

سربازان آمریکایی و ارتکاب سرقت در اصفهان

سندن:

وزارت کشور

تاریخ ۱۳۳۳۱۲۱۵

شماره ۲۲۴-۲۲۴۴

استانداری استان دهم-اصفهان

طبق گزارش کلاتری بخش ۳ روز ۱۳۲۲۱۱۲۱ حاجی مهدی زر گر که محل کسب او در بلاز زر گراه می‌باشد، به کلاتری مزبور مراجعه و دادخواهی نموده چهارنفر سربز آمریکایی درب مغازه او رفته، یک عدد سیست دلاری طلا که سه هزار ریال قیمت داشته به عنوان خرید از او گرفته، دست به دست یکدیگر داده، بدون آنکه

* پیتر آوری مورخ انگلیسی می نویسد: بدون شک محترکان مواد غذایی در ایران وجود داشتند و بسیاری از آنها، همانگونه که بعدها افشاء شد، عوامل فروش بریتانیا بودند.

بر روی جاده‌هایی به طول ۲۷ هزار کیلومتر، قسمت اعظم کمک‌های متفقین به شوروی حمل شد. در مدتی کمتر از ۴ سال جمعا بیش از ۵ میلیون تن کالا از طریق جاده‌های شوسه ایران به شوروی حمل شد. حمل و نقل این مقدار عظیم کلا بر روی جاده‌های ایران، مشکل ترافیک را به جایی رسانید که دولت‌های اشغالگر مجبور

نگاهی مستند به خسارات اشغالگران در جنگ جهانی دوم به ایران **۱۹**

راه‌های ایران در قبضه انگلیسی



در جریان اشغال، راه‌آهن دولتی ایران کاملا در اختیار متفقین قرار گرفت؛ تصویر فوق یک سرباز انگلیسی را مشغول ترسیم نشان پادشاهی بریتانیا بر بدنه قطار ایرانی نشان می‌دهد.

شدند با امضای یک توافقنامه، برنامه‌ای برای استفاده از راه‌های شوسه تنظیم کنند که طبق آن، هر کدام فقط در ساعات معینی از شبانه روز می‌توانستند از جاده‌ها استفاده کنند.

براساس ماده ۳ بند ب قرارداد ۲۹ ژانویه ۱۹۴۲ برابر با ۹ بهمن ۱۳۲۰، متفقین تمامی وسائل حمل و نقل خصوصی، دولتی و نظامی ایران را به تصرف خود درآورده بودند. آنها تمامی کامیون‌های موجود،تانکرهای نفتکش، اتوبوس‌های مسافری و حتی اتوبوس‌های خطوط شهری را نیز متصرف شدند. تعداد کامیون‌های غیر ارتشی متصرفی متفقین به ۳۰۰۰ دستگاه می‌رسید.

این تصرف وسائل نقلیه و نیز ترافیک شدید جاده‌ای، اثری غیرقابل جبران بر اقتصاد ایران بر جای گذاشت. سیستم حمل و نقل کالا و مواد مصرفی و غذا در سطح کشور به کلی از هم پاشید و گرانی و قحطی را گسترش داد. این موضوع اثر زیادی بر حمل‌گند داشت. در برخی نقاط گندم آماده حمل بود ولی خرابی راه‌های ماشین‌رو مانع حمل آنها به نقاط قحطی زده می‌شد.

متفقین شبکه راه آهن ایران را در اختیار خود گرفتند و با نیمی از کامیون‌های عمومی و تحت مالکیت خصوصی، قرارداد بستند که به این طریق بیش از ۷۵ درصد شبکه توزیع موارد غذایی را در ایران در حین برداشت محصول سال ۱۳۲۰ از بین بردند.

در تلگرافی که در این زمینه از تبریز به نخست وزیر ارسال شده

برجسته کرده‌ام تا نشان دهم ایرانی‌ها کدام عبارت را بهانه قرار داده‌اند تا ادعا کنند که انگلیسی‌ها قصد دارند آن بخش از جنوب ایران را که چاه‌های نفت در آن قرار دارد، همچون خاک خود برای همیشه در کنترل بگیرند و یا صاحب شوند.

ضبط درآمدهای نفتی

تنگنای مالی ایران با ضبط درآمدهای نفتی از سوی دولت انگلیس

پاورقی Research@kayhan.ir

است، می‌خوانیم غلات موجود در شعبه‌های اداره غله این شهر با خطر ششپس مواجه است و به علت تعهد دولت در واگذاروی وسایل حمل و نقل به متفقین و نبود وسیله‌ای برای حمل آنها به نقاط دیگر، در حال از بین رفتن است.

سر ریدر بولارد، سفیر انگلیس در ایران در خاطراتش تحت عنوان «سفر به تهران» می‌نویسد:

… قسوی متفقین چندی پس از پایان فصل برداشت غله، ایران رااشغال کردند و بسیاری از تولیدکنندگان گندم فرصت را غنیمت شمرده و از عرضه محصول خود امتناع کردند. حکومت جدید نیز به جای افزایش سریع نرخ دولتی خرید گندم، کار را به دفع الوقت گذراند و نتیجه این سهل‌انگاری، آن شد که تقریبا فقط مقدار اندکی گندم از مهم‌ترین مراکز تولیدکننده آن در آذربایجان به تهران رسید…^{۲۱}

حتی در ماجرای احتکار مواد غذایی نیز می‌توان رد پای انگلستان را مشاهده کرد. پیتر آوری مورخ انگلیسی می‌نویسد: … بدون شک محترکان مصاد غذایی در ایران وجود داشتند و بسیاری از آنها، همانگونه که بعدها افشاء شد، عوامل فروش بریتانیا بودند. از این رو در موقعیتی قوی قرار داشتند…^{۲۲}

سجاد راغی، محقق و کارشناس اسناد تاریخی درمورد این بخش از

تجاوز متفقین به کشور ایران وحقوق ایرانی‌ها می‌گوید:

«موضوع دیگری که مربوط به مداخله انگلیسی‌ها می‌شود،

مداخله در امور راه‌ها، راه آهن و فرودگاههاست. یعنی مهمترین موضوعی که انگلیسی‌ها را به ایران کشاند و مجبور شدند ایران را اشغال کنند، شاه ایران را تبعید کنند، حکومت را عوض کنند و ایران را دراردهای خودشان داشته باشند در وهله اول راه‌های ایران بود تا از این طریق بتوانند برای ارسال سلاح، مهمات و تدارکات به جبهه شوروی اقدام کنند. آنها از دولت ایران خواستند کنترل راه آهن که مهمترین آنها بود استفاده متفقین بود را در اختیار نیروهای انگلیسی قرار دهد. در گزارش‌های رسمی خود متفقین آمده است که ۵ میلیون تن کالا و تدارکات و سلاح از راه ایران به جبهه شوروی حمل شد. این کار ضمن اینکه راه‌های ایران را تخریب کرد، هزینه زیادی هم بر دولت ایران تحمیل کرد…»^{۲۳}

مسعود کوهستانی نژاد، پژوهشگر تاریخ معاصر مهمترین سوءاستفاده ارتش‌های‌اشغالگر از راه‌های مواصلاتی و ارتباطی ایران را درمورد راه آهن می‌انند. وی می‌گوید:

«… از پول مالیاتی که بر قند و شکرمان بسته بودند و از پول‌های

* در تلگرامی که در این زمینه از تبریز به نخست وزیر ارسال شده است، می‌خوانیم غلات موجود در شعبه‌های اداره غله این شهر با خطر ششپس مواجه است و به علت تعهد دولت در واگذاری وسایل حمل و نقل به متفقین و نبود وسیله‌ای برای حمل آنها به نقاط دیگر، در حال از بین رفتن است.

دیگر ملت، یک راه آهنی درست کردند با ظرفیتی بسیار محدود. یک جبران بر اقتصاد ایران بر جای گذاشت. سیستم حمل و نقل کالا و مواد مصرفی و غذا در سطح کشور به کلی از هم پاشید و گرانی و قحطی را گسترش داد. این موضوع اثر زیادی بر حمل‌گند داشت. در برخی نقاط گندم آماده حمل بود ولی خرابی راه‌های ماشین‌رو مانع حمل آنها به نقاط قحطی زده می‌شد. متفقین شبکه راه آهن ایران را در اختیار خود گرفتند و با نیمی از کامیون‌های عمومی و تحت مالکیت خصوصی، قرارداد بستند که به این طریق بیش از ۷۵ درصد شبکه توزیع موارد غذایی را در ایران در حین برداشت محصول سال ۱۳۲۰ از بین بردند.

در تلگرامی که در این زمینه از تبریز به نخست وزیر ارسال شده

برجسته کرده‌ام تا نشان دهم ایرانی‌ها کدام عبارت را بهانه قرار داده‌اند تا ادعا کنند که انگلیسی‌ها قصد دارند آن بخش از جنوب ایران را که چاه‌های نفت در آن قرار دارد، همچون خاک خود برای همیشه در کنترل بگیرند و یا صاحب شوند.

ضبط درآمدهای نفتی

تنگنای مالی ایران با ضبط درآمدهای نفتی از سوی دولت انگلیس

کلاهبرداری انگلیس از ایران در اوج قحطی

پرداخت سود سهام و منافع شده است.

بنابراین طبق قرارداد داری، روشن است که در سال‌های ۱۹۱۹–۱۹۱۳ ایران می‌باید میلیون‌ها پوند از درآمدهای نفتی را از آن خود کرده باشد. به این شرح دقت کنید: شرکت نفت انگلیس و ایران در ۱۹۱۹ بالغ بر ۶۰۰۰/۰۰۰ پوند «دارای مزاد» داشته است؛ پرداخت‌های کلان آن از محل «درآمدها» و نیز پرداخت سود سهام مبلغی بالغ بر ۲۸۰۰۰/۰۰۰ پوند را شامل می‌شده است که در مجموع سود گزارش

شده رقمی بالغ بر ۲۴۰۰۰/۰۰۰ پوند را نشان می‌دهد. همان‌طور که این ارقام نشان می‌دهند من در جای دیگر هم نشان داده‌ام، سهم عادلانه ایران، بدون در نظر گرفتن سود هنگفتی که به شرکت‌های فرعی «سرازیر» شده و «سوخت ارزان نفتی» تأمین شده برای نیروی دریایی انگلیس، دست کم ۸/۰۰۰/۰۰۰ پوند بوده است. اما رقم واقعی پرداخت شده در سال‌های ۱۹۱۳ و ۱۹۱۴ تنها ۳۲۵۰۰۰ پوند بود. بر خلاف نظر سائرد که می‌گوید تنها «بخشی» از درآمدهای نفتی ضبط شد، باید گفت این درآمد پس از ۱۹۱۵ به کلی مسدود گردید. طی سال‌های ۱۹۱۹–۱۹۱۵ ایران می‌باید ۸ میلیون پوند (۴۰/۰۰۰/۰۰۰ دلار) یا به طور متوسط سالانه دو میلیون پوند (۱۰ میلیون دلار) دریافت می‌کرد. این مبلغ پنج برابر هزینه کمک‌های آمریکا به ایران در سال‌های ۱۹۱۹–۱۹۱۷ بوده است. آمار و ارقام نشان می‌دهد در زمانی که میلیون‌ها ایرانی از قحطی مرده‌اند، انگلیسی‌ها به طور غیرقانونی پرداخت درآمدهای نفتی به دولت ایران را مسدود کرده‌اند. در صورت ایرانی نجات می‌یافت. این به معنای جنایت علیه بشریت است.

همان‌طور که در فصل دو اشاره شد، در فوریه ۱۹۱۵، در پی یورش انگلیسی‌ها به خوزستان، شماری از ایلیاتی‌ها به نقاط مختلفی از خط لوله نفت صدمه زدند. با آن که این خط لوله نفت تا ژوئن ۱۹۱۵ تعمیر شد، این ماجرا به بهانه‌ای برای انگلیسی‌ها بدل شد تا درآمدهای ایران را ضبط کنند. سائرد این موضوع را توضیح می‌دهد:

در ۱۹۱۵، بنابر گزارش‌های رسیده از مأموران آلمانی و عثمانی، ایلات ایرانی عریستان تحریک شده و با تهدید عثمانی‌ها به پیشروی به داخل ایران، جرأت یافته و موفق شدند چاه‌های شرکت و خط لوله انتقال نفت خام به پالایشگاه آبادان را تخریب کنند. شرکت خسارت خود را رقم کلان ۴۰۰۰۰۰ پوند (۲۱۰۰۰/۰۰۰ دلار) که برخی فراتر از واقع می‌دانستند، تخمین زده و دولت ایران را مسئول آن تلقی کرد. برای جبران این خسارات، پرداخت بخشی از حق‌الامتیاز مسدود شد و چون ایرانیان نیروی دریایی انگلیس را تأمین‌کننده اصلی سرمایه شرکت و تابعین شرکتی از تحت کنترل دولت انگلیس می‌دانستند، تصور می‌کردند این اقدام نیز راه دیگری برای اذیت کردن ایران است. گزارش بانک جهانی در ۱۹۵۲ که در اینجا به آن می‌پردازیم، نشان می‌دهد خسارت واقعی وارد شده به چاه‌ها و خطوط لوله حدود ۲۰۰۰ پوند بوده که بخش ناچیزی از حق‌الامتیاز ایران را شامل می‌شد. علاوه بر این، به هنگام توقف پرداخت‌ها به دولت ایران، شرکت نفت انگلیس

حاجعلی کیا و سازمان کوک به روایت اسناد ساواک = ۴۰ تقسیم مسئولیت‌ها با تقسیم کشور

فرآگیری در مناطق مختلف کشور
پیش از رسمیت یافتن سازمان کوک در سال ۱۳۳۱ اش، به علت مسئولیت سازمانی سپهد حاجعلی کیا که ریاست مرزبانی بود، در مناطق مرزی ایران با شوروی، گروه‌هایی برای فعالیت‌های پارتیزانی و جمع‌آوری و مرتزبین یا آنها تشکیل شد که مرکز نقل آن نیز، حزب جنگل بود که در مناطق تحت نفوذ قلمبی وی در کجور و کلارستاق در سال‌های میانی دهه ۱۳۲۰ اش فعالیت داشت.

احتشامی ۱۱، لهن، محمدامان‌بیک، محمدرضا ۱۲، کرمانشاه، صرغی، حسن رزقی، مهدی روعفی، مهندس محمدی ۱۳، لرستان، غزنفری، پورسرتیپ ۱۴، بجنورد، شادلوا ۱۵، مه‌باد، ایلخانی‌زاده، ابراهیم علی‌یار ۱۶. شاهپور، قاسم‌زاده»

و در جلسه سوم کمیته مرکزی، چگونگی دخالت اعضاء در ارتباط با مناطق دیگر مورد بحث قرار گرفت: «در مورد تقسیم‌بندی مناطق خارج از مرکز کشور و تعیین کمیته مرکزی آن، عضوگیری از افراد صاحب نفوذ و قابل اعتماد در سایر مناطق کشور در دستور کار قرار گرفت. از این رو در دومین صورت جلسه کمیته مرکزی که در آبان ماه سال ۱۳۳۲ اش در منزل تیمور بختیار تشکیل شد، این موضوع به شرح زیر به ثبت رسید: «تیمسار بختیار معتقد بودند

که با اشخاص قابل اطمینان در شهرستان‌ها و ولایات خارج از طهران، بخصوص در بین ایلات و عشایر پابستی ارتباط برقرار نمود. ضمنا اشخاص زیر را که

دلیل تصمیر ایشان قابل اعتماد می‌باشند، اسم بردند تا همه آقایان نظریات خود را در جلسات آنیہ راجع به آنان و همچنین راجع به طرز تماس با آنها بدهند:
۱. در میانه، امیرخوشنگ شفاپی، مرتضی رنجبر ۲. در زنجان، محمود ذوالفقاری و خاوشن ۳. در خرقان، ۳. هدایت‌الله یعنی ۴. در کلبلی، امجدی‌ها، امیری ۵. در ملایر، عضدی، شالمو، مصدقی ۶. توسرکان، ساری اصلاقی، سقر، مسعود وزیر ۸. بیجار، نجات‌اللهی، امام جمعه ۹. کلهر، قیادان ۱۰. کرند،

تعیین مناطق و مسئولین:
۱. گرگان، مازندران و گیلان مسئول سرتیپ کیا، معاون سرهنگ علوی کیا

۲. آذربایجان منهای منطقه کردنشین آن مسئول سرتیپ نصیری، و پس از اینن تقسیم‌بندی، عضوگیری افراد در شهرستان‌ها آغاز گردید که نمونه‌ای از آن که در صورتجلسه شماره ۷ کمیته مرکزی به ثبت رسیده، به شرح زیر است: «آقای افشارصادقی رابط کمیته رضاییه، عباسقلی خسروی افشار (معروف به نصرالدوله) (برادرزن سرلشکر مظهری) را که سابقا افسر مالی ارتش بوده است (سروان و فصولا در رضاییه رهبر جمعیت میهن پرستان می‌باشد برای عضویت کمیته رضاییه پیشنهاد نموده‌اند. طبق گزارش رسیده از رابط کمیته رشت، آقایان حسینقلی سالار (سکوکات مقیم رشت قاسم‌آباد) و سلیمان پاشاخان ساسانی مقیم بندر پهلوی و سرهنگ بازنشسته هوشیار (سابقا جودی) مقیم رشت را به نام

صفحه ۶
چهارشنبه ۲۹ تآبان ۱۳۹۷
۲۲ صفر ۱۴۴ – شماره ۲۹-۲۲

حاجعلی کیا و سازمان کوک به روایت اسناد ساواک = ۴۰

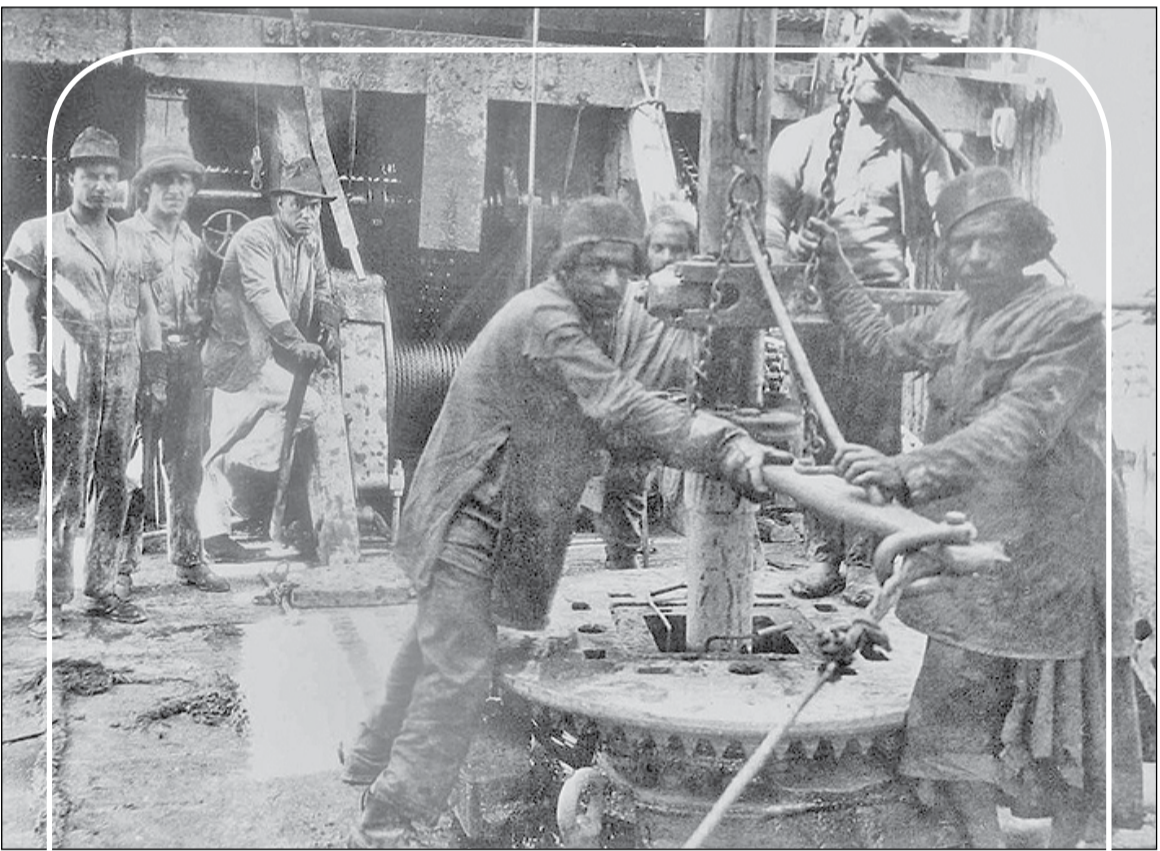
تقسیم مسئولیت‌ها با تقسیم کشور

معاون سرتیپ بختیار ۳. کردستان با منطقه کردنشین آذربایجان مسئول سرهنگ منصوربور، معاون سرتیپ بختیار ۴. قزوین، همدان و کرمانشاهان مسئول سسرتیپ بختیار، معاون سرهنگ علوی کیا ۵. لرستان، خوزستان و اصفهان مسئول سرهنگ علوی کیا، معاون سرتیپ بختیار ۶. فارس مسئول سرلشکر عزیزی، معاون سرتیپ کیا ۷. کرمان و مکران مسئول سرتیپ نصیری، معاون سرلشکر عزیزی

۸. برای خراسان چون عده حاضر آشنایی زیاد به آن منطقه نداشته، قرار شد نفر مهمتم از اعضای کمیته طوری از آرا بین افسران ارتش انتخاب شود که گذشته از صلاحیت عمومی، آشنایی کامل به این منطقه داشته باشند و فعلا بطور موقت مسئولیت این منطقه نیز برعهده سرتیپ کیا واگذار گردید.»

* پس از ابلاغ رسمی در خصوص تشکیل سازمان کوک و عضویت افراد نظامی رده بالا مانند تیمور بختیار و دیگران در کمیته مرکزی آن، عضوگیری از افراد صاحب نفوذ و قابل اعتماد در سایر مناطق کشور در دستور کار قرار گرفت.

استان سوم، آذربایجان شرقی، اردبیل تاریخ تشکیل:
۱. از تاریخ تأسیس اولین تشکیلات سازمان کوک شهرستان اردبیل اطلاع دقیقی در دست نیست، ولی آنچه از خلال پرونده استنباط می‌شود، این سازمان در حدود سال‌های ۲۲ و ۲۳ تشکیل گردید.
۲. رهبری و هدایت این سازمان به عهد آقای حاج رسول صمیمی، مؤسس وبنیانگذار این سازمان بوده، اعضاء از بدو تأسیس این سازمان تا اوایل سال ۱۳۴۵، اعضاء آن به ۶۳ نفر می‌رسید، ولی بر اثر اختلافات موجود بین اعضاء، این سازمان منحل گردید.



کارگران ایرانی شرکت نفت انگلیس و ایران؛ درحالی که مردم ایران درشرایط قحطی روزگار سختی را سپری می‌کردند انگلستان با سندسازی‌های مالی و بهانه‌های واهی از پرداخت اندک سهم ایران از این شرکت هم مناعت می‌کرد.

نرسید، شرکت به بهانه این حوادث، پرداخت حق‌الامتیاز را به مدت پنج سال متوقف کرد و حتی مدعی ۲۰۰۰۰/۰۰۰ دلار برای جبران خسارت شد. در ماده (۱۴) امتیاز آمده است که ایران تنها (تأکید از متن اصلی است) متعهد به حفاظت از اموال شرکت و جبران کارکنان شرکت بوده و درباره زبان یا خسارت ناشی از حوادث خارج از کنترل خود، مسئول نیست. دلیل دیگر ارائه‌شده برای توقف پرداخت‌ها این بود که شرکت باید ۳درصد حق‌الامتیاز را به مالکان زمین‌هایی که پرداخت که چاه‌ها در آنجا حفر می‌شد. در ماده(۳) امتیاز آمده بود که صاحب امتیاز باید کمیته موضوع زمین‌های شخصی تصرف‌شده برای حفاری را به مالکان آنها بدهد.

دولت ایران محروم از منابع مالی، در برابر ویرانگرترین قحطی تاریخ این کشور، درمانده بود. این دولت هیچ اعمال قدرتی نمی‌توانست بکند. سائرد این‌گونه شرح می‌دهد: برای بیشترین ناظران روشن است که ایران در حال حاضر کشوری بدون یک دولت واقعی یا کارآمد است. قدرت شاه و کابینه‌اش تا آنجا که شواهد عملی در نظر باشند، ظاهراً در خارج از تهران احساس نمی‌شود و بخش بزرگی از کشور، بدون کمک دولت مرکزی، در فقر و محرومیت و ولایات مختلف که از تهران اعزام می‌شوند، به واسطه وجهه خود به عنوان افرادی ثروتمند و تحصیل کرده و نیز بی‌تفاوتی مردم به امور سیاسی قادر هستند سازمان حکومتی را در حد جمع‌آوری مالیات‌ها حفظ کنند که البته بخش عمده آن به صورت غله است و مردم در محفظ موارد حسب عادت آنها را به انبارهای غله دولتی می‌آورند. طبقه ارباب حکومت در تهران علاقه وافری به مسائل سیاسی ایران و بین‌الملل دارند، اما دولت آنها که نه ارتشی دارد و نه اعتباری، در زمینه‌هایی که کمترین برخوردی با سیاست کشورهای قدرتمند اروپایی داشته باشند، که دارای منافع مهم سیاسی در ایران هستند، قادر به اعمال هیچ‌گونه قدرت واقعی نیست.

و ایران در حال توسعه بود. سائرد این‌گونه شرح می‌دهد: شرکت برای نگهداری از چاه‌های خود در داخل ایران و نیز پالایشگاه خود در کنار شط‌العرب از نیروهای انگلیسی و هندی استفاده می‌کرد. کار شرکت برای تأمین نفت سفید، بنزین و گازوئیل مورد نیاز نیروی اعزامی به بین‌النهرین و دیگر نیروهای نظامی امپراتوری انگلستان در خاور و خاور نزدیک به طرز چشم‌گیری افزایش یافته بود. عملیات شرکت به سرعت در حال گسترش است و بنا به گزارش کنسولگری عدن در ژوئیه ۱۹۱۷، یکی از تازه‌ترین شواهد گسترش آن احداث پالایشگاه در عدن است… شرکت نفت انگلیس و ایران به تازگی ماشین‌آلاتی را برای حفاری به نزدیکی خانتقین منتقل کرده است و نفت تولید شده در آنجا احتمالاً با لوله به پالایشگاه در دست احداث بغداد منتقل می‌شود. در ارتباط با حق‌الامتیاز احتمالی دولت ایران در طول چند سال آینده باید این نکته را در نظر داشت که ظرفیتی دو خط لوله‌ای که اخیراً بین میدان‌های نفتی و پالایشگاه آبادان کشیده شده، بالغ بر سه میلیون تن نفت خام در سال خواهد بود.

جای شگفتی نیست که سائرد می‌افزاید: یکی از مسئولین شرکت به من گفت سرمایه‌گذاری اولیه نیروی دریایی به مقدار ۳۷۰۰۰/۰۰۰ پوند در این شرکت، هم‌اکنون ارزشی در حدود ۸۱۰۰۰/۰۰۰ پوند دارد.

درباره توقیف درآمدهای نفتی در سال‌های ۱۹۲۰–۱۹۱۵، در گزارش سال ۱۹۵۲ بانک جهانی این‌گونه آمده است: تقی پاشا پیش از آغاز اعمال فشار شرکت برای اصلاح امتیاز داری، دولت انگلستان نقش چندانی ایفا نمی‌کرد. نخستین اقدام آن توقف پرداخت حق‌الامتیاز ایران بود. این اقدام بر این‌سبب مینا انجام گرفت که یکی از دولت‌های همسایه در خرابکاری در خطوط لوله نقش محرکی داشته است. با وجود آن که خسارت واقعی به ۱۰۰۰/۰۰۰ دلار

شرکت قرار دارد. سائرد درباره کنترل و مالکیت شرکت نفت انگلیس و ایران از سوی دولت بریتانیا می‌افزاید: ایرانی‌ها با تمایل انگلیسی‌ها به داشتن منابع نفت مستقل در ایران کاملاً آشنا هستند و در گزارشی که اخیراً شرکت نفت ایران و انگلیس منتشر ساخته است نقل قولی از یک سخنرانی منسوب به لوید جرج آمده که در آن به تأمین مالی این شرکت از سوی نیروی دریایی انگلیس[[] اشاره شده است: «وزیر و کابینه‌ای که کنترل شرکت نفت انگلیس و ایران را تضمین کردند و بدین وسیله فارغ از هرگونه تسلط انحصاری خارجی دیگر، منبع مهم تأمین مناعی را که برای حیات ملی ما ضروری است، فراهم آوردند، خدمتی بزرگتر از درزائلی^{۱۱} کرده‌اند.» قسمتی از این نقل قول را

نامه یکی از مدیران نفتی انگلیس به وزیر خارجه این کشور:دولت انگلیس، خود بیشتر سهام را همراه با قدرت رای در شرکت نفت ایران و انگلیس در اختیار دارد. شرکتی که انحصار حقوق نفتی را در سراسر پادشاهی ایران به استثنای ولایات مرزی در ساحل جنوبی خزر در دست دارد.