

Examining the Impact of the Heritage Left by the South Railway in the City of Ahvaz (Pahlavi Era, 1928-1979)

Mohammad Reza Alam*

Behdad Hoseini**

Abstract

With the construction of the nationwide railway in the city of Ahvaz, various facilities, organizations, and institutions were established by the South Railway Administration with the assistance of foreign companies. This article aims to utilize a descriptive-analytical method and gather data through documentary-library research, along with field observations, to address the central question: What are the most important historical and cultural heritages of the railway in the city of Ahvaz, and what historical, social, economic-commercial, urban development, communicational, and cultural impacts have these heritages had on the city? The most significant railway heritages established concurrently with the construction of the nationwide railway during the first Pahlavi era in Ahvaz include the Central Station, the Black Bridge, the Old Railway Hospital, the Eight Bangaleh Building, and the residential complex of 48 families. Additionally, the development and expansion of the urban fabric and area of Ahvaz from the east to the west of the Karun River, participation in historical events, facilitation of communication and transportation between southern regions and central and northern areas of the country, social convergence and cultural amalgamation, as well as economic mobility through supporting trade and serving various economic institutions, companies, and industries represent the most prominent impacts.

* Professor of Department of history, Faculty of Literature and Humanities, Shahid Chamran University, Ahvaz, Iran, alam@scu.ac.ir

** Postdoctoral researcher in the field of Iranian history after Islam, Faculty of Literature and Humanities, Shahid Chamran University, Ahvaz, Iran (Corresponding Author), Hamzeh.hoseini1366@gmail.com

Date received: 02/09/2025, Date of acceptance: 10/11/2025



Keywords: South Railway, Ahvaz, Railway Station, Black Bridge, Eight Bangaleh, Railway Hospital.

Introduction

The establishment of the national railway during the Pahlavi era transformed the city of Ahvaz into one of the main railway hubs in the south, owing to its geographical position. Numerous organizations, facilities, equipment, and institutions related to the railway were constructed in this city by foreign companies. This valuable heritage and the historical and cultural remnants of the railway phenomenon have led to various transformations and impacts in the social, economic-commercial, cultural spheres, and urban identity of Ahvaz. A thorough understanding and examination of these changes necessitate a historical re-evaluation and underscore the need for independent and separate research.

Materials and Methods

The present study employs a descriptive-analytical method, utilizing data collection through documentary-library methods as well as field surveys and visits to the historical railway heritage in Ahvaz. The aim is to provide a historical and cultural narrative of this heritage. This valuable heritage and historical and cultural relics of the railway phenomenon have caused various developments and impacts in the social, economic-commercial, cultural and urban identity fields in Ahvaz, the recognition and detailed study of which requires historical rereading and the necessity of independent and separate research.

Discussion & Results

The Iranian society's encounter with the phenomenon of the railway occurred similarly to other manifestations of Western civilization during the Qajar era. During this period, particularly in the reign of Naser al-Din Shah, significant efforts were made to construct both national and local railways through concessions, plans, and contracts with domestic and foreign companies and investors. An examination of the parliamentary discussions during the first to fourth terms reveals that after the fall of the Qajar dynasty and the rise of the Pahlavi government, there was a renewed commitment to the construction of a national railway line, driven by the emergence of a powerful central national government in the country and the necessity for Iran's

development. The progressive will of Iranian statesmen during Reza Shah's administration aimed to realize one of the important national demands of Iranians. A review of the efforts and endeavors of Iranians in the form of plans and contracts during the Qajar and early Pahlavi periods for the establishment of a national railway indicates that Khuzestan, particularly the Ahvaz region, was one of the main routes connecting to the country's railway transport network. This research examines the remaining heritage from the southern national railway in Ahvaz and its impacts and consequences. The most significant of this heritage includes the Siyah Bridge, the central station, the old hospital, the Eight-Bungalow building, and a complex of 48-family residential units.

Conclusion

These artifacts, which are considered valuable historical and cultural legacies of the railway, have brought about significant transformations and impacts in various economic-commercial, cultural, social, historical, communicative, and urban aspects for the city of Ahvaz and even the country as a whole. The development and expansion of the urban fabric and area of Ahvaz have occurred from the east to the west of the Karun River. The railway has played a role in historical events such as World War II and the eight-year Iran-Iraq War. It has facilitated communication and transportation between the southern regions and the central and northern areas of the country, contributing to social convergence and cultural amalgamation in Ahvaz. Additionally, the railway has stimulated economic activity by supporting trade and serving various economic institutions, companies, and industries.

Bibliography

Documents

SAKMA (National Archives and Library of Iran), Document No. 5875/290. [In Persian]

SAKMA (National Archives and Library of Iran), Document No. 33877/310. [In Persian]

SAKMA (National Archives and Library of Iran), Document No. 50591/293. [In Persian]

SAKMA (National Archives and Library of Iran), Document No. 4949/330. [In Persian]

SAKMA (National Archives and Library of Iran), Document No. 60546/230. [In Persian]

Negotiations of the National Consultative Assembly, Twelfth Term, Session 95. [In Persian]

Thesis

Mojtahed Mousavi, Jafar (2023), "Investigating the Impact of the Railway Residential Complex in Ahvaz (48 Families) on Urban Fabric, Master's thesis, Department of Architecture, Tehran university. [In Persian]

Books

Adamiyat, Fereydoun (1983), Amir Kabir and Iran, Tehran: Khwarazmi. [In Persian]

Information in a Quarter Century (1950), Tehran: Information Newspaper. [In Persian]

Taghizadeh, Mohammad (2005), History of Ahvaz from Ancient Times to the Islamic Revolution, Tehran: Bashir Cultural and Artistic Institute. [In Persian]

Tarskinski, Anatole (1947), A Brief History of Railways in Iran, Iranian State Railway Agency Publication, Tehran: Railway Agency Printing House. [In Persian]

Churchill, Winston (1982), The Second World War: The Gathering Storm, Translated by Touraj Farazmand. Tehran: Nil Publications. [In Persian]

Statistical Center of Iran, Annual Statistics for the Year 1957, Statistical Center of Iran. [In Persian]

Statistical Center of Iran, Annual Statistics, 1940, Statistical Center of Iran. [In Persian]

Travelogue of Haji Pirouzadeh (1963), Edited by Hafez Farmanfarman, Tehran: University of Tehran Press. [In Persian]

Sanie'd-Dowleh, Morteza Qoli Khan (1946), The Way of Salvation, Faros Printing House. [In Persian]

Fateh, Mostafa (2005), Fifty Years of Oil in Iran, Tehran: Elm Publishing. [In Persian]

Curzon, George Nathaniel (2009), Persia and the Persian Question, Translated by Gholamali Vahid Mazandarani, Vol. 1, Tehran: Scientific and Cultural Publishing Company. [In Persian]

Kasravi, Ahmad (2005), Five Hundred Years of Khuzestan History, Tehran: Donyaye Ketab. [In Persian]

Proposal Report by the Cultural Heritage Organization for the Registration of the Hasht Bangaleh Building in the National Heritage List, 18/6/1999. [In Persian]

Mohammadi, Seyyed Mohammad Ali (n.d.), A Summary of Events in the Last One Hundred and Twenty Years of Ahvaz (Formerly Nasiriyeh), Tehran: Tourang Publications. [In Persian]

Mahmoud, Mahmoud (n.d.), History of Political Relations between Iran and England in the Nineteenth Century, Vol. 8, Tehran: Eghbal. [In Persian]

Mahbubi Ardakani, Hossein (1978), *History of New Civilizational Institutions in Iran, Vol. 2, Tehran: University of Tehran Press. [In Persian]

Makmali, Mohammad Kazem (2000), Comprehensive History of Railways (Iranian Railways until the Islamic Revolution), Tehran: Public Relations of the Islamic Republic Railways. [In Persian]

Mojtahedzadeh, Rouhollah; Namavar, Zahra (2012), In Search of Urban Identity in Ahvaz, Tehran: Research Center for Roads, Housing and Urban Development Publications. [In Persian]

231 Abstract

Malekouti, Mojtaba (1938), *Railways Across Iran 1938-1928*, Tehran: Ministry of Ways Publication. [In Persian]

Nezam al-Saltaneh, Hossein Qoli Khan (1984), *Memoirs and Documents Volumes 1 and 2*, Edited by Mansoure Attehi and others, Tehran: Contemporary History Research Center Publications. [In Persian]

Articles

Bahonar, Parichahr; Soltanzadeh, Hossein; Karamati, Ghazal; Dashtgerd, Sara (2025), "Comparative Analysis of Railway Station Architecture in Iran and Turkey from 1921 to 1978," *Journal of Behavioral Studies in Architecture*, Vol. 1, No. 3, pp. 1-13. [In Persian]

Hayati, Hamed (2024), "The Impact of Nationalism on the Architecture of Buildings in Ahvaz during the Pahlavi Period", *Journal of Intercultural Studies*, No. 61, pp. 33-60. [In Persian]

Fattahi, Mohammad Reza and Karahmadi, Mehran (2024), "Examining the Architectural Style Features of Iranian Railway Stations during the Pahlavi Period", *Seventh National Conference on New Horizons in Civil Engineering, Architecture, and Urban Development*, Tehran-Iran, pp. 1-10. [In Persian]

Noori, Mostafa (2022), "The Ups and Downs of Determining the Route of the Trans-Iranian Railway," *Quarterly Journal of Document Treasure*, Vol. 32, No. 2 (126), pp. 76-100. [In Persian]

Newspapers

Information 24/9/1966, No. 12158.

Information 11/4/1937, No. 3180.

Information 24/3/1967, No. 12304.

Information, 30/2/1937, No. 3138.

Information, 1929: 755.

Koshesh, 1941, No. 25: 2.

بررسی تاثیر میراث برجامانده از راه آهن جنوب در شهر اهواز (در عصر پهلوی ۱۳۵۷ - ۱۳۰۷ ش.)

محمد رضا علم*

بهداد حسینی**

چکیده

با احداث راه آهن سراسر در شهر اهواز تاسیسات، تشکیلات و نهادهای مختلفی توسط اداره راه آهن جنوب و با کمک کمپانی‌ها و شرکت‌های خارجی در این شهر ساخته شده بود. مقاله حاضر در صدد است تا با بهره‌گیری از روش توصیفی-تحلیلی و شیوه گردآوری داده‌ها از نوع اسنادی-کتابخانه‌ای و بررسی‌ها و مشاهدات میدانی، به این سوال اصلی پاسخ دهد، که مهم‌ترین میراث تاریخی و فرهنگی راه آهن در شهر اهواز کدامند و این میراث چه تأثیرات و پیامدهای تاریخی، اجتماعی، اقتصادی-تجاری، توسعه و بافت شهری، ارتباطی و فرهنگی بر شهر اهواز داشته‌اند؟ یافته‌ها نشان می‌دهد که مهم‌ترین میراث راه آهن که همزمان با احداث راه آهن سراسری در دوره پهلوی اول در شهر اهواز بنا شدند؛ شامل ایستگاه مرکزی، پل سیاه، بیمارستان قدیم راه آهن، عمارت هشت بنگله و مجموعه مسکونی ۴۸ فامیلی می‌باشند. همچنین توسعه و گسترش بافت و حوزه شهری اهواز از شرق رودخانه کارون به غرب آن، نقش آفرینی در رخدادهای تاریخی، تسهیل ارتباط و جابجایی بین مناطق جنوبی و مناطق مرکزی و شمالی کشور، همگرایی اجتماعی و امتزاج فرهنگی، تحرک اقتصادی از طریق کمک به رونق تجارت و خدمت به نهادهای

* استاد گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه شهید چمران، اهواز، ایران، alam@scu.ac.ir

** پژوهشگر پسادکتری تاریخ ایران بعد از اسلام، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه شهید چمران،

اهواز، ایران (نویسنده مسئول)، Hamzeh.hoseini1366@gmail.com

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۶/۱۱، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۸/۱۹



شرکت‌ها و صنایع مختلف اقتصادی، شاخص‌ترین تأثیرات و تحولات این میراث بوده است.

کلیدواژه‌ها: راه آهن جنوب، اهواز، ایستگاه راه آهن، پل سیاه، هشت بنگله، بیمارستان راه آهن.

۱. مقدمه

راه آهن سراسری ایران به عنوان یک اثر تاریخی مهم صرفاً یک مسیر ارتباطی نیست؛ بلکه به عنوان بخش مهمی از میراث تمدنی ایران معاصر دارای ارزش و اهمیت ملی و جهانی از منظر تاریخی، فرهنگی، صنعتی، سیاسی و حتی فناورانه است. این پروژه عظیم با درنوردیدن هشت استان کشور مسافت بین دو دریای پارس و کاسپین را در تنها در دو روز میسر کرده است. ورود پدیده مدرن راه آهن در نقاط مختلف کشور سبب شد تا لوازم، تشکیلات، تاسیسات، نهادها، ساختمان‌های مربوط به راه آهن در آن منطقه مستقر شود و تحولات و تأثیرات مختلفی را به وجود آورد. استان خوزستان و شهر اهواز یکی از مکان‌های اصلی راه آهن سراسری بود که از آن می‌توان به دروازه ورود راه آهن سراسری به ایران نام برد. هر چند قبل از پروژه راه آهن سراسری، در نقاط مختلفی از استان خوزستان خط آهن‌های محلی توسط شرکت نفت ایران و انگلیس احداث شده بود؛ ولی با شکل‌گیری راه آهن سراسری در دوره پهلوی بود که شهر اهواز به دلیل موقعیت جغرافیایی به یکی از مراکز اصلی راه آهن جنوب تبدیل شده بود و تشکیلات، تاسیسات، لوازم و نهادهای بسیاری مربوط به راه آهن در این شهر توسط کمپانی‌ها و شرکت‌های خارجی ساخته شده است. این میراث ارزشمند و یادگارهای تاریخی و فرهنگی پدیده راه آهن، موجبات تحولات و تأثیرات مختلفی در عرصه اجتماعی، اقتصادی - تجاری، فرهنگی و هویت شهری در اهواز شده که شناخت و بررسی دقیق آن نیازمند بازخوانی تاریخی و دارای ضرورت پژوهش مستقل و جداگانه است. بنابراین در پژوهش حاضر با بهره‌گیری از روش توصیفی - تحلیلی و روش گردآوری داده‌ها از نوع اسنادی - کتابخانه‌ای و بررسی‌ها و بازدیدهای میدانی از میراث تاریخی راه آهن در اهواز تلاش شده تا روایتی تاریخی و فرهنگی از این میراث ارائه شود.

۲. پیشینه پژوهش

در مورد میراث راه آهن در شهر اهواز در لابلای پژوهش‌های مربوط به هویت و بافت شهری اهواز مطالب مختلفی وجود دارد. روح الله مجتهدزاده و زهرا نام‌آور (۱۳۹۱) در پژوهش با عنوان «در جستجوی هویت شهری اهواز» گریزی به پدیده راه آهن در اهواز و آثار آن زدند و به صورت مختصر به بررسی آنها پرداخته‌اند. جعفر مجتهد موسوی (۱۴۰۲ش.) در پژوهشی تحت عنوان «بررسی تاثیر مجموعه مسکونی راه آهن اهواز (۴۸ فامیلی) بر بافت شهری» به بررسی مجموعه‌های مسکونی راه آهن در غرب رودخانه کارون واقع در منطقه امانیه کنونی پرداخته است. روح الله مجتهدزاده و همکارانش (۱۴۰۲) در یک مقاله تاریخی با عنوان «از ناصری تا اهواز؛ بازخوانی تجربه تجدد در یک شهر ایرانی عصر قاجار» ضمن بررسی فرآیند تحول تاریخی شهرنشینی جدید در اهواز از دوره قاجار تا اوایل پهلوی و اقدامات و فعالیت‌های انجام شده در این مسیر، به تلاش‌های اولیه برای احداث راه آهن در این شهر اشاراتی کرده‌اند. محمدرضا علم و عصمت بابادی (۱۳۹۴) نیز در مقاله با عنوان «تاثیر اقدامات شرکت نفت ایران و انگلیس در ساختار اقتصادی، عمرانی و فرهنگی اهواز» گریزی به اقدامات شرکت نفت برای احداث راه آهن در اهواز زدند. آیت الله زاده شیرازی و همکارانش (۱۳۸۵) در مقاله دیگر با عنوان «اهواز میراث ناشناخته» ضمن بررسی پیشینه و موقعیت تاریخی اهواز اشاره جزئی به مسئله راه آهن در اهواز کرده‌اند. پریچهر باهنر و همکارانش (۱۴۰۳) در سلسله مقالاتی به ترتیب با عنوان «خوانش نشانه‌شناسی معماری ایستگاه‌های راه آهن ایران و ترکیه با تاکید بر بازه زمانی ۱۳۵۷-۱۳۰۰ش.) و دیگر پژوهش (۱۴۰۳) با عنوان «از سنت تا مدرنیته؛ سیر تطور معماری ایستگاه‌های راه آهن ایران و ترکیه در دوره پهلوی و جمهوری ترکیه (۱۳۵۷-۱۳۰۰ش.)» و همچنین مقاله‌ای (۱۴۰۴) با عنوان «مقایسه تطبیقی معماری ساختمان‌های ایستگاه‌های راه آهن ایران و ترکیه در بازه زمانی ۱۳۵۷-۱۳۰۰». ضمن بررسی چند ایستگاه راه آهن مهم کشور به ایستگاه مرکزی اهواز پرداخته‌اند و ویژگی‌های تاریخی و معماری آن را بررسی کرده‌اند. با این وجود باید گفت هر چند پژوهش‌های ذکر شده بررسی‌های در مورد میراث راه آهن در اهواز انجام داده‌اند؛ ولی پژوهش حاضر تلاش دارد ضمن استفاده از این پژوهش‌ها و احترام به آنها موضوع مذکور را مستقل مورد بررسی قرار دهد.

۳. راه آهن در ایران عصر قاجار تا پهلوی اول

مواجهه جامعه ایران با پدیده راه آهن همانند دیگر مظاهر تمدن غرب در دوره قاجار اتفاق افتاده است. در این دوران به ویژه عصر ناصرالدین شاه تلاشهای زیادی برای احداث راه آهن سراسری و محلی در قالب امتیازات، طرح‌ها و قراردادهای با کمپانی‌ها و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی صورت گرفت. با این وجود باید گفت که در دوره قاجار اکثر طرح‌ها برای احداث راه آهن اجرایی نشدند و تنها چند خط محلی در شمال و جنوب کشور احداث شد. اولین خط آهن احداث شده در ایران خطی بود که مسیو بوآتال (boatal) فرانسوی امتیاز آن را در عهد ناصرالدین شاه به دست آورد و بعدها این امتیاز را به یک کمپانی بلژیکی فروخت «کمپانی مذکور با سرمایه دو میلیون فرانک خط آهنی بین تهران-حضرت عبدالعظیم به طول ۱۸ کیلومتر را در سال ۱۸۸۸م. به انجام رساند و با تشریفات خاصی افتتاح کرد» (کرزن، ۱۳۸۸: ۷۸۴/۱). دومین خط آهن خطی بود که با سرمایه یک ایرانی به نام حاج محمد حسین امین‌الضرب در سال ۱۳۰۸ق. «از بندر محمودآباد در ساحل دریای خزر تا شهر آمل به طول ۱۸ کیلومتر کشیده شد» (سفرنامه حاجی پیرزاده، ۱۳۴۲: ۱۱/۲).

با وقوع انقلاب مشروطه توجه به ایجاد و توسعه راه‌ها و به ویژه راه آهن مورد توجه جدی قرار گرفت. نگاهی به مذاکرات مجلس در دوره‌های اول تا چهارم نشان می‌دهد که مسئله راه آهن یکی از موضوعات مهم مجلس شورای ملی بوده است. صنایع الدوله نخستین رئیس مجلس شورای ملی ایران «در سال ۱۳۲۵ه.ق/ ۱۹۰۷م. رساله مشهور راه نجات را به چاپ رساند و دیدگاه‌های خود را در باره فواید راه آهن و تاثیر آن در نجات و ترقی ایران به کوتاهی درج کرد» (صنایع الدوله، ۱۳۲۵: ۱۵-۱). در این دوران با توجه به تحولات جهانی به ویژه سربرآوردن آلمان به عنوان یک قدرت جهانی و ایده خط آهن برلین - بغداد از سوی آن کشور، دو قدرت روس و انگلیس که قبل از این اتفاق، مخالف جدی احداث راه آهن در ایران بودند، برای تسهیل و حفاظت از منافع خود خواهان امتیاز راه آهن در ایران شدند. در همین راستا «روسها خواهان امتیاز خط آهن جلفا به تبریز شدند و انگلیسها قول‌های مساعدی از دولت ایران برای اخذ امتیاز راه آهن خرمشهر - خرم آباد گرفتند» (محمود، بی تا: ۸/ ۲۴۹-۲۴۸). روسها سرانجام با رایزنی‌ها و فشارهای فراوان در سال ۱۹۱۳م. امتیاز راه آهن خط جلفا به تبریز را بدست آوردند.

بررسی تاثیر میراث برجمانده از راه آهن ... (محمدرضا علم و بهداد حسینی) ۲۳۷

این خط براساس قراردادی که در ۱۳۳۱ق. در تهران بین دولت ایران و بانک استقراض روسیه به امضا رسید، در سال ۱۳۳۴ق. تمام شد. طول این خط از جلفا تا تبریز ۱۴۷ کیلومتر و از صوفیان تا شرفخانه ۵۳ کیلومتر و از حیث عرض ۱۵۲۴ میلی متر و از جهت سایر مشخصات فنی شبیه راه آهن های روسیه بوده است (ملکوتی، ۱۳۱۷: ۲۱).

در اواخر دوره قاجار شرکت نفت ایران و انگلیس برای رفع احتیاجات خود به احداث چندین خط آهن در مناطق جنوبی کشور پرداخت. این شرکت در اواخر دوره قاجار و اوایل پهلوی خط آهن کوچکی

بین در خزینه و مسجدسلیمان ساخت. این راه آهن ۵۲ طول کیلومتر داشت. یک خط دیگر نیز از مسجدسلیمان تا کارگاه های چشمه علی به طول ۴/۶ کیلومتر احداث نمود. در آبادان نیز حدود ۲۱ کیلومتر راه آهن ساخت. در طی جنگ دوم جهانی بین آغاجاری و بندر معشور راه آهن کوچکی ایجاد کرد (فاتح، ۱۳۸۴: ۲۸۰ و ۳۲۱).

علاوه بر خوزستان، انگلیسها در زمان جنگ جهانی اول خط آهنی در زاهدان ساخته اند «این خط ۱۵ فرسخ در خاک ایران امتداد داشت و بین میرجاوه و زاهدان امتداد داشت» (روزنامه اطاعات ۲۴/ ۹/ ۱۳۴۵، شماره ۱۲۱۵۸). راه آهن برازجان در بوشهر از دیگر خطوطی بود که در سال «۱۹۱۹م. به طول ۵۰ کیلومتر از بوشهر تا برازجان توسط انگلیسی ها ساخته شد ولی به تدریج متروک شد و آن را جمع کردند» (ملکوتی، همان: ۲۲). نکته قابل تامل در مورد این خطوط محلی راه آهن در ایران عصر قاجار آن است که این خط ها به جز خط عبدالعظیم و خط محمود آباد همگی توسط روسها و انگلیسها و برای هدف های خاص استعماری ساخته شده بودند. بدین ترتیب باید گفت که در دوره قاجار علی رغم طرح ها و ایده های زیاد مطرح شده برای احداث خط آهن سراسری، این طرح به دلایل داخلی و خارجی ناکام ماند.



نمایی از خط آهن تهران-ری که در سال ۱۳۰۶ق. در دوره ناصرالدین شاه توسط بلژیکی ها ساخته شد.

(برگرفته از تاریخ جامع راه آهن، جلد دوم، ص ۲۷۳)

بعد از انقراض سلسله قاجاریه و روی کارآمدن دولت پهلوی با توجه به شکل گیری دولت ملی مرکزی قدرتمند در کشور و لزوم توسعه ایران، طرح احداث خط آهن سراسری جدیت بیشتری به خود گرفت و اراده دولتمردان ترقی خواه ایران در دولت رضاشاه برای عملی کردن یکی از خواسته های مهم ملی ایرانیان جنبه عملیاتی پیدا کرده بود. در ابتدایی شروع طرح، بین سیاسیون ایران بحث و اختلاف بر سر مسیر راه آهن سراسری بالا گرفته بود. در این میان دو دیدگاه غالب برای تعیین مسیر احداث خط آهن وجود داشت، یکی مسیر غربی- شرقی و دیگری مسیر شمال- جنوب بوده است. در نهایت دولت مردان ایرانی با رهبری و هدایت رضاشاه پهلوی، مسیر شمال به جنوب از بندر گز به بندر شاپور را تایید کردند و اقدامات لازم برای عملی شدن آن آغاز شد. بر همین اساس در آخرین روزهای عمر مجلس پنجم و در تاریخ ۲۰ بهمن ۱۳۰۴ش. «قانون اجازه ساختن خطوط آهن اصلی و مهمه مملکت به تصویب رسید. همین قانون به دولت اجازه داد که یک متخصص آمریکایی راه آهن را استخدام کند» (ساکما، ۵۸۷۵/ ۲۹۰). در ادامه ی تصمیم دولت برای احداث راه آهن «در اول اسفند ۱۳۰۵ ش. حاج مخبرالسلطنه هدایت رئیس الوزرا وقت پیشنهاد راه آهن را به مجلس برد و در چهارم اسفند ماه ۱۳۰۵ش. به تصویب مجلس رساند» (محبوبی اردکانی، ۱۳۵۷: ۲/ ۳۴۲). برای تامین هزینه راه آهن

بررسی تاثیر میراث برج‌مانده از راه آهن ... (محمدرضا علم و بهداد حسینی) ۲۳۹

با سرمایه داخلی در تاریخ ۹ خرداد ۱۳۰۶ ش. قانون انحصار قند و شکر وضع گردید. مطابق این قانون مقرر شده بود که از هر سه کیلو قند و شکر که به ایران وارد می شود یا در داخله تهیه می گردد دو ریال و از هر سه کیلو چای شش ریال مالیات برای مصارف راه آهن دریافت و بقیه مصارف راه آهن هم از بودجه عمومی کشور تامین گردد (ملکوتی، همان: ۲۹).

بعد از تصویب طرح راه آهن سراسری در مجلس « برای اجرای این کار مهندس پولند (poland) آمریکایی به همراه یازده مهندس دیگر آمریکایی به استخدام دولت در آمدند» (اطلاعات ۱۱/۴/۱۳۱۶، شماره ۳۱۸۰). بعد از آنکه مهندسان آمریکایی عملیات ابتدایی مساحی و نقشه برداری از مسیر تعیین شده را تمام کردند و مقدمات کار برای شروع ساختمان فراهم گردید «در روز یکشنبه ۲۲ مهرماه ۱۳۰۶ رضاشاه در صحرای بیرون دروازه محمدیه در جای فعلی ایستگاه راه آهن تهران، کلنگ افتتاحیه راه آهن سراسری را بر زمین زدند» (اطلاعات در یک ربع قرن، ۱۳۲۹: ۲۳).

بعد از انجام عملیات مقدماتی توسط اداره راه آهن، از آنجایی که روند پیشرفت پروژه مورد رضایت رضاشاه نبود، دولت ایران تصمیم گرفت

تا با منحل کردن اداره راه آهن و ایجاد هیئتی با عنوان هیئت تفتیش و نظارت به ریاست عزت الله هدایت پسر صنیع الدوله، کارهای راه آهن را به طور کلی تحت نظر سندیکای مهندسين و متخصصين آمریکایی و آلمانی قرار دهد (اطلاعات ۲۴/۳/۱۳۴۶، شماره ۱۲۳۰۴).

عملکرد این سندیکایی نیز پس از سه سال فعالیت به دلیل آنکه بخش‌هایی از خط آهن جنوب در سیل سال ۱۳۰۸ تخریب شد مورد رضایت رضاشاه ایران قرار نگرفت و «در نهایت در مهرماه ۱۳۱۰ ش. قرارداد سندیکا فسخ شد. دولت دوباره مدیریت امور را به دست گرفت و مهندس کارول و چند آمریکایی دیگر را در جنوب و چند مهندس سوئدی را در شمال به خدمت گمارد» (ملکوتی، همان: ۳۸).

در سال ۱۳۱۱ ش. بعد از آنکه کار راه آهن سراسری به منطقه کوهستانی رسیده بود و از آنجایی که دولت ایران توانایی و امکانات لازم را برای انجام عملیات در این مناطق را نداشت، ضرورت حضور یک سازمان فنی و مهندسی بسیار منظم، با تجربه و متخصص در این زمینه احساس شده بود. بنابراین دولت تصمیم گرفت تا بقیه راه آهن را به مقاطعه بگذارد. در همین زمینه کنسرسیوم کامپساکس (compsax) که شرکتی سوئدی- دانمارکی

بود در پاییز سال ۱۳۱۱ش. پیشنهادی برای همکاری به دولت ایران ارائه داد. این شرکت قبل از ورود به ایران «ساختمان خط آهن بزرگی را در کشور ترکیه به عهده داشته و عملیات خود را در آنجا به نحو رضایت بخشی برای دولت ترکیه انجام داده بود» (محبوبی اردکانی، همان: ۳۵۱/۲). دولت ایران نیز در ۱ اردیبهشت ۱۳۱۲ قراردادی با این کنسرسیوم منعقد کرد که بر اساس آن

کنسرسیوم کامپساکس با سمت مشاور فنی و نماینده وزارت طرق و شوارع برای ساختمان بقیه خط سراسری ایران به مسافت تقریبی هزار کیلومتر از راه مقاطعه تشکیلات کافی و مناسب فراهم و خط مزبور را از تاریخ امضای قرارداد تا اوایل سال ۱۳۱۸ش. از هر جهت ساخته و آماده تحویل دولت ایران نماید و بابت حق السعی و نظارت فنی کامپساکس برای هر متری پنج دلار طلا یا هر کیلومتری ۵۰۰۰ دلار تادیه می شد (ملکوتی، همان: ۴۱).

کنسرسیوم کامپساکس پیش از موعد مقرر به تعهد خود عمل کرد و «در ۲۸ مرداد ۱۳۱۷ش. بندر شاهی در شمال به بندر شاهپور در جنوب متصل شد» (نوری ۱۴۰۱: ۱۰۲-۱۰۱). سرانجام در روز ۴ شهریور ۱۳۱۷ش. رضاشاه در

ایستگاه سفید چشمه که بعدها ایستگاه فوزیه نامیده شد، آخرین پیچ و مهره خط آهن سراسری کشور را محکم نمودند و نخستین قطاری که از بندر شاهپور حرکت کرده بود بطرف پایتخت رهسپار گردید و بدین وسیله ساختمان راه آهن سراسری کشور خاتمه یافت و آماده بهره برداری شد (ملکوتی، همان: ۱۵۷).

بعد از بهره برداری غیر رسمی از راه آهن سراسری در سال ۱۳۱۶ش. «بهای بلیط برای درجه اول هر کیلومتر ۴۰ دینار، درجه دوم ۲۵ دینار و درجه سوم ۱۵ دینار معین گشت» (روزنامه اطلاعات، ۳۰/۲/۱۳۱۶، شماره ۳۱۳۸). بدین ترتیب طرح راه آهن سراسری ایران که در دوره قاجار جز آمال‌های بزرگ جامعه ایرانی بوده در دوره رضاشاه با کمک شرکت‌های بزرگ اروپایی احداث شد. این پروژه عظیم عمرانی هشت استان گلستان، مازندران، تهران، سمنان، قم، مرکزی، لرستان و خوزستان را درنوردیده و دو دریای پارس و کاسپین را طی دو روز به همدیگر وصل کرده است.

بررسی تاثیر میراث برجامانده از راه آهن ... (محمدرضا علم و بهداد حسینی) ۲۴۱



بستن آخرین پیچ و مهره راه آهن و اتصال خط آهن شمال و جنوب
در ایستگاه سمیه (فوزیه سابق)



بستن آخرین پیچ و مهره راه آهن سراسری و اتصال خط آهن شمال و جنوب
در ایستگاه فوزیه توسط رضاشاه
(برگرفته از تاریخ جامع راه آهن، جلد دوم، ص ۶۷۷)

۴. راه آهن در خوزستان

با نگاهی به تلاش‌ها و تکاپوهای ایرانیان در قالب طرح‌ها و قراردادهای دوره قاجار و پهلوی اول برای احداث راه آهن سراسری مشخص می‌شود که خوزستان به ویژه منطقه

اهواز یکی از مسیرهای اصلی اتصال به شبکه حمل و نقل ریلی کشور بوده است. خوزستان در همان اولین ایده و طرحی که نخستین بار از سوی استفن سن (Stephen son) مهندس انگلیس هم زمان با صادرات امیرکبیر برای احداث راه آهن در ایران مطرح شد جز مناطق گذر راه آهن بود. استفن سن «طرحی را ۱۲۶۶ق. / ۱۸۵۰م. ریخت که در آن راه آهن از وین آغاز می شد و به بغداد و خلیج فارس و سپس از راه مناطق جنوبی ایران- خوزستان، فارس، کرمان و بلوچستان به سند می پیوست» (آدمیت، ۱۳۶۲: ۴۲۰-۴۱۶). پیش از احداث راه آهن سراسری در دوره قاجار تعدادی خط آهن کوچک در خوزستان احداث شد که اولین آن، خط آهن ریلی معین التجار بوده است. این خط آهن قدیمی ترین خط آهن در خوزستان بود که پیش از شرکت نفت و به دست معین التجار در در بندر ناصری در سال ۱۳۰۷ق. ایجاد شده بود. تراموای معین التجار در خیابان ۲۴ متری کنونی در شهر اهواز قرار داشت، کسروی در تراموای معین التجار می نویسد «حاج معین بوشهری در سال ۱۳۰۷ش. در بندر ناصری بازار و کاروانسرای ساخت و برای آنکه بردن بارهای کشتی ها از این سوی کمره سنگی به کشتی های آن سوی آسان باشد خط آهنی کشیده و واگون اسب راه انداخت» (کسروی، ۱۳۸۴: ۲۳۱) نظام السلطنه مافی حاکم خوزستان و بنیان گذار بندر ناصری در خاطرات خود در مورد اقدامات حاجی آقامحمد معین التجار در اهواز از جمله تراموای او می نویسد «وی در اهواز اسباب تراموای که هزار و هفتصد ذرع راه است را به وجود آورد» (نظام السلطنه، ۱۳۶۲: ۱۶۱). به طور کلی در مورد تراموای معین التجار باید گفت از آنجایی که

سد اهواز مانع عبور کشتی ها و انتقال کالاهای وارداتی از اهواز به شوشتر بود، لذا معین التجار خط آهنی از پایین سد تا محل مسجد رئیس یا همان معین التجار کشیده بود که واگن های کوتاه آن به وسیله اسب کشیده می شد و سپس کالاها به وسیله کشتی ها در بالای سد به شوشتر انتقال داده می شدند (تقی زاده، ۱۳۸۴: ۱۴۷)

دومین خطی راه آهن در خوزستان خطی بود که در سال ۱۹۱۳م. امتیاز آن را انگلیسها گرفته اند براساس این امتیاز

شرکت انگلیسی می بایستی طی مدت زمان دو سال ایجاد خط آهن بین خرمشهر و خرم آباد را بررسی و عملیاتی می کرد. در نقشه برداری مقدماتی این شرکت هزینه راه آهن میان خرمشهر و دزفول ۲۵۰ هزار ریال برآورد شد؛ اما با شروع جنگ این طرح به فراموشی سپرده شد (ترسکینسکی، ۱۳۲۶: ۵۱).

بررسی تاثیر میراث برج‌مانده از راه آهن ... (محمدرضا علم و بهداد حسینی) ۲۴۳

با اکتشاف نفت در خوزستان توسط انگلیسی‌ها در پنجم خرداد ۱۲۸۷ ش. و به تبع آن تأسیس بزرگترین پالایشگاه نفت خاورمیانه در آبادان سهولت جابجایی برای شرکت نفت بسیار مهم و ضرورت پیدا کرده بود. بر همین اساس شرکت نفت در سال ۱۳۰۰ ش. «اقدام به ساخت خطوط آهنی در مجموع به طول ۱۶۵ کیلومتر کرد که در سال ۱۳۰۲ ش. به بهره برداری رسید» (آمار سالیانه، ۱۳۳۶: ۱۰). با تصویب طرح راه آهن سراسری توسط رضاشاه، استان خوزستان از همان ابتدا طرح، نقطه قطعی مسیر راه آهن سراسری بود؛ بنابراین فعالیت اداره راه آهن در این استان همزمان با تهران آغاز شد. ورود پدیده راه آهن به خوزستان و شهر اهواز سبب ساز تحولات مختلف اجتماعی، فرهنگی، ارتباطی، اقتصادی، شهری و... شده بود. در این پژوهش میراث برج‌مانده از راه آهن سراسری جنوب در اهواز و تاثیرات و پیامدهای آنها مورد بررسی قرار می‌گیرد.



نمایی از خط آهن شرکت نفت ایران و انگلیس در خوزستان

(برگرفته از تاریخ جامع راه آهن، جلد دوم، ۴۱۲)

۵. مهم ترین آثار برجامانده از راه آهن در شهر اهواز و تاثیرات آنها

مهم ترین این میراث شامل پل سیاه، ایستگاه مرکزی، بیمارستان قدیم، عمارت هشت بنگله و مجموعه واحدهای مسکونی ۴۸ فامیلی می باشد که در زیر مورد بررسی قرار می گیرند.

۱.۵ ایستگاه اهواز

ایستگاه راه آهن در شهر اهواز در منطقه امانیه یکی از کانونی ترین بناهای به جامانده از راه آهن سراسری می باشد. این ایستگاه در همان دوره پهلوی اول و با فرمان رضاشاه به وسیله شرکت آمریکایی یولن ساخته شد. ایستگاه راه آهن اهواز

نخستین جلوه از پروژه راه آهن سراسری در شهر اهواز بود و نشانی از افق پیش روی شهر و دولت را به نمایش می گذاشت. نمای قدیمی ایستگاه از آجر قزاقی ساخته شده بود و دارای قوسها و آرایه هایی بود که معماری ایرانی را یادآوری می کرد. بازسازی نمای آن در دهه هفتاد منجر به حذف تمامی آرایه ها و جایگزینی آجر سه سانت به جای آجر قزاقی شده است (مجتهد موسوی ۱۴۰۲: ۹۱).

در مورد ایستگاه راه آهن مرکزی اهواز باید گفت

ساخت ایستگاه راه آهن مرکزی و تاسیسات و ابنیه وابسته به آن به وسیله مهندسان آمریکایی تا سال ۱۳۱۲ ش. انجام شد. کتیبه های تاریخی موجود بر برخی ساختمان ها نیز این امر را تایید می کند. (کتیبه ساختمان موتورخانه برق ایستگاه مرکزی اهواز، واقع در ضلع جنوبی ایستگاه در منطقه امانیه) در بنای ایستگاه و پاره ای ساختمان های خدماتی آن نظیر ویل شاپ (ساختمان تعمیرات چرخ های قطار) و تعمیرات واگن غلبه با عملکردگرایی و سازه های مدرنیستی (از جمله استفاده از خرپا در سازه سقف) است. در عین حال نمای بیرونی با پوشش آجری ساده و جزییات تزئینی اندک در نقاط خاصی از بنا - از جمله طرفین ورودی و بالای پنجره ها - حس و حالی سستی و آشنا را بر مجموعه حاکم می سازد. البته ساختمان ایستگاه از این جهت کامل تر بوده و با قوس ها و پاره ای آرایه ها - که امروز برجیده شده خصوصیات سبک ملی رایج در معماری این سالها را آشکار می سازد (مجتهد زاده و دیگران، ۱۳۹۱: ۲۳۲).

در این ایستگاه «آشیانه لکوموتیو، کارخانجات تعمیر واگن، کارخانه تولید برق و موتورهای آب و مازوت ایجاد گردیده است. یک کارخانه یخساز و یک کارخانه تهیه

بررسی تاثیر میراث برج‌مانده از راه آهن ... (محمدرضا علم و بهداد حسینی) ۲۴۵

استیلن نیز در این ایستگاه وجود دارد» (محبوبی اردکانی، همان: ۳۷۷). مهم ترین عناصر معماری این ایستگاه عبارت‌اند از

اینکه سبک معماری آن مدرنگرایی با اقتباس اقلیمی است. مصالح و فناوری آن آجر محلی و سازه بتنی می باشد، تزئینات آن نیز آجر کاری ساده است، به لحاظ فرهنگی و اقلیمی هماهنگ با اقلیم گرم و مرطوب و دارای تهویه طبیعی است، بخش از این ایستگاه نیز دارای فرسودگی و آسیب اقلیمی است، نوسازی آن در تاریخ معاصر به شکل ناقص انجام شد (باهنر و دیگران ۱۴۰۴: ۹-۷).

در مورد سبک معماری آن همچنین باید گفت

شکل ظاهری این بنا و استفاده از متریال آجر در ساخت آن و استفاده از قوس‌های نیم دایره، یادآور سبک مشهود در بناهای اهواز در دوره قاجار و پهلوی است و سبک آن ترکیبی از معماری اروپا و معماری سنتی ایرانیست (فتاحی و دیگران ۱۴۰۲: ۵-۴).

به طور کلی در مورد معماری این بنا باید گفت که با وفاداری به الگوهای سنتی و استفاده از ویژگی‌های مدرنیستی شکل گرفته است و می توان آن را نمونه معماری ملی ایران در این دوره دانست. ایستگاه مرکزی اهواز نخستین بنای راه آهن در غرب رودخانه کارون واقع در منطقه امانیه بوده است. از این رو می توان گفت بعد از ساخت بنای ایستگاه مرکزی و تاسیسات و تشکیلات آن بوده که بافت و حوزه شهری اهواز به غرب رودخانه کارون منتقل شده است. از کارکردها و تاثیرات مهم آن در حوزه ارتباطی و تجاری-اقتصادی باید گفت که کمبود ماشین و جاده سبب شد تا راه آهن اهواز و ایستگاه مرکزی آن به عنوان وسیله نقلیه مطمئن، سرعت و امنیت تبادل کالا و جابجایی افراد را به مناطق مرکزی و شمالی کشور به طرز چشمگیری افزایش دهد و اهواز به نقطه‌ای مهمی در تلاقی راه‌های تجارت دریایی و ریلی تبدیل شود. همچنین باید گفت راه آهن اهواز و ایستگاه مرکزی آن سبب تحرک اقتصادی از طریق برآورده کردن نیاز ترابری بازرگانان، انتقال نفت استخراج شده چاه‌های خوزستان به مناطق شمالی و مرکزی ایران گردیده است. در مورد تاثیرات فرهنگی ایستگاه مرکزی باید گفت از آنجایی که مکانی برای ملاقات اقوام و فرهنگ‌های مختلف بوده به تعامل و امتزاج فرهنگی کمک کرده است.



کتیبه موتورخانه ایستگاه مرکزی راه آهن اهواز در مورد تاریخ ساخت ایستگاه
(عکس توسط نگارنده).

۲.۵ پل سیاه راه آهن

یکی از مهم‌ترین یادگارهای تاریخی راه آهن در شهر اهواز احداث پل سیاه بر روی رودخانه کارون در سال ۱۳۰۸ ش. می‌باشد. این پل که بر روی پل تاریخی شادووان مربوط به دوره ساسانی بنا شده، اولین پل فلزی مدرن بر فراز رودخانه کارون است. در مورد اندازه، علت نامگذاری و کارایی آن در سال‌های ابتدایی باید گفت

طول تقریبی آن ۱۰۵۵ متر و عرض آن ۶ متر می‌باشد. این پل نام خود را از نمای سیاه رنگش گرفته است. پل سیاه در ابتدا برای عبور سواره، پیاده و قطار ساخته شده بود، اما بعدها تنها به عبور قطار اختصاص پیدا کرد و به این جهت پل راه‌آهن نیز نامیده می‌شود. پل سیاه نه تنها به دلیل تاریخی، بلکه از نظر فنی، سازه‌ای و زیبایی‌شناسی نیز یکی از نمونه‌های با ارزش پل‌سازی در دوره معاصر به‌شمار می‌آید (مجتهدزاده و دیگران، همان: ۲۳۷).

آنچه از اسناد و منابع تاریخی بر می‌آید آن است که روند طراحی، احداث و افتتاح پل تا حدی طولانی و زمان‌بر بوده است، به طوری که «آغاز طراحی پل در سال ۱۳۰۸ ش. انجام شد ولی شروع احداث و عملیات ساختمانی پل در سال ۱۳۱۱ ش. کلید خورد و تاریخ افتتاح آن در سال ۱۳۱۴ ش. بوده است» (محمدی، بی تا: ۶۹). رئیس هیئت نظارت و

بررسی تاثیر میراث برج‌مانده از راه آهن ... (محمدرضا علم و بهداد حسینی) ۲۴۷

تفتیش راه آهن در نامه‌ای به تاریخ ۳۰ دی ماه ۱۳۰۷ ش. درخواست پل و سد بر روی رودخانه کارون را اینگونه شرح داده بود

بر طبق ماده ۳ کتترات منعقدہ مورخہ ۱۸ تیرماہ ۱۳۰۷ ش. مقرر است کہ سندیکا، پل موقتی برای عبور خط آهن از روی رود کارون بنا نماید و مبلغ ۳۵۷۳۴۳ تومان برای مخارج آن پیش بینی شده است. به طوری کہ سندیکا اظهار می‌دارد در موقعیکہ اعلیحضرت همایونی و هیئت محترم دولت در اهواز تشریف داشتند بہ آنها دستور داده شدہ است کہ بہ جای پل موقت یک پل دائمی بنا نمایند طوری کہ بعد بتوان بین پایه‌های پل، سد را بنا کرد (ساکما، ۳۳۸۷۷/ ۳۱۰).

با توجه بہ فعالیت شرکت یولن آمریکایی در راه آهن خوزستان در سال ۱۳۰۸ ش. طراح اولیه این پل را باید این شرکت آمریکایی دانست. روزنامہ اطلاعات در اردیبهشت ۱۳۰۸ ش. در مورد مطالعات پل و چگونگی آغاز عملیات آن توسط سندیکایی آمریکایی گزارش داده است

مطالعات لازمہ برای شالودہ پل تمام شدہ است. عملیات خاکبرداری جهت بنا دو پایه انتهایی و همچنین عملیات بنای شالودہ یک پایه غربی و سہ پایه شرقی پیشرفت نمود. بہ محض اینکه آب پایین‌تر برود بنای شالودہ پایه‌های دیگر نیز شروع خواہد شد ... (روزنامہ اطلاعات، ۱۳۰۸: ۷۵۵).

همچنین در مورد ویژگی‌های این پل و چگونگی ساخت و تامین ابزار و وسایل آن باید گفت

دارای ۵۱ چشمہ و ہر یک بہ وسعت ۲۰/۷۵ متر است. بنابراین مجموع طول پل بہ انضمام پایه‌های چشمہ تقریباً ۱۱۰۰ متر است. قسمت فلزی پل در آمریکا سفارش دادہ شد و بہ شکل قطعات جداگانہ از راه بندر شاپور وارد اهواز گردید و در اهواز ہر چشمہ بہ طور جداگانہ نصب گشتہ و پس از کارگذاردن تیرہا روی پایه‌ہا، قسمت فلزی فوقانی ہر چشمہ بہ وسیلہ جراثقال گردانندہ قوی روی پایه‌ہا گذارندہ شد (محبوبی اردکانی، همان: ۳۵۴).

در مورد سبک معماری پل سیاه باید گفت الگو و فرم‌های مدرنیستی در آن غلبہ کامل دارد و سبک ملی در آن دیدہ نمی‌شود. از آنجایی کہ افتتاح پول سیاه تا سال ۱۳۱۴ ش. طول کشید با توجه بہ اینکه در این زمان شرکت کامپساکس مسئولیت ساخت و سازهای

راه آهن سراسر کشور را به عهده داشته، باید این شرکت را تکمیل کننده ساختمان پل دانست.

این پل تا سه دهه بعد علاوه بر اینکه بخشی از مسیر راه آهن بوده است، ماشین های سنگین نیز بر روی آن تردد می کردند و در کنار پل سفید یکی از دو پل ارتباطی شرق و غرب رودخانه کارون بوده است. از این رو شهرداری در کنار راه آهن متولی و بهره برداری پل بوده است. چنانکه در سندی در سال ۱۳۴۷ ش. آمده است «که با دستور استاندار خوزستان و بنا به درخواست راه آهن جنوب، راه آهن و شهرداری موظف شدند، از محل درآمد خود از پل، هزینه روشنایی آن را تامین کنند» (ساکما، ۵۰۵۹۱/۲۹۳). احداث پل سیاه به عنوان اولین پل مدرن بر روی رودخانه کارون پیامدها و دستاوردهای مختلفی را برای شهر اهواز داشته بود. از نظر ارتباطی و اقتصادی باید گفت از یک سو این پل تحول و تغییر کلیدی و بی نظیری را تا آن زمان در اتصال و پیوند آسان بین مناطق غرب و شرق اهواز برای آحاد مردم فراهم کرده بود، به طوری که برای اولین بار ساکنان اهواز توانستند به راحتی با وسایل نقلیه مختلف به دو طرف رودخانه رفت و آمد کنند، از سویی دیگر در زمانی که جاده ها و راه های ارتباطی در کشور وضعیت خوبی نداشتند، احداث پل فلزی مدرن راه آهن بر روی رودخانه کارون سبب تحول اساسی در نظام حمل و نقل کشور شده و «سبب اتصال بنادر جنوب کشور به مناطق مرکزی و شمال ایران و سهولت جابجایی کالا و خدمات به دیگر نقاط کشور شده بود» (کویاگی، ۱۴۰۱: ۳۸). از نظر تاثیر تاریخی باید گفت پل سیاه در بسیاری از حوادث تاریخی نقش آفرینی کرده است. از جمله در جنگ جهانی دوم نقش مهمی را در انتقال و رساندن محموله ها و کمک های متفقین به شوروی داشته بود. از آنجایی که مسیر ریلی شمال-جنوب ایران از نظر متفقین برای کمک به شوروی و شکست دادن آلمان نازی، کم هزینه ترین، کوتاه ترین و مطمئن ترین راه بوده است، در سوم شهریورماه ۱۳۲۰ ش. دولتهای متفق به خاک ایران هجوم آوردند و با اشغال کشور، راه آهن ایران را برای تحقق اهداف خود به خدمت گرفتند. وینستون چرچیل در کتاب خود در مورد استفاده از راه آهن ایران در جنگ جهانی دوم می نویسد

برای ما فوق العاده اهمیت داشت که از راه ایران خط ارتباطی درجه اول و مهمی با روسیه داشته باشیم، راه آهن سراسری ایران که به تازگی ساختمان آن به پایان رسیده بود می توانست به عنوان سریع ترین و کوتاه ترین راه دسترسی برای کمک رسانی به روسیه مورد استفاده قرار گیرد (چرچیل، ۱۳۶۱: ۳۲۳).

در این میان پل سیاه اهواز به عنوان یکی از شاهکارهای میراث راه آهن بر فراز رودخانه کارون نقش مهمی را به خودی خود در تسهیل این انتقال داشته است. پل سیاه در جنگ هشت ساله ایران و عراق نیز به دو دلیل مهم یکی اهمیتی که در اتصال مناطق جنوبی به مناطق مرکزی و شمال کشور داشته و دیگری نقش کلیدی که در «ارائه خدمات و کمک رسانی به نیروهای نظامی ایران ایفا کرده بود مورد تهاجم و بمباران نیروهای عراقی قرار گرفت» (مجتهد موسوی همان: ۴۰). همچنین از نظر فرهنگی و اجتماعی باید گفت هر چند این پل با لوازم مدرن خارجی ساخته شده و مصالح و سبک ملی در آن کمتر دیده می شود؛ ولی احداث این پل به عنوان اولین پل مدرن بر فراز پرآب ترین رودخانه کشور در اهواز، همانند حلقه مرکزی و شاهراه ارتباطی محله‌ها و مناطق مختلف این شهر را در دو سوی شرق و غرب رودخانه به همدیگر متصل و سبب گسترش شهر و تسهیل در همگرایی اجتماعی و امتزاج و اشاعه فرهنگی شده بود. از نظر تاثیر گذاری بر بافت شهری اهواز باید گفت که این پل سبب شد تا توسعه شهر اهواز از شرق رودخانه کارون به غرب گسترش پیدا کند. به طوری که «با افزایش تراکم جمعیت در اثر ایجاد ادارات دولتی و سکونت مردم در بافت غربی رودخانه و فضای پیرامون ایستگاه راه آهن، دعوای حقوقی هم میان راه آهن و ادارات دولتی با مردم اتفاق می افتاد» (ساکما، ۶۰۵۴۶/ ۲۳۰).



نمایی از بمباران هوایی پل سیاه در زمان جنگ هشت ساله ایران و عراق

(برگرفته مجتهد موسوی، ص ۴۰)

۳.۵ عمارت‌های هشت بنگله یا هشت عمارت

بعد از احداث راه آهن در اهواز به خصوص ایستگاه بزرگ راه آهن، یکی از مهم ترین موضوعاتی که اداره راه آهن با آن مواجه شد، مسئله اسکان مدیران و کارمندان داخلی و

خارجی این صنعت در اهواز بوده است. کمبود منازل مسکونی سبب شد تا اداره راه آهن برای رفاه بهتر کارمندان و مسئولین خود چندین ساختمان و عمارت را بنا کند. یکی از مهم ترین بناها به جامانده از این ساخت ساز سازمانی، ساختمان عمارت های هشت بنگله می باشد. نام بنگله یا بانگالو «برگرفته از خانه های ویلایی شرکتی در آبادان و اهواز است» (مجتهد موسوی همان: ۸۶). در سند پیشنهادی سازمان میراث فرهنگی کشور در تاریخ ۱۳۷۸/۶/۱۸ ش. برای ثبت عمارت هشت بنگله راه آهن اهواز در فهرست آثار ملی کشور در مورد ویژگی های این بنا آمده است

این مجموعه ساختمانها در دوران ساخت راه آهن جنوب در زمان رضاشاه پهلوی برای پرسنل راه آهن ساخته شده است. ساختمان اصلی در وسط محوطه قرار گرفته است، این بنا دور تا دور دارای ایوان است که با ستونهای آجری تزئین شده اند. یکی از مشخصات بارز این بنا تطبیق ساختاری آن با شرایط جوی و اقلیمی اهواز است به این صورت که به علت گرمی هوا سقف آن بلند و با ارتفاع زیادی از زمین ساخته شده است، پنجره های ساختمان در پایین ساختمان قرار گرفته تا تهویه هوا به نحو احسن انجام پذیرد. ضمناً ایجاد سایه در ورودی ساختمان علاوه بر زیبایی و هماهنگی، سایه دار شدن نمای ساختمان را نیز تامین می کند. همچنین باید گفت گره چینی با آجر و ستونهای آجری نقش دار مهم ترین ویژگی تزئینی آن است (گزارش پیشنهادی سازمان میراث فرهنگی برای ثبت عمارت هشت بنگله در فهرست آثار ملی کشور، ۱۳۷۸/۶/۱۸).

در مورد زمان و سازندگان این ساختمانها دیدگاه های مختلفی وجود دارد؛ اما دیدگاه غالب آن است که این عمارت ها توسط شرکت یولن آمریکایی همان زمان با ساخت ایستگاه مرکزی بنا شده اند؛ چرا که اسناد و منابع تاریخی در توصیف عملکرد شرکت یولن آمریکایی در راه آهن ایران

به ساخت هفت عمارت مسکونی فاخر برای سکونت مدیران و مهندسان در دوره فعالیت آن شرکت اشاره شده است که ترسینسکی تعداد آنها را هفت عدد ذکر کرده است و احتمال می رود که در کنار عمارتی قدیمی تر نام هشت بنگله بر آنها مانده باشد (ملکوتی، ۱۳۱۷: ۳۷).

البته عده دیگر معتقدند که عمارت های هشت بنگله

بررسی تاثیر میراث برج‌مانده از راه آهن ... (محمدرضا علم و بهداد حسینی) ۲۵۱

طرح و ساخت آن‌ها می‌تواند کار شرکت کامپساکس دانمارکی باشد، که از سال ۱۳۱۲ش. وظیفه تکمیل راه آهن و ساختمان‌های وابسته به آن را برعهده داشته است؛ زیرا این ساختمان‌ها با نمایی بسیار مدرن تر نسبت به سایر ساختمان‌های راه آهن در این زمان طراحی شده‌اند و حتی رنگ قرمز آجر به کار رفته در آنها، گویی ترفندی برای جدا شدن بیشتر از نشانه‌های معماری بومی منطقه است (مجتهدزاده و دیگران، همان: ۲۳۳).

موضوع دیگر در مورد عمارت‌های هشت بنگله آن است که بعضی از پژوهشگران معتقدند یکی از ساختمان‌های هشت بنگله نیز متعلق به دوره پیش از ورود راه آهن می‌باشد. این بنا که در ضلع شمال غربی مجموعه هشت بنگله واقع شده است تا دهه شصت به عنوان مهمانسرای راه آهن مورد استفاده و امروزه متروک مانده است (همان: ۲۲۰).

این بنا که احتمال می‌رود مربوط به دوره شیخ خزعل یا اینکه جز ساخت و ساز شرکت نفت باشد

دو بنای کاملاً مشابه در کنار خود دارد. اداره راه آهن به دلیل سکونت مدیرکل راه آهن در یکی از این بناها اجازه بازدید از آن را نمی‌دهد، بنای دیگر هم با تغییراتی در تقسیم بندی فضای داخلی آن تبدیل به تالار برگزاری مراسم شده است اما نمای بیرونی و تزئینات آجری هر سه بنا مشابه است (مجتهد موسوی همان: ۸۹)

نکته قابل تامل در اسناد تاریخی در مورد نام این بنا آن است که «در آمار سالیانه سال ۱۳۱۹ به نام «هشت عمارت» اشاره شده است و ممکن است نام «هشت بنگله» متاخرتر باشد» (آمار سالیانه، ۱۳۱۹: ۱۰۰).

با این تفاسیر به نظر می‌آید در جایی که امروزه بنای هشت بنگله قرار دارد احتمالاً بناهای قدیمی مربوط به دوره شیخ خزعل و شرکت نفت بوده است؛ ولی با ورود راه آهن سراسری به اهواز با دستور رضاشاه بناهای قدیمی در این منطقه به عنوان اموال دولتی مصادره و برای ساخت ایستگاه راه آهن و طرح ریزی بافت شهری در غرب رودخانه در اختیار راه آهن قرار گرفته باشد و شرکت یولن آمریکایی برای اسکان مدیران عالی رتبه راه آهن و رفت و آمد سیاسیون کشور در آن زمان بناها و ساختمان‌های جدید را احداث کرده و عمارت هشت بنگله فعلی یادگار شرکت یولن آمریکایی در فاصله بین سالهای ۱۳۱۰-۱۳۰۷ش. در دوره پهلوی اول است. ولی بعدها با ورود شرکت کامپساکس به پروژه راه آهن ایران در منطقه جنوب تکمیل آنها توسط این شرکت دانمارکی انجام شده است.

بازدیدهای میدانی نگارنده نشان می‌دهد سبک معماری آنها ترکیبی از سبک‌های بومی منطقه و ملی با اقتباس از الگوهای مدرن است. مصالح اصلی ساخت این بناها آجر، ریل آهن و چوب برای درب و پنجره بوده است. تزئینات اصلی بناها همان آجرکاری و سایبان است. از تأثیرات مهم این بناها بر شهر اهواز باید به این موضوع اشاره کرد که سبب شد تا شهر اهواز که براساس نقشه نظام السلطنه برای بندر ناصری در عصر ناصرالدین شاه در شرق رودخانه کارون محصور شده بود؛ با ورود راه آهن و ساخت ساز واحدهای مسکونی و استقرار دیگر نهادهای و تشکیلات راه آهن در غرب کارون، بافت شهری دچار تحول شود و حوزه و محدوده شهر گسترش یابد.



یکی از عمارت‌های هشت بنگله در منطقه امانیه اهواز
(عکس از نگارنده)

۴.۵ بیمارستان قدیم راه آهن

احداث بیمارستان مجهز و مدرن در دهه ۲۰ شمسی توسط اداره راه آهن جنوب در کنار پل سفید در غرب رودخانه کارون از دیگر میراث تاریخی راه آهن در شهر اهواز است. این بیمارستان بعد از انتقال مرکزیت استان خوزستان از شوشتر به اهواز و توسعه شهری اهواز بسیار ضروری و واجب بوده است. بنابراین اداره راه آهن در همان دوره رضاشاه شروع به ساخت بیمارستان کرده بود. این بیمارستان در اواخر دوره رضاشاه «در حوزه ارائه خدمات درمانی فعال بوده است» (سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران، شماره سند ۴۹۴۹/۳۳۰). با آغاز جنگ جهانی دوم و اشغال کشور توسط متفقین و سپس استعفای رضاشاه، بیمارستان راه آهن توسط متفقین تعطیل شد» (مذاکرات مجلس شورای ملی، دوره دوازدهم، جلسه

بررسی تاثیر میراث برج‌مانده از راه آهن ... (محمدرضا علم و بهداد حسینی) ۲۵۳

۹۵). اما سازمان راه آهن پس از گذشت چند ماه از اشغال، توانست بیمارستان راه آهن را مجدداً راه اندازی کند (روزنامه کوشش، ۱۳۲۰، شماره ۲۵: ۲). تا اینکه

از سال ۱۳۲۶ش. راه آهن جنوب ساخت یک بیمارستانی مجهز با ۲۴۰۰ متر زیربنا را در محدوده اراضی راه آهن در اهواز را دوباره شروع کرد. به همین منظور زمینی با حدود دو هکتار مساحت در مجاورت پل سفید در اختیار این پروژه قرار گرفت (آمار سالیانه، ۱۳۲۹: ۳۹).

بر طبق اسناد مربوط به آمار سالیانه راه آهن، بیمارستان راه آهن که در سال ۱۳۲۹ش. به بهره برداری رسید، از این واحدها تشکیل شده بود

طبقه اول بیمارستان شامل دستگاه تهویه مطبوع، رختشویخانه، لباس خشک کن، اطوکنی، انبار مالیه و ملبوس، انبار سوخت، انبار خواروبار، سفره خانه، ناهارخوری عمومی، آشپزخانه و چهار اتاق برای سکونت خدمتگزاران سرویس بوده است. در طبقه دوم بیمارستان سه اتاق برای سرویس جراحی و تعدادی اتاقهای خصوصی و عمومی با گنجایش ۴۰ تختخواب و عنداللزوم ۵۰ تخت خواب پیشبینی شده بود. در طبقه اول قسمت پلیکلینیک اتاقهای رئیس بیمارستان، دفاتر، سرویس دندانسازی، سرویس گوش و حلق و بینی، سرویس امراض داخلی، سرویس رادیوگرافی و تاریکخانه، سرویس پانسمان، داروخانه، انبار دارو، دستشویی و توالت قرار گرفته بود. در طبقه دوم پلیکلینیک قسمتهای مختلف برای سکونت رئیس و معاون بیمارستان و شش سالن و اتاق سکونت برای پرستارها و کارمندان بیمارستان و پلیکلینیک و تعدادی دستشویی و حمام و توالت برای احتیاجات آنها در نظر گرفته شده بود (آمار سالیانه، ۱۳۲۹: ۳۹).

بعد از نزدیک به سه دهه مالکیت و مدیریت راه آهن بر بیمارستان در اهواز

راه آهن جنوب در سال ۱۳۵۷ش. این بیمارستان را به وزارت بهداشت و درمان وقت واگذار کرد و بعد از آن تغییراتی در ساختمان و نمای آن اتفاق افتاد. بر اساس آنچه از تصاویر اولیه بنا دیده می‌شود نمای آن متفاوت از دیگر ابنیه راه آهن بود اما همچون دیگر ساختمانهای آن دوره در سقف آن به جای تیرآهن از ریل استفاده شده است (مجتهد موسوی همان: ۹۳).

این بیمارستان هم اکنون در منطقه امانیه روبروی فرمانداری اهواز با نام بیمارستان رازی فعال و مشغول ارائه خدمات می‌باشد. مسلماً تاسیس بیمارستان توسط راه آهن در اهواز

خود تاثیرات و پیامدهای مختلف اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی را برای شهر اهواز به ارمغان آورده است. از پیامدهای مهم تاسیس بیمارستان از نگاه تحولات اجتماعی و شهری باید به شکل‌گیری کوی اطبا در نزدیکی بیمارستان اشاره کرد. نیاز کادر جامعه بهداشتی راه آهن به مسکن سبب شد تا راه آهن برای تامین مسکن آنها در مجاورت بیمارستان منازل سازمانی احداث کند. به همین منظور در جنوب بیمارستان، محدوده‌ای هم برای ساخت خانه‌های مسکونی آنها در نظر گرفته شد. چند سال بعد خانه‌های مسکونی و باغی زیبا در آن زمین ساخته شد و به کوی اطبا معروف شد.

علاوه بر این باید به تاثیرات اجتماعی و فرهنگی تاسیس بیمارستان که سبب مهاجرت و انتقال کادر پزشکی و دیگر کارمندان بیمارستان از دیگر نقاط کشور و حتی خارج از ایران به اهواز و همچنین هجوم بیماران مختلف استان و حتی بیرون از استان به اهواز شده اشاره کرد. به عبارت دیگر باید گفت که از جنبه تحولات مرفعی مدرن اجتماعی باید گفت تاسیس بیمارستان راه آهن با تجهیزات پیشرفته و مدرن در دهه ۲۰ شمسی به طور طبیعی سبب بالارفتن سطح سلامت و بهداشت در شهر اهواز و استان خوزستان شده بود.



نمایی از بیمارستان راه آهن اهواز در دهه ۱۳۳۰ ش.

(برگرفته از مجتهد موسوی، ص ۹۳)

۵.۵ مجموعه مسکونی چهل و هشت فامیلی

نیاز به فراهم کردن شرایط اسکان برای کارمندان و کارگران راه آهن سبب شد تا علاوه بر ساختمان هشت بنگله که محل اسکان مدیران و کارمندان عالی رتبه راه آهن بوده، راه آهن

جنوب برای تامین مسکن کارمندان خود، در ضلع شرقی و شمال شرقی هشت بنگله ساختمان‌های مسکونی را در مقیاس بزرگ احداث کند. این ساختمان‌ها که در حال حاضر شامل ۱۵۰ خانه می‌باشند، باید گفت ساخت و ساز این بناها در اواخر دوره رضاشاه شروع شده بود؛ چرا که بر طبق آمارنامه سال ۱۳۲۰ ش. راه آهن «از ساختمان ۱۲ فامیلی به عنوان یکی از پروژه‌های در دست احداث راه آهن جنوب در اهواز نام برده شده است» (آمار سالیانه، ۱۳۲۰: ۱۱۰). نام چهل هشت فامیلی به دلیل «چهار بلوک متشکل شده از ۱۲ ساختمان در پیرامون یک فضای مرکزی به آن اطلاق شده است» (مجتهد موسوی همان: ۱۰۲). این مجموعه که در بلوک‌های مجزا برای استفاده کارکنان راه آهن جنوب در اهواز در دهه بیست، سی و چهل ساخته شده، شامل چند تیپ متفاوت هستند که برخی از نظر تزئینات و نما بزرگتر و پرکارتر و برخی ساده‌ترند

تمام تیپ‌ها دارای حیاطی در درون و محوطه‌های بازی در بیرون‌اند که نمایشی از درون‌گرایی و برون‌گرایی توأمان است. حیاط درونی برخلاف نمونه‌های سنتی، چندان نقشی در ساماندهی فضای ساخته شده ایفا نمی‌کند و بیشتر به مثابه حائلی میان دو بخش بیرونی و درونی ایفای نقش می‌کند. این بنا همانند نظیر اغلب بناهای این دوره، از الگوی سازماندهی فضا و شیوه تقسیمات اتاق‌ها مبتنی بر عملکردگرایی مدرنیستی است، اما پوشش نما و آرایه‌های آن معماری بومی منطقه را به نمایش گذارده است (حیاتی ۱۴۰۳: ۴۹).

تزئینات عمده نمادهای معماری این بناها همان آجرچینی محدودی با نقش مایه‌هایی کاملاً بومی در نقاط خاصی از بنا نظیر سردر یا ایوان‌ها می‌باشد. ویژگی مشترک ساختمان‌های که در سالهای آغازین احداث شدند، کاربرد وسیع ریل آهن در سقف آنها است. درها و پنجره‌ها در شکل گذشته خود از چوب بوده‌اند. از بناهای تاریخی مهم این منطقه دبستان مشار است که در دهه ۲۰ ش. برای دانش آموزان ساکن در این مجموعه و مناطق اطراف ساخته شد. تاثیرات مهم این بناها برای شهر اهواز همان تحول در بافت شهر و گسترش حوزه و محدوده شهری در غرب رودخانه کارون بوده است.



نمای از یکی خانه های عمارت ۴۸ فامیلی
(برگرفته از مجتهد موسوی، ص ۱۰۸)

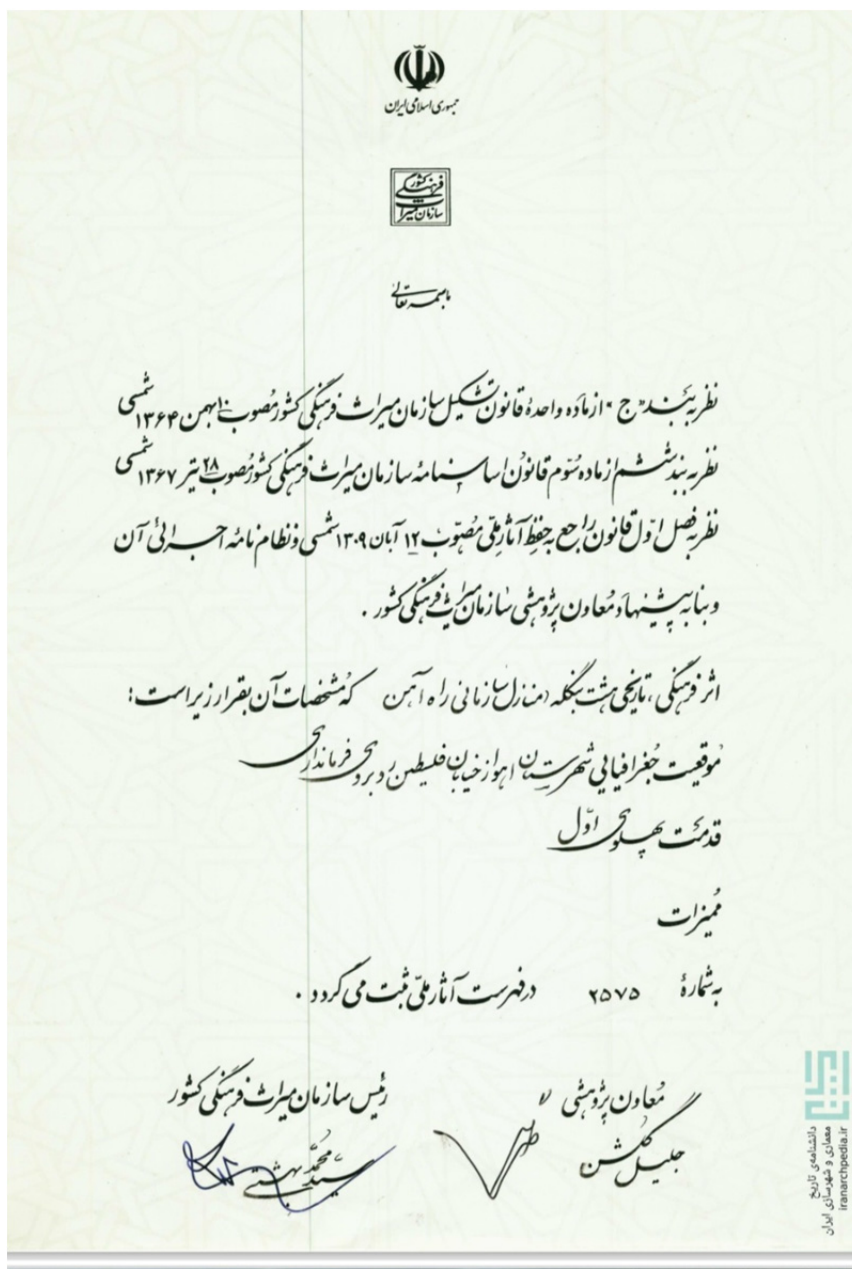
تحلیل ویژگی ها، عناصر و تاثیرات میراث بر جامانده از راه آهن در اهواز

چالش ها و محدودیت ها	تاثیرات و تحولات مختلف	سیک معماری	تاثیرات فرهنگی و اقلیمی	تزئینات و نمادها	مصالح و فناوری	دوره تاریخی ساخت
فروشدگی و آسیب اقلیمی	توسعه و گسترش بافت و حوزه شهری اهواز، نقش آفرینی در رخدادهای تاریخی، تسهیل ارتباط و جابجایی بین مناطق جنوبی و مناطق مرکزی و شمالی کشور، همگرایی اجتماعی و توسعه فرهنگی، تحرک اقتصادی از طریق کمک به رونق تجارت	مدرن گرایی با اقتباس ملی و اقلیمی	همادنگ با اقلیم گرم و مرطوب به همراه تهویه طبیعی	آجرکاری ساده و سبیلان	آجر محلی، سازه بتنی، ریل آهن و چوب	پهلوی اول

۶. نتیجه گیری

با احداث راه آهن سراسری در اهواز، ساختمان‌ها و بناهای زیادی با کاربری و کارکرد مختلف در قالب نهادها، تاسیسات، تشکیلات، لوازم و... مربوط به امور راه آهن در این شهر ساخته شدند. مهم ترین این میراث شامل پل سیاه، ایستگاه مرکزی، بیمارستان قدیم، عمارت هشت بنگله و مجموعه واحدهای مسکونی ۴۸ فامیلی می باشد. این میراث همه در دوره رضاشاه پهلوی با معماری خاص آن دوره یعنی سبک مدرن، ملی توسط شرکت‌ها و کمپانی‌های خارجی بنا شده‌اند. این آثار که میراث و یادگارهای ارزشمند تاریخی و فرهنگی راه آهن به شمار می‌روند، موجبات تحولات و تاثیرات زیادی در جنبه‌های مختلف اقتصادی-تجاری، فرهنگی، اجتماعی، تاریخی، ارتباطی و شهری برای شهر اهواز و حتی کشور شده است. مهم ترین تحولات و تاثیرات این میراث شامل؛ توسعه و گسترش بافت و حوزه شهری اهواز از شرق رودخانه کارون به غرب آن بوده است، بدین گونه که قبل از احداث راه آهن، براساس نقشه نظام السلطنه در عصر ناصرالدین شاه، شهر اهواز(بندر ناصری آن زمان) در شرق رودخانه کارون قرار داشته؛ ولی بعد از استقرار تاسیسات و تشکیلات راه آهن، حوزه و بافت شهر اهواز دچار تحول گردیده و به سمت غرب گسترش یافت. نقش آفرینی در رخدادهای تاریخی همچون جنگ جهانی دوم و جنگ هشت ساله ایران و عراق. تسهیل ارتباط و جابجایی بین مناطق جنوبی و مناطق مرکزی و شمالی کشور از طریق راه آهن با توجه به فقدان جاده‌های شوسه در کشور نیز دیگر تاثیر و کارکرد میراث راه آهن در اهواز بوده است. همگرایی اجتماعی و امتزاج فرهنگی دیگر تاثیر راه آهن در شهر اهواز بوده است؛ بدین شکل که با احداث راه آهن، شهر اهواز در دو طرف تاسیسات و تشکیلات راه آهن رشد پیدا کرده است و محله‌های مختلف شهر ارتباط نزدیکتری با هم پیدا کردند، همچنین ورود شرکت‌های خارجی و افراد گوناگون از سراسر کشور در قالب کارمند راه آهن، مهندس، کادر پزشکی و... به اهواز در امتزاج فرهنگی در این شهر نقش داشته است. از سویی دیگر راه آهن در اهواز نیز به تحرک اقتصادی از طریق کمک به رونق تجارت و خدمت به نهادها، شرکت‌ها و صنایع مختلف اقتصادی، کمک کرده است. به طور کلی باید گفت ورود راه آهن در اهواز و استقرار تاسیسات و تشکیلات آن در این شهر چهره، بافت و حوزه شهری را نسبت به گذشته متحول و تغییر داده و میراث آن کارکردها، تحولات و تاثیرات مختلفی در زمینه تاریخی، فرهنگی، اجتماعی، ارتباطی، شهری و اقتصادی-تجاری برای شهر اهواز و حتی کشور به ارمغان آورده است.

پیوست‌ها



سند ثبت بنای هشت بنگله در فهرست آثار ملی کشور.



نمایی از مخزن سوخت ایستگاه راه آهن مرکزی اهواز که در سال ۱۳۱۰ش.
توسط شرکت یولن آمریکایی نصب شده است.
(مصاحبه با آقای فرشید چهارزی مسئول تعمیرات لوکوموتیو ایستگاه اهواز).

عکس از نگارنده

کتاب‌نامه

اسناد

ساکما(سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران)، شماره سند ۵۸۷۵ / ۲۹۰.

۲۶۰ تحقیقات تاریخ اجتماعی، سال ۱۵، شماره ۱، بهار و تابستان ۱۴۰۴

ساکما، (سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران)، شماره سند ۳۳۸۷۷/۳۱۰.

ساکما، (سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران)، ۵۰۵۹۱/۲۹۳.

ساکما (سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران)، شماره سند ۴۹۴۹/۳۳۰

ساکما، (سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران)، شماره سند ۶۰۵۴۶/۲۳۰

مذاکرات مجلس شورای ملی، دوره دوازدهم، جلسه ۹۵

پایان نامه

مجتهد موسوی، جعفر (۱۴۰۲)، بررسی تاثیر مجموعه مسکونی راه آهن اهواز (۴۸ فامیلی) بر بافت شهری، پایان نامه کارشناسی ارشد، گروه معماری دانشگاه هنر تهران.

کتاب

آدمیت، فریدون (۱۳۶۲)، امیرکبیر و ایران، تهران: خوارزمی.

اطلاعات در یک ربع قرن (۱۳۲۹)، تهران: روزنامه اطلاعات.

تقی زاده، محمد (۱۳۸۴)، تاریخ اهواز از دوران باستان تا انقلاب اسلامی، تهران: موسسه فرهنگی هنری بشیر علم و ادب.

ترسکینسکی، آنا تول (۱۳۲۶)، تاریخچه مختصر راه آهن در ایران، نشریه بنگاه راه آهن دولتی ایران، تهران: چاپخانه بنگاه راه آهن.

چرچیل، وینستون (۱۳۶۱)، خاطرات جنگ جهانی دوم، ترجمه تورج فرازند، تهران: انتشارات نیل.

سازمان برنامه مرکز آمار ایران، آمار سالیانه سال ۱۳۳۶ش، مرکز آمار ایران.

سازمان برنامه مرکز آمار ایران، آمار سالیانه، ۱۳۱۹.

سفرنامه حاجی پیروزاده (۱۳۴۲)، بکوشش حافظ فرمانفرمائی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

صنیع الدوله، مرتضی قلی خان (۱۳۲۵)، راه نجات: مطبوعه فاروس.

فاتح، مصطفی (۱۳۸۴)، پنجاه سال نفت ایران، تهران: نشر علم.

کرزن، جورج ناتانیل (۱۳۸۸)، ایران و قضیه ایران، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، ج ۱، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.

کسروی، احمد (۱۳۸۴)، تاریخ پانصدساله خوزستان، تهران: دنیای کتاب.

گزارش پیشنهادی سازمان میراث فرهنگی برای ثبت عمارت هشت بنگله در فهرست آثار ملی کشور،

۱۳۷۸/۶/۱۸

محمدی، سید محمدعلی (بی تا)، چکیده ای از رویدادهای یکصد و بیست ساله اخیر اهواز (ناصریه سابق)، تهران: انتشارات تورنگ.

بررسی تاثیر میراث برج‌مانده از راه آهن ... (محمدرضا علم و بهداد حسینی) ۲۶۱

محمود، محمود (بی تا)، تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس در قرن نوزدهم میلادی، ج ۸، تهران: اقبال. محبوبی اردکانی، حسین (۱۳۵۷)، تاریخ موسسات تمدنی جدید در ایران، ج ۲، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

مکملی، محمد کاظم (۱۳۷۹)، تاریخ جامع راه آهن (راه آهن ایران تا انقلاب اسلامی)، تهران: روابط عمومی راه آهن جمهوری اسلامی.

مجتهد زاده، روح الله؛ نام آور، زهرا (۱۳۹۱)، در جستجوی هویت شهری اهواز، تهران: انتشارات مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی.

ملکوتی، مجتبا (۱۳۱۷)، راه آهن سراسر ایران ۱۳۱۷-۱۳۰۶، تهران: نشریه وزارت طرق. نظام السلطنه، حسین قلی خان (۱۳۶۳)، خاطرات و اسناد ج ۱ و ۲، به کوشش منصوره اتحادیه و دیگران، تهران: انتشارات مرکز پژوهش تاریخ معاصر.

مقالات

باهنر، پریچهر، سلطان زاده، حسین، کرامتی، غزال، دشت گرد، سارا (۱۴۰۴)، «مقایسه تطبیقی معماری ساختمان های ایستگاههای راه آهن ایران و ترکیه در بازه زمانی ۱۳۰۰-۱۳۵۷»، نشریه مطالعات رفتار و محیط در معماری، دوره ۱، شماره ۳، ۱۳-۱.

حیاتی، حامد (۱۴۰۳)، «تاثیر ملی‌گرایی بر معماری بناهای شهر اهواز در دوره پهلوی»، نشریه مطالعات میان فرهنگی، شماره ۶۱، صص ۶۰-۳۳.

فتاحی، محمدرضا و کاراحمدی، مهران (۱۴۰۳)، «بررسی ویژگی های سبک معماری ایستگاههای راه آهن ایران در دوره پهلوی»، هفتمین همایش ملی افق های نوین در مهندسی عمران، معماری و شهرسازی، تهران-ایران، ۱۰-۱.

نوری، مصطفی (۱۴۰۱)، «فراز و فرود تعیین مسیر راه آهن سراسری ایران»، فصلنامه گنجینه اسناد، دوره ۳۲، شماره ۲ (پیاپی ۱۲۶)، صص ۱۰۰-۷۶.

روژنامه

اطاعات ۲۴ / ۹ / ۱۳۴۵، شماره ۱۲۱۵۸.

اطاعات ۱۱ / ۴ / ۱۳۱۶، شماره ۳۱۸۰.

اطاعات ۲۴ / ۳ / ۱۳۴۶، ۱۲۳۰۴.

اطاعات، ۳۰ / ۲ / ۱۳۱۶، شماره ۳۱۳۸.

اطاعات، ۱۳۰۸: ۷۵۵.

کوشش، ۱۳۲۰، شماره ۲۵: ۲.