

داستان ساخت کاروانسرای معین‌التجار

۳ دی ۱۳۹۳ ساعت ۱۷:۵۱

کاروانسرای معین‌التجار کنار پل سفید و در بافت قدیمی اهواز قرار گرفته است. داستان ساختن این کاروانسرا به سال ۱۳۰۶ هـ - ق. بازمی‌گردد؛ زمانی که ناصرالدین‌شاه قاجار به دنبال ساختن کانال سوئز در ۱۲۸۶ هـ - ق / ۱۸۶۹ م. و به منظور پیشرفت کار بازرگانی، کشتیرانی بیگانگان را در کارون جنوبی - که از اهواز تا به دریا راه داشت - آزاد ساخت.

کاروانسرای معین‌التجار کنار پل سفید و در بافت قدیمی اهواز قرار گرفته است. داستان ساختن این کاروانسرا به سال ۱۳۰۶ هـ - ق. بازمی‌گردد؛ زمانی که ناصرالدین‌شاه قاجار به دنبال ساختن کانال سوئز در ۱۲۸۶ هـ - ق / ۱۸۶۹ م. و به منظور پیشرفت کار بازرگانی، کشتیرانی بیگانگان را در کارون جنوبی - که از اهواز تا به دریا راه داشت - آزاد ساخت. با ورود کشتی‌های کمپانی برادران لینچ به کارون، دادوستد خارجی رونق یافت و طبق امتیازنامه کمپانی ناصری، حاج محمدآقا معین‌التجار تاجر بوشهری بازار و کاروانسرای در این منطقه بنا ساخت و بازرگانی را در قسمت شمالی کارون برعهده گرفت. به این ترتیب بازرگانی دریایی باعث شکل‌گیری این کاروانسرا شد. در این پژوهش می‌کوشیم تا در این باره بیشتر سخن بگوییم.

در دوره قاجاریه همانند امروز رودخانه کارون، بندر محمره (خرمشهر) در دهانه خلیج فارس را به شوشتر وصل می‌کرد. آنجا نیز از راه‌های زمینی به سایر نواحی متصل می‌شد؛ راهی که برای دسترسی به مناطق مرکزی و شمالی ایران نزدیک‌تر از راه بوشهر - شیراز - اصفهان بود. از دهه ۱۸۴۰ م. راه بازرگانی کارون از نظر دسترسی مناسب به شهرهای غربی ایران و بویژه راه بازرگانی هند و انگلستان در اثر کار و نوشته‌های سر هنری لایارد و ستوان سلبی مورد توجه انگلیس‌ها قرار گرفت. اگرچه لایارد به واسطه روابط نزدیک خود با محمدتقی‌خان بختیاری در پی فراهم کردن زمینه‌های موردنیاز برای گسترش بازرگانی از راه کارون بود (لایارد، ۱۳۷۶: ۵۵-۱۵۴) اما دستگیری خان بختیاری در ۱۲۵۸ هـ - ق / ۱۸۴۲ م. مانع انجام این کار شد.

با حفر کانال سوئز در ۱۲۸۶ هـ - ق / ۱۸۶۹ م. توجه به مسیرهای دریایی و رودخانه‌ای برای ارتباط میان اروپا و هند و ایران بیشتر شد. حکومتگران محلی ایران نیز به این مسأله توجه کردند. به‌گونه‌ای که در ۱۲۹۵ هـ - ق / ۱۸۷۸ م. حسینقلی‌خان نخستین و بزرگ‌ترین ایلخانی بختیاری، به مکنزی (۱) که از شرکای کمپانی «گری، پل و شرکا» (۲) مقیم بوشهر بود برای گسترش بازرگانی پیشنهاد همکاری داد و کمپانی یادشده حاضر شد که در این رودخانه کشتیرانی راه‌اندازی کند (گارثویت، ۱۳۷۵: ۱۰۷)، اما اقدام خودسرانه و قدرت بیش از اندازه ایلخانی بختیاری، سرانجام در ۱۲۹۹ هـ - ق / ۱۸۸۲ م. به قتل وی انجامید و مانع پیشرفت کار شد.

همزمان فرانسو^۱ آنها توانستند حق انحصاری کشتیرانی کارون و بهره‌برداری از سرزمین‌های همجوار آن را به دست آورند. این امتیاز که دو بار اعطا و دو دفعه هم میان سال‌های ۱۲۹۳ و ۱۲۹۵ هـ - ق/ ۱۸۷۶ و ۱۸۷۸ م. لغو شد با اعمال نفوذ دکتر تولوزان، پزشک فرانسوی شاه و کمک روس‌ها در تهران منعقد و قرار شده بود که سد اهواز را با دریچه‌هایی تجدید بنا و اراضی اطراف را آبیاری و حتی از جنگلها و معادن بهره‌برداری کنند (کرزن، ۱۳۸۰: ۴۰۳؛ ناطق، ۱۳۷۳: ۲۱ - ۲۰).

با این حال گسترش ارتباط میان خلیج فارس و هند و نیز کوشش‌های دراموند ولف^(۳) وزیرمختار بریتانیا در ایران باعث شد تا سرانجام ناصرالدین‌شاه با صدور فرمانی در بیست و چهارم صفر ۱۳۰۶ هـ - ق/ سی‌ام اکتبر ۱۸۸۸ م. کشتیرانی در قسمت جنوبی رودخانه کارون را برای همه کشورها آزاد اعلام کند (کرزن، ۱۳۸۰: ۴۰۴). به این ترتیب اهواز مورد توجه بازرگانان ایرانی و خارجی قرار گرفت. در چنین شرایطی حسینقلی خان نظام‌السلطنه نیز به حکومت عربستان (خوزستان) و بختیاری منصوب شد (نظام‌السلطنه مافی^۲: ۱۳۶۲: ۲/۳۷۶) تا اصلاحات موردنیاز را در آنجا صورت دهد.

پس از گرفتن این امتیاز شرکت برادران لینچ^(۴)، شریک کمپانی کشتیرانی فرات و دجله که از مدت‌ها پیش شرکت انگلیسی کشتیرانی دجله را اداره می‌کرد، یکی از کشتی‌های خود را به سرویس رودخانه کارون اختصاص داد و از آن پس دو هفته یک‌بار از محمره تا اهواز این رفت‌وآمد راه‌اندازی شد (کرزن، ۱۳۸۰: ۴۰۵). اما بنا بر فرمان و قرارداد مربوط به آن، بنای هرگونه ساختمان، انبار زغالسنگ و کالا، دکان، کاروانسرا یا کارگاه‌ها و کارخانجات در دو کرانه رود کارون به وسیله این کمپانی ممنوع شده بود (شمیم، ۱۳۸۷: ۲۳۰). در واقع رودخانه کارون که در محل اهواز دارای چند رگه صخره‌ای در بستر خود بود، به دو بخش بالادست و پایین دست تقسیم می‌شد. شاخه بالادست یا کارون شمالی از شوشتر تا اهواز و شاخه جنوبی یا پایین دست از اهواز تا خلیج فارس را در برمی‌گرفت. بنابراین کشتی‌هایی که از خلیج فارس حرکت می‌کردند در محل اهواز به ناچار بار خود را به کشتی دیگری در سمت شمالی صخره منتقل می‌کردند. از آنجا که فعالیت خارجی‌ها در کارون شمالی ممنوع شده بود، این امور را ایرانیان برعهده گرفتند؛ به این شکل که حاج محمدآقا معین‌التجار بوشهری که در دستگاه ناصرالدین‌شاه از قدرت و نفوذ زیادی برخوردار بود توانست از این جایگاه استفاده کند و در هفتم رمضان ۱۳۰۷ هـ - ق/ بیست و هشتم آوریل ۱۸۹۰ م. امتیاز «کمپانی ناصری» را از ناصرالدین‌شاه بگیرد و «به ظاهر» در امتیاز کشتیرانی کارون شریک شود (ناطق، ۱۳۷۳: ۴۷). حاج محمدآقا معین‌التجار، فرزند حاج محمدرحیم دهدشتی و از طبقه تجار بود. پدرش ورشکسته شد و به نجف مهاجرت کرد. اما خود او در حدود ۱۲۹۵ هـ - ق. وارد بوشهر شد و ۴۰۰ هزار روپیه سهم ارث عمه‌اش ملکی جان را از حاج محمدمهدی معروف به ملک‌التجار سوم گرفت و در کنار او به امر تجارت پرداخت (سدیدالسلطنه مینابی، ۱۳۶۲: ۲۲-۲۱). با کوشش مداوم، کار معین‌التجار بالا گرفت و در ۱۳۲۵ هـ - ق. به مقام رئیس‌التجار بوشهر رسید. او تجارت داخلی و خارجی جنوب ایران را در دست گرفت و با هند و لندن رابطه تجاری برقرار ساخت تا آنجا که به «سلطان اقتصاد جنوب» ملقب شد (عیسوی، ۱۳۶۹: ۶۴). به هر روی وی با ثروت و نفوذی که داشت توانست این امتیاز را از ناصرالدین‌شاه بگیرد. طبق این امتیازنامه:

- برای این که کشتی‌ها در این «بندر مبارکه ناصری» لنگر اندازند و کارکنان کشتی‌ها «به راحت و سهولت به خشکی پیاده

شوند»، معین‌التجار باید یک اسکله، یک کاروانسرا و «دکاکین به قدر ضرورت» بسازد.

- کمپانی ناصری «مستلزم» بود یک «خط آهن به همراه تراموای هم بکشد»، تا کالاهای داخله و خارجه زودتر به مقصد برسد. (ناطق، ۱۳۷۳: ۴۸). بنابراین کمپانی ناصری در ساحل چپ کارون در نزدیکی اهواز، خط آهنی به طول سه کیلومتر کشید که کالاهای را به وسیله تراموای اسبی به شوشتر حمل می‌کرد (انصاری، ۱۳۸۴: ۱۷۸).

- از «بندر ناصری تا بندر شوشتر»، امتیاز آمد و شد کشتی‌ها در جهت «حمل و نقل مال‌التجاره داخله و خارجه» به حاجی واگذار شد. اگر کشتی کم می‌آمد، کمپانی برعهده می‌گرفت که «بر عدد جهازات خود بیفزاید» (ناطق، ۱۳۷۳: ۴۸). یکی از کشتی‌های کمپانی به نام ناصری در قسمت جنوبی کارون و کشتی سوزا هم در قسمت شمالی کارون در رفت و آمد بودند (کرزن، ۱۳۸۰: ۴۲۵ و ۴۶۵). از همان زمان، قسمت شمالی شهر اهواز به «ناصری» معروف شد (مساعد، ۱۳۵۲: ۱۸۴).

رشد و گسترش بازرگانی در بندر ناصری سبب شد تا در ۱۳۱۰ هـ - ق/ ۱۸۹۲ م. و حتی پیش از کشیدن جاده لینچ (۵) (شوشتر - اصفهان) معین‌التجار طبق امتیازنامه، کاروانسرای با ۲۴ دهنه مغازه در اهواز بسازد و حتی در پی آن باشد تا بر شمار آنها بیفزاید (کسروی، ۱۳۸۶: ۲۳۲؛ انصاری، ۱۳۸۴: ۱۸۰).

حسنقلی خان نظام‌السلطنه نیز در محلی پایین‌تر از صخره‌ها، که محل تخلیه بارهای کشتی بود، ساختمان‌هایی بنا نهاد. وی برای این کار میان سال‌های ۱۳۰۸-۱۳۰۷ هـ - ق/ ۱۸۹۱-۱۸۹۰ م. مبلغ ۶۵ هزار تومان هزینه کرد (نظام‌السلطنه مافی، ۱۳۶۲: ۴۳۳/۲). سپس سربازخانهای برای افراد توپچی و دو فوج پیاده به فرماندهی یک سرتیپ ترتیب داد و کاروانسرای بزرگ، بازار و لنگرگاهی در پایین آبشارها و کاروانسرای دیگر در ساحل مقابل به‌لمنظور پیشرفت بازرگانی با هویزه ساخت (کرزن، ۱۳۸۰: ۴۶۶).

به این ترتیب رونق بازرگانی در اهواز و نیز مشکل وجود صخره‌ها که کارون را به دو بخش شمالی و جنوبی تقسیم می‌کرد باعث شد که برای گذر از محل این صخره‌ها و انتقال کالاهای از راه زمینی استفاده شود. استفاده از راه زمینی و جابه‌جایی کالاهای زمینه پیدایش انبارها و کاروانسراهایی از جمله کاروانسرای معین‌التجار را در اهواز فراهم کرد. معین‌التجار بوشهری با کشیدن خط آهن از کنار رودخانه تا محل مسجد سرسچه (مسجد آیت‌الله شفیعی کنونی) بارهایی را که از محمره (خرمشهر) به وسیله کشتی به ناصری وارد می‌شد با واگن‌های اسب‌کش تا کاروانسرا منتقل می‌کرد و سپس به محل اهواز قدیم (محل عامری) حمل نموده و از آنجا پس از تخلیه به وسیله کشتی به شلیلی و مقابل در خزینه در سه فرسنگی شوشتر می‌رساند. از ۱۳۰۷ تا ۱۳۳۲ هـ - ق. کشتی‌ها بار خود را در کاروانسرای معین‌التجار تخلیه می‌کردند. تا چند سال پیش این بنا به صورت غرفه‌گرفته یا به عنوان انبار مورد بهره‌گیری قرار می‌گرفت تا این که در سال ۱۳۷۴ خورشیدی بر اثر آتش‌سوزی بخش بزرگ آن از میان رفت (فلاحی مقدم، ۱۳۸۹: ۹۲). پس از آن در بیستم آبان ۱۳۷۷ با شماره ۲۱۵۸ در فهرست آثار ملی ثبت شد. هم‌اکنون این بنا در خیابان آزادگان (۲۴ متری)، خیابان کاوه غربی در ساحل رودخانه و کنار پل سفید قرار دارد.

آدرس مطلب :

<https://www.cafetari.kh.com/news/35180/التجار-معيذ-كاروانسراي-ساختم-داستاز/>