

۱۴۶۶۹۱۸

آتش افروزی دریابان

لورنس و جنگ سری بریتانیا در عربستان

۱۹۱۶-۱۹۱۸

جیمز با

ترجمه دکتر حسن جرایان



۱۳۹۵

سرشناسه:

بار، جیمز

Barr, James

عنوان و نام پدیدآور:

آتش‌افروزی در بیابان: لورنس و جنگ سری بریتانیا در عربستان ۱۹۱۶-

۱۹۱۸/جیمز بار: ترجمه حسن جزایری.

مشخصات نشر:

تهران: بوی کاغذ، ۱۳۹۵.

مشخصات ظاهری:

۳۱۸ ص.: مصور.

شابک:

978-600-96818-3-9: ۱۸۰۰۰۰ ریال

وضعیت فهرست‌نویسی:

فیفا

یادداشت:

Setting the desert on fire : T.E. Lawrence and Britain's

secret war in Arabia, 1916-18, c 2006.

موضوع:

لورنس، تامس ادوارد، ۱۸۸۸-۱۹۳۵م.

موضوع:

جنگ جهانی اول، ۱۹۱۴-۱۹۱۸م. — کشورهای عربی — نبردها

موضوع:

جنگ جهانی اول، ۱۹۱۴-۱۹۱۸م. — عربستان — نبردها

موضوع:

کشورهای عربی — سیاست و حکومت — قرن ۲۰م.

شناسه افزوده:

جزایری، حسن، ۱۳۱۶ - مترجم

شناسه افزوده:

توکلی شاندریز، ابوالفضل، ۱۳۵۵ - ویراستار

رده‌بندی کت:

۱۳۹۵ ب۲/۴: ۵۶۸/۴

رده‌بندی دیویی:

۴۱۵/۹۲۰

شماره کتابشناسی ملی:

۱۰۱۶۵۵۰



تهران، شهرک امید، تلفن: ۷۷۰۸۰۰۶ - ۲۱، تلفن همراه: ۰۹۲۱۲۵۷۶۵۹۳

پست الکترونیک: booka.nashr@gmail.com، وبسایت: www.bookapub.ir

SETTING THE DESERT ON FIRE

آتش‌افروزی در بیابان

T. E. Lawrence and Britain's Secret
War in Arabia, 1916-18

لورنس و جنگ سری بریتانیا در عربستان

۱۹۱۸-۱۹۱۶

James Barr

جیمز بار

ترجمه دکتر حسن جزایری

چاپ: اول، ۱۳۹۵ مدیر تولید: احمد رضائی ویراستار: ابوالفضل توکلی شاندریز

ناظر فنی چاپ: رضا جعفری چاپ و صحافی: چاپ سفیر قلم تیراژ: ۵۰۰ نسخه

قیمت: ۱۸۰۰۰۰ ریال

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۹۶۸۱۸-۳-۹

همه حقوق چاپ و نشر برای ناشر محفوظ است

فهرست مطالب

۵	 مهره‌های اصلی این کتاب
۱۱	 پیش‌گفتار
۱۷	 ۱. آدمکش هشیار
۲۷	 ۲. آیا این کافی است؟
۳۷	 ۳. آغاز شورش و لنگیدن آن
۴۵	 ۴. نغمه کی بود کی بود
۵۷	 ۵. فرانسوی‌ها سر می‌رسند
۶۵	 ۶. مرد میدان
۷۵	 ۷. بحران بر سر رایغ
۸۵	 ۸. نقطه عطف
۹۵	 ۹. الوجه
۱۰۵	 ۱۰. نخستین شیخون به راه آهن
۱۱۹	 ۱۱. ناهم‌اندیشی در تاکتیک
۱۲۹	 ۱۲. جنگ بر اساس یک دروغ
۱۴۱	 ۱۳. بن‌بست در حجاز
۱۴۷	 ۱۴. پیروزی در عقبه
۱۵۳	 ۱۵. تأثیر پیروزی در عقبه
۱۶۱	 ۱۶. دروغ مصلحت‌آمیز

۱۷۳	۱۷. روزهای سخت
۱۸۳	۱۸. غزوه یرموک: پیروزی و شکست
۱۹۵	۱۹. درعا یا ازرق: لورنس کجا بود؟
۲۰۱	۲۰. اعلامیه بالفور و پیامدهای آن
۲۱۱	۲۱. نبرد جنانه
۲۲۱	۲۲. شرایط نوین
۲۳۳	۲۳. مذاکرات کامل
۲۴۳	۲۴. مذاکرات تلاش
۲۵۳	۲۵. اقدامات دایرین
۲۶۳	۲۶. آفند به درعا
۲۷۷	۲۷. مسیر دمشق
۲۸۷	۲۸. خانه‌ای بی‌در
۳۰۱	پس گفتار
۳۱۱	کتاب‌شناسی

پیش گفتار

در دره‌ای سنگلاخ در باختر عربستان سعودی، در یک‌صد مایلی شمال مدینه، یک لکوموتیو بخاری زنگ‌زد در فاصله ده یاردی خاکریز راه‌آهنی که زمانی روی آن رفت‌وآمد می‌کرد رها شده است. چرخ‌های آن تا نیمه در تل‌شن‌های صحرایی فرو رفته‌اند و روی به شمال دارد. چند یارد بالاتر از خط آهن، انبار لکوموتیو رو به جهت مخالف دارد. توده‌ای از چرخ‌های کج و معوج تنها اشیای بجا مانده از دو واگن دیگر است. بدنه چوبی آن‌ها مانند خود راه‌آهن، مدت‌هاست که از بین رفته‌اند. از این محل، ما بودیم خارهای کم و در زیر آسمان کبود بیابان، صحنه‌هایی نگران‌کننده از بلایی ناگهانی آشف کرده. از ۲۰۰۵ مارس آغاز شده بود و نزدیک ظهر و در زیر آفتاب سوزان نیمروز گرمای روی آورتم. مانند حرارتی خروشان از کوره‌ای روباز و عظیم حس می‌کردم. نگاهی دقیق‌تر به میان آهن‌آلات، سبب این فاجعه را روشن می‌کند. فرورفتگی آشکار در پشت آتش‌خانه و گودال سوچ‌کن در زیر آن نشانگر انفجاری است در زیر چرخ‌ها که لکوموتیو را از خط خارج کرده بود. احتمالاً این انفجار مین‌گذاری شده بود. امروزه این تنها یکی از چهار لاشه بجا مانده در طول خط متروکه‌ای است که آرام یادگارهای جنگی ناآشکار را که بریتانیا هدایت می‌کرد و در ماه ژوئن ۱۹۱۶ آغاز شده بود، از خاطرها می‌زداید.

جنگ در این بیابان خشن سیال و پرشتاب بود. چریک‌هایی سوار بر شتر یا زره‌پوش به هدف‌های خود نزدیک می‌شدند. اگرچه شیوه جنگ غیرمعمول بود، ولی به نظر انگلیسی شرکت‌کننده در جنگ واقعیت این بود که «جنگی بود جوانمردانه» چرا که او متغیر به کارگیری «وحشی‌گری غربی» در آن بود. و در برابر جبهه باختر، کوچک می‌نمود. سنگین‌ترین توپخانه در اختیار عرب‌ها در حدود سبک‌ترین توپخانه در صحنه جنگ در سواحل رود سوم بود. بنا به برآورد یک کارمند دولت، ۱/۵ میلیون لیره استرلینگ که بریتانیا در نخستین سال آن جنگ هزینه کرد با «هزینه حدوداً هفت ساعت جنگ برابر بود» و با این همه این کوچک‌ترین جنگ پیامدهایی داشته است که هنوز هم می‌شود آن را در سراسر خاورمیانه امروزی حس کرد. نوشتن این کتاب

را به خاطر یافتن ریشه‌های این جنگ آغاز کردم.

در ۷۰۰ مایلی این محل و سه سال پیش، کنار یک خیابان دورافتاده در شهر باستانی دمشق، قبلاً ردیف لکوموتیوهای بخاری مشابه را کشف کرده بودم، تنیده به خط‌های فرعی راه‌آهن و گیاه روییده در میان چرخ‌ها. این نگاه گذرا کنجکاو مرا برانگیخت. این جا در پایانه شمالی محل تغییر خط راه‌آهن حجاز بود که زمانی دمشق را به مدینه منوره مدفن محمد بن عبدالله (ص) پیغمبر و مؤسس دین اسلام متصل می‌کرد.

ساختمان راه‌آهن حجاز که در ابتدای سده بیستم آغاز شد، محصول فکر سلطان عبدالحمید بود و از همان ابتدا سوءظن بریتانیا را برانگیخت. حتی پیش از آنکه به پایان برسد، سردبیر خارجی‌ستیز روزنامه بانفوذ تایمز لندن، والتین چیرول، نوشت این پروژه کوششی است از سوی سلطان تا «مقر این جهانی مسلمانان در قسطنطنیه (استانبول) را به مقر قدرت روحانی خود، خلافت، به مکه بپیوندد». چیرول ادعا کرده که تدبیر سلطان به قصد افزودن «به اقتدار روحانی خویش در سراسر دنیای محمد بن عبدالله (ص) است که او ادعا می‌کند وارث خلافت اسلامی است». خلیفه - جانشین یا خلف پیغمبر اسلام - عنوان بود که به نزدیک‌ترین پیروان پیغمبر پس از مرگ او اعطا شد؛ خلافت، امپراتوری پهناوری بود که «سلطان» منسوخ کردند. این عنوان از خود امپراتوری که در سده سیزدهم به اشغال مغولان درآمد، بیشتر سرچشم آورد در سده پانزدهم عثمانی‌ها آن را به خود اختصاص دادند درست هنگامی که امپراتوری آن‌ها داشت به نقطه اوج خود می‌رسید، این تخصیص بر اعلام رهبری دنیای پراکنده اسلامی دلالت می‌کرد و بر میدان رقابت مجدد آن.

به هر روی، از همان آغاز سده هجدهم، داستان عثمانی‌ها داستان افول تدریجی و نامعمول امپراتوری‌شان بود، در ابتدا انگلیسی‌ها کوشش کردند تا شاهزادگان آن بکاهند. در سال ۱۸۵۴ بریتانیا در شبه جزیره کریمه با روسیه وارد جنگ شد تا امپراتوری عثمانی را به عنوان سدی در برابر توسعه طلبی‌های روسیه حفظ کرده باشد. عثمانی‌ها در آن زمان بیشتر مدیریتانه خاوری حکومت داشتند. متصرفات آن‌ها آناتولی مرکزی و بیشتر شبه جزیره بالکان در سمت غرب و مصر و لیبی در سمت جنوب را شامل می‌شد. در متهی‌الیه سمت خاوری این دریا، سوریه - به انضمام فلسطین - و عراق هم جزء امپراتوری بودند، همچنین حاشیه ساحلی عربستان، شامل حجاز سرزمین مقدس مسلمانان در اطراف دو شهر مذهبی مدینه و مکه. یونانی، اسلاو، ارمنی، کرد، یهودی، چرکس و عرب همه و همه تحت حکومتی بودند مقیم در قسطنطنیه (استانبول) که اعضای حکومت از سلطان به پایین همه ترک بودند. برخی، به ویژه اعراب بلندپرواز، از این که تحت حکومت عثمانی فرصت‌هایشان محدود بود، آزرده خاطر بودند.

با وجود این سلطان عثمانی بیش از پیش به عربستان متکی بود. اسلام نه تنها نیرویی متحدکننده در امپراتوری ناهمگون سلطان بود، بلکه رهبری او - به واسطه مقام خلافت و کنترل حجاز - به وی نفوذی قابل ملاحظه در میان مسلمانان تمام دنیا ارزانی می‌کرد. در آغاز انگلیسی‌ها به او میدان می‌دادند، با این فکر کاملاً در اشتباه که مقام خلافت تنها دارای نفوذی روحانی است و نه سیاسی. آن‌ها باور داشتند که عثمانی‌ها در ناحیه‌ای بی‌ثبات عاملی هستند ثبات‌بخش و دوستی تبلیغ شده با سلطان شاید رابطه ناآرام آن‌ها را با اتباع مسلمان خود، به‌ویژه شصت میلیون مسلمان ساکن هندوستان بهبود بخشد.

به هر روی - حدود دهه ۱۸۵۰، روابط بریتانیا با عثمانی به سردی گرایید. از هنگام افتتاح آبراه سوئز در سال ۱۸۶۹ کنار گذری به وجود آمد که دیگری به عبور از خاک امپراتوری عثمانی بیش از پیش ناامن. نکول‌کننده وام خود در سال ۱۸۷۶ نیازی نبود. پرداخت نکردن بدهی، سرمایه‌گذاران بریتانیایی را گریزد و بدون دیستگي قابل توجه مالی، هنگامی که روسیه دو سال بعد به سرزمین تحت تسلط عثمانی‌ها در بالکان حمله کرد، انگلیس به خلاف دفعه پیش مداخله مؤثری نکرد و بهای کمک به آن‌ها شکست. فراگیر عثمانی برای بریتانیا بسیار گراف بود. در سال ۱۸۷۸ بریتانیا قبرس را تصاحب کرد و چهار سال بعد، پس از این که بی‌نظمی و بی‌قانونی آبراه سوئز را مستقیماً تهدید می‌کرد و وابستگی اقتصادی نظام بریتانیا به هندوستان در حال رشد بود و آبراه وضعیتی استراتژیک یافته بود، انگلیس برای حفظ آبراه اقدام به اشغال مصر نمود.

بریتانیا و امپراتوری عثمانی از یکدیگر فاصله می‌گرفتند. این مسئله شاید چندان مهم نبود اگر آشکار نمی‌شد که سلطان عثمانی در جایگاه خلافت، بر واداران مذهبی بسیار بیشتری در سراسر گیتی فرمان می‌راند. نشان آن در همه‌جا دیده می‌شد. هنگامی که در سال ۱۸۹۷ یونان با عثمانی برخورد کرد، مسئولان انگلیسی در هندوستان با بیم و هراس شاهد بودند که چگونه، حتی در سرحد دورافتاده شمال-باختری، مسلمانان از هم‌کیشان خود در برابر یونانی‌ها پشتیبان می‌کردند. در سال ۱۹۰۶ در مصر فرمانروای انگلیسی در قاهره نامه‌ای دریافت کرد که آشکارا آن اندازه نگران‌کننده بود که لاجرم باید بایگانی می‌شد. در این نامه بدون نام و نشان نوشته شده بود، «خلیفه اماکن مقدسه و بقایای شریفی را در اختیار دارد. شاید برخی خلفا نگون‌بخت مانند بایزید، ستمگر مانند مراد یا تباخرد مانند ابراهیم باشند^۱ ولی خلیفه سایه خداست و هر شخص مسلمان

۱. سه خلیفه عثمانی: بایزید اول ۱۳۸۹-۱۴۰۲ م. که برای تصرف قسطنطنیه نقشه‌ها داشت و نقشه‌هایش با ظهور ناگهانی تیمور لنگ به هم خورد و خود به اسارت رفت. مراد چهارم ۲۰،۰۰۰ نفر را قتل عام کرد و ثبات را به سرزمین عثمانی برگرداند. ابراهیم اول ۱۶۴۰-۱۶۴۸ که سفیه بود.

باید به محض فراخوان او بیا خیزد همانند خدمتگزاری در انجام فرمان ارباب.

والتین چیرول، نویسنده روزنامه تایمز، باور داشت که قدرت سلطان به عنوان خلیفه در سرتاسر دنیا به او نفوذ سیاسی نگران کننده و مزاحمت آفرینی داده است. او و دیگران از این واهمه داشتند که سلطان از جایگاه خود استفاده کند و ثبات امپراتوری خاوری بریتانیا، موطن تقریباً صد میلیون از ۳۰۰ میلیون جمعیت مسلمانان دنیا را مختل نماید. و یک قدرت اروپایی دیگر، یعنی آلمان هم همین نظر را داشت.

آلمانی ها با این باور که شاید آشوب مسلمانان بتواند مزیت وسعت بسیار زیاد امپراتوری انگلیس را به یک کاستی هولناک تبدیل کند، عثمانی ها را تشویق می کردند تا از منصب خلافت بهره بگیرند. تیصر آلمان در سال ۱۸۹۷ هنگام دیدار از دمشق اعلام کرد، «سلطان و ۳۰۰ میلیون مسلمان که او را رهبر مقدس می دانند بهتر است بدانند که امپراتور آلمان تا ابد دوست آن ها خواهد بود.» وی برای اثبات مدعا، شان دادن سلیقه پرسش برانگیز خود، یک تاج گل زرنگار بسیار بزرگ به شهر اهدا کرد تا در مترو صلاح لدین، دلاور مسلمان که به خاطر شکست دادن صلیبیون در هفت سده پیش مورد تکریم مسلمانان است، نصب شود. مهارت در زمینه مصنوعات فلزی نقشی مهم در رونق دوستی آلمان-عثمانی ایفا می کرد چرا که آلمان مهارت مهندسی که سلطان برای احداث راه آهن حجاز به آن نیاز داشت و همچنین ریل و تعدادی از قطارها را تأمین کرد.

سلطان از مسلمانان جهان خواهان سیه برای ساخت راه آهن شد. مسلمانان هندوستان، بنا بر یادداشت دولت انگلستان، بخشش های سخاوتمندانه ای کردند، طبق یک برآورد رسمی، پنج میلیون روپیه برای انجام طرح از هندوستان فرستاده شد. در زمانی که درآمد سرانه یک خانواده در بمبئی تنها ۵۲ روپیه در ماه بود. این هدایا یک سرمایه عظیم برای ساختن راه آهن را پوشش داد که در سال ۱۹۰۸، یک سال پیش از موعد مقرر، به مدینه رسید. راه آهن حجاز به مدت هشت سال مسافرت از سرزمین بی قریب ایستان را دگرگون کرد. راه پیمایی چهل روزه از راه بیابان یا مسافرت پرخرج دریایی از طریق آب و سونز تحت کنترل بریتانیا را به مسافرت سه روزه با قطار تقلیل داد. ولی این دستاورد عثمانی ها را وارد کشمکش فزاینده با بادیه نشینان کرد. این ها قبیله های کوچک متخاصم و گله چران هایی چادر نشین و خشن بودند که زندگی در بیابان را با غارت کردن یکدیگر و اجاره دادن شتر و راهنما به مسافران می گذراندند. یک راهنمای اطلاعاتی انگلیسی اظهار کرد که در سراسر عربستان، بدوها را «در حجاز و تقریباً در هر ایالت دیگر عربستان غیر قابل اعتماد یافته است» و با دلیلی پذیرفتنی. قبیله های حجاز کوچک و دور از هم بودند، پدر کشتگی میان آن ها چرخه خشونت را گاه به گاه جاودانه کرده بود. آمدررفت زائران

پولدار به حجاز از این ورطه می‌گذشت، اخاذی و راهزنی راه‌های پرسود دیگری در سوداگری افراد قبیله بادی‌نشین حساب می‌شد و از شهرها و دهکده‌های حجاز هم در ازای صلح و آرامش پول تلکه می‌کردند. اکنون قطار، ورود مأموران دولت عثمانی برای وصول مالیات که رقیب مردان قبیله برای جمع‌آوری مالیات و خراج بود و همچنین شیوع بیماری‌های خاتمان‌سوز مانند وبا که خانواده‌های هم‌پسته چادرنشینان را نابود می‌کرد، طرز زندگی و مرگ باستانی بادی‌نشینان را تهدید می‌کرد. هم‌زمان خشک‌سالی شدید زندگی چپاولگرانه آن‌ها، همدردی ناچیزی را برانگیخت. آنچه اهمیت داشت این بود که سفر مکه اکنون سریع‌تر، ارزان‌تر و ایمن‌تر از سابق بود. در نتیجه سپاس مسلمانان سراسر جهان تبارسلان شد. به نظر می‌رسید اقتدار او که افول کرده بود، احیا شده است. نفوذ او زمانی محدود به نظر می‌رسید، اما ناگهان معلوم شد که فراتر از مرزهای از هم پاشیده امپراتوری عثمانی کوچک شده گرش پناست.

چیرول ناامنی را پیش‌بینی کرد. پس نگرانی کرد که «اتمام راه‌آهن حجاز تا حدی سلطان را از اتکای خفت‌بار به رابطه دوستانه با بریتانیا، اکنون نگهداری خط عمده مواصلاتی آن را با عربستان الزام‌آور کرده است، آزاد می‌شد.» و حق او بود. در شروع جنگ در ۱۹۱۴ عثمانی‌ها به آلمان پیوستند. گسست ارتباط میان عثمانی و بریتانیا آمل شد، بسیار دورتر از سنگرهای جبهه باختر کوششی نومیدانه برای جلب وفاداری مسلمانان و سراسر امپراتوری بریتانیا می‌رفت که آغاز شود. جستجو برای یافتن عرصه این تلاش در سال‌های ۲۰۰۰-۲۰۰۵ مرا از بازارهای شلوغ دمشق به میان بیابان‌های سنگلاخ اردن و عربستان سعودی کشاند. با راه پیماده و با اتومبیل در جستجوی قطارهای درهم کوبیده و ایستگاه‌های ویران در طول راه‌آهن حجاز در اردن و عربستان سعودی به راه افتادم و یک شب آرام‌بخش و به یادماندنی را گذراندم که آتش در زیر مهتاب زرد و خاکستری‌رنگ اسرارآمیز در بیابان جنوبی اردن بخوابم و موفق نشدم که موتووهایی یافتن که در همان جایی بودند که در پایان جنگ رها شده بودند و همچنین ایستگاه‌هایی که در اثر تیراندازی آبله‌گون بودند. قطعه سنگ‌هایی ناصاف دیدم که عمودی در بیابان نهاده شده بودند: سنگ قبرهای تک افتاده برای آن‌هایی که در جنگ کشته شده بودند. در خیابان‌های نمناک جده قدیم قدم زدم، بی هدف در میان خرابه‌های پترای باستانی در صبحدم پرسه زدم و در گرمای سوزان بندر عقبه در رأس دریای سرخ، عرق ریختم. کلاً یک ماه طول کشید. می‌خواستم حس کنم که در چنان شرایطی جنگیدن چگونه است و می‌خواستم مکان‌هایی را که برای داستانی که می‌خواستم آغاز کنم بسیار مهم بودند به چشم خود ببینم.