

جغرافیای نظامی استانهای مرزی

سرهنك علی رزم آرا



جغرافیای نظامی استانهای مرزی
کشور شاهنشاهی ایران

سرهنگ علی رزم آرا

آبان ۱۳۱۷

طهران - چاپخانه سعادت بشر
خیابان ناصر خسرو

تسمتهای مختلف جغرافیای انسانی - اقتصادی - زراعتی - و غیره قطعاً در سایر کتب جغرافیائی که تهیه شده ممکن است مورد بررسی و استفاده قرار گیرد و منظور اصلی از این سخنرانی بررسی وضعیت نظامی منطقه و خط مرز است .

فصل یکم

استان خراسان

بواسطه موقعیت نظامی - جغرافیائی - و تاریخی خود در تمام ادوار مورد نظر فاتحین و جهانگشایان وقت بوده است چه این استان از لحاظ کثرت نفوس - دارا بودن منابع ارزاقی و ثروت وجود معابر برای تجاوز بافغانستان و هندوستان و ترکستان بهترین معابر تشخیص داده شده و اکثر فاتحین از این سرزمین برای فتوحات خود به نواحی نامبرده تجاوز نموده اند .

این استان با حدود زیر مشخص میگردد:

از طرف شمال ترکستان روس

از طرف مغرب کرگان و عراق عجم

از طرف جنوب مکران و کرمان

از طرف مشرق افغانستان و ترکستان روس

مساحت این منطقه وسیع در حدود ۳۳۰۰۰۰ کیلومتر مربع و $\frac{۱}{۵}$ کشور شاهنشاهی است ولی جمعیت آن نسبت به مساحت مذکور خیلی کم و تقریباً در هر کیلومتر مربع در حدود ۴ نفر بیشتر نیست (کلیه نفوس ۱۲۰۰۰۰۰)

شهرستان بیرجند شامل بخشهای

بیرجند

قاین

درمیان

مژان

شهرستان تربت حیدری شامل بخشهای

تربت حیدری

فیض آباد

سنگان

خواف

کدکن

شهرستان مشهد شامل بخشهای

مشهد

اردک

طرقه

احمدآباد

سرخص

فریمان

زوارباده

باخرز

نیشابور

کلات

مرز افغانستان

کشور شاهنشاهی با افغانستان در ۸۷۰ کیلومتر بطور تقریب هم مرز میباشد
نواحی مرزی را در طول این خط بنا بر اهمیت و وضعیت طبیعی خود میتوان به ۳
قسمت مشخص تقسیم نمود .

۱ - **ازدهانه ذوالفقار تا دریاچه نمک** - که در مجاورت ۳ مخرج و ۳

دره دخولی واقع شده و در نتیجه در سر راه کلیه شهرها و نقاط مسکونی خراسان
واقع گردیده از این لحاظ بی اندازه مهم و قابل توجه است . در حدود ۲۲۵ کیلومتر

۲ - **از دریاچه نمک تا سیستان** - خطر مرز از نواحی عبور میکند که بکلی

لم یزرع و فاقد هر گونه وسائل زندگانی است (دشت نا امید) که بهیچوجه دارای
اهمیتی نمیتواند باشد . در حدود ۳۱۰ کیلومتر

۳ - **منطقه سیستان** که در مجاورت شهرستان سیستان واقع شده این شهرستان

بواسطه وجود رود - هیرمند وضعیت مخصوصی را داشته و بی اندازه حاصل خیز

و در جلوی صحرا های لم یزرع بلوچستان منطقه قابل توجه است که میتوان اهمیت

محلای برای این قسمت قائل گردید . در حدود ۳۳۰ کیلومتر

دو قسمت اول را که مربوط به استان خراسان است در این جا بررسی کرده

قسمت سوم را در موقع بررسی سیستان مورد دقت قرار خواهیم داد .

دهانه ذوالفقار تا دریاچه نمک - این قسمت را میتوان بدو قسمت جزء

تقسیم کرد .

- از دهانه ذوالفقار تا تومان آقا که خط مرزی در طول هربرود واقع شده .

مثل این دره نبوده و اهمیت آنها نیز از لحاظ وجود دره مرکزی و دره شیبخ جام است
در این دره دو شهر مهم ملاحظه میگردد.

- تربت شیبخ جام در کشور شاهنشاهی

- غوریان در خاک افغانستان

رود خانه هربرود که خط واقعی مرز رادر این منطقه تشکیل میدهد در مدت
۴ الی ۵ ماه (اسفند تا آخر تیر ماه) بعرض ۱۰۰ متر و بعرض ۲ الی ۲٫۵ متر
است و در سایر مواقع سال که دارای آب نیست باز عبور از آن بواسطه بربدگی دو
دیواره طرفین سخت و مشکل میباشد.

جلگه هشتادان - این دشت از جنوب هربرود تا ارتفاعات شاه زبرک - سنک

دختر - چاه سرخ ممتد شده و بطور کلی جلگه يك نواخت بدون مانعی میباشد این
منطقه برای کلیه عوامل مختلف قابل عبور است مگر در مواقع باران که بایستی از
جاده ها عبور شود - و خط مرز به يك مسافت از طبیات (ایران) کوهستان (افغانستان)
عبور خواهد کرد - بدیهی است در این قسمت مرز بطوریکه ملاحظه میشود قرارداد
مرزی ۱۹۸۱ ارتفاعات سه گانه بالا را به افغانستان داده و در حقیقت ناخط کرات -
فرمان آباد طبیات خط مناسب دیگری برای حفاظت و ایستادگی در مقابل برای کشور
ایران باقی نگذاشته است چه فقط بوسیله این آبادیها است که میتوان جاده های
دخولی را تحت نظر گرفت .

قسمت دوم دریای نمک تاسیستان - این ناحیه عبارت از بیابانهای لم بزراع

بدون کوچکترین حاصل و وجود کوچکترین سکنه و قریه است چه از طرف ایران
و چه از طرف افغانستان نقاط حساس بمسافت ۲۰۰ کیلومتری این منطقه واقع شده در
حقیقت عبور از این منطقه غیر مقدور طبیعت بخودی خود سدی در این قسمت مرز

که حد شمالی آن از رودخانه هریرود تا آبادی چمچه ابران امتداد دارد از این آبادی جاده پیاده روی از بیک طرف به چمچه روس و از طرف دیگر به امیر آباد و مشهد میرود (چمچه تا مشهد ۱۰۳ کیلو متر سرخص تا مشهد ۱۸۰ کیلومتر) در جنوب این منطقه کوهستان قره داغ واقع شده که بی اندازه بریده و دنداندار میباشد با ارتفاع ۴۵۰۰ متر. از طرف سرخص دو جاده بطرف این کوهستان ملاحظه میشود که پس از عبور زین کوهستان بطرف دالان مهم مشهد وارد خواهد شد.

- جاده پیاده روی و خط تلگرافی شوربچه - جاده شوسه مزدوران

سرخص روس دارای دو جاده بطرف داخله است ۱ - راه بطرف تجن ۱۴۰

کیلومتر (مرکز نظامی شوروی) ۲ - راه بطرف مرو ۲۰۰ کیلومتر

باضافه اخیراً در صدد تهیه یک خط فرعی راه آهن بطرف این شهر میباشند بدیهی است تهیه و ساختمان این راه آهن به اهمیت نظامی ۲ گردنه نامبرده خواهد افزود.

قطعه مرکزی - از گردنه مزدوران تا گردنه قوچان در حدود ۱۵۰ کیلومتر است این خط از مناطقی عبور خواهد کرد که دارای معابر قاطررواست مثلاً منطقه کلان نادری که برای هر قسمتی قابل عبور نیست فقط در انتهای این منطقه ۲ جاده مهم بنظر میرسد.

- قوچان لطف آباد

- باجگیران - قوچان

در این قسمت خط ارتفاعات که موسوم به ارتفاعات الله اکبر است از خط مرزی بواسطه جلگه آباد درجز (محمدآباد) جدا شده و هر قدر بطرف مغرب میرود به خط مرز نزدیکتر خواهد شد بطوریکه در باجگیران مانعی در خط مرز تشکیل میدهد.

جاده لطف آباد قوچان - جلگه محمدآباد فوق العاده آباد و در جلگه

فصل دوم

شهرستان گرگان

مقدمه - شهرستان گرگان بواسطه تماس دریائی و زمینی که با کشور شوروی دارد حائز اهمیت خاصی بوده و وضعیت آن در دفاع و حراست کشور مهم می باشد را دارا خواهد بود.

این شهرستان از شیب شمالی البرز که سراسر پوشیده از جنگلهای بسیار است شروع شده سپس به شکل جلگه مسطحی ممتد و از رودخانه اترك (که خط مرز بین کشور شاهنشاهی و روسیه است) عبور و ناصحرای لم بزرع قزل قم امتداد می یابد در این جلگه صاف بی مانع فقط بستر رودخانه ها که بمرور زمان خشک شده دیده میشود.

این شهرستان دارای اهمیت خاصی است چه از طرفی شامل مراکز نظامی و اداری بوده و از طرف دیگر مبدأ راه آهن (بندر شاه) میباشد که دارای وسائل لازمه است.

حدود این شهرستان بطریق زیر مشخص میگردد

- از طرف شمال رودخانه اترك

- از طرف مغرب دریای خزر

- از طرف جنوب رشته ارتفاعات البرز

- از طرف مشرق رشته ارتفاعات کوهکلان

عمیقی داده شود بشرح زیر شروع به بررسی خواهیم نمود .

۱ - وضعیت عمومی خود صحرا

۲ - وضعیت رودخانه اترك

۳ - وضعیت رودخانه گرگان

۴ - وضعیت ارتفاعات

۵ - وضعیت سواحل گرگان

صحرای ترکمن

اکثر در موقع صحبت و مذاکره اشخاص با سابقه به منظره گرگان دیده میشود که صحرای ترکمن را بك دشت كاملا مسطح و صافی تصور کرده و تصور مینمایند که این دشت دارای عارضه یابست و بلندی نیست در صورتیکه اگر وضعیت این دشت قدری دقت کرده و کلیده آنرا از حدود کوهستان کوکلان الی دریای طلی نمائیم ملاحظه خواهیم کرد صافی جلگه اگر در قسمتهای از دشت صحیح و با حقیقت مطابقت دارد ولی بقیه این قسم نیست چه اگر در موقع مشاهده در جلگه ارتفاعاتی ملاحظه نمیشود ولی بریدگی و گودیها در طول جلگه خیابای زیاد است بطوریکه اکثر بواسطه تصادف با این موانع بایستی راه های زیادی را طی نموده و در عمق این بریدگی ها به رشته ارتفاعات مختلف الشکلی بر خواهیم خورد - اگر دقتی در وضعیت اراضی گرگان شود جهت بوجود آمدن این گودیهای مختلف ملاحظه خواهد شد - چه زمین گرگان زمین خیلی سست و نرمی است در نتیجه سیلابها و آبهایی که از رشته کوکلان بطرف دشت جاری میشود این سیلابها در بعضی نقاط مجرای برای رسیدن به رودخانه برای خود باز نموده اند مخصوص از محل قره ماخر این وضعیت خیلی

نپه به ارتفاع ۲ الی ۱۵ متر میباشد و بمرور زمان قسمتهای از آن رفته و با دقت در وضعیت دشت میتوان درك كرد که جهت نپه آن در آن سمت گرگان چه بود زیرا در آن موقع بواسطه نبودن وسائل سریع اشخاص مجبور به پیاده روی و سواری بوده و پس از عبور از اترك تا گرگان آبی وجود نداشته برای جلوگیری از استفاده از رود گرگان این سد در مقابل ساخته شده که مهاجم را قبل از رسیدن به آب جلو گیری نموده و در صورت فرار بتراش او را تعقیب کرد و دیگر احتیاجی به عبور از رودخانه نباشد. دشت گرگان با مشخصاتی که در بالا ذکر شد باز دارای معابر بسیار ~~خوبی~~ در این بریدگی ها بوده و همه نوع عوامل سبک و سنگین با کمال سهولت در این دشت میتوانند عبور کنند ولی بمحض آنکه باران بارید عبور از دشت برای هرگونه وسائل غیر مقدور و بکلی درلای و لجن باقی خواهند ماند حتی تا چند روز بعد از باران عبور غیر مقدور خواهد بود.

رودخانه اترك

این رودخانه از در شعبه مهم تشکیل گردیده شعبه اصلی از کوههای خراسان سر چشمه گرفته و در جهت شرقی و غربی جریان دارد و شعبه سمبار از خاک شوروی سرچشمه گرفته در جهت شمال شرقی جنوب غربی جریان یافته و بالاخره در نزدیکی آبادی چات بهم متصل میگرددند از این نقطه تا دریای خزر طول رودخانه در حدود ۲۵۰ الی ۲۶۰ کیلومتر میباشد.

در طول سیر خود رودخانه دارای پیچ و خم زیاد بوده و مسیر خود را با عمق متغیری طی مینماید برای آنکه بتوان بك فكر اساسی در این قسمت داد میتوان بطریق زیر در نظر گرفت.

توضیحات لازمه راجع به آن پیوست میشود در طول این رودخانه بهیچوجه پل وجود ندارد . -

رودخانه گرگان

این رودخانه از کوهستان خراسان و رشته البرز سرچشمه گرفته و در طول دشت گرگان در جهت شرق و غرب جریان دارد رود گرگان در تمام طول خود قابل اهمیت نیست فقط اهمیت این رودخانه از گنبد قابوس ملاحظه میشود چه پس از انرك این رودخانه يك مانع واقعی در مقابل حرکت قسمتهای نظامی تشکیل میدهد . بریدگی این رودخانه از گنبد قابوس تا امچه لی زیاد و شاید در حدود ۲۰ الی ۲۵ متر و عرض آن در حدود ۱۰۰ الی ۱۵۰ متر است عمق آب در نقاط مختلف متغیر است ولی بطور کلی در حدود ۳ الی ۴ متر و در بعضی نقاط عمق آن در حدود يك متر و نیم است ولی نقاط عمیق نیز در طول رودخانه یافت میشود بطوریکه در مقابل پهلوی دژ بعضی نقاط یافت میشود که به عمق ده متر است .

در روی این رودخانه پل ها و معابری موجود بشرح زیر است

- ۱ (گنبد قابوس - پل آجری قابل عبور برای هرگونه وسایل تا ده تن
- ۲ (پهلوی دژ - بمسافت ۷۰ کیلومتری گنبد قابوس پل آجری قابل عبور برای هرگونه وسایل
- ۳ (امچه لی - بمسافت ۱۷ کیلومتری پهلوی دژ دارای يك پل چوبی قابل عبور برای وسایل ۳ تنی
- ۴ (بصیر آباد - (سلاخ) بمسافت ۶ کیلومتری (امچه لی) دارای پل چوبی قابل عبور برای خودروهای سواری و ارابه اسبی

۳ راه دخولی جلگه کرگان را به داخله فلات و خراسان متصل میسازد
- خط شوسه کناره که از شاهی به کرگان ممتد میشود و فقط از پل سفید
به هوانعی مصادف میگردد .

- خط شوسه گنبد قابوس - نوده این جاده از لحاظ نگاهداری و حراست
کرگان فوق العاده مهم و قابل توجه است چه بیکانه ارتباط مستقیم کرگان با فلات ایران
محسوب میگردد طول این خط در حدود ۱۲۰ کیلو متر است که ۶۰ کیلو متر آن
در کوهستان عبور خواهد کرد و در حقیقت این جاده در محلی ساخته شده که عرض
کوهستان نسبت به سایر نقاط کمتر بوده است .

- راهبکه از مراوه تپه بطرف گنبد قابوس آمده بمحض آمدن باران غیر
قابل عبور خواهد بود اخیراً ساختمان جاده دیگری در مراوه تپه در طول مرز انرك
در نظر گرفته شده که از لحاظ ارتباط خوب و از لحاظ نظامی نمیتواند ارزش کاملی
دارا باشد .

وضعیت سواحل مکرگان سواحل کرگان نسبتاً پست و دست یابی به سواحل
آن مقدور است ولی شبه جزیره میان قلعه در این مرز مهم و قابل توجه بوده وظیفه
مهمی را از لحاظ دفاع سواحل دارا خواهد بود .

پیوست سه نقشه

۱ - نقشه منطقه کرگان

۲ - نقشه رود خانه انرك و گذار های آن

۳ - دو نقشه از بریدگیهای مجاور انرك

همه جا قابل عبور نمی باشند.

این قسمت در جاهائی که کوههای طالش و البرز نزدیک بدریا میسرند خیلی کم عرض (مثلاً در ناحیه استارا به گرگانرود و رود سربه سولده) و در بعضی جاهای دیگر که رشته کوهها از ساحل دور هستند تشکیل جلگه‌های وسیع پوشیده از جنگل میدهند (در گیلان ناحیه رشت - فومنات و لاهیجان و در مازندران ناحیه آمل بابل - شاهی و ساری).

۲ - در عقب این قسمت ساحلی قسمت کوهستانی و جنگلی عبارت از دامنه های شمالی طالش و البرز وجود دارد در این قسمت رود خانها تشکیل دره‌های عمیقی را داده حرکات ارضی را با شکل فوق العاده میاندازد و ضمناً بواسطه تندی شیب‌ها انبوهی جنگل‌ها پیشروی سریع خارج از جاده‌ها تقریباً غیر ممکن است.

۳ - در عقب این قسمت ثانی یک قسمت دیگری وجود دارد که عبارت است از خط الرأسها و قله مرتفع کوههای طالش و البرز که خالی از جنگل میباشد و بر تمام قسمت‌های جنگلی و ساحلی مسلط و سرکوب هستند.

از مغرب گیلان رشته کوههای طالش فقط عبارت از یک سلسله کوهها است و عرض آن بیش از پانزده الی بیست کیلو متر نیست.

ولی از کوههای ماسوله تا قسمت جنوبی گرگان کوههای البرز بطور کلی عبارت از دو رشته متوالی میباشد که در بین آنها رود خانهای ذیل:

- در گیلان بین کوههای ماسوله و کوههای طارم رود خانه سفیدرود بین کوههای عمر لو و الموت و کوههای قزوین و طالقان رود خانه شاهرود.

- در مازندران بین کوههای نورو کچور و کوههای اورا و نماستاق رودخانه نورین

دره موسوم به دره سفید رود است که طرفین آن کوههای ماسوله و عمرلو و دیلم دیده شده و در جنوب کوههای طارم که دارای يك عمق کاملی در حدود ۳۰ کیلومتر میباشد سد قابل توجهی را تشکیل میدهد.

سواحل گیلان در تمام نقاط دارای يك حاشیه میباشد در این منطقه مجاری بسیاری رودخانه دیده میشود که تعداد آنها بسیار و شاید از ۴۰۰ رشته تجاوز مینماید و بطور عموم مصب این رودخانه ها بطرف مشرق است عموماً این مجاری در نزدیکی دریا تشکیل مردابهای عمیقی را میدهد که مهمتر از همه آنها مرداب پهلوی است. جنگلها در تمام ساحل به يك اندازه نیست:

در جنوب لاهیجان مجدداً ارتفاعات به دریا نزدیک شده و دشت ساحلی کم عرض میشود.

در بین رشت و لاهیجان رودخانه سفید رود که در جهت جنوب غربی شمال شرقی جریان دارد مانع مهمی برای خود روها و هرگونه آرايه تشکیل میدهد. این شهرستار را میتوان از لحاظ اهمیت نظامی و سوق الجیشی به دو قسمت تقسیم نمود.

۱ -- دره سفید رود -- که بطرف قزوین و طهران يك دالان و معبر طبیعی خوبی تهیه نموده و در ضمن اتصال به دره قزل اوزن راه دیگری بطرف اردبیل و تبریز موازی با کوههای طالش و دریا میدهد.

این دره بواسطه رسوب های نافع سفید رود بی اندازه حاصل خیز و از لحاظ اقتصادی قابل توجه است.

۲ -- منطقه ساحلی در شمال سفارود که از گرگان رود فقط دالان کم عرضی

- کوچه اصفهان

- خمام

- انگرود

شهرستان شهسوار - شامل بخشهای زیر

- شهسوار

- نوشهر

- رودسر

اهالی این منطقه زبان فارسی صحبت مینمایند ولی چون دارای لهجه مخصوص موسوم به لهجه گیلک میباشند لذا بزحمت صحبت آنها فهمیده میشود.

ولایت مازندران

این منطقه از لحاظ فلاحی و صنعتی داری اهمیت کامل است از طرف شمال بواسطه دریای خزر و از طرف مشرق شهرستان گرگان از طرف مغرب منطقه گیلان و از جنوب بواسطه سد عظیم ارتفاعات البرز محدود شده است طول این منطقه در حدود ۳۰۰ کیلومتر از بابل سرالی رامسر است - در این منطقه دو قسمت مهم و قابل توجه بنظر ما میرسد.

- قسمت شرقی - بابل ساری - که مخرج دره طالار را حکمرانی نموده راه آهن شاهی تا بندر گنجر را تحت نظر دارد.

- قسمت غربی - مخرج شمالی گردنه چالوس را پوشانیده بندر نوشهر را حفظ مینماید.

پس در این منطقه دو معبر و دو دهلیز مهم واقع گردیده است که حفظ و

| محل عبور جاده در آنجا سهل است محل که مسدود نمودن | محل عبور | واقع در | جاده ها |
|---|------------------------|----------------|-------------------------------|
| در جنوب شیرگاه بسوات میتوان این جاده را مسدود کرد | جاده شوسه و راد آهن | در دره طالار | جاده شوسه بابل سر فیروزکوه |
| اکثر نقاط دارای موانع مهم بسوات میتوان مسدود نمود. | قافله رو | در دره هزارپی | جاده قافله رو آمل دماوند |
| در دهنه کندوان و دره کرج میتوان از عبور آن جلوگیری کرد | شوسه | در دره چالوس | جاده چالوس کرج |
| از نقاط خیلی سخت عبور کرده و مسدود نمودن آن در هر لحظه مقدور است. | قافله رو | - | جاده انگرود قزوین |
| » » » » » | » » | - | جاده قزوین خرم آباد |
| از موانع بسیار که در تمام نقاط قابل استفاده است عبور میکند. | » » | - | جاده لاهیجان قزوین |
| از ۳ رشته موانع عبور میکنند کوههای رودبار و عمرلو- بریدگی سفیدرود و شاهرود و کوههای طرفین دره ملا علی. | شوسه | در دره سفیدرود | جاده رشت منجیل قزوین |
| . | شوسه | راه ساحلی | جاده بندر پهلوی رشت |
| . | شوسه | راه ساحلی | جاده استارا به اردبیل |

و غیر از معابر مندرجه دیگر معابر دیگری جز راه های کوهستانی از این منطقه

ساحلی بطرف داخل نخواهیم یافت.

مخصوصاً بواسطه موقعیت آن است چه از لحاظ سیاسی و چه اقتصادی و در واقع دروازه مسافرت بااروپا محسوب میگردد این بندر فعلاً تنها بندری است که کشتی های تجارنی میتوانند به یل نزدیک شده بارگیری نمایند فرستاده ها و رعیده های کشور که از طریق روسیه حمل میشود از این بندر عبور مینمایند بنا بر این وضعیت اقتصادی آن نسبتاً خوب است .

بطور کلی در سنه ۱۴ - ۱۵ فرستاده ها و رسید های آن بشرح ذیل بوده است .
بوسیله کشتیهای شرعی ۱۴۶۴۳ تن توسط کشتیهای خود رو ۳۸۲ ر ۱۱۷ تن
رسیده ها در مقابل بوسیله کشتیهای شرعی ۲۷۷۸ تن و بوسیله کشتیهای خود رو ۴۳۰۹۹ تن فرستاده ها بوده است .

مرداب پهلوی بواسطه رسوب سفیدرود که از سوابق ایام وجود داشته قابل ورود برای کشتیهای بزرگ نیست فقط کشتیهای متوسط داخل میگردد ولی کولاک در این مرداب خیلی شدید و خطرناک است به طوریکه به محض پیدایش بایستی به یکی از لنکر گاهها پناه برد برای آنکه مرداب پر نشود همیشه ماشینهای حفاری مامور بر داشتن مواد رسوبی آن میباشند مدخل تنگه بوسیله دو موج شکن بطول ۴۵۵ متر حفظ شده .

بغازیکه دربارا به خلیج متصل مینماید بسیار باریک و بیش از ۴۲۶ متر عرض ندارد و عمق آن بیش از ۷ متر و نیم نیست طول مرداب ۴۰ عرض آن ۱۵ کیلو مترو عمیقترین نقاط آن ۱۵ متر است بطور عموم در فروردین طوفانهای شمالی و شمال شرقی دریا سه مرتبه می وزد و در نتیجه این طوفانها سطح مرداب بالا آمده ورود کشتی ها به مرداب غیر مقدور بوده و بایستی بوسیله قایق های پاروئی

باد های این سواحل باد های شمالی است که از سمت خاك روسیه باین سواحل میوزد چون در سواحل کشور شاهنشاهی سلسله جبال البرز واقع شده و مانع دخول بخارات بداخله فلات است لذا این بخارات تبدیل به باران شده و این سواحل بهمین مناسبت همیشه سبز و خرم است باد های عمده بحر خزر دو نوع است .

- باد شمالی که تولید باران و طوفان هائی در فصل بهار و پائیز مینماید که میتوان گفت در این دو فصل شرقی است .

- باد جنوب که نسبتا خشک و با وزش آن هوا خشک و بخارات کم میشود .

تغییر حرارت این سواحل منوط به این دو باد است چه با باد های شمال هوا سرد و با باد های جنوبی هوا گرم میشود .

باد های دیگری نیز هستند که از جهات دیگر در مدتهای کمتری میوزند .

آب و هوای زمستان معمولا سرد وای به ندرت از صفر درجه کمتر میشود .

تابستان هوا گرم و مرطوب و گاهی از ۳۵ درجه تجاوز مینماید .

فصل پائیز فصل رطوبت و بارندگی است .

فصل بهار معمولا فصل خوب این ناحیه است .

رودخانه هائیکه وارد دریای خزر میشوند - رودخانه های مهمی که

در سواحل ایران وارد دریا میشوند بشرح ذیل میباشد .

- سفید رود - هزار - بابل - چالوس - گرگان - اترک هیچکدام از این رود -

خانه ها بواسطه شیب زیاد و عمق کم قابل کشنیرانی نیستند فصل طغیان بیشتر در بهار

و پائیز میباشد این رودخانه ها عموما سیلابی میباشد در مواقع پائیز و بهار آب

آنها بقدری زیاد میشود که اغلب باعث خرابی میگردد و برای این منظور در نواحی

فصل چهارم و پنجم

استان آذربایجان

آذربایجان مهم‌ترین استانهای کشور شاهنشاهی از لحاظ اقتصادی - تجارتي -

نظامی محسوب میشود و عبارت از فلات مرتفعی است که قتل چندی در آن ملاحظه میگردد این منطقه بواسطه وجود رشته های کوهستانی و دارا بودن مجاری معینه بی اندازه خوب آبیاری شده و دارای حاصل خیزی کاملی است این شهرستان از طرف شمال محدود به قفقاز به

از طرف مغرب هم مرز با ترکیه

از طرف جنوب محدود به کردستان و عراق

و از طرف مشرق محدود به دریای خزر و شهرستان گیلان است .

بنابر مراتب مندرجه ملاحظه میکنیم که این شهرستان در ۶۰۰ کیلومتر

با کشور شوروی و در ۴۱۰ کیلومتر با کشور ترکیه هم مرز بوده و از این لحاظ اهمیت و موقعیت مهم خود را در مقابل دو همسایه شمالی و غربی دارا میشود .

- این منطقه تشکیل از يك رشته دهلیزهای شده که حاکمیت هر يك بوسیله

دربند ها و گردنه های معین مشخص میگردد و ذیلا شرح میدهیم .

سلسله ارتفاعات مختلف در آذربایجان بیکدیگر يك گره خورده و ضعیف بکلی

مشخص را پیدا میکنند .

سلسله زاگرس و از جنوب کوههای قره داغ که دنباله آن بطرف جنوب شرقی به جبال طالش منتهی میشود.

قره داغ مانند دیوار مستحکم و مرتفعی اولین مانع جدیدی را بطرف شمال تشکیل ولی بدیهی است که ارزش آن در تمام طول مسیرش یکسان نیست چه از مغرب رشته جبال قره داغ از کوههای بالنسبه پست و قابل عبوری تشکیل و با معابر چندی که دره آق چای مهم ترین آنها تشکیل میدهد آذربایجان غربی را تهدید مینماید در این قسمت غربی پس از شهرهای نخجوان و شاه نختی ورود ارس جلگه مسطحی که کوههای قفقاز روی آن دیدگامی دارند شروع شده و پس از ۲۰ الی ۲۵ کیلومتر اولین تپه های رشته قره داغ با یک شیب ملایمی شروع میشود.

از این جانب طرف مشرق بتدریج قره داغ تبدیل به یک حصار بلند و مستحکمی میشود که فقط راه های آن قابل عبور است.

مثلاً دره دیز که برای وارد شدن به ارس این کوه بین اوان داغ و کرکر (اسامی محلی) شکافته و گردنه که در اوان داغ راه (جلفا.. خوی) از آن عبور می نماید دو کلید مهمی هستند که این دهلیز را بدلیز جنوبی متصل مینماید این خط منقسم آنها (قره داغ) در طرف مشرق بکمرشته رودخانه های سیلابی را بطرف ارس فرستاده و در جنوب رودخانه اهر (شبه فرسو) را تشکیل میدهد تا وصول بکوههای طالش گردنه ابری - دره قره سو - گردنه الکیبر معابر آنها تشکیل میدهد از کوه صلوات بطرف جنوب شرقی خط مرزی از خط الرأس کوههای طالش عبور می نماید بازشته راه هائیکه از طرف شمال ممتد میشود - خیابو - دشت اردبیل تعدیده میشود و در این صورت موضع طبیعی قره داغ که خطوط مواصالاتش از شرق تهدید میشود

سه راه بطرف تبریز

(خوی - بایزید) - (خوی - ماکو - بایزید) خوی - قطور - وان

دوراه بطرف روسیه

(خوی - عربلر - شاه تختی) (خوی جلفا - نخجوان)

راههای داخلی

راه مرند - تبریز (راه شمالی دریاچه ارومیه به تبریز) (دو راه بطرف شاهپور) .

ب - جلگه خوی آباد و حاصلخیز و از نقطه نظر نگاهداری قوای زیادی کاملاً مستعد است (

ج - دارا بودن موقعیت مراکز - خوی دارای اهمیت و موقعیت مرکزی است .

د - حساس بودن خوی از طرف شمال

شهر نخجوان که یکی از مراکز نظامی است بلافاصله مشرف به معابر خوی بوده بعلاوه پس از عبور از رود ارس دیگر تا خوی موانع مهم زمین مانند (دره دیش) وجود ندارد چه همان طوریکه بررسی شد در این قسمت از ارس بطرف جنوب تا حدود ۲۰ الی ۲۵ کیلومتر بکلی مسطح و از آبجایک رشته های قابل عبوری ملاحظه میگردد که در حقیقت ابتدای رشته قره داغ بوده که پس از آن جلگه خوی مستقیماً تهدید میگردد .

اهراز نقطه نظر تبریز نسبت به معابریکه مابین (اردوباد دشت مغاں)

بطرف تبریز ممتد میگردد اهمیت شایانی دارد چه بکرشته از معابر مزبور از ساحل

از مهمترین مدخلهای سوق الجیشی آذربایجان شرقی است زیرا دو خط مرزی که از روی خط الرأس های کوه طالش عبور میکند گردنه حبران (راه اردبیل - آستارا) و دشت اردبیل را تحدید مینماید.

بخوبی ممکن است از سمت اردبیل - اهر به میانج رفته و جاده تبریز طهران را تحدید نمود چه معابر کوهستانی این قسمت مانند گردنه حبران - گردنه نیر - بی نماز - گردنه روا از این نقطه نظر دارای اهمیت فوق العاده است در دهلیز جنوبی قصبه میانج واقع است نقطه مهم این دهلیز گردنه شبلی گردنه الله اکبر و بالاخره قافلانکوه که آخرین کلید آذربایجان است چه رودخانه قزل اوزن پس از اتصال به یکدیگر قافلانکوه را شکافته و آخرین منخرج آذربایجان را تشکیل میدهد و از آن بیعد راه تبریز - طهران از دره وسیع زنجان عبور و دیگر تا قزوین و بلکه تا خود طهران مانع مهمی وجود ندارد.

(برای ملاحظه وضعیت این چهار دهلیز به نقشه پیوست مراجعه شود).

رودخانه ها

در آستان آذربایجان رودخانه های متعددی ملاحظه میگردد که میتوان آنها را به دو قسمت تقسیم

- رودخانه هائی که وارد بحر خزر شده

- رودخانه هائی که بدریاچه ارومیه وارد میگردند.

رودخانه هائی که وارد بحر خزر میشوند.

رودخانه ارس

سرچشمه این رودخانه درخاک ترکیه است که در بدو امر

است و عمق آن از ۵ الی يك متر است بواسطه شن زار بودن این رودخانه فقط گذارها قابل عبور است .

رودخانه قطورچای که از مرز ترکیه وارد میشود مانع مهمی نیست و در حقیقت يك راه دخولی تشکیل میدهد در طرف جنوب رودخانه های تناور زرينه که با مسیر موازی جریان داشته و در مسیر خود تشکیل باطلاقی را میدهند و دارای معابر مخصوصی در طول خود میباشد که از هر حیث قابل ملاحظه است .

دریاچه رضائیه - عمق این دریاچه در حدود ۶ متر عرض آن ۱۶ الی ۴۸ کیلومتر و طول آن ۱۳۰ کیلومتر - در اطراف این دریاچه اراضی باطلاقی زیاد ملاحظه میشود دریاچه رضائیه در ارتفاع ۱۲۷۶ متری است این دریاچه بطرف مغرب مانع خوبی را تشکیل میدهد - آب دریاچه تلخ و شور است فعلا در اطراف دریاچه بیش از ۴ پل برای نزدیک شدن قایق ها ایست .

(۱) شرفخانه که در خاتمه خط آهن تبریز شرفخانه است .

(۲) گل مانخانه در مغرب بندر رضائیه

(۳) دانلو در جنوب شرقی بندر مراغه

(۴) حیدرآباد در جنوب بندر مه آباد

خطوط ارتباط موجوده

(۱) راه طهران قزوین - زنجان - میانه - تبریز - جلفا که از پل فلزی کف چوبی (بعرض ۱۰۰ متر) جلفا گذشته و در آنطرف مرز بطرف نخجوان و اربوان ادامه یافته تا تفلیس ممتد میگردد .

از تبریز به جلفا در طول این جاده يك خط آهنی نیز ملاحظه میشود .

غیر قابل عبور

۷) راه قافله رو اردوباد تبریز - از گردنه ابری در زمستان غیر قابل عبور

۸) جاده شوسه جلفا - خوی شاهپور رضائیه - حیدر آباد

نقاط حساس جاده ارتفاعات قره تپه

جنوب شاهپور

۹) جاده عرب ار - شوت - قره ضیاالدین - خوی که در خاک شوروی هم ادامه دارد

این جاده از نقاط حساس زیر میگذرد - خط الرس شمال اق چای

جنوب اق چای

تمام جاده‌های مندرجه جاده‌ها است که از خط مرز بطرف داخله کشور امتداد

دارد ولی جاده‌های عرضی هم وجود دارد که این جاده‌ها را بهم متصل میسازد.

۱) جاده خوی مرند

۲) جاده شاهپور صوفیان

۳) جاده کاروان رو مراغه - تراسی کند - میانه هر و آباد

معابر دخولی از طرف کشور ترکیه

۱) جاده تبریز مرند - خوی - ماکو - با بزبده ارض روم

۲) جاده قطور - خوی

۳) راه قافله روی بانس قلعه شاهپور

۴) راه قافله رودره دیز رضائیه

۵) راه قافله روی نیری

معابر ارضی در این مرز بشرح زیر میباشد .

- تبریز مرکز تبریز ۲۲۰۰۰۰

- بستان آباد

- آذر شهر

- مرند مرکز ۳۰۰۰۰۰

- شبستر

- اهر مرکز

- خدا آفرین

شهرستان اردبیل شامل بخشهای

- اردبیل ۵۰۰۰۰

- سراب ۲۰۰۰۰۰

- پناه سوار

- مشکین شهر

- استارا

- هر و آباد ۳۵۰۰۰۰

- شفا رود

آذربایجان غربی استان نمره ۴

- شهرستان خوی شامل بخشهای

۳۰۰۰۰۰ خوی

۴۰۰۰۰ ماکو

فراعین

عرب

شاهپور

آن بریده و بی اندازه سخت است بطوریکه روسها در نتیجه مدتها زحمت هنوز موفق به اتصال خط آهن غربی شرقی خود در این ناحیه مرز نشده اند لذا بواسطه وضعیت طبیعی نبودن معابر مقدورات طرفین در این منطقه به يك اندازه است.

۳ -- از جلفا تا مرکز ترکیه -- منطقه کوهستانی در این ناحیه بقدر کافی وسیع شده و اجرای هرگونه عملیات طرفین در این منطقه مقدور است بیگانه خط ارتباط واقعی شوروی در این منطقه راه آهن تفلیس جلفا است که از اربوان تحت نظر و دید کشور شاهنشاهی است که حاکمیت کاملی نسبت بان دارا میباشد -- منطقه شوروی کوهستان سخت و فوق العاده مهم که بیگانه راه دخولی آن دره ارس است که مسیر راه آهن میباشد.

ولی در ابران بین ارباچای و مرز ترکیه ارس ناحیه خیلی حاصل خیزی است بعرض ۶۰ کیلومتر که جاده غربی شرقی تبریز ارض روم طرابوزن از آن عبور میکنند.

پیوست ۲ نقشه

-- نقشه دهلیز بندیهای زمین آذربایجان

-- نقشه طرق آذربایجان

کرمانشاهان و دره فرسو ممتد میشوند.

این ارتفاعات در منطقه کرمانشاهان بشکل مرتب نری درآمد و تغییر در وضعیت آن بشرح زیر حاصل میشود - رشته اصلی و کوههای مهم در داخله کشور در مسافت ۱۰۰ کیلومتری مرز ادامه یافته و بین این رشته و جلگه صاف عراق رشته نپه ماهور واسطه واقع شده است رشته ارتفاعات سخت و غیر قابل عبور بوده و در نقاطی که راههای دخولی از آن عبور میکنند گردنه های مهمی را تشکیل میدهد که با سهلترین طریق انسداد آنها مقدور است از جمله سرریل

ارتفاعات در منطقه پشت کوه و لرستان - بر عکس منطقه بالا که قسمی عمود بر مرز و قسمتی بطور مایل واقع شده است تمام دارای امتدادی موازی با خط مرز بوده و در حقیقت ارتفاعات این منطقه تشکیل سدهای متوالی در طول خط مرزی تشکیل میدهند این ارتفاعات در طول ۳۰۰ کیلومتر غیر قابل عبور و معابر کوهستانی آنها با قوای خیلی کمی قابل بنگاهداری و پاسداری خواهد بود از سومار قسمت واسطه که در منطقه کرمانشاهان ملاحظه شد به قسمت کوهستان بکلی چسبیده و ارتفاعات کشور شاهنشاهی دید و نظر خیلی بسیطی بطرف جلگه عراق دارا میباشد.

در منطقه کردستان - کرمانشاهان - لرستان

دو رودخانه مهم ملاحظه میگردد و تمام آبهای این ۳ منطقه این دو رودخانه مهم را تقویت مینماید

- رودخانه سیروان در کردستان

- رودخانه صمیره در لرستان

ارتفاعات الوند - پرو - شاهو - آژنکده و ارتفاعات دالاهو - حوضه این دو رودخانه را از یکدیگر مجزا میسازد.

مجاری مندرجه هیکل قابل استفاده از لحاظ ارتباط و قابق رانی نبوده و فقط راه دخولی به داخله کشور میباشد و عموم این معابر دخولی به بک دیگر متصل شده و بک راه های دخولی بیشتر ملاحظه نمیکردد.

دوم شعب رودخانه صیمره کاماسیاب که شعب مختلف آن از ارتفاعات کنگاور - سنقر و کلیدائی سرچشمه گرفته بطرف بیستون جریان یافته و با فرسودر (سلیمانیه) متصل میشود.

شعب منطقه کرمانشاهان

- رودخانه فرسوک که شعب متعدد آن راز اور و هریک از نواحی کرمانشاهان سرچشمه گرفته و با عمق ۲ متر و عرض ۱۰۰ تا ۱۵۰ متر جریان دارد.

رودخانه کرند و شاه آباد که پس از سیر در منطقه شاه آباد در هلیلان متصل به صیمره میشوند.

شعب لرستان

- رودخانه کنگکان که از کوهستان خرم آباد جاری و دارای عمق بک تا ۲ متر و عرض ۱۰۰ تا ۱۵۰ متر در نقاط مختلف بوده و در جابده روارد صیمره میشود

- رودخانه زال که از کوهستان لرستان مخصوص نواحی منکره سرچشمه گرفته و در پل زالی انتهای کبیر کوه وارد میگردد و از این جا صیمره - به کرخه نامیده میشود.

رودخانه صیمره در تمام طول خود دارای ۲۰۰ تا ۲۵۰ متر عرض (در بعضی نقاط تا ۵۰۰ متر میرسد) عمق آن در مواقع مختلف و فصول مختلف بوده ولی در هر حال عبور از آن بواسطه سرعت جریان سخت و فقط در گذارها مقدور است.

در نقشه پیوست وضعیت رودخانه مذکور و کلیه گذارها نموده شده است.

این رودخانه مانع کوهستان را در حقیقت مشکل کرده و سد جدیدی در عقب کوهستان

شهرستان ۲۲ سنندج - شامل بخشهای

- سنندج

- قروه

- کامیاران

-- سفزر

-- مریوان

-- اویهنك

-- میزان شاه

-- پاوه

استان ششم شهرستان ۲۶ خرم آباد - شامل بخشهای زیر -- خرم آباد

-- سلسله

-- دلفان

-- چاغروند

-- رسیان

-- زاغه

-- کوه دشت

-- دوره

-- ملاوی

راه و خطوط مواصلات

وضعیت مواصلات این منطقه در نقشه پیوست بطور مشروح نموده شده
- در صورت دقت در این نقشه اهمیت شهر کرمانشاهان از لحاظ مرکزیت

با زیبا دقت بیشتری ملاحظه خواهیم کرد که در این قسمت (۴) معبر و خولی مهم وجود دارد که معبر و مسیر رودخانه ها میباشد.

- دره مربوان - دره نو-ود یا سیروان - دره باویسی یا هواسان - دره قره نو در این قسمت با آنکه ارتفاعات عمود به خط مرزی است معینا بادقت در وضعیت ارتفاعات ملاحظه میشود که چه قسم ارتفاعات از حد و دمرز شاهنشاهی با شیب تند بطرف عراق خاتمه یافته و با دقت و بررسی در آن موقعیت مواقع مرزی ایران کاملاً مشهود میگردد .

از جمله ارتفاعاتی که فوق العاده موقعیت آن قابل توجه میباشد رشته ارتفاعات به واسطه که قسمت کوچکی از آن در خاک ایران و بقیه آن جزو کشور عراق محسوب میگردد . پس از این رشته کوه ارتفاعات مهمی تا جاده قصر شیرین خاتمین ملاحظه نشده و فقط چند رشته ارتفاعات به اسمی زیر ملاحظه میگردد .

نبله کوه - کوه سلیمان - کوه حسینعلی - کوه علی بیگ - کوه یعقوب - کوه طوطیان و غیره .

که بارشته ارتفاعات اصلی مربوط نبوده و یک رشته ارتفاعات مجزای محسوب میشوند . در این قسمت مرز رود خانه سیروان و شعبات آن مخصوص شعبات زیر .

| | |
|--|---|
| معابر دخولی بطرف داخله کشور میدهند ولی اکثر این معابر بواسطه رشته ارتفاعات بعدی مسدود و یا با معابر دیگر متصل گردیده و | لیله زمکان-آب زرشک-- هواسان- رودقرو |
| و بگانه مسیر هم خود سیروان است که تا بیچار ممتد شده . | |
| و خط الراسی آنرا از دره قزل اوزن جدا ساخته | |

کرمانشاهان و با جاده عیلام متصل میگردد .

قسمت جنوب - سراسر بواسطه سد زاگرس حفظ شده این رشته کوهستان عظیم که بطور متصل و با ارتفاع زیاد و معابر و گذرگاه های خاصی قرار گرفته يك دیوار غیر قابل عبوری را در مقابل مرز تشکیل میدهد که از هر حیث قابل توجه است چه این سد بواسطه سد های عدیده و بواسطه بهجاری مهم مخصوصاً کرخه تکمیل شده و این سد را مهم تر بسازد در این قسمت بهیچ وجه معابر دخولی ملاحظه نمیگردد در قسمت دوم راه های مهم دخولی عبارت است از :

خانقین طهران که جاده مهم جنوب محسوب میگردد

جاده مهران عیلام کرمانشاهان

جاده قصر شیرین گیلان شاه آباد

و بالاخره جاده قصر شیرین فقط شاه سومار که به محازات مرز کشیده شده و در صورت اتصال به مهران يك جاده مهم نظامی محسوب خواهد گردید.

دو قسمت دیگر در منطقه خوزستان بررسی خواهد شد

پیوست ۵ نقشه

۱ - نقشه ارتفاعات کبیر کوه

۲ - نقشه گذار های صمبره

۳ - نقشه های طرق

۵ - نقشه معبر دزفول خرم آباد

منطقه خوزستان محدود به حدود زیر است

- از طرف شمال منطقه لرستان و پشت کوه

.. از طرف مغرب کشور عراق

- از طرف جنوب دریا و شط العرب

- از طرف مشرق کوهستان بهبهان و بختیاری

مختصات زمین از نقطه نظر نظامی

از نقطه نظر موصلات

الف راه‌های خشکی - جلگه خوزستان غیر از فصل بارندگی (اسفند - فروردین

آبان) که اراضی آن مملو از گل ولای شده و هر نوع عبور و مرور (غیر از رودخانه‌ها

را مشکل و بلکه محال میکند) قابل عبور تمام صنوف و بخصوص عرصه وسیعی برای

سوار نظام و عناصر مکانیزه است ولی در فصول بارانی وجود يك شوسه هائیرا که پی

ریزی محکمی داشته باشد نه تنها بهره حمل و نقل را زیاد مینماید بلکه برای هر نوع

انتقالی ضرورت کامل دارد و به علاوه اگر در مواقع خشکی عبور و مرور در زمین سهل

است ولی این اراضی بوسیله رودخانه‌ها و غالباً مردابهای قطع شده و این دلیل نیز

وجود داشتن يك رشته کامل خطوط موصلات را در سرزمین مزبور ایجاب مینماید

راه‌هایی که از نقطه نظر سوق الجیشی اهمیت دارند عبارتند از:

۱ - رشته راه‌های داخلی که در امتداد مجاری میاه بطرف فلات ایران و در

سمت سرچشمه رودهای مزبور بقرار زیر صعود مینمایند راه اهواز - دزفول شوشتر

خرم آباد که از جلگه خوزستان به موازات کارون بطرف شمال صعود نموده و بعد در

طول دره کرخه وارد رشته‌های زاگرس شده و به لرستان و پایتخت منتهی میگردد.

- مجرای طبیعی سابق خود که به اسم بهمن شیر مستقیماً بطرف جنوب حرکت و بخلیج فارس میریزد

- شط قدیمی (رود ماردن) که از نزدیکی سابله جدا شده و خور موسی را تشکیل میدهد.

- شط العمیا که بواسطه گل و لای جریان آن موقوف و بخود خلیج منتهی میگردد.

مجرای فعلی کارون که طبق آثار موجوده در ۱۰۰۰ سال قبل سلاطین وقت نظر به احتیاج و نظریات خاصی این رودخانه را از مجرای طبیعی (بهمن شیر) برگردانده اند.

بهره حمل و نقل در این رودخانه از نقطه نظر نظامی

کارون بزرگترین راه نفوذ بخوزستان است.

از خرم شهر تا اهواز قابل عبور کشتی های مسطح القاعده بوده و پس از سد شادروان (در اهواز) مجدداً تا شوشتر قابل کشتی رانی است بنابراین این از سد مزبور محمولات را از کشتی به کشتی دیگر حمل نمود.

بطور خلاصه - عرض کارون در مقابل خرم شهر در حدود ۱۵۰۰ متر و عمق رودخانه برای کشتی هاییکه ۷ تا ۸ هزار تن مکفی است که میتوانند از شط العرب نادهانه بهمن شیر حرکت و از این محل تا احواز با بارگیری ۱۰۰۰ تن عبور کنند از اهواز به شوشتر - (که در حقیقت يك بندرگاه و محل مبادله کشتی هاست) قابلهائی با ظرفیت ۱۰۰ تن میتوانند تردد کنند با ملاحظه ارقام فوق بخوبی میتوان به اهمیت کارون از لحاظ حمل و نقل نظامی پی برد چه با استفاده از این رودخانه

۶۷۰۰ متر مکعب آب وارد خلیج مینماید.

و در صوب شط العرب رشته کوهی است که سیر کشتیهای بزرگ را خطرناک میسازد مگر آنکه معمولاً کم باشد به همین مناسبت است که انتهای راه آهن بغداد در کنار خلیج کویت که ساحل آن نسبتاً عمیق است قرار شده سواحل این شط تا نزدیکی بصره بوسیله نخلستان منظمی پوشیده شده ولی عمق این نخلستان ها از ۳۰۰ تا ۵۰۰ متر تجاوز نمینماید و از آن به بعد به صحرا منتهی میگردد.

بوسیله کانال روکاو علائم و چراغهای دریائی در مدخل شط تسهیلات زیادی در امر کشتی رانی حاصل شده است.

اهمیت نظامی شط العرب - از نقطه نظر مواصلات شط العرب منبای کلیه مواصلاتی است که تا منتهای آبه جلگه خوزستان و بین النهرین نفوذ مینماید چه از این طریق میشود در کارون تا اهواز و بلکه تا شوشتر و دزفول صعود و از طرف دیگر بوسیله دجله تابعه بغداد پیش رفت و بعلاوه شط مزبور بگانه شریانی است که عراق را از راه دریا تغذیه مینماید.

بنابر این بخوبی به اهمیت خرمشهر در ساحل ایران و بصره در ساحل عراق پی برده میشود.

کسی که در آن واحد دوتکیه گاه دریائی بصره و خرمشهر را در دست داشته باشد حاکم بر شط و میتواند همه گونه در سواحل شط سیادت داشته باشد.

بررسی مرز از شمال بجنوب

از حدود لرستان بطرف جنوب رشته های زاگرس (با اسامی محلی کبیر کوه

آسیا بفروش میرفته .

امروزه که شروع به آبادی خوزستان شده و دیر با زود این قطعه تقدم اولیه خود را حائز گشته و بعلاوه با اهمیت روز افزون نفت و استفاده از خطوط ارتباطی خشکی و دریائی مانند شط العرب و کارون که تا قلب خوزستان پیش آمده است این مدار و محور اقتصادیات شرق نزدیک و پر قیمت ترین نگین تاج شاهنشاهی ایران شده و محل اتصال و ارتباط شرق و غرب عالم خواهد شد .

از امروز بهمان تدریجی که اقدامات اساسی در اقتصادیات خوزستان میشود باید بهمان نسبت و بلکه بیشتر بفکر دفاع این شهرستان بوده و در اذای هر کلنگی که برای مسئله آبیاری و بهبودی امور اقتصادی این سرزمین زده میشود و برابر ساختمان های تدافعی باید بعمل آید بقسمی که آنروز که خوزستان حائز مقام اولیه خود شود بوسیله يك كمر بند پولادین محاط باشد

تقسیمات اداری و سیاسی

طبق قانون تقسیمات کشور مصوبه ۱۹۰۱۹۱۶ منطقه خوزستان تشکیل دو

شهرستان بشرح زیر :

شهرستان اهواز - شامل بخشهای - اهواز

- شوشتر

- دزفول

- مسجد سلیمان

- طوف سفید

- رامهرمز

فصل هشتم

راجع به خلیج فارس

درد نیای امروزه بهترین وسیله ارتباط و اتصال باد نیادست داشتن به دریا و دارا بودن خطوط دریائی چه با دارا بودن این خط ارتباطی میتوان گفت که ارتباط با دنیا دارا بوده و از لحاظ تجارت و توسعه بازار امته داخلی همه گونه موفقیت حاصل میشود در صورت دست نداشتن بدریا با تعدادی کشور های معین هم مرز و در نتیجه ارتباط کشور و بسط امور تجارنی و اقتصادی محدود خواهد کما آنکه در مخاصمات امروزه ملاحظه میکنیم در صورت تیره شدن مناسبات بین دو کشور جدیت خواهند کرد که حتی الامکان ارتباط دریائی دیگری را بکلی قطع نمایند تا بدین وسیله توصلات این کشور از لحاظ کمکهای مادی و معنوی سایر کشور ها کم وبکلی محدود سازند پس امروزه کشور های متمدن احتیاج به سواحل دریائی و مرز دریائی داشته و هر کشوری که فاقد سواحل دریائی است نمیتواند امید وار به ترقیات مهم و برجسته باشد.

کشور شاهنشاهی تقریباً دارای ۲۵۰۰ کیلومتر سواحل دریائی است:

در جنوب ۱۸۰۰ کیلومتر در خلیج فارس و دریای عمان

در شمال ۷۰۰ کیلومتر در بحر خزر

بدیهی است سواحل جنوبی از لحاظ ارتباط آزادی که با کلیه جهان حاصل

مساحت و وضعیت

- مساحت این خلیج در حدود ۹۷۰۰۰ کیلومتر مربع است .
طول آن در عرض نرین نقاط از بوبیان تا شر جاه ۹۴۰ کیلومتر .
در کمترین نقاط ۴۰۰ کیلومتر

عمق ۴۰ تا ۵۰ قد در راس موزندام ۸۰ قد است

موقعیت - واقع بین ۲۲ و ۳۰ درجه عرض شمالی

۴۸ و ۶۷ درجه طول شرقی

رودخانه‌های که وارد این خلیج میشوند

- مهمترین رود خانه که وارد این دریا میشود شط العرب است که مهمترین قسمت آبهای لازمه را وارد این دریا میسازد و از سنه ۱۷۶۶ شامل کارون نیز شده است بعد از شط العرب مجاری مهم دیگری نیست جز بعضی مجاری کم اهمیت که بین تمام آنها میتوان رودخانه جراحی - هندیان را اسم بر نمود .

سواحل

بطور کلی خلیج فارس دارای سواحل بسیار ممتدی است که قسمت جنوبی آن جزو عربستان و نخت نظر و جاکمیت انگلستان اداره و سرپرستی میشود و قسمت شمالی آن متعلق به کشور شاهنشاهی است سواحل ایران بطور کلی عمیق تر از نواحی عربستان میباشد در سواحل ایران دو نوع نقطه برای نزدیک شدن به ساحل میتوان در نظر گرفت بنادر و پناهگاههای ساحلی .

سواحل خلیج فارس و دریای عمان در تمام طول ساحلی ایران دارای يك اهمیت و عظمت نیست چه میدانیم وقتی دست رسی به ساحل نافع و مؤثر است که

۳) در ساحل فارس منطقه بوشهر که در هر عصر يك راه دخواى نزديك و مستقيمی محسوب شده و دارای اهمیت نظامی فوق العاده است .

۴) سواحل خوزستان که امروزه در درجه اول اهمیت بواسطه وجود معادن نفت خيز و خانه راه آهن سرناسری ايران محسوب شده و بیش از تمام نقاط ساحلی ايران دارای اهمیت است .

نقاط مندرجه بالا را يكبارك مورد بررسی قرار خواهیم داد .

اهمیت نظامی بندر عباس

اهمیت اولیه این محل بواسطه مجاورت باب هرمز است چه بطوریکه از اسم آن درك میشود درب خلیج فارس محسوب شده و قفل و بست این درب مهم جزایر هرمز - لارك - قشم - هنگام است که دارای مشخصات زیر میباشد .

هرگونه تحدید به باب هرمز و این جزایر يك تحدید غیر مستقیمى برای بندر عباس و کلیه خلیج محسوب میگردد چه محل ارتباط این دریا با دریای آزاد از این محل است .

- جزیره لارك - در ۳۵ کیلومتری ساحل و اهمیت آن بیشتر از لحاظ دفع دهانه خلیج است .

- جزیره هرمز - در ۲۰ کیلو متر جنوب شرقی بندر عباس و ۱۰ کیلومتری ساحل بندر مقدمی برای تحدید بندر عباس و سواحل است بطوریکه پرتقالیها همین استفاده را نموده اند .

- جزیره قشم در حدود ۱۰۰ کیلومتر ساحل را پوشش نموده و در حقیقت باب هرمز و امتداد آنرا بدو قسمت نموده است .

بکرشته ارتفاعات کوچکی به مسافت يك كيلومترى دبد خوبی بطرف بندرگاه و دریا دارد در مسافت ۳۰ كيلومترى بکرشته ارتفاعات هوازی با ساحل ملاحظه میشود

به اسامی زیر

کوه کفو | ۱۲۳۰

کوه خوشگو | ۲۲۵۰

کوه نمک | ۱۳۴۰ متر

در این منطقه رودخانه های چندی وجود دارد که بدریا میریزند .

از جمله رود شور - رود کول - رود شیرین - رود میناب

مواصلات - مواصلات مهم این نقطه عبارت است از راه اتومبیل روی کرمان

بندر عباس که از وسط کوه کفو نمک عبور و از تنگه زاغ با پیچ و خم زیاد عبور

و اردره حاجی گذشته و پس از عبور از تنگ نیراو گردنه چاه چاقوت وارد جلگه

سیرجان میشود .

- در سیرجان از این راه شعبی بطرف نیریز و بشیراز منشعب میشود .

- در ۲۰ كيلومترى بندر عباس شعبه دیگری بطرف لارو شیراز میرود که فعلاً

برای اتومبیل مناسب نیست

- از خود بندر عباس راه قاطر روئی به میناب و کرمان میرود .

اهمیت سواحل بوشهر

منطقه بوشهر در ازمنه قدیمه خیلی اهمیت داشته و در حقیقت نزدیک ترین

راه دخولی برای رسوخ به فلات ایران محسوب میشده است حتی در سنوات اخیر

بندر بوشهر تنها راه تجارتی طبیعی ایران با خارج بوسیله راه کازرون شیراز به مرکز

بوده و مرکز دریائی ایران محسوب میشد ولی باز شدن راه آهن خوزستان و تهیه

يك شبه جزیره واقع شده است که بوسیله باطلاقنای بساحل متصل و در موقع طغیان آب بصورت جزیره طویلی (شمالی جنوبی) درمی آید و در جنوب آن بندر ری شهر واقع شده .

آبادی در این مناطق (باستثنای منطقه بهمنی که آب مشروب در این منطقه وجود داشته و باسم چاه زنگی معروف است) میتوان گفت تقریباً هیچوجه وجود ندارد کشتی ها در ناحیه ری شهر میتوانند تا ۳ کیلومتری ساحل بیابندولی بطور کلی بایستی ۶ کیلومتری از ساحل لنگر انداخته بارهای خود را بسویله کرجی ساحل برسانند از این نقطه يك خط تلگرافی زیر دریائی بطرف جاسک امتداد میابد و در ری شهر چندین چشمه و منبع آب یافت میشود .

۲ - بندر ريك .. بواسطه مجاورت با بندر بوشهر دارای اهمیت میباشد ولی با در دست داشتن این بندر میتوان با استفاده از راه ساحلی به دو طرف حرکت نمود (بندر بوشهر و دیلم) ولی از آنجائیکه راه نفوذی بداخله ندارد عملیات چندان پیشرفتی بسمت داخله نخواهد داشت .

آب و هوای این بندر نسبتاً سالم و خوب و دارای چاه های آب میباشد .

۳ - بندر کناوه .. این بندر اخیراً بوسیله کمپانی نفت انگلیس اهمیت مخصوص بخود گرفته و در حدود ۲۰ کیلومتر راه ترهیل رونی بطرف بهبهان دارد ولی بالاخره لنگرگاه فرعی محسوب خواهد شد زیرا اولاً عمق دریا در این منطقه کم و مخصوصاً باد های شمالی نزدیک شدن سفاین جنگی را بخشگی تا درجه مشکل مینماید این بندر از نقطه نظر راهی که بداخله متصل مینماید دارای اهمیت میباشد و کشتیها مانند بوشهر میتوانند تا سه کیلومتر آن نزدیک شوند .

مانع جریان باد شده و از طرف جنوب و مغرب چون کوهی حائل بیست بادهای سخت میوزد و در اواخر تابستان و پائیز باد از طرف جنوب شرقی جریان دارد .

بارندگی سواحل ایران بیش از سواحل عربستان و ارتفاع باران سالیانه در ناحیه بوشهر به ۲۹ سانتیمتر میرسد و بر خلاف آنچه که معروف است هوای سواحل خلیج در بهار و پائیز خشک و سالم است و اروپائیهائیکه از گرمای تابستان هندوستان خسته شده اند برای تحصیل سلامت و تجدید قوت بسواحل ایران میایند ولی در فصل تابستان گرما شدت کرده و با رطوبت مخلوط میگردد و با وسائل مخصوص و وسائل جدید میتوان رفع آن را نمود و مقدار بخار آب در بوشهر از ۶۳ تا ۸۲ میرسد

سواحل خوزستان از سیارما تا بهمن شیر

الف - جغرافیای طبیعی - ساحلی پست و باطلاقی است که دامنه باطلاقی هنگام مد دریا در بعضی نقاط تا ۱۵ کیلومتر امتداد دارد ساحلی است دارای بریدگیهای فراوان که آب بشکل خلیجهای کم و بیش طویل و باریکی در آن فرو رفته تشکیل خور های بسیاری از قبیل: خور موسی - خور دوراک - خور شاهپور - خور بهمنشیر و خور های کوچک کم اهمیت دیگر داده است اگر بعضی از نقاط آن در تابستان خشک باشد به محض بارندگی بخصوص در فصل زمستان بقسمی باطلاقی است که عبور از آن میسر نخواهد بود بدین لحاظ در ساحل مزبور خطوط مواصلات دیده نمیشود و راه ساحلی بوشهر - خرمشهر - مجبور شده از بندر دیلم به مغرب رفته رفته فاصله خود را از دریا زیاد تر کنند بعدیکه در هندیان قریب ۳۰ کیلو متر و از این بعد در حدود ۴۰ تا ۵۰ کیلومتر بلکه بیشتر جاده از ساحل مسافت میگیرد . فقط فرو رفتگی زیاد خور موسی در ساحل باعث شده که راه در اینجا برای الحاق به بندر

ر - بهمنشیر که شعبه از کارون بوده و بحور بهمن شیر ملحق میگردد که کشتیهای مسطح کوچک از آن عبور میکنند.

علاوه بر آنچه که ذکر گردید نهرهای کم و بیش مهم دیگری از نقاط مختلف به حورها و دریا میریزند که قابل ذکر نیستند.

ب - طول این ساحل از سیاراما تا بندر شاهپور قریب ۱۲۰ کیلومتر بندر شاهپور تا حور بهمنشیر قریب ۸۰ کیلومتر است

ج - دهلیز بندری حور دراک و حور موسی میتوان گفت ساحل مورد بحث را بدو دهلیز متمایز تقسیم مینماید.

۱ - دهلیز شرقی - بندر شاهپور

۲ - دهلیز غربی - که متضمن بندر مزبور نیز میباشد

د - بنادر - عبارتند از بندر شاهپور و بندر معشور

بندر معشور - بندری است قدیمی که فعلاً بمناسبت ایجاد بندر شاهپور اهمیت

غیر قابل توجه آن نیز از بین رفته است و حالاً جز جہازاتی در حدود ۲۰۰ تن بانجا نمیتوانند نزدیک شوند.

بندر شاهپور - از اوایل سال ۱۳۰۶ شروع به تهیه این بندر گردید با آنکه

بنظر میرسد از لحاظ شرایط بندری چندان مناسب نمیباشد بخصوص به مناسبت

باطلاقی بودن اراضی مجاور و توسعه آن تولید مخارج گزاف نماید ولی در آتی نزدیک

یکی از مهمترین بنادر جنوب خواهد شد و شاید که پانی نفت جنوب خود حاضر به

توسعه این بندر گردد زیرا ۰۰

۱ - حور موسی به مناسبت عرض دهانه (بیش از ۱۵۰ متر) و عمق هنگام

شهرستان فسا شامل بخشهای زیر

- فسا
- نیریز
- اصطهباناتان
- داراب
- سعادت آباد

شهرستان آباد شامل بخشهای زیر

- آباد
- سمیرم
- بوانات

شهرستان لار شامل بخشهای زیر

- لار - لنکه - کار بندی - پنگ - جهرم - جویم .

دالان شیراز بوشهر

کلیات - معبر بوشهر بشیراز از راه کازرون برای قسمتهای مختلفه ارتش از صعب العبور ترین خط سیر های کشور شاهنشاهی است چه از یکطرف محصور از کوههای عظیم و صعب العبور است که قطع نظر از اشکال عبور بار کشتهای سنگین حتی برای صنف توپخانه و عرابه های چرخ خالی از اشکال نیست چه بیشتر از گردنه هائی که از شیراز بطرف بوشهر سرازیر میکردند هر کدام دارای بیش ۶ تا ۷ کیلو متر شبیهای تند هستند که حرکت هر گونه وسائط بار کشی را دچار اشکال مینمایند .

- وضعیت جغرافیائی - مسافت از شیراز به بوشهر قریب ۲۸۶ کیلو متر که ۲۱۹ کیلومتر آن تا برازجان کوهستانی بوده و از برازجان تا بوشهر که قریب ۵۶

کند بروزرقان بجلگه مرو دشت وارد و از رودخانه بندامیر بوسیله پل خان عبور و بطرف اصفهان سرازیر میشود.

این جلگه یکی از جلگه های پر ثروت و حاصل خیز ایران بمشار رفته و استعداد قبول واحدهای بزرگ را دارد میباشد.

جاده بوشهر - از مغرب شیراز خارج از ارتفاعات کوه سبز پوش و از گردنه ملاخور عبور نموده سپس دامنه ارتفاعات دالوراطی کرده و سمت بجنوب جاده وارد دشت ارژن میشود ارتفاعات این منطقه در همه جا قابل عبور و دارای ارتفاع زیادی نمیباشد دشت ارژن جلگه بالنسبه مسطح و وسعت آن در حدود ۲ کیلومتر و اطراف آنرا يك رشته ارتفاعات مهم سنگی که مثل دود دیوار احاطه کرده اند محدود نموده است این جلگه بوسیله جوی های متعددی که داخل رودخانه شاهپور میشوند مشروب و پس از این جلگه جاده داخل منطقه کتلها که از جنگلهای تنک مستور گردیده داخل میشود.

۲ - **منطقه کتلها** - جاده پس از طی پنج کیلو متر از دشت ارژن وارد منطقه کتلها که از جنگلهای تنک مستور گردیده میشود اولین گردنه مهم که موسوم به کتل پیر زن میباشد دارای پیچ و خمهای زیادی بوده و عبور از آن بدون در دست داشتن ارتفاعات غیر ممکن است - رودخانه شاهپور از ارتفاعات این کتل سرچشمه میگيرد ارتفاع متوسط این کتل ۱۴۵۰ متر است

جاده پس از عبور از گردنه مزبور بکتل دیگری که موسوم بکتل دختر است داخل میشود این کتل از کتل پیر زن مرتفع تر و خطرناک تر میباشد و عبور وسایل نقلیه بایستی با احتیاط زیادی بوده و از سرعت آنها خیلی میکاهد در طرف چپ این کتل دریاچه کوچکی

را تا آبادی کنار تخته پیروی مینماید آب رود خانه شور و قابل شرب نیست .

دالان کنار تخته که از آبادیهای چندی تشکیل و دارای نخلستان فراوانی است آخرین دالان این خط محسوب و برای سایر دالانهای قبل موقعیتی بس مناسب را داراست این دالان را کوههای عظیم که معروف بکنل ملو است پوشش و کاملاً محفوظ کرده است کنل ملو که تشکیل يك دیوار صافی را داده است که ارتفاع متوسط آن قریب ۱۲۰۰ متر و در تمام خط ساحلی تقریباً سلسله آن امتداد دارد و بجلگه وسیع برازجان و جلگه ساحلی مشرف بوده تشکیل يك موضع دفاعی کاملاً خوبی را (اولین موضع معبر کوهستانی بوشهر به شیراز) را میدهد جاده در این کنل با پیچ و خمهای زیادی که دارای پرتگاههای زیادی است بجلگه ساحلی سر از بر میشود عبور از این جاده بدون در دست داشتن ارتفاعات غیر ممکن و دفاع آن با عده کمی میسر میشود عمق این منطقه از اول تنگ ملو تا پل دالکی تقریباً ۲۵ کیلومتر است .

۵ - **جلگه ساحلی و ساحل خلیج از گردنه ملو جاده سمت بجنوب از پل دالکی (روی رود خانه ها که از ملتقای رود شاهپور و دالکی تشکیل میشود)** عبور و بجلگه ساحلی سر از بر میشود و پس از طی دشت دالکی به برازجان میرسد از دالکی پیاده روشنی که امتداد رود خانه داخلی را متابعت مینماید بطرف بالارود می رود برازجان در این جلگه تشکیل يك گره مواصلاتی داده و از این جهت موقعیت مناسبی را دارا میباشد در این جلگه هیچ مانعی برای عبور صنوف مختلفه ارتش وجود ندارد مگر در مواقع بارندگی که در نزدیکی بوشهر تشکیل يك باطلاتی میدهد عبور از خارج جاده غیر ممکن است - از بوشهر جاده ای که اهمیتش از جاده اولی کمتر است از اهرام عبور کرده و نزدیک تنگه زرد دو شعبه میشود که يك شعبه آن از فراش بندر

واقع و بدین جهت برای پیاده کردن قوا متناسب نمیباشد و هیچ نوع راه دخولی از ساحل بطرف کشور وجود ندارد.

منطقه کرمان

منطقه کرمان بین سایر مناطق کشور شاهنشاهی منطقه فوق العاده محصوری محسوب میگردد چه از طرف مغرب کوههای مرتفع فارس - از طرف شمال کویر لوت از طرف مشرق باطلاقیهای پست مکران و از طرف جنوب کوهستان مکران امتداد یافته و باضافه معابر خیلی محدود از این منطقه وسیع عبور مینماید فلات وسیعی که تمام مغرب ایران را فرا گرفته از یک رشته ارتفاعات پیوسته و جلگه‌های موازی تشکیل میشود که در جنوب فلات کلبه این ارتفاعات بهم ملحق میشود و قلّه لاله‌زار که با ارتفاع ۵۰۰۰ متر است مشرف به این ناحیه میباشد و روی این اصل کلبه معابر در کرمان متمرکز میشود از این رو اهمیت کرمان را میتوان از ازمینه گذشته در نظر آورد. کرمان دارای رود خانه مهمی نیست بگانه رود مهم آن خلیل رود است که از جیرفت میگردد شمال شرقی این استان سراسر پوشیده از صحرای پستی است که تا خراسان ادامه دارد ولی بمناسبت عبور راه فارس به سیستان و فارس به خراسان این منطقه بکلی غیر مسکون نبوده با دارا بودن وضعیت صحرای خود شامل جاده‌ها و آبادی‌ها است.

آب و هوای کرمان بواسطه وجود مناطق مختلف کوهستان - صحرا بسیار مختلط و دارای اقسام میوجات سرد سیری و گرم سیری میباشد

مساحت کلبه منطقه کرمان در حدود ۲۲۰۰۰۰ کیلومتر مربع و جمعیت

چون در این منطقه حساس و قابل توجه برای بررسی ماسواحل جنوبی کرمان
و در حقیقت راه دخولی آن میباشد لذا قسمت ساحلی آنرا ضمن بررسی ماسواحل خلیج
فارس مورد بررسی خواهیم کرده .

پیوست ۲ نقشه

- ۱ - نقشه جاده دخولی بوشهر شیراز
- ۲ - نقشه طرق مواصلات فارس و کرمان

وضعیت عمومی

استان مکران به چهار قسمت و جزا تقسیم میشود که هر يك دارای مشخصات

معینی میباشد .

ناحیه سرحدی -

ناحیه سراوان -

ناحیه بلوچستان مرکز یا سراوان --

ناحیه مکران

ناحیه سرحدی این منطقه بکلی کوهستانی است و از جنوب سیستان تا شمال

جالق - خط مرز را تشکیل میدهد آب و هوای این منطقه خیلی سخت و قتل مهم

کوهستانی در آن واقع شده از جمله قله تفتان که بالغ بر ۳۹۶۲ متر میباشد و بطور

کلی این منطقه پوشیده از رشته ارتفاعات است در این منطقه رودخانه لادیز جریان

دارد که وارد رود میرجاوه میشود بواسطه وجود این رودخانه نواحی مجاوران

حاصلخیز است و جز این ناحیه بقیه منطقه بدون آب است و حتی برای احتیاجات

سالیانه و ارزاق لازمه بایستی از منطقه سیستان و کرمان اقدام نمایند .

شهرها و نقاط مهم این منطقه عبارتست از :

شهر زاهدان که شهر بکلی جدید و دارای ۵ الی ۶ هزار نفر سکنه است و

محل پادگان يك هنگ است .

شهر خواش که مرکز لشکر و فعلا سکنه آن از ۴ هزار تجاوز نمی نماید و

موسسات جدیدی در آن برای عمران و ترقی منطقه شروع شده .

کشت - واقع در جنوب خواش و دارای يك رشته قنات مخصوص

منطقه از لحاظ نظامی و عبور رودخانه (راپیج یا فانوج است) که بواسطه زیادای گل ولای عبور از آن مشکل و سخت میباشد.. این منطقه دارای مراتع و چمنزارهای زیاد است.

قراء مهم این منطقه عبارتست از:

- بنت

- قصر قند

- باهو کلات و غیره

سواحل بلوچستان

سواحل بلوچستان -- بلوچستان ایران دارای ۷۵۰ کیلومتر سواحل دریائی است که بهترین وسیله را برای ارتباط و اتصال با کشورهای مجاور و سایر نقاط عالم اجازه میدهد.

سواحل بلوچستان اکثر بریده و با ارتفاع زیاد از دریا واقع شده و با اضافه بواسطه بادهای موسمی نزدیک شدن بسواحل جز در بنادر معینه غیر مقدور است اینک بنادر مهم این سواحل را یکبارگی مورد بررسی قرار میدهم.

جاسک - سواحل جاسک دارای پست و بلندی و اراضی آن شنزار و قسمتی از اراضی پست آن نیز چمنزار است این بندرگاه دارای دو لنگرگاه است کشتیهای بزرگ معمولاً در خلیج غربی در ۲ کیلومتری و قابقها در خلیج شرقی داخل میگرددند قوای نظامی در هوای خوب میتوانند در هر نقطه ساحل در خلیج پیاده شوند ولی بار و محمولات ممکن است در ۲ یا ۳ کیلومتری تلگرافخانه بساحل حمل شود در این بندرگاهها قایقهای محلی با ظرفیت ۱۸ الی ۲۸ تن یافت میشود دواب و احشام

جاده شوسه از این بندرگاه بطرف ابرانشهر میرود که تقریباً بطول ۳۵۰ کیلومتر است.

قیز - این بندر دارای ۱۰۰ متر طول و ۱۰۰ متر عرض است قالب دریا ساحلش شنزار و برای فرود آمدن بهتر است کشتیهائی که دارای ۲ متر آب گیر میباشند میتوانند تا ۲۰ متری ساحل نزدیک شوند آب مشروب از ۳ دهنه چاه مجاور بدست میاید این نقطه يك مبناء عملیاتی خوبی محسوب میشود این بندر برای پیاده کردن پیاده و آذوقه مناسب است.

کواتر در ۳ کیلومتری ساحل ۴ لنگرگاه برای کشتیها وجود دارد سکنه این بنادر در حدود ۱۰۰۰ نفر.

کلاک يك زمینی در سمت شرق دهنه رودخانه را پیچ بمسافت ۷۰۰ متر موجود است در اطراف آن چندین خلیج با دهنه های کوچک است که فقط راه عبور ماهیگیرها میباشد.

سکنه مکران

سکنه مکران عبارتست از بلوچ ها و براهوی ها میباشد هر قدر که تا کنون از طرف دولت برای تغییر اخلاق و آداب آنها اقدام و موفقیت های شایانی حاصل شده است ولی بایستی فراموش نکرد که این اهالی قرنهای سابق از سایر نقاط کشور دور بوده و حتی نوع زندگی و آداب آنها با تمدن امروزه اختلاف زیاد دارد.

در تمام مناطق مکران تمام قراء و قصبات دارای قلاغ کوچک یا کی بار ارتفاع ۱۲-۱۵ متر است که در کنار نخلستان ها واقع و بوسیله این نخلستانها میتوان تا ۱۰۰ متری آنها رفت دیوارها اصولاً ۲ تا ۳ متر قطر دارد که نوپ کوهستانی

خط آهن رباط است که با مشخصات زیر در مجاورت مرز ساخته شده .
اصولاً ساختمان این راه آهن از سندبه کوئته در ۱۸۷۹ شروع شده و شهر کوئته
نیز در همین تاریخ ساخته شده این خط آهن پس از عبور از صحراهای بی آب و علف
به نو کندی که نسبتاً آبادی مهم و بزرگی است رسیده سپس در میر جاوه نقطه مرزی
خانمه می یابد در سنه ۱۹۱۹ این راه آهن را انگلیس ها تا زاهدان امتداد داده و در
حدود ۶۹ کیلومتر در داخله خاك ایران ساخته شده تقریباً وسائل کارها را میتوان از
وسائل باقی در دو ایستگاه میر جاوه و زاهدان در نظر گرفت (در قسمت ایران راه آهن کار
نمی نماید) .

• میر جاوه شامل يك بارانداز و يك سكو مرتفع بطول ۳۰۰ متر

• زاهدان شامل يك بارانداز دو سکو مرتفع هر کدام بطول ۳۰۰ متر

بدیهی است وجود این راه آهن در این صحرای تقریباً نیمه سکون مهمترین
وسائل برای تأمین ارتباط بوده و منطقه مجاور آن از لحاظ نظامی اهمیت بسیاری را
دارا خواهد بود - چه در این منطقه دور راه دخولی ملاحظه میشود .

یکی راه حرهك - مشهد

یکی راه نصرت آباد - بم

بهترین گواه برای اثبات این اهمیت موسسات مختلف و جاده های متعددی است

که در زمان قدرت خود انگلیسها در این منطقه تهیه نموده اند .

دومین نقطه حساس مکران - سواحل است که بین سواحل در درجه اول

چاه بهار و در درجه دوم جاسك را میتوان نامبر نمود .

۱ - پشت آب ۲ - شیب آب ۳ - شهرکی ۴ - میاروغی ۵ - میانکنگی
که کلیه دارای ۳۵۰ ده بزرگ و کوچک میباشد .

کلیه سکنه سیستان را میتوان از لحاظ ثروت و وضعیت اقتصادی بدو قسمت کرد نصف مالدار و حشم دار نصف دیگر زارع بطور کلی این منطقه که بین کوبر های نمک و بیابانهای لم یزرع واقع شده بواسطه آب زیاد و وضعیت این خاک دارای حاصل خیزی کاملی است بوده که استعداد رشد هر گونه زراعت های گرمسیری و سردسیری را دارد فعلا این شهرستان دارای ۵۰ الی ۶۰ هزار تن حاصل در سال است .

- که در صورت مراقبت و رسیدگی ممکن است چندین برابر شود روی همین اصل این منطقه همیشه اوقات یکی از مناطق غله خیز ایران بشمار رفته است .
- احشام این منطقه را نیز بشرح زیر میتوان شرح داد .

گاو - گوسفند - بز - و غیره که گاوها در حدود ۷۰ هزار گوسفند و بز در در حدود ۴۰۰۰۰۰ اسب و مادبان در حدود پنج هزار تخمین زده میشود . بیشتر نگاهداری این حیوانات در این منطقه بواسطه وجود مراتعی است که در سواحل دریاچه هامون موجود و در حدود ۷۰۰ کیلومتر مربع حدس زده میشود .

خط ارتباط - این شهرستان بوسیله سیم

بک خط به بیرجند و مشهد -

بک خط به زاهدان و بم و کرمان - متصل است

جاده - جاده های شوسه زابل بشرح زیر است .

جاده قبلی زابل زاهدان

جاده زابل به کرهک که از طرف خالصجات ساخته شده

پیوست ۳ نقشه

- نقشه مکران
- نقشه بلوچستان مرزی
- نقشه طرق مکران

با آنکه موانع ممتدپی در پی نیست ولی باز نقاط حساس و مهم این خط دارای موانع مشخصی از لحاظ دفاع بوده و سایر نقاط غیر حساس سراسر از طرفین پوشیده از صحرای لم یزرع غیر مسکون است که خود مهمترین موانع را در موقع خود تشکیل خواهد داد در سراسر مرزهای کشور خطوط و راههای دخولی معینی وجود دارد که هر يك در منطقه مربوطه مورد بررسی قرار گرفته است و بطور کلی این خطوط مشخص است مرکز کشور یعنی قسمت واقع بین

| | | |
|---|--|---|
| (| صحرای بکلی لم یزرع و کویر است که يك مانع |) |
| | شاهرود و یزد . کاملاً محسوب میشود . | |

رودخانه ها - وجود کوهستان ها در نقاط مختلف کشور مجاری میاه بسیاری بوجود آورده که از لحاظ حاصلخیزی و بسط کشت و زرع کشور خیلی نافع و موثر است در سمت مشرق بواسطه نبودن ارتفاعات متصل و بطوریکه در بالا ذکر شد و وجود بیابانهای بی حاصل موضوع آب خیلی دشوار است و قدری به زحمت بدست خواهد آمد .

بدیهی است در يك کشور پهناوری که دارای ۱۶۰۰۰۰۰ کیلومتر مربع اراضی و دارای خطوط مرز ممتد وسیعی در حدود ۷۲۳۵ کیلومتر میباشد . وجود خطوط مواصلات از هر حیث مهم و از لحاظ نظامی قابل توجه است چه با بودن يك خطوط ارتباط مرئی همه گونه تمرکز و حمل و نقل قوایا رسانیدن احتیاجات بسهولت انجام خواهد گرفت .

و در حقیقت پادگان هر يك از استانها و شهرستان ها در موقع لزوم قادر به کمک و مساعدت دیگری بواسطه این خطوط ارتباطی خواهند بود روی این نظر با آنکه خطوط ارتباط موجوده در مناطق مربوطه ذکر شد باز بکمربته دیگر کلیه خطوط

خط جنوب - این خط بطول ۹۲۰ کیلومتر است که از بندر شاهپور از کنار خلیج فارس شروع شده در دشت همواری تا اندی مشك (صالح آباد) آمده سپس وارد قسمت کوهستانی و کناره دره دیز شده در دو رود وارد فلات مرکزی میشود تا دو رود متجاوز از ۱۰۰ تونل در این خط ساخته شده که بزرگترین آن ۲۵۰۰ متر طول دارد .

راه آهن آذربایجان - این خط بطول ۱۹۱ کیلومتر و بخط آهن روسیه مربوط است ولی بهره برداری آن زیاد در نظیر خط سرتاسری نیست .

خطوط کشتی رانی ایران

رودخانه‌ها - بین رودخانه های ایران بگانه رودخانه ای که قابل کشتی رانی است رود شط العرب و کارون است سایر رودخانه ها به بیچوجه قابل کشتی رانی نیستند جز رودخانه های زیر در مسافات مندرجه .

- رودخانه گرگان بین خواجه نفس و امچه علی بمسافت ۱۸ کیلومتر

-- رودخانه چهچاله در کیلان بین چمنخاله و لنگرود بمسافت ۱۲ کیلومتر

رود بابل در مازندران بین بابل و بابل سر و رود تجن تا فرح آباد بمسافت کمی شط العرب - از دهنه فاو تا بصره پس از عبور از آبادان و خره شهر در تمام طول خود معبر کشتی های بزرگ است کارون از خره شهر تا اهواز ۱۸۰ کیلومتر (کارون پائین از اهواز تا شوشتر ۱۰۰ کیلومتر (کارون بالا)

دریاچه رضائیه - در این دریاچه تعدادی کشتی های کوچک و توری کارمینماید

که بین نقاط مندرجه حرکت میکنند.

شرفخانه - اق گنبد

خطوط مهم مواصلات کشور که از لحاظ سوق الجیشی قابل اهمیت است

| ملاحظات | مدتی که برای طی آن لازم است | | طول | جاده بین کدام نقطه |
|-------------------------|-----------------------------|----------------|-----|-----------------------|
| | با خودرو سواری | با کامیون باری | | |
| ۲۵۰ کیلومتر تا بازرگان | - | - | ۹۶۰ | طرابوزن - تبریز |
| نقطه مرزی ترکیه | | | | |
| تا مرز ترکیه | ۵ تا ۶ ساعت | | ۱۳۵ | خوی ماکو بازرگان |
| ، ، | ، ، | | ۱۴۳ | خوی صوفی علی |
| از راه مرند قرخلر ۶۰ | | | - | تبریز - خوی |
| کیلومتر از جاده سابق | | | | |
| نزدیک تر است | | | | |
| | پنج ساعت | | ۱۳۵ | تبریز - جلفا |
| از طریق خوی | ۸ ساعت | | ۲۱۹ | جلفا - رضائیه |
| بندر کنار دریاچه شاهی | | | ۲۱ | کلمانخانه - رضائیه |
| مرز شوروی | | | ۵۵ | ماکو - عربلر |
| | | | ۲۱۱ | اردبیل - تبریز |
| کالسکه رواز طریق برزان | | | ۱۴۰ | اردبیل - پیله سوار |
| از طریق بستگی خیابواهر | | | ۴۲ | پیله سوار - حسن خانلو |
| | | | ۲۸۸ | پیله سوار - تبریز |
| | | | ۵۵ | اردبیل خلخال |
| کالسکه رواز سراب میگذرد | | | ۱۸۰ | اردبیل - میانج |
| | | | ۷۰ | آستارا - اردبیل |
| تا خانمه نقطه مرزی | | | ۸۲ | حیدر آباد - رواندوز |
| بین کشور ایران و عراق | | | | |
| از کنار دریا | | | ۱۷۳ | آستارا - به رشت |

خطوط مهم مواصلات کشور که از لحاظ سوق الجیشی قابل اهمیت است

| ملاحظات | مدتیکه برای طی آن لازم است | | طول | جاده بین کدام نقطه |
|------------------------------------|----------------------------|----------------|------|-------------------------|
| | با خودرو سواری | با کامیون بارن | | |
| از راه قوچان لطف آباد | | | ۳۰۰ | مشهد - ارتق |
| | | ۶ تا ۸ ساعت | ۱۹۳ | مشهد - سرخص |
| تا اسلام قلعه نقطه مرزی افغانستان | | ۶ تا ۷ ساعت | ۲۵۱ | مشهد - هرات |
| | | | ۱۳۰ | قوچان - سبزوار |
| | ۳ روز | ۲ روز | ۷۰۳ | مشهد - بندر شاه |
| از راه حرمک | یک روز | ۶ تا ۹ | ۳۱۶ | زاهدان - زابل |
| | ۵ ساعت | ۳ ساعت | ۸۴ | زاهدان - میرجاوه |
| از طریق میرجاوه | یک روز | ۷ تا ۹ | ۲۰۵ | زاهدان - خواجه |
| | | ۳ تا ۵ ساعت | ۱۲۰ | خواجه - قلعه زابلی |
| | | ۷ تا ۱۰ ساعت | ۱۵۰ | خواجه - ایرانشهر |
| | | | ۱۵۳ | سراب - بمپور - ایرانشهر |
| از راه بم و صحرا | | | ۵۵۸ | زاهدان - کرمان |
| | | | ۳۳۰ | ایرانشهر - چاه بهار |
| از طریق اصفهان | هفت روز | ۴ روز | ۱۶۷۸ | بندر عباس - طهران |
| | | | ۶۵۳ | شیراز - لنکه |
| از طریق فسا | | | ۲۱۹ | شیراز - جهرم |
| | | | ۹۰ | بندر عباس - میناب |
| از راه کرمان - یزد - جویمند - مشهد | | | ۲۰۰۸ | بندر عباس - مشهد |
| راه کالسه از ساحل | | | ۶۱۶ | لنکه - بوشهر |
| | ۵ روز | ۳ روز | ۱۱۷۱ | بوشهر - طهران |

خطوط مهم مواصلات کشور که از لحاظ سوق الجیشی قابل اهمیت است

| ملاحظات | مدتیکه برای طی آن لازم است | | طول | جاده بین کدام نقطه |
|----------------|------------------------------|--|-----|--------------------|
| | با خودروسواری با کامیون باری | | | |
| تابانه ۶۶ کیلو | | | ۷۲ | نفط شاه |
| | | | ۲۰ | نفط شاه - سومار |
| | | | ۱۸۶ | سنندج - سقز |
| | | | ۱۲۶ | سقز - سردشت |

پیوست ۱ نقشه

نقشه - خطوط مواصلات مرکز ایران

غلطنامه

| صحیح | غلط | نمره سطر | نمره صفحه |
|----------------|-----------------|----------|-----------|
| زور آباد | زور ایاد | ۱۷ | ۵ |
| همجوار | همجوره و همجوار | ۱۵ | ۶ |
| ۸۶۵ | ۸۷۰ | ۳ | ۷ |
| مرزا: | جاده در | ۲ | ۸ |
| ۹۵۰ | ۹۵۵ | ۴ | ۱۰ |
| محمد آباد | محمدآباد | ۱۳ | ۱۱ |
| شهرستان (۱۲) | شهرستان () | ۹ | ۱۴ |
| کرد محله | کرد محله | ۱۴ | ۱۴ |
| بلکه | و بلکه | ۲۰ | ۱۴ |
| بوده | بوده بوده | ۱۹ | ۱۷ |
| به اشکال | با شکل | ۱۰ | ۲۳ |
| در | از | ۱۵ | ۲۳ |
| سهولت | سولت | ۳ | ۲۹ |
| ۴۵۷۸ | بطول ۴۵۷۸ | ۵ | ۳۴ |
| بطول ۱۰۰ متر | بعرض ۱۰۰ متر | ۱۹ | ۴۳ |
| شامل | شامل | ۲۰ | ۴۶ |

