

# علل اشغال نظامی منطقه خورموسی توسط قوای انگلستان در جنگ جهانی دوم و پیامدهای آن

بهادر قییم\*

دانشیار گروه تاریخ دانشگاه شهید چمران اهواز

(از ص ۷۷ تا ۹۳)

تاریخ دریافت مقاله: ۹۵/۰۵/۱۷؛ تاریخ پذیرش قطعی: ۹۵/۰۶/۱۵

## چکیده

منطقه خورموسی که هم‌اکنون دو بندر مهم و حیاتی کشور یعنی بندر امام خمینی<sup>(۶)</sup> و بندر ماهشهر را بر کرانه خود جای داده است، از لحاظ موقعیت، در منتهی‌الیه گوشه شمال غربی خلیج فارس در جنوب استان خوزستان قرار دارد. در اوایل جنگ دوم، علی‌رغم اعلام بی‌طرفی ایران در جنگ، بندر شاپور در سوم شهریور ماه ۱۳۲۰ ش. / ۱۹۴۱ م. مورد تهاجم برق‌آسای نیروی دریایی انگلستان قرار گرفت و اشغال نظامی گردید. علت این تهاجم از سوی انگلستان و متحدانش، «عدم تمکین دولت مرکزی ایران در برابر خواسته‌های متفقین در قطع رابطه با آلمان و اخراج سریع آلمان‌های موجود در ایران» اعلام شد. این ادعا از لحاظ حقوق بین‌الملل نمی‌توانست از توجیه عقلانی برخوردار باشد. اشغال نظامی بندر شاپور، از یک‌سو باعث محروم شدن کشور از فعالیت‌های اقتصادی این بندر مهم و تاثیرگذار شد و از سوی دیگر از روند روبه‌توسعه کمی و کیفی آن در طول چهارسال اشغال نظامی، جلوگیری کرد. این اقدام ضررهای جبران‌ناپذیری بر حیات اقتصادی کشور در بُعد منطقه‌ای و ملی بر جای نهاد.

واژه‌های کلیدی: خورموسی، جنگ جهانی دوم، بندر شاپور، حمله انگلستان، اشغال نظامی

---

\* رایانامه نویسنده: ghayem.b@scu.ac.ir

## ۱- مقدمه

تاریخ محلی نوعی از تاریخ‌نگاری است که به خواننده کمک می‌کند تا درک عمیق، روشن و کاملی از تاریخ ملی به دست آورد؛ زیرا تاریخ را می‌توان مجموعه به هم پیوسته‌ای از تاریخ محلی دانست. حوادث سیاسی مرتبط با منطقه خورموسی نه تنها دارای انعکاس و بازتاب محلی بوده، بلکه بازتاب کشوری و جهانی نیز داشته است. این شرایط بیشتر از عامل جغرافیایی منطقه خورموسی تأثیر پذیرفته است. تأسیس بندرگاه و به تبع آن تأسیس و توسعه راه آهن جنوب-شمال و بسط آن به مناطق فرامرزی با مبدأیت منطقه خورموسی، کاملاً بر پایه اصول علمی و مطالعات زمین‌شناسی مناطق ساحلی شمال غربی خلیج فارس صورت گرفته است. این مطالعات در سال ۱۳۰۴ ش. توسط کارگروه متشکل از یازده مهندس به سرپرستی پولند آمریکایی انجام پذیرفت. بعد از بررسی مکانی با وسعت ۱۰۰۰ کیلومترمربع، نقطه موسوم به خورموسی از هر جهت برای موقعیت بندری مناسب تشخیص داده شد (گرامی، ص ۱۰۷).

این اقدام تقریباً سیزده سال قبل از آغاز جنگ جهانی دوم صورت گرفت. از حوادث قابل ذکر و مرتبط با تاریخ محلی خورموسی می‌توان به ورود رضاخان و خانواده سلطنتی به بندر خورموسی (شاپور) برای استقبال از موبک فوزیه، خواهر ملک فاروق و همسر محمدرضا پهلوی، در سال ۱۳۱۸ ش. یاد کرد که با کشتی وارد بندر شده است (سند شماره ۴). بر پایه اسناد موجود و نیز گزارش‌های لحظه‌به‌لحظه روزنامه‌های وقت، مراسم استقبال از ملکه جدید هزینه‌های هنگفتی داشته است (اسناد: نخست وزیر، شماره ۸۰۱ مورخ ۱۳۱۸/۱/۱۸).

شاید مهم‌ترین حادثه سیاسی مرتبط با بندر شاپور در قرن بیستم که انعکاس جهانی نیز داشته است، حادثه اشغال نظامی منطقه خورموسی بود که در تاریخ از آن به تجاوز انگلستان به خاک ایران یاد می‌شود.

در این پژوهش سعی می‌شود حادثه اشغال نظامی خورموسی در جنگ جهانی دوم در یک بستر تاریخی میکرو - تاریخ محلی - به روش توصیفی-تحلیلی مورد ارزیابی قرار گیرد. گردآوری و اطلاعات در این پژوهش کتابخانه‌ای و با استفاده از متون تاریخی و اسناد و نیز روش مصاحبه تکیه دارد تا در پایان به ارائه یک گزارش محلی از اشغال یکی از مهم‌ترین مناطق استراتژیکی کشور توسط انگلستان در جنگ جهانی دوم منتج شود. رسیدن به این هدف در پاسخ به این سؤال اصلی استوار است که اشغال خورموسی

توسط قوای انگلستان در جنگ جهانی دوم با چه انگیزه‌ای بود و چه نتایجی در سطح محلی و ملی به دنبال داشت؟

#### ۱-۱ بیان مسئله

منطقه‌ای که در قدیم دو بندر خورموسی یا شاپور (بندر امام خمینی<sup>(۵)</sup>) و بندر ماچول (ماهشهر) را شامل می‌شود، به منطقه خورموسی معروف بوده است. از لحاظ زمانی، اسم «بندر ماچول» متقدم‌تر از «خورموسی» بر این بخش اطلاق شده بود. ابن بطوطه طنجی در سفرنامه خود به فعالیت‌های دریایی و زمینی بندر ماچول در قرن هفتم و هشتم اشاره کرده است (ابن بطوطه، ج ۱، ص ۲۰۰). بندر خورموسی احتمالاً از اواخر عهد مظفردین شاه قاجار فعالیت‌های اولیه خود را در بخش ماهیگیری آغاز کرده است (میربان، ص ۲۸۴). پس از آن و از سال ۱۳۰۴ ش. با تأسیس اولین اسکله چوبی، فعالیت‌های مربوط به تجارت دریایی این بندر آغاز گردید (طرح توسعه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و آموزشی بندر امام (ره)، ص ۴). در مدت زمان اندکی بندر خورموسی چنان توسعه یافت که بنا به دستور وزارت مالیه از تاریخ ۱۳۲۷/۶/۱ ش.، اداره گمرک بندر شاپور از اداره کل گمرک اهواز جدا و مستقل شد و از آن پس مستقیماً زیر نظر اداره کل گمرک مرکزی - تهران - قرار گرفت (ابلاغیه وزارت دارایی درباره استقلال گمرک بندر شاپور مورخ ۶/۱ / ۱۳۲۷). توسعه بندر خورموسی و فعالیت‌های تجاری آن و نیز پیوند آن با مناطق شمالی از طریق راه‌آهن سراسری بر اهمیت این کانون افزوده است. درواقع ارزش ذاتی منطقه خورموسی و بندر شاپور به موقعیت جغرافیایی آن بستگی تام داشته است.

این اهمیت جغرافیایی در کانون توجه دولت مرکزی و نیز قوای خارجی واقع شد. اشغال نظامی این منطقه در جنگ جهانی دوم و بهره‌برداری از ظرفیت‌های آن گواهی بر این مدعا است. اشغال نظامی بندر شاپور از سوی انگلستان در جنگ بین‌المللی دوم نه توجیه عقلانی داشته و نه تابع قاعده و قانون بین‌المللی است. این تجاوز پیامدهای منفی سیاسی و اجتماعی و اقتصادی برای کشور ایران به دنبال داشته است.

#### ۲- موقعیت جغرافیایی منطقه خورموسی

خورموسی یک دالان طبیعی دریایی است که در شمال غربی خلیج فارس واقع شده است. از لحاظ موقعیت، دهانه خورموسی در ۳۷ کیلومتری شرق رودخانه بهمنشیر آبادان قرار گرفته است (سمینار خلیج فارس، ج ۱، ص ۱۱). پدیده طبیعی خورموسی بر اثر عقب‌نشینی آب خلیج فارس نمایان شد. پدیده خورموسی از لحاظ شکل، تقریباً هلالی

است. با مبدأ قرارداد خلیج فارس، این خور از خلیج فارس آغاز و به جهت شمال پیش می‌رود، مقداری به سوی شمال غربی منحرف گشته و پس از آن به شکل یک قوس به سوی شمال شرقی پیش می‌رود و سپس به سوی جنوب ادامه مسیر داده، به بندر ماهشهر ختم می‌شود. نتیجه اینکه یک کانال طبیعی طولانی به شکل هلال ترسیم می‌گردد که «خورموسی» نام گرفته است. اهمیت خورموسی بیشتر به کیفیات جغرافیایی مناسب آن مربوط می‌شود که می‌توان آن را در موارد زیر خلاصه کرد:

۱. طول طبیعی کانال و برخورداری آن از پیچ و خم‌های فراوان که می‌تواند نقش یک موج شکل طبیعی را ایفا کند (سیستانی، ج ۲، ص ۸۲۲).
  ۲. کشتی‌هایی که وارد خورموسی می‌شوند، به آسانی و با ضریب امنیت بالا در مقایسه با سایر بنادر کشور قادر خواهند بود پهلو بگیرند (سازمان برنامه بودجه خوزستان، ص ۸۱).
  ۳. برخورداری خورموسی از عرض دهانه به مقیاس ۱۵۰ متر و عمق مناسب برای تردد کشتی‌های اقیانوس‌پیما. این عمق به هنگام جزر حدود ۶/۵ متر و در فاصله ۲ تا ۳ کیلومتری دهانه به ۱۰ الی ۲۰ متر و در وسط خور عمق نقاط به حدود ۴۰ متر (رزمارا، ص ۷۴) و در مواردی به ۴۵ متر می‌رسد (طرح جامع بندر، ج ۳، ص ۱۶).
- امروزه دو بندر مهم و فعال خورموسی، بندر امام خمینی<sup>(۵)</sup> و بندر ماهشهر می‌باشند. قدیمی‌ترین نامی که برای بندر امام خمینی<sup>(۵)</sup> به کار می‌رفته است، به ترتیب «بندر ماچول» و «بندر خورموسی» بود. بنا به گزارش منابع نوین، تکوین بندر خورموسی از اواخر پاشاهی مظفرالدین شاه قاجار بوده است (میران، ص ۲۸۴). شاید بتوان اذعان کرد که بررسی توپوگرافی منطقه خورموسی تأییدکننده این گزارش باشد؛ چه این منطقه از خورهای متعدد و زمین‌های باتلاقی که همواره تحت تأثیر جریان جزر و مدّ خلیج فارس بوده، شکل گرفته و هم‌اکنون نیز با وجود خشک کردن مصنوعی زمین‌های اطراف برای ساخت و توسعه بندر، این باتلاق‌ها و خورها همچنان قابل رؤیت هستند. باید اذعان کرد که تا یک قرن پیش بخش قابل توجهی از منطقه باتلاقی بوده است. امروزه سه نوع تپ زمین (خشک، نیم‌خشک، آب‌گرفته) در منطقه قابل تشخیص هستند (سازمان مسکن و شهرسازی خوزستان، ص ۲).

در جلسه ۱۳ تیر ماه ۱۳۰۷ ش. / ۱۹۲۸ م.، بندر خورموسی با تصویب هیئت دولت به «بندر شاپور» تغییر نام یافت (سند ابلاغیه وزارت مالیه به دوائر و شعب تابعه درباره تغییر نام بندر خورموسی به شاپور، مرداد ماه ۱۳۰۷ ش.) (سند شماره ۲) و در سال ۱۳۱۴ ش. این نام جدید،

به صورت رسمی به همراه تغییر نام برخی از شهرهای استان خوزستان و سایر شهرهای کشور ابلاغ گردید (سند ابلاغیه ستاد ارتش، سرتیپ افخمی مورخ ۱۳۱۴/۶/۱۴) (سند شماره ۳).  
با پیروزی انقلاب اسلامی در بهمن ماه ۱۳۵۷ ش، این بندر به نام امام خمینی<sup>(۵)</sup> نام‌گذاری شد و هم‌اکنون به «بندر امام خمینی<sup>(۵)</sup>» معروف است. از لحاظ تقسیمات اداری، منطقه بندر امام خمینی<sup>(۵)</sup> از دو بخش بندر امام<sup>(۵)</sup> و سربندر تشکیل می‌شود و تابع شهرستان بندر ماهشهر است.

### ۳- جنگ جهانی و مواضع دخالت جویانه انگلستان در امور داخلی ایران

سیاست مداخله جویانه انگلستان در امور داخلی ایران ریشه در تاریخ دارد. اوایل نیمه اول قرن بیستم میلادی سیاست انگلستان نسبت به ایران بر مبنای تحقق دو هدف ترسیم گردید:

۱. جلوگیری از توسعه و پیشرفت ایران در تمام زمینه‌ها
۲. ممانعت از نفوذ یک قدرت سوم در ایران (الهی، ص ۱۸)

اهداف فوق نیز به نوعی مرتبط با سیاست روس‌ها نسبت به ایران بود، لذا عقیده مشترک این دو باعث شد تا در سال ۱۹۰۷ م/۱۲۸۶ ش. طی قراردادی به تقسیم ایران به سه منطقه نفوذ دست یازند (همان، ص ۱۸). جنگ جهانی اول (۱۹۱۴-۱۹۱۸ م.) فضای مناسبی برای توسعه نفوذ انگلستان در منطقه خاورمیانه مهیا ساخت. پس از پایان جنگ جهانی اول، انگلستان توانست علی‌رغم خسارات ناشی از جنگ، موقعیت خود را در خاورمیانه تقویت کند. این امر بیشتر ناشی از شکست آلمان در جنگ اول و ضعف آن کشور و همچنین انقلاب ۱۹۱۷ م. روسیه و به تبع آن مشکلات داخلی روس‌ها بود. انگلستان با استفاده از فرصت پیش‌آمده تمام تلاش خود را جهت تقویت حضور و حفظ منافع خود در خاورمیانه و ایران به کار بست (همان، ص ۱۹). باید توجه داشت که هر کشور در ایجاد رابطه دوستی و تحکیم روابط با سایر کشورها مختار است و این را می‌توان یک قاعده عرفی بین‌المللی قلمداد نمود؛ درحالی‌که، عکس‌العمل و کارشکنی و بعضاً دخالت در قلمرو سرزمینی یک کشور و تقسیم آن به چند منطقه نفوذ، برخلاف عرف و وجدان بین‌المللی است. اما مشاهده می‌شود که ممانعت انگلستان از رابطه دلخواهانه ایران با سایر کشورها بر یک گفتمان غلط و غیرمسئولانه تحت عنوان «ترس از نفوذ یک قدرت سوم در ایران» بنا شده است. این تئوری و تفکر نسبت به یک کشور یک عملکرد کاملاً مداخله جویانه تلقی می‌گردد.

ضعف آلمان بعد از جنگ جهانی اول مدت‌زمان زیادی به درازا نکشید. کمتر از یک دهه، بخش‌های صنعتی و کشاورزی آلمان رشد فزاینده‌ای یافت؛ به‌گونه‌ای که مهم‌ترین طرف مبادلات تجاری ایران شد. در مناسبات بازرگانی آلمان - ایران، بخش زیادی از تولیدات صنعتی، ماشین‌آلات، لوازم فنی، وسایط نقلیه، قند و شکر، دارو و مواد شیمیایی ایران را آلمان تأمین می‌کرد (ذوقی، ص ۱۰۳). این روابط در سال ۱۹۲۹م. به اوج خود رسید؛ به‌طوری‌که باعث شد تا یک خط کشتیرانی بین بندر هامبورگ آلمان و بندر خلیج فارس تأسیس و شرکت هانزای آلمانی در شهرهای جنوبی ایران مانند اهواز، بند شاپور و بوشهر شعباتی را دایر کند (همان، ص ۱۸-۱۹). روابط بازرگانی و صنعتی ایران و آلمان که با رضایت کامل دو کشور و بر پایه «چارچوب روابط بین‌المللی» شکل گرفته بود، امری طبیعی و عقلانی به‌شمار می‌آمد؛ آنچه غیرطبیعی و غیرعقلانی به‌نظر می‌رسید، آن بود که کشور ثالثی بخواهد به این روابط به این دلیل که با الگوی اهداف استعماری آن کشور در کشوری دیگر منافات دارد، اعتراض و یا مقابله کند. این قاعده کاملاً با عملکرد انگلستان نسبت به ایران در جنگ جهانی دوم مطابقت دارد.

#### ۴- تهاجم نظامی متفقین به ایران و اشغال نظامی بندر شاپور و منطقه خورموسی در جنگ جهانی دوم

وقوع جنگ جهانی دوم تابعی از علل و عوامل متعددی بود که معرفی آنها خارج از بحث این یافته‌نگاری است. نکته مهمی که می‌توان به آن اشاره کرد، مسئله تهاجم غافلگیرانه ارتش آلمان به خاک شوروی در ۲۲ ژوئن ۱۹۴۱م. / ۲۰ تیر ۱۳۲۰ ش. است (گرامی، ص ۱۴۱؛ کنان، ص ۳۵۸). بلافاصله پس از این حمله، چرچیل در ۲۳ ژوئن ۱۹۴۱م. اعلام کرد که انگلیس با تمام امکانات به روسیه کمک خواهد کرد. با فاصله زمانی کمتری خاک ایران به اشغال قوای روس و انگلیس درآمد.

این گفتمان به نوعی بیانگر این مسئله است که انگلستان سیاست جنگی جدیدی را در تاریخ جنگ جهانی دوم ترسیم نمود. حوادث بعدی نشان داد که انعکاس این سیاست جدید بر ایران به شکل تهاجم به خاک ایران و اشغال نظامی آن خود را نمایان ساخت؛ چه، مشاهده می‌کنیم که پس از حمله آلمان به شوروی در فاصله زمانی کمتری، قوای مشترک شوروی و انگلیس خاک ایران را مورد تهاجم قرار داده و اشغال نمودند. بهانه متفقین در توجیه حمله خود به ایران «حضور اتباع آلمانی در ایران» عنوان شد (الهی، ص ۲۴). این بهانه کم‌اهمیت و واهی در عرف دیپلماسی بین‌المللی

نمی‌تواند دلیلی قانع‌کننده و عقلانی باشد. واقعیت این است که حمله و پیشرفت ارتش آلمان و تصرف لهستان، تهاجم آلمان به شوروی، و سخنان تهدیدآمیز چرچیل در مجلس عوام انگلیس، پیش‌درآمد حمله به ایران بوده است، نه حضور اتباع آلمانی در ایران! حمله انگلستان به ایران حادثه شگفت‌آوری بود که شاید شگفتی آن بیش از تعجب و شگفتی از حادثه نزدیکی و اتحاد دو ایدئولوژی کاملاً متعارض یعنی کمونیست (شوروی) و کاپیتالیست (انگلستان) بوده باشد. زیرا نزدیکی این دو ایدئولوژی مخالف، بیشتر تابعی از وجود دشمن مشترک یعنی آلمان بود، اما حمله به ایران به بهانه وجود اتباع آلمانی آن‌هم با وجود بی‌طرفی ایران (تبرائیان، ص ۱۳) در جنگ، بیش از حد شگفت‌آور است. عملیات نظامی انگلستان علیه ایران در جنگ جهانی دوم از سمت جنوب و از طریق اشغال نظامی بندر شاپور در حوزه خورموسی بوده است. بندر شاپور از چند جهت برای انگلستان در جنگ جهانی دوم اهمیت داشت و در واقع این ممیزات به طمع‌ورزی و توجه انگلستان برای بهره‌مندی از آن منجر شد:

۱. حضور تاریخی قوای انگلستان در خلیج فارس بعد از افول قدرت پرتغالی‌ها و هلندی‌ها به ترمیم یک استراتژی جدید توسط بریتانیا انجامید. در این استراتژی مناطق جغرافیایی بین‌النهرین جنوبی و سواحل شمالی خلیج فارس در کانون توجه انگلستان قرار گرفت. در حادثه جنگ جهانی دوم انگلیسی‌ها برای آنکه بتوانند کالاهای نظامی و غیرنظامی را از طریق ایران به شوروی تحویل دهند، نیاز به بنداری داشتند تا در این راستا مورد بهره‌برداری قرار بگیرند. بندر شاپور در میان سایر بنادر جنوب، جهت تحقق این هدف اهمیت ویژه‌ای داشته است (همان، ص ۱۸۳).

۲. بندر شاپور از طریق راه‌آهن سراسری به بنادر سواحل دریای مازندران وصل می‌شد و برای حمل کالای موردنیاز شوروی این مسیر دارای اهمیت فراوانی بود (همان، ص ۲۸۳). این مسیر راه‌آهن در چهار فصل سال می‌توانست مورد بهره‌برداری قرار بگیرد. انگلستان در حمله خود به بندر شاپور، علاوه بر آنکه حریم اراضی ایران را علی‌رغم اعلام بی‌طرفی رعایت نکرد، یکی از اصول حقوقی بین‌المللی یعنی «قانون پناهندگی کشتی» در زمان جنگ را نیز زیر پا نهاد و به کشتی‌های تجاری آلمانی و ایتالیایی پناهنده شده در بندر شاپور حمله برد. در اوایل جنگ جهانی دوم پنج کشتی آلمانی و پس از آن سه کشتی ایتالیایی با ورود به بندر شاپور تقاضای پناهندگی کردند (رائین، ج ۲، ص ۸۸۲). بر مبنای عرف بین‌المللی در صورت بروز جنگ، کشتی‌های هر یک از دو

گروه متخاصم می‌توانند در نزدیک‌ترین بندر یک کشور ثالث و بی‌طرف تقاضای پناهندگی کنند و در طول مدت پناهندگی در حمایت دولت بی‌طرف قرار بگیرند. در همان لحظه انتشار خبر حمله آلمان به لهستان و احتمال وقوع جنگ جهانی، کشتی‌های آلمانی در نزدیکی سواحل ایران بودند. لذا خود را به نزدیک‌ترین بندر، یعنی بندر شاپور رسانده و در آن جا پناهنده شدند؛ زیرا بی‌طرفی ایران در جنگ امری مسلم بوده است. بزرگترین کشتی بازرگانی پناهنده شده «ویزن فلس» متعلق به شرکت «هانزالاین» آلمانی و به فرماندهی کاپیتان «پیتر» بود (همان). انگلیسی‌ها عملیات تصرف بندر شاپور را با شانزده ناو انگلیسی و استرالیایی آغاز کردند (گرامی، ص ۱۷۶). عملیات اشغال بندر شاپور در بامداد سوم شهریور ۱۳۲۰ ش. / ۱۹۴۱ م. و بدون هیچ‌گونه اعلام قبلی صورت گرفت (مقتدر، ص ۱۲۵؛ راین، ج ۲، ص ۱۸۲). در اعلامیه شماره یک ارتش که وقایع حمله متفقین به ایران را به اطلاع مردم رسانیده بود، در برخی از منابع از بمباران بندر شاپور توسط هواپیماهای انگلیسی سخن به میان آمده است (گرامی، ص ۱۷۹).

##### ۵- پیامدها و نتایج حمله انگلستان به بندر شاپور و اشغال آن

۱. انهدام بخشی از تأسیسات بندر و ناوگان ایران مستقر در بندر شاپور: کار ساختمان‌سازی تأسیسات پایگاه دریایی بندر شاپور از اواخر سال ۱۳۱۹ ش. آغاز شد (راین، ج ۲، ص ۷۹۶). در این سال نیز از شش ناو جنگی ایرانی ساخت ایتالیا که از سال ۱۳۱۱ ش. در سواحل خلیج فارس لنگر انداخته بودند، دو ناو به نام‌های شهباز و کرکس در بندر شاپور مستقر شده بودند (همان، ج ۲، ص ۸۸۱). در عملیات تهاجمی ناوهای انگلیسی به بندر شاپور، ناو پانزده تنی کنمبلا و سپس ناو لورنس معروف‌تر بودند. سربازان ایرانی مستقر در بندر شاپور در برابر قدرت آتش این ناوها و سایر ناوهای انگلیسی، مقاومت کردند؛ اما در نهایت به دلیل نابرابری قوای قدرتمند مهاجم و نیروی اندک مستقر در بندر مقاومت سربازان ایرانی مستقر در بندر درهم شکسته شد. در شلیک‌های مداوم ناوهای انگلیسی تعداد زیادی از کارکنان بندر و سربازان کشته شدند و قبل از طلوع آفتاب، ناوهای کرکس و شهباز به تصرف انگلیسی‌ها درآمدند. مجموع افراد پادگان نیروی دریایی ایران در بندر شاپور یکصد و چهل نفر بود که پس از کشته شدن گروهی از آنها، بقیه به اسارت نیروهای انگلیسی درآمدند (همان، ج ۲، ص ۸۸۳). انگلیسی‌ها قصد انتقال ناوچه‌های شهباز و کرکس<sup>۱</sup> را به هندوستان داشته‌اند، اما به دلیل عدم برخوردارگی از وسایل یدکی لازم، ناوچه کرکس را متلاشی و وسایل آن را برای تعمیر ناو شهباز صرف نمودند.



انگلیسی‌ها همچنین حوض شناور شش‌هزار تنی موجود در بندر شاپور را به آفریقا (مقتدر، ص ۱۲۶) و اسیران را به بصره منتقل کردند (رائین، ج ۲، ص ۸۸۶). آقای محمد رسولی که خود از اهالی بندر و شاهد عینی واقعه تصرف بندر شاپور بود، درباره مقاومت دلیرانه سربازان و افسران و کارمندان بندر شاپور در برابر نیروهای مسلح متجاوزز انگلیسی خصوصاً فداکاری یکی از سربازان ترک ایرانی که نماد و سنبل مقاومت بوده، اذعان می‌کند:

«در نبرد بندر شاپور یک گروهیان تُرک رشادت‌ها و داوری‌های تحسین‌برانگیزی از خود به نمایش نهاد. این سرباز فداکار، چند سرباز هندی را از پای درآورد و خود نیز بعد از تحمل زخم‌های فراوان در این درگیری‌ها کشته شد (به شهادت رسید). سربازان همراه انگلیسی‌ها اکثراً هندی بودند. پس از تصرف بندر شاپور، انگلیسی‌ها نیروهای هندی را در فاصله دو فرسخی شمال بندر در کمپ انگلیسی‌ها مستقر کردند. انگلیسی‌ها با کمک این نیروهای هندی و به‌منظور استفاده از بندر اشغال‌شده شاپور در زمینه کمک‌رسانی بیشتر و سریع‌تر به شوروی، به ساخت اسکله شماره ۲ اقدام کردند؛ زیرا انگلیسی‌ها بر بندر سلطه کاملی پیدا کرده بودند.» (رسولی، مصاحبه)<sup>۲</sup>

۲. بهره‌برداری از راه‌آهن بندر شاپور - تهران - شمال و نیروی انسانی بندر: انگلیسی‌ها پس از اشغال نظامی بندر شاپور و سایر نواحی ایران، کار کمک‌رسانی به روسیه را آغاز کردند. ابتدا برای تهیه مواد موردنیاز به شوروی به تأسیس «مرکز تدارکات خاورمیانه» و «اتحادیه بازرگانی انگلستان» اقدام کردند. مواد موردنیاز شوروی توسط این دو مرکز تهیه و به بندر شاپور حمل می‌شد (ذوقی، ص ۱۰۱). در این حال، تمام راه‌آهن سراسری ایران در اختیار نیروهای متفقین بود. قسمتی از آن، از بندر شاپور تا تهران زیر نظر انگلیسی‌ها بود و از شمال ایران تا تهران را شوروی در کنترل داشت (همان). با افزایش تردد کشتی‌ها در بندر شاپور، نیروهای انگلیسی به‌منظور تسریع در امر کمک‌رسانی به شوروی، اسکله شماره ۲ را تأسیس کردند (رسولی، مصاحبه).

درواقع، انگلیسی‌ها بر بندر شاپور سلطه کامل داشتند و امکانات راه‌آهن، واگن‌ها، ساختمان‌های اداری و همچنین نیروی کار بندر یعنی کارگران در اختیار انگلیسی‌ها بود. کارگران ایرانی در طول مدت اشغال بندر بر اسکله کار می‌کردند و کار تخلیه و بارگیری را کارگرهای ایرانی انجام می‌دادند (مصاحبه، شاهشوندی و...)<sup>۳</sup>

بر مبنای گزارش منابع محلی که به‌نوعی شاهد اقدامات انگلیسی‌ها در بندر بودند، متفقین (انگلیسی‌ها) با تهدید و اعمال زور، اهالی بندر را به اسارت خود درآورده و برای عملیات تعریض و ترمیم جاده ارتباطی اسکله بندر - ایستگاه راه‌آهن سربندر، به بیگاری گرفتند. متفقین هر روز صبح اهالی به اسارت‌گرفته‌شده را برای بیگاری به مسیر جاده می‌بردند و هنگام غروب آنها را به‌وسیله کامیون به ایستگاه قدیم راه‌آهن سربندر که از

آن به‌عنوان خوابگاه اسرا استفاده می‌شد، بازمی‌گرداندند. نیروهای متجاوز انگلیسی در مقابل کار طاقت‌فرسا که صرفاً با هدف تسهیل حمل‌ونقل تجهیزات نظامی متفقین صورت می‌گرفت، به کارگران فقط آب و نان می‌دادند. این اسارت توأم با اعمال شاقه، چندماه - تا پایان عملیات راه‌سازی - به طول انجامید! (ابن رحمان، صص ۲-۷۱)<sup>۴</sup> تا سپتامبر ۱۹۴۴ م. که آلمان‌ها از خاک شوروی اخراج شدند؛ بیش از پنج میلیون تن اسلحه، مهمات، مواد غذایی و دارو از طریق ایران به شوروی حمل شد. این کمک‌ها نقش مهم و تأثیرگذاری در پیروزی متفقین در جنگ جهانی دوم داشته است. به همین دلیل متفقین به ایران لقب «پل پیروزی» دادند (مهدوی، ج ۱، ص ۴۱۳). تلاش دولت ایران برای تخلیه کشور از نیروهای متفقین در سال ۱۹۴۵ م. (پایان جنگ جهانی دوم) آغاز شد و به خروج نیروهای متفقین از ایران در سال ۱۹۴۵ م. انجامید؛ اما به نظر نمی‌رسد که تاریخ رسمی خروج انگلیسی‌ها و آمریکایی‌ها از بندر نوپای شاپور همان سال ۱۳۲۴ ش./۱۹۴۵ م. باشد (سازمان بنادر و کشتیرانی، ج ۶، ص ۳-۱۲).

۳. تأثیر منفی اشغال نظامی بندر شاپور بر اقتصاد محلی - بندر شاپور - و کشور: تصرف و اشغال کشور توسط قوای متفقین در جنگ جهانی دوم باعث شد که اوضاع کشور به‌طور عام و منطقه بندر شاپور به‌طور خاص با نابه‌سامانی اقتصادی مواجه شود؛ زیرا اشغال بندر شاپور و نواحی دیگر از سرزمین‌های جنوب ایران توسط انگلیسی‌ها عملاً به رکود فعالیت‌های تجارت دریایی منجر شد. آمارها نشان می‌دهند که اندکی قبل از اشغال منطقه بندری خورموسی، میزان تخلیه کالا در بندر شاپور، روزانه ۷۰۰ تن بوده است. این رقم در مقایسه با تخلیه کالا در بندر خرمشهر در دوره مشابه که روزانه ۲۰۰ تن گزارش شده، رقمی معادل ۳/۵ برابر بندر خرمشهر بوده است. آمار مذکور به‌خوبی جایگاه برتر بندر شاپور در تجارت دریایی کشور را در مقایسه با سایر بنادر مهم جنوب نشان می‌دهد (سند: شرکت سهامی باربری بین‌المللی ایران: شماره ۳۶۳۵ مورخ ۱۳۱۸/۸/۲۶).

در طی چهارسال اشغال بندر شاپور توسط متفقین، عملیات صادرات و واردات کالا به بندر و کشور قطع شد. آنچه بیش‌ازپیش بر بحران اقتصادی کشور دامن زده بود، آن است که راه‌آهن سراسری کشور به‌طور کامل در اختیار متفقین قرار گرفته و عملاً دولت مرکزی از به‌کارگیری آن محروم شده بود. اقدامات فوق‌علیه کشور در امر تجارت دریایی و کنترل راه‌آهن، به کمبود غله و عدم امکان توزیع آن در سراسر کشور منجر شد و مردم را با خطر قحطی روبه‌رو ساخت. انگلیسی‌ها گرچه قبلاً متعهد شده بودند که

امر تهیه و توزیع غلات و مواد غذایی و مایحتاج مردم را به انجام رسانند، از این تعهد نیز شانه خالی کرده و فقط به قسمتی از تعهدات خود در تهیه غله و آذوقه عمل کردند. در اوایل سال ۱۹۴۲م. بحران کمبود گندم در تهران و مناطق جنوبی کشور که در اشغال انگلیسی‌ها بود، خود را نشان داد (ذوقی، ص ۶۵). بندر شاپور که مرکز واردات کالاها و محصولات کشاورزی بود، دچار بحران قحطی و کمبود مواد غذایی شد. شدت این بحران به حدی بود که باعث شد مردم بندر شاپور و سربندر برای تهیه غذا، حتی از جان خود دست بشویند؛ آنها به واگن‌های مواد غذایی حمله می‌کردند و محصولات موجود در واگن‌ها را تصاحب می‌کردند<sup>۵</sup> (آذری - مصاحبه). انگلیسی‌ها و به‌دنبال آن آمریکایی‌ها در طول چهارسال اشغال نظامی بندر شاپور، در حدود ۵/۱۴۹/۳۶۷ تن تجهیزات کمک‌رسانی به شوروی سابق انتقال دادند (ازغندی، ج ۱، ص ۲۹). برای پی‌بردن به درجه تأثیرگذاری منفی اشغال نظامی بندر شاپور در بُعد اقتصادی، باید بدانیم که به محض خروج قوای متفقین از بندر شاپور، آمار فعالیت‌های تجارت دریایی (واردات کالا) این بندر در سال ۱۳۲۵ش. / ۱۹۴۶م. از لحاظ جذب کالاهای وارداتی نسبت به اهواز پیشی گرفت. در این سال حدود ۸۱/۴۲۹ تن کالا وارد بندر شاپور شد. حال آنکه تنها ۵۰/۰۸۹ تن کالا به گمرک اهواز رسیده بود (سند: گزارش رئیس اداره گمرک بندر شاپور و توابع به اداره گمرک مرکز، مورخ ۱۳۲۶/۳/۱۷)

## ۶- نتیجه

جنگ جهانی دوم پدیده‌ای تاریخی است که تکوین و شکل‌گیری آن متأثر از علل و عواملی بود که ریشه در تاریخ اروپا و رقابت‌های استعماری آن داشته است. اما انعکاس این حادثه، جهانی بود و آتش آن حتی کشورهای را که به طور رسمی بی‌طرفی خود را از جنگ اعلام کرده بودند، دربرگرفت. کشور ایران از جمله کشورهایی بود که علی‌رغم اعلام بی‌طرفی، خاکش توسط قوای متفقین ابتدا انگلستان و سپس روسیه و آمریکا اشغال شد. بدون شک حمله نظامی به ایران در جنگ جهانی دوم و تصرف خاک آن، نوعی تخطی از قوانین و اصول بین‌المللی و عرفی بوده است. عملیات اشغال نظامی ایران پیامدهای اجتماعی و اقتصادی غیر قابل جبرانی را به‌دنبال داشته است. شدت این تأثیر را می‌توان در بعد محلی بر منطقه خورموسی (بندر شاپور) ارزیابی نمود. چه، این منطقه اولین مکانی بود که شاهد هجوم اولیه قوای انگلیسی و اشغال نظامی بود؛ به‌گونه‌ای که این حادثه جهانی امروزه جزئی از تاریخ محلی خورموسی به‌شمار می‌آید.

در حملات ناگهانی انگلستان به خورموسی، تعداد زیادی از مردم بی‌دفاع و برخی از نظامیان کشور کشته و نیز ناوگان دریایی ایران به اضافه ناوگان تجاری پناهنده‌شده آلمانی و ایتالیایی مستقر در بندر شاپور منهدم شدند. بعد از اشغال منطقه نیز، انگلستان اصول و قوانین بین‌المللی مربوط به اشغال نظامی یک منطقه را رعایت نکرد. دخل و تصرف این کشور در به‌کارگیری، انتقال یا انهدام ناوگان ایران مستقر در بندر شاپور، به اسارت گرفتن کارگران و مردم عادی و استفاده از نیروی کار آنها بدون پرداخت مزد، استفاده غیرقانونی و بدون اجازه از واگن‌های راه‌آهن ایران و خط‌آهن سراسری ایران، عدم التزام به قوانین تجارت در زمینه واردات کالاهای موردنیاز مردم و توزیع آن که به بازتولید پدیده قحطی در بندر شاپور و کشور منجر شد، کشته‌شدن تعداد زیادی از مردم بر اثر استمرار حضور بیگانگان و همچنین تحویل امکانات بندر و مناطق اشغالی خورموسی به نیروی اشغالگر دیگر یعنی آمریکا که خود به استمرار حضور کشورهای متفقین در جنگ به مدت چهارسال منجر شد، از اقدامات و پیامدهای حضور نظامی قوای اشغالگر انگلستان در بندر شاپور بوده است. در زمینه اثرگذاری اشغال نظامی بندر شاپور توسط انگلستان و سپس آمریکا و استفاده از آن به مقیاس وسیع باید اذعان کرد که علی‌رغم اینکه تاریخ تأسیس بندر شاپور و شروع به کار و فعالیت‌های این بندر به قبل از اشغال بازمی‌گردد، افتتاح رسمی این بندر بعد از خروج قوای متفقین در سال ۱۹۴۶م. بوده است. حادثه تلخ و ناگوار اشغال نظامی بندر شاپور مهم‌ترین پایگاه تجاری ایران در جنگ جهانی دوم با وجود اعلام بی‌طرفی ایران نشان می‌دهد که در نظام جدید بین‌المللی مربوط به قرن بیستم به بعد، هر کشور می‌بایست به یک قاعده بین‌المللی جدید به عنوان یک اصل، توجه ویژه داشته باشد و آن این است که: «کشوری که در شاخص‌های مهم قدرت مانند تکنولوژی پیشرفته، اقتصاد قوی و پویا، بنیه نظامی قوی در بعد کمی و کیفی، ضعیف باشد، در حوادث بزرگ جهانی بدون توجه به خواست آن کشور در معادلات سیاسی و نظامی به صورت ابزار و وسیله مورد استفاده قرار خواهد گرفت.»

### پی‌نوشت

۱. در کتاب دریانوردی ایرانیان آمده است: «انگلیسی‌ها ناوهای شهباز و کرکس را به بصره منتقل کردند، اما ناو شهباز در اثر عدم همکاری و احیاناً خرابکاری یکی از افراد نیروی دریایی ایران به گل نشست.» (اسماعیل راثین، ص ۸۸۶)
۲. مصاحبه با آقای محمد رسولی، کارگر و سرکارگر بندر شاپور به هنگام اشغال آن توسط انگلیسی‌ها در شهریور ۱۳۲۰.

۳. مصاحبه با آقایان: رسولی، شاهسوندی و آب آذری از اهالی بندر امام خمینی<sup>(۵)</sup> (سریندر).
۴. ابن رحمان از نویسندگان محلی بندر امام خمینی<sup>(۵)</sup> است.
۵. مصاحبه با آقای آذری، از ساکنان قدیمی بندر امام خمینی<sup>(۵)</sup>.

### ضمائم



سند شماره ۱: برتری ظرفیت تخلیه بند شاپور نسبت به بند خرمشهر سال ۱۳۱۸ (ابن رحمان، بندر

امام خمینی<sup>(۵)</sup> از منظر اسناد تاریخی، بخش ضمائم)

۱۰۱

بتاریخ ... ماه ... سنه ۱۳۰۷  
نمره ۱۷۳۷۵ ضمیمه  
موضوع

  
وزارت مایه  
اداره کاپشنه  
دایره

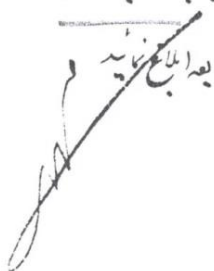
مشهد امام

اداره

در حله ۱۳۰۷ تیر ماه ۱۳۰۷ هجرت محترم وزیر اعظم تصویب و تقرر فرموده شد

بندری که جدیداً در خور موسی ساخته خواهد شد به بندر شاپور موسوم گردد

عیندا لازم است مراتب را بدو روز شعبه تابعه ابلاغ نمایند





ل- ۵۵۰

سند شماره ۲: صورت جلسه تغییر نام بندر خور موسی به بند شاپور سال ۱۳۰۷ (ابن رحمان، بندر امام خمینی<sup>(۵)</sup> از منظر اسناد تاریخی، بخش ضمائم)

صورت اسامی نقاط و شهرهایی که اسامی آنها طبق تصویب نامه های صادره تغییر پیدا کرده

ذیلا برای اطلاع اعلام میگردد

متعددالعمال  
۱۱/۶/۱۴

ردیف	اسامی قدیم	اسامی جدید	ردیف	اسامی قدیم	اسامی جدید
۱	ارومیه	رضایه	۲۲	ده کرد	شهر کرد
۲	سلماس	شاهپور	۲۳	ترشیز	کاشمر
۳	قمشه	شهرضا	۲۴	دزک	داورپناه
۴	هارون آباد	شاه آباد	۲۵	دهنو	نوشهر
۵	بارفروش	بابل	۲۶	سخت سر	رام سر
۶	علی آباد	شاهی	۲۷	حویزه (بشم اول و فتح دوم)	حویزه (فتح اول و کردوم)
۷	نصرت آباد	زابل	۲۸	بنی طرف	دشت تپهشان
۸	دزدآب	زاهدان	۲۹	مال امیر	اینده
۹	تون	فردوسی	۳۰	عبادان	آبادان
۱۰	انزلی	بندر پهلوی	۳۱	بساین	بستان
۱۱	خبیص	شهداد	۳۲	محمره	خرمشهر
۱۲	بندر جز	بندر گز	۳۳	فلاحیه	شادکان
۱۳	منصور آباد پشتکوه	مهران	۳۴	خفاجیه	سوسن گرد
۱۴	حسین آباد پشتکوه	عیلام	۳۵	چشمه دزد	جوی زر
۱۵	استرآباد	گرگان	(مناطق کرمان و بلوچستان و زابل   مکران   نامیده میشود)		
۱۶	فهرج	ایران شهر			
۱۷	آق قلعه	پهلوی دز			
۱۸	فهرج	ایران شهر			
۱۹	صحرای ترکمن	دشت گرگان			
۲۰	خور موسی	بندر شاهپور			
۲۱	ناصری	اهواز			

از طرف کفیل ستاد ارتش - سر تیب افخمی



برای اطلاع اسامی  
ضمیمه است

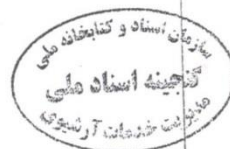
سند شماره ۳: ابلاغیه تغییر نام بندر خورموسی به بندر شاهپور سال ۱۳۱۴ (ابن رحمان، بندر امام

خمینی<sup>(۵)</sup> از منظر اسناد تاریخی، بخش ضمائیم)

بتاریخ ۱۸ / ۱۱ / ۱۳۱۸ ماه  
 شماره ۸۰۱  
 ضمیمه  
 نخست وزیر  
 خلیف نوری است  
 بخشنامه

وزارت کشور

در تعقیب بخشنامه شماره ( ۶۶۳ ) انعام میشود  
 که ورود موكب مبارك والا حضرت همایونی به بندر  
 شاپور روز جمعه ۲۴ فروردین ساعت ۹ صبح خواهد  
 بود و باین ترتیب حسب المقرر تشریف فرمائی علیها  
 حضرت ملكاز چهارشنبه ۲۲ به سه شنبه ۲۱ تبدیل یافته

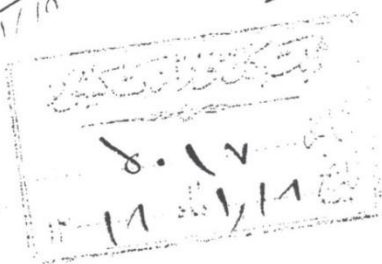


است . نخست وزیر

مهرت میر  
۱۷/۱۱/۱۸

مهرت میر  
۱۸/۱۱/۱۸

تاریخ ۳۴۸ بهرام ۱۸



۱۱۷۵  
۱۷/۱۱/۱۸

سند شماره ۴ : زمان ورود فوزیه همسر مصری محمدرضا پهلوی به بندر شاپور سال ۱۳۱۸ (ابن  
 رحمان، بندر امام خمینی<sup>(۵)</sup> از منظر اسناد تاریخی، بخش ضمائیم)



## منابع

- ابن بطوطه، سفرنامه ابن بطوطه، ترجمه محمدعلی موحد، انتشارات علمی و فرهنگی، تهران، ۱۳۶۱.
- ابن رحمان، علیرضا، نگاهی به تاریخ بندر امام خمینی<sup>(۶)</sup>، معانی، تهران، ۱۳۸۷.
- \_\_\_\_\_، بندر امام خمینی<sup>(۷)</sup> از منظر اسناد تاریخی، معانی، تهران، ۱۳۸۸.
- ازغندی، علیرضا، تاریخ تحولات سیاسی و اجتماعی ایران، سمت، تهران، ۱۳۷۹.
- الهی، همایون، اهمیت استراتژیکی ایران در جنگ جهانی دوم، مرکز نشر دانشگاهی، تهران، ۱۳۶۱.
- تبرائیان، صفاءالدین، ایران در اشغال متفقین، خدمات فرهنگی رسا، بی‌جا، ۱۳۷۱.
- ذوقی، ایرج، ایران و قدرت‌های بزرگ در جنگ جهانی دوم، پازنگ، بی‌جا، ۱۳۶۸.
- رائین، اسماعیل، دریانوردی ایرانیان از عصر استعمار تا امروز، بی‌نا، تهران، ۱۳۵۰.
- رزم‌آرا، علی، جغرافیای نظامی شهرستان‌های مرزی، چاپ شهاب، بی‌جا، ۱۳۲۸.
- سازمان برنامه و بودجه خوزستان، برنامه عمران ششم استان خوزستان، بی‌نا، بی‌جا، بی‌تا.
- سازمان بنادر و کشتیرانی، طرح جامع بنادر ایران، بی‌نا، تهران، ۱۳۵۳.
- سازمان مسکن و شهرسازی، گزارش مرحله اول طرح تفصیلی حد فاصل پلیس راه تا بندر امام<sup>(۸)</sup>، بی‌نا، بی‌جا، ۱۳۷۹.
- سیستانی، ایرج افشار، خوزستان و تمدن دیرینه آن، سازمان چاپ و انتشارات، تهران، ۱۳۷۳.
- طرح جامع بنادر جمهوری اسلامی ایران، بی‌نا، بی‌جا، ۱۳۷۴.
- طرح توسعه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و آموزشی بندر امام خمینی<sup>(۹)</sup>، بی‌نا، بی‌جا، بی‌تا.
- کنان، ژرژ، روسیه و غرب در زمان لنین و استالین، ترجمه ابوالقاسم طاهری، کتابخانه ایران مهر، بی‌جا، ۱۳۴۴.
- گرامی، محمد علی، تاریخ اقتصادی، اجتماعی ایران و نظامی دوران رضا شاه، بی‌نا، بی‌جا، ۱۳۶۸.
- مقتدر، غلامحسین، کلید خلیج فارس، بی‌نا، بی‌جا، ۱۳۳۳.
- میریان، عباس، جغرافیای تاریخ خلیج فارس و دریای پارس، بی‌نا، خرمشهر، بی‌تا.
- هوشنگ مهدوی، عبدالرضا، تاریخ روابط خارجی ایران از ابتدای دوران صفویه تا پایان جنگ جهانی دوم، امیر کبیر، تهران، ۱۳۶۴.

## بخش اسناد

- سند ابلاغی ستاد ارتش، سرتیپ افخمی شماره ۱۲۶۳۱/۳۸۶۹۴ و مورخ ۱۳۱۴/۶/۱۴.
- سند ابلاغی وزارت مالیه، مرداد ۱۳۰۷.
- سند گزارش رییس اداره گمرک بندر شاپور، ۱۳۲۶/۳/۱۷.
- سند وزارت مالیه، اداره کل گمرک شماره ۹۰۳۸۵.
- سند ابلاغیه وزارت دارایی درباره استقلال اداره گمرک بندر شاپور مورخ ۱۳۲۷/۶/۱.
- سند شرکت سهامی باربری بین‌المللی ایران، شماره ۳۶۳۵ مورخ ۱۳۱۸/۸/۲۶.
- سند زمان ورود فوزیه همسر مصری محمدرضا پهلوی شماره ۸۰۱، مورخ ۱۳۱۸/۱/۱۸.