

گردشگری خرمشهر برای خدمت‌رسانی به زائران اربعین حسینی آماده می‌شود

سرپرست اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی خرمشهر از آمادگی و برنامه‌ریزی این اداره برای پذیرایی و استقبال از تردد زائران در ایام اربعین حسینی خبر داد.

سجاد پاک‌گهر اظهار کرد: با تخصیص اعتبار از جانب اداره کل میراث فرهنگی استان خوزستان ابتدا ساماندهی و تحویل ۲ مجموعه سرویس بهداشتی در مسیر تردد زائران عتبات عالیات در شهرستان خرمشهر در حال انجام است.

او افزود: مجموعه اول سرویس بهداشتی در نزدیکی میدان مقاومت و مجموعه دوم در یادمان شهدای شلمچه قرار دارد و در روزهای آینده هر ۲ مجموعه به بهره‌برداری خواهند رسید. وی با اشاره به حضور و تردد میلیونی زائران در ایام اربعین حسینی از استان خوزستان گفت: با توجه به اینکه در شهرستان خرمشهر نیز تردد بسیاری صورت می‌گیرد برنامه‌هایی را تا فرارسیدن اربعین برای این شهرستان طراحی و در دستور کار قرار داده‌ایم.

سرپرست اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی خرمشهر با اشاره به برنامه‌های تدوین شده گفت: افزون بر فعالیت علاقه‌مندان و خادمان امام حسین (ع) که به صورت خودجوش کار می‌کنند اداره میراث فرهنگی

برای معرفی هر چه بهتر فرهنگ‌ها و بخشی از آداب و رسوم برنامه‌هایی را در دستور کار قرار داده است.

پاک‌گهر گفت: اداره میراث فرهنگی نظارت بر تاسیسات گردشگری و بین‌راهی و خدمت‌رسانی در مراکز اقامتی به زائرانی که از این شهرستان در ایام اربعین حسینی تردد می‌کنند را در دستور کار دارد.

او اضافه کرد: برپایی نمایشگاه‌های صنایع دستی و معرفی تولیدات صنایع دستی منطقه نیز جزو این برنامه‌هاست.

وی با اشاره به نمایشگاه‌های صنایع دستی سال گذشته در خرمشهر گفت: باتوجه به استقبال خوب از نمایشگاه‌های صنایع دستی در سال گذشته و همچنین بازتاب‌های

مثبتی که برپایی این نمایشگاه‌ها برای شهرستان داشته با هدف خدمت‌رسانی به زائران عتبات عالیات و شهروندانی که از خرمشهر تردد می‌کنند اقدام به برپایی نمایشگاه‌های صنایع دستی در منطقه خواهیم کرد.

سرپرست اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی خرمشهر خاطرنشان کرد: در ایام اربعین حسینی مردم از جای‌جای کشور و از کشورهای همجوار برای خروج از کشور و رسیدن به عتبات‌عالیات از شهرستان خرمشهر تردد می‌کنند.

معاون میراث فرهنگی استان

کهگیلویه و بویراحمد ؛

از ساخت سرویس بهداشتی در بافت دهدشت تا انتظار برای حریم «تپه چک»

معاون میراث فرهنگی استان کهگیلویه و بویراحمد از آخرین وضعیت تعیین حریم و عرصه «تپه چک» سخن گفت و از مرمت هشت بنای تاریخی در این استان و ساخت سرویس بهداشتی در بافت تاریخی دهدشت خبر داد. تپه باستانی «چک» در روستای چهاربیشه از سال ۱۳۸۴ در فهرست آثار ملی ثبت شده است، اما در طول این ۱۸ سال هنوز حریم و عرصه مشخصی ندارد، در حالی‌که این موضوع موجب اعتراض ساکنان روستای چهاربیشه و مانع از فعالیت‌های ساخت‌وساز، تعمیر و یا فروش خانه‌های آن‌ها شده است. رییس اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی شهرستان گچساران دلیل معطل ماندن حریم «تپه تاریخی چک» را کمبود اعتبار اعلام کرده بود. اما در پاییز سال گذشته، رحیم دادی‌نژاد، معاون میراث فرهنگی کهگیلویه و بویراحمد از گمانه‌زنی برای تعیین عرصه و حریم این «تپه تاریخی چک» خبر داده بود و حالا در تازه‌ترین اظهارات درباره تعیین حریم و عرصه تپه چک به ایسنا گفت: آن زمان اعتبار گمانه‌زنی این تپه تاریخی تأمین نشد و در حال حاضر برای پژوهش باستان‌شناسی تپه تاریخی چک به منظور تعیین حریم و عرصه منتظر مجوز پژوهشگاه میراث فرهنگی و تأمین اعتبار آن هستیم. همچنین پژوهش باستان‌شناسی در قبرستان روستای گردنگاه لوداب به منظور تعیین حریم یکی دیگر از اولویت‌های ماست که برای آن هم منتظر مجوز از پژوهشگاه میراث فرهنگی هستیم. دادی‌نژاد همچنین درباره وضعیت مرمت بناهای تاریخی استان کهگیلویه و بویراحمد، اظهار کرد: در حال حاضر مرمت هشت بنای تاریخی در اولویت است، که مرمت سه بنا، از جمله کوشک گودنگون، مسجد چهل‌ستون دهدشت و امامزاده علی روستای سادات در حال انجام است. مرمت پل پاتاوه، بافت تاریخی روستای کریک و کوشک میمند نیز در مرحله بستن قرارداد است.

مشکل خانه تاریخی «گازر» شوستر را حل کنید



مدیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی شوستر خواستار حل مشکل تملک خانه تاریخی گازر شوستر برای مرمت و استحکام‌بخشی هر چه سریع‌تر آن شد.

داوود نجارآسیابانی اظهار کرد: مشکل این اداره در عدم مرمت خانه گازر مالکیت دولتی این بناست و لازم است تا از طرف مالک نسبت به مرمت‌های لازم اقدام شود. او با اشاره به ماده ۹۸ برنامه پنج ساله توسعه ششم کشور خاطرنشان کرد: مالکان دولتی بناهای ارزشمند و تاریخی موظف‌اند بناهای تاریخی که در تملک دارند را با هماهنگی و نظارت اداره میراث فرهنگی از محل اعتبارات خود تأمین اعتبار و در زمینه حفظ و نگهداری و مرمت بنا اقدام کنند.

وی تصریح کرد: بخش‌های متعددی از این خانه تاریخی به مرمت و استحکام‌بخشی نیاز دارد. نجارآسیابانی با اشاره به این‌که این خانه تاریخی هم‌اکنون فاقد

کاربری و بهره‌برداری است، گفت: اگر مشکل مالکیت این بنا که متعلق به شرکت عمران و مسکن شهرسازی است برطرف شود اداره میراث فرهنگی در صورت واگذاری این بنا آمادگی دارد تا از محل‌های انجام فعالیت‌های مرمت اضطراری، استحکام‌بخشی و احیای این خانه تاریخی به انجام برساند. سرپرست اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی شوستر اضافه کرد: بی‌گمان پس از اقدامات مرمتی لازم امکان جذب سرمایه‌گذار با هدف حفظ و احیای این بنای تاریخی و ایجاد و شرایط اشتغال‌زایی نیز مهیا خواهد شد. خانه تاریخی گازر هفتم خرداد ۱۳۸۷ با شماره ۲۳۰۰۷ به‌عنوان یکی از آثار ملی ایران به ثبت رسید.



رود بود، به آسانی طی نمایند. دومین منبع مورد ارجاع، به قلم رویگر (۱۳۸۶) می‌باشد با عنوان «اقدامات سیاسی، فرهنگی، مذهبی و عمرانی عضالدوله دیلمی: ۳۲۸-۳۷۳ هجری قمری». این منبع، براساس منابع ذیربط فارسی اطلاعات نسبتاً بیشتری درباره کانال عضدی درج کرده است. رویگر، به نقل از مقدسی در «حسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم» علت حفر کردن «فم عضدی»، «ترعه عضدی»، «جوی عضدی»، «حفار»، «نهر نو» و یا «نهر جدید» اِهمگی، در اشاره به همان سازه‌ا علت برپایی این آبراهه را «مشکلی که بر سر راه مسیرهای کشتی‌رانی قرار داشت» دانسته چراکه کشتی‌ها برای رسیدن از دجله و فرات به کارون ناچار بودند راه پرخطر خلیج فارس را بپیمایند و از آنجا وارد دهانه کارون شوند. از این رو عضالدوله فرمان داد تا میان شط‌العرب و کارون، کانالی بکشند که این کانال تا اندازه زیادی کشتی‌ها را از خطر می‌رهاند و از مسافت نیز می‌کاست» (ص. ۱۲۶). رویگر (۱۳۸۶) همچنین به استناد لسترنج در «جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی» می‌افزاید «بندر خرمشهر/ محمره در کنار نهر بیسان واقع در جای سابق نهر بیسان واقع شده است» (ص. ۱۲۶). همین منبع، با اتکال به کتاب «تاریخ عضالدوله: چگونگی فرمانروایی عضالدوله دیلمی و بررسی اوضاع ایران در زمان آل بویه»، نوشته فقیهی (۱۳۴۷) مراجعه کردم، اما در آن منبع حجیم (۴۱۰ صفحه) به جز فقط یک جمله کلی در صفحه ۱۵۲ بشرح زیر، مطلبی دیده نشد: مقدسی در این باره گوید عضالدوله نهر عظیمی از رود کارون به طرف رودخانه دجله (منظور شط‌العرب است) کند به طول چهار فرسخ تا مسافران بتوانند بیابانی را که میان آن ۲

از بین می‌رود، ولی سردار سلوکی انتیوخوس (Antiochus)، آن را بازسازی کرده و به افتخار نام خویش آنتوکیا (Antochia) می‌نامد. اما، این شهر نیز از بین می‌رود و برای سومین بار یکی از پادشاهان عرب به نام اسپاسین (Spasines) فرزند سغدوناکوس (Sogdonacus) آن را بازسازی کرده و برای آن چند سد بزرگ، بارانداز، لنگرگاه و اسکله خاکی برپا می‌سازد و به افتخار نام خود آنجا را «کرخ اسپاسین» (Charax of Spasines) نام‌گذاری می‌کند (لافتوس، ۱۳۸۵). البته، لافتوس چون مطالب خود را در قالب یک سفرنامه تدوین کرده بوده، مشخصاتی از منابع تاریخی خود برای ذکر این همه جزئیات را در متن سفرنامه مطرح نکرده اما می‌توان حدس زد که قاعدتاً منابع تاریخی لافتوس باید یا منابع یونانی اسکندرانی بوده باشند و یا منابع رومی، به ویژه کتاب «تاریخ طبیعی» نوشته پلینی بزرگ‌تر (Pliny the Elder)، به هر روی، برای راستی آزمایی این نکته/نکات به مفصل‌ترین منبع فارسی مرتبط با عملکرد و دوران امارت عضالدوله دیلمی با عنوان «شاهنشاهی عضالدوله: چگونگی فرمانروایی عضالدوله دیلمی و بررسی اوضاع ایران در زمان آل بویه»، نوشته فقیهی (۱۳۴۷) مراجعه کردم، اما در آن منبع حجیم (۴۱۰ صفحه) به جز فقط یک جمله کلی در صفحه ۱۵۲ بشرح زیر، مطلبی دیده نشد: مقدسی در این باره گوید عضالدوله نهر عظیمی از رود کارون به طرف رودخانه دجله (منظور شط‌العرب است) کند به طول چهار فرسخ تا مسافران بتوانند بیابانی را که میان آن ۲

کانال عضدی یا کانال اسکندر مقدونی؟!

با نام شهر آبادان می‌شناسیم وارد اروندرود (شط‌العرب) و نهایتاً خلیج فارس می‌شده است. نقش تاریخی این آبراهه در وهله نخست ایجاد تسریع بسیار در تجارت رودخانه‌ای میان اهواز-محمره-بصره-خلیج فارس بوده و در وهله دوم باعث شکل‌گیری و گسترش سریع شهر محمره/خرمشهر در ساحل همین آبراهه در زمان واگذاری امتیازنامه آزادی کشتیرانی به برادران بریتانیایی لینچ در سال ۱۸۸۸ میلادی بوده است؛ تحولی که با کشف و استخراج نفت در مسجدسلیمان در سال ۱۹۰۸ برای عمران و آبادی خوزستان اهمیت‌ی دو چندان یافت. این را هم فراموش نکنیم در زمان تجاوز صدام در سال ۱۳۵۹ شمس‌ی به ایران، وجود همین آبراهه باعث پیشگیری از سقوط شهر استراتژیک آبادان (و طبعاً روستاها و شهرهای مرتبط با آن) شد.

با این ذهنیت و اطلاعات تاریخی از اهمیت این آبراهه اثرگذار، وقتی امروز با مطلبی متفاوت درباره زمان ساخت و سازنده کانال عضدی در یکی از منابع تاریخی برخورد کردم، بسیار شگفت‌زده شدم. ویلیام کنت لافتوس (۱۳۸۵) که در فاصله سال‌های ۱۸۴۹ تا ۱۸۵۲ (اولیل دوران سلطنت ناصرالدین شاه قاجار) در محمره/خرمشهر اقامت داشته، در صفحه ۱۷ کتاب «سفرنامه پژوهشی سرهنگ لافتوس؛ نخستین کاوشگر شوش» نکاتی درباره نام بنیانگذار محمره، علت حفر این آبراهه، وجود یک شهر ایرانی به نام دورین و نیز برپایی پادگانی خاص در همین مکان دوران باستان نکاتی مطرح می‌کند که تصور تاریخی ما از این سازه و نکات مرتبط با آن را یکسره دگرگون می‌کند. به ادعای لافتوس:

۱. بنیانگذار محمره/خرمشهر، اسکندر مقدونی بوده و به همین دلیل آن را «اسکندریه» نامگذاری کرده است.

۲. این آبراهه به دستور اسکندر مقدونی کنده شده تا برای ورود به دجله [منظور شط‌العرب/ اروند رود می‌باشد]، ضرورتی به رودنوردی در مسیر پولسیوس

یکی از شاهکارهای دیرینه معماری، مهندسی موجود خوزستان، آبراه‌ای است که امروزه از میانه شهر خرمشهر عبور می‌کند و دست‌کم با ۲ نام «کانال عضدی» و «نهر حفار» شناخته می‌شود. این آبراهه مصنوعی و دست‌کند بشر که به باور عموم مورخان ایرانی در قرن چهارم هجری در دوره آل بویه و زمان امارت عضالدوله دیلمی ساخته شده (و به همین دلیل نهر/کانال عضدی خوانده شده)، با توجه به حفاری و کندن آن با عنوان «حفار» نیز موسوم شده است و از نظر کارکردی با کانال سوئز در مصر شباهت دارد، هرچند از لحاظ ابعاد عظمت کانال عضدی با طول حدودی چهار هزار و ۶۰۰ متر قابل قیاس با کانال سوئز با طول ۱۹۳.۳ کیلومتر نیست. دو فرازی که از نظر گذشت بخش آغازین تحقیق دکتر عباس امام (خوزستان‌پژوه و استاد دانشگاه شهید چمران اهواز) در خصوص آبراهه عضدی است. وی در ضمن این تحقیق به نتایج جالبی رسید و جهت انتشار در اختیار ایسنا قرار داده است. اکنون ادامه آن را می‌خوانید:

بازه زمانی ساخت‌وساز این آبراهه به صورت کاملاً دقیق مشخص نیست، اما بیشتر مورخان زمان ساخت آن را بین ۳۰ تا ۵۰ سال برآورد کرده‌اند. هدف اصلی ساخت این سازه نیز آن بوده تا رود کارون را با طی مسیر بسیار کمتری به اروندرود (شط‌العرب) متصل کنند و احتمالاً فاصله اهواز-بصره کمتر شود چراکه تا پیش از ساختن آبراهه عضدی شناورها ناچار بودند با عبور از بهمن‌شیر و طی مسافتی طولانی شبه جزیره آبادان را دور بزنند و آنگاه وارد اروندرود شوند. درحقیقت، با ساخت همین آبراهه بود که منطقه عمومی آبادان امروزی به شکل جزیره درآمد. نکته اینجاست که در واقع تا پیش از احداث کانال عضدی، رود کارون پس از عبو از اهواز و روستاهای پایین دست آن، در حدود پنج کیلومتر مانده به محمره/خرمشهر به بهمن‌شیر می‌پیوسته و پس از دور زدن محلی که امروزه