

فیروی دریائی ایران در زمان نادر شاه

نویسندگان غربی غالباً در نوشته های خود اشاره کرده اند که ایرانیان هیچوقت يك ملت دریائی نبودند و نیستند بیانات زیرین اینجانب چندان گفتار آنان را تأیید نخواهد کرد .

ایرانیان هرچندی یکمرتبه توجه زیادی بطرف دریا معطوف داشته و غالباً دریاهای با کشتی های ایرانی و افراد ایرانی پیموده اند در افسانه های ایرانی غیز اشاره شده است که جمشید اول کسی است که کشتی سازی را بمردم آموخته است چنانکه فردوسی شاعر شهیر ایرانی در شرح حال جمشید میگوید :

گذر کرد از آن پس به کشتی بر آب ز کشور بکشور چو آمد شتاب
و همچنین در شرح مسافرت کیخسرو در دریای زره میگوید :

چو آمد بنزدیک آب زره گشاده کرد آن میان از گره
همه کارسازان دریا برآه
بخشکی بگرد آنچه بایست کرد
چو کشتی بآب اندر افکند مرد
بفرمود تا توشه برداشتند
ز یکساله تا آب بگذاشتند
جهاندار نیک اختر راه جوی
بر آن بندگی بر فزایش گرفت
همینخواست از کرد کار بلند
جهان آفرین را بیایش گرفت
همی گفت کای کرد کار جهان
که اورا بخشکی بردی گزند
شکهدار خشکی و دریا توئی
شکهدار جان و سپاه مرا
خداوند چرخ و ثریا توئی
همان گنج و تخت و کلاه مرا

کز و کس نرستی بدل ناشخود (۱)	پر آشوب دریا از اینگونه بود
کز او خواستی هر کسی جای خواب	به شش ماه کشتی برفتی بر آب
شدی کز و بیراه باد شمال	بهفتم که نیمی گذشتی ز سال
خله (۲) پیش ملاح بگذاشتی	سر بادبان نیز بر کاشتی (۲)
که ملاح خواندیش فم الاسد	بجائی کشیدی ز راه خرد
نکه کردهامون جهان را بدید	چو خسروز دریا به خشکی رسید

و مشهور است که دریای مزبور همان جلگه مرکزی ایران است که در آنموقع از آب مستور بوده البته پایه بحث اینجانب تنها متکی بر افسانه‌ها نبوده و در تاریخ نیز شواهد بسیاری هست که ذیلا شرح داده میشود:

بطوریکه میدانید، داریوش، ایمان راسخی به قدرت دریائی داشت و بوسیله همان قدرت سیادت خود را در مدیترانه حفظ نمود راست است که قسمت اعظم نیروی دریائی او را ناوهای یونانی و فنیقی تشکیل میدادند ولی ملوانان و ناویان ایرانی نیز روی این ناوها گمارده شده و ادای خدمت مینموده‌اند. پس از دوره هخامنشی قدرت دریائی ایران متدرجا رو به انحطاط گذارد تا آنکه پادشاهان ساسانی مجده آنرا چند صد سال بعد احیا نمودند و انوشیروان عادل که در قسمت آخر قرن ششم میلادی سلطنت میکرد نیروی زیادی از راه دریا از خلیج فارس بدریای احمر فرستاد که یمن را به تصرف در آوردند و مقارن همین دوره احیای نیروی دریائی نظامی ایران کشتیهای تجاری ایرانی نیز در دریاها پدیدار شدند و شروع به فعالیت نمودند. در اواخر دوره ساسانی و اوایل شروع دوره اسلامی کشتیهای تجاری ایران در اوقیانوس هند و سواحل شرقی افریقا و سواحل هندوستان و حتی تا کرانه های چین در رفت و آمد بودند (۴) در قرن دهم میلادی شهر سیراف که در خرابه‌های آن بندر طاهری فعلی موجود است بزرگترین مرکز تجاری خلیج فارس محسوب میشده و مهمترین لنکر گاه کشتیهای بازرگانی ایران بوده است.

۱ - ناشخودن: خراشیدن - متألّم ساختن.

۲ - برکاشتن، برگردانیدن

۳ - خله بفتح اول و دوم، پارو

۴ - رجوع شود به صفحه ۹۸ و ۱۱۲ کتاب تاریخ کشتیرانی ایرانیان که بوسیله پروفیسور حاجی حسن در لندن در سال ۱۹۲۷ تألیف گردیده است.

لغات و اصطلاحات دریائی اعراب بهترین گواه توجه ایرانیان به کشتیرانی میباشد لغات عربی غالب در جات قطب نما از کلمات فارسی اقتباس گردیده . کلمه ناخدا که بین اعراب مصطلح است عبارت از کلمه ایرانی ناو خدا میباشد که به معنای رئیس و صاحب کشتی است (کاپیتن) و میتوان گفت که کلمه Navy که در انگلیسی مصطلح است از همان کلمه ناز که فارسی است اقتباس گردیده و امروز هم در ایران کلمه ناو اطلاق به کشتی جنگی میشود . جای تعجب است که یک نفر کشیش فرانسوی بنام سانسون Sanson که در آخرین دهه قرن ۱۷ در ایران میزیسته در صفحه ۱۰۸ کتاب خود موسوم به سفرنامه راجع به وضع فعلی کشور ایران که در سال ۱۶۹۵ در پاریس تألیف نموده در مورد اشتقاق کلمه ناخدا چنین مینویسد (ایرانیان دریا پیمائی را درست ندارند و باندازه ای از آن قنغر دارند که بفرمانده کشتی ناخدا خطاب میکنند یعنی بی دین و خدانشناس زیرا این اشخاص زندگانی خود را روی کشتی ها که وسیله بسیار سست و غیر قابل اعتماد است میکنند و مانند !)

همچنین کلمه عربی را اقامای عرب کلمه راهنمای فارسی است که بمعنای کتاب راهنمای دریائی میباشد

بطوریکه مسیو کابریل فرانسوی در روزنامه آسیائی در مقاله ای که در آوریل و ژون سال ۱۸۲۴ نگاشته، تصور می رود اولین مرتبه کتاب راهنماجات در شهر سیراف (طاهری قزوینی) نوشته شده و در مقاله خود چنین نتیجه گرفته است که ایرانیان مردمان شجاع و هنرمندی بوده اند . ولی متدرجاً علاقه ایرانیان بداشتن يك قدرت دریائی را و به نقصان گذاردن همچنین کشتی های بازرگانی ایرانی بتدریج کم شد و شاید نفوذ اعراب در سواحل خلیج فارس علت عمده این نقصان باشد .

سعدی شاعر بزرگ ایران که در قرن ۱۳ میلادی (مطابق قرن هفتم هجری) میزیسته تحت تأثیر همین عدم تمایل ایرانیان به دریا در گلستان مینویسد .

بدریا در ، منافع بیشمار است
اگر خواهی سلامت بر کنار است
يك قرن بعد حافظ نیز چگونگی صرف نظر کردن خود را از مسافرت به هندوستان بعلت ترس از طوفان بطریق زیر شرح میدهد :

بس آسان مینمود اول غم دریا به بوی سود
غلط کردم که يك طوفان بصد گوهر نمیارزد

ولی باید در نظر داشت که نویسندگان سایر ملل نیز گاهی وحشت از دربارا در نوشته های خود یاد کرده اند مانند هوراس ، در اشعار خود (Carm) کتاب اول).

خلیفه عمر که بهیچوجه دریا را دوست نداشت راجع به يك اردو كشی دریائی در مدیترانه با « عمرو بن عاص ، مشورت کرد و او چنین پاسخ داد که و بآن کمتر اعتماد کنید و بیشتر از آن بترسید مردیکه در دریاست مانند هوریست که در جاه لغزنده افتاده باشد (۱) ، در قرن ۱۶ پرتقالیها سیادت دریائی را در خلیج فارس بدست آوردند ولی در قرن ۱۷ بوسیله انگلیسیها و هلندیها از آنجا رانده شدند و همه میدانیم که چگونه ناوهای انگلیسی در خارج کردن پرتقالیها از جزیره هرمز در سال ۱۶۲۲ (مطابق با ۱۰۳۲ هجری) بایرانیان کمک کردند و در همین سال بود که اعراب مسقط در دریا شروع بفعالیت نمودند .

در اوایل قرن ۱۸ ضعف سلاطین صفوی شروع شد و مقارن همانموقع قدرت اعراب در سواحل شمالی و جنوبی خلیج رومافزایش گذارد . در کرانه های ایران قبیله های مختلف عرب مخصوصاً طایفه حویله از هر حیث برای خود استقلال داخلی فراهم کردند و در کرانه های جنوبی خلیج باستانی جزایر بحرین طوایف عرب حتی از دادن مالیات معمولی بدولت ایران خودداری نمودند اعراب عمانات و مسقط مقتدرترین اتحادیه قبیله های عرب را تشکیل دادند و کاپیتن الکساندر هامیلتن مینویسد ، در سال ۱۷۱۵ نیروی دریائی اعراب مسقط عبارت بود از يك فاو ۷۴ توپی و در فاو ۶۰ توپی و يك فاو ۵۰ توپی و ۱۸ ناوچه که هر يك بین ۳۲ الی ۱۲ توپ داشتند و همچنین مقداری واحدهای کوچکتر که هر يك بین ۴ الی ۸ توپ داشت و باین نیروی دریائی اعراب بتمام کرانه های بین دماغه کامرون و بحر احمر تسلط داشتند . (۲)

در ۱۷۱۷ سلطان ابن سیف ثانی امام مسقط بان نیروی دریائی قوی خود به جزایر بحرین حمله نمود و آنها را بتصرف خود در آورد ولی در سال بعد شیخ

۱- رجوع شود به صفحه ۲۰۵ کتاب خلفای اسلام تألیف سر « مویر » Muir که در سال

۱۹۲۴ در لندن تألیف شده

۲- رجوع شود به مجلات شرکت هند شرقی انگلیس که در ۱۷۴۴ در لندن منتشر شده است

جبار شیخ طاهری و رئیس قبیله حویله او را مجبور نمود که از جزایر مزبور صرف نظر کند و از آن بعد جزایر بحرین بتصرف مطلق شیخ جبار و طایفه حویله افتاد که آنرا برای خود نه برای دولت ایران نگاهداری نمودند.

در ایران هم اوضاع روز بروز بدتر میشد و در ۱۷۲۲ (مطابق ۱۱۳۵ هجری) محمود افغان پسر میرویس بایران حمله نمود و قوای ایران را شکست داد و شهر اصفهان را که پایتخت بود بتصرف در آورده و شاه را وادار به استعفا و کماره گیری نموده و خود محمود تاج شاهی را بسر گذارده بود. روسیه و ترکیه هر دو از موقع استفاده کردند و قسمتی از اراضی شمالی و غربی ایران را بتصرف خود در آوردند در خلیج فارس نیز اعراب عمان جزیره قشم و سایر جزایر را اشغال نمودند و دزدان دریائی عرب بدون هیچگونه باکی شروع بفعالیت کردند و ناوگان انگلیسی و هلندی فقط در سایر جزایر اسلحه و مهمات و قدرت واحدهای خود قواستند بکشیرانی در آن آبهای پر اغتشاش ادامه دهند تا بالاخره در سال ۱۷۲۶ (مطابق ۱۱۳۹ هجری) وضع ایران تغییر یافت و یکی از افراد قبایل افشار خراسان بنام ندر قلی بیک (که بعداً نادرشاه کبیر شد) در نتیجه استعداد جبلی و سرشاری که در فتون نظامی و کشور گشایی داشت در خراسان به طهماسب پسر شاه سلطان حسین مخلوع ملحق شد و اقدامات مؤثری نمود که بنسبج زیر هنتهی گردید:

شهر مشهد از دست بیک کافر سلطنتی که طاعتی حکومت آنجا بود خارج شد -
افغانها در نتیجه زد و خوردهای متعدد و شکست قطعی از ایران رانده شدند -
طهماسب در اصفهان به تخت نشست - ترکها شکست سختی خوردند و مناطق شمال غربی ایران را بکلی تخلیه نمودند - روسها هم مناطقی را که در ایران بدست آورده بودند تخلیه کردند.

پس از آنکه افغانه از نادر شکست خوردند قسمتی از آنها بکرانه های خلیج فارس رفتند و از آنجا بطرف مسقط فرار نمودند و شاید همین اتفاق بود که توجه نادر را بدریا و اهمیت نیروی دریائی معطوف ساخت.

در پائیز ۱۷۳۳ (مطابق با ۱۱۴۶) محمد خان بلوچ حاکم که کیلویه بنادر شورید و به کمک شاه طهماسب که نادر او را در سال قبل از سلطنت خلع کرده بود

برخواست نادر او را قلع و قمع و متواری نمود و محمودخان بایکمه از همراهان خود بکناره خلیج رفت و از آنجا بجزیره کیش که در شصت میلی مغرب لنگه واقع است پناهنده شد.

کمی بعد یکنفر بنام لطیفخان، به کمبرون (بندر عباس فعلی) نزد نمایندگان شرکتهای هند شرقی انگلیس و هلندی رفت و اظهار داشت که از طرف نادرشاه بسمت دریاداری خلیج فارس تعیین شده و مأمور است که با اداره کشتیرانی اروپائیان در کمبرون مراجعه و تقاضا نماید که دو فروند کشتی مسلح باو اجازه داده شود و کرایه آنها را هر چه باشد خواهد پذیرد و تقاضای جواب فوری داشت (ابن جمله در گزارشهای نماینده شرکت انگلیس و هند شرقی در کمبرون مندرج در بایگانی اداره هندوستان و انگلیس موجود است) نمایندگان انگلیسی و هلندی پس از مشاوره بایکدیگر باو پاسخ دادند که ناهای جنگی و کشتیهای بازرگانی آنان متعلق بشرکتهای متبوعه ایشانست و بدون اجازه حق اجازه دادن و یا واگذار کردن آنها را بدیگری ندارند ولی ضمناً متذکر شدند که چون در بندر سورت در هندوستان هم ساختمان کشتی و هم اجازه آن امکان پذیر است حاضرند بشاه ایران کمک کنند و برای او کشتی های لازم را از آنجا تحصیل نمایند. پاسخ لطیفخان در یادداشت های فوق الذکر درج نشده ولی چند روز بعد لطیفخان از شرکتهای مزبور تقاضای اجازه فوری چند فروند کشتی نمود که یاغیان جزیره کیش را منکوب نماید نمایندگان شرکتهای پس از آنکه به وی گوشزد نمودند که هیچیک از شرکت ها مایل نیستند اقداماتی علیه ترکها در بصره و عربها در مسقط و رعایای امپراطور هندوستان بنمایند و مایلند دوستی خود را از هر حیث با این مال حفظ کنند اظهار داشتند که حاضرند فقط در این قسمت بخصوص (اردو کشی بجزیره کیش) با پادشاه ایران معاضدت کنند.

باین ترتیب دو ناو انگلیسی و دو ناو هلندی بقسمتی که دولت ایران از واحدهای شیخ جبار طاهری و سایر اعراب (شاید برخلاف میل مالکین آن) تشکیل داده بود ملحق شدند و جزیره کیش را تحت محاصره قرار دادند و یاغیان را دستگیر نمودند و محمدخان بلوچ را مقید ساختند و باصفهان فرستادند و در آنجا بامر شاه او را کور نمودند و او چندی بعد در گذشت.



اعلیحضرت همایونی در فرودگاه ، نورتهولت ، هنگام نواختن سرود ملی ایران

پیشگامان

در مقامی که در آنجا هیچ و خردی نبود و هیچی نبود و هیچی نبود
خود را می بیند و در آنجا هیچی نیست که در آنجا هیچی نیست
در آنجا هیچی نیست که در آنجا هیچی نیست

مکتبی است که در آنجا هیچی نیست
در آنجا هیچی نیست که در آنجا هیچی نیست
در آنجا هیچی نیست که در آنجا هیچی نیست
در آنجا هیچی نیست که در آنجا هیچی نیست



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

هر یک از اینها در مقامی است که در آنجا هیچی نیست
در آنجا هیچی نیست که در آنجا هیچی نیست
در آنجا هیچی نیست که در آنجا هیچی نیست
در آنجا هیچی نیست که در آنجا هیچی نیست

عدم تمایلی که اروپائیان در اجاره دادن فوهای خود بدولت ایران ابراز نمودند بر مقامات ایرانی گران آمد.

کارخانهای سورت که غالباً متعلق به پارسیان زردشتی بود در آن ایام شهرت خوبی داشت و هر چند کشتیهای آنها گران تمام میشد ولی دوام آنها بسیار زیاد بود در یادار هلندی استاور نیوس J. S. Staverinus نوشته است يك کشتی ساخت کارخانهای سورت که در ۱۷۰۲ در باقاویا آنرا کشتی کهنه مینامیدند هنوز در سال ۱۷۷۰ در آن بندر مشغول کار بود. کارخانهای مزبور کشتیها را در حوضچه های ثابت میساختند و پس از خاتمه ساختمان در آن حوضچه ها آب میانداختند و کشتی بر روی امواج قرار میگرفت و سرسره در آنجا معمول نبود، این کشتیها که در بندر سورت از چوب کاج ساخته میشد و همچنین کشتیهایی که در بمبئی بطرز کشتیهای سورت میساختند از کشتیهای اروپائی محکمتر بود.

چون دولت ایران کشتی مخصوص بن خود نداشت و اروپائیان هم اگر اه داشتند کشتی های خود را بدولت مذکور اجاره میدهند لذا ناچار بخرید واحد های کوچکتری که متعلق به شیوخ اعراب کرانه های خلیج بود اکتفا کرد. از طرف دیگر شرکتهای هم حق داشتند زیرا کشتیهای خود را برای بازرگانی و احتیاجات خویش فراهم کرده بودند و بکار بردن آنها برای منظور دیگری غیر از بازرگانی موجب خسارات عمده میشد بویژه که معمولاً باد های برسات اقیانوس هند نیز تلفاتی به ناوگان آنها وارد میساخت و باید در نظر داشت که دخالت کشتیهای شرکت در اردو کشتی هائی ب نفع دولت ایران ممکن بود نتایج سوء سیاسی برای آنها تولید نماید و موجب رنجش ترکان در بصره و اعراب در مسقط گردد و چون شرکتهای مزبور منافع هنگفتی در این بنا داشتند نمیخواستند در عملیات اردو کشتی دولت ایران مداخلات مستقیمی داشته باشند و بهمین جهت فکر میکردند که اگر دولت ایران کشتیهای مورد احتیاج خود را مستقیماً به کارخانهای سورت سفارش بدهد این اشکالات سیاسی برای آنان تولید نخواهد گردید.

۵۰ رجوع شود بجلد سوم ترجمه انگلیسی مسافرت نامه در یادار استاور نیوس از صفحه

در دسامبر ۱۷۳۴ (مطابق با ۱۱۴۷ هجری) نماینده شرکت در کمبرون اطلاع یافت که شخصی بنام ودل Weddell يك ناو بریگانتین، موسوم به پاتنا در بوشهر به لطیفخان فروخته است و در نتیجه کوک Kook مالك ناو و پیرال Ruperall که آن نیز از نوع بریگانتین بود ناو خود را بتقلید او بدولت ایران فروخت. این اطلاع مایه اضطراب نماینده مذکور گردید چنانکه در گزارش یومیه خود در این باره چنین نوشته است:

«ما امیدواریم که رفتار بی رویه ایندو نفر موجبات ناراحتی ما را فراهم ننماید زیرا قبلاً مایه خان (مقصود نادر است) جواب منفی داده بودیم (۱۱)،

نماینده مزبور میدانست که بهم زدن معامله برای او مقصور نیست زیرا

کشتی های مذکور تعلق به شرکت هند شرقی نداشت و شرکت فقط آنها را برای حمل و نقل کالای خود کرایه کرده بود معهداً از بمبئی به نماینده شرکت در کمبرون دستور اکید صادر گردید که کشتی هائیکه برای شرکت کار میکنند و تحت حمایت شرکت قرار گرفته اند در آئینه نباید بهیچ عنوان بدولت ایران فروخته شوند. در فوریه ۱۷۳۵ (۱۱۴۸ هجری) محمد تقی خان شیرازی والی فارس و بنادور به کمبرون رفت و چندین جلسه با نمایندگان شرکتهای انگلیسی و هلندی هند شرقی ملاقات نمود و تقاضای واگذاری کشتی کرد ولی از طرف نمایندگان مزبور همان جواب منفی معمول داده شد و آخر الامر محمد تقی خان اظهار داشت چنانچه شرکتهای بخوانند از حمایت دولت ایران بهره مند باشند قطعاً باید کمک های بدولت بکنند. در نتیجه نمایندگان شرکت باو وعده دادند که سعی خواهند نمود از کارخانه های سورت برای دولت ایران ناوهای تهیه نمایند.

در اواخر ماه مارس لطیف خان مجدداً از شرکت تقاضای کشتی نمود و باز شرکت موافقت نکرد ولی ضمناً لطیف خان شیخ رشید با سعیدورا مجبور نمود که دو کشتی باو بفروشد باین ترقیب نادر دارای چهار ناو گردید و به لطیف خان دستور داد که بوشهر را مرکز ناوگان ایران قرار دهد و قلمه کهنه پرتقالیها را که در بوشهر بود مرمت کند و چندی بعد بندر بوشهر بنام بندر قادریه نامیده شد.

در آوریل ۱۷۳۵ (۱۱۴۸ هجری) نیروی جوان دریائی ایران اولین آزمایش آتش جنگی خود را داد بدین معنی که لطیفخان مطلع شد بدین تر کها و اعراب در بصره جنگی در گرفته است و اعراب شکست سختی بیک قسمت از قوای تر کها وارد کرده اند پس تصمیم گرفت با اعراب کمک کند و یک حمله مختلط زمینی و دریائی بر بندر بصره بنماید و جریان این حمله و نتایج آنرا در تاریخ فرنج، Marlin French نماینده شرکت انگلیسی هند شرقی مقیم بصره ضمن نامهای که با داره شرکت در لندن در تاریخ ۵ و ۱۶ ژون ۱۷۳۵ (۱۱۴۸ هجری) نوشته است چنین شرح میدهد :

ایرانیان که از وضع بندر بصره مطلع شدند با قوای مرکب از سه ناو و پنجاه کشتی متوسط از نوع 'Trankey' و مقداری واحدهای کوچکتر داخل رودخانه شدند و قوای زمینی آنان نیز تحت فرماندهی لطیفخان به بندر بصره حمله نمود پاشای بصره از نماینده شرکت کمک خواست و قاضا نمود و ناو و روئال جورج Royalgeorge و دین فریگیت Dean Frigate که در اجاره شرکت بوده و در آن موقع در بصره لنگر انداخته بودند به ناوگان ایران حمله نمایند مابا و گوشزد نمودیم که ما بایران روابط دوستی داریم و غالب مستخدمین ما ایرانی هستند و میل نداریم با ایرانیان از در خصومت داخل شویم پاشای بصره جواب داد چنانچه با هلاکت این دو ناو با اختیار او گذارده نشود آنها را بجبر تصرف خواهد کرد ما فکر کردیم که اگر در مقابل او مقاومت کنیم ممکن است همه ما را بقتل رسانند لذا ناوهای ما لنگر کشیده از رودخانه سر ازیر شدند و در پنج فرسنگی شهر با ناوگان ایران تلاقی نمودند و چون این نقطه تنگترین معبر شطالعرب است ایرانیان دو آتشبار توپخانه ساحلی در زمین نصب کرده بودند و کشتیهای که از بصره میآمدند نمیتوانستند بناوگان ایران نزدیک شوند مگر اینکه از زیر آتش این آتشبارها عبور نمایند و بهمین جهت کشتیهای ما متوقف شدند در این موقع پاشای بصره روی ناو روئال جورج آمد و امر اکید داد که به آتشبارهای زمینی حمله نمایند و واحدهای ما شروع بآتش کردند و توپهای ایران نیز پاسخ دادند و بدین ترتیب آتش توپخانه طرفین تمام آنروز و دو روز متوالی بعد قطع شد و در این گیر و دار تلفات جانی ایرانیان بقدری زیاد شد که ناوگان آنان شبانه عقب نشینی کردند و به ناوگان ما خسارات زیادی وارد شد و ای با آنکه

قریب ۵۰ گلوله توپ به ناوگان انگلیسی اصابت کرده بود معیناً تلفات آنها فقط دو نفر کشته و یک نفر زخمی بوده است. پاشا مراتب را به دربار عثمانی و همچنین به ارفاف کینول Earl of Kinoul سفیر کبیر انگلیس در اسلامبول گزارش داد و عملیات مشمشع ناوگان ماراستود ولی باطناً مایل بودم این عملیات مشمشع علیه دولت دیگری به غیر از ایران انجام میشد البته ایرانیان نیز وضع ما را در نظر گرفته و میدانند که ما را مجبور به شرکت در این جنگ نموده اند^(۱) در نامه دیگری به کمپرون مارتین فرنیچ یاد آور میشود که پاشای بصره هنگام ضبط دو ناو انگلیسی روی هر یک دو بست نفر سر باز ترک گمارده بود نماینده شرکت در کمپرون ویلیام کوکل William Cokell نظر به اطلاعی که از اخلاق تند نادر داشت خود را در زحمت دید و برای اینکه شاید دست و پائی برای نجات شرکت نموده باشد شرحی به محمد تقی خان استاندار فارس نوشت و تمام قضایا را برای او شرح داد و گفت اگر لطیف خان قبلا او را از مقصود خود که حمله به بصره بود آگاه کرده بود و سایل می انگلیخت که این دو ناو را در آن موقع از بصره خارج نماید ضمناً اضافه نمود که مارتین فرنیچ و فرماندهان و افسران این دو ناو برخلاف میل و اراده شان و با فشار باین عمل و ادار شده بودند استاندار جواباً چنین نوشت:

گزارش شما با گزارشی که لطیف خان داده است کاملاً مغایرت دارد و رفتار شما موجب ملامت بسیار است و من از خشم طهماسب خان (مقصود نادر است) بسیار هراسناکم و نمیدانم چگونه نماینده شما با این عمل زشت موجبات قیامی خود و آن شرکت محترم را فراهم نموده است. طهماسب خان چنان حلقه در گوش شما خواهد نمود که تا روز قیامت آنرا فراموش نخواهید کرد. نادر از شنیدن خبر این شکست خشمناک شد ولی غضب او منحصراً متوجه شرکت هند شرقی نبود بلکه ابتدا لطیف خان را از شغل خود منفصل نمود و او را مورد ملامت قرار داد که چرا قبل از اینکه قوای زمینی خود را کاملاً آماده برای همکاری با قوای دریائی بنماید شروع بحمله کرده است. شهرت غضب نادر نماینده و مأمورین شرکت هند شرقی را بوحشت انداخت

۱ - (اصل این نامه در جلد ۱۵ یادداشت‌های مربوط با بران و خلیج فارس در بایگانی

چنانکه از بیم او تمام کالای انبارها را بکشتی های خود منتقل نمودند و چندی در انتظار گذرانند ولی نادر مزاحمتی برای آنها ایجاد نکرد زیرا در سر نقشه هائی داشت که مستلزم دارا بودن يك نیروی دریائی قوی بود و بدون مساعدت شرکت تحصیل ناوهای تازه برای او مقدور بنظر نمیرسید. در پائیز همان سال شرکت موافقت نمود که دو فروند ناو چهارصد تنی هر يك دارای ۲۰ توپ بمبلغ ۸۰۰۰۰ تومان (تقریباً ۱۸۶۰۰ لیره انگلیسی) در صورت برای نادر خریداری نماید و بهمین نحو نیز عمل شد (یکی از ناوها موسوم به Coivno بود که بعداً باسم فتح شاه خوانده شد)

در ماه مه ۱۷۳۶ لطیفخان که مجدداً بسمت درياداری خلیج منصوب شده بود در بوشهر مشغول تهیه مقدمات حمله بجزایر بحرین بود يك کشتی انگلیسی بنام نورت تمبرلند Northumberland آن موقع در بوشهر بود و پس از تخلیه کالای کشتی فرمانده آن را که بساحل پیاده شده بود بدستور لطیفخان بازداشت و کالای تخلیه شده را نیز توقیف کردند و به فرمانده کشتی گفته شد شرط آزادی او و مرخص ساختن کالامو کول باینست که کشتی خود را بایران بفرودد هر چند تاخدای ناو قبلاً از این امر ابداً داشت ولی بعداً چون قیمت خوبی از طرف لطیفخان باو داده شده بود راضی بفروش آن گردید.

لطیفخان ۴۰۰ سرباز روی نار های خود سوار نمود و بسمت بحرین عزیمت کرد. موقع این حمله نیز مناسب بود زیرا شیخ جبار رئیس طایفه حویله بحرین در آن موقع بقصد زیارت حج بمکه رفته بود لذا نتیجه کاملاً بِنفع لطیفخان منتهی شد و پادگان بحرین در قیاب شیخ مقاومت مختصری از خود نشان داد و بعداً تسلیم گردید.

فاتمام

