

دکتر محمدحسین پاپلی یزدی

عباس جلالی

شماره مقاله: ۳۴۷

هریرود (ha. ri. rud) هری رود (he. ri. rud)*

الف) جغرافیا

ب) چشم انداز تاریخی

Dr. M. H. Papoli Yazdi

Abbas Jalali

The HariRud /HeriRud

This article introduces the river which rises mountains (koh -i- Baba) west of kabul. flows west through fertile valley at Herât, turns to the north forming part of boundary between Afganistan and Turkmenstan on the east and Iran on the west, and then is lost in sands of Kara-Kum desert. Its lower course called Tedzhan. This river had an important role in old Asian trading by the Silk Road, and now it has the same role in modern trading between Iran and Central Asia.

The article has been written in two parts, (A) Geograpy (B) History.

* این مقاله با همکاری معاونت پژوهشی دانشگاه فردوسی مشهد و با اعتبار طرح «فرهنگ اصطلاحات روستایی خراسان» تهیه شده است. همکاران اصلی طرح، آقابان دکتر محمد جمفر یاحقی و دکتر رضا زمردیان هستند. آقای عباس جلالی هماهنگی کارهای اجرایی این طرح را به عهده دارند. از عنایت کلیه همکاران طرح سپاسگزاری می‌شود.
مجری طرح؛ دکتر محمدحسین پاپلی یزدی

الف) جغرافیا

رودی است به درازای ۱۱۰۰ کیلومتر که از جایی به نام بند سرچنگل در ارتفاع ۴۰۰۰ متری کوهستان دای زنگی (dai. zan. gi)، باختر رشته کوه بابا در افغانستان سرچشمه می‌گیرد [در مسالک و ممالک، دیه کروان و در نزهة القلوب، رباط کردن آمده]، دو شاخه سرچشمه در نزدیکی دولتیار به هم پیوسته و دره‌ای را در ناحیه غور میان دامنه‌های سفید کوه در شمال و سیاه کوه در جنوب، به سوی باختر می‌گشاید. پس از گذشتن از چخچران (Çax. çā. rān) مرکز استان غور و شهر اوبه^۱، شاخه دیگری را از سیاه کوه به نام تگاب اشلان [تگوار ایشان] در روستای بوریا باف (bu. ri.yā. bāf) دریافت می‌کند. از این پس از سرعت آب کاسته می‌شود و رود انحنای برمی‌دارد و جزیره‌های کوچکی را می‌سازد؛ و از جنوب شهر باستانی هرات می‌گذرد که نام خود را از این رود گرفته است. از روزگاران کهن آبراهه‌های بزرگی را از رود جدا ساخته‌اند تا کشتزارها و باغهای این شهر را که یکی از بارورترین دره‌های افغانستان است، آبیاری نمایند.

هریرود از شمال شهر غوریان^۲ می‌گذرد که فرازای آن از روی دریا ۷۴۰ متر است. در ۴۸ کیلومتری باختر هرات پس از کهستان (Ko. hes. tāt) با چرخش تندی در اسلام قلعه = کافرقلعه کهن، رو به روی دوغارون ایران [راه شمال را در پیش می‌گیرد. علت این چرخش ناگهانی این است که رود به درون گسلی کشانیده می‌شود با ۸۲۵ کیلومتر درازا که زمین شناسان به آن «گسل هریرود» می‌گویند. دیرینگی آن به بیش از ۶۰۰ میلیون سال می‌رسد که در کوهزایی کاتانگایی (پرکامبرین پسین) پدید آمده است. بنابراین بستر هریرود، درازای همین گسل است که مرز طبیعی ایران را با کشورهای افغانستان و ترکمنستان می‌سازد. پیوندگاه (محل التقای) شاخه کال کله (kāl. kal. le) نقطه آغازین مرز ۹۶ کیلومتری ایران و افغانستان بر روی هریرود است.

از پای اسلام قلعه تا کمان بهشت، رودخانه در بستری فرو افتاده و زمینهای ماندابی روان می‌شود. پهنای دره تا پیش رباط (piš. ro. bāt) یک کیلومتر، اما پایینتر از آن تا ۵۰۰ متر کاهش می‌یابد که سر تا سرش را گز پوشانیده است. میان اسلام قلعه و خرابه‌های کالسنگ (kāl. sang) بالاتر از پوشش گز، پهنه‌ای از چمنزارهای عالی، بخشی از مراتع دامهای ایلات بارکزایی را تشکیل می‌دهد که از نزدیکی

۱- اوبه (obe) در فاصله ۹۰ کیلومتری خاور هرات جای دارد. تا دهه ۶۰ راه هرات - کابل از این شهر گذشته به چخچران می‌رسید. اکنون راه از شیندند و شهرک می‌گذرد.

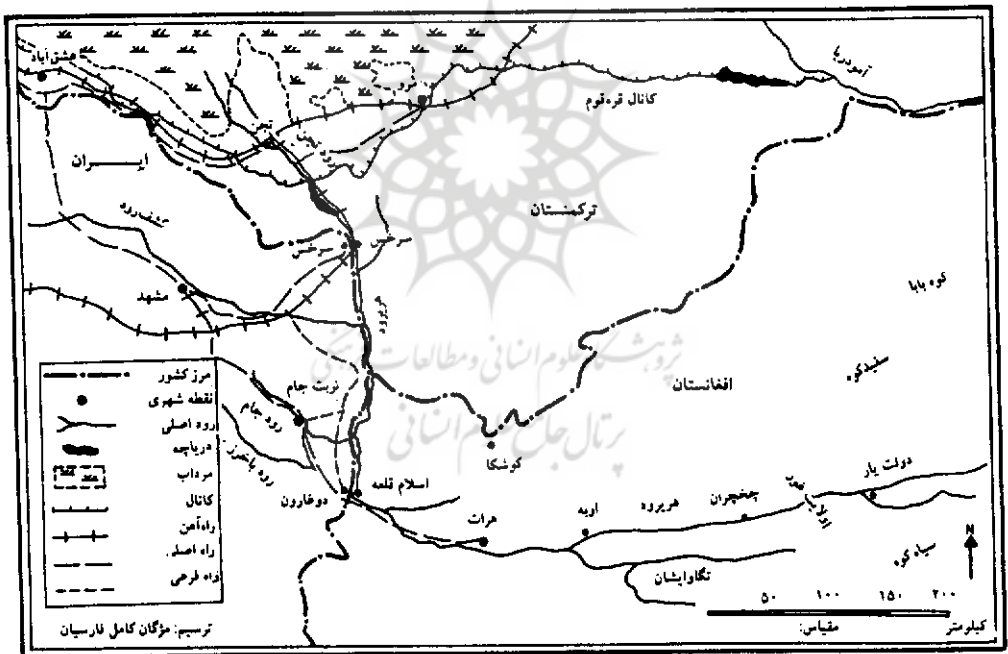
۲- غوریان در ۵۰ کیلومتری باختر هرات - هریرود است. این نقطه بیش از هرات همیشه در برابر ایرانیان پایداری کرده است.

سبزوار هرات [= شیندند (šin. dand)] می‌آیند.

در تومان آقا رود باخزر (bâ. xarz) / شهر نو که از شمال تایباد ایران می‌گذرد به آن می‌پیوندد. با پیشروی به سوی شمال ویرانه‌های کمان بهشت، تپه ماهورهایی در ساحل چپ رود پدیدار می‌گردند و جاده‌ای را که تا این جا هر ساحل رود امتداد یافته از کرانه‌های آن دور می‌سازند. پس از آن جمروود / رود جام با درازای ۱۷۰ کیلومتر، در دهن دوآب به هریرود می‌ریزد و تا ۱۲۰۰ متری، بستر خود را با ماندابهای گسترده و نیزارهای انبوه و بلند می‌پوشاند. بستر خیزیابی هریرود در این جا ۲/۵-۳ کیلومتر پهنا دارد و دبی آن به ۱۸ میلیون مترمکعب می‌رسد. شاخه قلعه خاکی در افغانستان، یکی از پر آمد و رفت‌ترین پایابهای هریرود بر سر راه هرات - مشهد از تربت جام قرار گرفته است.

از دهانه جمروود تا شاخه استای (os. tãy) کوهستانهای هندوکش از خاور و جام از باختر بر دره رود که جریانی بسیار پرپیچ و خم دارد، مشرف می‌شوند. اندکی بالاتر، رود به سوی تپه‌های ذوالفقار پیش می‌رود. این بلندبها دیواره‌ای را می‌سازند که تا خرابه‌های کلاته حاجی صمد کشیده می‌شود. از این جا تا پل خاتون رود در بستر خود جابه جا می‌شود و دنباله کوههای جام از باختر و آکار چشمه از خاور و رشته دهنه گرماب تا لبه رود امتداد می‌یابند به گونه‌ای که رود در تنگه‌ای جریانی می‌یابد. در دهنه ذوالفقار از دهستان جنت‌آباد تربت جام، مرز ایران و ترکمنستان به درازای ۱۲۳ کیلومتر آغاز می‌گردد. دره هریرود نزدیک ویرانه‌های گرماب باز شده و بار دیگر نزدیک پل خاتون توده‌های صخره‌ای دره را تنگ می‌کنند. در این جا رودخانه برای گریز از دیواره‌های کوه دهنه گرماب پیچ تندی زده و به سوی باختر رهسپار می‌شود. در ۱ کیلومتری روستای قره‌سنگی به تنگترین بستر خود می‌رسد که هم اینک (۱۳۷۵) سد مخزنی به نام «دوستی» از گونه خاکی با هسته رسی با همکاری جمهوری ترکمنستان در دست ساختمان است. بلندی دیواره این سد ۷۵ متر و کشیدگی دریاچه پشت آن ۳۶ کیلومتر خواهد بود که می‌تواند ۱/۲ میلیارد مترمکعب آب را در پشت خود نگه دارد. این سد، زمینی را به مساحت ۴۰/۰۰۰ هکتار در دو کشور ایران و ترکمنستان زیرکشت خواهد برد. نیروگاهی ۲۵ مگاواتی نیز در کنار آن ساخته می‌شود. میانگین آورد دبی رودخانه در پای سد ۱۰۰۰ میلیون متر مکعب در سال است. برای آبخیزهای بهاری قیف سرریزی ساخته می‌شود که می‌تواند ۱۵۰۰ مترمکعب آب را در ثانیه تخلیه نماید. اندکی پایتتر از روستای قره‌سنگی، هریرود، شاخه بزرگ خود، کشف رود (Ka. šaf. rud) را از خاک ایران در پل خاتون دریافت می‌کند. کشف رود، با آورد ۵۰ تا ۱۰۰ میلیون مترمکعب در سال، پس از گذر از دره توس و شمال شهر مشهد به هریرود می‌پیوندد. فزای بستر رود در این جا ۲۵۰ متر از سطح دریاست. میانگین دبی / آورد هریرود که از این جا به بعد نام تجن (te. Ĵan) را به خود می‌گیرد ۲۴

مترمکعب در ثانیه است (سرخس دیروز و امروز، ص ۱۰) که در خیزبهای بهاری میزان آن بناگاه افزایشی شدید می‌یابد. رود تجن با گذشتن از شیرتپه و دولت‌آباد از میان دو شهر مرزی همنام و رو به روی هم به نام سرخس می‌گذرد. از سرخس (sa. raxs) ترکمنستان بر کران خاوری رود جاده‌ای آسفالته به موازات رود تجن به سوی شهری به همین نام در آن سوی کانال قره‌قوم (qa. ra. qum) کشیده شده است. به خاطر تبخیر و آبیگری از رود، میزان آب همواره در پایین‌رود کمتر از بالا رود است. از این رو در نزدیکی کانال قره‌قوم (۱/۵ تا ۳ کیلومتری آن) سدی بر روی رود ساخته شده که نزدیک به ۶ کیلومتر پهنا دارد و گستره آب پشت آن به ۳۰ کیلومتر مربع می‌رسد. از زیر سد سه دریاچه کوچک و بزرگ آب را به بیرون می‌فرستند. آبگذر اصلی زیر سد از زیر کانال قره‌قوم گذشته، با پیچ و خمهای بسیار از میان کشتزارها به شهر تژن (te. žan) / تجن در ۴۸ کیلومتری سد می‌رسد و پس‌آب آن در چندین شاخه به سوی دشت خوارزم رفته در شزارهای قره‌قوم ناپدید می‌گردد. (← نقشه)



حوضه آبریز هریرود

ب) چشم‌انداز تاریخی

نام این رود در روزگار باستان [سده چهارم پیش از میلاد] آریوس (a. ri. us) بوده است. در متنهای

کهن به نامهای توجن (to. Ĵan) و تجند (teĴend) برای بخش پایین رود بر می‌خوریم. فردوسی با نام رود شهد (ru. de. šahd) در «داستان جنگ هفت گردان» از آن یاد کرده است:

سحرگه بدان دشت توران شویم	زنسجیر و از تاختن نغنوم
برفتند با یوز و تازان و مهد	گرازان و تازان سوی رود شهد
به نخجیرگاه رد افراسیاب	ز یک دست کوه و دگر رود آب
دگر سو سرخس و بیابان به پیش	گله گشته بر دشت، آهو و میش

در پاره‌ای متون کهن برای بخش بالای رود به نامهای «رود هرات» و «آب هرات» بر می‌خوریم. مسیر هریرود و شاخه‌هایش در درازای تاریخ برای پیوند میان تمدنهای خاوری (چین)، جنوبی (هند) و آسیای میانه با ایران زمین و خاور نزدیک نقش بزرگی بازی کرده‌اند. این رود در مسیر خاوری - باختری‌اش از سرچشمه تا شهر هرات، دل‌گروه کوهستانی هندوکش را شکافته، در گسله هریرود راه را بر بلندیه‌های این کوهستان بسته و از طریق درّهٔ جام (رود جام) و توس (کشف رود) به درون خراسان راه گشوده است. به خاطر ویژگی کوهستانهای دو سوی رود، خشکی هوا و وزش بادهای ۱۲۰ روزه در مسیر این درّه و زمینهای کران آن تنها انگشت شماری از شهرها را می‌توان نام برد که پا گرفته و شکوفیده باشند. این چند شهر هم بنیاد و دوام خود را از «جاده ابریشم» دارند که دیرینگی آن به ۷۶۰ ق. ه / ۱۳۹ پ. م. در حوضهٔ این رودخانه می‌رسد. راه ابریشم در بخش جنوبی که بیشتر زمستانها از آن استفاده می‌شد، از یارکند (yār. kand) به بلخ می‌رسیده که آغاز راهی به روی سرزمینهای گرم جلگهٔ پنجاب بوده است. دنبالهٔ راه از بلخ به میمنه و از آن جا به مروالرود می‌رفته، سپس راهی، از درهٔ رود مرغاب (mor. qāb) به مرو و از آن جا به سرخس، برکران هریرود که پلی بر آن ساخته بودند می‌رسیده است و از آن جا به توس کشیده می‌شده؛ راه دیگر برای گریز از هندوکش، به سوی جنوب باختر به طرف هرات راه می‌گشوده، برکران هریرود پیش می‌رفته تا به پوشنگ^۳ (pu. šang) برسد. از این جا راه، همگرا با هریرود به سوی شمال چرخیده به زام (جام) رفته به فرهادگرد (far. hād. gerd) [در نزدیکی فریمان] می‌رسیده است. از

۳- پوشنگ / پوشنج؛ شهر باستانی ایران در جنوب هریرود به فاصلهٔ ۱۵ فرسنگی غرب جنوب باختری شهر هرات. پیش از اسلام وجود داشته و بنای آن را به شاپور I ساسانی نسبت می‌دهند.

این شهر در سراسر سده‌های میانه دژ مستحکمی داشت و چون برگذرگاه راههای نیشابور به هرات و هرات به کوهستان/قهستان بود رونق بازرگانی یافت. سرانجام در ۷۸۲ به دست امیر تیمور ویران گردید و دیگر قد راست نکرد.

این جا تا به نیشابور که دو راه شمالی و جنوبی به هم می‌رسیدند، دیزباد (diz- bād) بر سر راه قرار داشت. شهر هرات که دور از شهرهای بزرگ آن روزگار بوده پیوستگاه راههای فرعی ابریشم نیز به شمار می‌رفته است. چهار راه فرعی از این شهر بیرون می‌شده:

(۱) راهی که به موازات هریرود از درون گسل پیش رفته به سرخس می‌رسیده و از آن جا به مرو می‌رفته است.

(۲) از شمال خاوری شهر راهی به کרוخ، غرجستان، مرغاب و سرانجام به مرو می‌رسیده است.

(۳) این راه از جنوب هرات به اسفزار و فراه و از آن جا به دو بخش شده یکی در گرای جنوب باختری به سیستان و دیگری از جنوب خاوری به بست (bost)، قندهار، مولتان به هند می‌رسیده است.

(۴) راه اصلی پوشنگ یک راه فرعی به سوی خواف و سیستان داشته که به قاین و گناباد نیز می‌رفته است.

همه راههای دره هریرود در دست فرمانروایان ایران بوده است (The silk Road). هریرود از سرچشمه ۴۰۰۰ متری اش تا شنزارهای داغی که آن را فرو می‌مکند و ۱۰۰ متر بیشتر از دریا ارتفاع ندارند، اقوام و عشیره‌های گوناگونی چون، هزاره‌ها، تاجیکها، پشتونها، فارسها و ترکمنها را بر کران خود جای داده و چون رشته‌ای آنها را به هم پیوسته است که هرازگاهی یکی از این اقوام بر اریکه قدرت نشسته‌اند. سرزمینهایی که این رود در آن روان است جایگاهی برای مبادله فرهنگها و تمدنهای گوناگون بوده‌اند.

شهرهای سربرآورده از کران رود، برخی یکسره از میان رفته‌اند. از شهرهای پوشنگ و مالن امروزه، تنها نامی در کتابها مانده، برخی چون جام / زام^۴ تا به امروز پاییده‌اند. اکنون تنها سه شهر مهم بر کرانه‌های این رود که هر یک از آن کشوری است، شکوفا مانده‌اند؛ هرات (افغانستان)، سرخس (ایران)، تجن / تژن (ترکمنستان). هرات کهنترین آنهاست که در اوستا با نام هیراوا (hi. rā. vā) / هیرافا (hi. rā. fā) از آن یاد شده است. در ۲۳۰ پ. م، اسکندر آن را بازسازی نمود. در روزگار ساسانیان شهر هرات مرکز مرزبان نشینی بود که همه خاک افغانستان را در بر می‌گرفت. تا سده سوم هجری مردمان این ناحیه در برابر یورش اعراب درایستادند. هرات را یک بار مغولان در ۶۱۹ و بار دیگر تیمور در ۷۸۲ ق. ویران نمودند. شاهرخ تیموری آن را تخته‌گاه خود ساخت (۸۰۷ ق.) و بازسازی نمود و تا دوست سال بعد یکی از مراکز مهم علم و هنر؛ بویژه هنر ایرانی بود. از آغاز سده یازدهم تا نیمه سده دوازده هجری شهر هرات بهانه‌ای پیوسته برای درگیری ایرانیان و افغانها به شمار می‌رفت. با این همه مرکزی بزرگ برای داد

۴- نام آن در سده‌های میانه بوزجان (buz. Jān) / بوچگان و این شهر کرسی ناحیه زام / جام شمال فهستان بوده‌است.

و ستد بود. چندان که ایرانیان، هندوان و یهودیان هر یک برزنی برای خود داشتند. دره هریود و شهر هرات همواره برای قدرتهای بزرگ منطقه، مانند ایران، روسیه و انگلستان اهمیت فراوانی داشته است [سرشناسه هریود در Gazetteer of Persia، چاپ ۱۹۱۰]. پس از جدایی یکسره هرات در فرمانروایی امیر عبدالرحمان (۱۸۸۰-۱۹۰۱ م.)، این شهر به انزوا کشیده شد، اما در ۱۳۰۴ هـ / ۱۹۲۵ م. بازسازی گردید و اینک بر سر راه ترانزیت ایران - پاکستان، ایران - هندوستان قرار دارد. هرات هنوز هم ویژگیهای ایرانی، هندی و مردمان آسیای میانه را در خود نگه داشته است. تا چندی پیش کاروانها، پوست، پشم و خشکیار را به ایستگاه راه آهن شوروی در کوشک (افغانستان) که در ۸۰ کیلومتری هرات است، می‌رساندند. سرخس و همزاد روسی آن بر کران خاوری رود تنها شهرهای بزرگ در بخش پایین هریود هستند. سرخس ایران چندان کهنسال است که ریشه در اساطیر دارد. بنیاد آن را به کیکاووس، افراسیاب و برخی به اسکندر (۳۵۶ - ۳۲۳ پ. م.) نسبت داده‌اند. حکیم توس در «داستان آگاه شدن افراسیاب از توس و سپاه او» برای دومین بار از آن نام می‌برد:

زیباورد برخاست آوای کوس
میان سرخس است و باوردطوس

این شهر درست بر نیمه راه اصلی مرو به نیشابور، بر کران چپ تجن / هریود نهاده است. هریود در این جا راه را بر دروازه شمال خاوری فلات ایران در خیزانه‌های بهاری اش می‌بسته؛ گرچه هیچ‌گاه شهر سرخس حتی هنگامی که دژی بر کران باختری رود بود، نتوانست جلو یورش اقوام گوناگونی را که از آسیای میانه سرازیر می‌شدند، بگیرد. از گذشته آن دانسته‌های چندانی در دست ما نیست، جز این که بزرگترین شهر میان مرو و نیشابور بر سر راه ابریشم بوده و یک راه فرعی هرات از میان غسل هریود به آن می‌رسیده است. سرخس را عبدالله بن خازم سلمی (xā. ze. m - e - so. la. mi)، سردار عرب در ۳۱ ق. گشود. در سده‌های سوم و چهارم هجری شهری بزرگ و آبادان بود و به اندازه نیمی از مرو گسترش داشت. اتسز خوارزمشاه شهر را غارت و ویران نمود (۵۳۶ ق.) و بار دیگر غزان آن را در ۵۴۸ ق. و مغولان در آغاز سده هفتم یکسره نابود کردند، اما با آمد و شد کاروانها شهر بار دیگر سر از خاک برداشت تا این که بزرگترین ضربه را از بیکان وارد ساختند و با باز شدن راه بازرگانی سمرقند - هرات، سرخس به یکباره افول نمود. به هنگام فرمانروایی ناصرالدین شاه روسها برای بازکردن جاپایی در شمال خاوری ایران نظر شاه را به سوی هرات و جنگ آن کشاندند (۱۲۷۳ هـ ق. / ۱۸۵۷ م.). دولت ایران که ناتوان شده بود به این امید که ترکمانان تکه سرکوب شوند؛ دست روسها را در منطقه تجن بازگذاشت (۱۲۹۰). روسها پس از ۹ سال آنان را در هم شکستند و با پیمان نامه‌ای ایران تسلط روسها را تا نزدیکی رودخانه تجن پذیرفت. در ۱۳۰۱ هـ ق. در برابر قلعه ناصری (سرخس ایران) روسها همزاد سرخس را بر کران خاوری

رود پی افکندند. انگلیسیها نیز در سراسر سده نوزده و آغاز سده بیستم همواره در پی آن بودند که برگرفته کهن راه فرعی ابریشم که بر کران جنوبی و باختری هریرود از هرات به اسلام قلعه (کافر قلعه) و از آن جا به جام سرخس می‌رسید راهی بگشایند تا نیروهای امپراتوری بریتانیا بتوانند از آن بگذرند و پایگاهی در آسیای میانه به دست آورند. گزارش نگاشته در *Gazetteer of Persia*، دقت و باریک‌بینی ویژه‌ای را درباره هریرود و گسله آن نشان می‌دهد، اما این بررسی و احتمالاً طرح به دلایل گوناگون، موانع بزرگ طبیعی، دگرگونیهای پس از انقلاب اکتبر و جابه‌جایی قدرتها در خاورمیانه یکسره رها گردید.

پس از فروپاشی اتحاد جماهیرهای شوروی، داشتن راهی گذرگاهی (ترانزیت) به سوی آبهای آزاد ضروری می‌نمود. به تازگی (اردیبهشت ۱۳۷۵ / مه ۱۹۹۶) راه‌آهنی با نام «راه ابریشم» به درازای ۲۹۵ کیلومتر گشایش یافت که ۱۳۰ کیلومتر آن از تجن تا سرخس در خاک ترکمنستان و ۱۶۵ کیلومتر آن از سرخس تا ایستگاه فریمان (در محور تهران - مشهد) در خاک ایران نهاده است. این راه که نوزایی جاده ابریشم باستانی به شمار می‌آید راه‌آهن سراسری ایران را از طریق مشهد و ایستگاه سنگ‌بست با گذشتن از پل ۱۴۴ متری کشف رود و سه تونل (بر روی هم نزدیک به ۹ کیلومتر) به سرخس ایران می‌رساند و پس از گذشتن از روی پل سرخس، بر روی تجن، به درازای ۲۰۷ متر به موازات کران خاوری رود به سوی شمال رفته با گذشتن از روی کانال قره‌قوم در شهر تجن / تژن (میان مرو و عشق‌آباد) به راه‌آهن سراسری روسیه می‌پیوندد. راه آسفالت‌نوینی هم که از مشهد آغاز شده این راه را همواره دنبال می‌کند. با گشایش راه ابریشم و پروژه‌های صنعتی گاز خانگیران، سدسازی و کشاورزی آستان قدس، سرخس اهمیتی خاص یافته و منطقه «آزاد / ویژه بازرگانی» اعلام گردیده است.

هریرود روزگاری دراز پیوستگاه بخش بزرگی از سرزمینهای خاوری و باختری جهان اسلام بوده است. با پیدایش کشتیهای بخار راه ابریشم از خشکی نایمن به دریایی که اینک با شناوری کشتیهای بخاری امنیت بیشتری داشت، تغییر مسیر داد. رفته رفته راه ابریشم از روی خشکی محو گردید. از این گذشته مسائل سیاسی از جمله استعمار انگلیس و روس، اشغال آسیای مرکزی (ترکستان) به دست روسها، بنیاد کشور مستقل افغانستان، پاکیری اتحاد شوراهای پشت پرده آهنین و غیره سبب شد که آسیای میانه یکسره جدا شده و هریرود و سرزمینهای کران آن از ایفای نقش تاریخی خویش بازماند. با فروپاشی شوروی و بازگشایی مرزها از سوی، فعال شدن روابط میان کشورهای آسیای میانه با یکدیگر و جهان خارج از دیگر سو راه برای بازگشایی جاده باستانی ابریشم هموار گردید. همچنین باید افزایش ناگهانی جمعیت و سربرآوردن شهرهای چند میلیونی در این منطقه مانند «مشهد» را بر این‌ها افزود، تا نقش کارساز و حیاتی هریرود در گستره جهانی آشکارتر گردد.

روابط نوین منطقه‌ای و بین‌المللی نویددهنده آن است که در آینده‌ای نه‌چندان دور هریرود با کران بارآر و شهرهای حوضه گسترده‌اش نقش فرهنگی خود را باز یابند. بیگمان تصور بازیابی این نقش بدون ستیز و آویز و دست کم کشاکشهای سیاسی، ساده‌انگاری است.

درگیریهای سیاسی و نظامی منطقه؛ بویژه جنگ درون مرزی افغانستان بیانگر آن است که بازیابی هویت فرهنگی بر پایه اسلام، پس از دو قرن استعمار کاری بس دشوار و دراز آهنگ خواهد بود. در پس همه اینها نیاز در هر شرایطی عامل بزرگی نزدیکی است. شهرهای بزرگ منطقه به آب نیاز دارند و همین امر ایران و ترکمنستان را به یکدیگر نزدیک کرده که پیامد آن سد «دوستی» است که پیشتر از آن سخن گفتیم. هریرود از پرنهشت‌ترین رودخانه‌های جهان به شمار می‌رود. نگهداری سد دوستی، لزوم آبخیزداری در گستره پهناور آبیگر این رود را در افغانستان، ایجاب می‌کند که این کار همکاری نزدیک ایران، افغانستان و ترکمنستان را می‌طلبد.

منابع و مأخذ

- ۱- احمد، فضل، راهنمای افغانستان، کابل ۱۳۳۸.
- ۲- اصطخری، مسالک و ممالک، به اهتمام ایرج افشار، چاپ دوم، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، تهران ۱۳۶۸، ص ۱۲-۲۱.
- ۳- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان، تطبیق لغات جغرافیایی قدیم و جدید ایران، به تصحیح میرهاشم محدث، چاپ اول، امیرکبیر، تهران ۱۳۶۳، ص ۶۳.
- ۴- بار تولد. و، آبیاری در ترکستان، ترجمه کریم کشاورز، انتشارات مؤسسه مطالعات و تحقیقات اجتماعی، تهران ۱۳۵۰، ص ۵۹-۶۲.
- ۵- بدیعی، ربیع، جغرافیای مفصل ایران، ج ۱ و ۳، اقبال، چاپ اول تهران ۱۳۶۳، ص ۱۸۳.
- ۶- نایب حسین‌پور، غلامرضا، موزه‌های خراسان و قراردادهای مرزی کشورهای همسایه، استانداری خراسان، مشهد ۱۳۷۴، ص ۹۹-۱۰۰.
- ۷- حدودالعالم، به تصحیح و حواشی مریم میراحمدی و غلامرضا ورهرام، دانشگاه الزهراء، چاپ اول، تهران ۱۳۷۲، ص ۱۵۱.
- ۸- درویش‌زاده، علی، زمین‌شناسی ایران، نشر دانش امروز، چاپ اول، تهران ۱۳۷۰، ص ۱۸۸.
- ۹- سعیدی، عباس، سرخس دیروز و امروز، ضمیمه مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی، سالهای هشتم، نهم و دهم، بهمن ۱۳۵۲، ص ۱۲۲.
- ۱۰- شرکت مهندسی مشاور طوس آب و انستیتو ترکمن گیبروودخوز، طرح مشترک رودخانه هریرود سد مخزنی دوستی، سال ۱۳۷۵.

- ۱۱- شورماچ، محمداکبر، جغرافیای عمومی افغانستان، مؤسسه انتشارات زوری، کابل، ۱۳۵۰، ص ۸۶-۹.
- ۱۲- عکس ماهواره‌ای لندست (Land sat)، سنجنده T. M، مقیاس $\frac{1}{100,000}$.
- ۱۳- فردوسی، ابوالقاسم، شاهنامه، ج ۲ و ۳، به کوشش سعید نفیسی، چاپ بروخیم، ۱۳۱۴.
- ۱۴- کتاب جغرافیا و اسامی دهات کشور، ج دوم. استانهای ۵، ۶، ۷، ۸، وزارت کشور، اداره کل آمار و ثبت احوال، چاپ دوم ۱۳۶۵، ص ۴۴-۴۳.
- ۱۵- کلیفورد، مری لوییس، افغانستان، ترجمه مرتضی اسعدی، چاپ اول، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، تهران ۱۳۶۸، ص ۳۱، ۱۵۳-۱۵۵.
- ۱۶- گروتس باخ، اروین. جغرافیای شهری در افغانستان، ترجمه محسن محسنیان، معاونت فرهنگی آستان قدس، ۱۳۶۸، ص ۶۳-۱۵۳.
- ۱۷- لسترینج، گای، جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، چاپ دوم، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، تهران ۱۳۶۴، ص ۴۳۳.
- ۱۸- مستوفی، حمدالله، زهةالقلوب، به اهتمام گای لسترینج، دنیای کتاب، چاپ اول تهران ۱۳۶۲، ص ۱۴۲، ۲۲۰، ۲۴۱.
- ۱۹- مصاحب، غلامحسین، دایرةالمعارف فارسی، تهران ۱۳۵۶.
- ۲۰- منجم پایان، لطف الله، فرهنگ رودهای ایران، سازمان جغرافیایی کشور، تهران ۱۳۵۳، ص ۲۵۷.
- ۲۱- مهندسین مشاور پارتیا، توسعه اقتصادی خراسان (منطقه شماره ۱ تربت جام)، ج ۱، ص ۱۰.
- ۲۲- وزارت راه و ترابری، معاونت ساختمان و توسعه شبکه راه آهن مشهد - سرخس، ۱۳۷۲.
- ۲۳- ولایتی، سعدالله، توسلی، سعید، منابع و مسائل آب خراسان، چاپ اول، مؤسسه چاپ و انتشارات آستان قدس، مشهد ۱۳۷۰، ص ۴۹، ۸۶.
- 24) *Encyclopedia Americana*, Grolier Incorporated. 1984, 13, 797.
- 25) *Encyclopedia of Islam*, 1975.
- 26) *Gazetteer of Persia* Vol. I. printed at the Government Monotype Press 1910.
- 27) *Grand Larrouse En*. 5 Volumes, édition 1991, vol. 3, 1497.
- 28) *The New Encyclopedia Britanica*, Micropedia, 1971, U. S. A, IV, 909.
- 29) *The silk Road*, chakanagi, Alireza, Zanganah, Ibrahim, The Islamic research Foundation. Mashhad 1996, First Edition.
- 30) *The Times Atlas of the world*, London, 1968, 32
- 31) *Websters New Geographical Dictionary*, Massachusetts, 1980, 487.