



من این کوهها را شکافتم و دو دریا را بیکدیگر پیوستم

پس تلاش پیگیر و سپاسگذاری از توجه مداوم اعلیحضرت رضا شاه کبیر در پیوند دو دریای شمال و جنوب و احداث راه آهن ایران که پیش از آن در میان مردم مرزوبوم ما افسانه‌ای پیش نبود، بسال ۱۳۱۶ پیکره اعلیحضرت رضاشاه کبیر در میدان راه آهن تهران نصب شد و طی تشریفات پر شکوه با حضور هیئت دولت، نمایندگان مجلس، رجال، امرای ارتش پرده برداری صورت گرفت و نخست وزیر وقت طی سخنان مبسوط خود باین نکته جالب اشاره کرد که: این مجسمه بر اساس حقیقتی ساخته شده و واقعیتی تاریخی را بآیندگان بازگو میکند و اعلیحضرت رضاشاه کبیر را در حالی نشان میدهد که دست خود را بسوی کوههای سرکش البرز دراز کرده و اشاره می‌کند که: من بودم که این کوه را شکافتم و دریای مازندران و خلیج فارس را بیکدیگر پیوستم و من بودم که صخره‌ها را با سرسختی از پیش برداشتم...





یک یادگار آموزنده

رضاشاه از حیث پشتکار و استقامت جسمی نیز بر افراد عادی برتری داشت چنانکه تمام نیروی خود را بیدریغ در تجدید تأسیسات مختلف مملکتی بکار می‌انداخت و از دیگران نیز همین کوشش را توقع داشت . بطور شگفت‌انگیزی نکات حساس هر مسئله دشواری را اعم از اشکالات فنی راه آهن سرتاسری ایران یا امور مربوط سیاست خارجی را به سهولت درک می‌کرد . در تاریخ ایران جدید پدرم نخستین کسی است که وقت شناسی را به مردم تعلیم داد و اهمیت آنرا دائماً گوشزد مینمود .

رضاشاه نه تنها راه آهن را در ایران ایجاد نمود بلکه ساعات ورود و خروج قطارها را معین می‌کرد و تخطی از آنرا جایز نمی‌شمرد . در این باره عکسی از پدرم موجود است که هر وقت بدان مینگرم مسرور میشوم و این عکس در یکی از قطارهای مسافری در حالیکه ساعت خود نگاه میکند برداشته شده است و آثار مسرت و رضایت در چهره پدرم مشهود است زیرا مشاهده میکند که قطار درست بموقع و سر ساعت معین وارد ایستگاه میشود . «

از کتاب ما موریت برای وطنم





* از بندر شاه تا بندر شاهرور را سالی يك بار با ترن میپیمود

راه آهن سراسری ایران

تاریخچه پیوستن خلیج فارس بدریای مازندران و احداث راه آهن سراسری ایران دارای يك مقدمه و سه مرحله است که پیش از این در جای خود با اشاره از دو مرحله آن یاد شد و اینک دنبال میشود.

مرحله مقدماتی

از تاریخ نهم خرداد ماه سال ۱۳۰۳ آغاز میشود که قانون اخذ عوارض به هر سه کیلوگرم قند و شکر و جای « که بایران وارد یا در داخل ایران فراهم میشود » تعلق گرفت و سپس در بیستم بهمن ماه همان سال قانون نقشه برداری و ساختمان راه آهن ایران از تصویب مجلس شورای ملی گذشت و بموازات آن مهندسان و کارشناسان برای مذاکره و انجام کار بایران آمدند که اینها همه مرحله مقدماتی کار محسوب میشود .

مرحله اول

مرحله نخستین از بیست و سوم مهر ماه سال ۱۳۰۶ با زخمه کلنگ اعلیحضرت رضاشاه کبیر در بیرون دروازه گمرک آغاز گردید که نقشه کشی و خاکبرداری از بندر شاه در دریای مازندران و از بندر شاهرور در خلیج فارس پیشروی کرد تا بمرحله دوم رسید .

مرحله دوم

مرحله دوم از تیر ماه سال ۱۳۰۷ با تأسیس سندیکای راه آهن ایران شروع میشود که سه شرکت آلمانی و یک شرکت امریکائی تا مهر ماه سال ۱۳۱۰ کار راه آهن ایران را دنبال کردند ولی چون کارشان رضایت بخش نبود قراردادشان ملغی شد .

مرحله سوم

مرحله سوم از مهر ماه سال ۱۳۱۱ محسوب میگردد که دولت شاهنشاهی با تأسیس « بنگاه راه آهن دولتی ایران » همه کارها را اعم از نقشه کشی و خاکبرداری و ریل گذاری مجموعاً خود بدست گرفت و مهندسان را با استخدام دولت در آورد و در راههای شمال مهندسان سوئدی و در جنوب مهندسان امریکائی را بکار گمارد که کارهای ناتمام را دنبال کردند و دست بکارهای تازه زدند و تا پایان کار بنگاه راه آهن دولتی ایران تحت نظر وزارت راه اقدامات مؤثری نمود و در واقع لیاقت و استعداد ایرانی را بصورتی شایسته نشان داد .

مرحله سوم شرفیت راه آهن ایران

● اقداماتی که در مرحله اول صورت گرفته بترتیب عبارت است از بازدیدهای فنی در مسافت ۲۳۴۵ کیلومتر مسیر راه آهن . نقشه برداری مقدماتی در طول ۱۵۱۳ کیلومتر . نقشه برداری قطعی در طول ۳۵۶ کیلومتر در شمال و جنوب . مطالعات در آبهای ساحلی شمال و جنوب و تهیه نقشه‌های زمینی . تسطیح و خاک ریزی کامل ۱۵۸ کیلومتر در شمال و جنوب . نقشه برداری و اقدام مقدماتی در ایستگاه تهران . در این مدت تعداد کارگران از ۲۶۷ نفر به ۱۹۶۷ نفر افزایش یافت .

● از تیرماه سال ۱۳۰۷ که سندیکای راه آهن ایران از سه شرکت آلمانی و یک شرکت آمریکایی تشکیل شد با تکمیل اقدامات پیشین ۱۲۷ کیلومتر راه در شمال و ۲۵۰ کیلومتر راه در جنوب زیرسازی و ریل گذاری گردید و در شمال و جنوب اسکله‌های بندر شاه و شاهپور و پل راه آهن اهواز بوجود آمد .

● در خرداد ۱۳۱۱ که مرحله سوم آغاز شد ساختمان راه آهن به کنسرسیوم دانمارکی کامپساکس بعنوان مشاور فنی وزارت راه ایران محول گردید و قرار شد که تا پایان سال ۱۳۱۸ راه آهن سراسری شمال و جنوب با تمام برسد بدین نحو که در مدت چهار سال راه شمال به تهران پایان بیابد و در مدت شش سال راه جنوب به تهران برسد و بابت کارمزد برای هر کیلومتر پنج هزار دلار پرداخت گردد و هزینه‌های دیگر بعهده بنگاه راه آهن دولتی ایران باشد .

بندر شاه - پس از مراسم اسب دوانی دشت گرمگان . نخست وزیر ، رئیس مجلس شورای ملی و نمایندگان مجلس ، چند تن از وزیران و سران ارتش افتخار حضور دارند



تونل هاوکوها

راه آهن شمال از بندرشاه واقع در خلیج استرآباد و جانب شرقی دریای مازندران آغاز میشود و تا ایستگاه تهران خاتمه می یابد .
در آغاز برای ساختن بندرشاه و اسکله آن بالغ بر ۲۵۰ کیلومتر آبهای ساحلی نقشه برداری شده و عمق آن تعیین گردیده است.
با احداث بندرشاه و اسکله چوبی آن بطول ۱۴۹ متر کشتی های بزرگ میتوانند باسانی در این ساحلنگر بیاندازند.
● از سال ۱۳۰۸ که کار اسکله بندرشاه پایان یافت و راه آهن بدامنه کوه های البرز رسید کشتی های باری که حامل ادوات راه آهن و دیگر لوازم مورد نیاز مملکت بودند در این بندر محمولات را تخلیه میکردند و سپس با قطار بایستگاه های ساخته شده منتقل میگردد.
● از بندرشاه تا تهران نود و سه تونل در رشته های عظیم البرز احداث شده که مجموعاً ۲۳/۵۹۹ متر است که درازترین تونل های آن گدوگ است که دو کیلومتر و ۸۸۰ متر طول دارد و این تونل از طویل ترین تونل های راه آهن ایران است. از جمله تونل های شمال چهار تونل آن بیش از یک کیلومتر طول دارد و ۹ تونل آن از نیم کیلومتر بیشتر است.

بندرشاه - در پایان مراسم اسب دوانی دشت گرگان



دوازده سال تلاش

از سال ۱۳۱۳ تا سال ۱۳۱۶ که سالهای شدت تلاش در سراسر راه شمال و جنوب معروف است تمام راه به ۴۳ قطعه منقسم و طی مناقصه چهل شرکت ایرانی و خارجی در فعالیت بودند و مجموعاً بالغ بر شصت و پنج هزار نفر در طول خط بین دودریا کار می کردند .
در طول راه بیست و هشت میلیون متر مکعب خاکبرداری و خاکریزی شده و در ۹۸۰ کیلو متر تراورس چوبی و در ۴۱۴ کیلومتر تراورس آهنی بکار رفته است .
برای ایجاد تونلها سه میلیون و سیصد هزار متر مکعب خاکبرداری شده و یک میلیون متر مکعب عملیات ساختمانی صورت گرفته و ۳۳۴ تن باروت و ۲۸۰ تن دینامیت و ۱۷۰۰۰۰ تن بتن بکار رفته است .

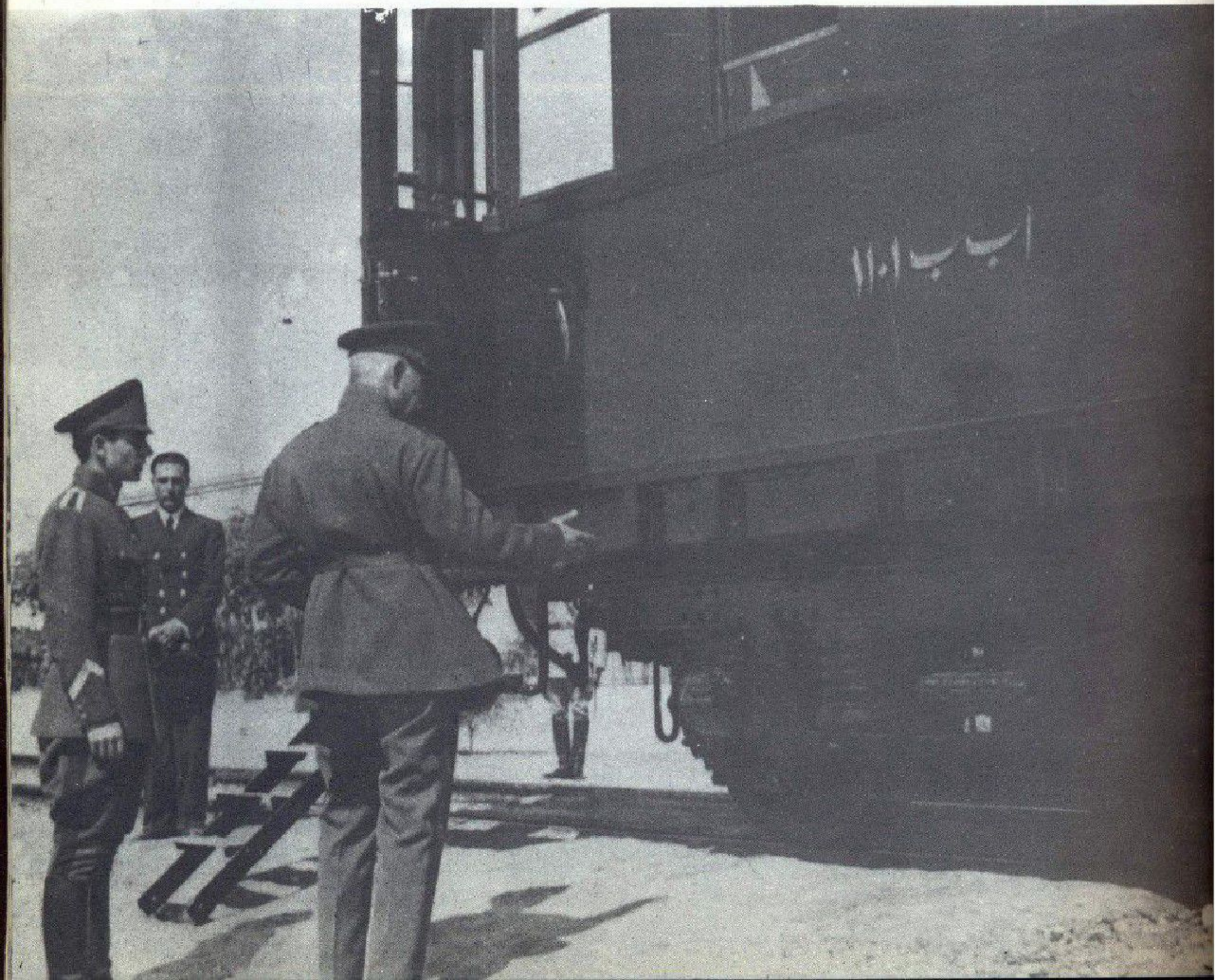
برای احداث راه آهن سراسری ایران که مجموعاً ۱۳۹۴ کیلومتر است بالغ بر دو میلیارد ریال هزینه ساختن آن شده و بطور کاملتر میتوان گفت جمع کل درآمد و بودجه ساختمان راه آهن سراسری ۲/۱۹۵/۱۸۰/۷۰۰ ریال بوده که پس از کسر مخارجی که بعمل آمده در پایان کار ۶/۷۴۶/۴۸۰ ریال هم اضافه باقی مانده است .

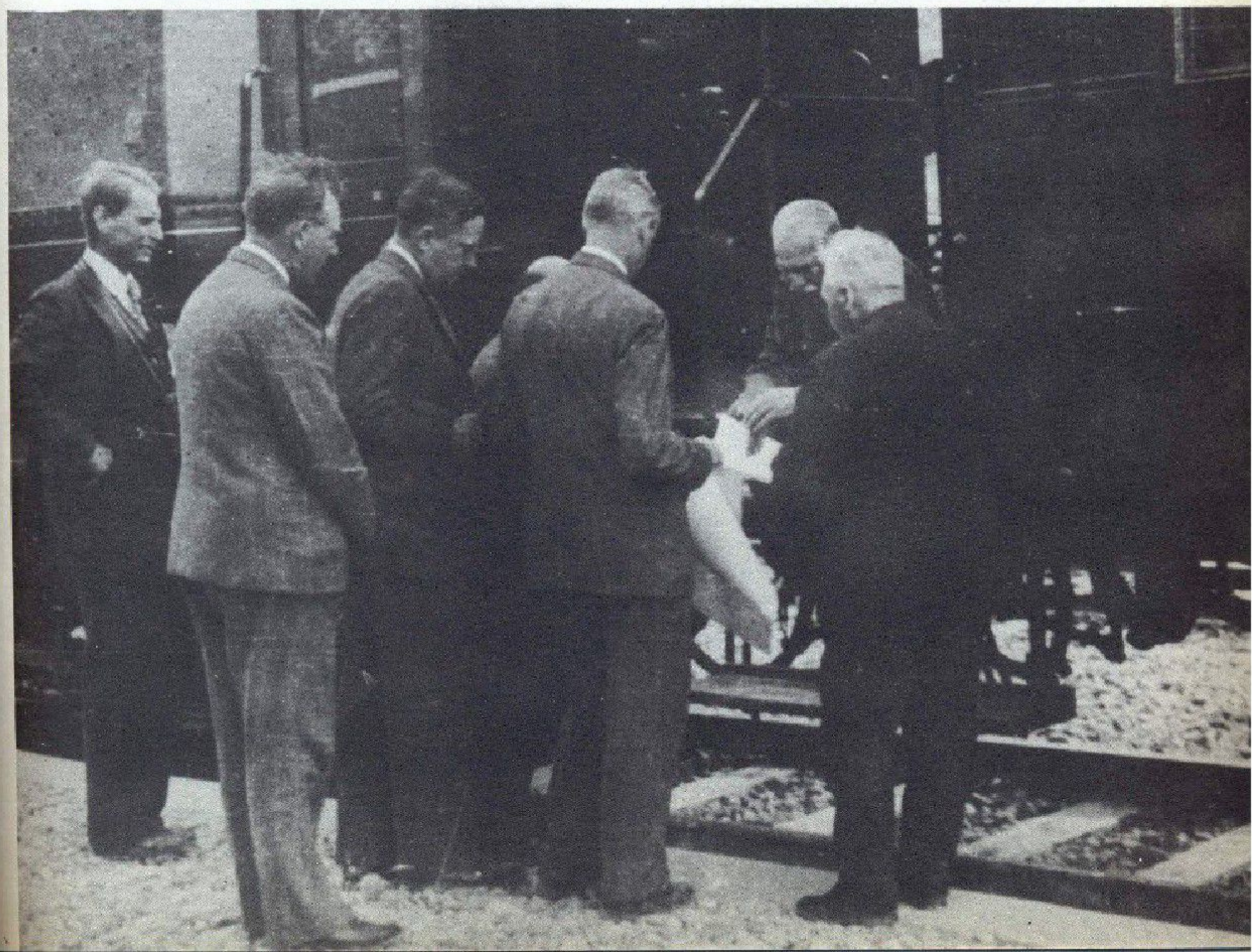
* تلاش دائم برای پایان یافتن راه آهن...



از بندر شاه تا بندر شاهپور

- طول خط سراسری ۱۳۹۴ کیلومتر است با عرض ۱۴۳۵ میلی متری، مانند همه راه آهن های اروپای غربی.
 - در طول راه ۴۱۹۰ پل بزرگ و کوچک ساخته شده که مهمترین آن پل ورسک در شمال و پل کارون در جنوب است.
 - در طول راه ۱۲۴ تونل بوجود آمده که طولانی ترین تونل راه آهن ایران در شمال بنام گدوک است که دو کیلومتر و ۸۸۰ متر طول دارد. و در جنوب تونل آبدیز است که دو کیلومتر و ۵۲۶ متر طول دارد.
 - قدرت مقاومت ریل ها و زیرسازی برای قطار مسافربری با سرعت یکصد کیلومتر و برای باری با سرعت پنجاه کیلومتر در ساعت است.
 - در طول خط ۹۰ ایستگاه ساخته شده که ۳۱ ایستگاه در شمال و ۵۹ ایستگاه در جنوب میباشد.
 - لوازم راه آهن در آغاز کار ۱۳۲ لکوموتیو و ۲۲۹۷ واگن بود. در ایستگاه های بزرگ، تعمیرگاه لکوموتیو، انبار کالا، منبع آب و انبار سوخت، مرکز نیروی برق و توقف گاه ساخته شده که توقف گاه تهران روز نخست دارای ۹ رشته خط بوده است.
- * تأسیسات راه آهن پیوسته مورد بازدید قرار میگرفت.



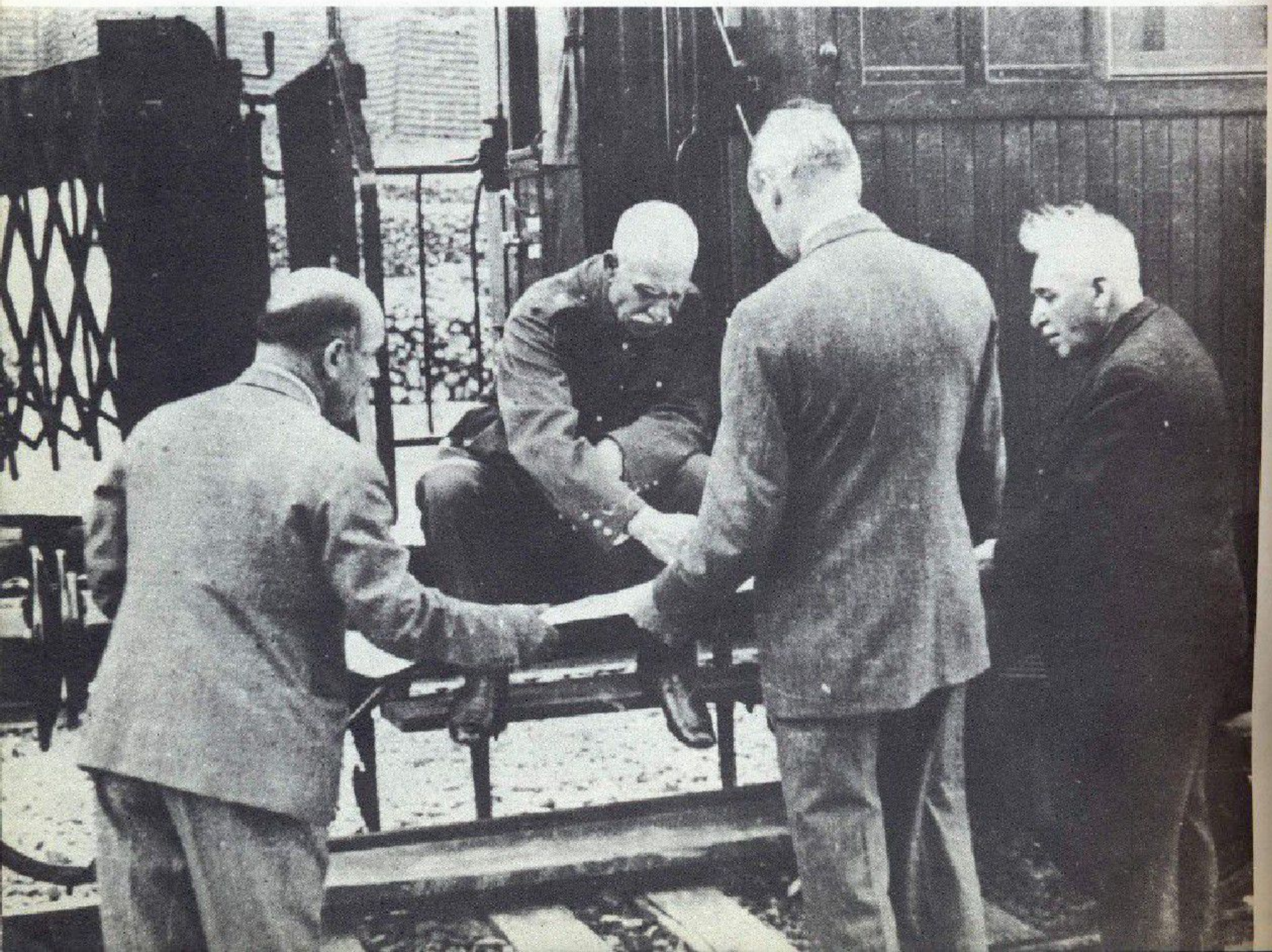


بازوید اریل ورسک و تاسیسات راه آهن

همانطور که در فصل نخستین مسأله راه آهن اشاره شد از سال ۱۳۰۶ عملیات ساختمانی و زیرسازی و ریل گذاری از دو دریای شمال و جنوب آغاز گشت و پیوسته دو خط بیکدیگر نزدیک میشد. در آغاز سال ۱۳۱۵ راه آهن شمال بیروزکوه رسید و روز چهاردهم اردیبهشت ماه این سال اعلیحضرت رضا شاه کبیر باتفاق علیاحضرت ملکه پهلوی و والاحضرت شمس پهلوی و والاحضرت اشرف پهلوی و شاهپورها در فیروزکوه سوارواگن سلطنتی شدند و عازم شاهی گردیدند، در این مسافرت نیز عده ای از رجال و روزنامه نگاران در التزام بودند و برای نخستین بار بطور رسمی از تاسیسات راه آهن شمال دیدن کردند زیرا مشاهده ایستگاهها، پلها، تونلها و از بین بردن شیبها بویژه مشاهده پل ورسک و تونل گدو که برای کوتاه کردن راه یکی از شاهکارهای صنعت در عصر رضا شاه کبیر محسوب میشود برای همه قابل توجه بود.

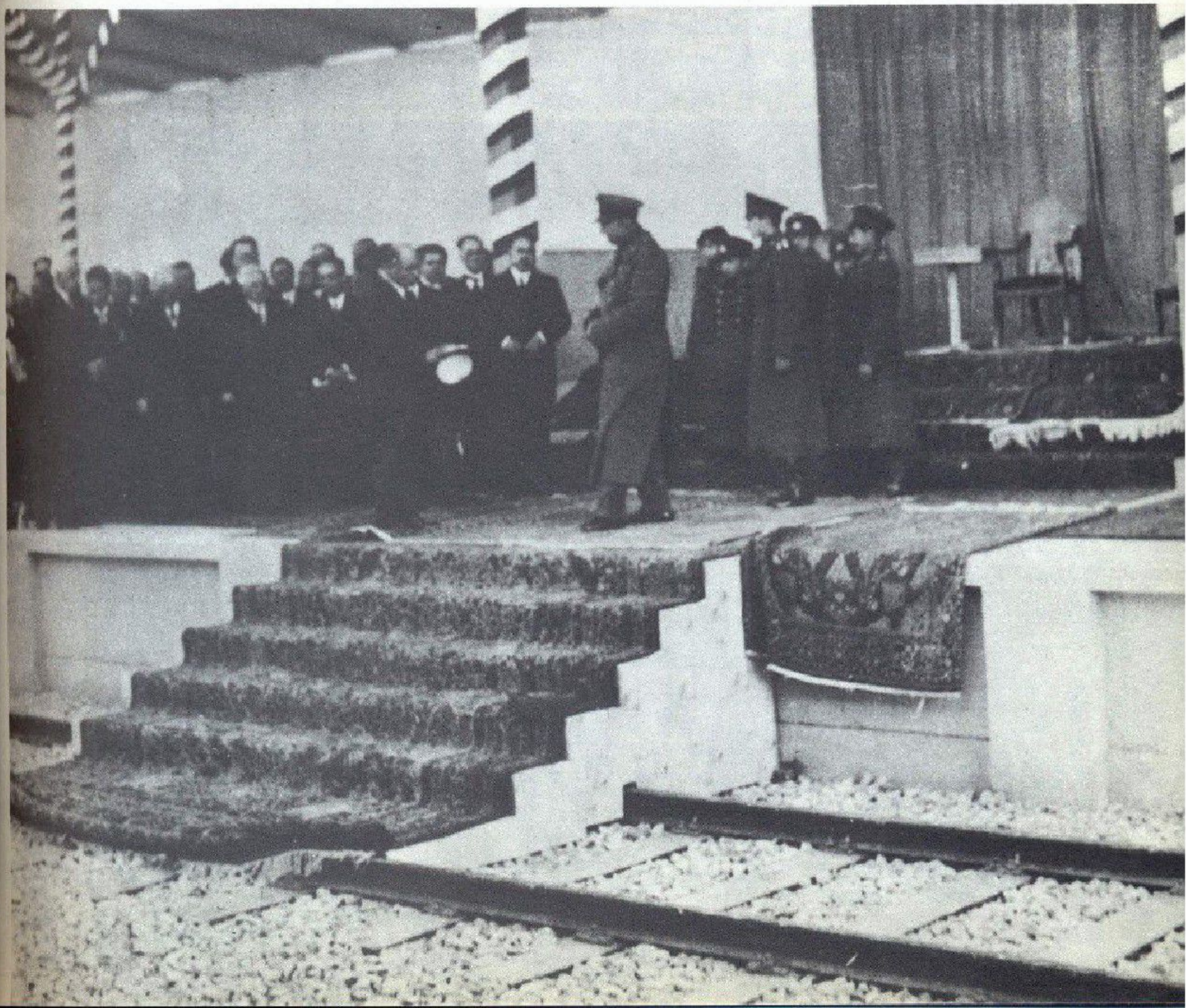
اعلیحضرت رضا شاه کبیر و خانواده سلطنتی پس از توقف در مازندران عازم گیلان شدند و روز بیست و یکم اردیبهشت ماه در بندر پهلوی از والاحضرت و لایتمهد «شاهنشاه آریامهر» استقبال بعمل آوردند.

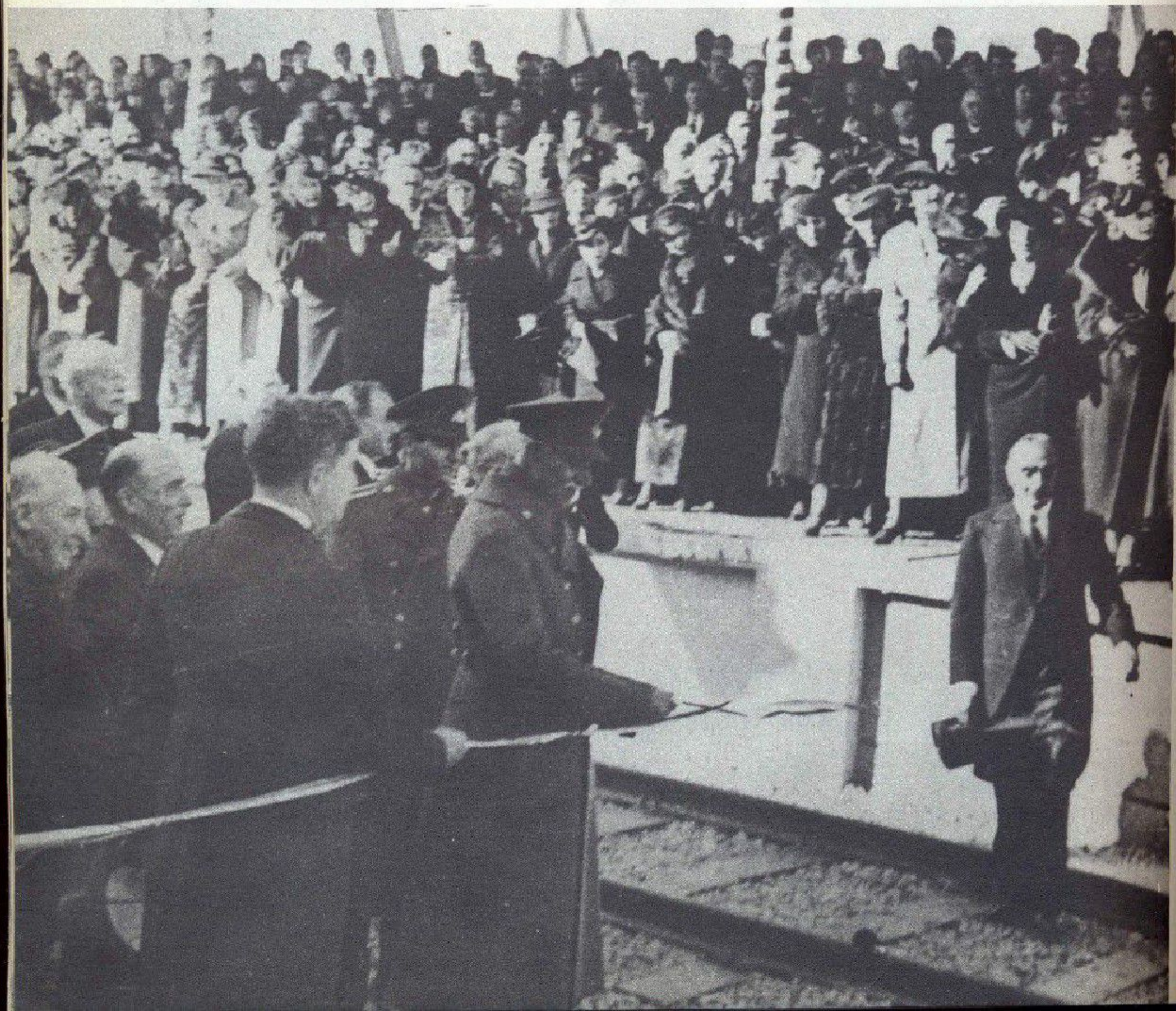
* مهندسان خارجی راه آهن توضیح میدهند...



یک روز پرورد تهران

خط شمالی راه آهن ایران بملل وجود کوه‌های عظیم و حفر تونل‌های طویل و احداث پل‌های زیاد با تلاش پی‌گیری که بعمل آمد سرانجام در نیمه دوم سال ۱۳۱۵ به تهران رسید .
بعد از ظهر روز جمعه سی و یکم بهمن ماه سال ۱۳۱۵ طی مراسم پرشکوهی با حضور اکثر مردم پایتخت راه آهن شمال در ایستگاه تهران بدست اعلیحضرت رضا شاه کبیر افتتاح شد .
در این روز از دور و نزدیک مردم تهران در میدان ایستگاه راه آهن تهرای اجتماع کرده بودند و ساعت ۱۵ با کف زدن‌های ممتدمقدم اعلیحضرت رضا شاه کبیر و والا حضرت ولایتعهد «شاهنشاه آریامهر» را استقبال کردند .
میدان بزرگ و ساختمان بنگاه راه آهن و سکوهای شمالی و جنوبی با پرچم ایران آراسته شده بود و امرای ارتش و نمایندگان مجلس و رؤسای ادارات و مؤسسات ملی با بانوانشان در سراسر سکوها ایستاده بودند و هنگامی که اعلیحضرت رضاشاه کبیر و ولایتعهد بسکوی بزرگ آمدند مجید آهی وزیر راه طی سخنانی چنین گفت :







اولین کلمات و آخرین پیچ

« . . . بنیروی عزم و اراده شاهنشاه ساختمان قسمت مهم راه آهن سراسری ایران پایان رسید و امروز قطارهایی ازبند شاه وارد شده اند که این حقیقت مسرت بخش را اعلام میدارند ، گذشته از ۴۶۱ کیلومتر خط آهن شمال اکتون ۳۳۶ کیلومتر راه آهن جنوب هم ریل گذاری شده و از بندر شاهپور دو نقطه شمال و جنوب کشور ۵۴۰ کیلومتر باقی است که با جدیت پیش میرود و اینک از پیشگاه مبارک استدعا دارد که بادرست مبارک آخرین مهره راه شمال را محکم فرموده و با قطع نوار سه رنگ اجازه بهره برداری از راه آهن شمال را صادر فرمایند . . . »

پس از سخنان مجید آهی وزیر راه اعلیحضرت رضاشاه کبیر و والاحضرت ولایتعهد شاهنشاه آریامهر « از سکو به کنار خط آمدند ، ابتدا اعلیحضرت و سپس والاحضرت آخرین مهره های دو خط را پیچیدند و وزیر راه قیچی زرین را با اعلیحضرت تقدیم داشتند و رضاشاه کبیر نوار سه رنگ را قطع فرمودند ، در این هنگام صدای کف زدن های ممتد جمعیت باسوت ترن های سواری و باری که از شمال بجنوب در حرکت بودند در فضا طنین انداز شد و سپس اعلیحضرت رضاشاه کبیر پسالن ایستگاه تشریف فرما شدند و مهندسان خارجی و داخلی را مورد تفقد قرار دادند .



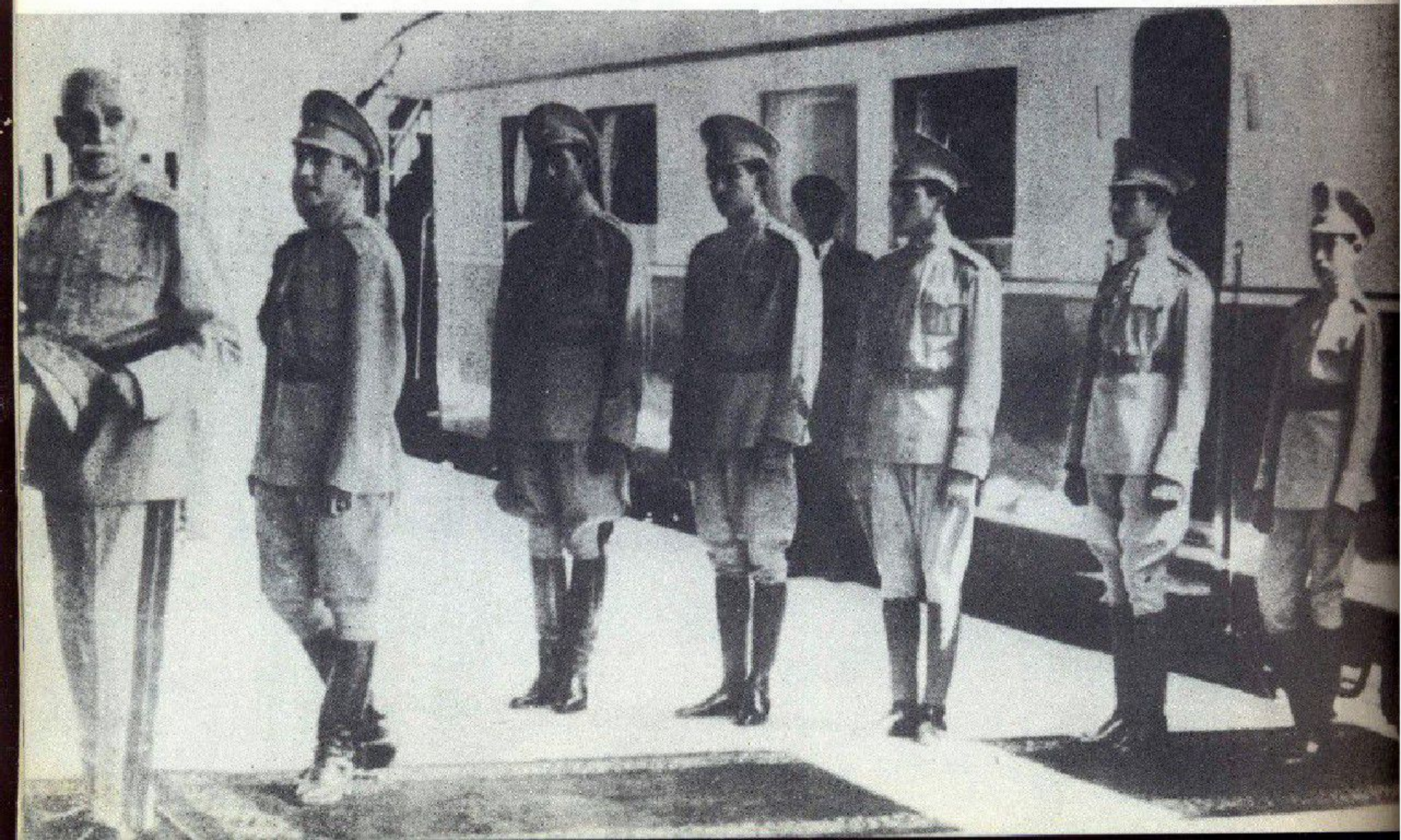
تهران	تهران
تهنسیه	ری
آبروت	بهرام
شهریار	وراین
رود شور	پیشوا
پرنال	ابردر
نابلس	کویر
کونیکات	کرمسار
انجلاوند	بن کوه
نوردر	کهور دره
پل	سین وشت
نعم	زین وشت
ساقه	هباد
انگت	فیروز کوه
ساریان	گودک
زبکره	دوئل
نابگرد	ورسک
شک آباد	سرخ آباد
ملک آباد	دو آب
اراک	پل سفید
سنگان	زیر آب
تسارند	شیرگاه
نور آباد	مشاهی
فوزیه	گونی بانی
ناملون	ساری
ازنا	نکا
درند	رستمکلا
رودول	بشهر
دورود	تیرکاش
قارون	گلگاه
میشه	بندرگز
سید وشت	انگله ندر شاه
چشمک	
شک وشت	
شک تاج	
تکوزنک	
شهبازان	
مازو	
بالارود	
ملک	
دو کوه	
افزینک	
سیراب	
سوشس	
بنفت تپه	
میان آب	
آب وشت	
بام در	
قاور	
نظامیه	
احواز	
کارون	
میادشت	
خسروی	
منصوره	
کرکر	
مرغزار	
سندر	
نیرشاپور	



افتتاح راه آهن سراسری

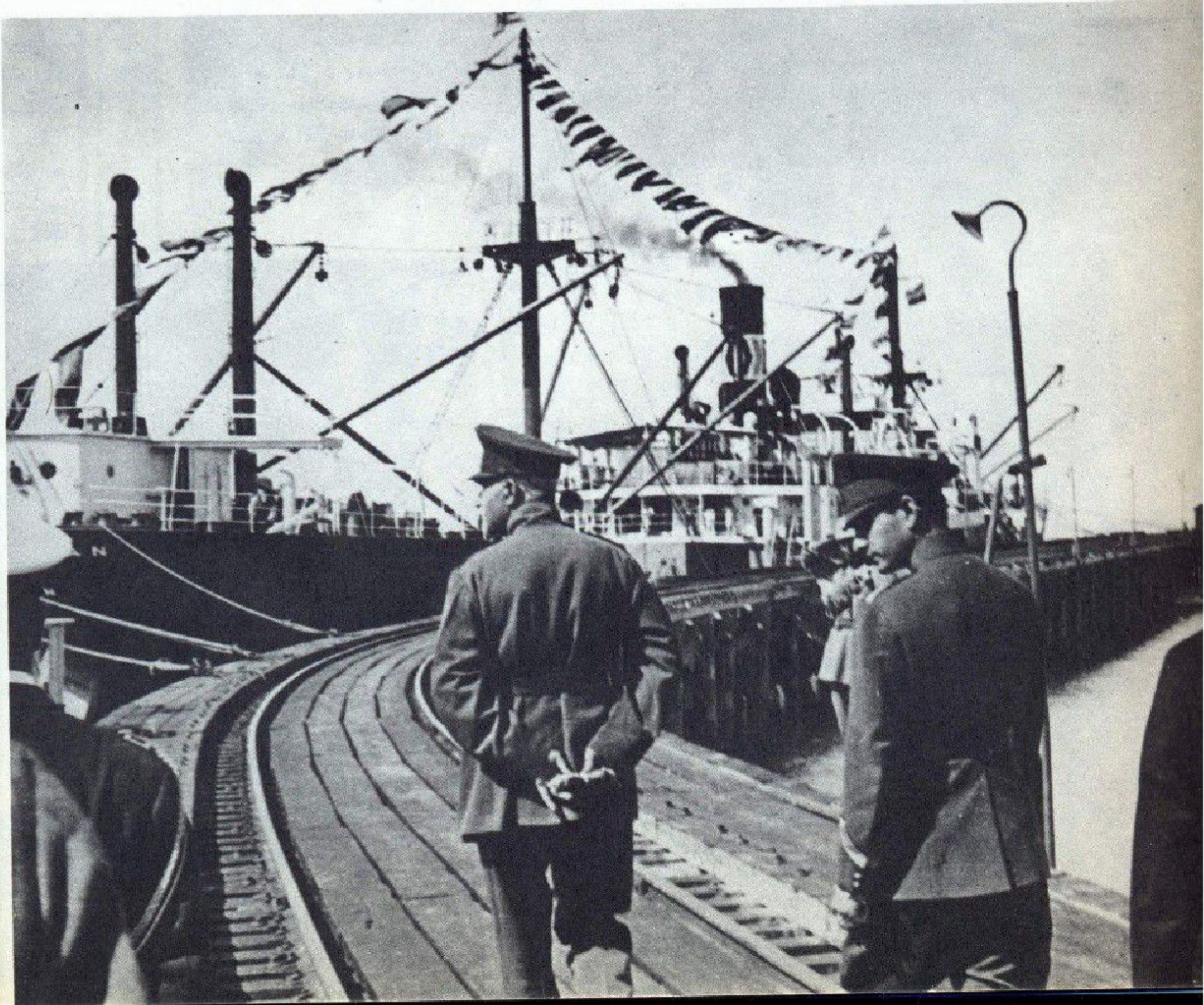
چهارم شهریور ماه سال ۱۳۱۲ روز پایان ساختمان راه آهن سراسری ایران و پیوند دو خط شمال و جنوب و یا پیوند دودریا بیکدیگر بود .
در این روز اعلیحضرت رضاشاه کبیر باتفاق ولایتعهد « شاهنشاه آریامهر » در ایستگاه سفید چشمه « نزدیک به شاه زند اراك » طی تشریفات خاص راه آهن سراسری ایران را گشودند .
هیئت دولت ، نمایندگان مجلس ، نمایندگان سیاسی خارجی و عده ای از رجال بنا بدعوت وزارت راه در ایستگاه حضور داشتند . هنگام تشریف فرمائی اعلیحضرت و والاحضرت موزیک سلام شاهنشاهی را نواخت و وزیراه گزارشی از چگونگی پایان کار راه آهن بعرض رسانید و استدعا کرد که اعلیحضرت و والاحضرت آخرین پیچها را ببندند و باقطع نوار سدرنگ راه آهن سراسری را که آرزوی ملت ایران است بگشایند . پس از انجام تشریفات اعلیحضرت رضاشاه کبیر ضمن بیانات خود فرمودند « ... من از مردم ایران فوق العاده راضی و مسرور هستم که برای اصلاحات کشور از صمیم قلب حاضر شدند و مخارج راه آهن را باطیب خاطر پرداختند زیرا تشخیص دادند که این اقدام موجب سعادت و ترقی ایران است . ملت ایران مردم شرافتمند و نجیبی هستند و در هر موقع همینقدر که تشخیص دادند اقدام و اصلاحی برای تعالی و پیشرفت کشور آنها مفید است از ابراهیمچگونه فداکاری و علاقمندی خودداری نمیکنند . »
پس از سخنان وزیر راه اعلیحضرت رضاشاه کبیر خط آهن سراسری ایران را افتتاح کردند و فرمودند نسبت به آغاز ساختمان راه آهن تهران به تبریز تهران به مشهد و تهران به یزد اقدام نمائید .

* یکی از نشانه های بارز اعتقاد و ایمان وی علاقه ای بود که بحضرت ثامن الائمه امام رضا (ع) داشت و بهمین جهت بنام اصلی تمام پسران خود کلمه رضا را هم اضافه کرده بود و هر گاه فرصتی دست میداد زیارت سمرقد امام هشتم علیه السلام میشتافت . از کتاب مأموریت برای وطنم



اسکله بندر شاهپور

بندر شاهپور . خورموسی . پلها و تونل‌های جنوب
راه آهن جنوب از ساحل شمال‌غربی خلیج فارس و منطقه باتلاقی که معروف به «خورموسی»
بوده و امروز بندر شاهپور نام دارد آغاز میشود .
در این ساحل یکهزار کیلومتر مربع آبهای ساحلی را اندازه‌گیری کرده‌اند .
اسکله بندر شاهپور که از ساحل بوسط دریا پیش رفته است ۳۱۲ متر طول دارد .
ساختمان راه آهن جنوب در حدود شش سال بطول انجامید تا پایان پذیرفت .
در این راه از بندر شاهپور تا تهران ۱۳۱ تونل ساخته شده که مجموعاً ۶۰۱۰۶۷ متر است
و درازترین آن تونل تنگ آب‌دیز و از پل‌های معروف جنوب پل رودشور و پل آب‌دیز و پل کارون
است و دستگانهائی که در طول خط جنوب احداث شده مجموعاً ۲۸۳۹ دستگانه بطول ۱۸۵۳ متر است .
در طول خط جنوب ۵۹ ایستگاه احداث شده که ۳۴ ایستگاه آن مجهز به دستگانه آب‌گیری
و انبار سوخت و تعمیرگاه لکوموتیو است .

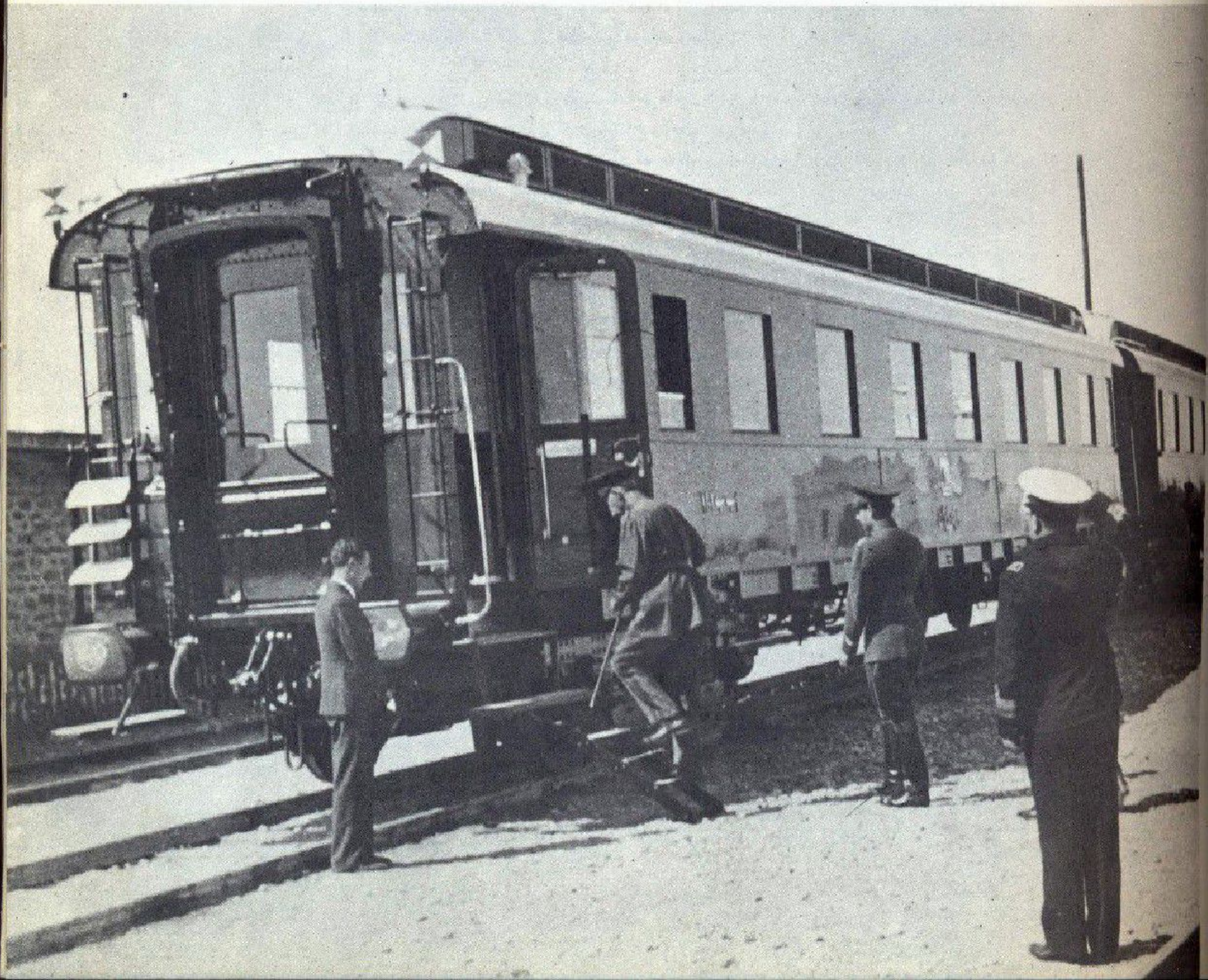


راه‌های سخت جنوب

● از سال ۱۳۰۶ تا سال ۱۳۱۷ که احداث راه آهن ایران آغاز و انجام یافت اعلیحضرت رضا شاه کبیر پیوسته طول خطوط را با اتومبیل پیموده و تمام تأسیسات را مورد بازدید قرار میدادند و از هنگامی هم که ریل‌های شمال و جنوب از دو دریا پیشروی کرد و قطارهای مقدماتی روی خطوط به حرکت درآمد باقطار بمسافرت ادامه داده و کارهای انجام یافته را دیدن میفرمودند.

● در نیمه دوم سال ۱۳۰۸ راه آهن جنوب از بندر شاهپور به صالح آباد واقع در دو فرسنگی دزفول رسید و اعلیحضرت رضا شاه کبیر روز دوازدهم دیماه سال مذکور باین ایستگاه آمدند ، ابتدا رؤسای عشایر بنی طرف و بنی کعب خوزستان را بحضور پذیرفتند و سپس طی مراسمی راه آهن صالح آباد به بندر شاهپور را افتتاح فرمودند و برای نخستین بار باراه آهن ایران بمسافرت خود ادامه داده عازم شهر تاریخی شوش شدند و پس از دو روز توقف باهواز عزیمت کردند و ضمن بازدید از تأسیسات ایستگاه و پل راه آهن اهواز از مهندسان سازنده پل اظهار قدردانی فرمودند و تا بندر شاهپور ببازدید پرداختند.

● از سال ۱۳۱۰ ببعده که پیوسته نامه‌های فارسی برای شهرها و مؤسسات اشخاب شد نام صالح آباد به نام قدیمی آن «اندیشک» تبدیل یافت.



خطوط فرعی راه آهن

پس از خاتمه راه آهن سراسری ایران اقدام بساختن راه آهن خطوط دیگر گردید و در نتیجه روز جمعه ۲۵ خرداد ماه ۱۳۱۸ راه آهن مشهد که از گرمسار بسمنان رسیده بود افتتاح شد. برای ساختمان خط - گرمسار - سمنان ۲۴ میلیون ریال خرج شد که هزینه هر کیلومتر آن بالغ بر ۶۱۰ هزار ریال برآورد گردید. مجموع عملیات ساختمانی آن نه ماه طول کشید و در این مدت یک میلیون و دویست هزار متر مکعب خاک ریزی و خاکبرداری شد.

در این خط دو پل بزرگ که هر یک به ترتیب ۵۵ و ۹۴ متر طول دارد احداث گردیده و بالغ بر ده هزار تن ریل و صد و هفتاد هزار تراورس بکار رفته است.

اشاره باین نکته لازم است که طرح سه رشته راه آهن از تهران بمنتهی الیه مرز غربی آذربایجان و خط جنوب شرقی از تهران بکرمان تا کرانه های شرقی خلیج فارس فصلی از برنامه های احداث خطوط راه آهن عصر رضاشاه کبیر بود که هر دو بعکس وقایع جنگ جهانی دوم، اولی در زنجان و دومی در کاشان متوقف ماند.

روز دهم آبان ماه سال ۱۳۱۸ اعلیحضرت رضاشاه کبیر با قطار سلطنتی بسمنان عزیمت فرموده و ضمن بازرسی از راه گرمسار - سمنان و ابراز تفقد به مأموران و مهندسين ایرانی با تومبیل بشاهروود تشریف فرما شدند.

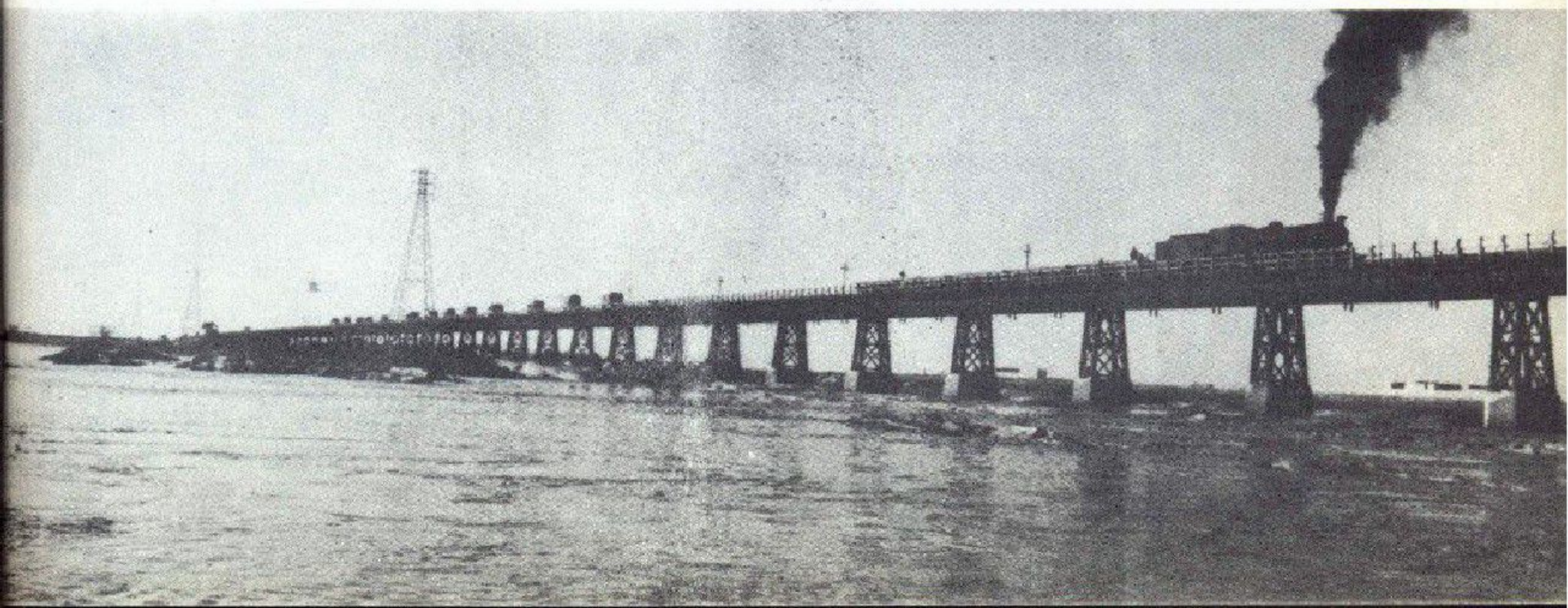
خط آهن تهران - قزوین نیز روز هفدهم اسفند ماه ۱۳۱۸ با حضور هیئت دولت، نمایندگان مجلس و جمعی از رجال بوسیله جم نخست وزیر وقت افتتاح و آماده بهره برداری گردید.

توجه مخصوص و علاقمندی شاهنشاه بزرگ به امر راه آهن بقدری زیاد بود که روز سه شنبه ششم فروردین ماه ۱۳۱۹ با قطار سلطنتی بخوزستان مسافرت فرمودند و پس از سرکشی بمؤسسات بین راه و ایستگاههای بزرگ و کوچک به بندر شاهپور تشریف فرما شده و تأسیسات بندری را دقیقاً بررسی نمودند. راه آهن قزوین - زنجان که ساختمان آن از ۱۸ آبان ۱۳۱۸ شروع شده بود در هفدهم مهر

ماه ۱۳۱۹ پایان یافت و راه مذکور آماده بهره برداری گردید.

آخرین خط فرعی که در عصر سلطنت رضاشاه کبیر افتتاح شد خط سمنان به شاهروود بود که روز دوم خرداد ماه سال ۱۳۲۰ با حضور عده ای اهالی و مدعوین که از تهران بشاهروود عزیمت کرده بودند گشایش یافت. طول این خط از گرمسار تا شاهروود ۳۱۴ کیلومتر است.

● پل راه آهن کارون از تاریخ دهم اسفند ماه سال ۱۳۰۷ شروع و در تاریخ دهم اسفند سال ۱۳۰۸ پایان پذیرفت طول پل ۱۰۵۸/۲۵ متر و عرض آن ۵/۸۸ متر و دارای ۵۱ چشمه است که ۱۹۴ تن فولاد در آن بکار رفته.



یاد می از راه آهن پهلوی

پیش از عصر پهلوی که بر اساس مسأله راه آهن شرق در ایران نیز رقابت بیگانگان مانع اساسی احداث راه آهن بود، هفت رشته راه آهن کوتاه محلی یا تأسیساتی کوچک که هیچ اثری در اقتصاد و دگرگونی يك مملکت نداشت با سرمایه کمپانی های خارجی و داخلی برای بهره برداری های خصوصی وجود داشت که پاره ای از آنها یا برجیده شده بود و یا غیر قابل انتفاع بود ولی از آنجا که در عصر پهلوی ضمن نوسازی در همه رشته ها، آثار فرسوده قدیم تا آنجا که ممکن بود ترمیم و مورد استفاده قرار میگرفت برخی از هفت رشته راه آهن مذکور مانند خط شرفخانه در آذربایجان تعمیر و تعویض ریل شده در اینجا از هفت رشته راه آهن مذکور بترتیب یاد میشود.



راه آهن قدیم تهران - ری

* (۱) راه آهن شهر تهران به حومه ری و شاه عبدالعظیم، که در سال ۱۳۰۵ قمری دوش شرکت روسی و بلژیکی با سرمایه دو میلیون فرانک فرانسه ساختند.

* (۲) راه آهن جلغا به تبریز و از آنجا به «شرفخانه» کنار دریاچه رضائیه که پیش از آن «ارومیه» نامیده میشد بطول دو پست کیلو متر است که در سال ۱۳۳۱ بانک استقراضی روس ساخته بود ولی در عصر پهلوی ترمیم شد و بصورت نوینی درآمد.

* (۳) راه آهن محمود آباد «مازندران» به «آمل» که حاج محمد حسین امین الضرب صاحب کارخانه برق تهران بمقدار ۱۸ کیلومتر ساخته بود.

* (۴) راه آهن رشت به «پيله بازار» بود که بازرگانی از اتباع روس تزاری بنام «خش ترتیا» امتیاز آنرا گرفته بود.

* (۵) راه آهن مرزی قفقاز از ارس به ماکو و مرز ترکیه است بمقدار یکصد کیلومتر که برای لشکرکشی و حمل مهمات علیه امپراطوری عثمانی در جنگ اول احداث نموده بودند.

* (۶) راه آهنی است که پلیس جنوب بسال ۱۳۳۷ قمری بطول پنجاه کیلومتر از بندر بوشهر تا شهر «برازجان» فارس برای حمل و نقل نیرو های خود ساخته بودند که هنگام عزیمت برجیدند.

* ۷- دنباله راه آهن استعماری انگلیس در شبه قاره هندو پاکستان بنحاک بلوچستان تا شهر (دزدآب) سابق و «زاهدان» امروز است که در قرن نوزدهم برای حمل سپاهیان انگلیس به بلوچستان و کرمان و ملحق شدنشان به «پلیس جنوب» ساخته بودند.



ریل و تونل معروف کله زنگ در ناحیه راه آهن لرستان از شاهکارهای صنعت عصر پهلوی است

فرا گرفتن رموز شاهنشاهی

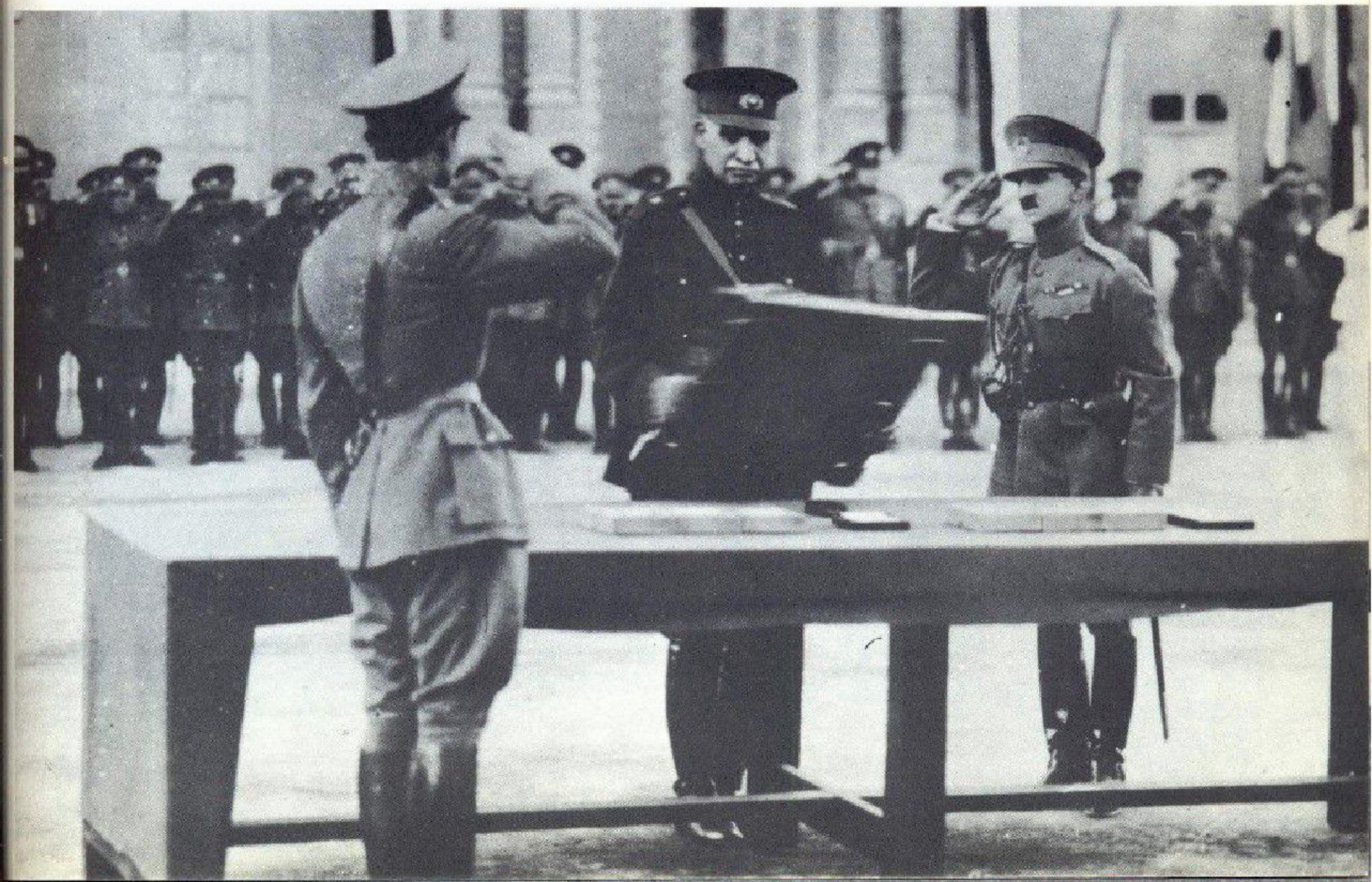
اعلیحضرت رضاشاه کبیر پیش از سلطنت و در تمام سالهای سلطنت دانشنامه فارغ التحصیلان مدارس نظام بویژه دانشکده افسری را در جشن پایان سال تحصیلی شخصاً اعطا میکردند و بشاگردان اول جوایزی میدادند و دانشکده افسری برای هر سال نامی انتخاب کرده بود چنانکه سال ۱۳۱۷ که سال پایان تحصیلات والاحضرت ولایتعهد «شاهنشاه آریامهر» در دانشکده افسری بود، «سال ولیعهد» نام گرفت و در این سال شاهنشاه آریامهر با درجه ستوان دومی از دانشکده افسری فارغ التحصیل شدند و بدریافت دانشنامه و نشان لیاقت از دست پدر تاجدار خود نائل گردیدند.

شاهنشاه آریامهر پیرامون تحصیل خود در دانشکده افسری در کتاب ماموریت برای وطن چنین یاد می کنند، «... پدرم مایل بود دوره تحصیل عالی را در دانشکده افسری بگذرانم و ضمناً زیر دیدگان بصیر وی رموز شاهنشاهی را فراگیرم، این میل و آرزوی او برای من ناگوار نبود زیرا همیشه بفرا گرفتن نکات دقیق تعلیمات نظامی علاقه داشتم، بهلاوه برای آشنائی با مسئولیتهائی که پدرم داشت اقتضا داشت که بیشتر در مصاحبت او باشم و تصمیم او از این جهت بسیار عاقلانه بود...»

اعلیحضرت رضاشاه کبیر طبق رسمی که داشتند پس از اعطای دانشنامهها و جوایز در پایان جشن شاگردان را گرداگرد خود فرامیخواندند و از نزدیک بآنها اندرز پدران میدادند و بمسئولیت و وظائف خطیری که در اجتماع داشتند آگاه میساختند و در این سال ضمن بیانات خود چنین گفتند:

«... همینقدر سربلندی و سرافرازی برای شما بس که ولیعهد کشور نیز با شما در این دو سال موافق تمام شرایط و قواعد نظام دوره دانشکده افسری را طی نمود و در تمام تمرینات و تعلیمات ارتشی دانشکده شرکت کرد و این خود بهترین سرمشق فداکاری و وظیفه شناسی برای شما میباشد، کشور ایران بواسطه موقعیت جغرافیائی مخصوص خود نیازمند یک ارتش بزرگ و نیرومند است که از هر حیث حافظ و نگهبان مصالح و منافع کشور باشد. متأسفانه در گذشته این مسئله مهم را مهمل گذارده و توجهی بآن نداشته اند و اکنون جای مسرت است که تمام ایناء کشور با علاقه کامل خود را آماده خدمت سربازی مینمایند...»

سر لشکر یزدان پناه فرمانده مدارس نظام از پیشگاه اعلیحضرت استعفا مینماید که دانشنامه فارغ التحصیلی و نشان لیاقت والاحضرت ولایتعهد «شاهنشاه آریامهر» را با دست خود اعطا فرمایند





هنرستان دختران

توجه خاص اعلیحضرت رضاشاه کبیر بایجاد هنرستان های دخترانه و نیز تاسیس موسسات عام المنفعه برای پرورش و تربیت و سلامتی زنان و مادران ایران هر روز بصورتی تازه آشکار میگشت و با برنامه های وسیع بموقع اجرا گذارده میشد و پیش از این نیز تشکیلاتی بهمین منظور تاسیس شده بود و نامهایی بر آن سازمان ها ، امثال « دارالایتام » نهاده بودند که چون از نظر روانشناسی سزاوار مقام اجتماعی دختران و پسران محروم نبود مقرر شد که برای دختران و آموزش و تربیت آنها برنامه های نو تنظیم بشود و هنرستان دختران که در آنجا دوشیزگان شبانه روزی باشند و با خواندن دروس جدید ، هنر خانه داری ، آشپزی ، پرستاری ، خیاطی نیز بیاموزند تاسیس بشود و بناهایی با همه وسائل جدید بسازند که از آن جمله بنیاد ساختمان هنرستان دختران سال ۱۳۱۴ در خیابان سوم اسفند تهران بود که در سوم مهرماه سال ۱۳۱۷ با بازدید اعلیحضرت رضاشاه کبیر و والاحضرت ولایتعهد « شاهنشاه آریامهر » گشایش یافت این هنرستان در ابتدا گنجایش تحصیل دویست دوشیزه را برای مدت سه سال بطور شبانه روزی داشت و در آن روز اعلیحضرت جزئیات این موسسه را مورد بازدید قرار داده و برای بهتر شدن آن اوامری به سرهنگ هوشمند شهردار تهران که سمت سرپرستی داشت دادند و بانو مریم اردلان رئیس هنرستان را که در هر مورد گزارش میداد برای اداره هنرستان ارشاد فرمودند.

بنگاه حمایت مادران و کودکان

از جمله موسسات مفیدی که برای احترام بمقام مادر و توجه بحال مادران و نوزادانی که توانائی پرداخت حق الزحمه بزیاشگامهای خصوصی راندارند در آذرماه سال ۱۳۱۹ بنگاه حمایت مادران و کودکان در تهران تاسیس شد و پیوسته روبه تکامل رفت که امروز هم یکی از مؤسسات بزرگ خیریه شاهنشاهی عصر پهلوی بشمار میرود .

خوابگاه هنرستان و بهداشت آن با دقت مورد بررسی قرار گرفت



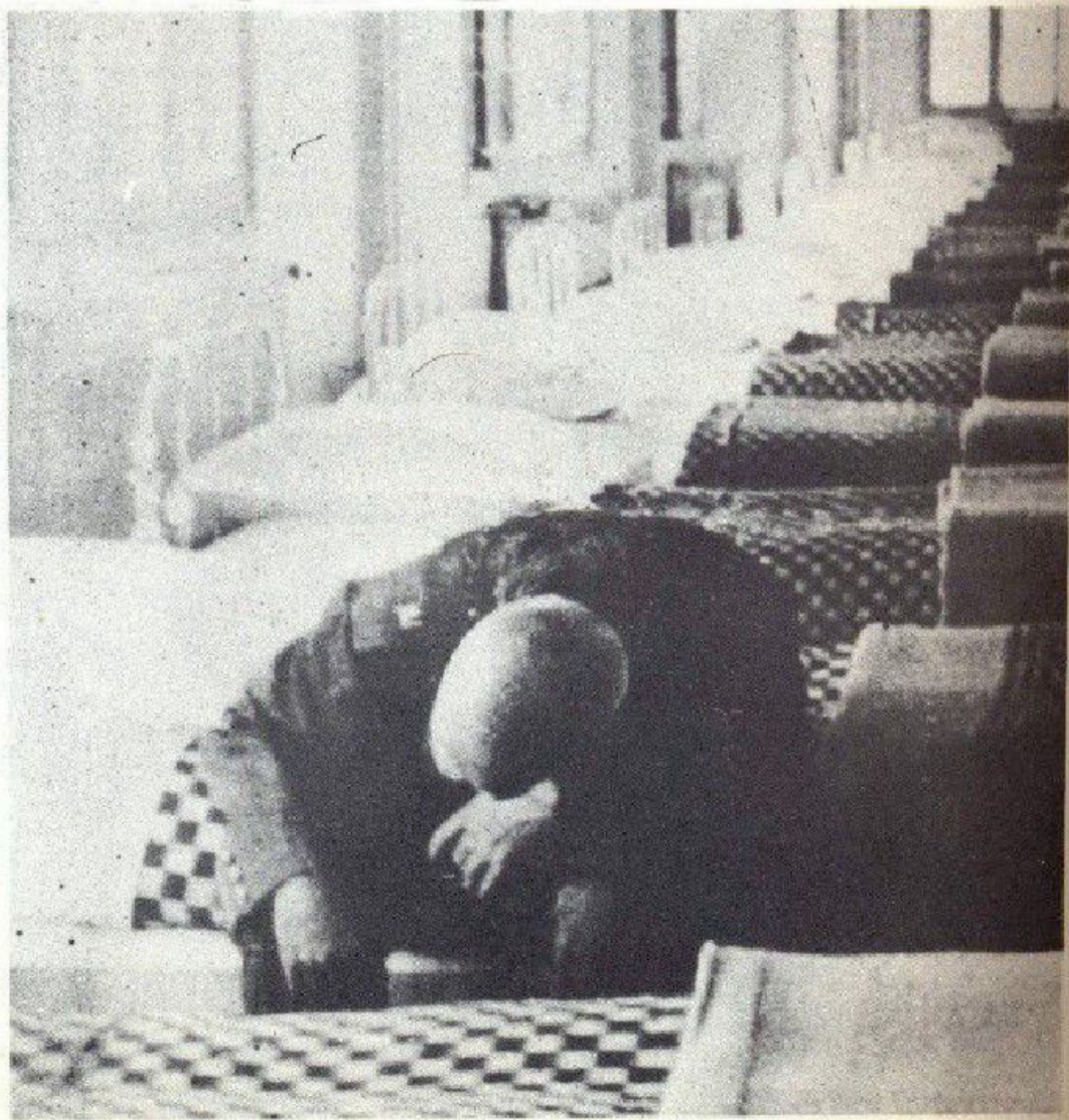


اعلیحضرت رضاشاه کبیر در باره تحصیل و طرز زندگی آنها پرسشهایی فرمودند و بانو مریم اردلان رئیس هنرستان دختران در پاسخ شاهنشاه مراهبی بعرض رسانید.

ارشاد و جامعه

برای ارشاد و هدایت جامعه سازمان پرورش افکار بوجود آمد، فرهنگستان که آکادمی ایران است تأسیس شد، هنرستانهای صنایع قدیمی مینا کاری، مجسمه سازی و نقاشی و نیز هنرستان موسیقی ملی تأسیس گردید، اداره کل تبلیغات برای ارشاد جامعه تشکیل یافت و سرانجام فرستنده رادیو احداث شد و چون منظور هدایت قوم بود رئیس دانشسرای عالی دکتر عیسی صدیق برای سرپرستی آن انتخاب شد. رادیو ایران ساعت هفت بعد از ظهر روز پنجم اردیبهشت ماه سال ۱۳۱۹ با بیانات والا حضرت ولایتمهد شاهنشاه آریامهر، گشایش یافت و تأسیسات آن در محل بی سیم پهلوی مورد بازدید معظم له قرار گرفت.

رادیو تهران روز نخست با فرستندههای امواج کوتاه و متوسط شروع بکار کرد و روزی سه ساعت برنامه از ساعت ۱۹ تا ۲۲ داشت که در اندک مدت به پنج ساعت افزایش یافت و برنامههای موسیقی ایرانی و پخش اخبار آن بیشتر شد.



دانشگاه جنگ

پیش از این در فصل پیشرفتهای ارتش و سازمانهای نوین آن یاد شد که پس از تکمیل رشتههای مختلف مدارس نظام بویژه دانشکده افسری از سال ۱۳۱۷ بنیاد دانشگاه جنگ نهاده شد و برای تدریس در آن دانشگاه نظامی استادان خارجی نیز با استخدام درآمدند و بنا بر امر اعلیحضرت رضا شاه کبیر مقدم بر افسران جوان، سران ارتش دوره اول دانشگاه جنگ را دیدند و در پایان آن دوره دانشنامههای خود را از دست اعلیحضرت رضا شاه کبیر دریافت داشتند و سپس مقرر شد که عموم افسرانی که از دانشکده افسری فارغ التحصیل شده و میشوند باید تا ارتقاء بدرجه سرهنگی دانشگاه جنگ را ببینند و در غیر اینصورت از ترفیع بدرجات بالاتر محروم خواهند ماند و این خود بهترین نشانه گسترش سطح فرهنگ در ارتش و نظام ایران بود.

مانورهای ارتش

هر سال مانور ارتش در يك گوشه از مملکت که از نظر سوق الجیشی اهمیت داشت انجام میگرفت و در نیمه دوم شهریور ماه سال ۱۳۱۹ بزرگترین مانور ارتش زیر نظر اعلیحضرت رضاشاه کبیر و والاحضرت ولایتعهد «شاهنشاه آریامهر» در هشتاد کیلومتری همدان صورت گرفت و آمادگی ارتش ایران مورد بحث و تفسیر محافل سیاسی و نظامی جهان واقع شد.

اردوی اقدسیه و سخنان اعلیحضرت رضاشاه کبیر

مراسم پایان سال تحصیلی دانشکده افسری، مهرماه هر سال در محل دانشکده افسری بعمل می آمد ولی در سال ۱۳۲۰ که دامنه آتش جنگ جهانی دوم بسوی ایران شرازه می کشید و خطراتی احساس شده بود، اعلیحضرت رضا شاه کبیر در بیست و هشتم مرداد ماه دانشنامه و درجات فارغ التحصیلان دانشکده افسری را در اردوگاه اقدسیه واقع در ارتفاعات شمالی تهران اعطا کردند و ضمن سخنان خود خطاب به دانشجویان چنین گفتند: «... در این موقع بشما دانشجویان دانشکده افسری که تحصیلات خودتان را در دانشکده تمام کرده و امروز با خذ گواهینامه یا بعبارت دیگر فرمان افسری نائل میشوید تبریک میگویم، امیدوارم در آینده بواسطه حسن خدمت و انجام وظیفه بدرجات بالاتر و بمقام عالیتر نائل بشوید... شاید بعضیها پیش خودشان تصور کنند که امسال از یکماه مرخصی معمولی دانشکده محروم شدهاند ولی البته بعد که علل و جهت آنرا فهمیدند تصور میکنم حس فداکاری آنان تحریک شود، بیش از این لازم نیست توجه شما را بوظائف عمومی و موقعیت مخصوص امروز جلب کنم، همینقدر میگویم لازم است ارتش و افسران ارتش با کمال توجه بجریان اوضاع علاقمند باشند و در موقع لزوم از هیچگونه فداکاری و جانبازی دریغ ننمایند...» در این موقع دانشجویان با صدی بلند بسلامتی اعلیحضرت هورا کشیدند...





دانشگاه جنگ از چپ راست : سپهد امیراحمدی ، سرلشکر محمد نخبوان ، سرلشکر یزدان پناه ، سرلشکر شاه بختی ، سرلشکر محتشمی ، سرلشکر مطبوعی ، سرلشکر آقاولی ...
 در اردوگاه اقمیه هنگام سان از فارغ التحصیلان دانشکده افسری - ۲۸ مرداد سال ۱۳۲۰



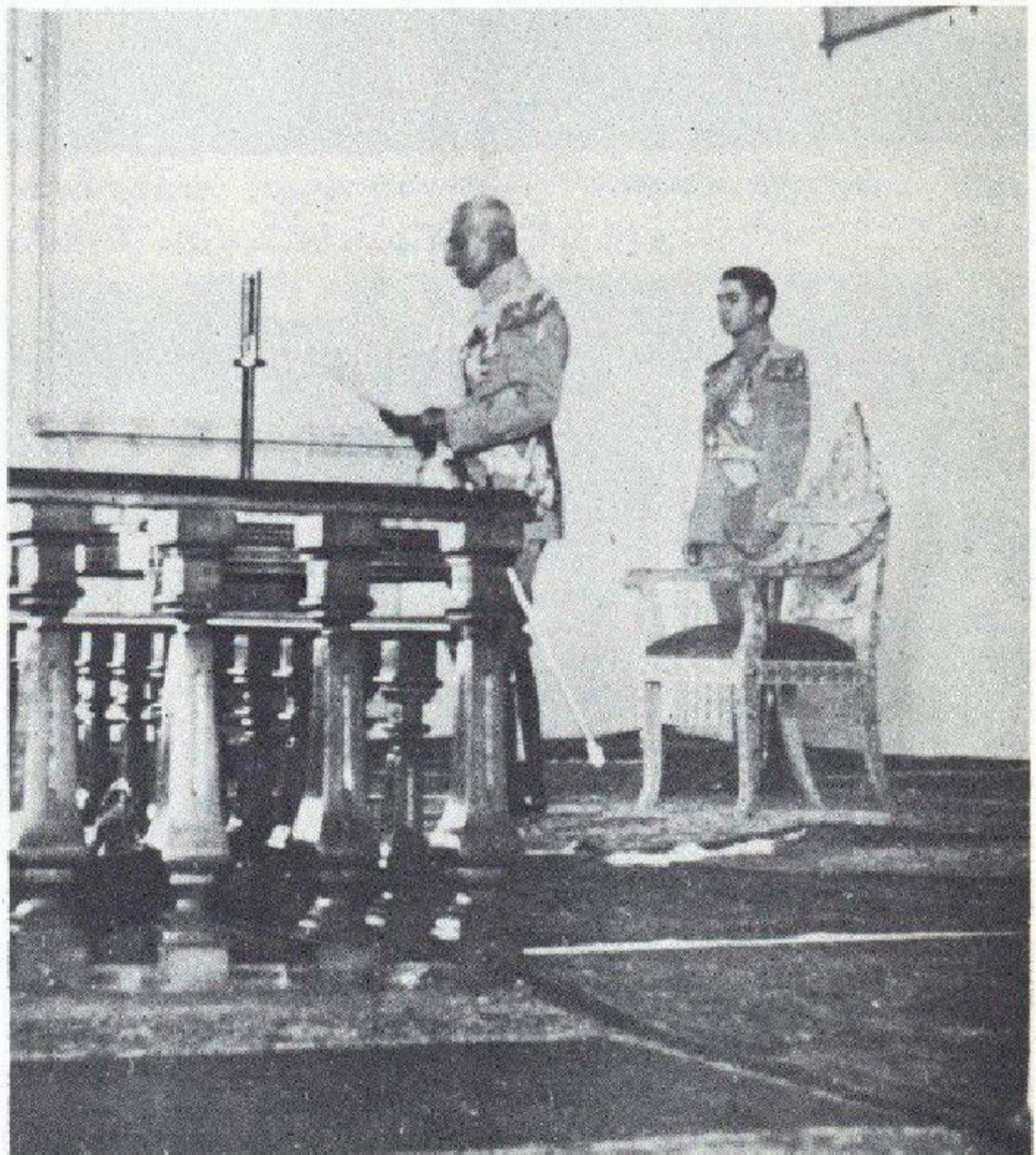
نقض بیطرفی ایران

جنگ جهانی دوم

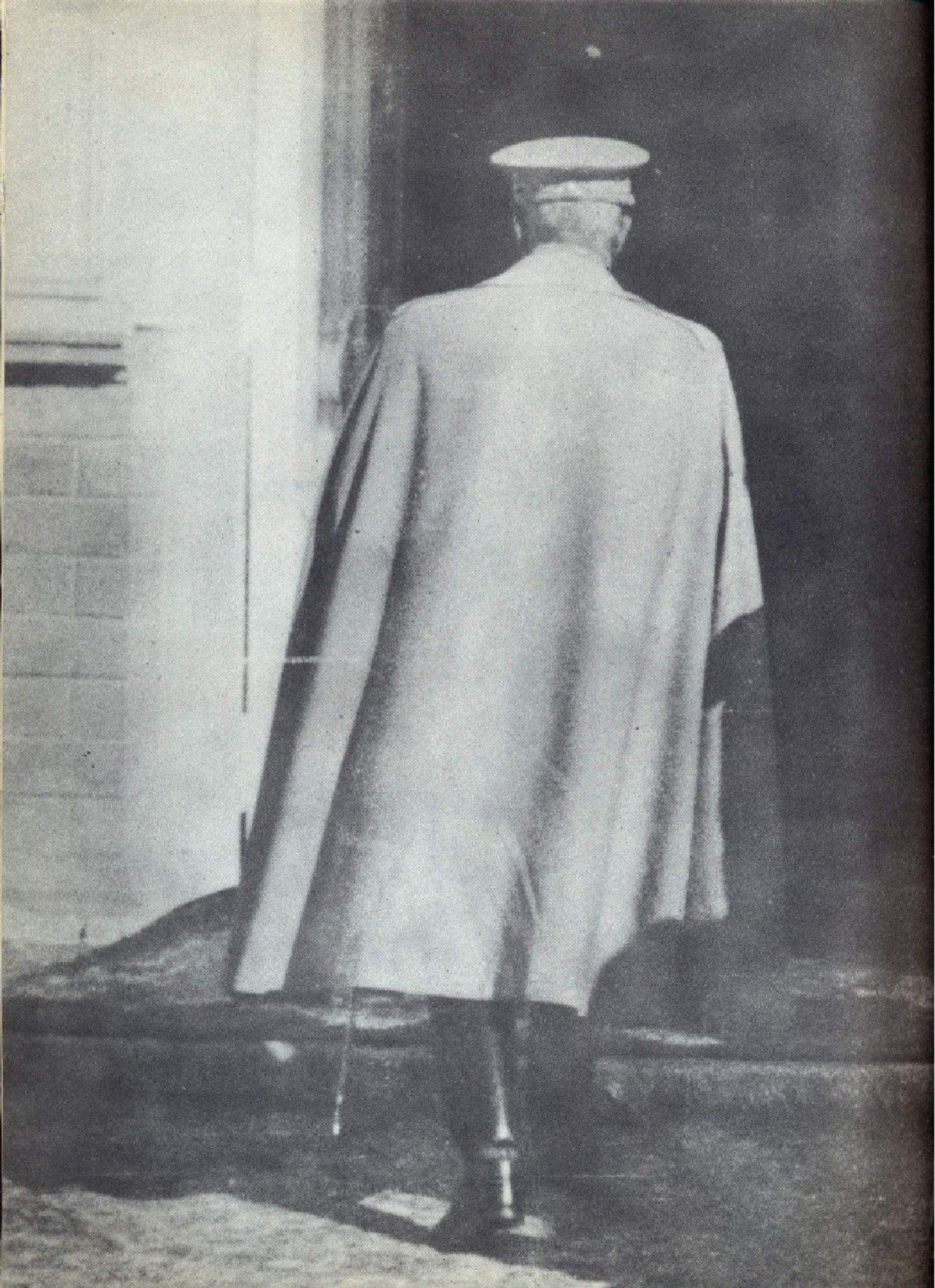
از نیمه دوم مرداد ماه سال ۱۳۱۸ اوضاع اروپا سخت متشنج بود و با پیشرفت‌های هیتلر پیوسته هر آن بیم وقوع جنگ میرفت و با ملاقات سران چهار کشور فرانسه و آلمان و انگلیس و ایتالیا آرامش موقتی پدید آمد ولی با مصادفان روز نهم شهریورماه نیروی آلمان از راه زمین و دریا و هوا دالان دانتزیک را که تنها راه ارتباط لهستان بدریا بود تسخیر کردند و همان روز دولت های فرانسه و انگلیس با آلمان التیما توم دادند که لهستان را تخلیه کنند ولی آلمان پاسخ منفی داد و روز سیزدهم شهریور نیروهای فرانسه در مرزهای خود با آلمان به جنگ پرداختند و نیروی هوایی انگلستان هم بنادر آلمان را بمباران کردند و جنگ جهانی دوم آغاز گشت. دولت ایران روز دوازدهم شهریورماه بیطرفی خود را در جنگ ب سراسر جهان اعلام کرد و این بیانیه را منتشر ساخت: « بیانیه. در این موقع که مفاصانه نائره جنگ در اروپا مشغول گردیده است دولت شاهنشاهی ایران بموجب این بیانیه تصمیم خود را با اطلاع عموم میرساند که در این کارزار بیطرف مانده و بیطرفی خود را محفوظ خواهد داشت. نخست وزیر محمود جم» این اعلامیه هم عصر روز یازدهم در جراید تهران منتشر شده بود. « اعلامیه: در این موقع که مفاصانه نائره جنگ در اروپا برپا شده است به بیگانگانی که در ایران بهر عنوان زیست می نمایند لزوماً آگاهی داده میشود که از ابراهر گونه احساساتی که مناقی بیطرفی کشور ایران باشد جداً خودداری کرده و متوجه باشند که مبادا بر خلاف مقررات بیطرفی حرکتی از آنها ناشی شود. وزیر کشور»

ایران بکام جنگ فرورفت

سال بیستم فرمانروائی و سلطنت اعلیحضرت رضاشاه کبیر بود، در این سال جنگ دوم جهانی داشت سالی دیگر را پشت سر میگذاشت و هنوز ناپیدا بود که جنگ چه روز، چه سال و چه هنگام پایان میپذیرد، سراسر گیتی نا آرام و بسیاری از کشورهای جهان در همه قاره ها از آسیب جنگ در امان نبودند. در ایران گرچه پیشرفتهای صنعتی بر اثر جنگ جهانی اندکی از گردش فرو مانده بود اما اوضاع اجتماعی ایران از نظر آسایش و آرامش همگان در وضعی بود که اگر مردم ایران صدای رادیوها را نمی شنیدند و اخبار مطبوعات را نمی خواندند هرگز نمیدانستند که دنیا را آتش جنگ چگونه میسوزاند، زیرا مردم در آسایش کامل بودند و نقصانی در زندگی روزانه خود احساس نمی کردند. بیگانگانی هم که از هر دو جنبه در استخدام دولت ایران بودند زیر نظر تیزبین مأموران گام از دایره بیطرفی فراتر نمی نهادند، اما از آنجا که جنگ دوست و دشمن نمی شناسد و بیطرف و با طرف را نمی بیند، سرانجام در سپیده دمان روز سوم شهریور ماه سال ۱۳۲۰ بیطرفی ایران نقض شد و وطن ما بکام جنگ فرورفت و چون برای حفظ استقلال و بقای مملکت وجود نیروئی جوان و مصمم و نجات بخش ضروری بود، اعلیحضرت رضاشاه کبیر در بیست و پنجم شهریورماه همین سال سلطنت و مملکت را به ولیعهدش اعلیحضرت محمدرضاشاه پهلوی دادند و خاک وطن را ترک گفته راهی غمبار پیمودند که مورخان برای همیشه ثبت تاریخ کردند و نسل ایرانی را پیوسته ستایشگر سردار بزرگی ساختند که درس وطن پرستی و مردانگی و کار و کوشش و از جانگذشتگی را در طول بیست سال و چهل و یک روز فرمانروائی و سلطنت به ابناء وطن خود آموخت و رفت.



اعلیحضرت رضا شاه کبیر هنگام گشایش دوره دوازدهم مجلس شورای ملی ضمن تخطی افتتاحیه خود اشاره به جنگ جهانی دوم کردند و افزودند: «... در سیاست خارجی روابط ما با تمام دول و خصوصاً با همسایگان بر پایه دوستی و احترام متقابل استوار میباشد. چیزی که باعث تأسف خاطر است وقوع جنگ در اروپا است اگرچه در این قسمت هم سیاست ما بیطرفی کامل است ولی چون دوام جنگ از لحاظ مادی و اقتصادی موجب زیان همه ملل و تهدید تمدن جهان خواهد بود آرزو مندیم هر چه زودتر صلح برقرار گردد.»







جلای وطن

هنگامی که رضا شاه کبیر گام از مرز و بومش بیرون گذارد و پای به کشتی نهاد پار دیکریک صفحه از تاریخ جهان تکرار شد و جزیره موریس مقام معنوی جزیره سنت هلن را پیدا کرد . اگرچه امروز سالیان دراز از جنگ جهانی دوم گذشته و اندک اندک اوراق و اسناد از پنهانی ها درآمده و بسیاری از اسرار آشکار گشته که نشان میدهد برای نقض بیطرفی ایران ، چه هنگام ، انجام طرحی سرانجام پذیرفته و بدانگونه زشت ، فرجام یافته است . اما تا تاریخ قرن ماورق نخورد و رویدادهای عصر ما بآیندگان تحویل نگردد ، حقایق آنطور که بوده آشکار نمیشود و بزرگی رضا شاه بزرگ درخشان تر جلوه گر نخواهد شد باشد که تاریخ بزرگان جهان نام نامی رضا شاه کبیر را برای آیندگان در صفحاتی زرین پوشیده از مباهات ثبت کند و درس از خود گذشتگی و مردانگی را به نسل های آینده بیاموزد .

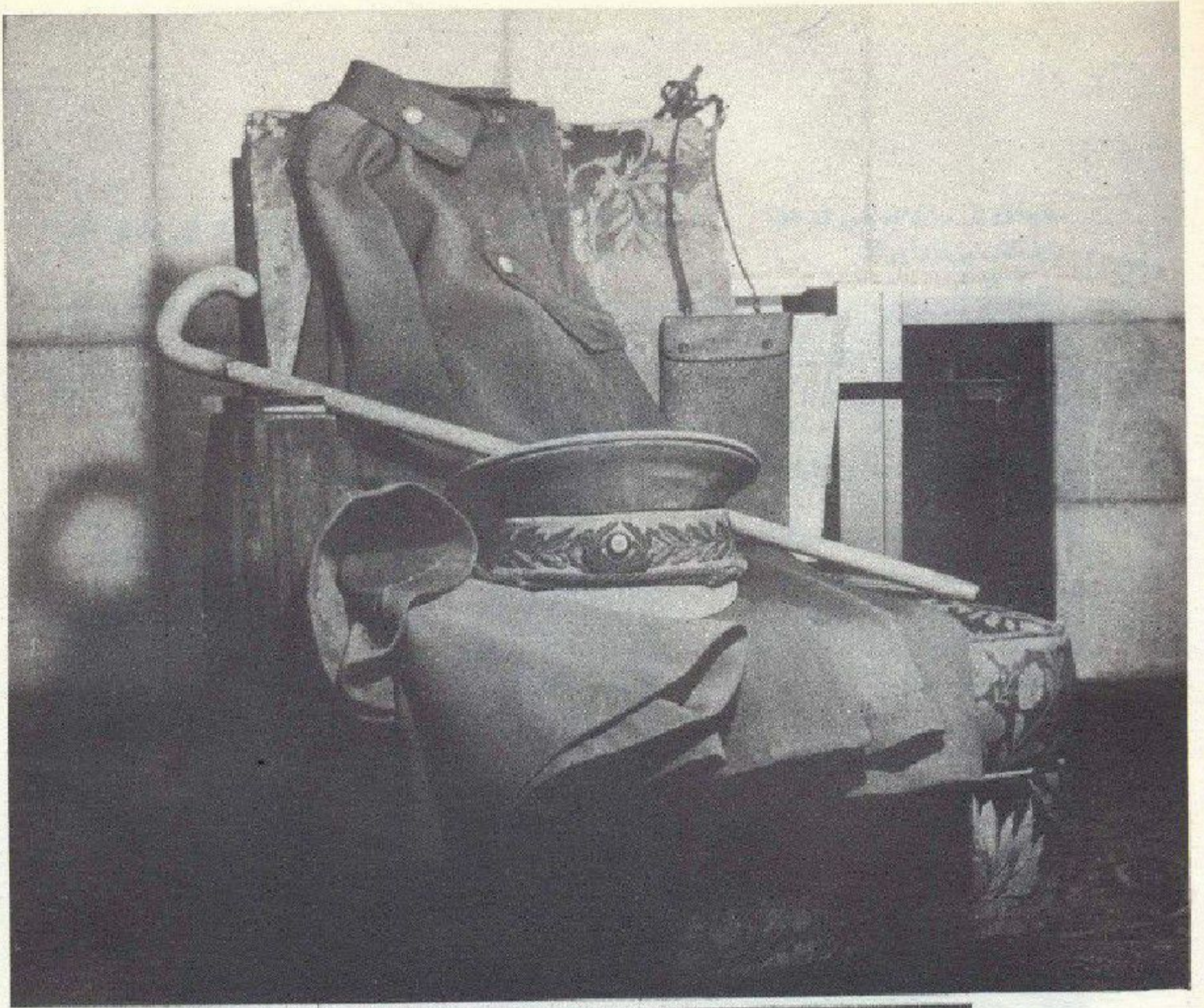
اودر جزیره موریس فرود آمد و از آنسوی دریاها رویدادهای غم انگیز سالهای سیاه جنگ را از دل آبهای خلیج فارس تا ماورای بحر خزر پیوسته نظاره کرد و هر روز اخباری جانگداز شنید و آنقدر اندوه روزگار روح و جانش کاست تا شمع وجودش برق آسا روپکاهش گذاشت و بخاموشی پرداخت و سرانجام روز چهارشنبه چهارم مرداد سال ۱۳۲۳ جان به جان آفرین تسلیم داشت .

سعدیا مرد نکونام نمیرد هرگز
مرده آنست که نامش به نکوئی نبرند
پیکرش را بمصر بردند و مومیان گران بگونه
پیشینیان پیچیدند و بامانت نهادند .

بازگشت

سالهای سیاه جنگ سپری شد و سپیده صلح دمید و ایران آرام گرفت ، آنگاه پیکر پدر بزرگ ملت ایران را آنطور که سزاوار مقام او بود بخاک وطنش بازگردانیدند و در حالیکه اعلیحضرت محمدرضا شاه پهلوی پیشاپیش ملت ایران در برابرش سرفرود آوردند و بر پیکرش بوسه زدند و ادای احترام کردند در آرامگاه ابدیش بخاک سپردند و بروح پرفروغ بانی ایران نو پیوسته درودها فرستادند و بقای عمر و دوام سلطنت و شوکت جانشین او را از درگاه احدیت خواستار شدند .







فهرست مطالب

۱۸۴-۱۷۷	تشکیل کنکره مستشرقین در تهران	صفحه ۸ تا ۱۵	سایه‌ای از سالهای سپری شده
۱۸۹-۱۸۵	بهداشت و سلامتی	۱۶ - ۱۷	روزگار سردار ایران
۱۹۵-۱۹۰	کارخانه های بزرگ و گسترش صنعت	۱۸ - ۱۹	بیوگرافی او
۲۰۱-۱۹۶	داستان راه آهن شرق	۲۰ - ۲۱	سخنی رساتر
۲۰۷-۲۰۲	دادگستری - قوه قضائیه	۲۲ - ۲۴	کودتا و فرماندهی کل قوا
۲۰۹-۲۰۸	آزادی زنان ایران	۲۵ - ۲۷	جنگهای سردار پهلوی
۲۱۲-۲۱۰	بازگشت ولایتعهدی بوطن	۲۸ - ۳۱	کارنامه سال ۱۳۰۱
۲۱۹-۲۱۳	اداره مملکت بامشورت ولایتعهد	۳۲ - ۳۳	گوشه‌ای از رویدادهای سال ۱۳۰۲
۲۲۵-۲۲۰	رویدادهای راه لرستان	۳۴	تأسیس مدارس نظام
۲۳۱-۲۲۶	یادگارهایی از ایران باستان	۳۵	اعزام اولین گروه افسران محصل به اروپا
۲۳۳-۲۳۲	سخنی درباره یادگانها	۳۶	تأسیس شیروخورشید سرخ
۲۴۳-۲۳۴	خوزستان استان کهنسال ایران	۳۷	عزیمت افسران محصل به اروپا
۲۵۳-۲۴۴	خلیج فارس و سواحل آن	۳۸	ریاست وزراء و فرمانده کل قوا
۲۶۲-۲۵۴	استان فارس و شهر شیراز	۳۹	غوغای جمهوریت
۲۷۵-۲۶۲	شاهنشاه پهلوی در کاخ شاهنشاه هخامنشی	۴۰-۴۱	کناره گیری سردار سپه
۲۷۷-۲۷۶	باستانشناسی بصر پهلوی	۴۲-۴۵	کابینه دوم
۲۷۹-۲۷۸	یادگار عضدالدوله دیلمی	۴۶-۵۱	پایان ماجرای خوزستان
۲۸۱-۲۸۰	از شیراز تا تهران	۵۲-۵۳	بزرگداشت سوم اسفند
-۲۸۲	اصفهان نمودار صنعت ایران	۵۴-۵۵	رویدادهای سال ۱۳۰۳
-۲۸۳	مشوق بزرگ صنعت گران	۵۶-۵۷	سلطنت بجای جمهوریت
۲۸۷-۲۸۴	معتقدات و ایمان و بازدید از موزه قم	۵۸-۵۹	انقراض سلطنت قاجاریه و تشکیل حکومت موقتی
-۲۸۸	کارخانه سیمان ری	۶۰-۶۴	والاحضرت پهلوی رئیس حکومت موقتی
۲۹۰-۲۸۹	سیلوی تهران	۶۵-	سلطنت پهلوی
-۲۹۱	چراغ برق	۶۶-۶۷	فرمان ولایتعهد
۲۹۳-۲۹۲	دورنمای پیشرفتهای اقتصادی	۶۸-۷۱	جلوس رضاشاه پهلوی بر تخت مرمر
۲۹۸-۲۹۴	امتمه وطن	۷۲-۷۳	چند برگ از کارنامه سالهای نخستین سلطنت
۳۰۳-۲۹۹	شرکت در بازارهای جهانی	۷۴-۷۸	اولین اقدام تاریخی رضاشاه پهلوی
۳۰۷-۳۰۴	دخانیات ایران	۷۹-	جگونگی مراسم افتتاح بیسیم
۳۱۱-۳۰۸	سنگ بنای کارخانه ذوب آهن	۸۰-۹۸	تاجگذاری رضاشاه کبیر
۳۱۳-۳۱۲	راه کوهستانی چالوس	۹۹	ایران و رضاشاه پهلوی
۳۱۵-۳۱۴	کشایش تونل کندوان	۱۰۰-۱۰۱	ایران در راه نو
۳۱۹-۳۱۶	راه آهن ایران	۱۰۲-۱۰۵	ارتش و امنیت داخلی
۳۲۵-۳۲۰	مرحله سوم پیشرفت راه آهن ایران	۱۰۶-۱۰۸	نخستین روزبنیاد راه آهن
۳۳۰-۳۲۶	یک روز بیروز در تهران	۱۰۹-	اعزام اولین گروه محصلین کشوری باروپا
۳۳۴-۳۳۱	افتتاح راه آهن سراسری	۱۱۰-۱۲۶	سفرها و نوسازی شهرها
۳۳۵	یادی از راه آهنهای پیشین	۱۲۷-۱۳۲	گشایش شاهراه خوزستان و سخنان شاهنشاه
۳۳۷-۳۳۶	فراگرفتن رموز شاهنشاهی	۱۳۳-۱۴۵	معارف و فرهنگ
۳۳۸	هنرستان دختران	۱۳۶-۱۳۹	سیاست مثبت و امنیت بین المللی
۳۳۹	ارشاد جامعه	۱۵۰-۱۵۲	الغاء کاپیتولاسیون
۳۴۱-۳۴۰	دانشگاه جنگ	۱۵۳-۱۵۹	بانکهای نوین عصر پهلوی
۳۴۴-۳۴۲	نقض بیطرفی ایران	۱۶۰-۱۶۱	دیدارها و بازدیدهای سران دول از ایران
-۳۴۵	جلای وطن	۱۶۳-۱۶۷	دعوت کمال آتاتورک از رضاشاه کبیر
۳۵۰-۳۴۶	بازگشت	۱۶۸-۱۷۶	بزرگترین گام در راه دانش و فرهنگ

جلد سوم