

## فصل سی و سوم:

## قطار

اینک چند کلمه ای درباره ی به اصطلاح «قطار رئیس شورای جنگی انقلابی». زنده گانی شخصی من طی بحرانی ترین سال های انقلاب با زنده گانی این قطار بسته گی ناگسستنی داشت. از سوی دیگر، این قطار با زنده گانی ارتش سرخ پیوندی لاینفک داشت. قطار، جبهه را با منطقه ی پشت آن می پیوست، درباره ی مسائل فوری همان جا تصمیم می گرفت، روشن می کرد، اعلامیه می داد، نیازمندی ها را تأمین می کرد، استحکام می بخشید و پاداش می داد.

نمی توان ارتش را بدون مجازات بنیاد نهاد. نمی توان توده های انسانی را به کام مرگ فرستاد بی آن که در عرصه ی فرمان دهی مجازات را روا داشت. مادام که میمون های بی دم و مغرور که خود را انسان می نامند، ارتش هائی می سازند و می جنگند، فرمان دهی این ارتش ها ناگزیرند سربازان را در برابر این دو راهی قرار دهند: مرگ محتمل در جبهه و مرگ حتمی در پشت جبهه. با همه ی این ها باز هم نمی توان تنها با اتکاء به ترس ارتشی را پیوسته نگاه داشت. ارتش تزاری به علت کمبود مجازات از هم نگیخت؛ و کرنسکی که خواست با برقراری مجدد مجازات مرگ آن را نجات دهد یک سره نابودش کرد. بلشویک ها بر ویرانه های حریق جنگ بزرگ، ارتشی نو

آفریدند. برای کسی که اندکی با زبان تاریخ آشناست این واقعیت نیازی به شرح و بسط ندارد. پُر قدرت ترین مایه ی ارتش نو افکار انقلاب اکتبر بود. قطار در جبهه ها همین مایه را به کار بست.

در ایالات «کالوگا»، «ورونش» و ریازان هزاران هزار روستائی جوان با نخستین اعلامیه شوراها خود را معرفی نکردند. جنگ، دور از ایالات آنان در جریان بود، تجهیز قوا جدی گرفته نمی شد و موفقیت سربازگیری ناچیز بود. کسانی که از معرفی خود سرباز زدند متمرّد قلمداد شدند، و مبارزه ای جدی با آنان آغاز شد. در شورای جنگ ریازان پانزده هزار از این «متمرّدان» گرد آمده بودند. من هنگامی که از ریازان می گذشتم، بر آن شدم از آنان دیداری به کنم. به من توصیه شد از این تصمیم چشم به پوشم، زیرا: «ممکن است اتفاق بدی روی دهد.» اما کار به بهترین وجه گذشت. آنان را از اتاق های شان چنین به بیرون خواندند: «رفقا، به میتینگ بیائید، رفیق تروتسکی نزد شما آمده است.» آنان بیرون ریختند، خلجائی داشتند، قیل و قال می کردند و مثل بچه های روستائی کنجکاو بودند. من از آنان تصور بدتری داشتم و آنان نیز از تروتسکی تصور وحشت ناک تری. در اثنای چند دقیقه انبوهی بزرگ، متحرک، بی انضباط اما خالی از کین و دشمنی پیرامون مرا فراگرفت. رفقای نابفرمان چنان به من می نگریستند گویی چشمان بعضی هاشان می خواهد از کاسه بیرون آید. من در حیاط روی میز رفتم و در حدود یک ساعت و نیم با آنان گفتم و گو کردم. شنونده گان سپاس گزار بودند. کوشیدم تا آنان را در چشم خودشان بزرگ کنم و در پایان خواستم تا به نشان وفاداری به انقلاب، دست های خود را بلند کنند. اندیشه ی نو پیش چشمان من در آنان دمید. شوقی صادقانه وجودشان را فرا گرفت. آنان مرا تا اتومبیل هم راهی کردند، با

چشمان از حدقه درآمده درون آن را تماشا کردند و از ته دل، نه دیگر از روی ترس بلکه از سر شوق، فریاد می زدند و مرا رها نمی کردند. بعدها، نه خالی از غرور، شنیدم یکی از وسائل تربیت که در باره ی آنان به کار می بستند این بود: «به تروتسکی چه قول داده ای؟» هنگ های «متمردان» ریزان بعدها در جبهه خوب مصاف دادند.

کلاس دوم دبیرستان سن پاولوس ادسا را به خاطر می آورم. چهل دبیرستانی هیچ وجه تمایزی با چهل دبیرستانی دیگر نداشتند. اما وقتی که «یونار» با آن علامت اسرار آمیز «ایکس» بر پیشانی، «میر» بازرس کلاس، «ویلهلم» مبصر کلاس، «کامینسکی» ناظم و «شوانباخ» مدیر ضربه های خود را با تمامی قوا بر انتقادی ترین گروه شاگردان فرود آوردند، آن وقت بود که فضولان و حاسدان سر راست کردند و کلاس در پشت سرشان. در هر هنگ، در هر گردان آدم هائی با خصائل گوناگون پیدا می شوند. روشن بینان و فداکاران اقلیتی را تشکیل می دهند. در قطب دیگر اقلیت رو به زوال فاسد، خودخواه و دشمنان آگاه قرار دارند. بین این دو اقلیت، قشر بزرگ نامطمئن در نوسان است. زوال هنگامی روی می دهد که اشخاص برجسته از بین به روند، رانده شوند و خودبینان و دشمنان دستشان بالای دست ها قرار گیرد. قشر بزرگ در این حالات نمی داند از کدام سو باید به رود، و در خطر وحشت عمومی می افتد. من در بیست و چهارم فوریه ۱۹۱۹ در مسکو خطاب به فرماندهان جوان گفتم: «به من سه هزار متمرد به دهید، و بر این گروه نام هنگ به گذارید، من به شما یک کمیسر لایق، یک فرمانده مصمم، و رهبران کارآمدی پس می دهم. نزد ما در کشور انقلاب، در عرض چهار هفته از سه هزار متمرد هنگی سزاوار تحسین پدید می آید.» و افزودم: «در این هفته های

آخر توانستیم این واقعیت را با آزمایش هائی که در جبهه های «پسکوف» و «ناروا» به دست آمد بیازمانیم، آن جا که توانستیم از افراد پراکنده گروه های جنگی نمونه ای به سازیم.»

من دو سال و نیم، با انقطاع های کوتاه، در واگن قطاری زنده گی کردم که پیش از آن در خدمت وزیر راه بود. واگن که به وسایل آسایش وزیرانه مجهز بود برای کار چندان مناسب نبود. من این جا بین راه گزارش دهنده گان را نزد خود می پذیرفتم. با مقامات نظامی و غیرنظامی محل مشورت می کردم، تلگرام های رسیده را مورد بررسی قرار می دادم، دستورها و مقاله های خود را دیکته می کردم. در این جا با هم کارانم به اتومبیل می نشستیم و در طول جبهه به سفرهای دراز می رفتیم، در اوقات فراغت، در واگن کتابم را علیه کانونتسکی به نام «تروریزم و کمونیزم» به اضافه ی سلسله مقالاتی دیگر دیکته می کردم. در آن سال ها، به گمانم برای همیشه، عادت کردم تا در معیت فنرها و چرخ های پولمنی<sup>۱</sup> به نویسم و فکر کنم.

قطار من شب هشتم اوت ۱۹۱۸ با شتاب در مسکو تدارک دیده شد. فردای آن شب با آن راه سویاژسک را به سوی جبهه ی چکسلواکی در پیش گرفتم. در قطار بعدها مدام تغییراتی روی داد و کامل تر شد. در همان سال ۱۹۱۸ قطار من یک دستگاه اداری متحرک بود. در آن دبیرخانه، چاپ خانه، تلگراف خانه، بی سیم، کارخانه ی برق، کتاب خانه، گاراژ و حمام جای داشت.

قطار آن قدر سنگین بود که برای کشیدنش دو لکوموتیو لازم بود. بعدها آن را ناچار به دو قطار تقسیم کردیم. اگر شرایط ایجاب می کرد که مدتی دراز در بخشی از جبهه به مانیم، یکی از لکوموتیوها کار «پیک» را انجام می داد و

<sup>۱</sup> Pullman - سرمایه دار آمریکائی که مبتکر انواع واگن های قطار بود، م.

دیگری همیشه آماده ی حرکت ایستاده بود. قطار جبهه ای متحرک بود و شوخی بردار هم نه.

تاریخ قطار را اکنون در اختیار ندارم. در بایگانی اداره ی جنگ است. این تاریخ را هم کاران جوان من با کمال دقت تنظیم کرده اند. نقشه ی راهی که قطار پشت سر گذاشته بود برای نمایش گاه جنگ داخلی ترسیم شد. چنان که از گزارش روزنامه ها برمی آید این نقشه تماشاگران بسیاری یافت. این نقشه سپس به موزه ی جنگ داخلی منتقل شد. اکنون آن نقشه در گوشه ای پنهان از انظار قرار دارد، به هم راه هزاران سند دیگر از قبیل: شعارها، اعلامیه ها، دستورها، پرچم ها، تصویرها، نوارهای فیلم، کتاب ها و سخن رانی ها که در آن ها مهم ترین لحظات جنگ داخلی، تا آن جا که من در آن شرکت داشته ام، منعکس است.

بنگاه انتشارات نظامی از ۱۹۲۲ تا ۱۹۲۴، یعنی تا سرکوبی مخالفان رژیم، پنج جلد از آثار مرا که به ارتش و جنگ داخلی مربوط بود انتشار داده است. تاریخ قطار در آن جا نیامده است. فقط بازسازی قسمتی از مدار حرکت قطار و آن هم به یاری ملاحظات مربوط به سرمقاله های روزنامه ی قطار به نام: «ویوتی» (بین راه) برای من میسر تواند بود: سامارا، چلیابینسک، ویاتکا، پتروگراد، بالاشوف، اسمولنسک؛ دوباره سامارا، روستوف، نووچرکاسک، کیف، شیتومیرو به همین ترتیب تا بی نهایت. من حتی جمع فواصلی را که قطار در اثنای جنگ داخلی پیموده است در دسترس ندارم. در راهنمایی که بر مسافرت های من نوشته شده است از ۳۶ مسافرت به طول مجموعاً ۱۰۵،۰۰۰ کیلومتر سخن رفته است. یکی از هم سفرهای آن روزم به من، با استناد به حافظه ی خود، می نویسد که ما طی سه سال، مسافتی برابر با پنج

دور و نیم دور جهان پیموده ایم. به حساب او راهی که ما پیموده ایم دو برابر رقم بالاست. در این ارقام هزاران هزار کیلومتری که با اتومبیل به اعماق جبهه ها مسافرت کرده ایم به حساب نیامده است. چون قطار همیشه به بحرانی ترین نقاط می رفت، می توان به یاری مسیر حرکت آن، تصویری دقیق و روشن از میزان اهمیت جبهه ها به دست آورد. بیشتر مسافرت ها مربوط است به سال ۱۹۲۰ یعنی آخرین سال جنگ داخلی. اکثر مسافرت ها به جبهه ی جنوب انجام می گرفت که در اثنای تمامی مدت جنگ سرسخت ترین، با ثبات ترین و خطرناک ترین جبهه ها بوده است.

«قطار رئیس شورای جنگی انقلاب» در جبهه های جنگ داخلی در جستجوی چه بود؟ پاسخ روشن بود: در جستجوی پیروزی. اما چه بود آن چه او به جبهه ها می داد؟ با چه روش هائی کار می کرد؟ منظور از مسافرت های پیا پیش از این سر کشور به آن سر چه بود؟ این مسافرت ها بازرسی ساده ای که نبود. نه، کار قطار با بنیاد نهادن ارتش، تربیت آن، اداره ی آن و تأمین وسائل آن بسته گی نزدیک داشت. ما ارتشی را از نو می ساختیم و آن هم در میان آتش. تنها در سویاژسک که قطار نخستین ماه زنده گانش را آن جا گذراند نبود که چنین بود؛ در تمامی جبهه ها وضع به همین منوال بود. از گروه های پارتیزانی، از فراریانی که از نزد سفیدها می گریختند، از روستائیانی که از آن حوالی تجهیز شده بودند، از گروه های کارگری که از مراکز صنعتی فرستاده می شدند، از گروه های کمونیستی و متخصصان، در آن جا، در این جا، در جبهه، دسته ها، گردان ها و هنگ های تازه نفس و گاهی اوقات لشکرهای کامل تشکیل می دادیم. پس از شکست ها و عقب نشینی ها، توده ی از هم گسیخته و بیم زده در اثنای دو سه هفته به

گروه هانی از مردان میدان کارزار مبدل می شدند. لازمه ی این کار چه بود؟ فرماندهان، خوب، چندین جنگجوی مجرب، ده کمونیست فداکار، تهیه ی چکمه برای پابرنه ها، تدارک حمام، تشویق و ترغیب مدام، تهیه ی غذا، رخت، لباس، توتون و کبریت لازم بود. قطار به همه ی این کارها می پرداخت. همیشه چند کمونیست جدی، دوپست تا سیصد رزمنده ی خوب، مقداری چکمه، کت چرمی، دارو، دوربین و هدایایی مانند ساعت و غیره ذخیره داشتیم. بدیهی است ذخیره های قطار در مقایسه با نیازمندی های ارتش ناچیز بود. اما این ذخیره مدام تکمیل می شد. و اصل این بود که این ذخائر ده ها و بلکه صدها بار نقش یک خاک انداز زغال را بازی می کردند که در فرصت های معین لازم است تا آتش بخاری خاموش نشود. در قطار یک دستگاه تلگراف بود و ما می توانستیم با مسکو مستقیماً ارتباط داشته باشیم، و معاون من، اسکلیانسکی، دستورهای مربوط به تهیه ی تجهیزات را برای ارتش و گاه برای یک لشکر و حتی برای یک هنگ از من می گرفت. سفارش ها با چنان سرعتی از راه می رسید که اجرای آن ها بدون دخالت من امکان نمی داشت. مسلم، این اسلوب بهترین اسلوب ها نبود. یک نفر خرده بین شاید به گوید که مسأله در تجهیزات و اصولاً در جنگ، بر سر تدارک منظم است. درست است. من خود نیز گرایشی بیشتر به خرده بینی دارم. ولی موضوع این بود که نمی خواستیم پیش از آفریدن یک سیستم درست، فاتحه ی خود را خوانده باشیم. از این رو، به ویژه در مرحله ی نخست، ناگزیر بودیم ارتجال را جانشین سیستم کنیم، تا به توانیم بعدها سیستم را بر اساس تجارب به دست آمده برقرار سازیم.

کارمندان ادارات ارتش، خاصه ادارات تأمین خواربار، مرا در همه ی سفرهایم هم راهی می کردند. مباحثان را به عنوان میراث ارتش قدیم پذیرفته بودیم. اینان می کوشیدند به همان شکل سابق کار کنند، حتی بدتر از آن، زیرا که شرایط بسی دشوارتر شده بود. در این سفرها متخصصان سابق بازآموزی شدند و متخصصان تازه از روی سرمشق های زنده یاد گرفتند. پس از آن که از لشکری بازدید به عمل می آمد و نیازمندی های آن لشکر همان جا تعیین می شد، من در ستاد یا در واگن غذاخوری قطار، کنفرانسی حتی امکان دامنه دار تشکیل می دادم که در آن نماینده گان فرمان دهی پائین و سربازان ساده ی سرخ، نماینده گان حزبی محل، شورا و اتحادیه ی کارگری شرکت داشتند. بدین ترتیب تصویری خالی از آرایش و تصنع از وضع به دست می آوردم. گذشته از این، نتایج بلاواسطه عملی نیز از این مشورت ها حاصل می شد، ارگان های محلی، با وجود تنگ دستی، امکان این را داشتند تا با تحمل محدودیت ها و ناراحتی ها کمی از دارایی خود را وقف ارتش کنند. فداکاری کمونیست ها به ویژه مهم بود. کارگرانی چند از محل خود فراخوانده می شدند و فوراً به هنگی که اندکی ناستوار بود می پیوستند. همیشه اندکی ذخیره ی پارچه برای پیراهن و شلوار، چرم برای کفش و مقداری چربی وجود داشت. بدیهی است که ذخیره ی موجود در محل کفاف نیازمندی ها را نمی داد. من پس از مشاوره، از طریق خط مستقیم، سفارش ها را دقیقاً به مسکو می دادم که میزان آن در حد امکانات مرکز بود. در نتیجه لشکر هر آن چه نیاز داشت به موقع دریافت می کرد. فرماندهان و کمیسرهای جبهه از شیوه ی کار قطار می آموختند که کار خود را کار فرمان دهی، آموزش، تجهیزات،

داوری را- نه از بالا بلکه از پائین، از گروهان، دسته و سربازان تازه کار و جوان آغاز کنند.

رفته رفته دستگاه هائی پدید آمد که تأمین نیازمندی های جبهه را با یک سیستم متمرکز و کمابیش خوب اداره می کرد. اما این دستگاه ها به تنهائی قادر به اجرای این همه کار نبودند. کامل ترین دستگاه ها در اثنای جنگ دچار اختلال می شد، خاصه در جنگی که محل آن مدام در تغییر بود و براساس مانور و آن هم در جهات مختلف بنا شده بود. فراموش نشود که ما جنگ را بی وجود کمترین ذخیره ای آغاز کرده و ادامه می دادیم. در همان سال ۱۹۱۹ در انبارهای مرکزی چیزی وجود نداشت. پیراهن از زیر سوزن یک راست به جبهه می رفت. بدتر از همه وضع تفنگ و فشنگ بود. کارخانه های «تولا» حوائج روز بعد را تهیه می کردند. بدون امضای فرمانده اصلی، استفاده از هیچ یک از اتومبیل های حامل فشنگ ممکن نبود. تأمین فشنگ و تفنگ مثل زهی بود که سخت کشیده شده باشد. گاهی اوقات این زه می گسیخت و ما نفرات و مواضعی را از دست می دادیم.

بدون ابتکار دائم در تمام قلمروها ادامه ی جنگ برای ما تصور ناپذیر بود. قطار، عامل این ارتجال و در عین حال تنظیم کننده ی آن بود. اگر در جبهه و منطقه ی پشت سر دست به ابتکاری می زدیم، در عین حال چاره ای می جستیم که این ابتکار رفته رفته در چهارچوب مجموعه ی دستگاه محاط گردد. ادعا نمی کنم که همیشه این کار با پیروزی هم راه بوده است. اما همان طور که نتیجه ی جنگ داخلی نشان داد، به منظور اصلی دست یافته بودیم: پیروزی.

سفر به بخش هانی از جبهه که خیانت فرمان دهی گاهی اوقات فاجعه ها به بار می آورد به ویژه مهم بود. در بیست و دوم اوت ۱۹۱۷، در روزهای بحرانی غازان، تلگرام پانین از لنین و سوردلف برایم رسید: «سویاژسک، تروتسکی. خیانت در جبهه ی زاراتوف با وجود کشف به موقع، موجب نوسانات سخت خطرناک شده است. مسافرت شما را مطلقاً ضروری می دانیم، زیرا وجود شما در جبهه در روحیه ی سربازان و تمام ارتش اثر دارد. می خواهیم قرار بازدید جبهه های دیگر را نیز به گذاریم. روز حرکت خود را تلگرافی پاسخ دهید. شماره ی ۸۰، تاریخ ۲۲ اوت ۱۹۱۸ لنین-سوردلف.»

برای من ترک کردن سویاشسک به هیچ قیمتی ممکن نبود. حرکت من موجب باختن روحیه در جبهه ی غازان می شد که درست در آن وقت لحظات بحرانی را می گذراند. غازان از هر حیث مهم تر از زاراتوف بود. لنین و سوردلف به زودی خود بدین مطلب پی بردند. من پس از تسخیر مجدد غازان به زاراتوف رفتم. تلگرام هانی نظیر این در تمامی طول راه، مدام به قطار می رسید. «کیف» و «ویاتکا» سیبری و کریمه پشت هم و با هم، از موقعیت وخیم نگران بودند و خواستار این که قطار به یاری آنان به رود.

جنگ در حاشیه ی کشور، اغلب در گوشه هانی دورافتاده، در جبهه ای به عرض هشت هزار کیلومتر، جریان داشت. می شد که هنگ ها و لشکرها ماه ها رابطه ی شان با اطراف قطع شود. بیم در آن ها راه می یافت. به ندرت اتفاق می افتاد که تلفن ها قادر به حفظ رابطه بودند. قطار برای آنان چون پیکی بود از جهانی دیگر. همیشه ذخیره ای از تلفن و سیم داشتیم. بر یک واگن مخصوص آنتنی بود که می شد با آن رادیو تلگرام های برج ایفل، نانن،

خلاصه مجموعاً سیزده ایستگاه را بدیهی است در درجه ی اول مسکو را- گرفت. قطار همیشه از آن چه در جهان می گذشت آگاه بود. مهم ترین اخبار در روزنامه ی حزب چاپ می شد و در مقالات، اعلامیه ها دستورها مورد تفسیر قرار می گرفت. ماجرای «کاپ<sup>۲</sup>»، توطئه های داخلی، انتخابات انگلستان، وضع محصول کشاورزی، قهرمانی های فاشیزم ایتالیا، همه ی حوادث، قدم به قدم تعقیب و حلاجی می شد و با سرنوشت جبهه های هشترخان و آرخانگلسک ارتباط داده می شد. مقالات در آن واحد از راه خط مستقیم به مسکو و از آن جا از طریق رادیو به همه ی روزنامه های روسیه برای چاپ فرستاده می شد. رسیدن قطار موجب می شد که منزوی ترین گروه ارتش به مجموعه ی ارتش، به تمام کشور و همه ی جهان به پیوندد. شایعات نگران کننده از میان رفت. روحیه ها دوباره استوار می شد. این تقویت روحی برای چند هفته و گاه نیز تا آمدن مجدد قطار کفایت می کرد. در این اثنا اعضای شورای جنگی انقلاب، در جبهه یا ارتش، نیز به سفرهائی از روی همان نمونه، منتها کم دامنه تر، دست می زدند.

نه تنها فعالیت نویسنده گی من، بلکه تمامی کارهایم بدون هم کاران و منشیانم: گلاسمن، سرموکس زنجایف جوان، ممکن نمی بود. آنان شب و روز در قطار در حال حرکت، کار می کردند. قطاری که بی اعتنا به همه ی اقدامات احتیاطی، در شب با سرعتی برابر با هفتاد کیلومتر و بیشتر بر ریل های خراب راه می پیمود، بدان سان که نقشه ای که از سقف کوپه آویزان بود مثل تاب به نوسان می افتاد.

<sup>۲</sup> - اشاره به کودتائی در آلمان به رهبری «کاپ» م.

همیشه با ستایش و سپاس ناظر حرکات دستی بودم که با وجود تکان های شدید، حروف ریز را با ظمأنینه می نوشت. چون در اثنای نیم ساعت متن را برای من می آوردند، دیگر نیازی به تصحیح نداشت. این کار، کاری عادی نبود، کاری قهرمانانه بود. گلاسمن و سرموکس در ازای خدمت قهرمانانه ای که به انقلاب کردند، مجازات سختی دیدند: استالینیسٹ ها، گلاسمن را ناچار به خودکشی کردند و سرموکس را به گوشه ای دورافتاده در سیبری تبعید ساختند.

از جمله موجودی های قطار یک گاراژ بزرگ بود که در آن چند اتومبیل و یک مخزن بنزین جا داشت. این به ما امکان می داد که صدها ورست از راه آهن دور شویم. در کامیون ها و اتومبیل های سبک، گروهی از تفنگ داران برگزیده و یک دسته مسلسلچی که عبارت از بیست تا سی نفر بودند، جا داده می شدند. در اتومبیل من نیز دو مسلسل بود. جنگ متحرک پُر است از حوادث غیر منتظر. ما در استپ ها مدام با خطر برخورد با دسته های قزاق رو به رو بودیم. اتومبیل و مسلسل چه خوب به آدمی دل گرمی می دهند، دست کم تا وقتی که استپ به دریانی از کثافت مبدل نگردد. یک بار در پانیز ۱۹۱۹ در ایالت «ورونژ» ناگزیر شدیم با سرعت سه کیلومتر در ساعت حرکت کنیم. اتومبیل ها در گل سیاه فرو می رفتند. هربار سی نفر از اتومبیل ها پیاده می شدند و آن ها را بیرون می کشیدند. هنگامی که ما از یک رودخانه می گذشتیم اتومبیل وسط گل و لای گیر کرد. من از روی غیظ تقصیر را متوجه شاسی کوتاه اتومبیل کردم، اتومبیلی که شوهر نازنین من آن را بهترین اتومبیل دنیا می پنداشت. او رو به سوی من کرد، دستش را به کلاه سربازیش برد و به زبان نظامی و روسی ادبی گفت: «به اطلاع می رسانم که

مهندسان نمی توانستند پیش بینی کنند که ما در آب شنا خواهیم کرد.» من با وجود وخامت موقعیت، میل داشتم وی را به خاطر جوابی خونسردانه و توأم با تمسخرش، در آغوش به گیرم.

اهمیت نظامی قطار تنها در نقش اداری و سیاسی آن نبود بلکه اهمیت صرفاً نظامی نیز داشت. بسیاری از مشخصاتش آن را بیشتر به یک قطار زره پوش شبیه می ساخت تا به محل ستاد بر چرخ ها. راستی هم قطار به زره مجهز بود، به هر حال لوکوموتیو و واگن های حامل مسلسل چنین بودند. همه ی اعضای قطار، بدون استثنا، می بایست با به کار بردن اسلحه آشنا باشند. همه کت های چرمی به تن داشتند که به انسان حالتی درخور اهمیت می دهد. بر بازوی چپ، کمی پائین تر از شانه، نشانی فلزی دوخته بود که در ارتش محبوبیت بسیار به هم رسانده بود. واگن ها به وسیله ی تلفن داخلی و دستگاه علامت با هم مرتبط بودند. برای این که همه هشیار به مانند بین راه اغلب، چه شب و چه روز، آژیر به صدا در می آمد.

در صورت ضرورت نیروهای مسلح از قطار برای مانور زمینی به پائین می جهیدند. هربار پیدایش گروه چرم پوش در یک منطقه ی خطرناک، اثری مقاومت ناپذیر به جا می گذاشت. اگر دانسته می شد که قطار در چند کیلومتری خط آتش قرار دارد، همه ی گروه های عصبی و به ویژه فرمان دهی آن ها تمام نیروها را به حال آماده باش درمی آوردند. در تعادل در حال نوسان ترازو، یک وزنه ی کوچک تعیین کننده است. قطار و بخش های آن در انشای آن دو سال و نیم، اگر نه صدها بار، بلکه ده ها بار، نقش این وزنه ی کوچک را بازی کردند. هنگامی که گروه های زمینی از مانور دو باره به «عرشه» بر می گشتند گاهی تلفاتی دیده می شد. روی هم رفته قطار از کشته و مجروح

پانزده نفر را از دست داد، اگر کسانی را که به جبهه رفتند و از نظر ما دور شدند به شمار نیاوریم. مثلاً از سرنشینان قطار یک گروه برای قطار زره پوش نمونه، به نام «لنین» دست چین شدند و یک گروه دیگر در گروه های پیاده نظام در نزدیکی پتروگراد پخش شدند. قطار، به علت شرکت در جنگ علیه «یودنیچ» به دریافت نشان پرچم سرخ مفتخر شد.

بارها اتفاق می افتاد که قطار ارتباطش می گسست و زیر باران بمب و گلوله قرار می گرفت. مایه ی شگفتی نیست که قطار را هاله ای از افسانه فرا گرفته بود که از پیروزی های به دست آمده، و نیز گمان پروری ها، بافته شده بود. به کرات فرمانده یک لشکر، یک تیپ یا یک هنگ خواهش می کرد که نیم ساعت دیگر آن جا به ماتم یا با او در اتومبیل یا با اسب به دیدار منطقه ای دورافتاده به رویم یا دست کم چند نفری را با هدایایی به فرستیم که شایعه ی آمدن قطار هرچه وسیع تر در جبهه انتشار یابد. فرماندهان ارتش می گفتند: «این کار یک لشکر ذخیره را خواهد کرد.» بدیهی است شایعه ی رسیدن قطار به صفوف دشمن نیز می رسید. آن جا قطار را به مراتب وحشت ناک تر از آن چه بود وانمود می کردند. این فقط بر اهمیت اخلاقی آن می افزود. قطار مورد کینه ی دشمن بود و از این حیث بر خود می بالید. سوسیال رولوسیونرها بارها نقشه ی سوءقصد بدان را کشیدند. در محاکمه ی سوسیال رولوسیونرها «مینونوف»، سازمان دهنده ی قتل «ولودارسکی» و سوءقصد به جان لنین و یکی از شریکان در توطئه ی سوءقصد به قطار، شرح مطلب را به تفصیل داد. در حقیقت چنین اقدامی با اشکالات فراوان توأم نبود. اما در آن دوره، سوسیال رولوسیونرها دیگر ضعیف شده بودند، اعتماد به نفس و نفوذ خود را نیز در میان جوانان از دست داده بودند.

در اثنای سفر به جنوب در ایستگاه گورکی قطار از خط خارج شد. شب بود که به هوا پرت شدم و حالت وقتی را داشتم که زمین لرزه آمده باشد: زمین زیر پا جا خالی می کند و دست آدم به هیچ جا بند نیست. در حالت نیمه خواب با نیروی هرچه بیشتر تخت خواب را چسبیدم. آن صدای آشنای قطار قطع شد، قطار یک پهلو در گوشه ای ایستاد و خشکش زد. در خاموشی شب فقط یک صدای تنها، ضعیف و شاکمی به گوش می رسید. در سنگین واگن چنان جا به جا شده بود که باز نمی شد. راه بیرون بسته بود. هیچ کس دیده نمی شد و این اسباب نگرانی بود. آیا دشمن بود؟ من، هفت تیر به دست، از پنجره بیرون پریدم و با مردی که مشعلی به دست داشت رو به رو شدم. این رئیس قطار بود که نتوانسته بود خود را به من به رساند. چرخ های واگن به هوا بود. پلاتفرم های جلو و عقب حسابی کج شده بودند. میله های جلو، نگهبان را بر پلاتفرم کوفته بود. صدای ناله اش در تاریکی مثل صدای گریه ی کودکی به گوش می رسید. رها ساختن او از میان میله های آهنی آسان نبود. وقتی معلوم شد فقط ضربه ی مختصری دیده است اسباب شگفتی همه شد. روی هم رفته هشت واگن خراب شده بود. واگن غذاخوری که نقش کلوب را هم بازی می کرد به صورت تلی از چوب های رنده شده درآمده بود. کسانی که نوبت کشیک داشتند در آن جا به خواندن یا بازی شطرنج می پرداختند. همه کلوب را نیمه شب، یعنی ده دقیقه پیش از وقوع حادثه، ترک گفته بودند. واگن های باربری حاوی کتاب، اونیفورم و هدیه برای جبهه، سخت آسیب دیده بود. از افراد کسی آسیب جدی ندیده بود. خارج شدن قطار از خط به علت تغییر نادرست سوزن راه آهن روی داده بود. روشن نشد که این کار از سر سهو

اتفاق افتاده بود یا عمد. خوش بختانه ما فقط با سرعت سی کیلومتر از روی خطوط ایستگاه عبور می کردیم.

سرنشینان قطار وظایف فرعی بسیار به عهده داشتند: در قحطی، بیماری های واگیر، ترغیب و تشویق مردم و کنگره های بین المللی. قطار ناظر غسل تعمید ناحیه ای از یک دهکده و چند پرورشگاه بود. واحد کمونیستی آن نشریه ای داشت به نام «ناستراژه<sup>۳</sup>» (در نگهبانی) در آن جا حکایات نبردها و ماجراها کم نیست. افسوس که این نشریه، مانند بسیاری نشریات دیگر، در سفر هم راهم نیست.

هنگامی که آهنگ حمله به «ورانگل» را داشتیم، که در کریمه مستقر شده بود، من در بیست و هفتم اکتبر ۱۹۲۰ در روزنامه ی «وپوتی<sup>۴</sup>» نوشتم: «قطار ما دوباره راه جبهه ای را در پیش گرفته است. در آن هفته های دشوار سال ۱۹۱۸ جنگاوران ما، هنگامی که نبرد بر سر ولگا بود، در کنار دیوارهای غازان بودند. آن نبرد دیر زمانی است که پایان یافته است. قدرت شوراها به اقیانوس آرام نزدیک می شود.

جنگاوران قطارها از دیوارهای پتروگراد شرافتمندانه دفاع کردند. پتروگراد از دست نرفت و در داخل دیوارهای آن در این سال های آخر تعدادی، نه اندک، از نماینده گان پرولتاریای جهانی سکونت داشته اند. جنگاوران ما در استپ های «دان» مصاف دادند، هنگامی که کراسنوف و سپس دنیکین قدرت شوروی را از جنوب تهدید می کردند. روزهای دنیکین و کراسنوف دیرزمانی است که سپری شده است.

<sup>۳</sup> Na - Strasche  
<sup>۴</sup> Wputi

حالا مانده است کریمه که حکومت فرانسه آن را به صورت دژ خود درآورده است. گارد سفید این دژ فرانسوی از دستوره‌های مزدور روسی-آلمانی، بارون «ورانگل»، پیروی می‌کند.

خانواده ی قطار ما یک بار دیگر به سوی مصافی می رود. باشد که این آخرین مصافش باشد.»

به راستی هم مصاف کریمه آخرین لشکرکشی جنگی داخلی بود. پس از چند ماه قطار منحل شد. من از این جا به هم رزمان آن روزیم درودی برادرانه می فرستم.

**ترجمه: هوشنگ وزیری**

منبع: انتشارات خارزمی چاپ اول- ۱۳۴۷ ه. ش. تهران

چاپ سوم با تجدید نظر: آبانماه ۱۳۵۸ ه. ش. تهران

**بازنویس: اکبر سعیدی**

آدرس اینترنتی کتاب خانه: <http://www.iwsn.org/nashr.htm>

آدرس پستی: BM IWSN, London WC1N ۳XX, UK

ایمیل: [yasharazarri@yahoo.com](mailto:yasharazarri@yahoo.com)

مسئول نشر کارگری سوسیالیستی: یاشار آذری

تاریخ بازنویسی: ۱۳۸۳