

اهداف و عملیات انگلیسیها در احداث جاده بوشهر - شیراز (۱۹-۱۹۱۸)*

جیمز آر چیپالد داگلاس
ترجمه معصومه اریاب

مقاله حاضر، حاصل سخنرانی ژنرال داگلاس در جلسه انجمن آسیای مرکزی مورخ هشتم فوریه ۱۹۲۳م است که در مجله همان انجمن* به چاپ رسیده است. ژنرال جیمز آر چیپالد داگلاس در ۲۱ اکتبر ۱۸۶۲ به دنیا آمد و در دوم مه ۱۹۲۳ درگذشت. وی از اول ژانویه ۱۹۰۳ تا ۱۷ نوامبر ۱۹۰۷ در سفارت انگلیس، در ایران، مشغول به کار بود. داگلاس در طی سالهای ۱۹۱۱ و ۱۹۱۲ نیز در رأس واحدی از نظامیان انگلیسی در مأموریتهایی در جنوب ایران شرکت داشت و در طی دوران جنگ جهانی اول از فوریه ۱۹۱۶ به بعد فرماندهی نظامی را در بوشهر بر عهده گرفت.

داگلاس در این سخنرانی به حوادث سالهای جنگ اول جهانی، مخصوصاً در منطقه جنوب ایران، اشاره می‌کند و از آنجا که خود شاهد و ناظر وقایع بوده، نوشته‌اش در روشن‌تر ساختن وقایع این سالها و بررسی حوادث آن از اهمیت خاصی برخوردار است.

با این حال، بدیهی است این مقاله از دیدگاه یک ژنرال انگلیسی و ملاحظات وی در ارتباط با منافع بریتانیا نوشته شده است. به همین دلیل، نویسنده تا حدودی سعی کرده است که اقدامات نیروهای انگلیسی را در جنوب ایران مشروع جلوه دهد. از سوی دیگر چون این سخنرانی به فاصله کوتاهی بعد از اتمام جنگ جهانی اول صورت گرفته، تا حد زیادی تحت تأثیر وقایع آن دوران ایراد شده است.

محتوای اصلی این مقاله درباره عملیات نیروهای انگلیسی در احداث جاده بوشهر - شیراز طی سالهای ۱۹-۱۹۱۸ است. مقامات انگلیسی برای عبور

* عنوان انگلیسی این مقاله از این قرار است:

B 9 9

تجهیزات و نیروهای خود از جنبه تجاری و به ویژه، نظامی درصدد برآمدند که جاده‌ای احداث کنند. چون قسمت عمده نیروهای انگلیسی در شیراز تحت فرمان سرپرسی سایکس قرار داشت و گروه دیگری نیز در بوشهر مستقر بودند بنابراین ارتباط بهتر و سریع‌تر بین این دو نیرو برای امپراتوری بریتانیا ضروری بود. از همین‌رو با اعزام نیروهایی از هند مقدمات احداث آن جاده فراهم شد. در پی آغاز عملیات احداث جاده، انگلیسیها یک جاده قابل عبور برای شتر و همچنین جاده دیگری برای عبور کالسکه و علاوه بر اینها خط آهن سبکی را تا برازجان احداث نمودند. افزون بر این، خط تلگراف را که به وسیله مردم و مبارزان منطقه از کار افتاده بود تعمیر کردند. این مقاله عمدتاً گزارشی در مورد این فعالیتها و عملیات نیروهای انگلیسی است و تا اندازه‌ای نیز به اقدامات مردم منطقه اشاره می‌کند.

ایران در طی جنگ (جهانی اول)، صحنه عملیات نظامی در چهار بخش مختلف کشور بود. ژنرال دنسترویل چندی پیش در این انجمن، اقدامات و دستاوردهای نیروهای تحت فرمان خود در شمال - غرب کشور را شرح داده بود؛ سر ویلفرد مالسون () درباره اقدامات مؤثری که هیئت او در موقعیت دشواری در مرز شمال شرقی و فراتر از آن صورت داده مطالبی برای ما اظهار داشته است و سرگرد بلکر B، ضمن حضور خود در آن هیئت، جزئیات زیادی از این اقدام پرخطر و حوادث جالب ناشی از آن را به گزارش خود افزوده است. از سوی دیگر، سرپرسی سایکس تحولات و ماجراهای نیروهای تحت فرمان خود را شرح داده است. قصد من این است که توضیح مختصری درباره سهم نسبتاً کوچکی که قوای مستقر در بوشهر برعهده داشته‌اند ارائه دهم و بدین ترتیب شرح عملیات قوای بریتانیادر ایران را در طی این سالهای پر ماجرا تکمیل کنم. این عملیات که موضوع اظهارات من است در یکی از آخرین مراحل جنگ روی داد، یعنی در هنگامی که همه چشمها متوجه حوادث مهمی بود که در جبهه غرب روی می‌داد، و من فکر نمی‌کنم که تا به امروز هیچ اشاره‌ای به آنها در مطبوعات انگلیس شده باشد. در نتیجه کمتر کسی می‌داند که اساساً چنین ماجراهایی روی داده است. این حوادث حاکی از هیچ‌گونه جنگ سخت و مهمی نبودند و من نمی‌توانم ادعا کنم که اهمیت زیادی داشتند. جنبه جالب توجه این حوادث فرعی کوچک در این مناطق دوردست شاید عمدتاً در این واقعیت باشد که به ما کمک می‌کند دریابیم جبهه اشغال شده توسط نیروهای نظامی امپراطوری بریتانیا، به طور کلی یا بخشی از آن، تاچه اندازه

وسیع بود؛ این جبهه از مرزهای غربی هند که در امتداد ایران قرار داشت تا بین‌النهرین، فلسطین و مصر گسترش می‌یافت و از آنجا توسط نیروی دریائی سالونیکا امتداد می‌یافت و در نهایت، از طریق شمال ایتالیا، به فرانسه و سواحل بریتانیای کبیر می‌رسید. قبل از اینکه به شرح عملیات بپردازیم باید توضیح مختصری در مورد حوادثی که منجر به این عملیات شد ارائه دهیم. بوشهر طی سالهای متمادی مرکز فعالیتهای ما در خلیج فارس بوده است. قبل از جنگ، در بوشهر یک نماینده سیاسی مقیم داشتیم که، علاوه بر آن، اهمیت او برابر با سفیر انگلیس در تهران بود و با گارد کوچکی از سربازان هندی محافظت می‌شد. این مقام را در هنگام شروع جنگ بیش از ده سال می‌شد که سرپرسی کاکس برعهده داشت. شاید لازم باشد یادآوری کنم که در سال ۱۹۱۴ قبل از آنکه ترکها صریحاً خودشان را به عنوان دشمنان ما اعلام کنند یک تیپ از هند اعزام و در بوشهر پیاده شد تا در هنگام ضرورت آماده باشد. چند روز بعد، که جنگ با عثمانی اعلام شد این نیرو، بی‌درنگ، بسوی بصره حرکت کرد و تنها دسته کوچکی از یک گردان در بوشهر باقی ماند. در این زمان شایع بود که سرکنسول آلمان و هواداران او مشغول توطئه‌هایی برضد ما هستند و هرچه در توان دارند برای تحریک قبایل مجاور جهت حمله به بوشهر بکار می‌برند با این هدف که احتمالاً ما را گرفتار کرده و نیروهایی را از صحنه‌های مهم‌تر جنگ به آنجا بکشانند.

اوضاع قدری حساس بود؛ بوشهر منطقه بی‌طرفی به شمار می‌رفت، اما سرانجام تصمیم گرفته شد که سرکنسول آلمان و کارمندان او را دستگیر کنیم و به هند بفرستیم. لازم می‌دانم این نکته را اضافه کنم که شواهد مستندی که بعداً به دست آمد به جا بودن و درستی این اقدام را کاملاً تأیید کرد. در میان این کارمندان فردی بود به نام مسیو واسموس که سمت مترجمی کنسولگری را برعهده داشت. متأسفانه این شخص در هنگام دستگیری کارکنان فرار کرد و به داخل خاک ایران گریخت.*

واسموس در ابتدا پول فراوانی در اختیار داشت؛ لباس ایرانی می‌پوشید و تظاهر به مسلمان بودن می‌کرد. او موفق شد با پولهای فراوان و، علاوه بر آن، با وعده‌های مبالغه‌آمیز، عمدتاً به نام امپراطور آلمان، یک رشته حملات شبانه به شبه جزیره که در همسایگی ری شهر قرار داشت ترتیب دهد. این محل، در حدود پنج مایلی جنوب شهر و

* لازم است توضیح دهیم که واسموس در این هنگام در بوشهر حضور نداشت و نیروهای انگلیسی دکتر لیستمان کنسول آلمان و آقای آیزن هوت تاجر آلمانی و خامش را دستگیر نمودند و شبانه به هند فرستادند. (م-۲)

برای آگاهی بیشتر نگاه کنید به: گزارشهای سالانه کنسولگری بریتانیا در بوشهر. ترجمه کاوه بیات. بوشهر، کنگره بزرگداشت هشتمین سالگرد شهادت رئیس علی دلواری، ۱۳۷۳، ص ۳۵.

در محل ایستگاه خط تلگراف و ادارات تلگرافخانه هندواریا قرار داشت. بیشتر اروپاییان در این حدود زندگی می‌کردند و مراکز فرماندهی پادگان نیز در همین جا واقع بود.

اگرچه خسارت واقعاً مهمی وارد نیامد اما این حملات موجب بروز احساس ناامنی عمومی شد. پس لازم بود پادگان به دو گردان افزایش پیدا کند. برای درک این موضوع، باید توضیح بدهم که شبه جزیره بوشهر از قسمت اصلی بوسیله، باریکه‌ای از زمین گل آلود معروف به مشیله* جدا می‌شود. درازای این قسمت، از شرق به غرب، در حدود ده مایل است و باریک‌ترین قسمت آن از هفت مایل تجاوز نمی‌کند.

خاک آن بیشتر خاک رس است. در سراسر آن هیچ جاده منظمی وجود ندارد. اگرچه رفت و آمد وسائط نقلیه سبک در هوای خشک امکان‌پذیر است اما عبور از آن مسیر در قسمتهایی همیشه بسیار مشکل است. آن جاده، بعد از بارانهای سنگین، تنها به وسیله چهارپایان و آن هم با دشواری قابل عبور است. این منطقه در هنگام جزرومد و بادهای شدید از طرف دریا در معرض سیل گرفتگی کامل قرار می‌گیرد.

جایی که بخش شرقی شبه جزیره بوشهر به این منطقه می‌رسد متشکل از صخره‌های کوتاه است که در بعضی موارد به صورت پرتگاه می‌باشد و در قسمتهایی دره‌های صخره‌ای آن را از هم جدا می‌سازد. شیوه اتخاذ شده تعرض‌ها بوسیله افراد قبائل بدین ترتیب بود که به صورت گروه‌های کوچکی در اوایل شب از مشیله بگذرند و در میان نیروهای مارخنه کرده و به منازل اروپاییان یا مراکز نظامی حمله ببرند. حمله به وسائط حمل و نقل هدف مطلوبی بود و پس از اینکه نزدیک‌ترین قوا بیرون می‌آمد و مقداری جنگهای پراکنده صورت می‌گرفت، مهاجمان عقب نشینی می‌کردند.

در دسامبر ۱۹۱۵م اقدام بلندپروازانه‌تری صورت گرفت، به این صورت که نیرویی متشکل از ششصد نفر از مردان قبائل، شبانه گذشتند و خودشان را در دره‌های کنار زمینهای مرتفع پنهان کردند و برای حمله به پایگاههای مرزی ما آماده شدند.

آنها صبح روز بعد توسط گشتیهای ما کشف و بعد از جنگ و گریز، به سوی دشت رانده شدند. سپس در همان دشت مورد حمله عده‌ای از سواره‌نظام قرار گرفتند و به صورت پراکنده گریختند. بعد از این واقعه، اگرچه حملات شبانه باز هم ادامه یافت، اما دشمن در نتیجه خسارتهایی که متحمل شده بود، تا حد زیادی ناامید گردید. اگرچه واسموس باز هم به تلاشهای خود برای سازماندهی حملات با تمام نیرو ادامه داد، اما با واکنش اندکی از سوی طوایف روبه‌رو شد.

* در زبان محلی مسیله نیز گفته می‌شود که به معنای محل سیل گرفتگی است.



نقشه عملیات پوشهر ۱۹۱۵

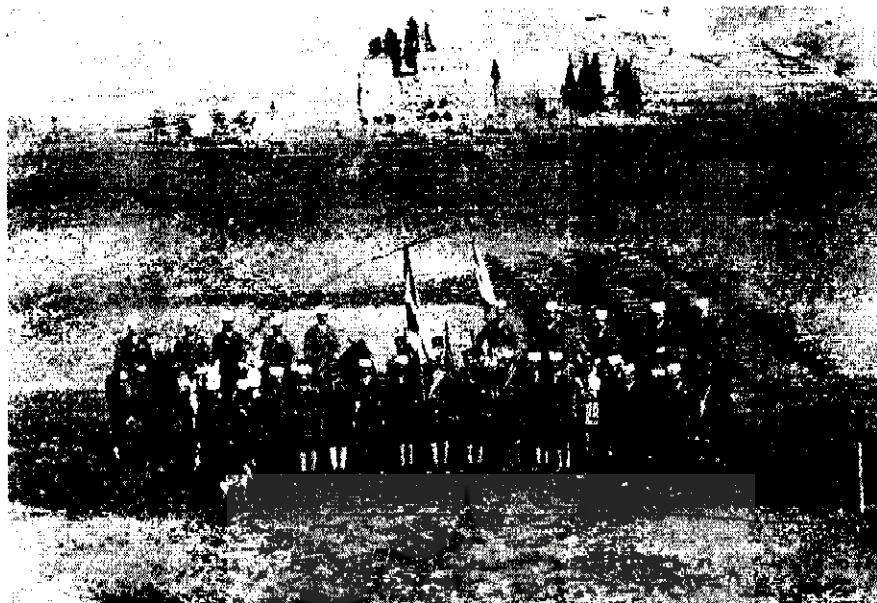
در واقع این واسموس بود که در نوامبر ۱۹۱۵م شورش را در میان افسران سوئدی ژاندارمری شیراز سازماندهی کرده بود. این شورش به دستگیری سرهنگ اوکانر کنسول ما در شیراز و دیگر اتباع انگلیسی منجر شد. این افراد در اهرم، دژی کوچک در تنگستان که محل اقامت زائر خضرخان بود، در اسارت باقی ماندند. معمولاً مرکز استقرار واسموس نیز در این محل قرار داشت. اهرم در سی مایلی بوشهر واقع است و هنگامی که من در فوریه ۱۹۱۶ فرماندهی را در بوشهر برعهده گرفتم مایل بودم نیروی کوچکی اعزام کنم و با یک حمله ناگهانی تلاش کنم اسیران را آزاد سازم و حتی در صورت امکان، واسموس را هم دستگیر نمایم. این طرح برای من کاملاً برنامه‌ای عملی بود؛ اما من در آن زمان تحت فرمان سر استانی مود قرار داشتم و او با این طرح

موافق نبود. از آنجا که قوای ما در بین‌النهرین گرفتار بودند شاید طبیعی بود که وی مایل باشد از بروز مشکلات بیشتر در جنوب ایران اجتناب کند. اسرا سرانجام در نتیجه مذاکرات بین مامور سیاسی و رؤسای محلی آزاد شدند. خانهای محلی در این زمان نسبت به واسموس، مشاور آلمانی خود، قدری بدبین شده بودند، به خصوص اینکه او در این زمان پول اندکی در اختیار داشت. به هر حال واسموس در این سرزمین باقی ماند. او تنها بعد از متارکه جنگ بود که به سوی شمال حرکت کرد؛ ولی در بین راه اصفهان و تهران دستگیر شد. تصور می‌کنم واسموس را از ایران تبعید کردند.

بعد از رهایی این زندانیان اوضاع به مراتب آرام شد؛ اما قبایل در نهران همچنان مخالف باقی ماندند. بخشی از خط تلگراف هند و اروپا، که از بوشهر تا شیراز امتداد داشت، کاملاً نابود شده بود و ما قادر نبودیم که آن را بازسازی کنیم. جاده اساساً برای رفت و آمد کاروانها باز بود؛ اما اخاذی رؤسای که در مسیر بودند آن قدر زیاد و بی حساب و کتاب بود که هزینه حمل و نقل را تقریباً غیرممکن می‌ساخت. در آن زمان، مطابق برآورد من، هزینه حمل و نقل برای هر تن کالا بیش از پنج لیره می‌شد و تجارت در حال رکود بود. بدین ترتیب اگرچه مسافرت مستقیم از بوشهر تا شیراز تنها با طی کردن صد و هشتاد مایل از طریق یک جاده کاروان رو اصلی جنوب ایران میسر بود اما جز از راه بندرعباس ارتباطی با نیروهای موجود نداشتیم و سفر از آن مسیر هم از یک جاده انحرافی، که بیش از سیصد مایل بود، امکان‌پذیر می‌شد.

در اوایل سال ۱۹۱۷ نیروهای مستقر در بوشهر از کنترل فرماندهی بین‌النهرین خارج شدند و مستقیماً تحت نظر حکومت هند قرار گرفتند. در همین زمان منطقه تحت کنترل گسترش یافت و همه پادگانهای مستقر در خلیج فارس و خلیج عمان تا شرق مسقط را در بر گرفت.

سر پرسی سایکس وقایع شیراز در ژوئن و ژوئیه ۱۹۱۸ را شرح داده است. هنگامی



گروهی از افسران ایرانی و انگلیسی پلیس جنوب در بادگان باغ تخت شیراز | ۱۱-۵۶۷۰

که نیروهای هندی در آنجا مورد حمله گروه زیادی از ایلاتی که عمدتاً شامل قشقاییها و متحدان آنها بودند قرار گرفتند موقعیت آنها به علت پیمان شکنی پلیس جنوب ایران (که او تأسیس کرده بود) قدری به خطر افتاد. با رسیدن ماه ژوئن که گویا حمله احتمالاً به صورت حرکتی گسترده در آمده بود اعزام قوایی از بوشهر طراحی شد؛ اما در این داغ ترین فصل سال ممکن نبود هیچ عملیاتی در این منطقه جلگه‌ای انجام بگیرد، آن هم بدون اینکه تلفات بسیار سنگینی را به علت وضع بد آب و هوایی در پی داشته باشد. باتمام این احوال، بادگان بوشهر با دو گردان تقویت شد و چون محتمل به نظر می‌رسید که اگر اقدام شدیدی صورت نگیرد وضع مشابه و خطرناک‌تر دیگری در پاییز پیش بیاید، یعنی هنگامی که طوایف به طرف جنوب و به سوی مراکز زمستانی خود حرکت می‌کردند، بنابراین در این هنگام تصمیم گرفته شد تدارکاتی برای گشودن جاده، در زمان خنک‌تر شدن هوا، پیش‌بینی شود. هرچند کاملاً تصدیق می‌کنم اقدامی جدی که از طرف قوای مستقر در شیراز به عمل آمد عامل مهمی در جلوگیری از گسترش این حرکت بود و موجب تضعیف رهبر قشقاییها و پیروانش شد اما تردیدی ندارم که ورود این قوای امدادی و شایعات منتشر شده درباره قصد حرکت از بوشهر تأثیر فراوانی در نتیجه این اقدام داشت.

مشکلات پیش آمده جنبه عملی داشت و به علت طبیعت منطقه‌ای بود که می‌بایست از آن عبور کرد. هیچ‌گونه مخالفت جدی از سوی ایلات محل پیش‌بینی نمی‌شد و در واقع آنها توانایی مخالفت با یک پیشروی سازمان یافته را نداشتند. با تمام این احوال درباره واکنش قشقایها به هنگام رسیدن به سرزمینهای آنان که در مجاورت کازرون واقع بود اندکی تردید وجود داشت و مصلحت در این بود که برای مقابله با حوادث در آن مسیر نیبی در اختیار گرفته شود. نخستین مانع جدی منطقه مشیله بود، و همچنانکه قبلاً ذکر کردم، همیشه عبور و سائط نقلیه از این منطقه مشکل بود و بعد از چندین روز بارندگی شدید تقریباً غیرقابل عبور می‌شد.

پس از گذشتن از آنجا، مسیر ما تا برازجان (که در سی و نه مایلی بوشهر واقع بود) در منطقه‌ای وسیع و نسبتاً خوب قرار می‌گرفت و از آنجا به تدریج تا دالکی* پانزده مایل دیگر پستی و بلندی در پیش روی ما بود. در فراسوی این منطقه سرانجام به تپه‌ها می‌رسیدیم.

دالکی نخستین مکان در این مسیر است که در آنجا ذخیره کافی از آب شیرین وجود دارد. در منطقه بین دالکی و ساحل دریا تقریباً در هر جایی آب کمیاب و شور و تهیه آن برای یک نیروی دارای نفرات زیاد، مشکل می‌باشد. آب رود حله نیز شور است اگرچه حیوانات از آن استفاده می‌کنند. دالکی در حدود چهارصد پا بالاتر از ساحل دریا قرار دارد و از آنجا به سوی دره کازرون، که سه هزار پا ارتفاع دارد، جاده بیشتر از طریق گردنه‌های صخره‌ای با دو شیب تند و سربالاییهای صخره‌ای امتداد می‌یابد. کسانی که از آن جاده مسافرت کرده‌اند آن را همیشه به یاد دارند. مسیرهای صخره‌ای عبارتند از کتل ملو، جایی که ارتفاع آن حدود هزار و دوست پا است و کتل کمارج که به آن اندازه مرتفع نیست. در آن سوی دره کازرون، دوباره سربالایی بسیار سخت دیگری است بنام کتل دختر که به دشت برم منتهی می‌شود؛ و چند مایل آن طرف‌تر بعد از یک سربالایی طولانی پایانی به کتل پیرزن می‌رسیم که قله آن نزدیک به نه هزار پا ارتفاع دارد. از این کتل تا دشت شیراز یکسره سرازیری است که تقریباً پنج هزار پا از سطح دریا ارتفاع دارد و جاده نسبتاً خوب است.

در این مرحله از جنگ تعداد قاطرهای قابل دسترس در هند کم بود و به هیچ وجه کفایت احتیاجات ما را نمی‌کرد. اگرچه شترها می‌توانستند تا دالکی مورد استفاده قرار بگیرند اما از آن سوی دالکی تنها قاطر بود که قادر بود راه را طی کند - البته تا جایی که جاده تا حد زیادی مرمت شده بود.

*. دالکی نام یکی از دهستانهای برازجان است که در ۲۴ کیلومتری آن قرار دارد.

برای حل مشکل حمل و نقل، سرانجام تصمیم گرفته شد یک راه‌آهن سبک تا برازجان ساخته شود. این راه‌آهن در اصل قرار بود تا دالکی ادامه باید اما پس از بررسی دقیق زمین معلوم شد مشکلات بزرگ‌تر از آن بودند که ما انتظار داشتیم. برای جلوگیری از وقفه در توسعه جاده، یک راه کالسکه‌رو ساخته شد و بدین ترتیب تجهیزات لازم از راه آهن تا کنار تپه‌ها به وسیله کامیونهای سبک فوراً حمل می‌شد. این امر تا زمانی که راه‌آهن و جاده تکمیل می‌شد انتقال باروبنه را برای استفاده در فراسوی دالکی آسان می‌ساخت.

مشکل دیگر، تهیه آب در خود بوشهر بود. در بوشهر آب نه تنها تا اندازه‌ای کمیاب بود بلکه به قدری شور بود که بر افرادی که مجبور بودند آن را بنوشند تأثیر بسیار بدی می‌گذاشت. البته می‌توان ساکنان بوشهر را مستثنی کرد زیرا احتمالاً آنان به نوشیدن آن عادت کرده بودند. قبل از جنگ، اروپاییان همیشه آب آشامیدنی خود را به طور هفتگی از کشتیهای بخار مخصوص پست به دست می‌آوردند. در سال ۱۹۱۶ یک دستگاه تصفیه کننده تدارک دیده شد. اگرچه تولید آب با این روش برای تأمین نیاز پادگان معمولی کافی بود اما مسئله آب هر نوع تمرکز قابل ملاحظه نیروها را غیرممکن می‌ساخت. بنابراین ما مجبور بودیم ترتیبی بدهیم تا زمانی که واحدهای مستقر در بوشهر به جلو پیشروی نکرده‌اند واحدهای اضافی از هند نرسند. دالکی اولین جایی بود که نیروها می‌توانستند به هر تعداد در آنجا متمرکز شوند.

تا ۲۴ سپتامبر تدارکات لازم در پایگاه کامل گردید و راه‌آهن دقیقاً تا قسمت خارجی محور حفاظتی ما ساخته شد. در این ضمن، دولت ایران^۱ با این اقدام موافقت کرده و به مأموران خود دستور همکاری داده بود.

نیازی به توضیح نیست که این‌گونه دستورها در میان این قبائل، که از دیرباز نظارت دولت را مطلقاً نمی‌پذیرفتند، به هیچ وجه اعتباری نداشت. سه تن از رؤسای محلی تنگستان، چاه کوتاه و برازجان چون منطقه آنها در مسیر ما قرار داشت و آنها در مواقع عادی درآمد خود را تقریباً به طور کامل از راهداری به دست می‌آوردند (این درآمد باج غیرمجاز از کاروانهایی بود که از این راه می‌گذشتند). اولتیماتومی فرستاده بودند مبنی بر اینکه به ما اجازه خواهند داد تا خط تلگراف را تعمیر کنیم؛ ولی با احداث راه‌آهن تا آخرین قطره خون خود مخالفت خواهند کرد. آنها با ششصد نفر از افراد خود در

۱. در ۲۵ سپتامبر ۱۹۱۸ / ۱۸ ذی‌حجه ۱۳۳۶ رئیس‌الوزراء (وثوق‌الدوله) طی یک رشته فرمانهای تلگرافی از حاکم بنادر خواست که در بازگشایی جاده، احداث راه‌آهن و اعاده نظم از هیچ‌گونه همراهی و کمکی به نیروهای انگلیسی مضایقه نکند. (توضیح مترجم) نگاه کنید به: گزارشهای سالانه کنسولگری بریتانیا در بوشهر، پیشین، ص ۸۸

چغادک^۱ (منتهی الیه مشیله) سنگربندی کرده و نخلستانهای مجاور آن را اشغال کرده بودند. بنابراین لازم بود تا قبل از ادامه کار احداث راه آهن آنها را از آن مکان بیرون کنیم. این اقدام در ۲۸ سپتامبر توسط ستون کوچکی از یک تیپ پیاده و یک هنگ از سواره نظام، همراه با دو توپ، انجام گرفت و این افراد صبح زود از آنجا عبور کردند. افراد دشمن، به محض اینکه جبهه آنها مورد حمله قرار گرفت و قبل از اینکه توپها وارد عمل شوند، گریختند و خیمه‌ها و هرچه را که با خود داشتند، از جمله بیست هزار عدد فشنگ، برجای نهادند.

ستون ما پس از زدو خورد مختصری در نخلستان، چاههای چغادک و عالی چنگی را اشغال نمود. تلفات ما در جنگ سه کشته و دو مجروح بود. حمله قوای ما همه مخالفت‌های سازمان یافته را کاملاً سرکوب کرد و اگرچه بعداً به نهبانان ما گاهی تیراندازی می‌شد و اردوگاههای ما شبانه مورد حمله قرار می‌گرفت، گاهی اوقات میان گروههای کوچک طرفین زدو خوردهایی هم اتفاق می‌افتاد اما چندان خسارتی به هر یک از دو طرف وارد نمی‌آمد و پیشرفت ما نیز به هیچ‌وجه متوقف نمی‌شد. قبل از اینکه سخن را ادامه دهم، چنانچه کسی مایل باشد از جنبه صرفاً نظامی از این عملیات انتقاد کند، من دوباره بر این حقیقت تأکید می‌ورزم که این اقدامات به منظور یک لشکرکشی تنبیهی نبود. دستورهای من بسیار واضح بودند: هدف افتتاح راه تجاری به شیراز و بهبود وضع خط تلگراف بود؛ پس به همین سبب هیچ عملیات نظامی انجام نمی‌شد مگر مواردی که برای رسیدن به این اهداف ضروری به شمار می‌رفت.

به علت وضع غیرقابل اطمینان زمین در بعضی قسمتها، احداث راه آهن از طریق مشیله کار آسانی نبود و در ۲۲ اکتبر خط آهن به احمدی^۲ در بیست و یک مایلی بوشهر رسید. احداث راه آهن و نیز کلیه عملیات بر اثر ظهور جدی آنفلوآنزا در میان نیروها در اوایل اکتبر متوقف شد. بیمارستان ما بیش از حد پر بود و چندین تیپ عملاً قادر به عملیات جنگی نبودند. خوشبختانه به لحاظ ما بیماری واگیردار از نوع شدید نبود و میزان مرگ و میر در میان نیروها نسبتاً کم بود، اما مصلحت چنین اقتضا می‌کرد که ورود واحدهای دیگر از هند تا زمان از بین رفتن این بیماری واگیردار به تأخیر افتد. بیماری در میان ایرانیان، به ویژه در شیراز و در میان قشقاییها و دیگر طوایف عشایری و همچنین در میان نیروهای ما در شیراز، شدیدتر بود.

نیروهای مقدم با رسیدن راه آهن به احمدی به سوی برازجان حرکت کردند و با هیچ

۱. چغادک دهی از دهستان باغک بخش اهرم شهرستان بوشهر است.

۲. احمدی دهی از دهستان چاه کوتاه از شهرستان برازجان.

مخالفتی مواجه نشدند. حاکم برازجان که از جمله افرادی بود که در چغادک با ما جنگیده بود بعد از مدتی تأمل سرانجام تصمیم گرفت به سوی تپه‌ها بگریزد و جانشین او توسط حاکم ایرانی بوشهر تعیین شد.

دالکی دوهفته بعد اشغال شد و قوای ما بی‌درنگ مشغول تعمیر راه به طرف آن سوی برازجان شدند. در آن زمان باقیمانده نیروها از هند می‌رسیدند و پس از ورود نیروهای مذکور، آنها را به خط جبهه می‌فرستادیم. تا اواسط نوامبر تمرکز نیروها کامل شد و به شرح زیر سازماندهی شدند:

۱) نیروی ضربتی شامل چهار گردان پیاده، یک آتشبار کوهستانی و یک گروهان مسلسل و یک گروه نقب‌زن و مین‌گذار که کلیه آنها تحت فرمان ژنرال السمی^۱ قرار داشتند.

۲) دو گردان پیاده، شامل یک گردان مهندسين نظامی که خط آهن را نصب می‌کرد، دو دسته از سواره نظام و یک گروه نقب‌زن و مین‌گذار برای کار و دفاع از خط ارتباطات. آنها همچنین یک گردان کارگر در اختیار داشتند.

۳) یک گردان پیاده، یک گروه سواره نظام و یک آتشبار توپخانه که از واحدهای موجود در بوشهر تشکیل شده بود.

تعداد این نیروها در حدود پانزده هزار نفر بود. شایان ذکر است که نیروهای هندی همراه سرپرسی سایکس در شیراز نیز در اوت تحت فرماندهی من قرار گرفته بودند. به محض اینکه جاده برای عبور وسایل چرخ‌دار تا دالکی آماده شد نیروی ضربتی وارد کار شد تا خود را به حدود کتل ملو برسانند. در این زمان ما با بعضی قبائل دشمن در گذرگاه فلفلی مشکل داشتیم. این محل گردنه‌ای است که جاده در آغاز آن به تپه‌ها می‌رسد. دشمنان یادشده به پستهای نگهبانی ما شبانه تیراندازی می‌کردند. چندبار کوشیدند به نگهبانانی حمله کنند که مسئولیت حفاظت از کارگران را در حین حرکت به سوی مواضعشان در بالای تپه‌ها برعهده داشتند. این امر اعزام ستونهای کوچکی را از سوی ما برای تصفیه و جمع‌آوری آنها ایجاب می‌نمود. اگرچه در این کار توفیق نیافتیم اما دهکده واقع بر تپه‌ها، محلی که مرکز فرماندهی مهاجمان بود، اشغال شد و به این ترتیب تجهیزاتی را که مهاجمان جمع‌آوری کرده بودند از میان رفت.

از این پس آنها دیگر مزاحمتی برای ما ایجاد نکردند. تا پایان نوامبر خط آهن به برازجان رسیده بود هرچند برای محکم کردن ریلها باید کار بسیار بیشتری صورت می‌گرفت و آن را آماده حمل تجهیزات برای نیروی ضربتی می‌ساخت. گروه ضربتی با

فعالیت زیاد کار می‌کرد و تا حدی راه را از طریق گذرگاه فلفلی و محل‌های نزدیک به کتل ملو اصلاح کرده بود به طوری که این مسیر برای شترها به آسانی قابل عبور شده بود. گروه ضربتی سپس برای گرفتن خود گذرگاه آماده شدند. از این پس موقعیت اینجانب می‌کرد که نیروی ضربتی به سوی جلو حرکت کند و ضمن پیشروی، جاده را برای شترها قابل عبور سازد. مهندسان نظامی با گروه دیگری از نقب زنان و حفاران و دسته‌ای از کارگران در پشت سر ما باقی ماندند تا مسیر راه آهن و پلها را کامل کنند و جاده کالسکه‌رو بهتر و با دوامتری را از خط آهن به بعد بسازند.

برای کسی که در مورد راه‌های جنوب ایران تجربه‌ای ندارد مشکل است بفهمد که جاده قدیمی تا کتل ملو چه جاده‌ای بود. مسیر ساده‌ای از روی پل رودخانه تا ساحل راست در حدود دو مایل امتداد داشت، و سپس جاده به سوی تپه‌ها و آغاز سربالاییها تغییر جهت می‌داد. طی دو مایل اول شیب در بیشتر قسمت‌ها نسبتاً ملایم بود و مسیر اگرچه در بسیاری جاها باریک و صخره‌ای بود اما هیچ‌گونه مشکل قابل توجهی برای قاطرهای حامل بار ایجاد نمی‌کرد. آن مسیر سپس به سمت یک دره عمیق تغییر جهت می‌داد و از روی سلسله جبالی می‌گذشت که تقریباً یک مایل سربالایی بسیار زیاد داشت.

جاده سنگفرش شده و پیچ و خم‌دار در روزگار قدیم ساخته شده بود اما با عبور کاروانهای زیاد سنگها سائیده شده بود و این مسئله، با توجه به شیبها و سرازیریهای ایجاد شده، راه را برای عبور قاطرها و اسبهایی که از آن می‌گذشتند تقریباً غیرممکن می‌ساخت. بنابراین مهندسان ترابری از این راه چشم پوشیدند و یک راه صخره‌ای بسیار شیب‌دار و باریک را در پیش گرفتند که از بخش مقابل دره می‌گذشت و غالباً از یک رشته پله که در صخره کنده شده بود به سوی بالا امتداد می‌یافت. اگرچه مسافت از دالکی تا بالای قله فقط یازده مایل است، اما باید خاطر نشان سازم که عبور از همین مسیر در سال ۱۹۱۱ با دو هنگ از سواره نظام مرکزی هند و یک قافله مرکب از ششصد قاطر از شش صبح تا یک بعد از ظهر به طول انجامید. محافظانی که در عقب بودند قبل از اینکه قسمت عمده ستون به قله برسد و حتی بعد از آن مراقب حیواناتی بودند که سقوط کرده و یا بارهایشان افتاده بود. چون دریافتیم که غیرممکن است مقداری از این مسیر را بسازیم بنابراین تغییر جهتی اساسی دادیم و در امتداد طرف دیگر خط الرأس ارتفاعی که در جهت شرقی دره امتداد داشت به ادامه مسیر و احداث جاده پرداختیم. در این موقعیت، افراد گروه ضربتی با علاقه فراوان کار می‌کردند و مورد حمایت گروه حفار و نقب زنان نیز قرار داشتند. این افراد تحت نظارت و راهنمایی ژنرال السمی تا ۱۹ دسامبر نه تنها جاده شتررو خوبی تا بالای قله تکمیل کرده بودند بلکه آن جاده را تا نُه مایل



گروهی از نیروهای پلیس جنوب به فرماندهی افسران انگلیسی | ۱۱-۵۶۷۲

دورتر از دشت خشت واقع در پایین گذرگاه کمارج به سوی چروم ادامه داده بودند. هرگاه توجه شود که این اقدام به طور کامل توسط نیروهایی انجام گرفت که هیچ گونه تجربه قبلی از جاده‌سازی نداشتند و نیز با عنایت به اینکه کار جاده‌سازی از دالکی تا بالای گذرگاه مستلزم منفجر کردن صخره‌های بسیار سخت بود و در همان حال کارگران مجبور بودند تا در مقابل حملاتی که می‌شد مواظب خودشان نیز باشند، آن وقت، به گمان من، می‌توان تصدیق کرد که آنچه انجام پذیرفت کار بسیار چشمگیری بود. گروه جاده‌سازی همچنین با کمک کارگران خودشان تعداد کمی از کامیونهای فوردر را به بالای گذرگاه برده بودند و این کامیونها مجاز بودند بین بالای تپه و چروم رفت و آمد کنند.

مانع دیگری که بایستی از میان برداشته می‌شد یک سربالایی بود که اگرچه نسبتاً کوتاه‌تر از ملو بود اما دارای شیب و صخره‌های بیشتری بود. این گذرگاه ما را به دشت کمارج، که عملاً هم سطح باده کازرون بود و تنها بیست و پنج مایل از خود کازرون فاصله داشت، می‌رساند. حاکم خود مختار کازرون در آن زمان ناصر دیوان بود. او با افرادی که در حدود ششصد مرد بودند، نقش فعالی را در جنگ با نیروهای ما در شیراز بر عهده گرفته بود و ما می‌دانستیم که او سعی دارد نیروهای خود را جمع آوری کند تا بتواند گذرگاه را در مقابل ما حفظ کند. در بخش پایین‌تر دشت کازرون ما باید با طایفه

کشکولی از ایل قشقایی، روبه‌رو می‌شدیم که نسبت به چگونگی برخورد آنها تردیدهایی وجود داشت. بازدید مقدماتی نشان داد که بالای گذرگاه را تفنگداران اشغال کرده بودند، اگرچه توان بسیار زیادی نداشتند، اما موقعیت مناسبی برای تویهای کوهستانی ما به وجود آمد؛ و روز بعد از ورود ما به چروم این گذرگاه تنها با ازدست دادن یک سرباز و زخمی شدن یک افسر هندی گرفته شد. این موقعیت تا حد زیادی در نتیجه مقدمات عالی برای پوشش آتش ایجاد شده توسط ژنرال السمی بود چون نیروها مجبور بودند به کنار تپه‌ای که دارای شیب زیاد بود حمله کنند. اگرچه تعداد دشمن اندک بود که احتمالاً به بیشتر از صد و پنجاه نفر نمی‌رسید اما بسیاری از آنها سرسختانه گذرگاه را نگاه داشتند و تنها هنگامی عقب‌نشینی کردند که نیروهای ما به بالای گذرگاه رسیدند.

زمانی که در دشت کمارج مستقر شدیم در وضعیتی قرار داشتیم که هرگاه موقعیت سیاسی ایجاب می‌کرد کازرون را در هر زمانی که مایل بودیم اشغال کنیم؛ اما تجهیزات محلی کمیاب بود و ارتباطات ما هنوز به حد کافی پیشرفته نبود تا قادر باشیم برای هر تعداد نیرو، به جز نیروی بسیار کوچکی که در آنجا بود، آذوقه تهیه کنیم. بنابراین نیروها مانند سابق در ساختن جاده قابل عبور برای شترها به کار گرفته شدند. مسیر قدیمی تا گذرگاه کمارج در کنار یک سرازیری می‌پیچید و در قسمتهایی دارای پرتگاهها و دره‌های باریکی بود، جایی که هیچ مسیر خوبی وجود نداشت و تا حد زیادی لازم بود قبل از اینکه راه عملی دیگری پیدا شود، یک شناسایی مقدماتی انجام گیرد. سپس این مسیر در امتداد شاخه چپ رودخانه شاپور تا چهار مایل دیگر ادامه می‌یافت و سپس گذرگاه به سمت غرب تغییر جهت می‌داد. ساخت این جاده و پیشرفت آن به سوی کازرون نیروها را چندین هفته مشغول نگاه می‌داشت. در همین زمان رؤسای قشقایی به دیدن من آمدند و برای برقراری روابط دوستانه اظهار تمایل نمودند و هرگونه نگرانی ما را از بابت خودشان برطرف ساختند. اگرچه هیچ‌گونه اعتمادی به اظهارات دوستانه آنها نداشتیم ولی معلوم شد که این طایفه به شدت از بیماری واگیردار آنفلوانزا آسیب دیده و چند نفر از رؤسا و قسمت عمده‌ای (احتمالاً دست کم ۲۰ درصد) از افراد جنگنده خود را از دست داده بودند. در این زمان آنها در وضع بسیار فلاکت‌باری قرار داشتند که از ابراز هرگونه مخالفت جدی در مقابل ستون ما ناتوان بودند. ناصر دیوان از کازرون فرار کرده بود، اگرچه او هنوز با طرفداران کم خود در سرزمین مجاور به کمین نشسته و یک حاکم جدید از سوی فرماندار شیراز به آنجا فرستاده شده بود.

نیروهای مقدم تا ۲۵ ژانویه جاده را تا کمارج و از آنجا به طرف جلو تا پایین دشت کازرون تکمیل کرده بودند. این راه تنها راه شتررو خوبی بود که به طرف بالا می‌رفت، اما نمی‌شد ادعا کرد که آن جاده برای وسایل نقلیه چرخ‌دار مناسب باشد. به هر حال، با



عملیات پوشهر، سپتامبر ۱۹۶۸ - ژانویه ۱۹۶۹

کمک گروههای کارگر چند کامیون سبک آورده شده بود و می توانستیم آنها را در جاده آن سوی کمارج^۱ مورد استفاده قرار دهیم. در این زمان ارتباطات ما با پشت جبهه به حد کافی بهتر شده بود و ما می توانستیم تجهیزات ضروری را پیاپی دریافت و نگهداری کنیم در ۲۷ ژانویه کازرون توسط ستاد فرماندهی نیروی ضربتی و دوگردان بدون هیچ حادثه‌ای اشغال شد. روز بعد نیروهایی از قوای مستقر در بوشهر به نیروهایی که از شیراز به سوی میان کتل پیش آمده بودند پیوستند. (کاروانسرای بود در پایین قله گردنه پیرزن در بیست و یک مایلی کازرون) در این زمان ما کار خود را که بازکردن سراسر جاده بود به انجام رسانده بودیم و تنها اتمام تعمیر خط تلگراف باقی مانده بود. نباید چنین تصور نمود که همه چیز به راحتی انجام گرفت و هیچ مشکلی در مقابل ما وجود نداشت. بیماری واگیردار آنفلوانزا بیشتر نیروها را تا چند هفته معطل کرد. ظهور وبا در دالکی در اوایل عملیات موجب نگرانی شد ولی خوشبختانه از اشاعه آن جلوگیری به عمل آمد. لکوموتیوهایی که در آغاز از هندوستان فرستاده شده بودند به اندازه کافی قدرتمند نبودند تا کاری را که از آنها انتظار داشتیم انجام دهند. اما کار بیشتری برای خط آهن ایجاد شد و آن عبارت از این بود که در طی روز ضرورت داشت مقداری آب آشامیدنی برای دسته‌های مستقر در راه بین بوشهر و برازجان فرستاده شود. زیرا مشخص شد که آب شور در طی راه اگرچه در صورت لزوم قابل آشامیدن بود ولی اگر مدت زیادی از آن استفاده می‌کردند تأثیر بدی بر تندرستی افراد داشت. در پایان دسامبر و آغاز ژانویه، بارانهای شدید و پیشروی دریا موجب جاری شدن سیل در منطقه مشیله گردید و به مسیر راه آهن خسارت خیلی زیادی وارد آورد.

در احمدی پل موقت روی رودخانه از بین رفت و تعمیر آن مدتی به طول انجامید. در این ضمن گرفتاری زیادی در ادامه ارسال تجهیزات برای نیروهای مقدم پیش آمده بود و سرهنگ تایتلر^۲ متصدی خط ارتباطات، روزهای بسیار نگران‌کننده‌ای را می‌گذراند. تعمیر خط تلگراف کاری نسبتاً طولانی بود. نه تنها ساختمانهای ادارات کاملاً خراب و کلیه ابزارها نابود شده بود و همه سیمها را برده بودند. بلکه تیرهای آهنی بزرگی که سیمها را نگه می‌داشتند، تقریباً در همه جا ربوده شده بود به علت توخالی بودن این تیرهای آهنی، روستائیان فکر می‌کردند که از آنها می‌توانند به عنوان لوله آب و مقاصد مشابه دیگر استفاده کنند. در آن سوی دالکی، این تیرهای سنگین را تنها می‌توانستیم بوسیله شترها حمل کنیم. با آنکه یک خط تلگراف سبک بلافاصله تا پشت نیروهای

۱. کمارج نام یکی از دهستانهای سه گانه بخش خشت از شهرستان کازرون

مقدم ما امتداد پیدا کرده بود با این حال به علت بسیاری از نیازهای دیگر در حمل و نقل، انتقال و تکمیل خط تلگراف دائمی به کندی پیش می‌رفت. تا جایی که من به خاطر دارم این راه مدتی بعد، در فوریه، به کازرون رسید و از آنجا گروههایی از هر دو سوی راه کار کردند و در چند هفته بعد آن را به شیراز رساندند.

تا زمانی که ما به کازرون رسیدیم نیروها در جاده سازی بسیار با تجربه شده بودند؛ هم افسران و هم افراد دیگر به اندازه‌ای به کار علاقه‌مند شده بودند که برای مشغول نگه داشتن آنها تصمیم گرفته شد که این افراد را در توسعه جاده‌ای که به شیراز منتهی می‌شد به کار بگیریم. در مقابل شیب زیاد و سربالاییهای صخره‌ای کتل دختر، کاری از دستان بر نمی‌آمد؛ اما یک راه قابل عبور پیدا شد که از طریق آن می‌شد به سمت جنوب تغییر جهت داد. آن سوی قله در حدود پنج مایل سربالایی ملایم و نسبتاً آسان به سوی قلعه آخرین کتلها یعنی کتل پیرزن منتهی می‌شد. اگرچه این گذرگاه طولانی‌تر از هرگذرگاه دیگری در قسمت جنوب بود اما از جنبه دیگر کاملاً صعب‌العبور به شمار نمی‌رفت. گذرگاه مزبور یک سربالایی بود که تقریباً بیشتر از چهار هزار پا ارتفاع داشت. همچنین نزدیک به شش مایل دارای مسیری پیچ در پیچ، سخت، سنگلاخ و پر درخت بود و در قسمتهای زیادی، به خصوص نزدیک قله، شیب زیادی داشت. اما با وجود این، صعوبت آن تا حدی کمتر از موانعی بود که تا این زمان بر آنها غلبه کرده بودیم. همچنین جنس خاک زمین برای احداث جاده جدید مناسب‌تر به نظر می‌رسید. این کار نیروها را تا اول آوریل مشغول نگه داشت و تا این زمان جاده به میزانی پیشرفت کرده بود که ژنرال السمی که تیپ تحت فرماندهی او این اقدام را انجام داده بودند توانست یک ماشین فورد را تا بالای قله گذرگاه و از آنجا به طرف شیراز ببرد. بخش اخیر این جاده توسط نیروهای پادگان شیراز ساخته شده بود. ژنرال السمی همیشه در مورد میزان کمک گروههای کارگر که در بخشهای شیبدارتر سربالاییها مورد نیاز بود قدری احتیاط می‌کرد؛ اما همه کسانی که از وضعیت سابق جاده اطلاع داشتند تصدیق خواهند کرد که عبور یک اتومبیل آن هم با تکیه بر نیروی خود از بوشهر تا شیراز کار نسبتاً قابل توجهی بود، هرچند عبور آن گاهی در بعضی از دشوارترین قسمتها نیاز به قدری هل دادن داشت.

در اوایل سال، دومین گروه از کارگران نزد ما فرستاده شده بودند و ضمن آنکه نیروها مشغول مرمت بخش شمالی جاده بودند، مهندسان نظامی و دو گروه از کارگران سرگرم ساختن یک جاده خوب و، همان طور که انتظار داشتیم، دائمی برای عبور کالسکه از برازجان به بعد بودند. البته این امر مستلزم احداث مسافت زیادی از جاده جدید و انفجار صخره‌های بسیار سخت در بخشهای ناهموار بود؛ زیرا جاده شترروبی که سربازان ساخته بودند شیبهایی با درجه یک دهم داشت و حال آنکه به نظر من شیبهای

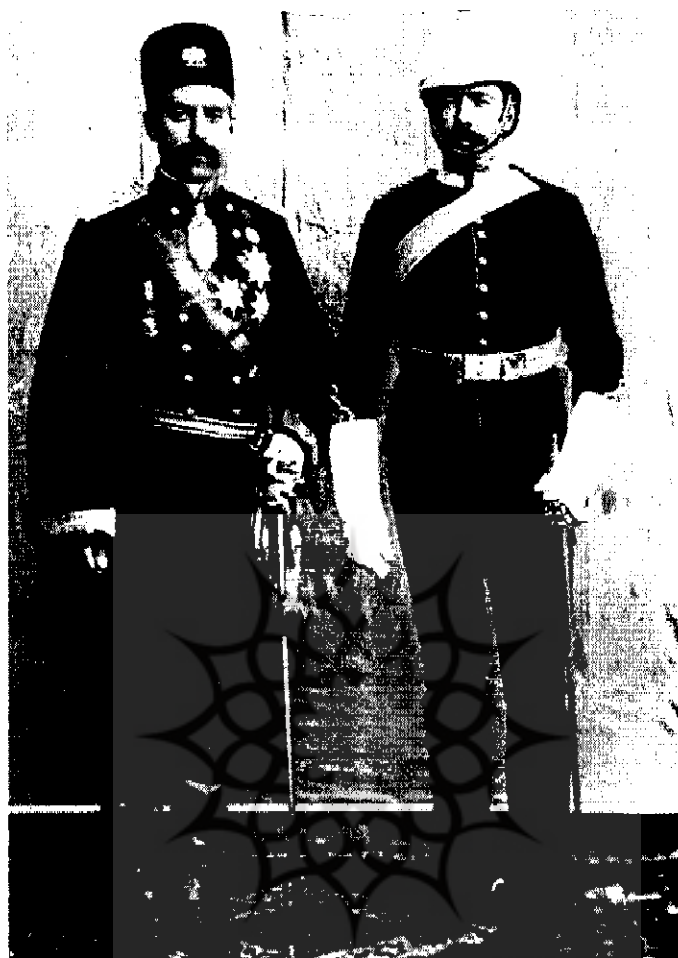
جاده کالسکه‌رو در هیچ‌جا بیشتر از یک پانزدهم نبود. در اواسط آوریل من توانستم بوشهر را در بامداد با قطاری که به برازجان می‌رفت ترک کنم؛ در این سفر دو ماشین فرود و دو کامیون سبک با خود برده بودیم تا با آنها احتیاجات خود را در مبدأ راه‌آهن تأمین کنیم. ساعت یک بعد از ظهر به بالای گذرگاه ملو رسیدیم و مجبور به توقف نمی‌شدیم مگر در سربالاییهای طولانی که لازم بود رادیاتور ماشینها را پر از آب کنیم. یک گروه کوچک از اداره نقشه برداری هند به این نیرو ملحق شد و توانست برای اولین بار نقشه مفصلی از کل جاده از بوشهر به شیراز و تا حد زیادی از مناطق دو سوی آن تهیه کند. این نقشه مناطقی را شامل می‌شد که هرگز قبلاً شناسایی نشده بود. من در هنگام عزیمت موفق شدم ترتیبی بدهم که آن گروه تابستان را در شیراز بمانند و تردیدی ندارم که آنها در آنجا بهتر می‌توانستند نقشه‌برداری و بررسیهای خود را به نحو چشمگیری گسترش دهند. تا جایی که من توانستم تحقیق کنم نتیجه کار آنها هنوز به هیچ شکلی که قابل دسترسی برای عموم باشد منتشر نشده است.

من بعد از اعلام متارکه جنگ با عثمانی درخواست کرده بودم که در صورت امکان چند فروند هواپیما از بین‌النهرین برای من فرستاده شود و یکی از این هواپیماها در اوایل ژانویه رسید. این هواپیماها در مطیع کردن روستاهای دورافتاده‌تر که قصد مزاحمت داشتند بسیار مفید بود و به همین علت لزوم مأموریت‌های کوچک‌تر در تپه‌ها منتفی می‌شد. در فوریه (۱۹۱۹) با هواپیما از کازرون به شیراز رفتم. این دیدار جنبه ورود رسمی داشت؛ نمایندگان سرکنسولگری و دیگر شخصیت‌های برجسته ایرانی و همچنین بیشتر افسران انگلیسی‌پادگان در محل فرود برای ملاقات با من جمع شده بودند. ورود ما چندان موفقیت‌آمیز و با شکوه نبود. خلبان من که بسیار بالاتر از تپه‌های شمال کازرون پرواز می‌کرد، در ارتفاعی نزدیک به دوازده هزار پا برفراز شیراز رسید.

سپس موتور را خاموش و به طور مارپیچ به سمت پایین حرکت کرد، اما متأسفانه هنگامی که به محل فرود نزدیک می‌شد نتوانست تعادل هواپیما را حفظ کند. در نتیجه در کشتزاری که آبیاری شده و زمین کاملاً خیس بود، چند صدیارد دورتر از هدفمان، پایین آمدیم. هواپیما بعد از چندیارد حرکت بر روی سرخود، در حالی که ملخ آن در گل فرورفته بود، متوقف شد و بعد از چند لحظه ناراحت‌کننده در موقعیتی عمودی قرار گرفت. در این هنگام نمی‌دانستیم آیا آن کاملاً معلق خواهد شد یا نه. سرانجام مجبور شدیم در وضع بسیار نامناسبی از هواپیما به میان‌گلهای پیاده شویم.

طی سه روزی که در شیراز گذراندم حاکم^۱ خیلی تلاش کرد تا مرا متقاعد سازد که

۱. والی فارس در این زمان عبدالحسین میرزا فرمانفرما بود. نگاه کنید به: گزارشهای سالانه کنسولگری بریتانیا



عبدالاحسین میرزا فرمانفرما و سر پرسنل سائیکس | ۷۹۹-۱۱۴ ف |

دولت انگلیس را ترغیب کنم یادگانی در آنجا باقی بگذارد. احتمالاً توصیه‌های او کاملاً بی‌غرضانه نبود؛ زیرا او با بهره‌برداری از امنیت حاصل از حضور یک پادگان انگلیسی بر میزان اخاذیهای خود خیلی بیشتر از حد قانونی افزوده بود و معلوم نبود که اگر از حمایت ما محروم می‌شد چه بر سرش می‌آمد. او با بازگشت به تهران قبل از حرکت آخرین نیروها مشکل خود را حل کرد و اندکی بعد، همان‌طور که در چنین مواردی غیرمعمول نیست، به زندان افتاد و بدون شک مقدار زیادی از ثروتی را که می‌گفتند روی هم انباشته بود از دست داد.

دستور عقب نشینی قسمت اعظم قوا در اوایل مارس دریافت شد، اگرچه به علت مشکل تهیه کشتیهای مورد نیاز برای انتقال آنها این امر تا اواخر آوریل، که عملاً شروع به عزیمت کردند، انجام نگرفت. یک گردان و یک توپخانه کوهستانی در کازرون و یک گردان در بوشهر به اضافه یک دسته در برازجان باقی ماندند. بقیه خط جبهه به عهده پلیس جنوب محول گردید. بعد از شورش بخش عمده این نیرو در سال ۱۹۱۸، باقی مانده آن منحل شد و نیروی جدیدی به طور کامل فراهم آمد. این نیروها بیشتر با کمک افسران ایرانی از میان قبائل ساکن شیراز و از افراد دیگری که تمایل داشتند مردان رزمنده خوبی شوند گردآوری می شد. افسران ایرانی به دقت انتخاب می شدند، و تحت فرماندهی توانمندان سرگرد فریزر^۱ قول می دادند که مردان نسبتاً لایقی گردند. آنها در هر صورت نسبت به اسلاف خود پیشرفت بهتری داشتند و من با اطمینان اعتقاد دارم که این افراد بدون دریافت کمک در مدت زمان کوتاهی می توانستند از کل جاده بین شیراز و بوشهر محافظت کنند. تا دو سال بعد از این تاریخ، سرنوشت آنها نامعلوم بود و نمی توان جز این تصور نمود که سرانجام چنین تصمیم گرفته شد که کمک حکومتهای هند و انگلیس به آنها، قطع شود، و بنابراین، موجبات انحلال آنها را فراهم آوردند که سیاست اشتباهی بود. من، با این امید که امنیت راه حفظ شود، معتقدم یک شرکت جسوری پیشقدم شود تا مسئولیت راه آهن و جاده ای را که با آن همه سختی ساخته بودیم برعهده بگیرد و احتمالاً جاده کالسکه رو را تا شیراز ادامه دهد. با انحلال پلیس جنوب ایران و متعاقباً بازگشت این قسمت از جنوب ایران به بی نظمی و هرج و مرج سابق خودش، تعجیبی ندارد که هیچ کس پولش را در این منطقه به خطر نیندازد. در مقایسه با میلیونها لیره ای که در بین النهرین خرج کرده ایم این مبلغ مورد نیاز تقریباً ناچیز بود. سرانجام، ریلهای خط آهن کنده شد و انتقال یافت و جاده مورد بی توجهی قرار گرفت و هرگز تعمیر نشد و شکی نیست که به سرعت رو به خرابی خواهد رفت و این وضع آن قدر ادامه خواهد یافت تا زمانی که در وضعی بهتر از آن باشد که آن را یافتیم.

در جنوب ایران، در قسمت جنوبی خطی تقریباً از سیستان تا شرق در مجاورت کرمانشاه است که منافع ما را به لحاظ سوق الجیشی و هم از نظر بازرگانی، تأمین می کند. در این جاده عمدتاً طوایف بیابانگرد ساکن هستند و دستورهای حکومت تهران اعتبار چندانی ندارد و گاهی از طریق انداختن یک طایفه به جان طایفه دیگر است که کارمندان ایرانی بدون حمایت یک نیروی مسلح می توانند ظاهر قدرت را حفظ کنند. ایران کشوری است که تا زمانی که هندوستان را در دست داریم نمی توانیم تفوق هیچ دولت خارجی را در آنجا تحمل کنیم.

۱. F. . . . این شخص در زمان سخنرانی نویسنده، وابسته نظامی در کابل بود.