

راه بوشهر - شیراز ۱۹ - ۱۹۱۸*

ژنرال جی. ای. داگلاس / ترجمه مهری ادیسی**

پیشامدهای جالب ناشی از آن به گزارش مزبور افزوده است. به علاوه سرپرستی سایکس^۱ نیز حوادث و مشکلات نیروی نظامی تحت فرمان خویش را در جنوب شرح داده است؛ و من اکنون قصد دارم گزارشی کوتاه درباره نقش نسبتاً ناچیزی که نیروی مستقر در بوشهر برعهده داشته است، ارائه دهم و بدین ترتیب شرح عملیات نظامی نیروهای

همایش انجمن آسیای مرکزی^۱ روز سه‌شنبه هشتم فوریه ۱۹۲۳ در محل مؤسسه اس دبلیو، انجمن سلطنتی سرویس متحد^۲ برگزار گردید. در این همایش سرلشگر جی. ای. داگلاس^۳ به همراه سی. ام. جی^۴ و سی. آی. ای^۵، سخنرانی خود را با عنوان «راه بوشهر - شیراز در سالهای ۱۹ - ۱۹۱۸»^۶ ارائه دادند. سرتیپ سرداموند بارو ریاست جلسه را برعهده داشتند.

* این مقاله با عنوان "The Bushire Shiraz Road, 1918-1919" در مجله *Journal of The Royal Central Asian Society*, vol. X. PP. 104-122 (1923) به چاپ رسیده است. شایان ذکر است که هدف از ترجمه این متن و انتشار آن در اختیار گذاشتن سندی تاریخی به قلم یک صاحب منصب انگلیسی است.
** عضو هیئت علمی دانشگاه پیام نور مرکز شاهرود

1. Central Asian Society
2. Whitehall, S.W. Royal united service Institution
3. J.A.Duglas
4. C.MG.
5. C.I.E
6. The Bushire-Shiraz road, 1918-19
7. Dunserville
8. Sir Wilfrid Malleon
9. Blacker
10. SirP.Sykes

متن سخنرانی

ایران در طول جنگ جهانی اول، صحنه عملیات نظامی در چهار بخش مختلف کشور بود. ژنرال دنسترویل^۷ جبهه شمال غربی را رهبری می‌کرد و پیش از این دستاوردهای نیروهای تحت فرمان خود را در این انجمن شرح داده است؛ سرویلفرد مالسون^۸ از اقدامات مؤثر هیئت خویش که با وجود مشکلات زیاد در مرز شمال شرقی و فراسوی آن صورت دادند، مطالبی را برای ما ارائه داده‌اند و سرگرد بلکر^۹ نیز که در آن هیئت حضور داشتند، جزئیات بسیاری را درباره این اقدام متهورانه و

قرار گیرد، یک جوخه سرباز هندی در بندر بوشهر پیاده شد تا برای موارد اضطراری آماده باشد. چند روز بعد که جنگ با عثمانی اعلام شد، این نیرو بی‌درنگ به طرف بصره حرکت کرد و فقط دسته‌ای کوچک از یک گردان در بوشهر باقی ماند. در این زمان شایع بود که سرکنسول آلمان و کارمندانش علیه ما فعالانه دست به تحریک می‌زنند و تمام توان خود را به کار می‌گیرند تا قبایل مجاور بوشهر را برای حمله به شهر تشویق کنند، احتمالاً با این هدف که ما را گرفتار سازند و، نیروهای ما را از صحنه‌های مهمتر به آنجا بکشانند. وضعیت تا حدودی حساس بود، بوشهر جزء قلمرو بی‌طرف محسوب می‌شد اما سرانجام تصمیم گرفته شد که سرکنسول آلمان و کارمندانش دستگیر و به هند تبعید شوند. باید نکته‌ای را بیفزایم که پس از آن مدرک مستندی به دست آوردیم که این عمل ما را کاملاً توجیه و تأیید می‌کرد.

از جمله کارکنان کنسولگری آلمان، شخصی به نام واسموس^{۱۱}، مترجم کنسولگری بود که متأسفانه هنگام دستگیری گریخت و به داخل خاک ایران رفت و در میان قبایل نزدیک ساحل خلیج فارس اقامت جست. واسموس در آغاز، پول زیادی در اختیار داشت، لباس ایرانی می‌پوشید و خود را مسلمان معرفی می‌کرد. وی موفق شد با پرداخت پول فراوان و دادن وعده‌های تطمیع‌کننده به نام امپراتور آلمان یک رشته تاخت و تازهای شبانه به شبه‌جزیره که جایی نزدیک بوشهر بود، سازمان دهد. این محل، در حدود پنج مایلی جنوب شهر قرار داشت و ایستگاه خط تلگراف و محلات ادارات و بخش تلگرافخانه هندی - اروپایی بود. بیشتر اروپائیان در این حدود زندگی می‌کردند و مرکز فرماندهی پادگان نیز آنجا

انگلیسی یا نیروهای تحت فرمان انگلستان را در ایران آن سالهای پرحادثه کامل کنم.

عملیاتی که موضوع سخنرانی من است، در یکی از مراحل آخر جنگ انجام شد. هنگامی که همه چشمها به رویدادهای مهمی که در جبهه غرب رخ می‌داد، دوخته شده بود و من فکر می‌کنم که مطبوعات انگلیس تاکنون هیچ اشاره‌ای به آنها نداشته‌اند؛ بنابراین کمتر کسی از آنها با خبر است. این حوادث به هیچوجه جنگ سخت و جدی نبودند و من نمی‌توانم ادعا کنم که اهمیت زیادی دارند. جذابیت این عملیات جزئی که در مناطق دورافتاده رخ داده‌اند، عمدتاً شاید در این واقعیت نهفته باشد که آنها به ما کمک می‌کنند تا دریایم جبهه تصرف شده توسط نیروهای نظامی امپراتوری بریتانیا، به طور کلی یا بخشی از آن تا چه حد وسیع بود. وسعت جبهه اشغال شده از مرزهای غربی هند آغاز می‌شد و با عبور از ایران، به طرف بین‌النهرین، فلسطین و از آنجا به مصر می‌رسد و سپس توسط نیروی دریایی به سالونیکا امتداد یافته، از طریق شمال ایتالیا به فرانسه و سواحل بریتانیای کبیر خاتمه می‌یافت.

پیش از آنکه به شرح عملیات اصلی بپردازم، لازم می‌دانم درباره رویدادهایی که منجر به این عملیات شد، گزارشی کوتاه ارائه دهم. بوشهر طی سالهای بسیار مرکز فرماندهی کل فعالیت‌های ما در خلیج فارس بوده است. قبل از جنگ ما یک نماینده سیاسی مقیم در بوشهر داشتیم که سرکنسول ما در فارس نیز محسوب می‌شد و یک گارد کوچک از سربازان هندی در اختیار وی بودند؛ تا هنگام شروع جنگ سرپرستی سایکس این مقام را برای بیش از ده سال برعهده داشت. در بوشهر یک سرکنسول روسی و آلمانی هم بود و فرانسه نیز یک کنسول داشت. شاید لازم باشد خاطر نشان شود که در سال ۱۹۱۴ قبل از آنکه ترکیه به طور قطعی در صف دشمنان ما

11. Herr Wassmuss

و به صورت پراکنده گریختند. از این پس، گرچه حملات شبانه همچنان ادامه یافت، اما دشمن با تلفاتی که متحمل شده بود، جرأت خود را تا حد زیادی از دست داد و اگرچه واسموس همچنان به تلاشهایش برای سازماندهی یک حمله نیرومند ادامه می‌داد، ولی با پاسخ مناسبی از سوی قبایل روبه‌رو نشد.

این واسموس بود که شورش ژاندارمری سابق سوئدی را در نوامبر ۱۹۱۵ در شیراز سازمان داده بود. این شورش به دستگیری کلنل اکانر^{۱۳} کنسول و نمایندگان بریتانیایی دیگر ما منجر شد. دستگیرشدگان در اهرم^{۱۴}، دژی کوچک در تنگستان و سکونت گاه زائر خدر رئیس قبیله، به اسارت درآمدند. اهرم عموماً مرکز فرماندهی واسموس بود و فقط حدود سی مایل از بوشهر فاصله داشت. در فوریه ۱۹۱۶، هنگامی که فرماندهی بوشهر را بر عهده گرفتم، مایل بودم یک گروه نظامی کوچک را به آنجا بفرستم تا با یک حمله غافلگیرانه زندانیان را آزاد و واسموس را، در صورت امکان دستگیر سازند. برایم کاملاً واضح بود که این طرح شدنی است اما من در آن زمان تابع دستورات سراسرستانی مود^{۱۵} بودم و این طرح مورد قبول وی نبود. با وجود آنکه امکانات برای این کار کافی بود، ولی او نمی‌خواست که گرفتاری بیشتری در جنوب ایران ایجاد شود و این کاملاً طبیعی بود. زندانیان سرانجام در نتیجه مذاکرات بین نماینده سیاسی و خوانین محلی آزاد شدند. خوانین محلی تا این زمان تا حدودی نسبت به مشاور آلمانی خود بی‌اعتماد شده بودند و این امر به ویژه به این سبب تشدید شد که واسموس سرمایه‌اندکی در اختیار داشت. اما واسموس در ایران ماند و پس از آتش‌بس موقت، هنگامی که به سوی شمال ایران حرکت می‌کرد، در جایی بین اصفهان و تهران دستگیر شد. من گمان

بود. اگرچه هیچگونه خسارت جدی وارد نیامد، ولی این حملات نوعی احساس عدم امنیت عمومی پدید آورد و لازم شد که افراد پادگان را به دو گردان افزایش دهیم. برای فهم این موقعیت، لازم است توضیح دهم که شبه جزیره بوشهر با یک باریکه پهن نیمه باتلاقی معروف به مشیله^{۱۲} از قسمت اصلی شهر جدا می‌شود. این باریکه از شرق به غرب حدود ده مایل طول و در باریکترین قسمت، حدود هفت مایل عرض دارد. خاک آن عمدتاً رسی است؛ هیچ‌گونه جاده مشخصی از آن عبور نمی‌کند و گرچه تردد وسایط نقلیه سبک در هوای خشک امکان‌پذیر است ولی در بعضی قسمتهای آن معمولاً رفت‌وآمد به دشواری صورت می‌گیرد. پس از بارانهای شدید نیز رفت‌وآمد فقط توسط حیوانات آن هم به سختی میسر است و در مواقع جزر و مد و وزش بادهای شدید، جاده کاملاً از آب پوشیده می‌شود. در قسمت شرق جزیره بوشهر که به این محل متصل است، پرتگاههای کم‌عمق و در بعضی قسمتها با شیبهای تند وجود دارد که دره‌های تنگ و عمیق صخره‌ای آنها را از هم جدا می‌سازد. روش قبایل به این صورت بود که در گروههای کوچک، در اوایل شب از مشیله عبور می‌کردند و برای حمله به خانه‌های اروپائیان یا تأسیسات نظامی - تأسیسات حمل و نقل هدف مطلوب آنها بود. از کنار پایگاههای دیده‌بانی دور افتاده ما می‌گذشتند و نزدیکترین سربازان ما را از مقر خود خارج می‌ساختند و پس از چند شلیک پراکنده عقب می‌نشستند. در سپتامبر ۱۹۱۵ تلاش بلندپروازانه‌تری انجام گرفت، به این صورت که یک نیروی حدوداً ششصد نفری از افراد قبایل، شبانه از مشیله عبور کردند و قبل از حمله به مقر سربازان ما خودشان را در دره‌های تنگ نزدیک زمینهای مرتفع پنهان ساختند. صبح هنگام گشتیهای ما آنها را پیدا کردند و پس از مدتی زد و خورد، مهاجمان به دشت رانده شدند که در آنجا هم مورد حمله چند سواره نظام قرار گرفتند

۱۲. مشیله یا مشیله محل سیل‌گرفتگی است.

۱۴. Ahram

13. O'connor

15. Sir Stanley maude

می‌کنم که او از ایران تبعید شده باشد.

پس از آزاد شدن زندانیان، اوضاع به‌طور قابل ملاحظه‌ای آرام شد. اما قبایل همچنان دشمن باقی ماندند؛ قسمتی از خط تلگراف هندی - اروپایی که از بوشهر به شیراز کشیده شده بود، کاملاً تخریب شد و ما قادر نبودیم آن را تعمیر کنیم؛ جاده ظاهراً برای رفت و آمد کاروانها باز بود ولی اخاذیهای خوانین در مسیر راه، به اندازه‌ای زیاد بود که بهای حمل و نقل اغلب مانع رونق کار بود. حساب کردم که در آن زمان میزان اخاذیها به بیش از پنجاه لیره در هر تن بالغ می‌شد و تجارت نیز به حالت رکود درآمده بود. بنابراین گرچه فاصله بوشهر تا شیراز به‌طور مستقیم، از طریق یکی از جاده‌های اصلی کاروان روی جنوب ایران، فقط صد و هشتاد مایل بود، ولی ما هیچ ارتباطی با سربازان، جز از طریق بندرعباس، نداشتیم که آن هم بیراهه‌ای به طول بیش از سیصد مایل بود.

در اوایل سال ۱۹۱۷ سربازان بریتانیایی در بوشهر از نظارت فرماندهی بین‌النهرین^{۱۶} خارج شدند و مستقیماً تحت فرمان نایب‌السلطنه انگلستان در هند درآمدند. در همان زمان قلمرو این فرمانروایی توسعه یافت و همه پادگانهای واقع در خلیج فارس و خلیج عمان تا مسقط تحت پوشش وی قرار گرفت.

سرپرستی سایکس حوادث شیراز را که در ژوئن و ژوئیه سال ۱۹۱۸ رخ داده، توضیح داده است. این حوادث زمانی روی داد که نیروهای هندی مستقر در شیراز، آماج حمله یک گروه بزرگ مسلح از قبایل شامل قشقاییها و متحدانشان قرار گرفتند و موقعیت آنها با پیمان‌شکنی تفنگچیان جنوب ایران (S.P.R) که سایکس آنها را ایجاد کرده بود، تا حدودی متزلزل شد. در ماه ژوئن که به نظر می‌رسید حمله ممکن است گسترش یابد، انتظار می‌رفت که حرکتی از سوی نیروهای بریتانیایی مستقر در بوشهر صورت گیرد. اما این ماه در جنوب کشور گرمترین موسم

سال است و هیچ اقدامی بدون دادن تلفات و زخمیهای بسیار، که از آب و هوای خاص آنجا ناشی می‌شد، ممکن نبود. به هر حال، پادگان بوشهر با دو گردان تقویت شد. احتمال می‌رفت وضعیت مشابه و شاید جدی‌تر دیگری در فصل پاییز به هنگام کوچ قبایل به سوی قشلاق در جنوب ایجاد شود، مگر آنکه اقدام مهمی صورت پذیرد. به همین جهت تصمیم گرفته شد که مقدمات بازگشایی جاده به هنگام خنک شدن هوا فراهم گردد. اگر اقدام جدی نیروهای بریتانیایی در شیراز به عنوان عامل اصلی ممانعت از گسترش شورش و فراهم‌سازی موجبات سقوط خان ایل قشقایی و افرادش تلقی شود، تردید ندارم که ورود این نیروهای کمکی و شایعه منتشره مبنی بر قصد حرکت آنها از بوشهر تأثیر زیادی در نتیجه کار داشته است.

مشکلاتی که با آن روبه‌رو بودیم عمدتاً فیزیکی و ناشی از وضعیت جغرافیائی منطقه‌ای بود که می‌بایست از آن عبور کنیم. انتظار نمی‌رفت هیچ مخالفت جدی از سوی قبایل محلی صورت گیرد و در واقع، آنها نیز این توانایی را نداشتند که با یک پیشروی سازمان یافته و منظم مخالفت ورزند. اما شک و تردیدهایی درباره نحوه واکنش قشقاییها، هنگامی که جاده به محدوده ارضی آنها در نزدیکی کازرون می‌رسید وجود داشت. شرایط اقتضا می‌کرد که یک دسته نظامی برای مواجهه با پیشامدهای احتمالی در مسیر راه، به همراه داشته باشیم.

اولین مانع جدی مشیله بود که همان‌طور که قبلاً درباره آن توضیح داده‌ام، همیشه تردد وسایط چرخ‌دار را مشکل می‌ساخت و به ویژه در روزهای پس از بارندگیهای سخت و شدید، رفت و آمد را کاملاً و یا اکثراً غیرممکن می‌ساخت. یک‌بار به هنگام عبور از

را از انتهای خط راه‌آهن تا پای تپه‌ها حمل می‌کردند. مشکل دیگر تهیه آب در بوشهر بود که نه فقط از نظر مقدار کافی نبود بلکه آن‌قدر شور بود که مزاج افرادی را که مجبور به نوشیدن آن بودند بیمار می‌ساخت. من ساکنان بوشهر را که ظاهراً به نوشیدن آن عادت داشتند، مستثنی می‌کنم. قبل از جنگ، اروپایی‌ها آب نوشیدنی خود را به طور هفتگی از کشتیهای بخاری پست تأمین می‌کردند. در سال ۱۹۱۶ یک دستگاه تقطیر آب ساخته شد که گرچه آب کافی برای یک پادگان معمولی را تأمین می‌کرد ولی مسئله آب هرگونه تمرکز نیروهای نظامی را در بوشهر غیرممکن می‌ساخت. بنابراین باید ترتیبی می‌دادیم تا زمانی که سربازان مستقر در بوشهر به طرف شیراز حرکت نکرده‌اند نیروی جدیدی از هند وارد بوشهر نشود. دالکی اولین جایی بود که نیروها می‌توانستند به هر تعداد که باشند، در آن تجمع نمایند.

تا بیست و چهارم سپتامبر مقدمات کار در پایگاه تکمیل شد و راه‌آهن درست تا بیرون مقر نظامی ما ساخته شد. در همین ضمن حکومت ایران موافقت خود را با کار ما آغاز کرد و برای کارمندان خویش دستوراتی مبنی بر همکاری صادر کرده بود. البته این حکم در قبایلی که مدت مدیدی از کنترل حکومت ایران خارج شده بودند هیچ تأثیری نداشت. سه خان محلی تنگستان، چاکوتاه و برازجان که ناحیه تحت نفوذشان در مسیر راه ما قرار داشت و در زمان عادی تقریباً تمام درآمد خود را از «راهداری»، یعنی باج‌گیری غیرقانونی از تمام کاروانهای این مسیر به دست می‌آوردند، برای ما اولتیماتومی فرستادند. در این اولتیماتوم آمده بود که به ما اجازه تعمیر سیم تلگراف را خواهند داد، اما تا آخرین قطره خونشان با ساخت راه‌آهن مخالفت خواهند کرد.

آن، مسیر راهمان تا برازجان، واقع در سی‌ونه مایلی بوشهر، در منطقه‌ای نسبتاً هموار بود و از آنجا تا دالکی، به مسافت پانزده مایل پس از برازجان، که تپه‌ها شروع می‌شوند، زمین به تدریج موج‌دار می‌شد.

دالکی اولین محل در مسیر جاده است که ذخیره خوبی از آب شیرین دارد. در منطقه بین دالکی و سواحل خلیج فارس آب تقریباً در همه جا کم و شور مزه است و تهیه آب به مقدار زیاد به طور کلی مشکل بود. آب رودخانه هیله‌رود^{۱۷} شور است، گرچه حیوانات آب آن را می‌نوشند. دالکی در ارتفاع حدود چهارصدپایی از سطح دریا قرار دارد و از آنجا تا دره کازرون سه هزارپا ارتفاع دارد، جاده عمدتاً از میان گردنه‌های صخره‌ای می‌گذرد و کسانی که از آنها عبور کرده‌اند، هیچ‌گاه آنها را فراموش نخواهند کرد. این دو سربالایی عبارتند از: کتل مالو^{۱۸} که حدود هزار و دویست پا ارتفاع دارد، و کتل کمارج^{۱۹} که خیلی مرتفع نیست. آن سوی کازرون، یکی دیگر از سربالاییهای بسیار مشکل به نام کتل دختر قرار دارد که به دشت برم^{۲۰} منتهی می‌شود و چند مایل دورتر از آن پس از یک تیزه طولانی نهایی کتل پیرزن است. قله کتل پیرزن حدود نه هزار پا ارتفاع دارد. از آنجا به بعد تا دشت شیراز، که در ارتفاع حدود پنج هزارپایی از سطح دریا قرار دارد، شیب نسبتاً ملایم و کم می‌شود.

در این مرحله از جنگ، تعداد قاطران موجود در هند کم، و برای تجهیزات ما بسیار ناکافی بود و گرچه تا دالکی می‌توانستیم از شتر استفاده کنیم، اما از دالکی به بعد فقط قاطرها برای حمل و نقل مفید بودند تا آنکه جاده کاملاً اصلاح شد. بنابراین برای فائق آمدن بر مشکلات حمل و نقل، تصمیم گرفته شد که تا برازجان یک خط راه‌آهن سردستی کشیده شود. ابتدا قصد ما این بود که آن را تا دالکی ادامه دهیم؛ اما بررسیهای مفصل درباره زمین نشان داد که مشکلات بیش از حد پیش‌بینی ما هستند و برای جلوگیری از تأخیر در کار، یک جاده اراه‌رو ساخته شد که کامیونهای فوردد سبک وسایل لازم

17. Rud Hilleh

18. Kutal-i-Malu

19. Kutal-i-Kamarj

20. Dasht-I-Barm

بیماری آنفلوآنزا در میان ارتش، متوقف شد. بیمارستانهای ما پر از مریض بود و چندین گردان عملاً قادر به کار نبودند. خوشبختانه این بیماری در بین نیروهای ما خیلی شدید نبود و درصدد مرگ و میر سربازان ما نسبتاً کم بود. اما به صلاح بود که ورود سایر نیروها از هند، تا زمان رفع کامل بیماری به تأخیر افتد. تلفات این بیماری در میان ایرانیان به ویژه در شیراز و در میان قشقایها و سایر قبایل و نیز در میان نیروهای نظامی ما در شیراز بسیار بیشتر بود.

با رسیدن خط راه‌آهن به احمدی، بخش عمده سربازان به طرف برازجان حرکت کردند. هیچ مخالفتی در آنجا صورت نگرفت؛ حاکم برازجان، که از جمله کسانی بود که با ما در چغدک جنگیده بودند، پس از مدتی تردید و درنگ سرانجام تصمیم گرفت که راه تپه‌ها را در پیش گیرد و به جای وی، فردی دیگر از سوی حاکم بوشهر تعیین شد. دالکی دو هفته بعد اشغال شد و سربازان فوراً دست به کار تعمیر جاده در آن سوی برازجان شدند. باقیمانده قوایی که از هند می‌آمدند، به محض ورود، به سوی بالای خط فرستاده می‌شدند و تا اواسط نوامبر که تمرکز سربازان تکمیل گردید، نیروها به شرح زیر تنظیم شدند:

(۱) نیروی ویژه متشکل از چهار گردان پیاده نظام، یک آتشبار کوهستانی، یک گروهان مسلسل و یک گروهان صحرائی نقب زن که برای کار در معادن بودند. این نیرو تحت فرمان سرتیپ‌السمی^{۲۱} قرار داشت.

(۲) دو گردان پیاده نظام، شامل گردان پیشرو که راه‌آهن را نصب می‌کرد؛ دو دسته سواره نظام و یک گروهان طحرائی نقب زن برای کارکردن و دفاع از خطوط ارتباطی. این دسته یک گردان کارگر هم داشتند.

(۳) یک گردان پیاده نظام، یک دسته سواره نظام و یک آتشبار توپخانه که پادگان بوشهر را تشکیل می‌داد.

آنها با حدود ششصد نفر در چغدک^{۲۱}، واقع در آن سوی مشیله، سنگربندی و نخلستانهای آن حوالی را تصرف کردند. لازم بود پیش از آنکه ساخت کار بقیه خط‌آهن شروع شود، آنها را از موضعشان خارج سازیم. در بامداد بیست و هشتم سپتامبر، این امر با یک ستون کوچک از یک گردان پیاده‌نظام، یک دسته سواره نظام و دو توپ، انجام یافت. پیش از آنکه توپها به کار گرفته شوند، انسجام قبایل مذکور از هم گسیخته شد. همه آنچه را که با خود داشتند، از جمله بیست هزار تیر مهمات را رها کرده، گریختند و قوای ما بعد از یک درگیری جزئی در نخلستان، چاههای آب چاکوتاه و علی چنگی را تصرف کردند. همه تلفات ما سه کشته و دو زخمی بود. این اقدام، هرگونه مخالفت منظم و سازمان‌یافته را به طور کامل فرونشاند. اگرچه پس از آن، گشتیهای نظامی ما گهگاه هدف تیراندازی قرار می‌گرفتند ولی افراد اردوی ما شبها از مخفی‌گاهها تیراندازی می‌کردند و گرچه زد و خوردهای جزئی بین گروههای کوچک رخ می‌داد، اما خسارات ناچیزی به هر یک از طرفین وارد می‌شد و آنها دیگر به هیچ‌وجه مانع پیشروی ما نشدند.

قبل از آنکه به صحبت خود ادامه دهم، چنانچه کسی از حاضرین بخواهد عملیات را از دیدگاه صرفاً نظامی مورد انتقاد قرار دهد، بار دیگر بر این امر مسلم تأکید خواهم داشت که ما به هیچ‌وجه قصد لشکرکشی تنبیهی نداشتیم. مقصود وهدف ما بازکردن جاده تجاری شیراز و برقراری مجدد خط تلگراف بود و هیچ اقدام نظامی نمی‌بایست صورت گیرد، مگر به وقت لزوم و برای نیل به اهداف مذکور.

ساخت راه‌آهن از مسیری که از مشیله عبور کند، به دلیل قابل اطمینان نبودن زمین در بعضی از قسمتها، کار چندان آسانی نبود و تا بیست و دوم اکتبر که راه‌آهن به احمدی، واقع در فاصله بیست و یک مایلی بوشهر، رسید. انجام این امر میسر نگردید. در اوایل اکتبر، ساخت راه‌آهن و همچنین کل عملیات به دلیل شیوع جدی

مسیر قدیمی که به طرف کتل مالو می‌رفت چگونه بود. بعد از پلی که بر روی رودخانه ساخته شده، مسیر همواری با دو مایل مسافت به دنبال کناره راست آن رودخانه وجود داشت سپس به طرف شمال و به سوی تپه‌ها تغییر مسیر داده رو به سربالایی می‌رفت. طی دو مایل اول، شیب در بیشتر جاها نسبتاً ملایم بود و مسیر گرچه صخره‌ای و در بعضی جاها باریک بود، ولی مشکل چندانی برای قاطران بارکش به وجود نمی‌آورد. پس از قله‌ای که در امتداد یک سربالایی بسیار تند به مسافت حدود یک مایل قرار داشت یک فرورفتگی عمیق دیده می‌شد. یک مسیر پریچ و خم و سنگ فرش شده، در همان دوره ساخته شده بود، اما سنگهای کف جاده با عبور کاروانهای بسیار، صاف شد و این امر، به علاوه شیب تند جاده، اغلب برای گام برداشتن قاطران و اسبها مشکل ایجاد می‌کرد. جاده در یک مسیر بسیار دشوار و باریک و صخره‌ای بود که در جهت مخالف دره بالا می‌رفت، که صعود از آن جز از طریق یک مسیر پلکانی بریده بریده یا پوشیده از صخره میسر نبود و به همین دلیل غیرقابل استفاده می‌نمود. گرچه فاصله دالکی تا قله فقط یازده مایل است که من در سال ۱۹۱۱ این را دریافتم. ما با داشتن دو دسته اسب C.I و یک قافله مرکب از حدود ششصد قاطر در طی ساعات شش صبح تا ساعت یک بعدازظهر، هفت اسب تلفات دادیم و این قبل از آن بود که قسمت عمده ستون به قله برسند و بعد از آن، پس‌قراول، که به فاصله زیاد از ما حرکت می‌کرد، از حیواناتی که پرت شده بودند یا بارهای خودشان را انداخته بودند، مراقبت می‌کردند. ما ساخت جاده را از این مسیر غیر ممکن یافتیم و لازم بود که مسیری دیگر در جهتی دور از برآمدگی تیز کوه ساخته شود. به هر حال افراد نیروی ویژه به شدت کار می‌کردند و درحالی‌که از کمک نقب‌زنها و معدن کارها برخوردار می‌شدند، تحت فرماندهی توانمند ژنرال السمی هدایت

تعداد کل این نیرو حدود یازده هزار نفر بود. سربازان هندی تحت فرمان سرپرسی سایکس در شیراز از ماه اگوست تحت نظارت من گذاشته شدند.

همین که جاده برای تردد وسایط چرخ‌دار به سوی دالکی آماده شد، نیروی ویژه برای کار بر روی راههایی که به سوی کتل مالو می‌رفت، به کار گرفته شد. در همین زمان ما با قبایل دشمن در گذرگاه فیلی فیلی،^{۳۳} تنها معبری که جاده از طریق آن به تپه‌ها می‌رسد، مشکلاتی داشتیم. این قبایل در شب به مواضع ما شلیک می‌کردند و چند بار تلاش کردند دژبانه‌های محافظ دسته‌های کارگر را که در حال حرکت به طرف مواضع خود در بالای تپه‌ها بودند به دام اندازند. این امر ما را مجبور کرد که دسته‌های کوچکی را برای تحت فشار قرار دادن و دور ساختن آنها بفرستیم؛ گرچه در این مورد ناموفق بودیم، ولی روستایی واقع بر روی تپه‌ها، جایی که مقر اصلی و انبار ملزومات آنها بود، به تصرف درآمد و ذخایر آن نابود گردید. بعد از این، آنها از آزار ما دست برداشتند تا پایان ماه نوامبر، راه‌آهن به برازجان رسید، گرچه هنوز کار بیشتری نیاز داشت تا مستحکم شود و بتواند ملزومات کل نیروی ویژه را حمل کند. نیروی ویژه، که با جدیت زیاد کار می‌کرد، سرتاسر گذرگاه فیلی فیلی و مسیرهایی را که به کتل مالو منتهی می‌شد، آنقدر خوب آماده ساخته بود که شترها به آسانی قادر به تردد در این معابر بودند. سپس آنها آماده کار روی جاده شدند. از اینجا به بعد وظیفه نیروی ویژه آن بود که به آهستگی به طرف جلو حرکت کند و مسیر قابل عبوری را برای شترهای در حال حرکت ایجاد نماید؛ گروه پیشقراول با گروهان نقب‌زن و دسته‌های کارگر، پشت‌سر ماندند تا مسیر راه‌آهن را محکم سازند، پلها را کامل کنند و سپس یک مسیر ارابه‌رو بهتر و دائمی از انتهای راه‌آهن به بعد، بسازند.

برای کسانی که هیچ تجربه‌ای از جاده‌های جنوب ایران ندارند مشکل است که دریابند که حمل و نقل در

سرباز کشته و یک افسر هندی زخمی بود. این کار تا حد زیادی مدیون آرایشهای نظامی ژنرال السمی برای ایجاد آتش همه جانبه بود، چون سربازان می‌بایست در حال حمله از سرایشی تند تپه بالا بروند. گرچه دشمن از نفرت کمی که احتمالاً بیش از صد و پنجاه نفر نبودند، برخوردار بود، ولی بسیاری از آنها سرسختانه مواضع خود را حفظ کردند و فقط زمانی عقب‌نشینی کردند که افراد ما به قله رسیدند.

به محض اینکه در دشت کمارج مستقر شدیم، در وضعیتی قرار گرفتیم که بتوانیم هر وقت بخواهیم کازرون را اشغال نماییم. درحالی‌که موقعیت سیاسی، انجام امر فوق را اقتضا می‌کرد. اما ذخایر محلی، اندک و ارتباطات ما هنوز به اندازه کافی بهبود نیافته بود تا بتوانم از قوای بسیار کمی که در آنجا بودند، استفاده کنم.

بنابراین سربازانی به کار گرفته شدند، همچنانکه قبلاً نیز از سربازان در ساخت جاده‌شتررو استفاده شد. مسیر قدیمی که به سوی گردنه کمارج بالا می‌رفت، به یک پرتگاه منتهی می‌شد و در دره قسمتهایی با سرایشی تند وجود داشت که اجازه هیچ‌گونه جاده‌سازی مناسب را نمی‌داد. می‌بایست جاده دیگری درست شود به مسافت چهار مایل در امتداد کناره چپ رودخانه شاپور و بدین ترتیب گردنه را به طرف مشرق دور بزنند. اما پیش از آن لازم بود اطلاعات مقدماتی کسب شده از دشمن به بررسی شود. ساخت این جاده و اصلاح مسیری که به طرف کازرون می‌رفت، برای مدت چندین هفته وقت سربازان را گرفت. در همین ضمن، سران ایل قشقلی به دیدن من آمدند و اظهار داشتند که می‌خواهند روابط دوستانه‌ای داشته باشند و بدین ترتیب ما را از هرگونه اضطراب و دلواپسی از بابت خودشان آسوده‌خاطر کردند. البته نباید اطمینان زیادی به اظهار دوستی آنها می‌شد، ولی باید

می‌شدند و روحیه می‌گرفتند. بدین ترتیب تا نوزدهم دسامبر آنها نه تنها یک جاده خوب شتررو را تا قله تکمیل کردند، بلکه آن را تا حدود نه مایل دیگر ادامه دادند که از دشت خشت^{۲۴} تا چروم^{۲۵} واقع در پایین کتل کمارج می‌رفت؛ هنگامی که شخص توجه داشته باشد که این کار تماماً به دست سربازانی بدون هیچ‌گونه تجربه قبلی در کار جاده‌سازی صورت گرفته است و اینکه کشیدن جاده از دالکی تا قله‌گذرگاه مستلزم انفجارهای بسیار سنگین در صخره‌ها بود و اینکه آنها همچنین مجبور بودند پیوسته در برابر حملات احتمالی در حالت دفاعی باشند، من فکر می‌کنم که می‌توان تصدیق کرد که این کاری برجسته و بسیار ارزشمند بوده است. آنها همچنین با کمک دسته‌های کارگر، یک گروه کوچک از کامیونهای بارکش فورده را به بالای گردنه آوردند و این کامیونها می‌توانستند بین قله و چروم کار کنند.

مانع بعدی که با آن روبه‌رو بودیم و می‌بایست بر آن فائق آییم، گردنه کمارج بود که سربالایی آن گرچه کوتاه‌تر از مالو بود، ولی بسیار تیزتر و صخره‌ای‌تر بود. این گذرگاه ما را به دشت کمارج می‌رساند که در عمل هم سطح با دره کازرون و در فاصله‌ای بیست و دو مایلی کازرون قرار داشت. حاکم خودمختار کازرون در این هنگام، شخصی به نام ناصر دیوان، از خانهای محلی، بود که با حدود ششصد نفر از افراد خود، در جنگ علیه سربازان ما در شیراز نقش فعالی به عهده داشت و ما می‌دانستیم که او سعی دارد برای حفظ گردنه کمارج علیه ما افرادی را جمع کند. در بخش پایتتر دشت کازرون نیز، ما باید با شاخه قشقلی^{۲۶} از ایل قشقلی روبه‌رو می‌شدیم و تردیدهایی درباره نوع نگرش و برخورد آنها وجود داشت. کسب اطلاعات اولیه نشان داد که بالای گردنه به تصرف تفنگداران که تعدادشان خیلی زیاد نبود، درآمده است ولی برای توپهای کوهستانی ما موقعیت خوبی پیدا شد و روز بعد از ورود ما به چروم، گردنه تصرف شد. تلفات ما شامل فقط یک

24. Khisht

25. Charum

26. Qashquli

می‌شدند از قدرت کافی برای کاری که از آنها انتظار می‌رفت، برخوردار نبودند و، به دلیل لزوم ارسال ذخیره روزانه آب نوشیدنی برای تمام نفراتی که در امتداد خط بوشهر و برازجان کار می‌کردند، زحمت فوق‌العاده‌ای بر راه‌آهن تحمیل شد. همان‌طور که مشخص شد، آب شورمزه‌ای در امتداد جاده وجود داشت که گرچه به وقت نیاز نوشیده می‌شد ولی آثار زیان‌آور آن بر سلامت سربازان، به ویژه در مواقعی که به طور مداوم از آن استفاده می‌شد، مشهود بود. در پایان ماه دسامبر و شروع ژانویه، بارش شدید باران و بالا آمدن ناگهانی دریا موجب طغیان مشیله شد و خسارت قابل ملاحظه‌ای بر مسیر راه‌آهن وارد آورد. پل موقت روی رودخانه احمدی از بین رفت و تعمیر همه اینها نیاز به زمان داشت. در همین ضمن، مشکلات قابل توجهی در نگهداری ملزومات برای سربازان پیشرو پیش آمد و سرهنگ تایلر^{۲۷}، که متصدی خط ارتباطات بود، روزهای پر از دل‌نگرانی را از سر می‌گذراند.

کار برقراری مجدد خط تلگراف قدری طولانی بود. نه تنها ساختمانهای اداری کاملاً خراب، تجهیزات نابود و همه سیمهای تلگراف جابجا شده بود، بلکه دیرکهای عظیم فلزی که سیم تلگراف بر آنها نهاده می‌شد تقریباً در همه جا کنده شده بود. این دیرکها چون مجوف و توخالی بودند، به عنوان لوله‌های آب و سایر موارد مشابه برای استفاده روستائیان بسیار مناسب بود. در آن سوی دالکی، این دیرکهای سنگین فقط بر روی شتر قابل حمل بود و گرچه با احضار بسیاری از افراد مسئول حمل و نقل برای حمل آنها بلافاصله یک خط سبک تلگراف کشیده شد، با این همه، کار تکمیل خط دائمی تلگراف به آهستگی پیش می‌رفت. تا جایی که به خاطر دارم، خط تلگراف در ماه فوریه به کازرون رسید و طی چند هفته بعد کارگران آن را از دو طرف تا شیراز ادامه دادند.

درک کرد که ایل مذکور از بیماری آنفلوآنزا بسیار صدمه دیده بود و چند تن از سران و بخش بزرگی از افراد خودشان (احتمالاً کمتر از ۲۰٪ نبود) را از دست داده بودند. به علاوه آنها در وضعیت بسیار بدی قرار داشتند و نمی‌توانستند هیچ‌گونه مخالفت جدی نسبت به ارتش ما به عمل آورند. ناصر دیوان که از کازرون گریخته بود، گرچه نیروی کمی داشت ولی همچنان در همان نزدیکی در کمین می‌نشست و حاکم جدید منصوب از طرف حاکم کل شیراز به آنجا فرستاده شده بود.

تا بیست و پنج ژانویه پیشرفت سربازان به سوی کمارج و از آنجا تا پایین دشت کازرون کامل شده بود. این راه بدون اینکه ادعا شود برای تردد وسایل چرخ‌دار مناسب است، فقط یک مسیر سربالایی مناسب برای شترها بود، اما با کمک بخش کارگر ارتش، چند کامیون بارکش سبک به بالای جاده آورده شد که می‌توانست در جاده آن سوی کمارج مورد استفاده قرار گیرد. تا این زمان ارتباطات پشت سر ما به قدر کافی بهبود یافته بود تا بتوانیم به‌طور مستمر وسایل ضروری را دریافت کنیم. و کازرون در بیست و هفتم ژانویه به دست فرماندهی کل نیروی ویژه و دو گردان بدون درگیری به تصرف درآمد. روز بعد قوای فرستاده شده از بوشهر به گروهی از سربازان که از شیراز آمده بودند ملحق شدند. سربازان اخیر از شیراز تا میان کتل، کاروانسرای واقع در برآمدگی راه، زیر قلعه گردنه پیرزن و در فاصله بیست و یک مایلی کازرون، پیشروی کرده بودند. ما اکنون وظیفه گشودن جاده سراسری را انجام داده بودیم و فقط اتمام برقراری مجدد خط تلگراف باقی مانده بود.

نباید تصور شود که همه چیز کاملاً ساده بود و هیچ مشکلی وجود نداشت. بیماری واگیر آنفلوآنزا بسیاری از سربازان را برای هفته‌ها از کار بیکار کرد. شیوع وبا در دالکی در بخش اولیه عملیات موجب بروز برخی نگرانیها شد ولی خوشبختانه از انتشار آن جلوگیری به عمل آمد. لکوموتیوهایی که در آغاز از هند فرستاده

که یک نقشه مشروح و مفصل از جاده بوشهر - شیراز تهیه شود و مناطق هر دو سوی جاده که تا این زمان هرگز شناسایی نشده بودند، مورد بررسی قرار گیرند. هنگام مراجعت ما، توانستم ترتیبی دهم که این گروه تابستان را در شیراز بماند. بدون تردید در آنجا، آنها قادر بودند بررسی خود را ادامه دهند. تا جایی که می‌دانم، اثر آنها هنوز منتشر نشده تا برای عموم قابل استفاده باشد.

پس از اعلان متارکه جنگ با ترکیه، من تقاضا کرده بودم که در صورت امکان چند هواپیما از بین‌النهرین برای من ارسال شود. در اوایل ژانویه یک هواپیما فرستاده شد که در انقیاد روستاهای دور افتاده‌ای که در صدد ایجاد مزاحمت بودند، بسیار مفید واقع شد. به طوری که دیگر نیازی به لشکرکشی‌های جزیبی به آن نواحی نبود.

در ماه فوریه با هواپیما از کازرون به شیراز رفتم. طی سه روزی که من در شیراز بودم، حاکم کل تمام تلاش خود را به کار برد تا مرا وادارد که دولت خودمان را ترغیب نمایم یک پادگان را در شیراز به جای بگذارد. احتمالاً پیشنهادهای او به طور کلی بی‌غرضانه نبود، چنانکه وی با استفاده از امنیت فراهم آمده از حضور ارتش بریتانیا، پولهای خود را به آن سوی مرزهای شناخته شده ایران انتقال داده بود و تا حدودی نگران بود که در صورت قطع حمایت ما، چه اتفاقی برای او خواهد افتاد. او مشکل خویش را، قبل از آنکه آخرین گروه ارتش شیراز را ترک کند، با بازگشت به تهران حل کرد و اندکی پس از آن، همچنانکه در چنین مواردی انتظار می‌رود، به زندان افتاد و بی‌شک مجبور شد مقدار زیادی از ثروت و مالی را که اندوخته بود مسترد دارد.

دستور عقب‌نشینی قسمت عمده سربازان در اوایل ماه مارس دریافت شد، گرچه، به دلیل مشکل تهیه کشتیهای لازم برای انتقال آنها، اجرای این دستور تا پایان مساه آوریل،

زمانی که به کازرون رسیدیم سربازان در کار جاده‌سازی چنان مجرب شده بودند و آنقدر به کار علاقه نشان داده بودند که به منظور اشتغال آنها به کار، تصمیم گرفته شد آنان را برای تعمیر جاده‌ای که از آنجا به طرف شیراز می‌رفت، استخدام کنیم. با وجود سربالایی بسیار تند و صخره‌ای کتل دختر، معروف به گردنه مایدن^{۲۸}، هیچ‌کاری ممکن نبود. اما یک راه قابل استفاده یافت شد که از طریق آن رفتن به جنوب میسر بود. آن سوی قله، کتل پیرزن، آخرین دژ کلها، به مسافت حدود پنج مایل سربالایی با شیب تدریجی، قرار داشت. این کتل گرچه طولانی‌تر از هر گردنه دیگری در جنوب بود، ولی به نسبت راههای دیگر، چندان صعب‌العبور نبود. این کتل یک سربالایی با ارتفاع بیش از چهار هزار پا در مسافت حدود شش مایل، با یک مسیر پر پیچ و خم و دشوار و صخره‌ای، به یک تپه جنگلی منتهی می‌شد. در بسیاری از قسمتهای این راه، به ویژه نزدیک قله، شیب تند بود ولی باز هم دشواری آن از موانعی که پیش از این بر آن فائق شده بودیم بیشتر نبود. خود زمین هم برای راه‌سازی مجدد مناسب بود. این کار سربازان را تا شروع آوریل مشغول نگاه داشت. در این هنگام، راه آنچنان آماده شده بود که ژنرال السمی، که قوای تحت فرمان وی آن را انجام داده بودند، توانستند یک ماشین فورده را به قله گردنه برسانند. از آنجا به بعد تا شیراز که بخش دوم جاده بود کار توسط سربازان پادگان شیراز در حال انجام بود. ژنرال السمی در قسمتهای دشوارتر و تیزتر سربالایی به کمک تعداد بیشتری از کارگران نیاز داشت. اما کسانی که جاده را در شرایط سابق آن می‌شناسند قبول خواهند کرد که بردن یک ماشین با نیروی خودش از بوشهر به شیراز کار شاقی بود. حتی اگر نیاز بود که در برخی از بدترین قسمتهای راه آن را هل دهند.

یک گروه کوچک از نقشه‌برداران هندی به قوای ما ملحق گردیدند و برای اولین بار این امکان به دست آمد

قطعات راه آهن از یکدیگر جدا شد و جابجا گردید و تعمیر جاده نیز مورد غفلت قرار گرفت. بدون شک به سرعت رو به خرابی و ویرانی می‌رود و این وضعیت ادامه خواهد یافت.

در محدوده جنوب ایران، خط تلگرافی تقریباً از سیستان واقع در شرق تا نزدیکی کرمانشاه، در محدوده‌ای که به لحاظ اهمیت نظامی و تجاری مورد توجه ماست، کشیده شد. این ناحیه عمدتاً مسکن قبایل چادر نشین است که دستورات و فرامین حکومت تهران در آن خیلی کم اجرا می‌شود و یا اصلاً اجرا نمی‌شود و فقط با به جان هم انداختن قبایل علیه یکدیگر است که عمال ایرانی بدون برخورداری از هیچ‌گونه نیروی نظامی، توانسته‌اند ظاهراً قدرت را در آنجا حفظ کنند. تا زمانی که هند را در اختیار داشته باشیم نمی‌توانیم تفوق و تسلط هیچ قدرت خارجی را در این منطقه تحمل نماییم.

لرد کرزن در کتاب خویش درباره ایران که بیش از سی سال پیش نگارش یافته است، خاطرنشان کرده است که از زمان سرجان مالکم، اولین فردی که در سال ۱۸۰۰ در بوشهر از کشتی پیاده شد، تاکنون، قضیه ایران گاهی نصب‌العین سیاستمداران بریتانیا بوده و گاهی نیز از نظر افتاده است. به رغم آنکه امروز وضع و منزلت شامخی در نزد ما دارد، روزگاری در راه آن ولخرجیهای بی‌حد و حساب کرده‌ایم و زمانی از کمترین خرج و کمک دریغ ورزیده‌ایم. از زمانی که این مطلب نگاشته شده، تاکنون چنین بوده است. تا زمانی که تهدید روسیه نسبت به هند به‌طور پیوسته موضوع فکری سیاستمداران و سربازان بود، ایران مقام مهمی را در سیاستهای خاورمیانه داشت ولی از وقتی که حسن روابط با روسیه، اضطراب و نگرانی در آن خصوص را بر طرف کرد، ایران به تدریج به وضعیت گذشته برگشته است. اما ما باید هشیار باشیم که سیاست روسیه هنگامی که به حالت هرج و مرج فرو رود، چه خواهد بود. اگر بلشویکها پیروز شوند، انتظار داریم که ایران احتمالاً بار دیگر دستمایه

که حرکت واقعی آنها شروع شد، میسر نشد. یک گردان و یک آتشبار کوهستانی در کازرون، یک گردان در بوشهر و یک عده در برازجان باقی ماندند. باقیمانده کار خط تلگراف به تفنگداران جنوب ایران (S.P.R) تحویل داده شد. پس از شورش بخش اعظم این نیرو در سال ۱۹۱۸، گردان مذکور منحل شد و یک نیروی کاملاً جدید به جای آنها ایجاد شد. این نیروی جدید عمدتاً کسانی بودند که با کمک عمال ایرانی از افراد قبایل اسکان یافته در نزدیکی شیراز و از سایر عناصری که احتمال می‌رفت به صورت مردان جنگاور ماهری تربیت شوند، استخدام شده بودند. افسران ایرانی به دقت انتخاب شدند و تحت فرماندهی توانمند سرگرد فریزر که اکنون وابسته نظامی ما در کابل است، قول دادند که به صورت یک گروه بسیار کارآمد نظامی پرورش و تربیت یابند. در هر حال، آنها در مقایسه با پیشینیان خود پیشرفت بزرگی محسوب می‌شد و می‌توانم با اطمینان بگویم که آنها در مدت زمانی کوتاه قادر خواهند بود بدون کمک پلیس در کل جاده، بین شیراز و بوشهر، حضور داشته باشند. دو سال پس از این ماجرا، سرنوشت آنها نامشخص بود و من نمی‌دانم اما حدس می‌زنم که سرانجام تصمیم بر آن شد که از ادامه حمایت آنها، از سوی حکومت‌های بریتانیا و هند، خودداری شود و بدین ترتیب، عوامل انحلال آنها که یک سیاست اشتباه بود، فراهم آمد. با امیدی که به حفظ امنیت خط وجود دارد امیدوارم که شرکی پیشقدم شود تا کار راه آهن و جاده‌ای را که ما با آن زحمات ساختیم، برعهده گیرد و احتمالاً جاده اراهه رو را به طرف شیراز ادامه دهد. با انحلال پلیس جنوب ایران (S.P.R) و سپس بازگشت این بخش از جنوب ایران به هرج و مرج و اغتشاش سابق خودش، شگفت‌آور نیست که هیچ‌کس حاضر نبود که سرمایه خویش را در آنجا به خطر اندازد. در مقایسه با هزینه‌های میلیونی که ما در بین‌النهرین خرج کردیم، مبلغ مورد نیاز تقریباً ناچیز بود. اما، سرانجام

اوست و ایالات ثروتمند در شمال غرب و شمال، پیش از این، حرص و آز ملت‌هایی را که با آنها هم مرز هستند، برانگیخته است. بنابراین هر دوست واقعی ایران باید با تأسف به تلقی کنونی حکومت ایران نسبت به بریتانیای کبیر بنگرد. این تلقی بدون تردید ملهم از فشاری است که از خارج بر او وارد می‌شود؛ زیرا ممکن است ایران به زودی نیازمند یک دوست قدرتمند شود، دوستی که بر اثر انگیزه‌های درونی خود و نه به هیچ دلیل دیگری، ممکن است آماده کمک به وی باشد. ■

تهدید متصرفات ما در هند واقع شود. ما اخیراً حرف‌هایی درباره موافقت‌نامه بین ترکها و حکومت شوروی و موافقت‌نامه بین آنقره و کابل شنیده‌ایم، اما اتحاد و اتفاق با شیعیان ایران، همچنان که لرد کرزن آنها را چنین توصیف کرده‌است «به عنوان یک متحد، ناتوان هستند و به عنوان دشمن، ضعیف و عاجز» احتمالاً به سختی از سوی همسایگان سنی مذهب ایران در شرق و غرب، یا قدرت مسیحیان در شمال پذیرفته می‌شود. در واقع، ضعف ایران عامل تعرض به مرزهای

