

عبرت زا و چیرت آور بود. بنا بر این او یکی از شجاعان بزرگ روزگار محسوب میشود آخرین کلماتی که از دهان او شنیده شد چنین بود « من وظیفه خود را انجام داده ام و خدا را از این رهگذر شکر می کنم »

ملاحان ما در شمار ملت ما هستند که از روایات و منقولات قدیمه يك قوم بحری تشکیل یافته و بسوق طبیعی محور اعمال و افعال خود را بر روی میل و اشتیاقی که نسبت بتجارت دارند استوار می سازند و از روی آن میل و غریزه عمل میکنند و بواسطه تفرید و تمایزی که بین آنها و سایر طبقات وجود دارد و آنها دسته و تیپ مخصوصی از قوم و نژاد انگلیسی تشکیل میدهند. پلوتارک در میان کالاری مشحون از تصاویر خود عکس کسی را ندارد که از دیدن آن مایه باد (دراک) و (گرنوبل) و (کولینک وود) یا (نلسن) بیافتیم

ملاحان ما مردمان مخصوصی هستند که خصال و عادات و خلاصه همه چیز آنها بر سایر صنوف و طبقات امتیاز دارد یعنی ملاحان دسته و تیپ مستقل و مخصوصی تشکیل میدهند. در اخلاق آنها آنطور که (ازدساندون) در طی نطن خرد در لیورپول تعریف کرده دقت نماید. (لرد سائسین) در حضور عده ای از جوانان که در لیورپول بفرار گرفتن فنون و رموز کشتی رانی مشغول بودند خطابه ای ایراد نمود و اظهار داشت «ارجمند تر و عالیتر از این چیست که يك ملاح تمام عیار انگلیسی باشید؟ و بهترین اشکال اخلاق و عالی ترین مظاهر روحی ملاح انگلیسی در چیست؟ بفرمایند من بگفم ملاح انگلیسی باید بالاتر از هر چیزی راست کردار و شجاع و مهربان و منصف و بااعتماد نسبت به زیر دستان و ضعفا و مهمم در انجام وظایف بخود نسبت به خدا و نسبت بوطنش باشد. مردمانی که دارای زندگی سعادتمندی هستند اشخاصی هستند که اول ب فکر اطرافیان خود می باشند نه ب فکر خود ب عبارت دیگر سعادتمند آن کسی است که بوظیفه خود عمل می کند و بر خدا توکل دارد. این بهترین عوائد زندگی است به این طریق عالی ترین و ارجمند ترین اخلاق انگلیسی تشکیل می شود»

شرایطی که ملکه انگلستان برای اعطاء جوایز از طرف اعلیحضرت پادشاه انگلستان مقرر داشته بود عبارت بود از « اطاعت و انقیاد از روی بشانیت در مقابل صاحب منصبان مافوق ، عزت نفس و استقلال و مناعت اخلاق ، مهربانی و حراست و نگرهبانی ضعفا و بیچارگان عفو و اغماض تقصیر دیگران ، میل بحل و تصفیه اختلافات دیگران و بالاتر از همه اخلاص و فداکاری خالی از شائبه ترس و ریاضت راه انجام وظیفه و راستی و صداقت آمیخته بشجاعت»

این اصول ویرنسیپ اگر بموقع عمل گذارده شود در تمام تحولات و تبدلات زندگانی يك دسته اخلاق پاک و عفیف بوجود خواهد آورد

ملاح نسبت به سفینه خود ابراز صداقت و راستی مینماید در ساعت خطر کابیتان کشتی آخرین نفری است که کشتی را ترك می کند. هر خطری روی دهد اعم از این که خطر طوفان یا حریق باشد کابی تان ابتدا بمراقبت زنان و اطفال می پردازد سپس ب فکر مسافری می افتد بعد در مقام استخلاص ملاحان و عملجات کشتی بر می آید و آخر از همه ب فکر خودش می افتد. در این موارد

جرات و شهامت مانند تقوی و فضیلت مزد و پاداش زحمات او میگردد. کاپی تان کشتی له در دریا و نه در خشکی هرگز بفرج جاب تحسین مردم نمی افتد بهترین انعام و پاداش او این است که خود بگوید « من فقط وظیفه خود را انجام داده ام »

مخاطرات بهترین محک اخلاق می باشد یعنی خصایص و خصال عالیة انسانی در موارد خطر معلوم میشود وقتی نفوس بسیاری در مخاطره واقع میشوند شرافت انسانی الزام میکند شخص را که هرگونه اقدام و عملی برای نجات آنها بعمل آید. اگر چه اشخاص یردل و باجرت از اهمیت مخاطره که بدان دچار میشوند کاملاً آگاه می باشند ولی ابدأ ترسی بخود راد نمی دهند بلکه مردانه باخطر مواجه میشوند. این قبیل اشخاص مرك و زندگی را با آسودگی خاطر و سکون نفس تلقی مینمایند.

یکی از قضایای حیرت آور و شایان دقت حادثه ای است که بر سر کاپیتان یکی از کشتی های بزرگ موسوم به (رئو) آمد

کشتی فرمانده مزبور کشتی (گاردین) بود که در وسط اقیانوس در میان مه داخل و گرفتار شده بود. شکستگی کشتی قریب الوقوع مینمود. تلمبه ها لاینقطع کار میکردند هرچیزی که موجب سنگینی کشتی شده بود از قبیل توپ ذخیره و دمب بدریا ریخته شد با آنکه چهل و هشت ساعت لاینقطع کار کردند معذالك روزنه امیدی بر روی آن ها بساز نشد مسافری شروع به ضجه و ناله نمودند و قایق خواستند.

نوکر (رئو) از ارباب خود سؤال کرد کجا قایق را برای شما بیاورم که خود نیز در بهلوی شما قرار گیرم: (رئو) بعد جواب داد « من در همین کشتی خواهم ماند و اگر به توانم آن را از این ورطه هلاکت نجات خواهم داد و اگر لازم آید با آن در اعماق دریا فرو خواهم رفت»

قبل از آنکه قایق ها با عده ای از عملجات کشتی عزیمت نمایند (رئو) نامه ای به امیرالبحر نوشت و جریان حادثه را برای اطلاع وی نگاشت و از رفتار صاحب متصبان و اعضای کشتی تمجید نمود و این جمله را در پایان مراسله خود علاوه نمود که «چون احتمال باقی ماندن من در جهان نمیرود از اینها واز شما بدینوسیله تودیع میکنم و استجازه مینمایم»

قایق ها حرکت کردند ولی (رئو) با تقریباً نصف عملجات در کشتی ماند قایق ها اغلب در دریا مفقود گردیدند ولی کشتی (رئو) باقی ماند

کشتی را ملاحان مدت هشت هفته تمام با جالاکتی و زیر دستی و باستعانت قوت روح و متانتی که مخصوص بملاحان است در روی آب نگاهداشتند تا آنکه عاقبت کشتی (کاردیان) به لنگرگاه کشتی های نهنگ گیری هلاندها رسید. آنها کشتی مزبور را بوسیله طناب به خلیج (نی بل) کشیدند کاپیتان (رئو) چندی بعد در موقعیکه مشهورانه در جنک (کوین هاك) سرگرم شود بقتل رسید.

کاپیتان يك کشتی تجارتي بك حس وظیفه شناسی و صداقتی در خود پرورانده و بسائق آن حس عمل مینمود. اشاره ما در اینجا به کاپیتان (ناولس) متوفی میباشد که مستر (گلادستون) قهرمانی و شجاعت او را بالآخر از ناپلیون میداند زیرا صفحه حیات او با خود پسندی ماکوک و سیاه نشده و دفتر زندگانش از شائبه خودبینی مبری و منزله بود یکی از وقایع و حوادث بزرگی که در زندگانی او بوقوع پیوست

بدینقرار بوده کشتی (نرت فلایت) که در تحت فرماندهی او قرار داشت و با عده از مهاجرین از لندن بجانب (هوبارت تاون) قصد عزیمت داشت در حوالی (دونک نس) لنگر انداخت.

شب بود و ساعت به یازده رسیده و ظلمت همه جا را فرا گرفته بود: چراغهای کشتی را برای خبر دار نمودن سایر کشتی ها که از آنحوالی عبور مینمودند روشن کرده بودند در همان لحظه کشتی اسپانیولی موسوم به (موریانو) بطرف کشتی (نرت فلایت) روان شد و ته کشتی را شکاف داد و سوراخ بزرگی در آن باز کرد: کشتی (نرت فلایت) آهسته آهسته شروع به فرورفتن نمود. کشتی اسپانیولی از میان کشتی ها بیرون آمد و رو بفرار گذارد و سیصد نفر را در ورطهٔ هلاکت باقی گذارد بدون آنکه کمترین مساعدتی از خود ابراز نماید.

(کاپی تان ناولس) دستور داد تا همه ها را بکار اندازند و اشارات و اخبارانی برای استمداد بنمایند در میان مسافرین غریب و فریادی برخواست و شورش و هیجانی پیا شد و وقتی زنان کشتی را در حال غرق شدن دیدند ناله و ضجه شان بلند شد قایق ها را از کشتی بیرون آوردند و بر حسب امر کاپی تان بنامند زنان و اطفال را قبل از سایرین در آنها سوار کنند ولی بمجرد آنکه قایق ها را از کشتی بیرون آوردند مردان طرف آنها هجوم آوردند که بلکه جان خود را از مهلکه نجات دهند ولی (کاپی تان ناولس) فوراً شش لول خود را از جیب بدر آورده و بمهاجمین نهیب زده گفت هر مردی که جلو برود هدف گلوله من واقع خواهد شد. مردی رو بجلو قدمی برداشت فوراً (ناولس) پای او را هدف تیر ساخت و از پایش انداخت دیگر کسی قدرت جاو رفتن نداشت همه در جای خود ماندند تا آنکه زنان و اطفال سوار شدند. دو قایق بر از مسافر گردید و براه افتاد کشتی بسرعت پائین میرفت و امواج از هر طرف آنرا محاصره نموده بودند تا آنکه کشتی سر بریزر امواج فرو برد و آن کاپی تان شجاع و دلاور نیز با کشتی خود در اعماق دریا جای گرفت - زنش که تازه بعقد ازدواج (ناولس) در آمده بود با هشتاد و پنج نفر از مسافرین و ملاحان نجات یافتند.

وقتی کشتی موسوم بانندن با دو بیست و بیست نفر در خلیج (بیسکی) غرق شد شور و هیجانی در سراسر مملکت ایجاد گردید. کشتی مزبور نیز با محمولات سنگین انباشته شده بود جریان نسیم عرشه کشتی را با سرشک دریا شست و شو میداد.

مستر (بیم سول) با مالکین طماع کشتیها هنوز شروع بمجادله نموده بود. ولی رفتار و ساوک عملجات و مسافرین کشتی باستثنای آن دسته از عمال کشتی که هلاندی بودند خوب و دلپسند بود. این عده بیست و یک نفری هلاندی جداً از کار کردن امتناع نمودند (گستاوس و بروک) مسئف مشهور قطعات حزن انگیز (تراژدین) یکی از رشیدترین اشخاصی بود که در آن کشتی سوار بود او منتهای جدیت و قوت خود را بکار انداخت بلکه کشتی را بحرکت آورد. شب و روز تلبه میزد و با پای برهنه و سرای کلاه و در حالیکه فقط یک پیراهن و شلوار سرخ از نوع لباسهای کریسه برتن داشت در اطراف جسر و عرشه کشتی تردد مینمود و یکایک تلمبه ها را باز میدید و مانند مرک سریع و با عجله کار میکرد چهار ساعت قبل از غرق شدن کشتی او را دیده بودند که بیک لنگهٔ درب پنجه در کمال فراغت و آسودگی و جمعیت حواس تکیه داده بود. یکی از نجات یافتگان که او را دیده بود میگفت «گستاوس و بروک بطرز حیرت آوری کار میکرد و از تمام مسافرین و ملاحان کشتی دلیرانه تر کار میکرد»

( مستر بیم سول ) تعریف میکند که چگونه بحمايت و جانبداری آن مردمان بی کس و پریشان حال و تجار برخاست . یکزمان در موقعیکه هوا طوفانی و منقلب بود او یک مسافرتی از (نیمز) به (ردکار) کرد و بسلامتی بمقصد رسید زیرا سوار یک کشتی بخاری گردیده که مورد تفتیش مامورین دولت واقع شد . ولی در اثنای راه بسه کشتی شکسته بر خوردند و دیرک و دکل یک کشتی غرق شده ای را دیدند معلوم شد که عیاجات سه فرزند از سفاین مغروق فوق الذکر فدای طمع و حرص رئیس کشتی شده بودند .

زن ( بیم سول ) در انتظار شوهر خود نشسته و بواسطه اضطراب و دغدغه وحشت آوری که بر اثر ترصد و انتظار طولانی و حالت بالاتکلیفی بدو دست داده بود خسته خاطر و اندوهگین شده بود . ولی ( بیم سول ) هر وقت اندوه و تائر زنش را از این بابت بخاطر میاورد بیاد زنانی میافتاد که شوهرانشان در اعماق دریا فرو رفته و زنان آنها بیهوده بانتظار دیدار شوهران خود روز کاری را بافسردگی و اضطراب بسر میبردند . در صورتیکه امواج سهمگین و طوفان مدهش دریا شوهرانشان را در کام خود فرو برده و مقرض اجل رشته حیات آنها را گسیخته بود دیگر مجال بازگشتن نمانده بود . از آن موقع که اینگونه افکار و خیالات در مغز او جای گرفت باخود عهد نمود که خود و اوقات و پول و هستی خود را در راه جلوگیری از حدوث اینگونه وقایع ناگوار نتار نماید و از شکست نابل علاج کشتیها که بر اثر حرص و آز مالکین آنها حادث میشود جلوگیری نماید

کسانیکه به (بیم سول) تاسی نموده و در این راه قدمی برداشته اند باید بداند حالا ملاحان از همان صیانت‌هایی بهره مند میشوند که سابقا قانون برای دسته دیگری از اقوام و جماعات بشری مقرر داشته بود و نیز در نظر داشته باشند که (مستر بیم سول) نه تنها پیشوا و باعث این جنبش و نهضت بود بلکه او آن شخصی است که از نهضت و اقدام خویش فایده بعموم رساند و منظور خویش را محرز و مسلم نمود پس افتخار این نهضت و اقدام عاید او است .

احتمال میرود که وثیقه ورشته اتحاد و یگانگی فیما بین کاپیتان کشتی و عملیات و کارکنانش عمومی تر از رشته محبت و ودادی است که بین کاپیتان فوج و سربازانش برقرار میباشد . کاپیتان کشتی و کارکنان او همه در یک کشتی هستند البته باین واسطه پیوند و ارتباط آنها بیکدیگر نزدیکتر است آنها بیکدیگر را بهتر میشناسند و باحوال بیکدیگر کاملاً آگاه هستند و بیشتر حاضر اند که برای بیکدیگر فداکاری کنند و اگر مقتضیات ایجاب نماید آنها بطرز حیرت آوری بیکدیگر را از مهاکله نجات می دهند . اکنون که مشغول نگارش این سطور هستم دو قضیه مهم از خاطر من خطور مینماید :- در موقعی که کشتی انگلیس موسوم به (داینویسی بل) در فوریه ۱۸۸۰ از اسکندریه به خلیج ابوخیر رهسپار بود یکنفر فریاد کرد که کسی از کشتی افتاده است . این فریاد در کشتی طنین انداز گردید و تمام مسافرین و کارکنان کشتی را متوجه ساخت که بر بند های نجات به آب افکنده شد و فایق ها را در کمترین مدتی از زمان که بحساب درنیاید باب انداختند در این اثنا آن شخصی که در آب افتاده بود خود را بچوبی از کشتی چسباند ولی جریان آب سراو را بزیر فرو برد تا آنکه قوه مقاومت از او سلب شد و بعد از لحظه ای در عقب کشتی مانند جسد بیروح در روی آب افتاد .

(۱. و. فره ماتل) کابی تان کشتی که آنحال را مشاهده نمود باخود اندیشید که اگر لجه‌ای تاخیر در استخلاص آن شخص مغروق نماید آن شخص تلف خواهد شد. او بهمان حال یعنی با کلاه و لباس و کفش در آب جست.

وقتی (فره ماتل) بنقطه ای رسید که آن شخص در آب فرو رفته بود او را در نقطه دیگری در زیر آب یافت (فره ماتل) در آب غوص نمود و او را تقریباً مرده از آب بیرون آورد. چون لباسهای کاپیتان بر تنش سنگینی مینمود و غوص و شنا نیز او را از کار در آورده و خسته کرده بود خود را ناتوان و عاجز یافت از اینکه سر مغروق را از آب بالا نگاهدارد.

سپس (سولونتان مور) و (کونینکام) بکمک آن دو نفر در آب جستند و قایق‌ها نیز در این اثنا رسیدند و آن چهار نفر را از آب گرفته و بساحل نجات رساندند. مغروق نجات یافته را فی الفور به مریض خانه بردند و او را پوش آوردند و منجی شجاع او نیز بعد از اندکی استراحت بحال آمد.

تمام متهودیه (کاپیتان شارپ) و (جان مین نوش) کارکنان کشتی (آنا بلا کلارک) در رها شدن کارگران کشتی (میلانی) در ماه نوامبر ۱۸۷۸ از حریق کمتر از فداکاری (فره ماتل) فرقی الذکر نبود و در قسمت فداکاری هم از آن یای کمی نداشت دو کشتی مزبور درهوق در رود خانه (آدور) در نزدیکی هم قرار گرفته بودند.

کشتی میلانی از نقطه بازگیری شده بود. مقداری از نطفه‌ها آتش گرفت و حرارت آن باعث انفجار چایک‌ها گردید و کشتی یک یاریه آتش شد نقطه‌ها در حال اشتعال از میان مجاری و اوله‌های کشتی بدریا می ریختند و کشتی میلانی در مرکز دایره وسیعی از آتش واقع شد از هر طرف آن آتش زبانه می کشید بعضی از کارکنان کشتی خود را در آب انداختند ولی برخی مانند در کشتی را به آب افتادن ترجیح دادند زیرا می ترسیدند که اگر خود را به آب اندازند با دو خطر مواجه می شوند یکی آب و دیگری آتش.

صدای انفجار بگوش کارکنان کشتی (آنا بلا کلارک) رسید و زبانه آتش را در هوا مشاهده نمودند با وجود این مخاطرات عظیم دو نفر از اعضای کشتی (آنا بلا کلارک) تصمیم نمودند که فرانسویان را از خطر حریق نجات دهند (کابی تان شارپ) خود را در قایقی انداخت و (جان مینوش) نجات کشتی نیز بر اثر او روانه شد. آنها آهسته آهسته در میان دریای آتش بطرف کشتی میلانی روان شدند لباس و دست و بازویشان سوخت ولی بالاخره خود را بکشتی رساندند و نجات کارگران و عملیات فرانسوی و باز آوردن آنها را بکشتی (آنا بلا کلارک) برای خود اجری جزیل می پنداشتند و سلامتی و نجات آنها را بهترین پاداش و مزد خود می شمردند. روح شجاعت و شهامت در این عمل به اشد درجات تظاهر مینماید و عالی ترین اشکال فداکاری و از جان گذشتگی را در غالب این عمل نشان می دهد. آن اشخاص این اقدام را برای پول یا برای مزید اکرام و شئون یا تجلیل خود در نظر مردم ننمودند بلکه مقصد و منظور آنها از این عمل انجام وظیفه بود یعنی کاری برای دیگران انجام دادند که همان را از دیگران در حق خود انتظار داشتند.

وظیفه یعنی چه ؟ وظیفه انجام آن گونه اعمال و افعالی است در مورد دیگران که شما هم همان اعمال و افعال را در مورد خود از دیگران توقع و انتظار داشته باشید .

شاید بنظر بعید و مشکل آید که يك نفر از میان آن اشخاصی جان خود را بواسطه این چنین اقدام باشهامت و عالی فدای دیگری نموده باشد دست های (جان مین نوش) نجار سابق الذکر کشتی بطوری سوخته شده بود که دیگر بدر کار نمیخورد و رشته کار و حرفه خود را بیش از آن نمیتوانست ادامه دهد . او را مثل اشخاص فالج و علیل به (آردروسان) بردند و اکنون که مشغول نگارش این سطور هستم (جان مین نوش) منزل مفارجان در بستر مریضخانه خفته است . صحیح است که کاپی تان و نجار کشتی بدریافت مدال بررتز درجه اول از طرف غایب حضرت مایکه انگلیس و یک مدال طلا از طرف دولت فرانسه و مدالی هم از (للوک) نابل گردیدند ولی آدمی که مادام العمر از فرگوت بدنی محروم نموده و علیل و عفلوج شده نمی تواند با مدال زندگی کند. آیا کسی نیست که وسایل عیش و زندگی را برای این اشخاص فراهم نماید در امریکا نیز قضیه ای نظیر این رخ داد ولی خوشبختانه آن شخص در ساعت فتح و کامیابی مرد و احتیاج پیدا نکرد که از مردم استمداد نماید .

يك کشتی بخاری در دریاچه (ایری) آتش گرفت . مسافری کشتی متجاوز از صد نفر بودند سگان دار کشتی (جان می نارد) مشهور بود که از جای خود حرکت نکرد . مقصود (جان می نارد) این بود که کشتی را بساحل برساند و مسافری را از خطر بیرون آورد . لباس در تنش قطعه قطعه گردید و بطرز وحشت آوری سوخت ولی دست از کار خود برنداشت . تا آنکه کشتی را بالاخره به ساحل رساند آن صد نفر مسافر کشتی جان بدر بردند ولی سگانچی مرد و خود را قربانی ساخت و شجاعانه جان جمعی را از خطر نجات داد .

فتح بزرگی دانند فتح اتراب را یکدهم از آن از جان گذشته در میان کشتی هائی که در حال فرورفتن یا سوختن بودند نمودند کیست که عقلمت اخلاق و حسن سلوک سربازان و ملاحان کشتی (بیرکن هد) را بخاطر نیاورد ؟ شجاعت اخلاق سربازان بیاد نظام فوج پنجاه و چهارم در کشتی (ساراسندز) در اقیانوس جنوبی که مقرر از فداکاری جنگ آوران و اتراب نبود . فریاد « حریق » در میان کشتی طنین انداز گردید و فی الفور هر کس یست خود را گرفت . اقدامات چندی برای اطفاء حریق بعمل آمد ولی فایده نبخشید . بزرگترین اقدامی که برای نجات کشتی ضرورت داشت این بود که اطاق انبار باروط و مواد ناریه را از هواده زبور تخلیه نمایند ولی در انای عمل دوظرف محتوی باروط محترق گردید و سمت چپ کشتی را متلاشی ساخت و نایره حریق از بالا بیابین کشتی سرایت کرد خوشبختانه باطاق های کشتی صدمه ای نرسید و مسافری کشتی بدان واسطه موفق بجلوگیری از سرایت آتش به اطاقهای وسط کشتی گردیدند و از میان اطاقها آب روی قسمت های مشتمل کشتی میریختند فوراً کلک هائی تهیه کرده و قابیها را در کمال نظم و آرامش باب انداختند زنان و اطفال را در قابیها سوار کردند ولی سربازان را در کمال انتظام و دقت مثل انتظام و ترتیبی که از عبور فشان در کوچه ها و معابر مشاهده میشود در عرشه کشتی جمع آوری نمودند آنها را بماموریت های مخصوصی گماشتند و مهمترین وظیفه آنها اطفاء نایره حریق بود که هنوز کشتی را سخت تهدید مینمود . سربازان رشید بایک جلالهت و نیز جنگی مخصوصی دوزخ متوالیا با آتش مبارزه نمودند تا آنکه بالاخره در آن فایده آمد ولی بعد از آنکه آتش منطقی گردید و شعله فروکش نمود کشتی نیم شکسته و در هنوز نیمه جانی داشت

در این اثنا باد شروع بوزیدن نمود و امواج بالا گرفتند گوئی میخواهند آن ملاحان شجاع و سربازان دلاور را تسلیم گرداب های هولناک دریا نمایند معذک آنها در جای خود محکم ایستادند و طنابهای کلفت و محکمی از ته کشتی گذراندند و بادبانها و یتوها را بهم بسته سوراخهای فراخ کشتی که آب از آنها بقوت داخل کشتی میشد مسدود نمودند . این کشمکش و مبارزه حیاتی بدون انقطاع ادامه داشت تا آنکه اندکی از تلاطم دریا کاسته شد و امواج و باد صورت اعتدال بخود گرفتند بطوریکه کشتی تعادل پیدا کرد . پس از هشت روز که در تحت تعلیمات متواتر و پیوسته کاپی تان (کاسل) کشتی رانی مینمودند بالاخره آن کشتی شکسته را بدون هیچ تلفاتی به (ماوری توریس) رساندند .

وقتی یکنفر سیاح بتمشای معبد (نروبیج) می بردازد و بیارق مندرس و فرسوده ای را در بالای محراب کلیسا آویزان می بیند سئوالاتی درباب آن بیرقها از اشخاص میکند . حاجب و دربان کلیسا باد باستین انداخته و با نخوت و تفرعنی جواب میدهد که این بیرقها بعلافت رنگ های فوج پنجاه و چهارم کشتی (ساراسندز) در اینجا نصب شده است ولی يك کلمه درباب عملیات قشون بری اظهار نمیکند و حال آنکه آنها هم مظهر اعمال بزرگی بوده اند . شجاعت و قهرمانی آنها در دریا مایه افتخار و اسباب سربانندی و شموخ مقام آنها گردیده است . بگذار این عذمت و ابهت بهمین حال بماند .

در یکی از حوادث یکی از کشتی های قشونی دستخوش حریق گردید و دو بست و هشتاد نفر محکوم بهلاکت گردیدند درمیان آنها صاحبمنصب مجردی بود که جمعیت مسافرین و ملاحان بدو حق نشستن در قایق را داده بودند آن صاحبمنصب باحمیت و صاحب نعمت جای خود را بصاحبمنصب دیگری که دارای زن و عائله بود واگذار کرد .

پیشنهادوی مورد قبول واقع شد و آن صاحبمنصب مجرد بان دسته از مردان ملحق گردید که چند لحظه دیگر در اعماق ابدیت فرو میرفتند و دست از جان می شستند . این عمل نماینده شجاعت واقعی و قوت قلب و آن صاحبمنصب جوان و دلاور مظهر شجاعت و اخلاص و فداکاری بود زیرا باطیب خاطر حاضر شد که بجای همقطار خود که مسؤلیتش درزندگانی بیشتر از او بود و برای دیگران بیشتر بزندگانی محتاج بود تا برای خودش دست از جان بشوید .

آنچیزی که بیشتر اسباب مخاطره کشتی ها است دریای طوفانی و موج نیست بلکه سواحل برصخره مرك آور است وقتی کشتی بطرز صحیحی ساخته و بی عیب بارگیری شود و کارگزارانش کامل باشند آن کشتی در وسط دریا مامون و سالم است چنانکه گوئی در دارالتعمیر ساحلی قرار گرفته است .

خطر شکستگی موقعی بر کشتی وارد میشود که کشتی از ساحل خارج شود و پس از مسافرت بساحل باز گردد . بان جهت است که فارها و مناره های بزرگ در دور تادور سواحل ها میسازند و چراغهای زیاد بر بالای آنها نصب مینمایند این ترتیب موجب تسهیل و تسریع بازگشت ملاحان میگردد . هیچکس از محسنات و فواید آن چراغها آگاه نیست مگر کسانی که در فصلی از فصول که آسمان از ستارگان و انجم رخشنده خالی باشد و نسیم زمستانی و تند باد های شدید در دریا بوزد در نیمه شب بسواحل مملکت خود برسند یا کسانی که از تاختی صدمات و کشمکش های يك نفر بحر پیمایان که مابین امید و ترس از خطرات مجهول و شکست کشتی سرگردان و حیران مانده باشند .

جراغ های ساحلی که از درخشندگی ثابت واز رنگ یا استتار و اختفای موقتشان شناخته میشوند وقتی در نظره اول با نگاه ملاح تلاقی مینمایند و راس الجبل و نقاط کم عمق و بر صخره دریا را بدو مینمایانند قاب ملاح را از شادی و سرور پرمیکنند زیرا ملاح در پرتونور چراغها از مواقع خطر اجتناب خواهد کرد و در طریقی که کشتی باید بصوب مقصد خود به پیمایسد رهسپار خواهد شد .

ساختن فارهای دریائی (منار های ساحلی برای نصب چراغهای رهبر) یکی از سخت ترین خطرات دریا است اولین فارهایی که در سواحل جنوبی انگلستان ساخته شد از چوب بود . فارهای (اسمالز) و همچنین دو دستگاد فاری کدر (ادی استون) در اوایل امر احداث گردید از این قبیل بود (اسمالز) صخره کوچکی است در تنگه (برستول) و مدتها آن صخره کوچک سبب شکست کشتیهائی میشد که بطرف (آون) و (سه ورن) عزیمت مینمودند .

اولین حمله ای که بر آن شد خیلی سخت و دایرانه بود . جمعی از ملاحان (کرن) در زمینهای اطراف (سالوا) که بیست میل از صخره مزبور فاصله داشت گرد آمدند و در میان زورق مخصوصی نشسته و بطرف آن روان شدند . اولین منظور آنها این بود که سیخ در میان سنگها فرو کنند و مقصودشان از این کار آن بود که ستون های آهنین را درانجا استوار سازند . مردانی که برای اجرای این مقصود حرکت کرده بودند از زورق پیاده شدند و میاه آهنین درازی در میان سنگها فرو بردند در این اثنا هوا بفته طرفانی و منقاب گردید مسافرین مجبور بودند خط سیر زورق را عوض کنند و گرنه با صخره دصادم میگردد و عیشکست .

کسانیکه در روی صخره ایستاده بودند خود را بمیاه آهنین چسباندهند . مابین بردباری و شکیبائی بشری و حملات و ضربات های متوالی دریا کشمکش و منازعه شدیدی بوقوع پیوست آن بیچارگان خود را از بام تانام بان میاه مترازل دمکم چسبانده بودند و شبانگاه را نیز بدان نمط بروز رساندند تا روز سوم که خروش دریا اندکی آرام گرفت و انقلاب دریا روی بتخفیف گذارد نجات یافتند . باتحمل این همه سختی بار دیگر شروع بکار کردند ولی این بار در اثر تجربیات تلخ و ناگوار پیش در کار خیرت و تجربتی حاصل کردند و میله ها و قائمه ها و حلقه های محکمتری در میان صخره فرو بردند که اگر دریا دوباره دستخوش انقلاب وتشویش گردد آنها بتراشد خود را بدان میله ها و حلقه ها بیاویزند . باین ترتیب ساقبت توانستند مواقع و اقامتگاه هایی از چوب در (اسمالز) بسازند . این بنا تقریبا صدسال بریا بود و در این مدت چراغهای آن ملاحان را در دریا رهبری مینمود تا آنکه برجی از سنک سماق بمحکمی بولاد ساختند چنین برجی البته تا ابد پایدار خواهد ماند و برای احتیاجات اهالی آن سامان کافی خواهد بود .

شجاعت و ثهور اقدام (وین استانی) و (رودیا سرد) و (اسمی تون) در بنای چراغهای فار (ادی استون) در میان دریا در جلو (بلی موت ساوند) کمتر از شجاعت ملاحان فوق الذکر نبود . دو مناره اول خراب شد یکی را طوفان عظیم و سهمگین بیست و ششم نوامبر ۱۷۰۳ ازجا کند و برد دیگری طعمه حریق گردید زیرا هردو را از چوب ساخته بودند . سپس (اسمی تون) ظاهر کرد



و تصمیم نمود که چراغهای فار را از سنک و سنک چخماق بسازد . اگرچه برادران تلاته بر آن عقیده بودند که « جز خوب چیزی نمیتواند در روی (ادی استون) قرار گیرد » ولی (اسمی تون) عقیده خود را از دست نداد و عاقبت تصمیم نمود که مناره ای از سنک بسازد : (اسمیتون) به (بلی موت) رهسپار شد و بقصد بازدید موقعی که برای ساختن مناره در نظر گرفته بود عازم دریا شد .

تازیانه امواج و آبهای دریا ضربات شدیدی بر قلعه صخره ها وارد میکردند با این ترتیب (اسمی تون) نمیتوانست بر خشکی قدم گذارد . بعد از سه روز که خروش و تندی دریا اندکی فرونشست (اسمیتون) در (ادی استون) فرود آمد .

تنها چیزی که در میان سنگها توانست پیدا کند آن دو حلقه آهنینی بود که سابق بر آن دیگران در میان سنگها فرو کرده بودند . او برای وصول به صخره ها سه نوبت دیگر سعی نمود ولی در هر نوبت امواج دریا مانع از وصول او بمقصد گردید . ولی ششمین دفعه بمقصد رسید و در محل کم عمقی فرود آمد سپس از روی دقت کامل ابعاد مناره را تعیین نمود . ما در اینجا لازم نمی بینیم که مشکلات و صدماتی که بر آن مهندس وارد آمد یکایک شرح دهیم زیرا تفصیل این واقعه گفته شده است (۱)

(اسمیتون) و همراهانش یکوقت دچار کشتی شکستگی گردیدند . باین معنی که در هنگام مراجعت به (بلی موت) باد برخاست و رفته رفته کسب شدت نمود تا آنکه مبدل بطوفان شد . کشتی (نیتون) بطرف (فاوی) روان شد و پس از اندکی سیر در میان امواج خورد شده و شکسته واقع شد . رمقی برای کشتی باقی نمانده بود و امواج نیز در بالای آن فرو ریخته خورد میشدند . با امدادان کشتی بقدری از ساحل دور شده که زمین و آثار خشکی از حدود امداد بصر خارج شده بود و کشتی در خلیج (بیسکی) دستخوش امواج بود کشتی چهار روز در اختیار تموجات آب بود ولی بعد از چهار روز مسافران بالاخره خود را بحوالی (بلی موت ساوند) رسانیده و در آنجا لنگر انداختند .

(اسمی تون) کار ساختمان آن بنا را کاملاً در تحت اختیار و مراقبت خویش آورد . در موارد و مواقع خطر که سایرین از آن احتراز مینمودند (اسمیتون) فوراً خود پیش میرفت و در صف جلو که خود آنرا «جابگاه افتخار» مینامید قرار میگرفت . اتفاقاً (اسمیتون) از فراز سنگی افتاد و شصتس از جا در رفت ولی برای آنکه کار معوق نماند و تاخیری از آن بابت روی ندهد فوراً تصمیم نمود که خود شصت خویش را علاج کند پس سر شصت را بدست خود گرفته آن را بشدت کشید و جای انداخت و سپس برای تعیین و نصب سنک وسط بنا اقدام نمود .

عمل ساختمان مناره منتظماً تا دم آخر و موقع اختتام بنا پیشرفت نمود . (اسمیتون) میخواست آن بنا را طوری بسازد که دائم و قائم باشد . و در این باب خود چنین میگوید « در موقعی که طرح این بنا را ریخته و در فواید و محسنات آن تعمق و مطالعه مینمودم عقیده و فکر من در باب دوام و ثبات این بنا محدود بیک یا دو عصر از اعصار تاریخی نبود بلکه قصد من آن بود که مدت دوام و ثبات این بنا را مانند وسعت عرصه فکر ابدی و دائمی نمایم بطوریکه تند باد فتنه ایام بر آن

آسیب و زبانی نرساند» افسوس برای آرزوها و آمال بشری! با آنکه مناره بخری (ادی استون) یکصد و بیست سال تمام در مقابل طوفان و تند باد دریا و صرصر حوادث مقاومت نموده ولی اینک در شرف انحلال و انهدام است ولی مناره بخری دیگری برای رهبری و هدایت جهازات در شرف اتمام میباشد. با آنکه مناره بخری یا چراغ دریائی (اسمیتون) مانند صخره محکم و سنگین و با وقار بوده - حتی محکم تر از صخره زیرا مناره بر روی صخره بنا شده نه صخره بر روی مناره پس بدین سبب مناره پیوسته در معرض امواج و طوفان قرار گرفته و سنگها و صخره های زیر و اطراف خود را از محل دسترس امواج محفوظ داشته است - ولی مقتضیات دوران لزوم بنای مناره بخری دیگری را ایجاب نموده است. آنچه باقی بماند از بقایا و آثار بنای (اسمیتون) میباشد. معذک (اسمیتون) کار بزرگ و شایان تحسینی نمود زیرا کلیه مناره های بخری و اقیانوس که از آن تاریخ به بعد بنا شد به صورت مناره (اسمی تون) بود و فقط در ظا هر آن ها جرح و تعدیلی شده است.

سنگ بنیاد مناره بخری (ادی استون) در تاریخ نوزدهم اوت ۱۸۷۹ گذارده شد. مستر دوکلاس حائز افتخارات و شجاعت (اسمیتون) گردید. او بهمان اندازه هنرمند و ماهر و بهمان درجه شجاع میباشد. او در اعماق آنها موقعیکه بنیاد مناره های بخری را استوار میساخت با خطرات زیاد مواجه میشد. در (بیشایس راک) زمانی در زیر سیل امواج ماند و نزدیک بود غرق شود ولی (مستر دوکلاس) نیز مانند (اسمی تون) از مخاطرات کناره نمیکند و خائف نمیکرد. مردم او را سرمشق زنده خود میدانند چند روز قبل از آنکه سنگ بنیان و پایه مناره جدید (ادی استون) گذارده شود کارگران همچنان بکار خود مشغول بودند در صورتیکه آنها در معرض امواج قرار گرفته بودند. تلاطم امواج آنها را بر سر آنها فرو میریخت.

در هنگام مد و جزر دریا کارگران در معرض سیل خروشان و کف آلود واقع میشدند گویی گاهی هستند که دستخوش توجات آب شده اند. آنها در میان آب غوطه ور میشدند و بیچاره ها برای نجات خود بدست و پا زدن میافتادند و بهر چیزی تشبث می نمودند تا کشتی آنها را از آب میگرفت و بساحل نجات میرساند.

(جیمز واکر) متوفی (مستر دوکلاس) ارشد را که او نیز در فن بنا کردن مناره های بخری استادی بزرگ و زبردست بود به (دوک ولینگتن) معرفی نمود. (مسترواکر) در موقع معرفی او به دوک چنین گفت

«این شخصی است که با اندازه شما جنک کرده و کارزار دیده است ولی بکنفر تلفات هم نداده است» دوک در پاسخ گفت

«ای کاش من هم همین حرف را میتوانستم بزنم»

فی الواقع در لشکرکشی ها و جنک های خونین که بموفقیت یکی از فریقین تمام میشود کمتر اتفاق می افتد که فرمانده قشون در معرض مخاطره واقع شود ولی خطری که معماران و بانیان مناره های بخری بدان پیوسته مواجه میباشند براتب بیشتر از خطری است که بفرمانده فوج ممکن

است برسد. سر مهندس همیشه در جلو عملیات و کارگران حرکت میکند یعنی او در راس همراهان خود قرار میگیرد و قبل از همه خود بالای سنگها می جهد و بعد از همه دست از کار بر می دارد سر مهندس خود را نمونه و سرمشق دیگران قرار می دهد و کارگران ناتوان و پست که بکار اجرای نقشه های او مشغول اند از رئیس خود عبرت گرفته و جرئت پیدا می کنند و آنها نیز رفته رفته مانند او با سختی و نرس و مرارتها انس میگیرند و عادت میکنند.

یکی از شجاعانه ترین اقدامات ایام اخیر بنای مناره بخری (اسکرری وور) میباشد که تقریباً در چهل سال قبل اقدام به بنای آن نمودند. صخره های زیر دریائی (اسکرری وور) در مقابل جزیره (تایری) در ساحل غربی اسکاتلند واقع شده و فاصله زیادی با ساحل دارد.

چندین کشتی بدان صخره ها تصادم نموده و شکسته شده بودند و قطعات خرد شده کشتیها را امواج بساحل میرساندند. کمسیون شمالی چراغهای بخری تصمیم نمود که در (اسکرری وور) چراغ قرار نصب نماید.

(مستر آلان استی ونسون) دستوری از طرف کمسیون دریافت نمود که شروع به بازدید و مساحت مقدماتی نماید او نیز بر حسب تعلیمات کمسیون شروع بکار نمود ولی تا سال ۱۸۳۵ عمل مساحت را نتوانست پایان برساند. سه سال بعد شروع ساختمان نمودند و کار آنها عبارت بود از تهیه و تدارک يك آلاچیق و اقامتگاه موقتی. پایه های هرمی الشكل این مناره تازه از دست در آمده بود و کارگران تازه دست از کار برداشته بودند که امواج دریا پایه ها را از جا کنده و بدریا انداختند. سال بعد دوباره شروع بکار کردند و بنیان آن بنا را به عمق چهل و دو قدم حفر کردند در سال ۱۸۴۰ آلاچیق دوباره ساخته شد. مهندس با دسته کارگران خود راضی بسکونت در این آلاچیق گردیدند.

آن مهندس شجاع و بردل چنین میگوید: «در ماه اول اطاقهای نشیمن ما در معرض سیل واقع شد و ما از این حیث ناراحت و معذب بودیم.

چهارده روز تمام رشته ارتباط ما با ساحل و کشتی بکلی گسیخته شد و در آن مدت تا آنجا که چشم کار میکرد ما جز امواج کف آلود سفید چیز دیگر نمی دیدیم و غیر از صدای باد و غرش سهمگین امواج چیزی نمی شنیدیم صدای باد و امواج گاهی بقدری بلند میشد که ما صحبت یکدیگر را نمی شنیدیم. این منظره با آثار خرابه آلاچیق سابق ما که بیست قدم از ما دور بود اسباب دل سردی و افسردگی خاطر میشد و سهوم بدبینی و افسردگی را در خاطر و روح کارگران جای میداد هنوز فراموش نکرده ام آن شبی را که یکی از امواج کوه پیکر بر پیکر آلاچیق ما اصابت نمود و مرا از خواب بیدار کرد. وحشت و هراسی که در موقع بریدن از خواب بر من عارض شد خارج از قوه بیان و تقریر است ضربت آن موج بقدری شدید بود که تخت خواب سفری من شروع بتکان خوردن نمود. بر اثر آن کارگرانی که در طبقه بالای اطاق من خفته بودند از صدای موج و ارتعاش آلاچیق از خوابگاه های خود هراسان برخاسته و تصور کرده بودند که آلاچیق بدریا پرتاب شده است»

طوفان تخفیف یافت ماکولات و ملزومات مهندسين را آب برده بود آنها دوباره انبارها و مخازن خود را از ماکولات انباشتند و کما فی السابق شروع بکار کردند .  
سیس سنگهای وزین و قطور را برجای خود نصب نمودند . بعد از شش سال زحمت ساختمان مناره بخری مزبور با تمام رسید و در اول فوریه ۱۸۴۴ چراغ مناره برای اولین بار در سمت سواحل غربی در معرض مشاهده ملاحان گذارده شد .

هر چند مناره های بخری قسمت کوچکی است از آنچه ملاحان برای کمک بشهیل وصول خود بساحل در مواقع طوفانهای شدید لازم دارند .  
امواج دریا آماس میکند . بالا میاید و برسواحل بر صخره با حدت و شدت تمام حمله می کند و غریو وناله ای را که از دهانه تویها وسایر مهمات وآلات جنگی خارج میشود در خود غرق میکند و سهمناک ترین صدا و غرشی که تا کنون برای تخریب و انهدام آثار بشریت از دهانه تویها بیرون آمده در مقابل حدت و شدت و غرش و غوغای امواج دریا تا چیز و بیصدا میباشد . چراغهای فار ممکن است لنگرگاه را نشان بدهند ولی آیا میتوان داخل لنگرگاه شد ؟ اگر بنقشه شکست گاه سفاین که هر ساله طبع و منتشر میشود نگاه کنید خواهید دید که شکست کشتی ها بیشتر در طول سواحل شرقی یعنی در خط سیر سفاین حماله ذغال سنک بین (نیوکسل) و لندن بوقوع می پیوندد . علائم و آثار شکسته شدن کشتیها در طول سواحل شمال شرقی انگلستان و مخصوصا در حوالی (تاین ماوت) بیشتر از همه جا دیده میشود .

بنا بر این چه عجب از آنکه اولین قایق نجات را یکی از بومیان آن سامان اختراع کرده باشد اولین کسیکه ب فکر تعبیه يك قایق غرق نشدنی افتاد (هانری گریستید) از اهالی (ساوت شیلدز) بود . (هانری لوکین) از اهالی لندن نیز قایقی را برای نجات مغرقین تعبیه نمود که در آب فرو نمی رفت چون ساحل نزدیک (بام بورو) - که جزایر (فرن) دور از آن افتاده - محل وقوع حادثه های بسیار دلخراشی است دکتر (شیرپ) يك قایق ماهی گیری برای (مستر لوکین) فرستاد که انرا طوری بسازد که در آب فرو نرود

(مستر لوکین) قایق را بدلبخواه دکتر (شیرپ) ساخت و در همان سال اول جان بسیاری را از خطر غرق شدن رها نید .

با وصف این قایق نجات مورد استفاده واستعمال عمومی واقع نشد . یگانه قایقی که تا اوقت ساخته شده بود همان قایقی بود که در (بام بورو) کار میکرد .

در سال ۱۷۸۹ کشتی موسوم به (حادثه) متعلق بشهر (نیوکسل) در دهانه رود (تاین) شکست یافت . هنگامی که کشتی در (هردساند) در مدخل رودخانه بحالت شکستگی در میان امواج عظیم و سهمگین افتاده بود کارکنان کشتی خود را یکایک از بالای دیرک ها و بادبانها که سیصد ذرع از ساحل فاصله داشتند در میان آب یرتاب مینمودند . این قضیه در جلوجشم هزاران تماشاچی وقوع یافت و هیچیک از تماشاچیان جرئت نداشتند که یکمک آن بیچارگان بشتابند . در میان اینکوله امواج هیچ نوع قایقی از قایقهای معمولی نمیتوانست دوام بیاورد . آن منظره مشوم و رفت انگیز

نماشایان را سخت متأثر کرده و کسانی که در تحت تاثیر هیجان، و احساسات رقیقه خویش واقع شده بودند کمیته ای تشکیل دادند و جایزه ای تعیین نمودند که بشخصی که بهترین نمونه قایق نجات را بسازد بطوریکه بتواند با امواج کوه بیکر و مخاطرات دریا و بالاخص امواجی که بر ساحل و سنگها خورده و خرد میشوند مقاومت نماید اعطا شود. کمیته مزبور دو نقشه انتخاب نمود یکی نقشه و فکر (ویایام وودهاو) بود و دیگری نقشه (هانری گریت هد). کمیته مزبور جایزه را به (گریت هد) اعطا نمود زیرا شکل طبقه زیرین قایق نمونه او بهتر بود ولی از نقشه (وودهاو) هم يك استفاده بزرگ کردند و آن این بود که بوسیله چوب پنبه قایق را سبکتر و موج تر ساختند. حقیقه مهمترین قسمت قایق نجات موضوع سبک بودن و موج بودن آن است و (وودهاو) قطعاً حق داشت که در بردن آن جایزه شرکت کند. (وودهاو) در اول یکنفر نقاش بوده و بعد از چندی بسمت منشی گری کلیسای (سن هیلدا) استخدام شده بود. اینک در صحن قبرستانی که مدفن او است مناره ای بیاد کارش بنا کرده و نمونه قایق نجات اختراعی او را در بالای مناره قرار داده اند و نیز در روی چهل چراغ مخراب نیز يك عدد نصب کرده اند ولی نمونه اصلی در ضبط کتاب خانه (ساوت شیلدز) می باشد. در فراز مناره چنین نوشته اند.

« (وودهاو) مخترع قایق نجات است که اختراع وی نعمت بی قیمتی برای بشر میباشد»  
 قایق نجاتی که (گریت هد) باضمیمه نمودن و وفق دادن چوب پنبه اختراعی (وودهاو) ساخت وسیله نجات دوست نفر مفروق در مدخل رود (تاین) گردید (دوک نریمتر لاند) قایق دیگری را سفارش داد و برای حفظ آن کمک خرج سالیانه ای قرار داد.

دوک مشارالیه قایق نجات دیگری را برای (اوبرو) سفارش داد و مستر (دم یستر) یکی دیگر برای (سن اندرو) سفارش داد و همان قایق وسیله نجات عده زیادی گردید قبل از انقضای سال ۱۸۰۳ (مستر گریت هد) سی و يك قایق نجات ساخت پنج دستگاه برای اسکانلند هشت عدد برای ممالک خارجه و هیجده فروند برای انگلستان.

قدیمی ترین قایق نجات (گریت هد) که هنوز هم در کار است در سال ۱۸۰۲ ساخته شده است. این قایق اکنون در تملك قایق چیان (ردکار) می باشد. (ردکار) محلی است محصور از صخره های پرخطر.

در این محل چندین نفر از خطر غرق شدن نجات یافته اند ضامن و عامل نجات و استخلاص آنها نه تنها سبکی و تیز روی قایق بوده است بلکه شجاعت کارکنان و عملیات قایق نیز دخیل در نجات آنها بوده است.

انجمن قایق نجات فعلا يك مؤسسه ملی و ساطنتی است. قایق های نجات توام با دستگاه اختراعی (کلیبی نان مانبی) سالی هزارها ملاح کشتی شکسته را از آب میگیرد و مؤسسه مزبور اکنون دارای جهازات نجات میباشد که با ۲۵،۰۰۰ نفر از مردان دلیر تجهیز شده است.

از موقعیکه این موسسه قدم بعرضه وجود گذارده پنجاه هزار نفر را از خطر مرگ نجات داده است. درست تصور کنید زنان و اطفال نجات یافتگان از نجات کسان خود چه شادمانی و سرور عظیمی یافته اند.

در روز یکشنبه بیست و هشتم دسامبر ۱۸۷۹ یکساعت بعد از ظهر صدای توپ از طرف کشتی های پرتو افکن (ساوت سنندز) در حوالی (گودوینز) واقع در هفت میلی (دیل) اطلاع داد که يك کشتی در میان امواج گرفتار شده است . باد سختی از طرف جنوب غربی می وزید بطوریکه راد نفس را مسدود نموده بود . وقتی اجماع مردم مثل سیل از کایسا بیرون دیر یختند چتر هاشان را باد از سرشان بلند میکرد مردم یا بفرار گذارده و بمنازل خود رو آوردند . ولی ملاحان هنوز در ساحل ایستاده بودند . ناگهان زنك بصدا آمد که قایق های نجات را سوار شوند ملاحان شجاعانه از جای برخاسته و در قایق ها سوار شدند چهارده نفر با (رابرت ویلندز) که رئیس و ناظر عملیات کشتی بود اشخاصی بودند که در قایق نجات سوار شدند آنها با يك حماة شدید ویر قوت قایق نجات موسوم به (وان کوک) را در ساحل سر اشیب دریا در میان امواج کف آلود و خروشان انداختند . صدای تحسین ممتدی آنها را بصوب ماموریت پر خطری که در جلو داشتند روانه نمود

در (گودوین سنندز) سه کشتی موجود بود کارگران یکی از آن سه کشتی در قایق ها نشسته و بطرف (مارگیت) رهسپار شدند و کشتیها را بحال خود گذاردند . يك کشتی دوبادبان دار که گویا متعلق دانمارکیها بود مفقود گردید . کشتی که باقی مانده بود کشتی (لیدا) ی آلمانی بود که محمولات آن فقط و از نیویورک به (بری من) میرفت . عملیات و کارکنان قایق نجات بمجرد ورود به (گودوینز) ازدور کشتی بزرگی مشاهده کردند که در دست امواج گرفتار بود . کشتی مزبور در بدترین قسمت (ساندز) در وحل فرو رفته بود . اینجامحلی است که حتی در معتدل ترین روزها امواج دائماً میخروشد و غرش میکند .

اهمیتی ندارد ! باید خود را بکشتی برسانیم . قایق چیان وقتی خود را بنزد يك کشتی رسانند دیدند بادبانهای بزرگ و کوچک یارده شده و کارکنان کشتی خود را بدگاهای کشتی چسبانیده و ورقه های یخ بر سر آنها شکاف و جراحی وارد کرده بود .

قایق (وان کوک) در جایی قرار گرفت که مواجه با باد بود در همان نقطه لنگر انداخت و جاو باد را مسدود نمود اگر چنانچه زنجیر جدا میشد و قایق با کشتی با قوت تمام تصادم مینمود یک نفر هم جان بدر نمیبرد . با اینحال کارکنان قایق نجات اظهار میداشتند « ما نصیم گرفته ایم آنها را از خطر برهانیم » و با خون سردی مخصوصی که از خصایص این دسته از مردم است تمام قوای خود را متوجه خلاصی آن گروه بیچاره و در دام افتاده نمودند و سعی کردند که خود را هر چه نزدیکتر بکنار کشتی برسانند . با آنکه امواج عظیم و کوه پیکر با قوت تمام بر آن فشار می آورد و قایق را عقب می برد و گاه مقداری آب در میان قایق می ریخت ناظر کشتی وقتی بدریا نگرست موج خروشان دیگری ازدور دید و با صدای بلند فریاد بر آورد .

« مردان مواظب خود باشید » قایق چیان از شنیدن این خبر با حالت وحشت محکم به نشیمن یاروزنی خود محکم چسبیدند ولی از ترس نفس نمی کشیدند .

یکی از امواج دریا قایق را بطرف کشتی پرتاب نمود چنانکه قسمت مقدم کشتی شکافی پیدا کرد و تا مین سلامتگی کارکنان کشتی انحراف قایق را از مسیر خود ایجاب نمود .

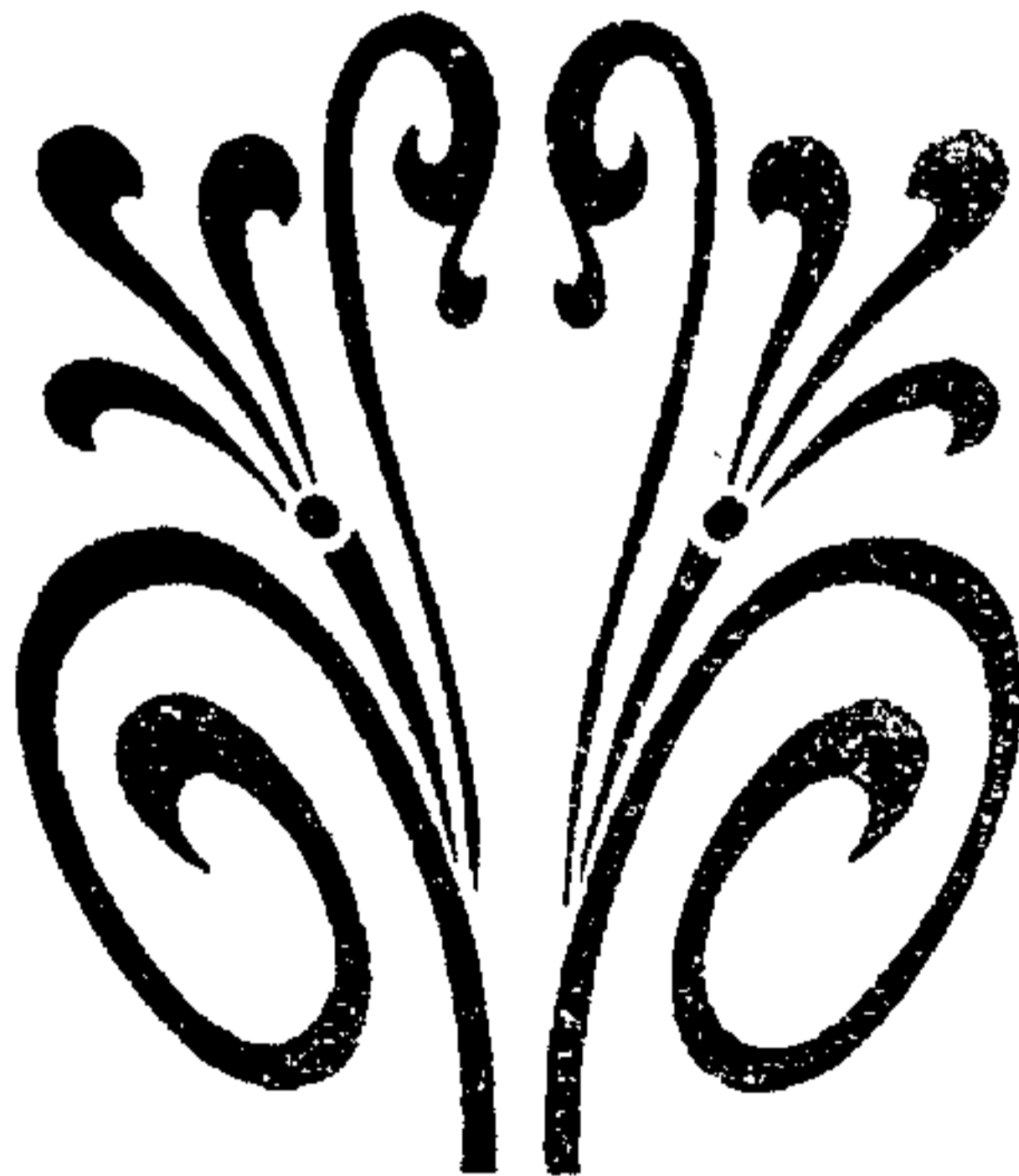
دوباره قایق چیان مراجعت کردند بالاخره قایق با کشتی اتصال پیدا کرد و کارکنان کشتی را یکی یکی یا دو بدو بقایق رساندند. آنقدر مقاومت کردند تا آخرین نفر را بقایق سوار کردند آنوقت ناظر کشتی با صدای بلند فریاد کرد « شرع دکل کشتی را بلند کنید و زنجیر را پاره کنید » پس از آنکه اوامر رئیس کشتی بموقع اجرا گذارده شد قایق بدارف ساحل و سرمنزله مقصود روان شد در حالی که سی و چهار نفر را از خطر غرق شدن نجات داده بود. یکی از نجات یافتگان که قبل از این حادثه دو مرتبه دیگر توسط قایق (وان کوك) نجات یافته بود در اثنای راه ماجرای خود را برای همراهان و یاران خویش بیان مینمود و با سرگذشت پر مشقت خویش آنها را دلداری میداد و تشجیع میکرد. عاقبت قایق نجات آلمان های سیاسگذار بیقرار و بهوت را در (دیل بیج) پیاده نمود با آنکه آنجا هم در آن موقع طوفان شدیدی برخاسته بود جمعیت زیادی باستقبال آنها آمده و با قلبی سرشار از سرور و حالتی آشفته و حیران آنها را در آغوش میگرفتند. (اده ارد و . كوك) رسام و نقاش بحری که عکسی از قایق نجات (کودوین) کشیده بود آنقدر زنده ماند تا « احسنت » دیگران را شنید و پس از هفت روز بدرود حیات گفت نظایر این قبیل عملیات و اقدامات شجاعت آمیز و مردانه سالی هزارها از طرف کارکنان قایق های نجات که سواحل دابرا در حیطه حراست خویش آورده اند ابراز میشود. هنگامی که يك کشتی و حتی يك قایق ماهیگیری در میان دریا بکار خود مشغول است هیچ چیز نمیتواند آن را از کار باز دارد، آنها قایق های خود را به آب می اندازند ولی طوفان و امواج بی عاطفه آنها را از سیر باز میدارد ولی سماجت امواج و قساوت طوفان سلب مقاومت و ثبات و توانائی از آنها نمیکند هرچه امواج دریا بر شدت و حدت خود بیافزایند آنها نیز بر جرئت و مقاومت خود بیافزایند تا آنکه عاقبت قایق را در دریا داخل می کنند گاه اتفاق می افتد که قایق آنها بطرف صخره روان میشود ولی بصخره نرسیده تعادل خود را حفظ نموده و بصوب مقصد خود رهسپار میگردد.

درچندی قبل قایق نجات (ردکار) برای نجات دهن عملیات يك قایق ماهیگیری چهارمیل از ساحل دور شد و بعد از دخول در میان دریا موفق بنجات آنها گردید. همان سال در (فرازبورغ) همان قایق بقصد نجات دادن عملیات کشتی (اوستا) که با صخره های حوالی لنگر کلاتصا دم نموده و شکست یافته بود در حینی که عرصه تنگی شروع بهوزیدن نموده بود رهسپار گردید. بعد از آنکه عملیات کشتی مزبور را نجات داد شکاف کشتی زیادتر شد و کشتی متلاشی گردید. هنوز رفع اشکال نشده بود زیرا قایق رانان با اعمال زور و قوت کامل خود باز قادر نبودند که قایق را در مقابل تند باد بطرف دهانه لنگر کاه سوق دهند. اتفاقا قایق باسنگ بزرگی مصادم گشت و امواج از بالا بر سر آن فرو ریخت. کشتی بان دستور داد زنجیر را قطع کنند بامید آنکه امواج دریا آن قایق سبک و کم بار را ازجا کنده و بنقطه دیگری در بالای صخره ها برتاب خواهد نمود و کارگران قایق نجات خواهند یافت. قایق مزبور اگرچه صورت کشتی شکسته ای را پیدا کرده بود ولی باز توانست آن هفده نفر را در بالای صخره محکمی فرود آورد و همه نجات یافتند اینک مثال دیگری در زمینه فداکاری و ازجان گذشتگی ذکر میکنیم:

عصر یکی از یکشنبه های ماه مارس که هوا بد و منقلب بود در موقعیکه مردم در (گرت یارموت) از کلیسا بیرون میامدند صدای توب از یک کشتی در (گروپی ساند) شنیده شد . معلوم شد کشتی در شن وریک متوقف شده و امواج با صدای سهمکین و دایخراشی بر سر کشتی می ریخت . ملاحان فوراً در ساحل حاضر شده و خود را مهیا و آماده رفتن نمودند .

در موقعیکه قایق چیان سوار شده و منتظر بودند طوفان و انقلاب هوا اندکی آرام شود تا بتوانند قایق را در میان امواج خروشان و کف آلود دریا داخل کنند جوانی که از نکهبانان ساحلی بود بطرف قایق دویده و یکی از عملجات قایق را از محل خودش پائین آورد و بدو گفت «نه نه جاک این دیگر نوبت تو نیست» آن شخص بدو گفت «تو تاکنون سه مرتبه مسافرت کرده ای و چون من ازدواج کرده ام بجای من کار کرده ای . حالا دیگر نوبت من است»

قایق در دریا روان شد هنوز از میان موج های ساحلی بیرون نیامده بود که موج بزرگی قایق را ازجا کنده و واژگون ساخت سه نفر از عملجات کشتی در آب غرق شدند یکی از آن سه نفر همان جوانی بود که تازه ازدواج کرده و از قبول پیش نهاد رفیق خود امتناع کرده بود . همان لحظه قایق دیگری را به آب انداختند و کسی موقعی که آن قایق حرکت کرد فرصت فوت شده بود زیرا کشتی منهدم و متلاشی گردیده و مسافری آن مفقود گردیده بودند .







# نشریات روزنامه ایران

اسم کتاب	مؤلف	مترجم	جلد	قیمت
نردام دویاری	ویکتور هوگو	حسن ناصر		۵ ق
کالین شقایق	بونسن دوتیرال	مصطفی ناصر		۵ -
شوالیه دوزون روز	الکساندر دوما	حسین ضیائی	۲	۶ -
بهودی سرگردان	اوزن سو	حسینقلی مستعان	۵	۱۸ -
تمیله	دوشن	حسینقلی مستعان		۴ -
معجزه کرگان	مازوتل	حسینقلی مستعان	۱	۴ -
تمرکز قوای دماغی	دکتر گرلینک	ابوالفضل شاهرخی	۱	۴ -
اخلاق	ساموئیل اسمایلز	محمدسهیدی	۲	۸ -
وظیفه	»	شایگان فلاهی	۲	۸ -

محل فروش دفتر روزنامه ایران

از نشریات روزنامه ایران (نمراه ۱۵)

# «وظیفه»

قسمت دوم - مشتمل بر ۹ فصل

تالیف

ساموئیل اسمایلز

ترجمه

ا. شایگان ملایری

در نشریات روزنامه ایران انتشار یافته است

قیمت چهار قران

\*(مطبعه ایران)\*



# کتاب وظیفه

## قسمت دوم

### فصل هشتم - سرباز

من تحت اراده و حکم دیگری هستم و سربازان نیز تحت حکم و اراده من هستند بکنفر میگویم برو میرود بدیگری امر میکنم بیا میاید ، بشو کرم هر کاری رجوع کنم انجام میدهد

یوز باشی در سان ماتئو

مقدرات و سرنوشت من نه بلکه وظیفه من اینست . ارجمند ترین اشخاص در میان ما بمتابه

« هوایت ملویل »

یکنفر قراول است در پست خودش

خون انسان برای خانواده و دوستان و خدا و مملکت و نوع خوب است ریخته شود از این بگذرد

« بورک »

باقی همه باطل و بیهوده و خیانت کاری است

زندگانی یکنفر سرباز حیاتی است مشحون از کار و وظیفه سرباز باید مطیع تربیت یافته و قائل

به دیسیپلین و انتظامات و همیشه حاضر و آماده باشد . وقتی صدای شیپور دابشنود باید برود . جای

تامل و بحث و استدلال نیست زیرا او ناگزیر از اطاعت او امر ما فوق خود میباشد حتی اگر بدو امر

شود که بطرف دهانه توپ قدم بر دارد . - اطاعت ، انقیاد و تسلیم ، حسن انتظام و دیسیپلین ،

جرات اینها همه ممیزات و صفات ممدوحه مردان میباشد و نیز سربازان واقعی را باید از روی

این ممیزات و صفات شناخت نوکل و اعتماد باید از دو طرف باشد و یکی از تکالیف حتمیه سرباز

اطاعت مطاق و جدی است نسبت بکلیه اشخاصی که مافوق او محسوب میشوند . - ( روسکین ) میگوید

« سربازان از برکت حسن انتظام و دیسیپلین می توانند قدرت کامل را از این ماده آتشین و عجیب

اخذ کنند . مردمانی که در تحت محیط دیگری واقع شده و دچار عظالت و اهمال و تفرقه و تشتت حواس

گردیده اند . - از برکت خدمت سربازی دو باره ممکن است وارد محیط ارجمند تر و عالیتری

گردند که اندرزی و قوت آنها یکباره جمع شود و متوجه بگنقطه گردد . - سرباز باید پست خود را

حفظ کند اعم از اینکه فاتح شده باشد یا شکست خورده باشد او باید پیوسته هشیار و بیدار باشد

اگر شب را بقراولی مشغول است بایستی خواب را از چشمان خود دور کند . بک تاییه غفلت ممکن

است باعث شکست و تیرد بختی فشنونی که او بنگاهبانی آن مشغول است گردد . سرباز همیشه باید

حاضر باشد که جان خور را در راه ایمن نمودن مملکت و حفظ و حراست هموطنان خود ایثار نماید . خواب برای پیشقراولان بمنزله مرك است . - سر باز باید چابك و جالاک و جدی باشد . سر باز همیشه باید در سر خدمت حاضر باشد . شعار ( لردلارسن ) این بود ، حاضر باش و جرات شهامت و جدیت هانری چهارم نقص سایر صفات و ضروریات اخلاقیش را جبران نمود . او با پنج هزار قشون در مقابل ( دوک دوماین ) مقاومت نمود در صورتیکه ( دوک دوماین ) با بیست و پنج هزار نفر قشون سر درآید عقب او کنانده بود معذک هانری چهارم جنك ( آرگوس ) را با وجود عدم تساوی نفرات برد و بر ( دوک دوماین ) غالب گردید . این نتیجه عظیم و خارق العاده شاید تا درجه زیادی منوط به اختلاف و تباین اخلاق و کمیزات شخصی آن دو ژنرال بوده است . - ( ماین ) کند و نبل و بی درد بود . راجع باخلاق هانری می گویند انقدر که وقت ( ماین ) در موقع تناول طعام صرف میشد مدت خواب او آنقدر نمیشد لباس ماهوت بزین او یاره نمیشد چندانکه چکمه و کفش جرمی در پایش سائیده میگشت . - بگزمان شخصی در حضور هانری بمدح و تنسی ( ماین ) پرداخته و از شجاعت و چالاکي و جرات او تعریف مینمود . هانری بدو گفت « درست میگوئی او کاپیتان بزرگی است ولی من همیشه پنجساعت از او زود تر بر میخیزم » هانری در ساعت ۴ صبح از خواب بر میخواست ولی ( ماین ) ساعت ده این بود تفاوت اخلاقی این دو نفر سر باز مارشال ( تورن ) در عداد قهرمانان نظامی محسوب می شد زیرا او در مشقات و شدیدی که برای سر بازان رخ مینمود شرکت میکرد و آنها نیز کاملاً بروی اعتماد می کردند . - در سال ۱۶۷۲ او با قشون خودش مامور آلمان گردید که با امیر ( براند نورک ) داخل جنك شود . - ( مارشال تورن ) می ایست در وسط زمستان و شدت سرما حرکت کند و عبور از میان راه های برگاولای بس مشکل و طاقت فرسا بود . بگزمان موقعی که قشون از میان باطلاق بزرگی عبور میکرد بعضی از سر بازان جوان شروع به شکوه و ناله نمودند ولی سر بازان پیر و زحمت کشیده بدانها می گفتند . « توکل داشته باشید ( تورن ) خود نیز با ماست و بیشتر از خود ما در فکر ماست الان او فکر میکند که چگونه ما را از این وحال برهاند . وقتی ما در خوابیم او مراقب حال ماست . او پدر ماست و اگر چنانچه مقصد و منظور او از این مسرت عالی و پر فایده نمی بود ما را باین عذاب گرفتار نمیکرد ولی ما نمیتوانیم نقشه و منظور او را فعلاً درك کنیم » . - اتفاقاً مارشال ( تورن ) این صحبت هارا شنیده بود و میگفت هیچ چیز در عالم مثل سخنان و اندرزهای آن سر بازان بکوش من خوش آیند تر نبوده و هیچ نسته و کیفی با کیف و نشاطی که از بیانات سر بازان درمن تولید گشت برابری نمیکند ( تورن ) فوراً مزایای اخلاقی و خصال و خصائص فرماندهی را که میبایست پنجه در پنجه اش افکند و باوی روبرو شود دریافت . وقتی ( تورن ) در جنگهای ( فروند ) متصدی قوای سلطنتی گردیده کانه باوی اظهار عداوت مینمود اگر در موقع جدال شایع بود که حضور نداشته است . ولی از جمله دشمن ( تورن ) فوراً در یافت که ( کانه ) مراجعت کرده است ( تورن ) از حرکات هاهرانه دشمن فهمید که ( کانه ) در میان آنها میباشد . - بعد از جنك فرانسه و پروس یکی از شعرای آلمان بك دیوان در مدح و تنسی ( من ملتکه ) سر آئید شاعر مزبور پایه مدیحه را بمقام حجت رسانید و در اشعار خود سروده بود که سردان نامی تاریخی از قبیل ( هانی بال ) و اسکندر و تا یلیون و : ( مارل بورخ ) در مقابل سردار مشهور قشون

بروس موجودی نایز و بیمقدار بوده اند . (فن ملتکه) دیوان شعر آن شاعر را تصدیق نمود و نامه او را با ادب و احترام جواب نوشت و در ضمن مراسله ای که به ثنا خوان و مداح خویش نگاشت این نکته را تذکار نمود که طبایع اشخاص فوق العاده و عالیقدر را بهتر از هر چیزی مصیبت و محنت معلوم مینماید یعنی بهترین محک تشخیص اشخاص بزرگ و تعیین معیار اخلاقی آنها مصیبت ها و محنتی است که در زندگانی بدانها روی میدهد . مینویسد « ما بموقفیت های بزرگی در عالم نایل گردیده ایم بهر آنکه این مرفقیات هارا بخوانند چه شانس و اقبال و چه مقدرات و بخت یا اراده از لی باید دانست که انسان بخودی خود تنها از انجام آن عاجز بوده است . فتوحاتسی باین عظمت و بزرگی حاصل و نتیجه آن چیزهایی است که نه قادر بخلقت و ایجاد آنها بوده ایم و نه نسلط و نفوذی بر آنها داشته ایم »

( یاپ آوریان ) ارجمند و عالی و در عین حال بدبخت و ناکام این کلمات را داد بر روی قبرش کسندند -

« اعمال بهترین اشخاص تاجه حد بمقتضای زمان و به اختلاف اوقات و ایام حیات او فرق می کند »

با استعداد ترین اشخاص در اثر قوای شکست ناپذیر حوادث و مقتضیات متجاوز از يك دفعه شکست خورده اند ولی بی استعداد ترین اشخاص در پرتو همان قوه شاهد فتح و ظفر را در آغوش گرفته اند »

سرباز باید دارای جرئت و روح فداکاری و ایثار نفس باشد در پائیز سال ۱۷۶۰ لوی یازدهم قشونی بالمان گسیل داشت .

(مارگیزدوکاستریز) ۲۵،۰۰۰ قشون بطرف (رابن برک) اعزام داشت . این عده در (کلوس تر کامپ) موقع و محل مستحکمی برای خود تهیه دیدند . در شب یازدهم اکتوبر صاحب منصب جوانی موسوم به (شوالیه داساس) برای تفتیش و تحقیق از موقع دشمن مامور شد . آن جوان در میان جنگلی که چندان با اقامتگاه سربازان قشون خود فاصله نداشت قدم گذارد . ولی ناگهان خود را در محاصره يك عده از سربازان دشمن یافت . سرنیزه های سربازان دشمن در سینه اش فرو رفت در این اتناصدائی در گوش او چنین گفت «اگر صدائکمی گشته خواهی شد» صاحب منصب جوان فوراً از وضعیت آگاه گردید . قشون دشمن بقصد شبیخون بر اردوی فرانسویان جلو میرفتند . او با فریادی بلند و رسا تا اینجا که حنجره وی یاری مینمود فریاد زد «اورای ! اینجا ! دشمن اینجا است» این کلمات بسر نوشت وی در این دنیا خالنه داد و طومار عمرش را در نور دید ولی مرگ او باعث نجات قشون خود شد . شبیخون آنها عقیم و بلا اثر ماند و دشمن عقب نشینی کرد .

(بروس) در کتاب خود موسوم به «تصاویر تاریخی و کلاسیک» می نویسد

« ادوار جنک در کلیه ممالک عالم آن دوره هائی بوده است که فنون صلح در آنجا به بهترین وجهی ترقی و نمو کرده و زنی ادبی با درخشندگی و تلاؤلؤ کامل در آنجا تابیده و آن سرزمین را منور کرده است »

شاید این مسئله مورد خنده و تردید واقع شود ولی موضوع یونان را مثال قرار دهید (سقراط) (آشائوس) و (سوفوکلس) و (گزنفون) اشخاصی بوده اند که در راه مملکت خرد جنگیدند. همین اشخاص تاج افتخار ادبیات خود برده اند.

روم هم در موقعیکه باوج آسمان ترقی رسید و آخرین مدارج عظمت و جلال را پیود همین حال را داشت. قیصر درعداد بزرگترین جنگ آوران روم محسوب میشود و درعین حال درزمره بزرگترین نویسندگان روم جای دارد.

مستی (هراس) شاعر نیز در جوانی سرباز برد از طرف (بروتس) فرماندهی فوج روم بد و واگذار شد.

(دانت) در جنگ (کامپالدینو) درصفت جنگ آوران قرار داشت و در خط جلو سواران (گواف) دلیرانه می جنگید. بان علت یا حال دیگری بود که او را از فلورانس تبعید کردند. بطرس عابد پیشوا و نایب مجاهدین جنگ صایب دراوان شباب سرباز برد و در جنگهایی که (کنت دوباون) با اهالی فلاندر نمود او داخل قشون بود. چون او سرشت و سر نوشت خود را با سربازی و سپاهیگری مخالف میدید از قشون کناره گیری نمود سپس ازدواج کرد و صاحب چند اولاد گردید. زش رنجور گردید و بحالت نزع افتاد بطرس بعد از فوت زش پناه به دبری برد و بعد ها در ردیف زهادونارکین دنیا درآمد. چندی بعد سفری باورشایم نمود و بعد از مراجعت شروع بانتشار و اشاعه اخبار راجع به زوار کرد و مصائب و بدبختی هایی که زوار دچار و مبتلا میشوند در همه جا بیان میکرد. او در سرتاسر اروپا موعظه مینمود و اولین قشون مجاهدین جنگ صایب را که تعدادشان بعد هزار تقریباً گردیده بود در تحت قیادت خود بچنگ رهنمون شد. تقریباً تمام این عده تاف شدند ولی متعاقب آن جنگهای صلیبی دیگری بوقوع پیوست.

موقعیکه ادوارد سوم در سال ۱۳۷۹ فرانسه را معرض هجوم و استیلائی خویش قرارداد از میان شعرای ما (شاورس) نیز در سلك سپاهیگری درآمد و با مهاجرتین همراه شد. ولی در حوالی شهر (رتن) (شاورس) بتیمد اسارت دشمن درآمد و چند مدت در آنجا بهمان حال باقی ماند. (جرج بوشنان) در جوانی در سلك سربازان مخصوص قشون اسکاتلند درآمد و در موقع حمله بقله (وارک) در سال ۱۵۲۳ حضور داشت.

(بن جاسون) در هلند بسمت يك سرباز مخصوص داخل خدمات سپاهی گردید. (سرفیایب سیدنی) نیز که حسن سالوک رشیم عالیه اش یکی از زیباترین مندرجات تاریخ میباشد در آنجا حضور داشت.

(آلگرنون سیدنی) در انقلاب ایرلند فرماندهی فوج سوار منصوب گردید (داوان) و (لویس) در دوره سلطنت شارل اول فرماندهی قشون را برعهده گرفتند و (وی درز) در همان اوان در قشون پارلمانی منصب یاوری داشت. (بونیان) در ردیف سربازان استرالیا مشغول خدمت بود. (اتوی) در قشون فلاندر بریق دار بردوای (فارکوهر) در زیمان (کنت دو ابری) دارای منصبی بود. (استیل) در کاره سواران مثل افراد بی رتبه داخل خدمت شد ولی لیاقتش بزودی بر همه معلوم شد و بدرجه و کیلی ترفیع یافت.



(۱) (استیل) بخصوص در موقع محاصره (نامور) و همچنین در هنگام محاصره (ونلو) خود را مشهور ساخت و مردم شناسانید. (کولیربیج) در رژیمان سوار اسم خود را در ستون افرادی رتبه نوشت ولی صاحب منصب ما فوق او در عوض ترفیع و ترقی دادن او برای مرخص نمودن و معاف داشتنش از خدمت نظامی مساعدت نمود (کولیربیج) یکی از دوستان خود میگفت:

«من گاهی زندگانی خودم را با دوره حیات (استیل) مقابله میکنم (اما جقدر اختلاف داریم!) می بینم مدت قلیلی من نیز مانند (استیل) مسلح بوده و باسم خودم کلمه (بی رتبه) را در فهرست اسامی نظامیان اضافه کرده ام. در صورتیکه عادات و سیرت زندگانی من خیلی دور از محیط سربازی و سواری بوده است.» علاوه بر اینها (سوته بای) قبل از آنکه درسنگ شعرا در آید و ترجمه قصاید روستائی و پرزلی اقدام کند در در آگون دهم در ردیف صاحبان در آمد. (ویایام کوبت) قبل از آنکه بتلیف کتب اشتغال جوید از تالیفی بصاحب منصبی ارتقا جست.

(ف. ر. لی) در ریاده نظام فوج بنیاد و ششم بدرجه صاحب منصبی داخل خدمت گردید و بعد از آن توجه خود را بشن ترسیم مناظر طبیعی و دورنماها معطوف ساخت و (سر رودریک مورشی سرن) قبل از آنکه در حوز علمای طبقات الارض بنیاد قرار گیرد ملحقان فوج (ان اس کی لینک) بود.

اگر کتب و دوازه ادبی اسپانول را تصفح نمائیم و دوره ادبیات عالیة آنها را مرور کنیم خواهیم دید که کلیة شعرا و مؤلفین زرد اسپانی درسنگ سپانیان و سربازان یا حادثه جویان منسلک بوده و در داخل و خارج و دریا و خشکی جنگیده اند. (ارپ دوو ک) یکی از سربازانی بود که در کشتی (آرمادا) ی اسپانی سوار بود او بابت قلیلی از کرزار سالم جست و بعد از معاودت بوطن مألوف شروع بنگارش قصص و درام ها و قطعات کسای بسیاری نموده و چندی بود درسنگ رهبانان داخل شد و با موضوع (انگریسون) آشنا گردید.

(۱) (سرفیلیپ سیدانی) در موقعیکه در میدان جنگ (زوتفن) بر اثر جراحت خطرناک از پا در آمده و بر زمین افتاده بود از بس از او خون رفته بود عذش شدیدی پیدا کرده و تقاضای جرعه ای آب نمود فوراً آب برای او حاضر کردند ولی وقتی بطری آب را بر لب خود گذارد سرباز بیچاره و بد حالی را دید که چشمان خود را به بطری آب دوخته و نگاهش را از آن نمسی برید. سرفیلیپ چون آن سرباز را در آنحال مشاهده کرد از نگاه های رقت آور او متأثر گردید و قبل از نوشیدن آب لب از لب بطری بر گرفت و آنرا تقدیم آن سرباز نمود و بدو گفت «احتیاج تو به آب زیادتر از من است» چند روز بعد سرفیلیپ در (آرنهالیم) وفات یافت. فداکاری یک سرباز دانمارکی کمتر از فداکاری سرفیلیپ نبود. آن سرباز فداکار دانمارکی مقدار آب جوی را که در یک بطری چو بین داشت یک سرباز مجروح سویدی داد که در کنار او حفته بود و از وی تقاضا نمود که از آن بطری جرعه ای بنوشد ولی ترکند. جوابی که آن سرباز مجروح سویدی به دانمارکی داد مثل گلوله ای بود که در شانه جای بگیرد معذک سرباز دانمارکی بروی خود نیاورده و بدو گفت «من حالا ترا تنبیه میکنم. قصد داشتم تمام این بطری را بتو بدهم ولی حالا بیشتر از نصف آن را بتو نخواهم داد»