

نیروی دریایی نادر شاه

سخنرانی دکتر لورنس لکهارت

(Laurence Lackhat. PH. D)

در انجمن ایران ، در لندن

ترجمه ی : ادیب طوسی

در دسامبر ۱۹۳۶ لورنس لکارت دکتر در فلسفه ، در انجمن ایران در لندن ، راجع بنیروی دریایی نادر شاه خطابه ای بزبان انگلیسی ایراد نمود که از طرف آن انجمن بصورت رساله ای منتشر گردید. اینك نظر با اهمیت موضوع ، شاعر و نویسنده دانشمند آقای ادیب طوسی - مدیر مجله ماهتاب تبریز ، بترجمه آن مبادرت ورزیده اند و چون در اغلب موارد ، محتاج بتوضیحات بیشتری بوده ، خود ایشان نیز بطور پاورقی تعلیقاتی بر آن افزوده اند که برای خوانندگان عزیز متضمن اطلاعات کافی باشد .

نویسندگان غربی بطور عموم میگویند که ایرانیان هیچوقت دریانورد نبوده و نیستند و این بیان چندان هم نزدیک بحقیقت نیست زیرا ایرانیان در ادوار تاریخی خود چندین نوبت در صدد تهیه نیروی دریایی برآمده و در این راه پیشرفتهایی هم نموده اند ، بطوریکه مردمانش با کشتی های خود در دریاها حرکت میکردند .

درافسانه های ایرانی اشاراتی بکشتی های جمشید شده واورا بنام اولین سازنده کشتی در جهان معرفی میکند . (۱)

فردوسی نیز در شاهنامه - کتاب بزرگ خود - از کشتی دانی کیخسرو بر روی دریای مدیترانه که بگفته محققان در قدیم قسمت عمده فلات مرکزی

(۱) شاید اشاره باین شعر فردوسی باشد:

گذر کردزان پس بکشتی برآب ز کشور بکشور برآمد شتاب

ایران را پوشانیده بود ، سخن رانده است. (۱)

در هر حال مبنای استدلال ما بر روی افسانه ها نیست .

داریوش که نزد همه معروفست یکی از طرفداران جدی دریانوردی بود و در دوره خود سیادت دریایی مدیترانه را در دست داشته است و دوران حقیقت نیست که تکیه گاه او در این سیادت بحری کشتی های یونانی و فنیقی بوده است. ولی فراموش نشود که دریانوردان ایرانی در این کشتی ها مانند ملوانان و اعضای اصلی دخالت میکرده اند. (۲)

در هر حال در دوره هخامنشیان میتوان ایران را در عداد ملل دریانورد محسوب داشت .

گرچه با ضعف دولت هخامنشیان، نیروی دریایی ایران در حقیقت صورت

(۱) - اشاره باین اشعار فردوسی است :

چو آمد به نزدیک آب زره گشادند گردان بیان از گره
همه کار سازان کشتی بـرا- زچین و زمکران همی برد شاه
بفرمود تا توشه برداشتند ز یکساله تا آب بگذاشتند
تا آنجا که گوید :

بشش ماه کشتی برفتی بر آب کزو خواستی هر کسی جای خواب
گذشتند بر آب در هفت ماه که بادی نگرداند ز ایشان نگاه
باید متذکر بود که دریاچه هامون در سیستان بین اهالی بدریاچه زره معروفست و ممکن است که از بقایای همان دریای قدیم باشد ،)

(۲) - برای مزید اطلاع ، بد نیست که نوشته هرودت را در اینجا ذکر کنیم :

« داریوش چون میخواست مصب رود سند را پیدا کند چندین نفر را که مورد اعتمادش بودند با چند کشتی مأمور اینکار ساخت و اشخاص مذکور از قسمت علمای رود سند بطرف مشرق حرکت نموده و تا نزدیک دریا پیش رفتند و پس از آن خط سیر خود را تغییر داده از وسط دریا بطرف مغرب راندند تا در ماه سیزدهم مسافرت خود، بدهانه خلیج عربستان (بحر احمر) رسیدند. »
هرودت در اینجا بطور مبهم ذکر میکند که داریوش توانست پس از این مسافرت اکتشافی هندوستان را نیز تسخیر کند .

يك خاطره را بخود گرفته و از بین رفت، ولی حکومت ساسانیان چند قرن بعد آنرا احیاء کرد.

انو شیروان عادل که در قرن ششم میلادی میزیست از خلیج فارس نیروی دریایی خود را بطرف دریای سرخ سوق داده و با همان نیرو، یمن را تسخیر و ضبط کرد. مقدارن همین بازگشت نیروی دریایی یکسده از ملوانان و کشتی رانهای بازرگان ایرانی (تجاری که طرفدار رویهٔ مِرکانتل - Mircantile یعنی بردن جنس و آوردن طلا بوده اند) روی کار آمدند، بطوریکه در اثنای دورهٔ اخیر ساسانیان و اوائل اسلام کشتیهای تجار ایرانی در دریاها بطرف مشرق آفریقا، هند، سرانندیب و حتی چین حرکت مینمودند. (۱) در قرن دهم میلادی شهر «صیرف» همانجا که الان قصبه طاهری (۲) بر روی خرابه‌های آن ایستاده است مرکز بزرگ تجاری خلیج فارس بوده و بندرگاه مهم غالب کشتیهای ایرانی محسوب میشده است. (۳)

شواهد بسیاری از این قدمت دریا نوردی ایران در اصطلاحات ملوانان عرب موجود است، نامهایی را که عرب برای چندین نقطه از پرگار دریائی خود (قطب نما) انتخاب نموده بطور وضوح از ریشهٔ فارسی گرفته شده است. کلمهٔ «ناخدا» که بمعنی صاحب و رئیس کشتی است اکنون هم فارسی میباشد. (نا) یا (ناو) بمعنی کشتی با کلمهٔ (ناوی) بی شباهت نیست و بمعنی کشتی جنگی در ایران مستعمل است. کلمهٔ (رهمانج) یا (رهمانج) بمعنی راهنمای کشتی که يك صورت عربی شده ای از لغت (رهمناک) (کتاب راه) است، در عربی دیده میشود.

(۱) - بد نیست تذکر دهیم که پرکوپوس در قرن ششم مینویسد: «ایرانی‌ها در بازارهای تجاری شرق تسلط یافته‌اند و موضوع ارتباطات و مراودات تجاری در خلیج برونق خود برگشته است»

(۲) - خرابه‌های شهر صیرف بمسافت دو میل از قصبه طاهری در حاشیهٔ ساحل قرار گرفته است و قصبه طاهری فعلاً نقطه غیر معروف و بی اهمیتی است که غالباً صیادان عرب در آنجا اقامت میکنند.

(۳) - شهر صیرف در قرن نهم میلادی دارای اهمیت تجاری بوده، چنانکه «ابوزید صیرفی» نویسندهٔ سفرنامهٔ «سلیمان تاجر» که در اواسط قرن نهم میزیسته گوید: «سکه‌های مسی در صیرف رواج داشته و جهازات صیرف به بحر احمر هم میرفته، ولی از حدود جدّه خارج نمیکشت».

بمرور زمان این علاقه دریا نوردی در ایران کم و کمتر شد، تا حدیکه از سر زبان ها افتاد و بجایی رسید که دیگر مورد توجه و اعتنا نبود، ولی هیچگاه بکلی از میان نرفت .

بدین ترتیب تجارت دریائی ایران هم بهمان نسبت رو به انحطاط و ضعف گذاشت و میتوان گفت که علت این انحطاط نفوذ قبائل عرب در سواحل خلیج فارس بود، که کم کم جارا بر ایرانیان تنگ نموده است .

در قرن سیزدهم میلادی، یعنی در زمان طلوع «سعدی» باید متوقف شد که ایرانیان دریا نورد نبوده اند و شاید سعدی میخواسته با احساسات مردم کشور خود هم آواز باشد، تا آنجا که گوید :

بدریا در منافع بیشمار است اگر خواهی سلامت در کنار است

قرنی بعد حافظ رامی بنیم که بواسطه وحشت از يك طوفان ناگهانی، مسافرت خود را به هندوستان ترك گفته و شبیه به مضمون فوق شعر سروده است. (۱)
در قرن شانزدهم میلادی **پرتقالیها** در خلیج فارس فرمانروای مطلق بودند، ولی در قرن هفدهم انگلیسی ها و هلندیها جانشین آنها شدند. موضوع کمک کشتی های انگلیسی در سال ۱۶۲۲ برای راندن پرتقالیها از جزیره **هرمز** بر همه معلوم و محتاج به تشریح نیست . (۲)

(۱) - یکی از سلاطین هند بملاقات خواجه شیرازی نازل آمد و او را بمسافرت بان دیار دعوت کرد و مخارج راه را برایش فرستاد. خواجه هم عزیمت کرد، ولی پس از دیدن طوفان از خیال سفر بازگشته ، در غزلی گوید :

پس آسان مینمود اول غم دریا بیوی سود

غلط کردم که این طوفان بصدگوهر نمی آرد

(۲) - در سال ۱۶۲۱ شاه عباس کبیر چون بادولت عثمانی در حال صلح بود و ایالت **لار** را نیز در تصرف داشت، به خیال افتاد که پرتقالیها را از جزیره **هرمز** بیرون کند. برای اجرای این منظور، شاه به خان **لار** دستور داد که نسبت به جزیره **هرمز**، ابراز مالکیت کند و آنجا را مانند سابق - یعنی قبل از آمدن **آلبو کرک** پرتقالی و تصرف آن جزیره - خراج گذارد و بداند .

پرتقالیها باین ادعا نامه، جواب سختی دادند و در نتیجه جنگ در گرفت . نخستین اقدام ایرانیان تصرف استحکامات جزیره **گیش** و انسداد راه آن بود و بدینوسیله میخواستند ارتباط جزیره مذکور را با **هرمز** قطع نموده و آنجا را بخطر قحطی و بی آبی بیندازند . ←

در همین موقع بود که اعراب **مسقط** نیز روز بروز بردامنه فعالیت خویش در دریا بیافزودند و اگر بخواهیم وضعیت خلیج فارس را در سال‌های اول قرن ۱۸ در نظر بیاوریم، هر چه بر ضعف دولت صفوی افزوده می‌شد، نفوذ و قدرت طوائف عرب در دوساحل خلیج زیاده میگشت.

در ساحل ایران چندین طایفه و مخصوصا اعراب مقتدر هوله بمفتهی درجه قدرت خود رسیده بودند و داعیه استقلال داشتند. در ساحل عربستان باستانی جزائر بحرین (۱) سایر طوائف حتی از اطاعت ظاهری هم

→ سرکردگی ارتش ایران در این موقع با **امامقلیخان شیرازی** بود و بهیچوجه گمان نمیرفت که پیشرفت و غلبه‌ای نصیب ایرانیان بشود. از قضا در همین موقع یکدسته از کشتیه‌های انگلیسی که برای انجام مقاصد تجارتی از **سورت** حرکت کرده بودند، بپندر **جاسک** رسیدند.

امامقلیخان در آن موقع در **هیناب** بود و از افسران انگلیسی تقاضا کرد که با وی در حمله به جزیره کیش و هرمز همراهی کنند و علاوه بر تشویق‌هایی که از ایشان بعمل آورد، آنها را تهدید کرد که اگر در این جنگ با ایرانیان همراهی نکنند، امتیازاتی که با آنان داده شده، ملغی خواهد شد. و علاوه بر این امر، ابریشم کمپانی که از اصفهان ببنادر جنوب می‌آمد توقیف خواهد گشت؛ زیرا علت اصلی زد و خورد با پرتقالیها عنایت و توجه خاصی است که شاهنشاه ایران نسبت با انگلیسی‌ها مبذول داشته و امتیازات تجاری است که با آنان داده است.

انگلیسی‌ها اساسا مایل با شتران در این جنگ نبودند، چه آنکه این جنگ جنبه دولتی داشت و در آنوقت روابط دولت پرتقال با دولت انگلیس دوستانه بود، ولی از روی اضطرار و به پافشاری **هو نو کس** نماینده کل کمپانی در ایران، آنان پس از مبادله و امضای عهدنامه‌ای با ایرانیان، در جنگ هرمز شرکت جستند و در نتیجه پرتقالیها شکست خورده و از آن جزیره اخراج شدند. تاریخ خلیج فارس ۱۲ - ۱۱۰

(۱) جزائر بحرین ابتدا در زمان کوروش کبیر بقصر ایران در آمد و پس از آن مجددا در دوره اردشیر بابکان و شاپور دوم داخل مملکات ایران گشت. بعدها استیلای اسلام و عرب آنجا را هم مانند سایر نقاط، فرا گرفت و این وضعیت ادامه داشت تا آنکه در این زمان استقلال یافت.

نسبت بایران خود داری میکردند، چنانکه در ساحل غربی اعراب عمان از قویترین طوائف متحده اعراب بشمار میرفتند و **الکساندرهمیلتون** ناو-سالار انگلیسی در گزارشی که با دادر لندن داده بود چنین نوشته :

و نیروی دریائی اعراب (مقصودش اعراب عمان است) در سال ۱۷۱۵ عبارت است از يك ناو دارای ۷۴ توپ و سه کشتی هر کدام دارای ۵۰ توپ و ۱۸ کشتی کوچک، که هر کدام از ۴ تا ۸ توپ در آن‌ها گذاشته شده و اعراب باین نیرو، تمام ساحل را از دماغه **کهرین** تا دریای **احمر**، بوحشت انداخته‌اند .

در داخل ایران نیز، بدبختی متعاقب بدبختی پیش می‌آمد. در سال ۱۷۲۲ **افغان‌ها** بریاست **محمود پسر میرویس** ایرانیان را مغلوب نموده و اصفهان پایتخت ایران را محاصره کرده و در صدد تسخیرش بودند . شاه سلطان حسین ضعیف النفس را مجبور به کناره گیری از سلطنت نموده، محمود بجای او تاجگذاری کرد .

دولتین روس و عثمانی فرصت را مغتنم شمرده و در مقام اشغال قسمتی از اراضی شهرستان‌های شمال و شمال غربی برآمدند .

در خلیج فارس هم اعراب عمان، قشم و سایر جزایر اطراف آن را گرفته و بتعدی و دزدی و هرج و مرج بیش از پیش دامن زدند . این وضعیت تا سال ۱۷۲۶ ادامه داشت و از آن بعد رو به بهبودی گذاشت، چه در این سال ایران از نو سر بلند کرده و مریدی از توده و ایلات خراسان که بنادرقلی موسوم بود و بعدها بنادرشاه معروف شد در تایستان ۱۷۲۶ باردوی شاه طهماسب پسر سلطان حسین مخلوع پیوست و کارها بنتایج قطعی ذیل منتهی شد :

خراسان از چنگ يك مدعی سیستانی (۱)

→ و در نتیجه بحرین نیز جز و متصرفات ایران شد و در اواخر قرن هفدهم، با اینکه تمامی طوائف عرب ساحل خلیج فارس، از اطاعت ایران سر پیچیده بودند، بحرین همچنان نسبت بایران وفادار ماند و از آن تاریخ تا کنون بحرین جزو لاینجزای کشور شاهنشاهی میباشد .

(۱) - مقصود ملك محمود سیستانی است که از اوایل سلطنت شاه سلطان حسین مقتدر شده و در حمله افغان‌ها خراسان را نیز تصرف نموده بود . نجات یافت افغان‌ها در اثر يك رشته جنگ‌های متوالی، از نادر شکست خورده و

از ایران رانده شدند و طهماسب مجدداً در اصفهان بتخت سلطنت جلوس کرد. ترکهادر شمال غرب مغلوب گشته و مجبور شدند اراضی ایران را تخلیه کنند. روسها نیز از آنچه گرفته بودند، دست کشیدند.

موقعیکه نادر، افغانها را شکست داده و متواری ساخت، عده معدودی از آنان بطرف خلیج فارس گریخته و برای خلاصی خود راه مسقط (عمان) را پیش گرفتند و شاید همین موضوع بود که نادر را بلزوم تهیه نیروی دریایی متوجه ساخت.

پس از آن در پاییز ۱۷۳۳ «محمد خان بلوچ» فرماندار «کهکیلویه» بنام حمایت از طهماسب میرزا که سال قبل از آن از سلطنت خلع شده بود - بر علیه نادرشاه قیام کرد.

نیروی نادری محمد خان را مغلوب و منکوب نمود و او با چند تن از همراهانش بساحل گریخته و بجزیره «کیس» (Ouais) (کیش) که در شست میلی بندر «لنگه» از طرف مغرب واقع است، گریخت. بدنبال این قضیه، شخصی موسوم به «لطیف خان» با اسناد و مدارکی که مبنی بر تعقیب محمد خان از طرف نادر در دست داشت به «گمبرون» (۱) نزد نمایندگان کمپانی انگلیس و هلند آمده، تقاضای او از کمپانی این بود که دو کشتی بایران بفروشد. نمایندگان کمپانی هند شرقی باستناد اینکه کشتیها اعم از تجاری و جنگی مربوط بدولت انگلیس و هلند است و بدون جلب رضایت آن دو نمیتوانند اقدامی بکنند خود را معذور داشتند. ولی همین اندازه موافقت کردند که، اگر ایران از سورت کشتی بخرد آنها حاضرند مساعدت کنند.

(۱) - شاه عباس کبیر پس از فتح هرمز بخیال افتاد که بندرگاه بزرگی در ساحل کشور خود احداث کند. برای این مقصود قریه کوچک و گمنام گمبرون را که سابقاً اقامتگاه جماعتی از صیادان بود، انتخاب کرده و بمناسبت نام خود به بندر عباس موسوم گردانید. تجارت و جماعت بندر هرمز متدرجاً باین بندر انتقال یافت و موقعیتی مهم پیدا کرد و کمپانی هند شرقی نیز اجازه یافت در این بندر جدید الاحداث دو عمارت مسکونی داشته باشد، ولی اجازه ساختن بناها داده نشد که مبادا روزی تبدیل بقلعه نمایند.

جوابیکه لطیف خان در نتیجه این استنکاف بنمایندگان کمپانی داده، دریادداشت‌های اداره لندن ثبت نشده، ولی چندروز بعد مجدداً از نمایندگان مزبور درخواست نمود که برای محاصره یاغیان در جزیره کیش کشتیهای خودشان را عاریه دهند. چون نمایندگان کمپانی جوابی برای رد این تقاضا نداشتند ناچار پذیرفتند. ولی قبلاً بلطیف خان تذکر دادند که هرگاه ایران بخواهد برعلیه ترکهای بصره یا اعراب عمان یا رعایای امپراطور مقول (امپراطور هند) و بالاخره تمام کسانی که طرف معامله یا معاهده کمپانی هستند، اقدامی بنماید، کمپانی حاضر بمساعدت نخواهد بود و فقط در این قضیه بخصوص استثنائاً کمک میکند.

بنا بر این دو کشتی انگلیسی و دو کشتی هلندی که شامل عده‌ای از قایق‌های ذخیره بودند، حرکت کرده و جزیره را محاصره نمودند (باینکه این اقدام کمپانی برخلاف میل شیخ جبار و سایر رؤسای عرب خلیج فارس بود). در نتیجه محاصره، یاغیان تسلیم شده و محمد خان بلوچ را بازنجیر بسته و باصفهان فرستادند که در آنجا چشمش را میل کشیدند و چندی بعد در گذشت.

اگر اروپاییان بایرانیان کشتی نمیدادند برای زمامداران ایرانی کار مشکل میشد چه آنها از خود کشتی نداشتند و ناچار بکشتیهای مختصر رؤسای عرب متوسل میشدند که ایداً از آنها انتظار صداقت نمیرفت و از طرفی عدم میل کمپانی بدادن کشتی بیدلیل نبود زیرا کشتیها برای تجارت تهیه شده بودند و در صورتیکه بمقصد دیگری بکار میرفت، خسارت عمده‌ای متوجه کمپانی میشد، بخصوص که ممکن بود یکمده از کروزها (قایق) هم از بین برود.

بهر جهت اگر بمنظور اقدام برعلیه ترکها یا اعراب عمان کشتی فروخته و یا بامانت داده میشد، برای کمپانی عواقب نا مطلوبی در بر داشت، چه آنها نمیتوانستند با در بودن کالای کمپانی در مسقط و بصره معاوضه بمثل کنند.

باین اقدامات کمپانی هند شرقی اینطور تشخیص داد که اگر ناچار ایران باید کشتی داشته باشد بهتر است که کشتیها در صورت ساخت و خریداری شود زیرا در اینصورت انعکاس کمتر خواهد بود از اینکه در خود خلیج بایران کشتی فروخته شود.

در دسامبر ۱۷۳۴ قضیه‌ای پیش آمد که فوق‌العاده باعث نگرانی کمپانی شد زیرا خبر رسید که مردی بنام «ودل» کشتی خویش را موسوم به «پنتا

Patna به لطیف خان فروخته و همین عمل چندی بعد توسط شخصی موسوم به «كوك» صاحب کشتی «روپرال» (Ruperrall) تکرار شد. قضیه بعدی موجب نگرانی کمپانی شد که نماینده گمبرون در یادداشت‌های خود نوشته است: «امید است اقدام وحشیانه این دو فروشنده کشتی، از طرف خان (مقصودش نادرشاه بود) برای ما زحمتی تولید نکند زیرا قبلاً که برای خرید کشتی بمامرأجه کردند روی موافقتی نشان ندادیم».

نماینده کمپانی کاملاً متوجه شد که در یک وضعیت محکمی نیست و نمیتواند معامله را بهم بزند زیرا کمپانی هند شرقی صاحب کشتیها نبود بلکه مقدار ظرفیتی را که برای حمل بار لازم داشت، از صاحبان آنها گریه میکرد و بطور کلی کمتر میتوانست بر کشتیهاییکه بمنظور حمل بار استخدام میشوند تحکم نمایند، کشتی‌هایی هم بودند که در استخدام نبوده و فقط در زیر حمایت کمپانی برای خود تجارت میکردند و در ازای این حق نسبت بکمپانی وظایف معینی را عهده دار بودند. معذالک پس از این قضیه فرمانهایی بنماینده گمبرون رسید باین ترتیب اشخاصی را که در استخدام ویا در زیر حمایت کمپانی بودند از فروختن کشتی بایران منع میکرد.

در فوریه ۱۷۳۵ محمد تقی خان شیرازی استاندار فارس و گرمسیرات بگمبرون وارد شد و با دو نماینده کمپانی انگلیس و هلند ملاقاتهایی بعمل آورد. مقصود وی از این ملاقاتها خرید کشتی بود ولی کمافی السابق جواب مساعدی از طرف نمایندگان کمپانی داده نشد.

بالاخره محمد تقی خان بطور رسمی تذکر داد که اگر کمپانی از حکومت ایران انتظار مساعدت دارد ناچار باید نسبت بتقاضای او اقدامی شود. نمایندگان کمپانی محض دفع الوقت وعده دادند که در صورت خرید کشتی از سورت وسائل تسهیل کار را فراهم خواهند کرد.

نظیر همین تقاضا در اواخر ماه مارس از طرف لطیف خان تکرار شد ولی جواب نمایندگان کمپانی همان جواب سابق بود. در خلال این احوال لطیف خان بهر طریقی که بود شیخ «رشید» امام بسیدو را مجبور نمود که دو کشتی خود را باو بفروشد و باین ترتیب نیروی دریایی نادر دارای چهار کشتی بزرگ شد.

قبلاً بلطیف خان دستور رسیده بود که بوشهر را بندرگاه کشتیهای خود قرار دهد و او باین منظور یکی از اسکله‌های کهنه پرتغالی را در آن بندر ترمیم نموده و چیزی نگذشت که قصبه بوشهر ببندر نادری موسوم گشت.

در آوریل ۱۸۳۵ موقعیکه ترکها با اعراب صحرا در زد و خورد بودند و اعراب نیروی آنها را در بصره شکست داده بودند لطیف خان تصمیم گرفت که از راه شط العرب و خشکی بصره حمله کند و آنجا را متصرف شود. ولی بر اثر همکاری نیروی دریائی هند شرقی با ترکها در این نبرد لطیف خان شکست خورد.

موقعیکه خبر بنادر رسید فوق العاده خشمگین و غضبناک شد ولی خشم او ببنهائی متوجه کمپانی هند شرقی نبود و بهمین جهت لطیف خان را از پست خود معزول کرد باین جرم که او نمی بایستی تا نیروی بری کاملاً حاضر برای همکاری با او نشده بترکها حمله کند.

در پائیز همان سال بواسطه موافقت کمپانی دو کشتی که هر کدام دارای بیست توپ و ۴۰۰ تن ظرفیت بود بقیمت ۸۰۰۰ تومان از سورت خریداری و بایرانیاں تحویل داده شد.

در مه ۱۷۳۶ لطیف خان که مجدداً بسمت دریا سالاری معین شده بود در بوشهر مشغول تهیه مقدمات حمله ببحرین شد و در همینوقت يك کشتی انگلیسی موسوم به «نورتوم برلند» Nortom Berland متعلق بکمپانی هندهلند در بوشهر لنگر انداخت و لطیف خان ناخدا و کالای آن کشتی را توقیف و اظهار داشت، اگر ناخدا کشتی خود را فروشد کالای او پس داده نخواهد شد ناخدای کشتی هر چه اصرار کرد فایده ای نبخشید بالاخره با اشاره کوکل نماینده کمپانی گمبرون ناخدا بفروش آن راضی شد و آن را بیهای فوق العاده گزافی (۵۰۰۰ تومان) بلطیف خان فروخت.

در همان موقع لطیف خان با ۴۰۰۰ مرد بطرف بحرین حرکت کرد زیرا موقع مناسبی بود چه آنکه شیخ جبار حاکم خودسر بحرین به زیارت مکه معظمه رفته بود.

بابهره برداری اذاین موقعیت مناسب پادگان ساخلو اعراب هوالدر غیاب رئیس خود مقاومت مختصری ورزیده و در نتیجه بحرین بدست لطیف خان افتاد و او کلید دژهای آنرا جهت نادر فرستاد.

در مارس ۱۷۳۶ نادر نایب السلطنه مقتدر، عباس سوم، فرزند طهماسب

میرزا را! که بجای پدرش بسطنت نشسته بود از سلطنت خلع کرد و خود با عنوان «نادرشاه افشار» بر طبق شروطی که با بزرگان ایران بعمل آورد بر تخت نشست.

پس از آنکه با ترکها متارکه کرد و سرکشان بختیاری را بجای خود نشان داد و اقداماتی نامی در افغانستان و هندوستان انجام داد و اگر چه در خارج از ایران سرگرم کارهای خود بود معذالك از نیروی دریائی غفلت نداشت و بر حسب اشاره لطیف خان تصمیم گرفت عمان و مسقط را در تصرف خود در آورده و بر خلیج فارس و عمان استیلای کامل داشته باشد.

قضایا در عمان بروفق مراد صورت گرفت زیرا «سیف بن السلطان دوم» در مقابل یکی از سرکشان متنفذ منطقه خود عاجز مانده و برای دفع اواز نادر کمک خواست بنابراین فوراً يك نیروی سریع دریائی برای کمک بامام مزبور تشکیل یافت.

در ۱۳ و ۱۴ مارس ۱۷۳۷ (یکسال بعد از فتح بحرین) نیروی مزبور که مرکب از يك ناو بزرگ بنام «فتح شاه» و سه کشتی دیگر و یکمده از کرویهای کوچک و دو غراب (قایق بزرگ) از گمبرون خارج شد. لطیف خان خود در کشتی فتح شاه بود و پرچمی به عرشه آن افراشته بود که زمینه‌ای سفید داشت و در وسط آن شمشیری باریک سرخ نقش بسته بود.

(این موضوع راجع به پرچم دوره نادر قابل توجه است). فرماندهان دوتا از این کشتیها انگلیسی بودند یکی کوک و دیگری روپال (همان کسانی که برای اولین بار کشتیهای خود را بایران فروختند) بیشتر جمعیت قایقها از اعراب هوله بودند و بطور کلی در تمام کشتیها و قایقها پنج هزار مرد و هزار و پانصد رأس اسب سوار کرده بودند.

لطیف خان با این نیرو بطرف «خورفکان» (Khor Fakhan) (بندر گاهی در ساحل عمان) راند و پس از آنکه قسمتی از این نیرو را در خورفکان فرود آورد مجدداً داخل خلیج فارس شده و بقیه قوای خود را در (جلفار یا رأس الخیمه) پیاده کرد و در آنجا با امام ملاقات کرد. عملیات درخشکی با موفقیت این دو متعاقد انجام گرفت ولی بالاخره مابین امام و دریا سالار

نادر کدورت حاصل شد و بهمین جهت ایرانیان بجلفار بازگشتند و آنجا را در دست خود نگاهداشتند.

در ماه ژوئیه لطیف خان از گمبرون مراجعت کرد و قصبه را بافتخار او آذین بندی کردند.

کارگران کشتیها از اینکه «محمد تقیخان» (استاندار فارس و گرمسیرات که معاونت لطیف خان را هم بعهده داشت) اجرت آنها را نپرداخته و حتی آذوقه بحد کفایت بآنان نداده است بلطیف خان شکایت بردند و او آنها را بلطایف حیل آرام کرد.

در ژانویه ۱۷۳۸ تقیخان پیغام سختی از نادرشاه دریافت کرد که چرا شخصاً در بسیج بطرف عمان بالطیف خان شرکت نکرد و بدینترتیب مورد سرزنش قرار گرفت.

برای رفع کدورت امر نادر وی تمام قایقها و کروهای انگلیس و هلندی را وادار بحرکت نموده و خود نیز بالطیف خان بطرف جولفار راند.

امام بجدی از یاغیان صدمه دیده بود که ناچار از دشمنی با ایرانیان صرفنظر کرده و مجدداً از آنها کمک خواست. پس از آنکه یاغیان مغلوب گشتند و چندین قصبه از آنها نیز بتصرف درآمد ایرانیان قصبه مسقط را محاصره کردند و امام چون این و ضعیف را دید بر علیه ایران باحریف خود متحد گشته و درهمین اثنا میان محمد تقیخان و لطیف خان در اثر يك کدورت قدیمی دشمنی حاصل شد و تقیخان، لطیف خان بیچاره را مسموم کرد و باین ترتیب نادر از وجود داشتن دریا سالاری قوی و کاردان محروم ماند و با اینکه کمکهای زیادی ببقی خان رسید معذالك وی قادر بتسخیر حصار مسقط نشده و حتی نتوانست عوقبت خود را محفوظ بدارد، بنابراین عده خود را بکشتی سوار کرده و بجلفار بازگشت.

تقیخان که دیگر مانند لطیف خان کسی را نداشت تا از کارهای بی رویه او جلوگیری کند، سختگیری و شدت را نسبت بملاوانان عرب بجائی رسانید که تمامی آنها یاغی گشته و از فرمان وی سر پیچیدند تا آنجا که آذوقه پادگان جلفار بوسیله کشتیهای انگلیسی حمل میشد.

شیخ جبار (حاکم سابق بحرین) از وضع استفاده کرده و بامید اینکه

روزی بتواند برای دومین بار استیلای خود را بر بحرین میسر سازد آتش طغیان ملوانان را دامن میزد و در همین اثنا سایر اعراب، جزیرهٔ قشم را نیز غارت کردند.

اندکی بعد از آن بواسطهٔ توافقی که میان خود ملوانان تولید شد ایرانیان مجدداً توانستند آنها را تحت اطاعت و فرمان خود در آورند و در یک جنگ دریائی همینکه ملوانان مزبور فرماندهٔ خود را کشته دیدند همگی تسلیم شدند.

در اوایل سال ۱۷۳۹ از طرف نادر بتقیخان دستور رسید که با جدیت هر چه تمامتر جنگ در عمان را دنبال کند ولی اتفاقات بعدی مانع این اقدام شد زیرا در نوامبر سال بعد امر نادری بر این تعلق گرفت که تقیخان از راه خشکی و دریا بانیروی خود برای همکاری بالشکریان نادر که از دهلی باز میگشتند، بطرف سند حرکت نماید.

خود تقیخان با نیروی پری حرکت میکرد و جهازات جنگی او با چندین هزار مرد سپاهی از راه دریا بسند میرفتند ولی این نیرو نتوانست بالشکر نادر کمکی برساند زیرا تقیخان در مکران شکست خورد و عقب نشست و در حین عقب نشینی بواسطهٔ عدم کفایت آذوقه! قسمت اعظم لشکریانش در دریا و خشکی از گرسنگی و تشنگی تلف شدند.

طمع و حرص تقیخان سبب شد که مزد ملوانان را نداشته و مجدداً آنها را بشورش برانگیخت بطوریکه در سپتامبر ۱۷۴۰ ملوانان، دریاسالار جدید نادر موسوم به میرعلیخان را باعده‌ای از اطرافیان کشته و کشتی‌ها را تصاحب کرده و از جولفار به خورفکان رفتند.

چند روز بعد از این واقعه محمود تقیخان، نامی بعنوان دریاسالاری از طرف نادر بیندر عباس وارد شد ولی شخص مزبور نه تنها دریاداری بی کشتی بود بلکه در همه عمرش دریا ندیده بود.

محمود تقیخان از نمایندهٔ کمپانی انگلیس تقاضا کرد که واسطهٔ صلح میان او و ملوانان شود و بنابراین نمایندهٔ مزبور به ملوانان نامه نوشته و آنها را به اطاعت از کمپانی هند شرقی دعوت کرد ولی محمود تقیخان

منتظر نتیجه نشده و تغییر رأی داده و با عاریه کردن دو کشتی از کمپانی هلندی برای حمله به یاغیان بطرف خورفکان حرکت کرد.

این دریا سالار مردد بدون هیچ اقدامی از وسط راه برگشت و در بازگشت میانه اش با نماینده کمپانی هلندی بهم خورده بطوریکه پاسبان مسلح خود را در کشتیهای هلندی گذاشت ولی درهمین موقع ملوانان یاغی با کشتیهای ایران بهر نقطه خلیج که میل داشتند در حرکت بودند.

در مارس ۱۷۴۱ مجدداً میان ملوانان دو دستگی رخ داد و بعضی از آنان برای تسلیم شدن با اولیای ایران مشغول مذاکره شدند بالاخره از این مذاکرات هم نتیجه‌ای حاصل نشد.

در اواخر ۱۷۴۱ يك سردار یا سرتیپی که امام وردی خان نام داشت بدون خبر وارد بندر عباس شد و بدون اینکه اعتنائی به دریا سالار مزبور بکند دو کشتی هلندی را در ربوده و با سپاهیان خود برای حمله بیک عده از این ملوانان یاغی که در جزیره کیش بودند رفت.

یاغیان به محاربه شدیدی گرفتار شده و امکان داشت که در صورت ادامه جنگ شکست خورده و تسلیم شوند ولی از سوء اتفاق بواسطه ترکیدن یکی از توپهای کشتی امام وردی خان زخم سختی برداشت و پس از چند ساعت در گذشت.

محمد کاظم مورخ ایرانی که در آن وقت میزیسته نقل میکند که سردار مزبور تا لحظه مرگ سربازان خود را بمقاومت و پایداری توصیه میکرد (کتاب نادری ص ۳۶۷) ولی نصایح او سودمند نیفتاده و ایرانیان بمحض کشته شدن فرمانده خویش از جنگ دست کشیده و یاغیان را بحال خود گذاشتند. درهمین اوقات نادر در صدد برآمد که در بوشهر برای خود کشتی بسازد ولی بواسطه نبودن الوار لازم در ساحل خلیج فارس لازم بود که مقدار زیادی چوب ازمازندران بیاورند و این کار با وضع کوهستانی ایران درهمه جا بوسیله گاری ممکن نبود بلکه اغلب ناچار بودند چوب ها را از مازندران تا خلیج فارس بر روی دوش اشخاص حمل کنند.

بود بطول سیصد پا (ساختن این ناو با اشاره نماینده کمپانی بندر عباس صورت گرفت) حامل عده زیادی توپ ، ولی ساختن کشتی چوبی بدین درازی حتی در کارخانه های کشتی سازی غرب هم عملی نبود . چه آنکه بدنه و اطراف چنین کشتی بزرگ را غیر قابل نفوذ کردن کاری فوق العاده مشکل و حتی غیر ممکن بنظر می آید .

قبلا در بندر عباس کارخانه توپ سازی طرح ریزی و تأسیس شده بود و برای اولین بار در سپتامبر ۱۷۴۱ دو توپ مسی از این کارخانه بیرون آمد و نادر خیال داشت در صورتیکه این توپها خوب از آب در آمد سیصد توپ برای کشتیهای تازه ساز خود که در شرف اقدام بود از این کارخانه بیرون بدهد .

در دسامبر همان سال فرمانی از طرف نادر بنمایندگان کمپانی انگلیس و هلند رسید که بموجب آن می بایست سه نفر نجار قابل برای ساختن کشتی استخدام و به بوشهر اعزام کنند و نیز در آن فرمان ذکر شده بود که هر چه لوازم کشتی سازی برای آنها لازم باشد با حواله بیگلریگی (فرماندار بندر عباس) نمایندگان کمپانی تهیه و تحویل دولت بدهند و دولت ایران نیز هزینه آنرا تقبل نموده و به کمپانیها خواهد پرداخت ولی در صورتیکه نجاران مزبور از عهده کار برنمایند موجب عدم رضایت دولت نادری خواهد بود .

اشکال عمده ای که توجه نمایندگان کمپانی را جلب کرده بود ، قضیه حمل الوار بود که می بایست بمسافت شصت روز از مازندران آورده شود و تهیه سایر لوازم نیز بنوبه خود مشکل مینمود . معذالک از این اشکالات که صرف نظر کنیم انتخاب اشخاص بی اطلاع بیشتر باعث عدم موفقیت میشد چه نادر در همین موقع طبق نظریه بی اساسی که به او القا کرده بودند شخصی از اهالی فنلاند را که د لاپوتری Lapotterie ، نامداشت و یکوقتی هم در اصفهان می زیست برای نظارت در ساختن کشتی بزرگ مأمور بوشهر ساخت و بیچاره هر چه اظهار بی اطلاعی از اینکار مینمود کمتر نتیجه می گرفت و شخص مزبور در اثر بدی آب و هوای بوشهر مریض شد و از آنجا نیز برای بازگشت به اصفهان خیلی دست و پا کرد ولی کمتر مفید می افتاد تا موقعی که وجودش بکلی از کار افتاد و در بستر بیماری خوابید آنوقت باو اجازه مراجعت دادند اما پیش از آنکه بشیراز برسد بدرود حیات گفت و کشتی مزبور با این همه زحمات ناتمام ماند و بقایایش حتی در اوایل قرن نوزدهم در آنحدود

باقی ماند و نظر سیاحان را بخود جلب میکرد .

با اینکه اداره کشتی سازی خلیج کاری صورت نداد معذالك نادر توانست بوسائل مختلفه از قبیل : خریداری ، توقیف ، هدیه گرفتن و امثال اینها نیروی بحری قابل ملاحظه ای برای خود فراهم آورد . چه ملوانان متمرد بمروور زمان از باغگیری دست برداشته و کشتیها را به ایران تسلیم کردند و روز بروز بر تعداد آنها افزوده میشد چنانکه محمود تقیخان يك ناوفرانسوی را باجهار در بوشهر خرید و نامبرده در سال ۱۷۴۲ چهار کشتی از سورت خریداری کرد و بعلاوه در اثنای صلح امام یمن دو کشتی بنادر هدیه کرد که یکی از آنها دارای ۶۴ توپ بود .

در سال ۱۷۴۲ امام یکدفعه دیگر مجبور شد از نیروی نادر كهك بخواهد بنابراین كلب علیخان برادر خوانده نادر که فرماندار گرمسیرات بود باده ای از لشکریان بطرف عمان حرکت کرد و تقیخان نیز همراه امام از راه دریا به مسقط رفت .

تقیخان که علاقه مفراط امام را بهمیخواوری دریافته بود در موقع حرکت يك خمره بزرگ از شراب شیراز همراه خود برد و در ورود به مسقط امام و همراهانش را در منزل خود که در یکی از قلاع مسقط بود دعوت نمود و بجدی آنها را از شراب مست کرد که سر از پا نشناخته و بیخود شدند و در همین اثنا تقیخان قلعه را بتصرف درآورد و بوسیله زدن مهر امام بفرمانی که خود نوشته بود دسته جات خود را در حصاهای دیگر نیز جای داد .

وقتیکه امام بخود آمد و قلاع مسقط را در تصرف ایران دید خود انزوا گرفته و کمی بعد از غصه مرد . در ژانویه ۱۷۴۳ قصبه سهر نیز پس از مقاومت شدیدی بدست ایرانیان افتاد و بدین ترتیب بر بخش مهم عمان تسلط یافتند .

تجدید جنگ با تركها سبب شد که نیروی دریائی پادگان مسقط برای شرکت در حمله به بصره از آن جا حرکت کند ولی باوجود اینکه نیروی بری نادر تقریباً بصره را تصاحب کرده بود از ناوگان بحری مزبور کمکی در این جنگ بعمل نیامد .

در دسامبر ۱۷۴۳ محمود تقیخان که برادر خوانده نادر را کشته بود رسماً بر علیه نادر یاغی شد و خیال گرفتن نیروی دریائی را در سر میپروراند که پنجه قوی نادر او را درهم فشرد . اما این پیشامد و ادامه جنگ با تركها منتهی نشد که پادگان عمان در حفاظت آنجا سست گردد و بالنتیجه احمد بن

سعید امام قادر اعراب که مدت‌ها بر علیه ایران از سهر دفاع میکرد بر عمان مستولی شده و به استثنای جلفار تمام نقاط عمان در دست او افتاد .

با این اوضاع نیروی دریائی از اهمیت خود نسکاسته و روز بروز در تزايد بود بطوریکه نماینده کمپانی بندرعباس در اواخر فوریه ۱۷۴۵ راجع به نیروی دریائی ایران به اداره لندن گزارش اینچنین داد :

« شاه ایران دارای سی ناو بزرگ و مقدار زیادی کشتیهای کوچک است و با اینحال روز بروز در صدد افزایش آنهاست و اخیراً برای رعایت صرفه در یک خط تجارتی افتاده و دستور داده است که سالیانه دو کشتی با کالای ایران که بمبلغ ۵۰۰۰ تومان ارزش دارد به سورت فرستاده و در عوض لوازم کار خریداری شود تا دو کشتی دیگر بسازند . »

ولی باید متذکر بود که جنگهای پی در پی نادر با ترکان و باغیانیکه در دو سال اخیر سلطنت او پیدا شده بودند بجای او را مشغول داشته که از نیروی دریائی خود غافل ماند و نتوانست فکر خود را به ادامه ازدیاد تشکیلات دریائی خلیج تعقیب کند و این غفلت تمام زحمات چندین ساله او را هدر داد چه نزدیک بمرگش چندین کشتی در آبهای خلیج غرق شد و بقیه آن هم پس از وی بواسطه نداشتن سرپرست با سرعت شکست انگیزی رو بنقصان گذاشت و یکی دو سال پس از واقعه خبوشان و مرگ نادر از بین رفت چنانکه گوئی از اصل وجود نداشته است .

(پایان)

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی