یافته و در زبانهای اروپایی به معنی حیوان تند جهش و تیز دندان یعنی ببر به کار رفته است و در همه فرهنگهای ریشه شناسی، ریشه ایرانی آن داده شده است.

نام تیگرا هنگامی که وارد زبان بابلی گشت تغییرات کوچک فونتیکی یافت به این ترتیب که حرف به بدل شد و ایرانی به تبدیل یافت. چنانکه در زبانهای ایرانی نیز های کهن به و های کهن به بدل می‌شوند. به این ترتیب از واژه در بابل کهن نام دیگله پدید آمد و سپس «گاف» به «جیم» بدل می‌شوند. بدین ترتیب دیگله به چهره دیجله درآمد و سپس دیجله (تلفظ عربی آن) و دجله گرانید.

در دوران ساسانیان رود دجله را، هم به نام کهن آن دیگله یا دیلگه می‌خواندند و هم خود واژه تیگر را که یک واژه فارسی باستان است به زبان پهلوی ترجمه کرده و آن را اروند رود می‌نامیدند. واژه اروند همان معنای «تیگر» را دارد و در دوره ساسانیان هر دو نام دیگله و اروند را برای رود دجله به کار می‌بردند. (ایرانویچ دکتر بهرام فره وشی ص 112-109 نقل به اختصار

(186)

اروند رود ترجمه تاریخی و باستانی "تیگر" است که ریشه ای اوستایی دارد. در اوستا به صورت انوروت *aurvat* آمده است و از ریشه کهن انورو *aurva* به معنی سرکش و تند و تیز و پسوند *vat* یا *vant* به معنی دارنده می باشد. ریشه اروند در نام لهراسب نیز دیده میشود. لهراسب از دو واژه انوروت و اسب ترکیب شده است که به معنی تیز اسب ترجمه میگردد. انوروت (اروند) صفت فرشته آب یا "ایم نیات" و اناهیتا است که ایرانیان به دلیل احترام زیادی که به آبهای روان قائل میشدند از دو جهت تیز و تند و سرکش و هم از دیگله احترام به ایزد مهر و اناهیتا میشده است به این رود کهن داده اند. اروند کاربردهای دیگری هم داشته است. نام پسر خسرو دوم ساسانی نیز اروند دست بوده است. همچنین نام یکی از سرداران اردشیر دوم هخامنشی نیز ارنت بوده است که به پارسی اروند میباشد. نام کوه الوند در همدان نیز واژه تحول یافته همین اروند باستانی می باشد. که معنی قله تیز و نوک دار میدهد.

در فرهنگ جهانگیری برای واژه اروند چنین گفته است:

دار اروند رود را بر یاد که به تازی بود شط بغداد

نام دیگله (دجله) بارها و بارها در متون پهلوی ایران آمده است:

\* دجله رود که آن را دگتل هم خوانند...

\* رود دجله از دیلمان آید - در خوزستان به دریا ریزد...

\* سرچشمه فرات از مرز روم به آسورستان گذرد - به دجله ریزد و فراتش از آن جهت خوانند که بر زمین خورش کند...

در نامه پهلوی زادسپرم چنین آمده است:

غیر از این سه دریای کوچک که آبش پس ریزد از البرز - از باختر کناره رود اروند و بهرود و اروند هست دجله...

نیز اروند رود نام یکی از هفت رودخانه سپند ( مقدس ) در اوستا می باشد ( ر . ک : حقوق بین الملل دریاها و مسایل ایران، دکتر بهمن آقایی ص صد و بیست و هفت

در پازند آفرین دهمان یا آفرین هفت امشاسپند چنین آمده است:

پیروزمند باد کوه اروند

پیروزمند باد سرچشمه های رودها و آبها

پیروزمند باد اروند رود – پیروزمند بهرود و پیروزمند فرات رود

همچنین در المسالک الممالک ابواسحق ابراهیم استخری که در سال 346 هجری درگذشته است به نام تاریخی دجله اشاره کرده است:

"و آبادان آن جایگاهی است که آب دجله به دریا می رسد"

فردوسی بزرگ در جریان خواب دیدن انوشیروان بارها و بارها از نام اروند رود استفاده میکند:

خروش آمد از راه اروندرود      به موبد چنین گفت هست این درود

فریدون کمریست و اندر کشید      نکرد آن سخن را بدیشان پدید

به «اورند رود» اندر آورد روی      چنان چون بود مرد دیهیم جوی

اگر پهلوانی ندانی زبان      به تازی ، تو اروند را دجله خوان

چو آمد به نزدیک اروندرود      فرستاد زی رودبانان درود

که کشتی و زورق هم اندر شتاب      گذارند یک سر ، بدان سوی آب

فریدون که بگذشت اروند رود      فرستاد تخت مهی را درود

جهانی شد او را سراسر رهی      که با روشنی بود و با فرهی

بسان فریدون کز اروند رود  
گزشت و به کشتی نیامد فرود  
زمردی و از فره ایزدی  
ازو شد چشم و دست بدی

فرخ زاد هر مزد با آب چشم  
به اروند رود آمد اندر آمد به خشم  
به کرخ اندر آمد یکی حمله برد  
که از نیزه داران نماند ایچ گرد

سروده های دیگری پیرامون اروند رود در تاریخ موجود است:

#### قائنی

با حلم او سه گوی است ثهلان و طور و جودی  
با جود او سه جوی است عمان و نیل و اروند

#### ملک الشعراى بهار

شد کشور ایران چو یکی باغ شکفته  
از ساحل جیحون همه تا ساحل اروند  
مرغان سخن پارسی آغاز نهادند  
از بندر شاهی همه تا باره ی دربند

باش تا خرم شود ایران ز رود هیرمند  
تا به خزران وزلب اروند تا دریای چین  
باش تا آید پشتون همره بهرامشاه  
بیل جنگی در بسار و تیغ هندی در یمین

چون بیاد آری ز آبادان و کشتی های نفت  
موج زن از شور دل مانده ی دریا شوی  
چون کنی یاد از عراق و ساحل اروند رود  
قطره زن در موج غم گه زیر و گه بالای شو

#### رودهای تشکیل دهنده اروند رود

رودخانه هایی که اروند رود را تشکیل می دهند ، از خاک ترکیه و ایران سرچشمه می گیرند . رودخانه هایی که از خاک ترکیه سرچشمه می گیرد عبارتند از : دجله و فرات . رود فرات از کوههای شرق ترکیه سرچشمه می گیرد و پس از عبور از سوریه وارد خاک عراق می شود . آن مناطق از تمدن های ایرانی و محل سکونت اقوام کردستان محسوب میشود . طول رود فرات از سرچشمه آن در خاک ترکیه تا محل التقای آن به دجله 2300 کیلومتر می باشد که 2200 کیلومتر آن در خاک عراق جریان دارد .شاخه های متعددی در ترکیه به این رودخانه می ریزند که از جمله عبارتند از : مراد مهری ، توخما و پیری سو .

رود دجله نیز از کوه‌های شرق ترکیه سرچشمه گرفته و وارد خاک عراق میشود . طول رود دجله 1900 کیلومتر است که 1448 کیلومتر آن در خاک عراق می باشد . رودخانه هایی که در خاک ترکیه به دجله می ریزند عبارتند از بوتان چای وازپسویو . از آنجایی که سرچشمه فرات در خاک ترکیه می باشد ، این کشور به منزله بزرگترین و مهترین کنترل کننده ی میزان آبی است که برای سوریه و عراق جریان می یابد .

در سالهای اخیر ، به علت سدهایی که در ترکیه ( سد کیبان ) و سوریه ( سد فرات ) بر روی رودخانه فرات بسته اند، از میزان آبی که وارد خاک عراق می شود کاسته شده است . به همین جهت اختلافاتی بین عراق و سوریه در این مورد به وجود آمده است .

رودخانه هایی که از خاک ایران سرچشمه گرفته و وارد خاک عراق شده و به دجله یا اروند رود می ریزند عبارتند از :  
1 - رود کارون : رود کارون به رود دز پیوسته و مهترین رود " ایران " از نظر حجم آب است که به اروند رود می ریزد و از این نظر ، با هریک از رودخانه های دجله و فرات قابل مقایسه می باشد . رود کارون در هر ثانیه به طور متوسط 750 متر مکعب آب را به اروند رود می ریزد . اب رودخانه کارون به قدری زیاد است که این رودخانه به طول صد کیلومتر از مصب خود ، قابل کشتیرانی است و تنها رودخانه قابل کشتیرانی می باشد .

2 - رود کرخه : این رودخانه زمانی به شکل مستقل به خلیج فارس می ریخت ولی هم اکنون در نزدیکی سوسنگرد متوجه مغرب شده و به رود دجله می ریزد .

3 - رودخانه زاب بزرگ : زاب بزرگ و دیاله نیز به دجله می ریزند . زاب بزرگ در جنوب موصل ، زاب کوچک در نزدیک تکریت و دیاله در بغداد به دجله می ریزند . زاب کوچک در ایران به رود سردشت معروف است .

4- رودخانه های کبور ، سیروان و الوند نیز از خاک ایران سرچشمه گرفته و به دجله می ریزند . یکی از اختلافات ایران و عراق ، مربوط به مرز مشترک دو کشور در اروند رود است . دولت عراق که با خواست استعمار انگلستان مرزهای جغرافیایی اش بنا نهاده شده است همواره معتقد بوده که اروند رود متعلق به آن کشور می باشد و ادعای حاکمیت مطلق و بلامنازع ، بر تمام اروند رود را داشته است . در مقابل ، کشور ایران که از سابقه بیش از سه هزار سال تمدن و شهرنشینی و حکومت‌های باستانی قدرتمند و جهانی برخوردار می باشد معتقد است که چون اروند رود در بسیاری از اسناد تاریخی کشورش آمده است و محل تشکیل حوزه تمدن کشورش است و همچنین اروند رود یک رودخانه مرزی و قابل کشتیرانی است ، به همین جهت طبق اصول و مقررات بین المللی ، مرز دو کشور باید « خط تالوگ » باشد . تالوگ یک کلمه قدیمی آلمانی ست و معنی لغوی آن « دره » می باشد و در اصطلاح به این مفهوم است که عمیق ترین و قابل کشتیرانی ترین نقطه رودخانه مرز دو کشور همجوار است .



## بنادر اروند رود

بنادر اروند رود عبارتند از: خرمشهر، آبادان و مهمترین بنادر عراق نیز عبارتند از: بصره، ابوالخصیب، و فاو میباشند.

\* بندر خرمشهر در ساحل راست رود کارون، در جایی که رودخانه مذکور به اروند رود می‌ریزد، واقع شده است. خرمشهر در سال 1812 توسط حاج جابر کعبی تاسیس و مرور زمان به بندری معتبر تبدیل شد. فاصله خرمشهر تا خلیج فارس 96 کیلومتر و تا بصره 54 کیلومتر است.

جنگ جهانی اول، به آبادانی خرمشهر کمک بسیار کرد زیرا در اثر مسدود شدن دیگر راه‌های تجاری، راه بازرگانی "خرمشهر" به اهواز و "رامهرمز"، تنها راه تجاری مطمئن با دنیا شد. از این زمان به بعد "خرمشهر" به صورت بزرگترین مرکز بازرگانی با جهان درآمد. علاوه بر آن کشف و استخراج نفت در "اقلیم اهواز"، موجب عمران و آبادانی بیشتر "خرمشهر" شد.

تا اوایل دهه 1970 "خرمشهر" همچنان بندر اصلی بازرگانی "اقلیم اهواز" به حساب می‌آمد. کالاهای وارداتی، در این بندر تخلیه و سپس از طریق راه آهن و سایر راه‌ها به سراسر ایران منتقل می‌شد. کالاهای صادراتی نیز از طریق این بندر به خارج از کشور صادر می‌شد. ولی از اوایل دهه مذکور، به تدریج به علت ادامه اختلاف ایران و عراق در مورد اروند رود، از ترافیک بندر "خرمشهر" کاسته شد.

\* بندر "آبادان" با توجه به تأسیسات پالایشگاه "آبادان" و توسعه صنایع نفت، از بزرگترین مراکز صنعتی و اقتصادی به شمار می‌رفت و همانطور که خرمشهر از لحاظ درآمد گمرکی بزرگترین رقم مالی را به خزانه دولت می‌ریخت، شهر بزرگ صنعتی و نفتی "آبادان" نیز منبع بزرگ‌ترین درآمدهای مالی ایران از راه صدور نفت و فرآورده‌های نفتی بود..

\* بندر "خسروآباد"، این بندر در 21 کیلومتری جنوب بندر "آبادان" واقع شده است. بندر "خسروآباد" در سال 1937 از طرف شرکت نفت ایران و استعمار انگلیس تاسیس شد و به عنوان یک بندر نفتی، دارای تأسیسات و باراندازهای لازم بود. این بندر تا 1951 برای صدور نفت مورد استفاده قرار می‌گرفت و ماهیانه در حدود 30 کشتی نفت کشت در آنجا بارگیری می‌کردند. پس از ملی شدن صنعت نفت در ایران، این بندر به عنوان یک پایگاه مورد استفاده واحد‌های نیروهای دریایی و گارد گمرک قرار گرفت و در نتیجه لوله‌هایی که نفت را از "آبادان" به "خسروآباد" می‌برد، جمع‌آوری شد.

\* بندر "القصبه" ، این بندر در انتهای اروندرود و در دلتای آن واقع شده است . از این بندر برای داد و ستد با بندر کویت و سایر بنادر در خلیج فارس استفاده می شود . " اروندرکنار " آخرین بندر در اروندرود می باشد .

\* بندر بصره ، بندر بصره مهمترین و بزرگترین بندر عراق و دومین شهر بزرگ آن کشور پس از بغداد محسوب می شود .

بصره در زمان کریم خان در سال 1776 به تصرف ایران درآمد و تا سال 1779 در تصرف ایرانیان بود . در این زمان صادق خان بردار کریم خان فاتح بصره ، به سرعت به ایران بازگشت تا سلطنت ایران را به دست آورد و در نتیجه ، بصره دربارۀ تحت نفوذ دولت عثمانی درآمد . فاصله بندر بصره تا خلیج فارس حدود 150 کیلومتر است . جمعیت این شهر قبلاً در حدود یک میلیون نفر بوده است .

\* بندر ابوالخصیب ، این بندر ، در جنوب بندر بصره قرار دارد ، در حال حاضر فاقد سکنه می باشد . عراقی ها آن را تبدیل به یک بندر نظامی کرده اند .

\* بندر فاو ، این بندر در دهانه اروندرود و در انتهای شبه جزیره فاو واقع شده است . از اوائل دهه 1960 با ایجاد چندین ترمینال نفتی ، بندر مذکور به صدور نفت اختصاص یافت .

### پیمان نامه های اروندرود

بهرحال ، به منظور تعیین مرز دو کشور در اروندرود ، تاکنون چندین قرار داد بین " ایران " و عثمانی و عراق جانشین آن به امضاء رسیده که مهمترین آنها عبارتند از عهدنامه ارز روم دوم 1847 ، پروتکل استانبول 1913 و صورتجلسات تحدید حدود 1914 ، عهد نامه 1937 و عهد نامه مرزی و حسن همجواری 1975 ، به موجب عهد نامه اخیر ، مرز دو کشور در اروندرود خط تالوگ تعیین شده است . دولت عراق پس از لغو عهد نامه 1975 و اعلامیه الجزایر در 17 سپتامبر 1980 ، مجدداً بطور رسمی در 25 نوامبر 1982 اعلام کرد که اعلامیه الجزایر را دوباره پذیرفته است . و به این ترتیب ، بار دیگر موافقت خود را با خط تالوگ به عنوان مرز دو کشور اعلام نمود . همچنین به موجب تمام قراردادهای مذکور ، ایران از حقوق کامل کشتیرانی در اروندرود برخوردار می باشد .

### اختلافات میان ایران و عراق بر سر اروندرود

در 13 تیرماه 1316 قراردادی استعماری بین دو کشور ایران و عراق (در باطن انگلستان) منعقد شد که طبق آن حق کشتیرانی در سراسر اروندرود به استثنای 5 کیلومتری از آبهای آبادان تا خط تالوگ به دولت عراق واگذار شد. رودی که از بدو تاریخ با آب و خاک ایران پیوند دیرینه داشت با توطئه استعماری انگلستان از ایران گرفته شد . بدین ترتیب اولین قرارداد در حوزه اروندرود که در چارچوب اهداف دولت بریتانیا بر ایران تحمیل شد و مالکیت کشور جدیدالتاسیس عراق که با خواست بریتانیا پای به

عرصه گینی گذاشت بر تمام اروندرود به استثنای آن 5 کیلومتر گسترش یافت ولی با کودتای عبدالکریم قاسم در آذر 1338 اروندرود به بحرانی حاد در روابط ایران و عراق مبدل شد. روابط دو کشور در شرایطی وارد بحران جدیدی شد که حسن البکر (رییس رژیم کودتای عراق) ادعای حاکمیت مطلق عراق بر اروندرود را مطرح کرد! و مقامات بعضی تصمیم گرفتند اسناد و مدارک کشتی هایی را که وارد اروندرود می شوند را بازرسی کنند. به دنبال این تصمیم در 26 فروردین 1348 وزارت امور خارجه عراق آبراه اروندرود را جزء لاینفک خاک عراق نامید و از ایران خواست پرچم های خود را از روی کشتی ها پایین بیاورد!! به دنبال این اقدام دولت ایران در اردیبهشت 1348 عهدنامه مرزی 1937 را ملغی و تمایل خود را به انعقاد قراردادی مبتنی بر خط تالوگ اعلام کرد. این رویداد روابط دو کشور را تا حد برخورد نظامی پیش برد، ولی با میانجیگری هواری بو مدین در جریان اجلاس سران اوپک، در این قضیه توافقاتی صورت گرفت که بعدها با وقوع انقلاب اسلامی این اختلافات پایان یافت، زیرا به موجب بیانیه الجزایر و با پذیرش خط تالوگ به عنوان خط مرزی دو کشور عملاً حاکمیت ایران بر اروندرود پذیرفته شد. ولی این موضوع پس از استقامت مردم ایران در 23 مرداد 1369 صدام حسین (رییس جمهور عراق) با ارسال نامه ای به اکبر هاشمی رفسنجانی (رییس جمهور وقت ایران) تمام شرایط ایران را برای برقراری صلح میان دو کشور پذیرفت. بدین ترتیب صدام حسین برای صلح با ایران به پذیرش معاهده ای تن داد که زمانی با لغو آن جنگی غیر انسانی و ضد بشری را علیه ایران آغاز کرده بود و بدین ترتیب اروندرود جزء لاینفک خاک ایران شد.

### اهمیت اقتصادی و استراتژیک اروندرود تا پایان قرن نوزدهم:

اروندرود و نیز رودهای دجله و فرات از زمان های قدیم مورد توجه بازرگانان بوده اند. بطوری که این رودها در زمان بابلی ها، یونانی ها و " ساسانیان " مورد استفاده قرار می گرفته و شهرهایی که در مسیر این خط تجاری مهم قرار داشته یا ایجاد شده اند، پایتخت امپراطوری های معظم و مقتدر، و مدتها از ثروتمندترین شهرهای جهان بوده اند. در سال 1922 یک « مهر » منقوش در نزدیکی بغداد پیدا شد که از هر جهت با مهرهای پیدا شده در شمال هندوستان مشابه بود. این گونه اکتشافات نشان می دهد که به مدت چندین هزار سال، " اروندرود تنها راه بازرگانی و ارتباطی بین شرق و غرب بوده است.

با توجه به اینکه رود دجله تا انتهای خاک بین النهرین مورد استفاده کشتی های کوچک بوده است، بنابر این حمل کالا از راه دریایی به وسیله خلیج فارس، اروندرود و رود دجله تا آسیای صغیر ممکن بوده و از آنجا نیز از طریق راههای زمینی، به دریای مدیترانه وصل می شده است. این راه، ارزان ترین و آسان ترین راهها بوده و همچنین، کوتاه ترین و مستقیم ترین راههای بازرگانی محسوب می شده است. در آن زمان ظرفیت کشتی ها کم، و استفاده از اروندرود و رودخانه های دجله و کارون برای اینگونه کشتی ها مناسب بود. به همین جهت در روزگار " باستان " و در سرتاسر قرون وسطی ف و حتی پس از کشف دماغه « امپدینیک » این راه بر سایر راه ترجیح داشت.

در سال 1639 « کمپانی هند شرقی » یک نمایندگی در بندر بصره تاسیس کرد و درصدد گسترش حوزه فعالیت خود در اروند رود برآمد. به این ترتیب ، برای اولین بار پای انگلیسی ها به اروند رود باز شد . موقعیت عراق از لحاظ دست یابی به هند ، بر اهمیت این کشور برای بریتانیا افزوده بود . اما 10 سال بعد ، بر اثر رقابت شدید بین هلندی ها و انگلیسی ها ، موقعیت استعمار انگلیس در اروند رود به خطر افتاد زیرا هلندی ها در سال 1649 نمایندگی کمپانی هند شرقی را در بصره ویران نمودند .

انگلیسی ها ، پس از مدت کوتاهی مجدداً بر اروند رود مسلط شدند و نمایندگی کمپانی هند شرقی در بصره دوباره افتتاح شد . کمپانی مذکور در قرن هیجدهم از طریق عراق خطوط مواصلاتی پستی احداث کرده بود و پست از بمبئی به خلیج فارس و از طریق اروند رود به بصره ، و از آنجا از راه بغداد و حلب با شتر به استانبول تحویل می شد . نمایندگی کمپانی هند شرقی در بصره و بغداد ، خط مذکور را کنترل می کردند.

با پیدایش کشتی های بخار ، کشتیرانی در اروند رود بیشتر مورد توجه قرار گرفت . در اوایل سال 1826 نخستین کشتی بخار در این رودخانه به کار افتاد . به منظور تسریع در امر حمل و نقل ، دولت انگلستان در نظر داشت یک راه کوتاه تر به جای دماغه امپدنیک از اروپا به هند احداث نماید . از طرف دیگر ، افزایش حجم تجارت توسعه خطوط ارتباطی را می طلبد . به همین جهت دولت انگلستان درصدد ایجاد خطوط آهنی از طریق سوریه به اروند رود برآمد . روسیه نیز از این تلاش های بریتانیا حمایت می کرد . علت این امر ، احتمالاً این بود که روسیه در نظر داشت از قفقاز راهی به بغداد احداث کند .

از طرف دیگر ، در سال 1835 سرهنگ « چسنی » از طرف کمپانی هند شرقی مامور بررسی کشتیرانی در اروند رود و رودخانه دجله شد . فعالیت های وی به مدت بیست سال ادامه داشت . همچنین در سال 1841 تا 1854 سرهنگ « جونز » به اتفاق کاپیتان « کامپیل » نقشه برداری از رودخانه های مذکور را ادامه دادند . متعاقب آن ، شرکت انگلیسی « لینچ » در سال 1861 یک خط کشتیرانی از بصره ، به بغداد دایر کرد . ده سال بعد همان شرکت اقدام به احداث یک سرویس کشتیرانی در رودخانه کارون از " خرمشهر " به اهواز نمود . این سرویس در سال 1887 توسعه یافت و به شوش رسید .

از آغاز قرن نوزدهم ، اهمیت استراتژیک اروند رود نیز شدیداً مورد توجه دولت انگلستان قرار گرفت . ناپلئون در نظر داشت نیروهای نظامی خود را از طریق آسیای صغیر وارد اروند رود و سپس خلیج فارس کرده ، و از آنجا به هند حمله نماید . وی به همین منظور تعدادی از نمایندگان خود را مخفیانه به آسیای صغیر ، سوریه و بین النهرین فرستاده بود .

همچنین ، این اندیشه در حکومت انگلیسی هند رواج یافته بود که چون دولت روسیه می توان لشکر خود را از راه دریای سیاه به فرات و اروند رود برساند و از آنجا به خلیج فارس سرازیر شود ، بر عهده دولت استعمار انگلیس است که این ابتکار را از روسها بگیرد ، پایگاهی در دهانه اروند رود تاسیس نماید و به این ترتیب راه روسیه را سد کند . علاوه بر آن

، دولت انگلیس باید وسیله توسعه و تجارت را از طریق اروند رود فراهم نماید ، دولت عثمانی و حکومت پاشایی بغداد را تقویت کند و مردم این ناحیه را به دفاع از تعرض احتمالی دشمن شمالی مجهز سازد . میتکر این اندیشه یعنی سرهنگ چسنی ، معتقد بود وقتی که سپاه روسیه به اروند رود برسد ، به آسانی در کرانه ی خلیج فارس پیش می رود و به بندر جاسک خواهد رسید . اما اگر استعمار انگلیس نیروی دریایی خود را در اروند رود مستقر کند ، جلو حرکت روسیه را می گیرد . یک فکر دیگر نیز هواخواهانی داشت مبنی بر این که حکومت نیمه مستقلی به دست داود پاشا در میان رودان (بین النهرین) برپا شود و او بر منطقه اروند رود و بنادر آن تا " خلیج " فرمانروایی کند و پاسدار منافع انگلیس در آن حدود باشد .

اهمیت اروند رود و خلیج فارس برای دولت استعمار انگلیس ، به هیچ وجه کمتر از کانال سوئز نبود . این دو منطقه ، برای هندوستان مرکز تجارت و سیاست بود . از نظر سوق الجیشی ، اروند رود قسمتی از راه اروپا به خلیج فارس ، هندوستان ، آسیای جنوب شرقی و اقیانوسیه را تشکیل می داد و کوتاه ترین راه دسترسی اروپا به مناطق مذکور بود . به همین جهت دولت انگلستان مصمم بود تا کنترل خود را بر راه مذکور حفظ کرده و با هرگونه کوششی که سایر دول اروپایی جهت افزایش نفوذ و یا ایجاد پایگاههای دریایی در این منطقه به عمل آورند ، مقابله کند . ایجاد پایگاه دریایی یا بندر نظامی توسط هر دولت خارجی ، به منزله اعلان جنگ به انگلستان تلقی می شد .

### اهمیت اقتصادی و استراتژیک اروند رود در قرن بیستم .

در آغاز قرن بیستم ، جستجو برای نفت و بعد از استخراج آن ، استفاده از اروند رود و سایر رودخانه های دو کشور " ایران " و عراق را برای کمپانی های نفتی استعمار انگلیس ، بیش از پیش افزایش داد . از طریق این رودخانه و سایل سنگین حفاری حمل می شد و بعد از این که نفت در " ایران " و عراق به مقدار تجاری استخراج شد ، حمل و نقل آن از طریق رودخانه های مذکور سهل تر و ارزان تر بود . در سال 1904 یک شرکت انگلیسی آغاز به حفاری در جنوب غربی " ایران " کرده و پس از پنج سال فعالیت ، بالاخره موفق شد در سال 1909 حوزه هایی از نفت به میزان تجاری کشف و استخراج نماید . شرکت مذکور سپس در سال 1914 آغاز به فعالیت برای اکتشاف نفت در عراق کرد . این شرکت تجهیزات مورد نیاز حفاری خود را از طریق اروند رود و رودخانه دجله به بغداد حمل و از آنجا از طریق جاده به محل حفاری منتقل می کرد .

در جریان جنگ جهانی اول ، به منظور جلوگیری از شورش قبایل در مناطق نفتی و تضمین امنیت میادین نفتی ، لوله های انتقال نفت و بنادر ، نیروهای انگلیسی و هندی در منطقه مستقر شدند . ورود عثمانی به جنگ جهانی اول ، موجب شد تا نیروهای مذکور به سرعت مناطق نفتی متعلق به عثمانی واقع در اطراف اروند رود مانند بنادر فاو و بصره را ، اشغال کنند و به ترتیب با برقراری امنیت کشتیرانی در اروند رود به غارت منابع نفتی منطقه ادامه دادند .

ولی در اراضی نفتی قبایل " موفق شدند با قطع خطوط لوله نفت ، جریان نفت به بندر " آبادان" را برای مدت سه ماه مختل کنند . بعد از اتمام جنگ جهانی اول ، به علت افزایش میزان تولید نفت و صدور آن ، ترافیک اروند رود افزایش یافت . از این زمان به بعد ، بندر " خرمشهر" و بصره پاسخ‌گوی نیازها نبود و ضرورت تاسیس بندر مجهز و مدرن احساس می‌شد .

به این منظور بندر " آبادان" در هفت مایلی جنوب " خرمشهر" و در جزیره " آبادان" احداث و یک پالایشگاه بزرگ نفت نیز در آن ایجاد شد . در سال 1911 یک خط لوله نفت از مسجد سلیمان به این پالایشگاه ایجاد شده بود و چون ظرفیت این خط لوله نخست از چند هزار تن بیشتر نبود ، بتدریج با کشف حوزه های جدید نفتی در " در اقلیم اهواز " ، خطوط لوله نفت دیگری نیز احداث و به مرور زمان ، بر ظرفیت پالایشگاه افزوده شد بطوری که به صورت یکی از بزرگترین پالایشگاههای جهان درآمد .

همچنین اسکله های جدید و بزرگی برای بارگیری نفت کش های بزرگ در این بندر ایجاد شد و این کار ، " آبادان" را در مدتی کوتاه ، از یک ده کوچک به بندری مدرن و زیبا تبدیل کرد . به این ترتیب ، بندر " آبادان" برای صدور نفت خام و فرآورده های آن اختصاص یافت و بندر " خرمشهر" به صورت مرکز اصلی بازرگانی درآمد .

در عراق نیز مشابه همین اقدامات انجام شد . به علت ترافیک سنگین بندر بصره ، این بندر کالاهای بازرگانی تخصیص داده شد و دولت عراق ، جهت صدور نفت بندر جدید فاو را تاسیس و تجهیز کرد . بنابراین ، نفت عراق از طریق خطوط لوله نفت به بندر جدید فاو منتقل و از آنجا با نفت کش های بزرگ به خارج صادر می‌شد . به این ترتیب ، کشف و استخراج نفت در قرن بیستم بر اهمیت اقتصادی و استراتژیکی اروند رود به ویژه برای دولت استعمار انگلیس افزود .

نفت نه تنها درآمد بزرگی را برای دولت انگلیس تشکیل می‌داد ، بلکه دسترسی به نفت این منطقه حفاظت از اروند رود را نیز اهمیت بیشتری می‌بخشید . زیرا نیروی دریایی انگلستان بدون کوچکترین دغدغه خاطر می‌توانست نفت ارزان و فراوان را مورد استفاده قرار دهد .

براساس این سیاست ، دولت انگلستان نفوذ خود را بر تمامی اروند رود گسترش داد . بطوری که قبل از جنگ جهانی دوم ، منطقه مذکور عملاً تحت حاکمیت نماینده سیاسی انگلستان بود. در این زمان ، بندر عراقی اروند رود برای کنترل نفوذ انگلستان در منطقه ، و مهمتر از همه برای کنترل چاههای نفت شرکت نفت " ایران" و انگلستان " ، اهمیت به سزایی داشت .

به همین جهت با آغاز جنگ جهانی دوم و تهدید این منطقه از طرف آلمان ، دولت انگلستان بلافاصله بنادر " اهواز " و عراق در ارون رود را اشغال کرد تا از احتمال سقوط این مناطق به دست آلمانها جلوگیری کند و همچنین بتواند نفت مورد نیاز متفقین را تامین نماید .

در جریان جنگ جهانی دوم ، ترافیک ارون رود به شدت افزایش یافت زیرا متفقین از طریق آن به شوروی تجهیزات نظامی ارسال می کردند . طی مدت جنگ ، بیش از پنج میلیون تن اسلحه ، مهمات ، مواد غذایی و دارویی در بنادر ارون رود تخلیه و از آنجا به شوروی ارسال شد و گزاف نیست اگر گفته شود که شکست ارتش آلمان در استالینگراد ، تا حدی موهون راههای ارتباطی ابي از قبیل ارون رود و راه آهن سراسری بوده است و به همین جهت ، متفقین به ایران لقب « پل پیروزی » دادند . اهمیت اقتصادی و استراتژیک ارون رود برای دولت استعماری انگلیس موجب شد تا این کشور در جهت حفظ منابع خود عهد نامه دوم ارز روم (1847) و توضیحات اربعه منضم به آن ، پروتکل استانبول ( 1913 ) و بالاخره عهد نامه سال 1937 را به دولت " ایران " تحمیل نماید و حقوق " ایران " را در ارون رود سلب نماید .

پس از جنگ جهانی دوم نیز ارون رود همچنان اهمیت اقتصادی و استراتژیک خود را برای دولت استعمار انگلیس حفظ کرد. دولت استعمار انگلیس به هنگام ملی شدن صنعت نفت ایران در سال 1951 ، به منظور تهدید ایران ناو معروف « موریس » را وارد ارون رود کرد که این ناو مدتها در بندر بصره متوقف بود . علاوه بر آن ، دولت انگلیس نیروهای خود را در مناطق شیبانیه ( نزدیک بصره ) ، حبانیه ، کرکوک و موصل در نزدیکی مرز غربی ایران تقویت کرد که این امر اعتراضاتی را از سوی دولت ایران به دنبال داشت . ولی پس از ملی شدن صنایع نفت " ایران " و عراق و خروج نیروهای بریتانیا از خلیج فارس ، ارون رود اهمیت اقتصادی و استراتژیک خود را به تدریج برای دولت استعمار انگلیس از دست داد . قبل از آن نیز ، هند استقلال یافته بود و بنابراین کنترل راه های آبی منتهی به هند ، دیگر برای انگلیسی ها اهمیتی نداشت .

### تاثیر اختلافات ایران و عراق بر موقعیت اقتصادی و استراتژیک ارون رود

دهه 1930 دولت ایران احداث راه آهن سراسری از دریای مازندران به خلیج فارس را آغاز کرد . ایران به دلیل اختلافات مرزی با عراق ، ترمینال این خط را نه در " خرمشهر " ، بلکه در بندر " امام خمینی ( شاپور سابق ) " در خورموسی انتخاب کرد . بندر امام، در پنجاه مایلی شرق بندر " آبادان " قرار دارد و انتخاب این بندر که دور از ارون رود بود ، هزینه های زیادی را به دولت ایران تحمیل کرد . باید بر روی رودخانه کارون در اهواز یک پل احداث می شد . همچنین می بایست باتلاق های اطراف بندر مذکور خشک شده و همچنین یک موج شکن نیز در این بندر ساخته شود . طی مدت جنگ جهانی دوم ، باتوجه به ترافیک سنگین ، هزینه های زیادی به منظور توسعه این ترمینال به مصرف رسید .

همچنین با اصرار دولتهای آمریکا و استعمار انگلیس و به منظور استفاده آنها ، راه آهن سراسری از اهواز به خرمشهر امتداد یافت . البته ادامه راه آهن سراسری به " خرمشهر " ، تاحدی از ترافیک خط اهواز به " بندر امام کاست .

پس از جنگ جهانی دوم ، اختلافات ایران و عراق در ارون رود به ویژه جنبه مالی آن مانع لایروبی و عمیق تر شدن ارون رود شد . اداره بندر بصره ، که وظیفه را به عهده داشت ، از انجام آن کوتاهی می کرد . اداره مذکور ، توسط انگلیسی ها در زمانی که عراق تحت سرپرستی خود داشتند ، بطور یکجانبه تاسیس شده بود . این اداره وظیفه پلیس رودخانه مانند راهنمایی کشتی ها ، لایروبی ارون رود و دریافت عوارض از کشتی ها را به عهده داشت . پس از اینکه عراق به استقلال رسید ، در این وضع تغییری ایجاد نشد . البته دولت ایران نسبت به این امر به شکل یکطرفه معترض بود و چندین یادداشت اعتراض نیز در این زمینه برای دولت عراق ارسال نمود و حتی شناسایی دولت جدید عراق را موکول به حل این مساله کرد ، اما دولت عراق ، مایل به حل مساله مذکور نبود .

اداره بندر بصره ، از تمام کشتی هایی که وارد ارون رود می شدند حتی کشتی هایی که به بنادر " ایران " رفت و آمد می کردند ، عوارض گمرکی دریافت می کرد . حدود هفتاد درصد درآمدهای ناشی از کشتیرانی در ارون رود از کشتی هایی بود که به بنادر " ایران " رفت و آمد داشتند . به موجب ماده 4 عهدنامه 1937 که در سال 1969 لغو شد ، دولت عراق موظف بود کلیه عوارض گمرکی و دریافتی را منحصراً صرف رفع کمبودهای کشتیرانی در ارون رود کند . ولی دولت عراق از مجموع درآمدهای دریافتی ، فقط چهل درصد آن را به مصرف بهبود کشتیرانی در ارون رود می رساند و بقیه را صرف بهبود بنادر عراق و فرودگاه بصره می کرد .

عدم لایروبی ارون رود و سرازیر شدن گل و لای زیاد در این رودخانه ، موجب شد تا کشتی هایی که ظرفیت آنها بیش از 20 هزار تن بود ، نتوانند در این رودخانه آمد و شد کنند . مشکل دیگر ، در مورد تعداد کشتی هایی بود که می توانستند به هنگام مد در بنادر ارون رود پهلو بگیرند و چون تعداد کشتی های مذکور با توجه به ظرفیت بنادر محدود بود ، لذا موجب تاخیر برای سایر کشتی ها می شد و همین امر مدت انتظار را برای سایر کشتی ها افزایش می داد .

به علت مشکلات مذکور ، دولت ایران پس از جنگ جهانی دوم تصمیم گرفت یک ترمینال دیگر در بندر " ماه شهر " واقع در خور موسی برای صادرات نفت خام توسط کشتی های بزرگ احداث نماید . این ترمینال در سال 1948 افتتاح شد و نفت کشتی هایی تا ظرفیت 45 هزار تن می توانستند در آن پهلو بگیرند . قرار بود این ترمینال در دهه 1930 ساخته شود و کشتی هایی تا ظرفیت 20 هزار تن بتوانند در آن پهلو بگیرند ، ولی این امر به علت مشکلات مالی به تاخیر افتاد این مساله بیانگر ملاحظات استراتژیک در انتخاب محل برای پروژه های توسعه در این منطقه است . در سال های بعد ، یک ترمینال نیز در بندر " خسروآباد " واقع در جزیره " آبادان " احداث شد .



از سال 1960 با افزایش ظرفیت نفت کش ها ( تا 300 هزار تن و در سال بعد تا 500 هزار تن ) ترمینال های " ایران " برای حمل و نقل تا حدی بدون استفاده مانده و در نتیجه دولت ایران درصدد ایجاد ترمینال های نفتی در جزیره خارک رد آبهای خلیج فارس برآمد نفت " ایران " توسط خطوط لوله نفت از زیر دریا به این ترمینال منتقل می شد . همچنین نفت استخراج شده از حوزه های خلیج فارس نیز به ترمینال های جزیره خارک منتقل می شد . در ترمینال های جزیره خارک ، کشتی های با ظرفیت بیش از 100 هزار تن ، می توانستند پهلو بگیرند . روزانه بطور متوسط بین 60 تا 70 نفت کش غول پیکر وارد ترمینال های جزیره خارک می شدند و نفت مورد نیاز کشورهای صنعتی را حمل می کردند .

با توجه به کاهش ترافیک بندر " ماه شهر " ، ترمینال های این بندر به صدور فرآورده های نفتی پالایشگاه " آبادان " اختصاص یافت . برای انتقال فرآورده های نفتی به این بندر ، یک خطوط لوله نفت از بندر " آبادان " به بندر مذکور کشیده شد . به این ترتیب ، ارونرد اهمیت خود را برای ایران ، از نظر فعالیت های مربوط به صادرات نفت از دست داد .

پس از بحران سال 1969 اهمیت ارونرد رود از نظر بازرگانی نیز برای ایران کاهش یافت و بندر " خرمشهر " ، نقش خود را به عنوان بزرگترین بندر تجاری ایران از دست داد . به هنگام بحران ارونرد رود در سال 1969 ، روزنامه کیهان در این مورد نوشت : ..... با وضعیتی که پیش آمده ( بحران 1969 ) ، ارونرد رود موقعیت اقتصادی خود را از دست می دهد . چون بیشتر کشتی هایی که حامل کالا برای ایران هستند . در آینده در بندر " شاپور ( امام ) " لنگر خواهند انداخت . « ( 43 ) یکسال پس از آن نیز ، روزنامه اطلاعات تحت عنوان « مرکز ناوگان تجاری ایران از " خرمشهر " به بندرعباس انتقال می یابد » ، نوشت : « آینده برای ایران کم و بیش در بندرعباس متمرکز است »

این تصمیم در خود جوانه های تغییر مهمی را در سیاست دریانوردی ایران به دنبال داشت و موجب شد تا طرحهای آینده ایران برای کشتیرانی و تجارت دریایی ، از ارونرد رود به خلیج فارس منتقل شود . پایان یافتن کار توسعه اسکله بندرعباس به این امر کمک می کرد . بندرعباس آنچه را که در بندرهای دیگر جنوب ، " امام خمینی " ، بوشهر ، و " خرمشهر " کم بود . جبران می کرد . این بندر می توانست کشتی های بزرگ باری را بپذیرد و آنها را از سرگردانی و معطلی بندرهای دیگر برهاند .

این بندر ، نه مانند بندر بوشهر و بندر امام خمینی محدود و کوچک بود ، و نه مانند " خرمشهر " بود که هم ظرفیت محدود ارونرد رود و درد سرهای راهنمایانش را دارد ، و هم در همسایگی کشوری مانند عراق واقع شده است .

تمرکز واردات دریایی ایران در بندرعباس ، فشار را از " خرمشهر " بر میگرفت و از هزینه حمل و نقل می کاست . علاوه بر آن ، این امر موجب توسعه و ارتباطات در استان کرمان می شد و در آبادانی سراسر جنوب ایران تاثیر می

گذاشت. تکیه منحصر واردات دریایی ایران به "خرمشهر"، با رونق گرفتن کار بندر عباس پایان می‌گرفت و به این ترتیب، فرش از زیر پای حکومت‌های عراق کشیده می‌شد.

آن بهره‌مالی را که آنها از راهنمایی کشتی‌ها در اروندرود به دست می‌آوردند کاملاً کاهش می‌داد و اختلاف در اروندرود، در زمینه تازه‌ای ظاهر می‌شد.

از آنجا که کشتی‌های خارجی ترجیح می‌دادند، بارهای خود را به سرعت در دهانه خلیج فارس تخلیه نمایند و مسافت زیادی را در اروندرود نپیمایند و گاه تا شش هفته در هر بندر لنگر نیندازند. بندر عباس به صورت مرکز تجاری دریایی "ایران" و سراسر خلیج فارس در می‌آمد. اما بندر عباس با مشکل فقدان راه آهن و محدودیت حمل و نقل کالا از طریق جاده مواجه بود. برای رفع این مشکل، باید راه آهن کرمان به بندر عباس متصل می‌شد.

سرانجام در آوریل 1973 فرماندهی نیروی دریایی ایران از "خرمشهر" به بندر عباس انتقال یافت. به این ترتیب، از نظر اقتصادی اروندرود بیش از پیش اهمیت خود را برای ایران از دست داد. دولت عراق نیز به علت اختلافات مربوط به اروندرود و عدم لایروبی آن، همیشه درصدد تعیین آلت‌ر ناتئو بوده است.

دولت عراق در نخستین گام، صادرات نفت خود را از بندر بصره به بندر فاو منتقل، و برای این منظور، اسکله‌هایی را برای پهلو گرفتن نفت کشتی‌های بزرگ در بندر مذکور ایجاد کرد. همچنین اقدام به ایجاد یک خط لوله نفت از مناطق نفتی کرکوک در شمال عراق، به بندر فاو نمود. این خط لوله که از حدیثه و بصره عبور کرده و به فاو منتقل می‌شود، «خط استراتژیک عراق» معروف است. همچنین به علت ادامه اختلافات دو کشور در خصوص اروندرود، دولت عراق اقدام به اجرای پروژه‌های دیگری کرد. از جمله یک ترمینال نفتی به نام «خورالامیه» در غرب دهانه اروندرود و در بیست مایلی آب‌های خلیج فارس به صورت اسکله‌های شناور (جزیره مصنوعی) ایجاد، و سپس اقدام به احداث لوله نفت، از زیرآب‌های خلیج فارس به این ترمینال کرد. در این ترمینال با ظرفیت 65 هزار تن، می‌توانستند پهلو بگیرند.

ترمینال مذکور، در صورت توسعه می‌توانست کشتی‌هایی با ظرفیت صد هزار تن را نیز سرویس دهد. دولت عراق اجرای پروژه مذکور را به علت هزینه‌های زیاد آن برای مدتی به تأخیر انداخت و سرانجام، ناگزیر به اجرای آن شد. از نظر بازگانی، تا سال 1967 بندر بصره تنها بندر عراق به شمار می‌رفت و کشتی‌های تا ظرفیت 20 هزار تن می‌توانستند در آن پهلو بگیرند. در آن سال دولت عراق بندر «ام‌القصر» واقع در غرب اروندرود را مورد استفاده قرار داد و به این ترتیب، استفاده از اروندرود برای عراق نیز کاهش یافت.

با وجود این، وجود میادین نفتی متعدد در "اقلیم اهواز"، پروژه بزرگ سد دز، پالایشگاه بزرگ "آبادان"، مجتمع‌های پتروشیمی در "آبادان" و بندر "امام"، بر اهمیت استراتژیک اروندرود افزوده بود. همچنین بسیاری از تاسیسات عمده نفتی عراق در آن طرف ساحل اروندرود واقع شده بود. با توجه به اینکه ایران و عراق اختلافات دیرینه‌ای در مورد

اروند رود با یکدیگر داشته اند ، ایجاد این همه تاسیسات حساس نفتی در این منطقه ، از دور اندیشی به دور بوده است .  
بهرحال در جریان جنگ " تحمیلی " ، بسیاری از تاسیسات مذکور توسط " رژیم بعثی " عراق ویران شد و خسارت  
غیرقابل جبرانی به جمهوری اسلامی وارد آمد . با توجه به آنچه گفته شد ، بازسازی تاسیسات حساس این منطقه بایستی به  
طور دقیق مورد بررسی قرار گیرد .

همچنین در جریان جنگ ، ترمینال های جزیره خارک و اسکله های « الامیه » عراق مورد حمله قرار گرفت و خسارت  
زیادی به آنها وارد شد . ایران برای صدور نفت خود ، درصدد احداث یک خط لوله نفت به طول 320 کیلومتر از گناوه  
به جزیره لاوان در خلیج فارس برآمد دولت عراق نیز آغاز به احداث یک خط لوله نفت از بصره به طرف خط لوله نفت  
عربستان سعودی ، به نام « پترولاین » کرد . این خط لوله ، نفت عراق را به بندر « ینبع » واقع در کنار دریای سرخ  
منتقل می کند . خط مذکور از سال 1985 مورد بهره برداری قرار گرفته و ظرفیت آن 500 هزار بشکه در روز است و  
می تواند تا یک میلیون بشکه در روز افزایش یابد .

به این ترتیب ، در جریان جنگ ایران و عراق ، رفت و آمد نفت کش ها و کشتی های بازرگانی به اروند رود و مناطق  
اطراف آن ، عملاً متوقف شد . با این وجود ، هر چند از اهمیت اقتصادی اروند رود کاسته شده ، ولی اهمیت استراتژیک  
آن همچنان محفوظ مانده است . عراق حداکثر 80 کیلومتر ساحل در خلیج فارس و اروند رود ، مهترین راه دسترسی آن  
به خلیج فارس است .

ایران نیز هرچند بیش از هزار و دویست کیلومتر ساحل با بنادر و لنگرگاه های بسیار در خلیج فارس دارد ، ولی به علت  
وجود استان خوزستان مهد نفت و فرهنگ و تمدن باستانی ایرانیان ، نمی تواند اهمیت استراتژیک اروند رود را نادیده  
بگیرد . خوزستان شاهراگ سیاسی ، اقتصادی و استراتژیک ایران بزرگ است و اروند رود مرز طبیعی آن ، و به عبارت  
دیگر ، از نظر استراتژیک خط دفاعی آن محسوب می شود . همچنین ، بزرگ ترین منابع نفتی ایران در استان خوزستان  
قرار دارد .

مهمترین منابع نفتی عراق نیز در « زبیر » و « رمیله » در اطراف اروند رود قرار دارند . میدان های نفتی « ذیقار »  
نیز در شمال غربی بصره اخیراً توسعه یافته است . عمده ترین تاسیسات صنایع گاز مایع طبیعی عراق در منطقه جنوبی  
این کشور و در نزدیکی اروند رود واقع شده است . همچنین دو واحد گاز طبیعی در زبیر و مجتمع گاز رمیله در نزدیکی  
بصره واقع شده اند . احداث مجتمع های پتروشیمی مذکور تا کنون سه میلیارد دلار هزینه دربرداشته است . این واحدها هم  
، حاکی از اهمیت استراتژیک روزافزون اروند رود ، به عنوان مرز مشترک ایران و عراق و در این منطقه حساس  
هستند . ( گیبیتاشناسی ایران، جلد سوم)

پایان