

## سرای معین التجار یادگاری از کشتی‌رانی بر روی کارون

مسعود داودی

کارشناس ارشد مرمت ابنیه و محوطه های تاریخی

[mso.davdi@gmail.com](mailto:mso.davdi@gmail.com)

پرویز طلائیان پور

کارشناس ارشد سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری اهواز

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۵/۲۸ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۸/۱۰)

### چکیده

دوره قاجاریه یکی از مهم‌ترین دوره‌های سیاسی ایران است. مطالعه بر روی رویدادهای این دوره نشان می‌دهد که تحولات سیاسی، اجتماعی، اقتصادی در داخل و خارج کشور نقش مهم و موثری را در روند حکومت و زندگی مردم عادی بازی کرده است که از آن میان می‌توان به آزادسازی کشتی‌رانی بر روی رودخانه کارون اشاره کرد. از قرن نوزدهم به بعد اروپاییان به تجارت در خلیج فارس توجه نشان دادند و کارون، تنها رودخانه قابل کشتی‌رانی ایران و خلیج فارس به دلیل موقعیت خاص مورد توجه سیاحان و نمایندگان سیاسی انگلیس قرار گرفت. دولت‌های اروپایی برای محافظت از منافع خود و انتقال کالا به نواحی مرکزی ایران درصدد کسب مجوز کشتی‌رانی بر روی کارون برآمدند و سرانجام اگرچه ناصرالدین شاه فرمان آزادی کشتی‌رانی کارون را صادر کرد و این رودخانه را به روی تمام کشتی‌های تجاری خارجی گشوده شد؛ اما دولت انگلستان به دلیل برخورداری از ابزارهای قدرتمند سیاسی، اقتصادی توانست تجارت بر روی کارون را در انحصار خود بگیرد. هدف از پژوهش ارائه‌شده پرداختن به کشتی‌رانی آزاد بر روی رودخانه کارون و معرفی سرای معین التجار که از این رویداد تاریخی برجای مانده است. ضمناً در این مقاله سعی بر این بوده است تا به طور اجمالی به روند تحولات دیپلماسی برای گرفتن امتیاز کشتی‌رانی به وسیله کشورهای خارجی در زمان ناصرالدین شاه و ارتباط معین التجار بارونق دوباره اهواز و معرفی سرای معین التجار پرداخته شود.

واژگان کلیدی: کارون، معین التجار، قاجاریه، کشتی‌رانی

## مقدمه

شهر اهواز خاستگاه تاریخی دوگانه ای دارد، از یک سو قدمت آن حداقل به دوره سلوکی تا قرن ششم هجری می‌رسد. از سوی دیگر شهری است تقریباً ۱۲۰ ساله، در طی این قرون شهر بارها دو ران‌های ویرانی و حیات را از سر گذرانده است (نگاه. به. نام‌آور، ۱۳۸۵، ۴۸۶). رودخانه کارون به عنوان تنها رودخانه قابل کشتی‌رانی ایران نقش مهمی در تحولات فرهنگی منطقه در طول ادوار گذشته داشته است. در این بین یکی از مهم‌ترین و اثرگذارترین مواردی که نقش کلیدی در این روند طی کرده است رودخانه کارون است. کارون از دیرباز به عنوان پر آب‌ترین و عریض‌ترین رودخانه ایران، مورد توجه بوده است. در دوره ساسانی جهت بهره‌گیری بهتر از رودخانه و گسترش حوزه آبریز آن، به ساخت تأسیسات آبی جدید بر روی رود و ایجاد مسیرهای تازه برای آن پرداختند. از آن میان می‌توان به سد شادروان که در متون کهن، بسیار از آن یاد شده است، نام برد که به نظر می‌رسد در اوایل قرون اولیه اسلامی آسیب‌دیده و در نتیجه به مرور موجب اهالی پراکنده شوند به طوری که تا قرن نهم هجری اهواز تبدیل به روستای کم جمعیتی می‌شود.

بعد از دوره رنسانس با پیشرفت اقتصادی دول اروپایی، کشورهای شرقی بازار مناسبی برای عرضه محصولات آن‌ها بود به همین جهت سعی کردند با توسل به نیروی نظامی و یا بانفوذ دیپلماتی به این کشورها مسلط و در نتیجه کالاهای ساخته‌شده را عرضه نمایند. از آن میان این ایران

یکی از مهم‌ترین مناطق مورد مناقشه دول اروپایی بوده است. کشورهای انگلستان، فرانسه و روسیه سعی در به دست آوردن امتیاز از حکام قاجار بودند و در نهایت هم توانستند قراردادهای مهمی را به نفع خود تنظیم نمایند. یکی از این امتیازها، حق کشتی‌رانی آزاد بر روی رود کارون بود که با باز شدن کانال سوئز دسترسی آسان‌تر اروپا به مرکز آسیا برای انگلستان و فرانسه خیلی حیاتی بود که در نهایت با آزاد شدن مسیر آبی کارون به روی کشتی‌های خارجی انگلستان بود که از این امتیاز بیش‌ترین استفاده را کرد. با توجه به رونق تجارت در اهواز همچنین عوامل دیگری که منجر به مهاجرت بازرگانان شهرهای شوشتر و دزفول به اهواز شد، مرکزیت تجاری که تا این زمان در شوشتر و دزفول بود به اهواز منتقل شد و همین امر سبب شد تا چند سال پس از آزادی کشتی‌رانی، کاروانسراها و راسته بازارهای متعددی در اهواز به دستور معین‌التجار، نظام‌السلطنه حاکم ایالت خوزستان و معزالسلطنه از رجال پر نفوذ دوره ناصری، ساخته شود. بدین ترتیب در آستانه جنگ جهانی اول (۱۹۱۴. م) بندر ناصری باعث گسترش روستای اهواز شد و کار به جایی رسید که در سال ۱۳۰۳. ش (۱۹۲۵. م) بندر ناصری به عنوان مرکز استان انتخاب شد و در شهریورماه ۱۳۱۴. ش نام آن به شهر اهواز تغییر یافت.

## ایران در دوره ناصرالدین‌شاه

در دوره ناصرالدین‌شاه ایران وارد مرحله تازه‌ای شد. او بیش از پادشاهان پیش از خود از

پیشرفت‌های اروپا و مخاطرات سیاست‌های استعماری آنان آگاهی داشت (تقی نصر، ۱۳۶۳، ۱۴۵). در این زمان افزون بر شرایط جهانی و امنیت به وجود آمده، عوامل فیزیکی، اختراعاتی همچون تلگراف و شبکه گسترده پستی، به‌کارگیری کشتی‌های بزرگ و آثار تمدنی دیگر، در رونق دادن بیشتر به روابط تجاری و اقتصادی تأثیر زیادی (داشتند) همان، ۵).

در این دوره ایران در ایفای نقش حاشیه‌ای در اقتصاد جهان سرمایه‌داری، عرضه‌کننده مواد خامی همچون ابریشم، تریاک، پنبه، خشکبار و امثال آن و همچنین اقلام ساخته‌شده سنتی مانند قالی شد و شیوه تولید متکی بر سرمایه خارجی، سبب تسلط انگلیس و روسیه بر اقتصاد ایران گردید (فوران، ۱۳۷۷، ۲۱۹-۳). ضمناً در این زمان حکومت نتوانست با ایجاد صنعت و یک شبکه حمل‌ونقل مدرن، زمینه‌های توسعه اقتصادی را فراهم سازد. در عصر ناصری و درحالی‌که همه جوامع به فکر ترقی و پیشرفت بودند، ایران گرفتار مشکلات گوناگونی چون توسعه‌نیافتگی شبکه حمل‌ونقل و راه‌های ارتباطی، مشکلات پولی و مالی، عدم استقلال گمرکات، از دست رفتن کشاورزی سنتی و کشت محصولات کشاورزی صادراتی سودآوری مانند تریاک و پنبه بود و به واسطه بی‌علاقگی و بی‌کفایتی متصدیان امور، در جاده فنا و زوال افتاده بود (محمود، ۱۳۴۵، ۱۵۰).

انقلاب صنعتی و توسعه اروپا موجب رشد سرمایه‌داری و افزایش نیاز به صدور سرمایه شد. به همین خاطر دولت‌های قدرتمند اروپایی در پی

یافتن کانال‌های جدید سرمایه‌گذاری از راه استعمار مناطق ضعیف‌تر برآمدند. بر همین اساس از سال ۱۸۸۵ اصطلاح منطقه نفوذ در اروپا پیدا شد و در پیمان برلین کشورهای قوی، حق نفوذ در کشورهای ضعیف را برای خود به رسمیت شناختند. از سال ۱۸۷۹ تا ۱۸۹۹ کشورهای اروپایی سراسر آفریقا را بین خود تقسیم کردند و همچنین متوجه آسیا شدند. یکی از مهم‌ترین مناطق مستعمراتی مد نظر اروپاییان، سرزمین هند بود. ایران هم به نوعی دروازه ورود به آنجا محسوب می‌شد؛ پس طبیعی بود که ایران کانون توجه قدرت‌های استعماری قرار گیرد. این توجه در عصر ناصری بیشتر شد؛ زیرا کشورهای بزرگ بر خلاف پیش که چند صباحی به تهاجم به کشوری می‌پرداختند و پس از دست‌یابی به منابع مورد نیاز، عقب‌نشینی می‌کردند؛ در این دوره کوشیدند به مراکز بزرگ تجاری و بازارهای پر سود جهان دست یابند؛ چنان‌که سه دولت بزرگ انگلیس، روس و فرانسه برای حفظ منافع خود در مستعمرات، از پای در آوردن حریف و دسترسی به دریا آزاد، به رقابت پرداختند. در نتیجه ایران که در سر راه سه قاره قرار داشت و محل گذر شاهراه بزرگ تجاری بود، عرصه زورآزمایی سیاستمداران سه دولت بزرگ شد (یسلسون، ۱۳۶۸، ۵۲).

انگلیس برای رسیدن به اهداف دیپلماتی و راهبردی خود، برتری تجاری خود را در ایران تثبیت کرد. تجارت آن کشور در نیمه نخست سده نوزدهم با ایران در خلیج فارس و هم‌چنین در مسیر بازارهای پر جمعیت شمالی، سیر صعودی پر

خود را به روی انگلیس‌ها بگشاید راضی نبود، یا دست کم تا آنجا که می‌توانست در برابر این کار پایداری می‌کرد (گل افشان، ۹۲، ۱۳۸۳).

در همان زمان کمپانی «گری، پل و شرکا» و کمپانی گری و داس از دولت انگلستان می‌خواستند که اقداماتی برای آزادی کشتی‌رانی در کارون به عمل آورد. دولت هندوستان نیز آمادگی خود را مبنی بر کمک به کشتی‌رانی در این رودخانه اعلام نمود، اما نیز نتیجه‌ای عاید نگردید (کاظم‌زاده، ۱۳۶، ۱۳۷۱).

به دستور ناصرالدین‌شاه در سال ۱۸۸۱ م محمدتقی کاشانی، حکیم‌باشی مسعود میرزا ظل السلطان برای بررسی اوضاع خوزستان روانه آنجا شد. وی در گزارش خود آزادی کشتی‌رانی در کارون و اصلاح همزمان راه‌های خوزستان به ولایات دیگر را از جمله عوامل ترقی و آبادانی منطقه بشمار می‌آورد. وی می‌نویسد:

« پس شایسته چنین است که به هنگام،  
افتتاح راه خارجه (رود کارون) یا قبل از  
آن، راه داخله برای انتقال تحول به مراکز  
ایران مفتوح فرماید، یعنی راه سهل  
العبوری که بهتر از راه بند ابوشهر  
باشد» (گل افشان، همان، ۹۳).

فرانسوی‌ها نیز که جهت نفوذ در ایران و گسترش تجارت از طریق خلیج فارس با رقابت شدید انگلیسی‌ها روبرو بودند، برای بدست آوردن امتیاز کشتی‌رانی در کارون دست به اقداماتی زدند: از سفر دوم ناصرالدین‌شاه به اروپا در سال ۱۸۷۸ دکتر طولوزان طبیب فرانسوی طرح اعطای امتیاز

شتابی یافت. با استقرار برتری سیاسی کمپانی هند شرقی در هندوستان، این شرکت در مبادله‌های تجاری با ایران در خلیج فارس، به جای پارچه‌های هندی، کالاها و پارچه‌های انگلیسی صادر کرد. حتی انگلیس مقدار زیادی از کالاهای خود را با کشتی تا دریای سیاه و بندر طرابوزان می‌فرستاد و از آنجا از راه عثمانی به بازارهای تبریز و مناطق شمالی ایران وارد می‌کرد. فعالیت تجاری بریتانیا روزبه‌روز بیشتر می‌شد و در نیمه سده نوزدهم (۱۸۵۰)، انگلیس بزرگ‌ترین طرف تجاری ایران بود و بیش از پنجاه درصد صادرات و پنجاه درصد واردات ایران را در دست داشت (فوران، همان، ۱۷۲).

#### پیشینه کشتی‌رانی در کارون

هنری لایارد اولین کسی بود که اهمیت کشتی‌رانی را در رود کارون برای دولت انگلیس طرح نمود (تیموری، ۱۵۳، ۱۳۳۲) وی به علت دوستی و یکرنگی که با محمدتقی خان رئیس ایل بختیاری و سایر تجار شوشتر داشت توانست که نظر آنان را در مورد افتتاح کشتی‌رانی در کارون جلب نماید و گزارشی نیز در این مورد تسلیم مقامات انگلیسی نمود و پیشنهاد کرد که بلادرنگ بایستی از این فرصت مناسب استفاده نمود (امیری ۴۴، ۱۳۵۷، ۱) و از آن پس با توجه به اهمیت سیاسی و اقتصادی این موضوع، دولت انگلیس با پافشاری و تلاشی بی‌وقفه و گاهی نیز با تهدید، کسب امتیاز مذکور را دنبال نمود (تیموری، ۱۵۳، ۱۳۳۲). ناصرالدین‌شاه از این که تنها رود قابل کشتی‌رانی

اسباب مراوده آنجا توجه می‌فرمودند تمامی شط العرب در تحت تسلط و اختیار دولت علیه می‌بود. (گزارش مورخ ۲۷ رمضان المبارک ۱۲۸۷-ق)

و در یکی دیگر از گزارش‌های خود نوشته است:

«مراوده و تجارت اگر به تواریخ مراجعه شود در سوابق ایام به اضعاف مضاعف در شوشتر بود و اکنون هم کشتی تا شوشتر با کمال سهولت می‌رود و همچنین از سمت بندر محمره چه برای پولتیک و چه برای تجارت... مکرر معروض افتاده اگر اولیای دولت جاوید آیت اندک توجهی فرمایند چندی نمی‌گذرد که بندر محمره و شوشتر هر دو بندر معتبر و تجار گاه عظیم شده مراوده و تجارت بغداد به اماکن مزبور تحویل می‌شود... (گزارش ۱۵ ذیقعه ۱۲۸۷ ق)» (موسوی، ۱۳۵۱، ۹-۵۴۸).

ناصرالدین شاه پس از سفر دوم فرنگستان به فکر آبادی خوزستان افتاده بود چنانکه در سال ۱۲۹۹ حاج میرزا عبدالغفار نجم‌الملک را با چند مهندس زبده روانه خوزستان نمود (امیری ۱، همان، ۴۶). نجم‌الملک با سابقه‌ای که درباره نقشه‌کشی و تهیه نقشه جغرافیایی داشت، برای برآورد هزینه تعمیر شبکه آبیاری بند اهواز رهسپار ولایت خوزستان شد و سفرنامه‌ای گزارش گونه از خود به یادگار گذاشت (برگرفته از نجم‌الملک، ۱۳۶۲). پس از بازگشت هیئت اعزامی نخستین بار سد هویزه بسته شد و آب طوری جریان پیدا کرد که رفت و آمد با کرجی انجام می‌گرفت اما انجام منظور اساسی شاه

کشتی‌رانی در کارون به اتباع فرانسه را به نظر شاه رساند. در این طرح پیش‌بینی شده بود که فرانسویان با بستن سدی بر روی رودخانه (همان، ۹۲) کارون از اراضی مجاور رودخانه بهره‌برداری کنند و جنگل‌های آن منطقه را نیز مورد استفاده قرار دهند و در مقابل، انحصار کشتی‌رانی رودخانه کارون را در دست گیرند، اما با فشار دولت انگلیس این امتیاز لغو شد (معتضد، ۱۳۶۶، ۳۷۵).

پیداست ناصرالدین شاه با معاذیر گوناگون و با تعارف‌های دیپلماسی از زیر بار توقعات مستمر دولت انگلیس شانه خالی می‌کرده گرچه این کار به نفع ایران و باعث آبادی کشور بوده ولی ملاحظه از روس‌ها شاه را در انجام چنین کاری به تامل وادار می‌کرده است. (امیری ۱۳۵۷، ۷۰، ۲) شیخ محسن خان مشیرالدوله سفیر ایران در لندن یکی از موافقان باز شدن مسیر آبی کارون به روی کشتی‌های خارجی بود وی دلایلش را چنین بازگو می‌کند:

«حالت شوشتر بمثل بغداد بلکه به اکثر جهات و داخل تر بودنش بهتر و مهم‌تر از بغداد است و اگر اولیای دولت علیه اندک توجهی می‌فرمودند سفاین و مراوده و تجارتی که امروز در بغداد است به شوشتر نقل می‌شد. چنانکه سابقاً اهمیت و منافع تجارت شوشتر از اندازه بود و تواریخ شاهد آن است و همچنین بندر محمره مثل داردانل اسلامبول است. اگر اولیای دولت به استحکام بندر مزبور و تهیه و آبادی و

به تعویق افتاد و با آنکه تامسن وزیرمختار انگلیس نیز نظر به تسهیل کارهای تجارتي، اصرار به این کار داشت شاه با ملاحظات سیاسی اتخاذ تصمیم قطعی را موکول به موقع مناسب تری می‌کرد.

عاقبت در سال ۱۳۰۶ قمری ناصرالدین‌شاه تصمیم قطعی گرفت و حکومت خوزستان را که ضمیمه حکومت اصفهان بود مستقل کرد و حسینعلی خان (امیری ۱، همان) که در سال ۱۳۰۵ ه.ق از طرف ناصرالدین‌شاه لقب نظام‌السلطنه دریافت داشته حاکم خوزستان، بختیاری و چهارم‌حال شد که سه سال در آنجا حکومت نمود (ضرغام بروجنی، ۱۳۵۰، ۷۲) به وی دستورهای لازم در مورد پیشرفت و آبادی خوزستان و جلوگیری از تجاوزگری بختیاری در آن استان داده شد.

نظام‌السلطنه پس از استقرار حکومت خود در خوزستان در انجام اوامر شاه گزارشی تهیه و برای ناصرالدین‌شاه ارسال می‌دارد در این گزارش پیشنهاد می‌نماید که به منظور پیشرفت و ترقی ایالت خوزستان و برای فروش و تجارت خرما لازم است که دولت فرمان آزادی کشتی‌رانی را در رود کارون اعلام نماید تا تجار و خریداران خرما به راحتی و آسانی بتوانند محمولات خود را به خارج حمل نمایند و ضمناً در امر تجارت جنوب و حمل مال‌التجاره (امیری، همان) از طریق خوزستان به اصفهان نیز تسهیلاتی فراهم گردد. باید دانست که تا آن زمان کشتی‌های تجارتي اجازه ورود به رودخانه کارون را نداشتند و تنها کشتی تجارتي که اجازه ورود به رودخانه کارون را داشت کشتی دولتی کارون بود که آن هم در اختیار شیخ

مزعل خان حاکم محمره بوده است. بلاخره فرمان آزادی کشتی‌رانی در کارون پس از موافقت شورایی که به دستور ناصرالدین‌شاه برای بررسی این مسئله تشکیل شده بود (کاظم‌زاده، همان، ۱۳۹) در ۲۷ صفر سال ۱۳۰۶ ه.ق (برابر ۱۲۶۶هجری خورشیدی و ۱۸۸۸ میلادی) صادر گردید (تقی زاده، ۹۲، ۱۳۸۴).

که بی‌درنگ پس از آن، شرکت انگلیسی لینچ، تجارت آنجا را به دست گرفت (لیتین، ۴۷، ۱۳۶۷). بر اساس این موافقت‌نامه که در ۲۴ بند تنظیم شده بود، کلیه کشتی‌های دول خارجه اجازه یافتند که از مصب رودخانه کارون تا شهر اهواز رفت و آمد کنند. اگر چه این اجازه نامه به کشتی‌های تمام دولت‌ها اجازه رفت و آمد در کارون را می‌داد، اما فقط دولت انگلیس بود که به واسطه نفوذ سنتی در مناطق جنوب می‌توانست از این فرصت استفاده کند (گل افشان، همان، ۹۴-۹۳).

این امتیاز برای انگلیس خیلی مهم بود، چون این دولت در پی آن بود که ارتباط مستقیمی بین اروندرود و تهران برقرار سازد (لیتن، همان). از این طریق می‌توانست از کارون به اروند، بغداد و بصره راه پیدا کند و کالاهای خود را به شوشتر انتقال داده و از آنجا به اصفهان و سایر نقاط ایران صادر نماید (تقی زاده، همان، ۹۳).

در همین زمان وضعیت عمومی شهر اهواز در ابتدای دوره ناصرالدین‌شاه رضایت‌بخش نبود. مردم به شدت از ظلم و تعدی حکام دولتی نگران بوده و حتی از ترس این که مبادا با تعمیر مجدد

تمایل خود را به قبول سرمایه‌ای انگلیس در طرح پیشنهادی نشان داد.

در اواخر سال ۱۸۸۸، بعد از باز شدن قسمت سفلی رودخانه برای رفت‌وآمد عمومی، ملک التجار و معین التجار، شرکت ناصری را تأسیس کردند و از حق انحصاری دریانوردی در رودخانه کارون و ساخته‌های آن در اهواز علیا برخوردار گردیدند. (حاج) محمد بوشهری ملقب به معین التجار و مشهور به حاج محمد دهمدشتی در سال ۱۲۳۸ شمسی در بندر بوشهر متولد شد. پدرش حاج محمدرحیم دهمدشتی از تجار و اعیان بوشهر و اصالتاً از اهالی شهرستان کهکیلویه بود که به دلیل فقر و تنگدستی از دهمدشت راهی بوشهر می‌شود و در آنجا ابتدا حجره‌ای راه‌اندازی می‌کند ولی در انتها از تجار برجسته جنوب کشور می‌شود.

محمد بوشهری بعد از اینکه در ۲۸ سالگی وارث شوهر عمه‌اش می‌شود و چندی نمی‌گذرد که تبدیل به یکی از تجار برجسته دوران مشروطه می‌شود. وی پس از گرفتن امتیاز کشتی‌رانی در رودخانه کارون به خصوص بین اهواز و شوشتر نفوذ روزافزونی در منطقه پیدا (کرد).

شرکت می‌بایست یک اسکله، کاروانسرا و تعدادی مغازه در بندر ناصری بسازد و گرفتن مالیات و عوارض، جز از حجاج، نیز بر عهده شرکت گذاشته شد. همچنین شرکت می‌باست در مقابل کرایه‌های محدودی که می‌گرفت، یک سرویس درشکه رو یا خط تراموا برای عبور و مرور در اهواز بسازد. فقرات این پیمان امتیازات دیگری نیز داشت و مقرر گردید که مالیات‌هایی نیز بدهند.

سد اهواز این شهر رو به آبادی گذارده و مورد توجه حکام دولتی قرار گیرد، راضی به ساختن دوباره آن نبودند (کرزن، ۱۳۷۳، ۴۰۵). بند اهواز (سد اهواز یا ناصری) از جمله قدیمی‌ترین بندهای خوزستان است. چون این بند در طول سالیان متمادی به علل زیست‌محیطی و کم توجهی حکام محلی و مرکزی دچار خرابی و شکستگی دیواره‌ها شده، نیازمند تعمیر و تجدید بنا بوده است (نجم الملک، ۱۳۶۲).

نجم الملک که خود جزو صاحب منصبان دولتی بود و در سال ۱۲۹۹ ه.ق به عنوان نماینده ویژه ناصرالدین‌شاه در اهواز حضور پیدا می‌کند، نسبت به رفتار حکام دولتی اظهار نارضایتی کرده و می‌گوید برخی از اعراب به عثمانی پناهنده شده‌اند، ولی در صورتی که سد اهواز مجدداً ساخته شود و دولت نسبت به آن‌ها عدالت را رعایت نموده و به آن‌ها ظلم نکند به مملکت بازخواهند گشت. این وضعیت نابسامان همچنان وجود داشت تا این که نخستین سنگ بنای اهواز نوین در سال ۱۳۰۶ ه.ق گذاشته شد (کرزن، همان، ۴۰۵).

### شرکت ناصری

در سال ۱۸۸۷، پیش از افتتاح مسیر کشتی‌رانی کارون، به توصیه امین السلطان، مقتدرترین وزیر آن زمان، پیشنهاد شد که شرکت ایرانی به ریاست ملک التجار تشکیل شود تا کار بهره‌برداری از انحصار تجارت کارون را که دولت ایران به آن‌ها خواهد داد، به عهده گیرد. ملک التجار که به رغم ایرانی بودنش، در هند انگلستان به دنیا آمده بود،

حد بماند و این چیزی بود که مقامات ایرانی از ترس چارواداران و قاطر داران ناگزیر به اعمال آن (شدند) لومیر، 1390، ۱۵۳- (۱۵۲).

سرانجام فعالیت کشتی رانی ناصری و انگلیس بعد از حدود ۳۰ سال با ایجاد راه آهن و راه شوسه و همچنین پیدایش صنعت نفت و توسعه کشتی رانی در زمان رضاشاه پایان پذیرفت. (تقی زاده، همان، ۹۴).

### سرای معین التجار

سرای معروف به معین التجار واقع در خیابان ۲۴ متری اهواز در خیابان کاوه شرقی اهواز است. کمپانی ناصری در ۱۳۰۷ ه.ق در محلی که برای اسکله تعیین شده بود، اقدام به ساخت اسکله، کاروانسرا، انبار و دو بازار مشتمل بر چهل دکان بود، نمود.

سرای معین التجار دارای یک حیاط مرکزی با رواق و اتاق های چهار جانبه است که از خشت ساخته شده ولی نمای بیرونی آن آجری بود و هیچ گونه تزئیناتی در خارج از بنا وجود ندارد. بازار معین التجار با دو راسته کوچک عمود بر هم که جهت تسهیل مبادلات بازرگانی تازه شکل گرفته، بنا شده است. این مجموعه در قدیم تا پشت بیمارستان امام وسعت داشت و یک مکان تجاری به حساب می آمد تا اینکه در سال ۱۳۱۳ با ساختن پل، بازار نصف شد ولی رونق اصلی بازار و دادوستد نیز در قسمت سرا همچنان ادامه داشته است. با وجود از رونق افتادن این محل تا چند

همچنین مقرر شد که امتیاز به بیگانگان واگذار نشود. در پس شرکت ناصری که به ترتیب مذکور تشکیل شده بود، امین السلطنه و نظام السلطنه مافی حاکم استان قرار داشتند. شیخ مزعل خان، شیخ محمره که در قضیه ذینفع بود، از نفوذ فراوان خود برای کارشکنی در کار برادران لینچ، استفاده می کرد، به این معنی که گاه دستور می داد کار را از آن ها بگیرند، یا با دست بردن در عوارض گمرکات محمره که شیخ موجر آن بود، کار را به نفع مشتریان شرکت ناصری تمام می کرد، یا نمی گذاشت کارگران برای برادران کار کنند یا آذوقه مشتریان آن ها را قطع می کرد و به طور کلی هرگونه معامله بین آن ها و شهروندان را ممنوع کرده بود. نتیجه این شد که در سال ۱۸۹۲-۱۸۹۱ درحالی که برادران لینچ بیشتر مسافر سوار کرده بودند، چهار پنجم محموله کشتی های ایرانی از بار تشکیل می شد که کرایه بالایی داشت.

به رغم این که به موجب مواد قرارداد، شرکت ناصری می بایست لاقط دو کشتی در قسمت بالایی رودخانه داشته باشد، ولی معلوم نیست که شرکت مذکور تاکنون این کار را کرده باشد. در سال ۱۹۰۱ تمام دارایی های شرکت عبارت بود از سه کشتی بخار که حداقل یکی از آن ها متعلق به کمپانی ناصری به طول ۶۳ فوت که دو قایق را می کشید- در کارون سفلا در رقابت با برادران لینچ سرگرم کار بود. همچنین شرکت مذکور بعد از تأخیری دو ساله، خط آهن بندر ناصری را برای حمل و نقل ساخت. رقابت با حمل و نقل از طریق چارپایان به آنجا کشید که کرایه حمل و نقل با خط آهن در همان



راهکار برای حفظ و زنده نگه‌داشتن گذشته، که مبین بخشی از تحولات اجتماعی، سیاسی، جامعه است، باشد.

امروزه از بافت قدیمی اهواز و تجارت دریایی، یادگار اندکی برجای مانده که از آن میان می‌توان به سرا و بازار معین اشاره کرد. خوشبختانه بخشی از سرای معین التجار که از گزند زمانه آسیب کمتری دیده است مرمت و احیاشده که البته بازسازی کامل و وسیع آن ضرورتاً نیازمند تحقیق بیشتر در فضای اولیه بنا و حفظ هر چه بیشتر آن است.

#### منابع

- امیری، مهرباب. (۱۳۵۷) فرمان آزادی کشتیرانی در رود کارون، مجله وحید، شماره ۲۳۳، نیمه اول خردادماه، صص ۴۶-۵۲.
- امیری، مهرباب. (۱۳۵۷) فرمان آزادی کشتیرانی در رود کارون ۲، مجله وحید، شماره ۲۳۴-۲۳۵، نیمه دوم خردادماه و نیمه اول تیرماه، صص ۶۹-۷۵.
- پور کاظم، حاج کاظم (۱۳۷۳). جغرافیای تاریخی خوزستان، چاپ اول، انتشارات آیات، اهواز.
- تقی زاده، محمد (۱۳۸۴). تاریخ اهواز از دوران باستان تا انقلاب اسلامی، موسسه فرهنگی بشیر علم و ادب، چاپ اول.
- تقی نصر، سید حسن (۱۳۶۳). ایران در برخورد با استعمارگران از آغاز قاجار تا

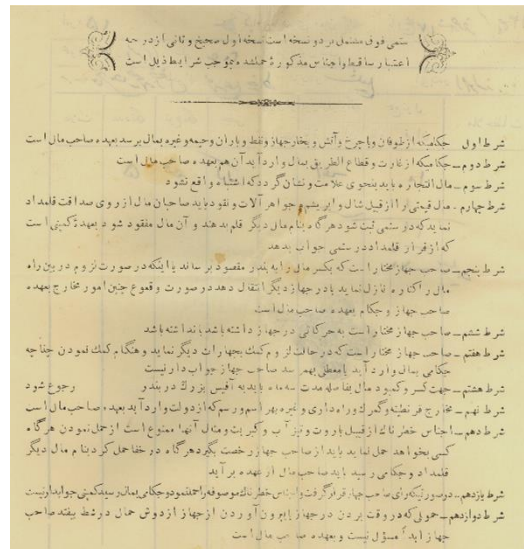
سال پیش از سرای معین التجار به صورت غرفه و یا به عنوان انبار از آن استفاده می‌شد.

شرکت ناصری با ساخت این سرا و کشیدن یک رشته خط آهن از کنار رودخانه ترتیبی داد تا مال‌التجاره ای را که از خرمشهر به وسیله کشتی به بندرگاه اهواز وارد می‌شود با واگن‌های اسب کش تا محل مسجد حاج رئیس (معروف به مسجد سر سچه، امروزه به نام مسجد شفیعی در حاشیه میدان شهدا معروف است) انتقال داده و سپس با استفاده از خط تراموا تا بالای بند اهواز حمل کرده و در آنجا پس از تخلیه به وسیله کشتی به محلی به نام شلیلی در ۱۸ کیلومتری شوشتر برساند. (نگاه. به. مجتهد زاده، همان) مجموعه معین التجار در سال ۱۳۷۴ دچار آتش‌سوزی شد و بخش عمده آن از بین رفت و در سال ۱۳۸۳ به وسیله سازمان میراث فرهنگی مرمت شد. (گزارش سازمان میراث فرهنگی ۱۳۸۳)

#### نتیجه‌گیری

بازسازی گذشته، نیاز به مطالعه پژوهش و کنکاش در تاریخ و همچنین ابزار دارد. یکی از ابزارهایی که می‌توان برای رسیدن به این هدف به آن استناد کرد بقایای مادی مانده از آن رویداد است. امروزه ساختارهای معماری باقی مانده از گذشته اسناد مهمی هستند که با وجود ابزارهای کارآمد در خصوص باز زنده سازی ابنیه تاریخی بخش بزرگی از آن‌ها را می‌توان حفظ نمود و شاید حفاظت و نگهداری از ابنیه باستانی بهترین

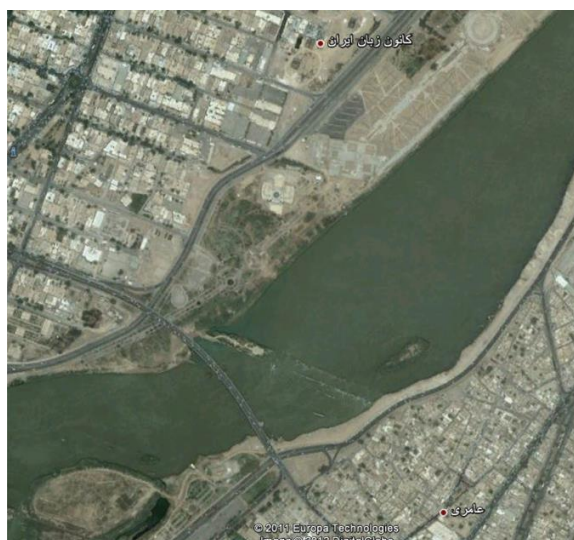
- مشروطیت، شرکت مؤلفان و مترجمان ایران، تهران.
- تیموری، ابراهیم (۱۳۳۲). عصری خبری یا تاریخ امتیازات ایران، انتشارات اقبال، تهران.
- ضرغام بروجنی، جمشید (۱۳۵۰). «نخست‌وزیران ایران از عصر مشروطیت تا کنون (۶)»، وحید، دوره جدید، شماره ۱، سال نهم، آبان، صص ۷۸-۷۲.
- فوران، جان (۱۳۷۷). مقاومت شکننده، تاریخ تحولات اجتماعی ایران از صفویه تا سال‌های پس از انقلاب اسلامی، ترجمه احمد تدین، رسا، تهران.
- کاظم‌زاده، فیروز (۱۳۷۱). روس و انگلیس در ایران ۱۹۱۴-۱۸۶۴، چ ۲، ترجمه منوچهر امیری، سازمان انتشارات و آموزش انقلاب اسلامی، تهران.
- گل افشان، عزیز (۱۳۸۳). آزادی کشتیرانی در رودخانه کارون، کتاب خوزستان، شادگان، تهران.
- لیتن، ویلهلم (۱۳۶۷). ایران از نفوذ مسالمت‌آمیز تا تحت‌الحمایگی (۱۹۱۹-۱۸۶۰ م)، ترجمه مریم میراحمدی، معین، تهران.
- لومیر، گوردن (۱۳۹۰). تاریخ خوزستان، محمد جواهر کلام، انتشارات کویر، تهران، ۱۳۹۰.
- محمود، محمود (۱۳۴۵). تاریخ روابط ایران و انگلیس در قرن نوزدهم، اقبال، تهران، ۱۳۴۵.
- موسوی، سید محمد مهدی (۱۳۵۱). گزارشات پنج ساله سفارت ایران در لندن شیخ محسن خان مشیرالدوله - ۱۲۸۴ تا ۱۲۸۸ ه.ق (۴)، وحید، شماره ۱۰۴، دوره دهم، مرداد ۱۳۵۱، صص ۵۵۴-۵۴۴.
- نام‌آور، زهرا. روح‌الله، مجتهد زاده (۱۳۸۵). «بسترهای تاریخی شکل‌گیری شهر اهواز»، مجموعه مقالات سومین کنگره تاریخ معماری و شهرسازی ایران، جلد دوم، کرمان - ایران، ۲۵-۳۰ فروردین، ۵۲۲-۴۸۵.
- نجم‌الملک، حاج عبدالغفار (۱۳۸۵). به کوشش محمد دبیر سیاقی، سفرنامه خوزستان، ناشر علی‌اکبر علمی، چاپ دوم، تهران.
- یسلسون، آبراهام (۱۳۶۸). روابط ایران و آمریکا، ترجمه محمدباقر آرام، امیرکبیر، تهران، ۱۳۶۸.



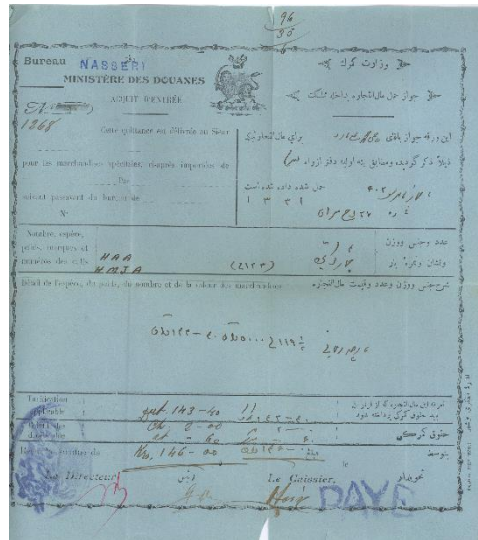
تصویر شماره (۱) - سند مربوط به شرایط و تعهدات کمپانی معین التجار در مقابل مال التجاره



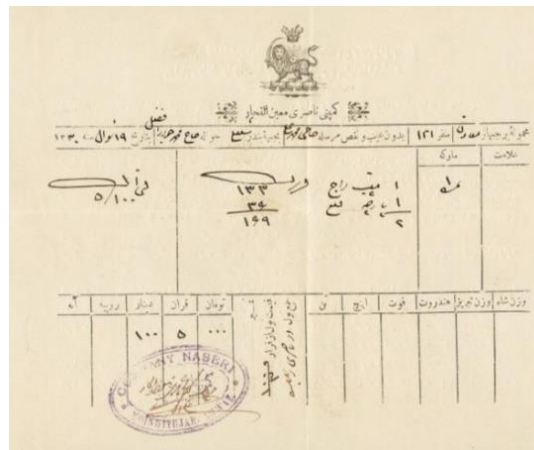
تصویر شماره (۲) - نمایی از سرای معین (عکس از نینا شاهرخی)



تصویر ماهواره‌ای شماره (۳) - تصویر ماهواره‌ای سد شادروان اهواز



تصویر شماره (۴) - سند مربوط به ترخیص از گمرک اهواز، تاریخ سند ۱۳۳۱ ق



تصویر شماره (۵) - برگه فروش مربوط به ۱۳۳۰ ق



تصویر شماره (۶) - نمایی از سرای معین التجار در کنار رودخانه کارون مربوط به پهلوی اول





تصویر شماره (۷) - نمای بیرونی عمارت معین التجار



تصویر شماره (۸) - نمای داخلی عمارت معین التجار