

فصل‌نامه جندی‌شاپور، دانشگاه شهید چمران اهواز

سال دوم، شماره ۸، زمستان ۱۳۹۵

تأثیر احداث سد کارون بر تأسیس شهر ناصری و توسعه شهری اهواز

رضا طایی^۱

تاریخ دریافت: ۹۶/۹/۱۴

تاریخ پذیرش: ۹۷/۲/۲۶

چکیده:

تأسیس شهر اهواز گرچه در عهد ایلامیان سابقه دارد، و رودخانه کارون در پیدایش و تکامل آن به عنوان شهری خطی در طول رودخانه نقشی اساسی داشته‌است. در طول تاریخ، اهواز حیات اقتصادی و تمدنی خود را مدیون کارون بوده‌است. به طوری که کارون شریان موصلات، ارتباطات، اقتصاد کشاورزی و تجارت رودخانه‌ای-دریایی خوزستان و به خصوص اهواز بوده‌است. اما موانع طبیعی چون صخره‌های طبیعی بستر کارون در اهواز بر سر این راه ارتباطی مهم در شمال و جنوب شمال خوزستان بوده‌است. احداث سد کارون در عهد ناصرالدین شاه نقش مهمی در تغییر و توسعه شهری اهواز داشته‌است که هدف و موضوع مقاله حاضر را شامل می‌شود. یافته‌های تحقیق حاکی از آن است که احداث سد، نقطه عطفی برای شروع تجدد در شهر اهواز-ناصری بوده‌است. واژگان کلیدی: سد کارون، ناصری، اهواز، قاجاریه، شهرسازی.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

۱- مقدمه:

مسئله تحقیق حاضر حاکی از آن است که اهواز حیات اقتصادی و تمدنی خود را مدیون کارون بوده است. به طوری که کارون شریان موصلات، ارتباطات، اقتصاد کشاورزی و تجارت رودخانه ای- دریایی خوزستان و به خصوص اهواز بوده است. اما موانع طبیعی چون صخره‌های طبیعی بستر کارون در اهواز بر سر این راه ارتباطی مهم در شمال و جنوب شمال خوزستان بوده است

سؤال تأثیر احداث سد کارون بر تأسیس شهر ناصری و توسعه شهری اهواز چه بوده است؟ فرضیه حاکی از آن است که احداث سد، نقطه عطفی برای شروع تجدد در شهر اهواز-ناصری بوده است.

رویکرد تحقیق حاضر، نظریه‌های مکاتب شهرسازی است. شهرسازی و معماری عهد قاجار غالباً در مکتب اصفهان ریشه داشت که تجهیزات و تزئیناتش شامل فضاهای عمومی شهری به ویژه در بخش مرکزی شهر خیابانهای شیوه چهارباغ (منظری برای تفرج)، میدان شاه به عنوان مکان مرکزی شهر و نماد اقتدار و عظمت دولت صفوی، هریک با تجهیزات ویژه خود اعم از تجهیزات ساختمانی، عملکردی، نمادی، و تزئینی در بافت شهر به ایفای نقش می‌پرداختند. (اهری، ۱۳۸۰: ۲۹۳) مکتب اصفهان در شیراز عهد زندیه مورد تقلید قرار گرفت. اما خود مبنایی برای ظهور مکتب طهران در عهد قاجار شد.

۲- ترکیب مکتب اصفهان و مکتب طهران در شهرسازی ناصری در اهواز:

حضور سازمان فضایی کالبدی نیرومند شار به سبک مکتب اصفهان، با وجود همه جنگها و غارت‌های قرن ۱۲هـ. ق/۱۸م در اوایل دولت قاجار، سبب شد که قاجارها نیز به سبک سنتی به ساخت بناهای عام‌المنفعه در پایتخت مشغول شوند. شهرهای مراکز ایالات نیز به تقلید از پایتخت بناهای مشابهی ساختند. زیرا دوره قاجار معاصر با تغییرات عمده اقتصادی، اجتماعی و سیاسی در مقیاس جهانی مواجه بود که اقتصاد ایران را به اقتصاد جهانی متصل می‌کرد؛ لذا حکومت قاجار فرصتی برای تدوین سیاستهای شهرگرایی و شهرنشینی نیافت. (حبیبی، ۱۳۷۴: ۱۲۸) بنابراین گرچه برای اولین بار به التقاطی گری (ترکیب سنتهای معماری ایرانی با غربی) روی آورد، در عین حال به تکوین و تدوین ارزشهای تازه ای در شهرسازی و معماری، فضاهای جدید شهری، مفاهیم تازه، و عناصر جدیدی منجر شد که نه تنها بیانگر خواستهای کاملاً جدیدی هستند، بلکه از هویتی بومی برخوردار بوده، چهره سرزمینی و بومی خود را حفظ کرده و بر ارزشهای موجود افزودند. در نتیجه به خصوص در زمان ناصرالدین شاه زبان معماری، سبک و ارزشهای فضایی جدیدی ظاهر شد که آن را «مکتب طهران»

نامیده‌اند. (همان: ۱۳۰) مکتب طهران در شهرهای بزرگ ایالتی نه به عنوان یک عنصر دگرگون کننده، بلکه به عنوان سبک مکمل مکتب اصفهان به کار گرفته شد که حاصل آن ساخت مجموعه‌های بی بدیلی از فضاهای شهری شامل میدان، بازار، حمام، آب انبار، و مدرسه است، (همان: ۱۴۵) مسجد و مدرسه ای که امروزه به نام مسجد میرزا حسین خان سپهسالار در تهران می‌شناسند، طبق وقفنامه اش (به تاریخ ۱۲۹۷ ه. ق) در زمان تأسیس به مسجد مدرسه ناصری شهرت داشت. (سپهسالار: ۱۳۸۸، ۹۳) به‌طور مشابهی، مجموعه معین التجار در اهواز را می‌توان نمونه ای از آن برشمرد. به نظر نگارنده، در مقیاس محلی و در سطحی خردتر از مکتب طهران، و با توجه به نام تاریخی «محلّه ناصری» در اهواز، شاید بتوان آن را به عنوان «سبک ناصری» و در ذیل مکتب طهران قرار داد.

۳- طبیعت و تاریخ رودخانه کارون و تأثیر آن بر پیدایش و توسعه تاریخی شهر اهواز:

در قلب ولایات بختیاری رشته‌کوه بلندی به نام کوه‌رنگ است که از یک جانب آن زاینده‌رود جاری می‌شد که بسمت مشرق یعنی اصفهان می‌رود و از دامنه جنوبی آن کارون برمی‌خیزد. در قله‌ای به نام هفت‌تن سرچشمه‌های اصلی کارون واقع شده‌است. چهارده میل پائین‌تر، چشمه بسیار جالب زردکوه قرار دارد که «استک» و «بانو بیشاپ» به آنجا رفته‌اند و اهل محل، اشتباهاً سرچشمه کوه‌رنگ یا کارون می‌نامند.

از شکافی که در تخته‌سنگ عریانی است آب با فشار پرشکوهی خارج می‌شد و غرش‌کنان به حوضی که به ارتفاع چهل پا در پایین واقع است فرو می‌ریزد. از آنجا رودخانه با جدّت تمام در مجرای اصلی خود تا پنج میلی امتداد دارد و بعد از آن تا شوشتر که به خط مستقیم هفتاد و پنج میل بود، و سپس در مسیر پیچ‌وخم‌دار تا ۲۵۰ میل از میان چشم‌انداز کوهستانی زاگرس سیر می‌کند و در خلال این جریان تا ۹۰۰۰ پا سقوط می‌نماید. پهنای متوسط معمولی آن حتی در مسیر علیا ۵۰ تا ۱۰۰ یارد است، ولی گاهی در بین گردنه‌هایی دچار تنگنا می‌شد که دیواره‌های سنگی چندضلعی آن ۱۰۰۰ تا ۳۰۰۰ پا ارتفاع دارد و از آنجا به‌صورت نوار سبزفام دائمی در جلگه فرومی‌ریزد و در نقطه‌ای به نام علی کوه تمام آب آن در شکافی که فقط نه پا عرض دارد، متراکم می‌گردد. (کرزن، ایران و قضیه ایران، ج ۲، ص: ۳۸۳-۳۸۲)

نظام السلطنه مافی در باب مسیر کارون در اطراف چغاخور چنین نوشته‌است: «از چغاخور رفتیم. سد ایلخان دو فرسخ بود. در اینجا مرحوم حسین قلی خان سدی بسته‌است که آب‌های چشمه‌ها جمع می‌شد و از آنجا به قریه نوغان می‌رود. .. از پلی گذشتیم که بر روی رودخانه کارون بسته‌اند. این پل در دهنه کوه در جنب آبادی واقع است. ارتفاعش زیاد است، ولی از روی تحقیق مساحت نشد. مردم این قریه عادت و مشق کرده‌اند که برای أخذ وجه و تماشای عابریین، از روی پل خود را به رودخانه می‌اندازند و سالم ماندن آن‌ها خیلی غرابت دارد. اینجاست که آب بلوک مزدج ملحق به رودخانه می‌شد.

رمضان علی خان و سرباز او هم رفته بودند از مزدج که وطن آنها است، تهیه سفر را دیده بودند که در آنجا ملحق شوند و رسیدند. از آنجا رضا قلی خان را با خوانین مرخص کردم و رفتیم. در عرض راه تمام رودخانه کارون از دهنه سنگی که دو ذرع عرض دارد می‌گذرد. از غرایب مواضع دنیا است و طول آن سنگ از جایی که تنگ می‌شد، قریب سی ذرع است. از چوب‌های جنگلی بر روی آن موضع پلی برای عبور ساخته‌اند. از قراری که خوانین بعد از آمدن عربستان حکایت می‌کردند، در زمان جوانی از آن دو ذرع دهنه جستن می‌کرده‌اند و معمول بختیاری‌ها است. محل استعجاب این است که واهمه آن آب و رؤیت آنجائی که از تنگنا بیرون می‌آید و ریخته می‌شد که به منزله آبشار است، موحش است. از آنجا که عبور کردیم، به دامن کوه جری رسیدیم که از بیلاقات سخت است و متصل به زردکوه منبع کارون می‌شد. تقریباً یک میدان بالا رفتیم، دیدم بنه اغلب در برف فرورفته و مال‌ها را به زحمت بیرون می‌آورند.» (اتحادیه، خاطرات و اسناد حسین قلی خان نظام السلطنه مافی، ج ۱، ص: ۱۲۹)

در مسیر ۱۰۰ میل نخستین رودخانه کارون به سمت جنوب شرقی جاری است، بعد با انحرافی شدید به جنوب غربی جاری می‌شد و به صورت مجرای پنجاه میلی از میان رشته‌های متقاطع کوهستانی می‌گذرد و باز صد میل دیگر در جهت شمال غربی برخلاف مسیر اصلی، ولی در موازات آن سیر می‌کند و سرانجام به طرف جنوب در تنگه‌هایی که ویرانه‌های دو بنای ساسانی مشرف بر آن است به دشت عقیلی وارد می‌شد، سپس به وسیله گردنه دیگر به کوه فدلک یا صخره شنی در بالای شوشتر وارد صحرای خوزستان می‌گردد.

طی این جریان سرگردان، چند شعبه به کارون می‌پیوندد و مهم‌تر از همه که به اندازه خود کارون پرآب است، رود بزوفت (بازفت) یا رودبار است که از سمت شمال غربی در بستری که تقریباً موازی جریان خط سیر مبدأ آن است، به کارون ملحق می‌شد. شعبه‌های قابل ذکر دیگر، یکی رودخانه‌ای است در سمت شرقی که از آب لبریز دریاچه چغاخور تشکیل می‌یابد؛ و نهری هم از جانب شمال که نام آن «بهشت‌آباد» یا درکش‌ورکش است که چهارمحال را مشروب می‌سازد و نزدیک دوپلون (دوپل‌ها) «آب سبزو» به آن می‌ریزد که، و از جنوب هم «آب برس» از کوه دینار و از اینجا تا شوشتر نیز چندین شاخه دیگر به آن می‌ریزد که آب زیادی ندارند و از آن جمله چند شورابه یا آبهای است که با مواد نفتی آمیخته است. (کرزن، ایران و قضیه ایران، ج ۲، ص: ۳۸۴-۳۸۲)

رودخانه کارون نیز از قسمت مرکزی خاک بختیاری عبور کرده، و به سمت جنوب می‌رود، چنان‌که ذکر شد، این رودخانه از شعب مهمی مانند تنک درکش و رکش و آب سبزو و دینارود تشکیل می‌یابد و شعب آن برای زراعت قابل استفاده است. (سفرنامه از خراسان تا بختیاری، متن، ص: ۱۰۲۴)

کارون قبل از رسیدن به شوشتر نه هزار پا کاهش ارتفاع می‌یابد. در عرض راه از یکی از باشکوه‌ترین مناظر کوهستانی عبور می‌کند. تنگه‌های ناهموار کوهستان غالباً ممکن الوصول نیست و از بلندی آنها

رود مزبور به عمق چندین هزار پا مثل نواری بنظر می‌رسد. در یک نقطه بقدری کم‌عرض است که یک انسان می‌تواند از روی آن بجهد. خط حرکت و جریان رودخانه مکرر تغییر می‌کند، به طوری‌که گاهی از اوقات با مجرای سابق خود موازی می‌شد. پیچ و خمهای آن بین سرچشمه و شوشتر دوپست و پنجاه میل است؛ در صورتیکه مسافت به خط مستقیم یک سوم این مقدار است.

کارون یا شعبه مصنوعی آن که آب گرگر خوانده می‌شد از چندین میل زیر شوشتر جائیکه کوهستان خاتمه می‌یابد قابل کشتی‌رانی می‌شد. در این محل کرانه‌های رود، خیلی مرتفع و مجرای آن تنگ است و قبل از آنکه آبدیز به آن ملحق شود، چندان ظاهر زیبایی ندارد؛ همه‌جا زمین بدون درخت و سکنه آن چادرنشین بودند. قسمت قابل کشتی‌رانی رود به واسطه سد طبیعی اهواز که شامل صخره‌هایی زیرآبی است، به دو قسمت منقسم می‌شد و در آنجا کشتی‌ها عوض می‌شدند.

این نواحی آبشارهایی (شرشره) در بستر کارون در کرانه‌های اهواز قرار دارند. در اهواز کشتی‌رانی ناگهان متوقف می‌شد و مسئله دشوار در مورد کارون بواسطه رگه‌های عظیم تخته‌سنگ‌های ریگی مربوط به سومین دوره زمین‌شناسی در حوالی این رودخانه است که بعد از تشکیل دادن دیواره‌هایی با رگه‌بندی مایل و حواشی پیچ‌وخم‌دار در فاصله کمی از ساحل چپ، ناگهان به صورت کمره سنگی تا وسط رودخانه پیش می‌آید و سپس در کف زمین ناپدید و باز بزودی مجدداً از کنار دیواره چند میل پایین‌تر در کرانه غربی ظاهر می‌شد. به واسطه موانع ناشی از این کمره‌های سنگی که جمعاً چهار عدد بود، مسیر آب تقریباً درست در زاویه‌ها قطع می‌شد و ناگهان آبشاری در حدود هشت تا ده پایین سطح آب در قسمت بالا و کف پایین، آبشارماندهایی را ایجاد می‌کند. غالباً می‌گویند که تعداد آنها پنج تا است، ولی در عهد قاجار فقط سه مورد از آنها مانع اصلی کشتی‌رانی بود، دو صخره دیگر کوچک بود و هنگامی که آب رودخانه زیاد می‌بود چندان محسوس نبود.

در پایین آخرین آبشار عرض رودخانه به ۲۰۰ تا ۲۵۰ یارد می‌رسید، سپس عریض‌تر می‌شد، و دو جزیره بزرگ از رسوب و لای و لجن در میان رودخانه تشکیل می‌شد. در بالای این محل که شرشره میانه و عمده واقع شده ویرانه‌های بند قدیمی بود، در ساحل راست بواسطه تصادم جریان آب تورفتگی‌هایی دیده می‌شد و فاصله از یک ساحل تا ساحل دیگر تقریباً نیم میل بود. در قسمت علیای این فاصله باریک‌تر می‌شد و سپس رودخانه با عرض عادی که ۴۰۰ یارد است جریان می‌یافت.

بند بزرگ اهواز: از جهت جنوب به سوی کارون علیا، اولین آبشار که در نزدیکی جزیره بزرگ پدید آمده بود که فقط رأس آن در وسط جریان آب دیده می‌شد و تپه سنگی را که موجد آن بود هم‌سطح آب دیده می‌شد.

آبشار بعدی که دو مورد بود و در کنار همین جزیره‌ها قرار داشت، چندان مهم نیست. سپس دو مانع عظیم قرار داشت، ریزش آب در آبشار سوم نیک بارز و جریان بسیار قوی بود، ولی فشار بی‌اندازه‌ای

نداشت. آبشار چهارم که ۱۵۰ یارد بالاتر در جهت علیای رودخانه بود، و کاملاً در پیچ و خم جریان قرار داشت، آب غرش کنان به دو دهانه در انتهای غربی کمره سنگی فرومی ریخت و در پهنای رودخانه پخش و موجب سرشاری بند بزرگ اهواز می شد.

در اثر آبشار دو شاخه از میان شکافی که بواسطه خراب شدن بند ایجاد گردیده، مانع عمده ادامه کشتی رانی کارون پدید آمده بود. مجرای اصلی شکافی بود که بین ساحل راست پیدا شده، بلند و پرشیب و اولین جزیره سنگی در رودخانه بود. این معبر از پنجاه تا هشتاد یارد عرض داشت که بستگی به وضع و میزان آب داشت، و در حدود سه پا ریزش آب در مسافتی پنجاه یارد بود.

بین جزیره ها و قسمت عمده لبه شنی که سدی در برابر بقیه جریان است، آبشار ثانوی و باریک تری قرار داشت. با آنکه از میان این دو دهانه جریان سریع و پرصدای آب دیده می شد، با این حال چنان کوچک است که نمی توان نام آبشار به آن داد. به نظر کرزن در شرایط مساعد جریان آب خطری جهت عبور کشتی از آنجا نبود، وضع و ترکیب کناره رودخانه و صخره ها در وسط آن عبود از آن نقطه را مقدور می ساخت.

آبشار پایانی: پنجمین و آخرین دسته آبشار نیم میل دیگر بالاتر در رودخانه و به فاصله کمی از اهواز است. این دسته بوسیله دو رشته از لبه های کمره سنگی به صورت کوهانی در رودخانه دیده می شد که از میان آن در قسمت پایین دو مجرا بود و موقعی که آب رودخانه زیاد باشد آبشاری تشکیل می شد. بعد از آن کارون باز جریان ملایم خود را تعقیب می کرد، و تا چند میلی شوشتر دیگر مانعی برای کشتی رانی نبود. همه این مسافتی که مسیر رودخانه بواسطه صخره ها و آبشارها قطع می شد؛ از یک میل و ربع تا یک میل و نیم است.

تا دهه های اخیر ماهی های کوسه درشت غالباً تا اهواز پیش می آمدند و در حوضچه های پایین آبشارها در حال شنا بودند و گاهی نیز تا شوشتر هم دیده می شدند. در مجاورت آخرین آبشار، بستر خشک کانالی قدیمی به سمت جنوب در ساحل چپ یا شرقی رودخانه مشاهده می شد که احتمال می دهند جهت انحراف آب موقعی که مشغول ساختن بند بزرگ بودند، آنرا کنده باشند و می گویند تا فاصله زیادی به سمت فلاحیه امتداد داشت.

اشکال عبور از آبشار عمده غیر از اوقاتی که آب وضع کاملاً مساعدی داشت، آن قدر زیاد بود که اگر می خواستند کار کشتی رانی را در کارون تعقیب نمایند، تشبث به وسایل مصنوعی از ضروریات حتمی بود و بدون آن نمی شد، (کرزن، ایران و قضیه ایران، ج ۲، ص: ۴۲۵-۴۲۰).

قسمت آخری رودخانه کارون تا پیش از نخلستانها و تقریباً دو میل بالای خرم شهر، بسیار بی صفا و کج و معوج بود. نهر کهنه ای موسوم به بمشیر (بهمنشیر) که مستقیماً مربوط بخلیج فارس و قابل کشتی رانی بوده است. نهری که امروز کارون را به ارونند متصل می کند و موسوم به حفار است، ظاهراً

مصنوعی است، فعلاً کارون وارد رود با عظمت ارونند می‌شد و مقدار معتنا بهی بر آن می‌افزود، آنجائی که متصل به کارون می‌شد، عرض آن قریب نیم میل است.

در یک جمع‌بندی باید گفت، کارون از کوه‌های پیچیده مغرب اصفهان سرچشمه می‌گیرد. این رودخانه از شرق به غرب جاری است و از میان گردنه‌ها و دشتهای بلند می‌گذرد تا در تپه‌های شمالی شوشتر ظاهر و از آنجا با انحراف شدیدی به سمت جنوب جاری می‌شد و بعد از آراستن این شهر با آسیاب‌هایی که در تاریخ باعث اشتهار آن گردیده‌است؛ جریان ماریچی خود را در صحراهای رسوبی که تا ارونند و خلیج فارس امتداد دارد تعقیب می‌کند و در بین راه نهر بندقیبر و آب دز یا رودخانه دزفول به آن می‌پیوست و قدری پائین‌تر جریان رودخانه به واسطه آبشار معروف اهواز قطع، و بدین جهت در کار کشتیرانی مانعی ایجاد می‌شد. خرمشهر (محمرة) بندری در کنار این رودخانه است که در مصب که چهل میل پایین‌تر است با آب مشترک فرات و دجله در فاو وارد خلیج فارس می‌شد. (کرزن، ایران و قضیه ایران، ج ۲، ص: ۴۰۲)

در اوایل ادوار تاریخی رودهای کارون و کرخه آبهای مهمی بوده که همه مستقلاً داخل خلیج فارس می‌شدند، هریک دلتای جداگانه تشکیل می‌داده و کرورها خروار خاک می‌آورده‌است و باین سبب و هم بواسطه اینکه آزمان مجرای نهرها کوتاه‌تر بوده تشکیل خاک سریع‌تر از آنکه اوضاع امروزه مقتضی است صورت می‌گرفته‌است و محتمل است که بارندگی در تلال هم زیادتر از حالیه می‌شده و بنابراین مقدار آب گل‌آلودی که بکنار دریا می‌رسید زیادتر بوده‌است. (سایکس، تاریخ ایران، ج ۱، ص ۵۱)

رودخانه کارون شاخه‌های مختلفی را در طول مسیر خود دریافت می‌کرد که از جنوب به شمال ذیلاً توصیف شده‌اند:

یکی از شاخه‌های کارون، بهمنشیر است. در حدود دو میلی بالای محمره و بنابراین سه میلی دهانه حفار بهمنشیر واقع است (راجع به اصل این اسم اختلاف هست) که مجرای دیگر کارون به دریاست و شاید روزگاری همه آب این رودخانه از آن طریق به خلیج فارس وارد می‌شده‌است و آن از شمال غربی به جنوب شرقی و در موازات شط العرب جاری است و بالغ بر چهل میل طول و با دهانه عریض از چند میلی مصب به طرف خلیج جریان دارد. در کناره‌های آن مثل سواحل شط العرب در نزدیکی بصره بندهایی از نی در رودخانه تعبیه می‌شد تا ماهی‌های فراوانی را که در اثر جزر آب در گل-های رودخانه می‌مانند صید نمایند. در عهد قدیم بهمنشیر (بهمنشیر) دهانه شرقی دجله و شط العرب دهانه غربی آن بود. جزیره‌ای که بین آنها واقع شده‌است یعنی بین حفار و دریا بنابر کتیبه‌های میخی دیلمون است و ایرانیان میان رودان یا بین‌النهرین (آبادان) می‌نامند. اگر عثمانی‌ها در ادعای خود پافشاری می‌نمودند و خطری پیش می‌آمد از لحاظ ایران اهمیت بی‌اندازه‌ای می‌داشت که راه مستقل و جداگانه برای رود کارون داشته باشد و این منظور را بهمنشیر تأمین می‌کرد و هر دو ساحل و دهانه آن مطلقاً ایرانی است و

از حمله و تجاوز عثمانی هم محفوظ بود و بنابراین باز بهمنشیر برای کشتی‌رانی مورد استفاده قرار می‌گرفت. در سال ۱۸۳۶ سرگرد ایستکورت با کشتی «فرات» از آن عبور کرد و ستوان سلبی در ۱۸۴۱ از محمره بوسیله همین راه تا خلیج فارس رفت و برگشت و کم‌عمق‌ترین قسمت آن بالغ بر نه پا عمیق بود. لیارد می‌نویسد که تا مصب در خلیج فارس کاملاً قابل کشتی‌رانی است و عمق آن چهار گز (۱۸۲۹ متر) است و بالغ بر ربع میل پهنا دارد و می‌گوید عمیق‌ترین نقطه آن در موقع جزر و مد بهاری بیش از سه گز است و بنابراین کشتی‌ها با محمولات سنگین می‌توانند عبور و مرور کنند. از قرار معلوم بعداً تپه‌های زیرآبی در دهانه آن در خلیج فارس تشکیل یافته‌است که حفره‌های متغیر و خطرناک داشت و جزرومد آن تا نه پا می‌رسید. (کرزن، ایران و قضیه ایران، ج ۲، ص: ۴۱۵)

یکی دیگر از شاخه‌های کارون دجله العورا (کور کارون) نام داشت. در فاصله ده تا دوازده میل بالای بهمنشیر مجرای سوم کارون واقع شده بود که دست کم از عهد قاجاریه، خشک و خالی است، اما روزگاری شاید قبل از وجود بهمنشیر کارون از آن راه به دریا می‌ریخته‌است. این رودخانه خشک که گمان می‌رود همان است که نثارخوس بقصد پیوستن به اسکندر کبیر در شوش با کشتی از آن عبور نموده، از دوره اسلامی کارون العمیه یا کارون کور نام گرفت. افسران نیروی دریایی انگلیس که با کشتی فرات به سال ۱۸۳۶ تا دریا سیر کرده بودند، گودالی با عرض دو یست یارد یافتند که در وسط آن هنوز مجرای کوچکی بوده و هنگام جزرومد آب در آن می‌ریخته و موقع جزر فقط یک پا آب شور در آن می‌مانده‌است. احتمال این که همین مجرای اصلی کارون باشد از این مطلب تأیید می‌شد که جغرافی‌دانهای مسلمان طول نهر حفر شده را چهار فرسنگ یا در حدود پانزده میل نوشته‌اند که معادل درازی فعلی کارون العمیه تا محمره است؛ بنابراین می‌توان استنباط نمود که نهر واقع در پایین مجرای اصلی کارون، کاملاً مصنوعی بوده‌است. این فرض را حقیقت ذیل تأیید می‌کند که گفته‌اند در عهد ایلامی‌ها و بابلی‌ها از قسمت پایین کارون به بهمنشیر مجرا کنده بودند که مبدأ آن رودخانهٔ سابله کنونی بوده که در زمان اسکندر وجود داشته. این مجرا را عضد الدوله تعمیر کرده و نهر یا کانال جدید نام داده بود. مقدسی جغرافی‌دان عرب، بهمنشیر علیا را فم العضدی (جوی عضدی) نامیده بود. (کرزن، ایران و قضیه ایران، ج ۲، ص: ۴۱۶)

از دیگر شاخه‌های فرعی کارون کانال گبان (قبان) است. از کارون العمیه به فلاحیه پایتخت اولیهٔ بنی کعب که در کنار رودخانه جراحی بود، مجرائی است که به قبان یا گبان معروف بوده‌است. در قرن ۱۲ هـ. ق/۱۸ م در این منطقه کارون بوسیله شیخ سلمان بنی کعب سدی ساخته شده بود تا آب به کارون العمیه برده باشند. هنگام لشکرکشی کریم خان این سد ویران شده و کارون العمیه هم کماکان کور ماند. در بعضی از مواقع سال، این کانال تا فلاحیه قابل کشتی‌رانی بود. در وسط راه به اهواز واقع است بعد از

آنجا هم قرارگاهی به نام قاجاریه اخیراً در ساحل راست رودخانه تأسیس یافته که تلگراف خانه و توقفگاه برای کشتیهاست. (همان، ص: ۴۱۷)

کارون در طول مسیر خود پیوسته‌گاه‌های متعددی نیز داشت. کرزن در این باب می‌نویسد: «بالتر از اهواز رودخانه کارون با لبه‌های بلندی محدود شده‌است که ده تا بیست و حتی سی پا ارتفاع و مقطع عمودی از خاک آهک و بستری ۲۰۰ تا ۳۰۰ یارد عرض دارد. تقریباً تا دوازده میل در بالای ویس جریان کارون تا بند قیر کاملاً به خط راست پیش می‌رود و در آنجاست که برای اولین بار بعد از محمره ملاحظه می‌شد که رودخانه چند شعبه دارد و مرکز تلاقی سه نهر آب گرگر یا کانالی است که از شوشتر در مشرق جاری است و آب شطیپ یا کارون اصلی که آن نیز از شوشتر و در وسط جریان دارد و آب دز یا رودخانه دزفول که از دزفول در مغرب جاری است. در حین مقایسه جریان مستقیم خاص رودخانه طی دوازده میل پیش از نقطه تلاقی بواسطه شرحی که جغرافی‌دانهای عرب باقی گذاشته و نوشته‌اند که کانال مصنوعی آب گرگر تا اهواز امتداد داشته‌است. سلبی ناخدای انگلیسی پنداشته بود که وی در آنجا اثری از مجرای مزبور دیده‌است، این احتمالی است که فرض صحت آن بواسطه فقدان بستر قدیمی رود که بایستی در حوالی جریان اصلی کارون مانده باشد، تقویت می‌شد.

محل التقای سه رودخانه دز، گرگر و شطیپ یکی از پیوسته‌گاه‌های مهم بود. «لیارد» رنگ آب سه رودخانه را که در اینجا بهم می‌رسند متفاوت ذکر نموده. آب دز را تیره‌گون نوشته‌است چون از میان اراضی رسوبی می‌گذرد، شطیپ یا کارون اصلی را متمایل به سرخ و رود گرگر را سفید شیری قلمداد کرده‌است. کرزن می‌نویسد: «من چنین اختلافی که شاید ناشی از وضع آبها باشد در آنجا ندیده‌ام. در محل تلاقی به‌نظر من رودخانه اولی در حدود ۸۰ یارد و دومی ۱۵۰ و سومی ۶۰ یارد پهنا داشته که از تلاقی آنها جریانی با عرض ۳۰۰ یارد تشکیل می‌یافته‌است.»

رودخانه دز از رشته‌های عظیم کوهستانی زاگرس سرچشمه می‌گیرد و حتی دو نقشه نیست که شاخه‌های آنرا یکسان درج کرده باشد، ولی تحقیقات سرگرد سایر در سال ۱۸۹۰ ثابت کرد که دو نهر عمده به آن وارد می‌شدند که یکی از بروجرد جاری بود و سیلاخور را مشروب می‌ساخت، دیگری فریدن علیا را مشروب و از بزئوی عبور می‌کرد، اما در اینجا فقط به حوزه پایین آن توجه می‌شد که بعد از عبور از دزفول و گذشتن از میان ناحیه جنگلی در بند قیر وارد کارون می‌شد.

در نقطه‌ای موسوم به قلعه‌بند که درست در بیست و پنج میلی راه آبی بند قیر بود رودخانه را جزیره و سدی صخره‌ای به دو شاخه منقسم می‌کرد.

دومین رودخانه سه‌گانه که در بند قیر بهم می‌رسند با آنکه در پایین شوشتر آب شطیپ نام داشت؛ در واقع همان مجرای اصلی کارون است. سلبی پس از عبور از آنجا با کشتی «آشور» به سال ۱۸۴۲ و «لیارد» هر دو این رودخانه را برای کشتی‌رانی کاملاً مساعد تعریف کردند، زیرا که عمق آن زیاد بود. در نزدیکی

شوشتر تبدیل به چند مجرای کم عمق می شد و جزایر کوچک و تپه های زیرآبی مانع کشتی رانی بود، ولی پس از آن تاریخ کشتی شوشان (سوزا) برای رفت و آمد تا گرگر، این راه را انتخاب کرد، هرچند کشتی مزبور از شهر دینگه جلوتر نمی رفت که از راه خشکی تا شوشتر ده میل مسافت است.

آب گرگر از دیگر شاخه های کارون در اطراف شوشتر بود. کرزن در این باب می نویسد: «قرار بود مسافرت در کشتی سوزا تا رود گرگر یا مجرای مصنوعی خاتمه یابد، زیرا که در آنجا عمق رودخانه زیادتز و کف آن ثابت تر است و از طریق رودخانه دروازه شهر والی نشین بشمار می رود». (کرزن، ایران و قضیه ایران، ج ۲، ص: ۴۳۷-۴۳۵)

سیاستمداران و گروه بازرگانی انگلیس، حدود نیم قرن پیش از باز شدن رودخانه کارون از گشایش آن طرفداری می کردند، زیرا آن را وسیله ای برای تقویت موقعیت تجاری خود در منطقه و سلطه بر بازارهای ثروتمند ایالت های مرکزی و جنوبی ایران می دانستند. پس از مذاکرات طولانی که در سال ۱۲۹۱ق/ ۱۸۷۴ م آغاز شد و چند بار به وقفه افتاد، در نهایت دولت قاجار در ۷ صفر ۱۳۰۵ ق/ ۲۵ اکتبر ۱۸۸۸ م گشایش کارون را از محمره تا اهواز بر کشتیرانی بین المللی را اعلام کرد. (انصاری، ۱۳۹۵: ۹۲-۹۱)

۴- دولت ناصرالدین شاه، بستن سد اهواز و توسعه شهر ناصری:

سد اهواز در عین اینکه برای آبیاری نیشکر و نخیلات اطراف اهواز طراحی شده و احتمالاً در قرن ۷ ه. ق. ناپود شده بود، اما در عهد قاجاریه بقایایش مانعی برای کشتیرانی در بستر کارون بود. برای رفع این اشکال سه پیشنهاد شده بود: یکی اینکه صخره های را که در بستر رود مانع کار است منفجر کنند و بتراشند یا آنکه از میان سنگ ها راهی بگشایند تا رفت و آمد کشتی ها میسر می شد. از این پیشنهاد باید بکلی صرف نظر کرد، زیرا که هم مشکلات فنی داشت و هم هزینه سنگین و تازه معلوم نبود که با وضع جدید که ناگهان در مورد آبشار پیش می آمد، در سطح آب دو سمت رودخانه چه تأثیری می نمود.

پیشنهاد دوم این است که از کنار سطح تحتانی تا حوزه فوقانی رودخانه با نصب دریچه ها در طول یک تا یک میل و نیم کانالی از کف نسبتاً هموار حفر می شد. با آنکه این راه حل عملی و عالی بود و مانع کشتی رانی را از بین می برد به هیچ وجه احتمال قبول آن از ناحیه دولت ایران نیست، چون هم خرجش زیاد است و هم مانع اجرای نفوذ آنها در کشتی رانی قسمت علیای رودخانه می شود.

راه سوم که کرزن در روزنامه تایمز قویاً تأیید نمود، ایجاد یک تراموای سبک اسبی در طول همین مسافت محدود ساحل چپ رودخانه بود، یعنی از حوضچه پایین شرشرها تا بالاترین آبشارها. این مسافت

شیب زیادی نداشت و پیچ و خم آن هم مختصر بود و اگر قریه اهواز را هم دور می‌زد در - حدود یک میل و سه چهارم می‌شد.

این کار را یک شرکت محلی به نام ناصری شروع کرد، اما تراموا مایه تسهیل کار بود، ولی مانع کشتی‌رانی را برطرف نمی‌کرد. اگر خطی هم در این حدود کشیده می‌شد باید تا محمره امتداد می‌یافت تا از بریدگی راه در دو نقطه یعنی آنجا و اهواز اجتناب می‌شد، جاده تازه هم که از تهران می‌ساختند به جای شوشتر، اهواز انتهای خط می‌بود. (کرزن، ایران و قضیه ایران، ج ۲، ص: ۴۲۵-۴۲۰).

آن سد خراب شد و آب رودخانه پائین نشست، به اراضی مملکت اهواز نمی‌نشست که زراعت کنند و حاصل بردارند و سالی دو کرور بر مالیات ایران افزوده شد. چندین سال بود که هیچ سلطانی به بستن آن سد اقدام نکرده، همه کس در انجام این کار عاجز مانده بودند؛ و مملکت اهواز خراب مانده، اراضی آنجا محل زرع نمی‌شد. (افضل التواریخ، ص ۳۰۹)

در عهد ناصر الدین شاه، میرزا آقاخان کرمانی رساله خرید خوزستان را برای حل مسائل فوق تألیف کرد. موضوع این کتاب این است که مؤلف آن بفارسیان متمول ایرانی که در هندوستان اقامت داشتند پیشنهاد نمود که اراضی اهواز را در خوزستان از دولت ایران خریداری نموده، آنجا اقامت نمایند. از یک طرف پول گزافی یک مرتبه به دولت ایران برای آباد نمودن سایر قطعات مملکت می‌رسید. از طرف دیگر سرمایه بزرگی از اشخاص وطن دوست با اطلاع به ضمیمه دولت هنگامت به مملکت خوزستان وارد شده، سد اهواز را بسته و بفاصله کمی در کنار رودکارون مملکتی مانند کراچی و بمبئی دارای تمول سرشار و روح ایرانیت ایجاد می‌شد. بدیهی است این خیال از نقطه نظر سیاسی و اقتصادی در عالم وطن پرستی یکی از خیالات عالی شمرده می‌شد. این رساله به هندوستان رسیده، پارسیان وطن پرست پیشنهاد مزبور را پسندیده، برای پذیرفتن آن حاضر می‌گشتند. خصوصاً که دید علاوه بر منافع مادی و معنوی که دارد، آب و هوای خوزستان شباهت به آب و هوای هند داشت و به واسطه دریا و شط العرب و رود کارون راه آمد و رفت باز و دائره تجارت عمومی دنیا بی‌محدود می‌توانست آن مملکت را هم در محیط خود گرفته، استفاده بزرگ از آنجا بنماید. فارسیان در تعقیب این پیشنهاد با دولت ایران داخل مذاکره می‌شدند و لیکن افکار دولتیان وقت با اقدام باینگونه مسائل اساسی موافقت نداشت و نتیجه گرفته نمی‌شد. (دولت‌آبادی، حیات یحیی، ج ۱، ص ۱۶۰)

در زمان ناصر الدین شاه، در شوش نامه‌ای به خط صدر اعظم به دست نظام السلطنه مافی رسید که در باب بستن سد اهواز، نوشته بود که کمپانی فرانسه با شرکت حکیم‌باشی طولوزون خواستار بستن سد بود. او در جواب نوشت که، افتتاح کارون با شرایط برای تجارت عموم دول، خوب و اسباب آبادی و امنیت عربستان است؛ ولی مشروط بر این که کشتی‌های آن‌ها عوارضی به دولت بدهند. دولت و تبعه دولت هم بدون محدودیت، هر قدر بتوانند و بخواهند حق می‌داشتند؛ و منتهای سیر کشتی‌های دول خارجه، تا

زیر سد شکسته اهواز باشد. از بالای سد اتا شوشتر، مخصوص کشتی دولت ایران (شرکت ناصری) باشد. از سد الی بالای اهواز که محل لنگرگاه کشتی‌های ایران است، راه تراموای مخصوص تبعه ایران باشد که بار را از کشتی زیر سد بگیرند و به کشتی بالا (لینچ) حمل نمایند. کشتی‌های خارجه از محمره تا اهواز، در جایی لنگر نیندازند و اسلحه بار نکنند. «دوجومه» که نوعی بارکش بود یدک نیاورند. هرچه بنا برای تجارت و انبار بخواهند، دولت یا تبعه دولت بسازد و به آن‌ها کرایه بدهند. از وقت ورود به دهنه رود تا اهواز و از اهواز الی دهنه کارون که مقابل سنگر «آقا جان» است، علم شیر و خورشید داشته باشند. هر جایی را که دولت اسکله قرارداد، بارها را در همان نقطه فرود بیاورند و از همان جا حمل کنند. اگر در عرض طی مسافت، از حرکت کشتی آن‌ها به کشتی‌های عربی خسارت وارد آمد، از عهده برآیند. بدون بلیط حکومت محلی اهواز و محمره (ال کعب)، کسی را جایجا نکنند. از جنگل کنار کارون، هیزم برای مدد و صرفه ذغال به مصرف نرسانند، و انبار ذغال جز در نقطه محمره و اهواز، در محل دیگر برای بنا کردن ننمایند. میرزا حسین خان نظام السلطنه می‌گوید که برای پذیرفتن شرط تجارت انگلیسیان در کارون «این شرایط را نوشتم و فرستادم، ولی افسوس که هیچ‌یک در موقع اجرا، بلکه اظهار هم نیامد.»

همو نوشته‌است که در مدتی که او و حاجی عبدالغفار نجم الملک و آقا رضا ناظم خلوت به بررسی بستن سد اهواز از سوی ناصر الدین شاه مشغول بودند: «همه روزه حاجی نجم الملک مشغول تعیین محل سد و ترتیب این کار بود. من اعتقاد نداشتم که این سد و پل شوشتر با آلات و ادوات معموله ایران بسته بشود. به علاوه چندین عیب داشت. اول آن‌که وقتی که این سد را بسته‌اند، از دهنه کوه که آب داخل جلگه عربستان می‌شد، در یازده محل بند و قنات داشته‌است که دو ثلث آب را خارج کرده‌اند. دوم آن‌که در آن وقت، صحرای محمره و فلاحیه آباد نبوده‌است و فاضل نه‌های دو طرف سد برای زراعت می‌رفته‌است و این دو محل که بحیره بوده‌است، الان دو شهر معتبر است که سالی هفت هزار تومان مالیات می‌دهند. سوم آن‌که آن وقت چون نیشکر عزیز الوجود و مال التجاره بوده‌است، هر قدر از اراضی که مشروب می‌شده، زراعت نیشکر کرده‌اند و حالا زراعت غله می‌شد و به مراتب رواج آن از نیشکر بیشتر و لازمتر است. به علاوه نه‌های قدیم، انباشته و منطمس است و چندین هزار عمه لازم است که در ظرف سه‌چهار سال آن نه‌ها را قابل جریان آب کنند. کف رودخانه هم به مرور گود شده‌است و آن نه‌ها تمام اراضی را نمی‌گیرد. به‌رحال رأی خودم را در طی عریضجات نوشتم که، اگر دولت ایران بخواهد این سد را ببندد، بعد از ده سال با یک کرور، احتمال دارد یک سد بی‌دوامی مثل سد ناصری بسته شود. حال آن‌که طول این سد، اقلاناً پانصد و پنجاه ذرع می‌شد و طول سد ناصری که هشتاد هزار تومان خرج کرده‌اید، صد و هفتاد ذرع بود. سد ناصری حفر نه‌ر لازم نداشت، فقط آب در نه‌ر مجرای قدیم کرخه به صحرای حویزه می‌رفت. اینجا اقلاناً هر طرف چهار نه‌ر لازم دارد. تمام این فقرات را نوشته بودم.» (اتحادیه، خاطرات و اسناد حسین قلی خان نظام السلطنه مافی، ج ۱، ص: ۱۵۵ و ۱۴۹)

در اواخر قاجاریه وظیفه امین الدوله این بود که مبلغ سی کرور از دولت انگلیس یا فرانسه استقراض نماید و گمرک ایران را در مقابل آن قرض محل تأدیه معین کند، که عایدات گمرک مرتباً در ازای اصل و فرع آن طلب، بطور استهلاک ضبط شود و با آن سی کرور بترتیب ذیل عمل شود. ده کرور دیگر آنرا تشکیل کمپانی برای احداث خط آهن در تمام نقاط ایران منظور دارند و «عموم متمولین مملکت را دعوت بشرکت نمایند و البته بعد از آنکه دولت ده کرور سرمایه در آن شرکت داشته مردم دیگر هم مطمئن شده لااقل چهل کرور هم با دولت شرکت خواهند کرد و با پنجاه کرور در ظرف ده سال تمام خطوط و معابر ایران را می‌توان آهن کشید؛ و ده کرور دیگر را دولت برای استخراج معادن و بستن سدهای لازم از قبیل سد اهواز و بند کارون و آوردن کارخانجات معین نماید. تجار داخله هم باطمینان سرمایه دولت حاضر می‌شوند که چهل پنجاه کرور بر آن اضافه نمایند و در ظرف ده سال از منافع و عایدات همان اقدامات مفیده هم فرع و اصل وجوه استقراضی پرداخته می‌شد و هم عایدات دولت از بابت سهم شرکت و حقوقی که رسماً از منافع آنها می‌گیرد، چندین مقابل مالیات امروزی می‌شد و هرچند مرحوم مظفر الدین شاه بدو معتقد باین حرفها نبود ولی امین الدوله بزودی صحت دعاوی خود را بر او مدلل داشت و هم برای اطمینان خاطر شاه، که بداند ممکن است از داخله ایران مبالغ خطیره منافع دولتی حاصل نمود و هم برای اطمینان دولتی که می‌خواهد از او قرض کند دست بداره گمرک زد و او را قانونی و منظم و باصلاح رفورمه کرد و برای انجام این مقصد مسیو نوز را با چند نفر دیگر از مملکت بلژیک مستخدم و از وضع و اسلوب گمرک استحضار کامل داشتند، اجیر نموده و به سمت مستشاری در اداره گمرک گذاشت». (تاریخ انحطاط مجلس، ص: ۱۵۹)

طرحهای متنوعی برای توسعه شهر اهواز در عهد قاجاریه مطرح شد. تمامی این طرحها به سبب اهمیت و مرکزیتی بود که شهر اهواز و بندرگاه نوسازش «ناصری» در این میانه داشت.

۵- تأسیس بندر ناصریه و تولد دوباره اهواز:

اهواز در سال ۱۲۲۵ ه. ق/ ۱۸۱۰ شهری مخروبه بود که بیش از ۶۰ خانه در آن نبود. در سال ۱۲۴۲ ه. ق/ ۱۸۲۷ م نیز ۱۶۰۰ نفر در آن نمی‌زیستند (فلور، ۱۳۹۲: ۱۲۹). در آغاز حکومت ناصرالدین شاه قاجار وضعیت عمومی اهواز رضایت بخش نبود تا اینکه با آزاد شدن کشتی‌رانی در کارون برای کشورهای خارجی در سال ۱۳۰۶ هجری قمری (۱۲۶۶ هجری شمسی) نخستین سنگ بنای اهواز نوین گذاشته شد. البته از همان ابتدا به دلیل نفوذ انگلستان در خلیج فارس و انحصار بازاری تجاری این حوزه در واقع تنها بهره‌بردار این امتیاز بود.

علیرغم عمق و عرض مناسب کارون برای کشتی‌رانی به دلیل وجود صخره‌های طبیعی موجود در رودخانه و آثار برجای مانده از سد اهواز، ادامه حرکت کشتی‌ها به طرف شوشتر با مانع روبرو بود لذا کالاها قبل از مانع مذکور از کشتی تخلیه شده و با ایجاد ریل آهن و انتقال آنها به مکانی بالاتر از سد، به وسیله کشتی‌های دیگر به سوی شوشتر روانه می‌شدند.

منابع قاجار در این باره نوشته‌اند که «از حد مصب آن الی خطه اهواز برای عبور و مرور و ورود و صدور کافه سفاین تجارته و دولتی از بخاری و شرعی و از برای اتمام همین اکرام است و انجام این انعام عام که در این تاریخ جنابان جلالت نصابان معتمدی السلطان آقا رضا ناظم خلوت و حاج میرزا عبد الغفار نجم الملک بر سر سد اهواز مأمور شده و رفته‌اند.» (اردکانی، چهل سال تاریخ ایران، ج ۱، ص: ۱۷۳)

در این زمان حاج معین بوشهری معروف به معین التجار شرکتی به نام (شرکت ناصری) برای کشتی‌رانی در کارون تأسیس کرد. اما سرانجام فعالیت کشتی‌رانی ناصری و انگلیس با ایجاد راه آهن و راه شوسه و پیدایش صنعت نفت و توسعه کشتی‌رانی در زمان پهلوی اول پایان یافت. از سوی دیگر به هم خوردن اوضاع اجتماعی شهرهای شوشتر و دزفول و شروع درگیری‌های داخلی در آن مناطق، باعث شد مردم، تجار و بازرگانان این شهرها برای حفظ سرمایه خود متوجه شهر ناصری شوند. دولت نیز برای حفظ امنیت تجارت در کنار رودخانه پادگان و بندری بنا نمود که به بندر ناصری شهرت یافت. بسته شدن پل ارتباطی تجارت شمال کشور در اثر جنگ جهانی اول و به تبع آن رونق بازرگانی در جنوب عامل دیگری در رونق و رشد سریع شهر بود. با گسترش شهر برخی از مردم نیکوکار نیز برای آبادانی آن اقدامات مفیدی انجام دادند. از جمله حاج محمد تقی دولتی از بنیانگذاران شهر با مشارکت میرزا جلال موقر برای رفع مشکل کم‌آبی، شهر را لوله‌کشی کرده و ماشین‌های مورد نیاز را وارد نمودند. با کشف ذخایر نفتی در خرداد ۱۲۸۷ شمسی در مسجد سلیمان، گام دوم برای خروج اهواز از بن‌بست چندین قرنه سیاسی-اقتصادی برداشته شد و با توجه دولت مرکزی اهواز به عنوان یک شهر اداری و بوروکراتیک حیات دوباره خود را آغاز کرد.

در سال ۱۳۰۳ شمسی به دستور رضاشاه شهر ناصری به عنوان مرکز خوزستان اعلام و در شهریور ۱۳۱۴ به موجب تصویب هیئت وزیران نام بندر ناصری به اهواز (نام باستانی شهر) تغییر یافت و به عنوان مرکز استان ششم اعلام و مجدداً والی نشین خوزستان گردید. با آغاز جنگ جهانی دوم در سال ۱۹۳۹ میلادی و تاخت و تاز نیروهای شوروی از شمال و انگلستان از جنوب، اهواز به شدت دچار قحطی و کمبود آرد و نان شد و در سال ۱۳۲۰ هجری شمسی با پیروزی ارتش انگلیس بر لشکر ایران اهواز به تصرف انگلستان درآمد.

نتیجه‌گیری

با توجه به اهمیت رودخانه کارون به عنوان شریان اصلی ارتباطی، طبیعی و آبرسانی شهر اهواز، بستن سد بر این رودخانه می‌توانست، موانع طبیعی بر سر راه تجارت دیرپای رودخانه‌ای-دریایی خوزستان را حذف کند. لازمه این امر ابداع کشتیهای بخار با کف تخت بود که برای عبور از فراز این صخره‌ها نیازمند، سطح معینی از عمق آب بودند. با توجه به بازدیدها و تجارب حاصل از سفرهای ناصرالدین شاه به فرنگ، تجربه پل-سدهای متحرک در اروپا به خصوص در شبکه راه‌های رودخانه ای تیمز در انگلستان، برای نوسازی شبکه ارتباطی رودخانه ای شهر اهواز مورد استفاده قرار گرفت. این امر ارتباط مستقیم راه‌های رودخانه ای را پس از قرن‌ها مواصلات غیرمستقیم در آب و کرانه کارون را برقرار کرد و عامل اصلی موفقیت و رونق شرکت‌های تجاری لنینچ و ناصری شد. لیکن همین امر راه را برای حضور استعمارگران و دخالت‌های آنان در جنگ‌های جهانی در منطقه باز کرد. میراث دراز مدت این زیرساخت‌های شهری، تداوم حیات اقتصادی شهر اهواز با استفاده از این تجربه تاریخی است که «منظر» (طبیعت) را به خدمت اقتصاد درآورده بود. در واقع سد ناصری زیرساختی برای توسعه تاریخی شهر اهواز در عهد قاجار تا پهلوی به‌شمار می‌رفت.

منابع و مأخذ

- افضل الملک. غلامحسین، افضل التواریخ، مصحح منصوره اتحادیه و سیروس سعدوندیان، تهران: نشر تاریخ ایران، ۱۳۶۱.
- انصاری. مصطفی، تاریخ خوزستان دوره خاندان کعب و شیخ خزعل (۱۹۲۵-۱۸۷۸)، ترجمه محمد جواهر کلام، تهران: شادگان، چاپ سوم، ۱۳۹۵.
- اهری. زهرا، مکتب اصفهان در شهرسازی: زبان‌شناسی عناصر و فضاهای شهری، وازگان و قواعد دستوری، تهران: دانشگاه هنر، ۱۳۸۰.
- حبیبی. سید محسن، از شار تا شهر: تحلیلی تاریخی از مفهوم شهر و سیمای کالبدی آن، تفکر و تأثر، تهران: دانشگاه تهران، چاپ ششم، ۱۳۸۴.
- دولت‌آبادی، یحیی، حیات یحیی، تهران: عطار، ۱۳۷۱ ش، چاپ پنجم
- رونه دالمانی. هانری، سفرنامه از خراسان تا بختیاری، ترجمه محمد علی فره وشی، تهران: امیر کبیر، ۱۳۳۵.
- سایکس. پرسی، تاریخ ایران، ترجمه سید محمد تقی فخر داعی گیلانی، تهران: افسون، ۱۳۸۰، چاپ هفتم.

- سپهسالار. میرزا حسین خان "وقفنامه مسجد مدرسه ناصری تهران": اسناد معماری ایران، تصحیح عماد الدین شیخ الحکامی، ج ۱، تهران: مؤسسه تألیف، ترجمه و نشر آثار هنری، ۱۳۸۸
- فلور. ویلم، بنوکعب: عشایر مرز نشین جنوب خوزستان از برآمدن تا برافتادن، تهران: شادگان، ۱۳۹۲
- کرزن. جورج ناتانیل، ایران و قضیه ایران، ترجمه غلام علی وحید مازندرانی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۸۰، چاپ پنجم.
- مجد الاسلام کرمانی. احمد، تاریخ انحطاط مجلس، مصحح محمود خلیل پور، اصفهان: دانشگاه اصفهان، ۲۵۳۶، چاپ دوم
- محبوبی اردکانی. حسین، چهل سال تاریخ ایران، مصحح ایرج افشار، تهران: اساطیر، ۱۳۷۴
- معجزی. محمد رضا والیزاده، تاریخ لرستان روزگار پهلوی، مصحح حسین والیزاده معجزی و محمد والیزاده معجزی، تهران: انتشارات حروفیه، ۱۳۸۲
- نظام السلطنه مافی. حسین قلی خان، خاطرات و اسناد حسین قلی خان نظام السلطنه مافی، مصحح: معصومه مافی و منصوره اتحادیه و سیروس سعدونیان و حمید رام پیشه، تهران: نشر تاریخ ایران، ۱۳۶۲، چاپ دوم.