



تاریخ جنگ و سربازان

دنیای ما

تألیف: داریابند فرج‌الله‌رسانی





شماره ویژه

مکتوبها

رئیس هیئت تحریریه

دربابد - فرج الله رسائی

میرزا علی: دریا دار کمال حبیب الهی

سرمدی: نوابان یکم رضا کاشمی

مکتب سرمدی: آداب و ادب محمود امینی

مکتب آداب و ادب: چهارم ناصر شاه پوری در بیان نیشابوری



۲
۸۳۴۴
ایران شاهی

۷۸
۱-۷
۶۵۵۹
۱۰

سر آغاز

بیماری یزدان بزرگ دوهزار و پانصدمین سال تاریخ شاهنشاهی کهن ایران را جشن می‌گیریم. در آن سالهای دور، کودوش بزرگ پایه امپراتوری ایران کهن را با يك سلسله پیروزی‌ها و افتخارات جاودانی، باردیگر بر سرزمین آریا استوار کرد.

قرن‌ها در پی یکدیگر گذشتند و تاریخ ایران با آنکه فراز و نشیب‌های بسیاری در برداشت؛ همچنان پیکر مقدس و ستایش آئین شاهنشاهی چون ریشه‌های درختی کهن در دل هر ایرانی میهن پرست جای گرفت و منزلت و مقام شاهنشاهی ایران، بر سر تاسرجه‌سان شناخته شد و اصالت و ثبات نفس ایرانیان در وفاداری به شاهنشاه خود زبانه‌ها نیاوردید. نیروی دریائی شاهنشاهی نیز به نوبه خود در بزرگداشت هر چه بیشتر این جشن‌ها می‌کوشد. در آستانه جشن‌ها، انتشار کتاب «دوهزار و پانصدسال بر روی دریاها» که شماره ویژه مهنامه پیک دریا می‌باشد؛ تلاشی در احیای نام دریانوردان و گذشتگان دریائی میهن ما است.

در این کتاب، که نخستین گام در گردآوری تاریخ مدون دریائی این مرز و بوم می‌باشد، کوشیده شده است که برای اصالت هر چه بیشتر نوشته‌ها، نظریات مورخین و شهود گوناگون، از زبان خود آنان بازگو گردد. با توجه به آنچه گفته شد، چنانچه خواننده روش‌بین، در خلال مطالعه این کتاب به لغزش‌هایی برخورد کرد بدینده انماض بآنها خواهد تکریرست.

امید است که این گام نخستین، راه را بر پژوهندگان بگشاید تا بیماری آنان کوشه‌های تاریخ دریائی میهن ما روشنی یابند.

دریابد فرج‌الله رسائی

تاریخ هندوچان

ردیف	شرح	صفحه
فصل یکم		
۱	پیش گفتار - ۲۵۰۰ سال بر روی دریاها .	۲
۲	دریا در قرآن مجید .	۶
فصل دوم		
۳	شاهنامه فردوسی و دریاهای باستانی ایران .	۱۲
۴	دریاوردی ایرانیان در دوران افسانه‌ای .	۱۳
فصل سوم - گذشته‌های دریائی ایران		
۵	پیشینه‌های باستانی خلیج فارس .	۲۳
۶	خلیج فارس ، نامی باستانی وابدی .	۲۴
۷	خلیج فارس در نظر مورخین و جهانگردان .	۲۶
۸	خلیج فارس در دوازده هزار سال پیش .	۲۸
۹	تجارت یا بلبها در خلیج فارس .	۳۳
فصل چهارم		
۱۰	چراغها و علامات دریائی باستانی در خلیج فارس چگونه بوده‌اند؟	۳۹
۱۱	خطر دزدان دریائی .	۴۹
فصل پنجم		
۱۲	نیروی دریائی هخامنشیان چگونه بوجود آمد؟	۵۱
۱۳	هخامنشیان - تسخیر قسمتی از هند و دریاوردیهای اکتشافی .	۵۲
۱۴	نیروهای دریائی امپراتوری ایران در دوران هخامنشیان - تصمیم جنگ بایونان .	۵۶
۱۵	مقدمات جنگ بایونان - تهیه سازوبرگ و تربیت ناوگان .	۵۸
۱۶	اوضاع عمومی نیروی دریائی خشایارشا .	۵۹
۱۷	جنگ دریائی ماراتن (۴۹۰ ق.م) .	۶۲
۱۸	برآورد نیروهای دریائی - موقعیت و شرایط جنگی - نظریات هرودت .	۶۶
۱۹	بزرگترین جنگ دریائی ایران و یونان - مسیر تاریخ و سرنوشت کشورهای شرقی دریای مدیترانه تعیین میشود .	۶۸
۲۰	نظر ناپلئون اول در مورد جنگهای دریائی ایران و یونان .	۶۹
فصل ششم		
۲۱	مقدمات جنگ - تحریکات یونانیهای فراری در دربار خشایارشا .	۷۰

ردیف	شرح	صفحه
۲۲	تدارکات جنگ - حرکت لشکریان بطرف داردائل .	۷۱
فصل هفتم		
۲۳	پل‌های شناور خشایارشا - حرکت به سارده .	۷۲
۲۴	ساختن پل جدید در داردائل .	۷۳
۲۵	عبور از تنگه داردائل .	۷۵
فصل هشتم		
۲۶	آرایش نظامی نیروی دریائی خشایارشا قبل از حمله به یونان .	۷۶
فصل نهم		
۲۷	فرماندهان نیروهای دریائی خشایارشا کی‌ها بودند؟	۷۹
۲۸	آرتمیز - باتومی در لباس فرماندهی نیروی دریائی .	۷۹
۲۹	خشایارشا از ناوگان خود سان‌میپیند .	۸۰
۳۰	خشایارشا در خلیج ترم .	۸۱
۳۱	دانیای خشایارشا و خیرگیران یونانی .	۸۱
۳۲	تنگه ترموپیل کجا است ؟	۸۲
۳۳	حرکت کشتی‌ها (ناوگان) از ترم .	۸۳
۳۴	آمار عدد نفرات لشکریان ایران .	۸۴
۳۵	ناوگان عظیم خشایارشا دچار توفان می‌شود .	۸۵
۳۶	اشتباه بزرگ .	۸۶
۳۷	یونانیها در ترموپیل مستقر میشوند .	۸۷
۳۸	نبرد ترموپیل .	۸۹
۳۹	خشایارشا فرمان حمله می‌دهد .	۹۱
۴۰	آمار کشتیهای یونانی - نبرد آرتمیز دوم - فرار بحریه یونان به سالامین .	۹۲
۴۱	نبردهای دریائی آرتمیز دوم .	۹۳
۴۲	عملیات غواسان یونانی .	۹۴
۴۳	یونانیان بفرار چاره می‌افتند .	۹۴
۴۴	ناوگان بسوی آتن .	۹۶
۴۵	آتنی‌ها به آکروپولیس پناهنده می‌شوند .	۹۷
۴۶	آرتمیز سخن می‌گوید .	۹۹
۴۷	سالامین کجا است ؟	۱۰۰
۴۸	نبرد سالامین - ۴۸۰ قبل از میلاد .	۱۰۰
۴۹	عدم هماهنگی نظامی دریائی ایران در سالامین .	۱۰۱
۵۰	نیرنگ آرتمیز .	۱۰۱

صفحه	شرح	ردیف
۱۶۱	فصل چهاردهم دریانوردی ایرانیان در اوایل اسلام .	۷۳
۱۷۰	فصل پانزدهم دریانوردی ایرانیان در قرن دهم الی شانزدهم .	۷۴
۱۸۲	فصل شانزدهم نتیجه و خلاصه وقایع - نامه معاویه پسر ابوسفیان والی شام خطاب بخلیفه دوم عمر بن خطاب .	۷۵
۱۸۷	فصل هجدهم سده شانزدهم و خلیج فارس .	۷۶
۱۸۷	آغاز نفوذ بیگانگان در خلیج فارس .	۷۷
۱۹۳	نیروی دریایی و سفویان .	۷۸
۱۹۳	واسکو دوگاما و خداوند کشتی رانی .	۷۹
۱۹۴	آلبوکرک و ۱۶ کشتی جنگی در خلیج فارس .	۸۰
۱۹۵	بندر هرمز و جزیره هرمز .	۸۱
۱۹۸	حملة آلفونسو دو آلبوکرک بجزیره هرمز .	۸۲
۱۹۸	جزیره هرمز و کاردانی خواجه عطار .	۸۳
۲۰۲	اوضاع جزیره هرمز و خلیج فارس از مرگ آلبوکرک تا پادشاهی شاه عباس اول .	۸۴
۲۰۷	تسخیر بحرین .	۸۵
۲۰۸	تصرف بندر کمبرون (بندرعباس) .	۸۶
۲۱۰	مقدمات تصرف جزیره هرمز (قطع روابط دوستانه ایران و اسپانیا) .	۸۷
۲۱۶	مقدمات جنگهای دریایی ایران با پرتغالیهای جزیره هرمز .	۸۸
۲۲۰	نبردهای دریایی جاسک (جنگ کشتیهای انگلیسی و پرتغالی در جاسک) .	۸۹
۲۲۱	حملة پرتغالیها بجزیره قشم .	۹۰
۲۲۲	اتحاد ایران و انگلستان بر ضد عمال اسپانیا و پرتغال در جزیره هرمز .	۹۱
۲۲۵	تسخیر قلعه پرتغالی قشم .	۹۲
۲۲۷	تسخیر جزیره هرمز بدست نیروهای زمینی و دریایی ایران و انگلیس .	۹۳
۲۳۲	رقابت انگلیسیها و پرتغالیها در خلیج فارس .	۹۴
۲۳۳	مأموریتهای شرلی .	۹۵
۲۳۸	تأسیس کمپانی هند شرقی .	۹۶
۲۴۷	اخراج پرتغالیها .	۹۷
۲۵۷	فصل هجدهم نیروی دریایی شاهنشاهی نادرشاه افشار .	۹۸
۲۶۰	نامه‌های نادرشاه .	۹۹

صفحه	شرح	ردیف
۱۰۲	آرتمیز کیست ؟	۵۱
۱۰۵	آرتمیز بمنشی الهه شکار .	۵۲
۱۰۵	خشایارشا از نزدیک شخصاً ناظر نبردهای دریایی است (دیدگاه خشایارشا) .	۵۳
۱۰۵	در جستجوی آرتمیز .	۵۴
۱۰۶	نتیجه قطعی نبرد دریایی سالامین معلوم نشد .	۵۵
۱۰۷	خشایارشا بازم نظر آرتمیز را می خواهد .	۵۶
۱۰۸	نبرد سالامین از نظر پلوتارک .	۵۷
	فصل دهم	
۱۱۲	پایان کار هخامنشیان - نتیجه و خلاصه ای از آنچه بنام ایران و ایرانی در تاریخ ملی ما ثبت شد - افتخارات نیروی دریایی شاهنشاهی در دوران هخامنشیان .	۵۸
۱۱۸	بنادر ایران در دوران هخامنشیان .	۵۹
۱۲۰	آثار نیروی دریایی ایران در پایان کار هخامنشیان .	۶۰
۱۲۱	فلسفه پیدایش عملیات آغزی بی .	۶۱
	فصل یازدهم	
۱۲۶	اوضاع دریایی ایران و اسکندر مقدونی .	۶۲
۱۲۷	کشتی رانی در کاردون و جمله در عهد اسکندر از قول آریان مورخ یونانی .	۶۳
۱۲۸	نظر اجمالی به نیروی دریایی ایران و خلیج فارس در زمان اسکندر مقدونی .	۶۴
	فصل دوازدهم	
۱۳۳	نیروی دریایی ایران در زمان اشکانیان .	۶۵
	فصل سیزدهم	
۱۳۴	نیروی دریایی ایران در زمان ساسانیان .	۶۶
۱۳۵	بنادری در خلیج فارس که اکنون وجود ندارند .	۶۷
۱۴۱	۶۸-۱ ساسانیان و درباهای ایران (دریانوردی در زمان ساسانیان) ، اصل و نسب ، مذهب و سیاست .	۶۸-۱
۱۴۲	۶۸-۲ مسئله دریانوردی - روایات زرتشت .	۶۸-۲
۱۴۲	۶۸-۳ بنادر و شهرهای خلیج فارس در زمان ساسانیان .	۶۸-۳
۱۴۴	۶۹-۱ ناوگان ساسانی میلان را تصرف میکند .	۶۹-۱
۱۴۶	۶۹-۲ بحرین در زمان ساسانیان .	۶۹-۲
۱۴۷	۶۹-۳ پایان نیروی دریایی در دوره ساسانیان - نامه پیغمبر اسلام (ص) به حاکم بحرین .	۶۹-۳
۱۴۹	۷۰ شواهد علم زبان شناسی و لغت شناسی و متن تابلوها و نقاشیها در کشف اوضاع دریایی ساسانیان .	۷۰
۱۵۴	۷۱ اقدام شاپور ذوالاکتاف و گوشمالی اعراب متجاوز .	۷۱
۱۵۶	۷۲ مسیر دریایی کشتیها - بنادر خلیج فارس در دوره ساسانیان .	۷۲

- ۱۰۰ عملیات نظامی دریائی نادرشاه تهیه نیروی دریائی - تجهیزات و سازیرگه . ۲۶۱
 ۱۰۱ تهیه نیروی دریائی و تشکیل ناوگان نادری . ۲۶۲
 ۱۰۲ محمدتقی خان بیگلربیگی به بندرعباس می آید . ۲۶۴

فصل نوزدهم

- ۱۰۳ عملیات و نبردهای دریائی نادرشاه درخلیج فارس و بحرعمان . ۲۶۵
 ۱۰۴ عملیات دریائی بحرین . ۲۶۵
 ۱۰۵ عملیات دریائی عمان . ۲۶۶
 ۱۰۶ عملیات دریائی جلفار و مستط . ۲۶۷
 ۱۰۷ عملیات و جلفاره . ۲۶۸
 ۱۰۸ خیانت و بی ایمانی محمدتقی خان بیگلربیگی . ۲۶۹

فصل بیستم

- ۱۰۹ فرماندهان نیروی دریائی نادرشاه . ۲۷۰
 ۱۱۰ دریابان لطیف خان کی بود ؟ ۲۷۱
 ۱۱۱ درناوگان نادری شورش پیاپی شود . ۲۷۲
 ۱۱۲ سردار امام وردیخان و توپخانه ناوها . ۲۷۳
 ۱۱۳ کلپلی خان فرمانده ناوگان نادری ۲۷۴
 ۱۱۴ نیروی دریائی ایران تشکیل می شود . ۲۷۴
 ۱۱۵ نامگذاری کشتی ها . ۲۷۶

فصل بیست و یکم

- ۱۱۶ تسهیلات ساحلی نادرشاه . ۲۷۷
 ۱۱۷ کارخانجات کشتی سازی نیروی دریائی ایران در بندر بوشهر . ۲۷۷
 ۱۱۸ سازمان و ترکیب ناوگان نادری . ۲۸۰
 ۱۱۹ ظرفیت ناوگان نادری . ۲۸۱
 ۱۲۰ کشتی های «آب خاکی» یا «آمنی بی» نادری . ۲۸۲
 ۱۲۱ پرسنل نیروی دریائی نادری . ۲۸۳
 ۱۲۲ پایان فعالیتهای نیروی دریائی در زمان نادرشاه . ۲۸۴
 ۱۲۳ تضر مورخین و نادرشاه . ۲۸۵

فصل بیست و دوم

- ۱۲۴ تصرف بصره بدست ایرانیان در زمان شهریارزی زند . ۲۸۷
 ۱۲۵ عدم اجرای تعهدوالی بغداد و بصره . ۲۸۷
 ۱۲۶ ندادن اجازه عبور به سپاهیان ایران . ۲۹۰

- ۱۲۷ ضبط اموال ایرانیان . ۲۹۳
 ۱۲۸ آزار زوار ایرانی و اخذ پول از آنان . ۲۹۴
 ۱۲۹ اهمیت بنادر . ۲۹۶
 ۱۳۰ مسئله کردستان . ۲۹۷
 ۱۳۱ کشته شدن یانگی ایرانی بدست حاکم بصره . ۳۰۱
 ۱۳۲ ضعف دولت عثمانی . ۳۰۴
 ۱-۱۳۲ آغاز نبرد . ۳۰۷
 ۱۳۳ مشکلات مدت محاصره . ۳۱۳
 ۱۳۴ وقایع مدت محاصره - سنبر عثمانی در دربار ایران . ۳۲۴
 ۱۳۵ مدت محاصره . ۳۲۵
 ۱۳۶ ورود پاشاها به بغداد و کشته شدن عمر پاشا . ۳۲۷
 ۱۳۷ سقوط بصره . ۳۳۱
 ۱۳۸ صادق خان و حکومت بصره . ۳۳۲
 ۱۳۹ وقایع بعد از تصرف بصره . ۳۴۱

فصل بیست و سوم

- ۱۴۰ ابرهای سیه درخلیج فارس - دوره قاچاریه . ۳۵۲
 ۱۴۱ ساحل دزدان دریائی . ۳۵۴
 ۱۴۲ خرید کشتی های جنگی . ۳۵۸
 ۱۴۳ آخرین تنفس نیروی دریائی تا پایان کار قاچاریه . ۳۶۵

فصل بیست و چهارم

- ۱۴۴ رضا شاه بزرگ و خلیج فارس . ۳۷۳
 ۱۴۵ آغاز سلطنت پهلوی و تأسیس نیروی دریائی . ۳۷۴
 ۱۴۶ اولین مستشاران دریائی در نیروی دریائی ایران . ۳۸۳
 ۱۴۷ تدبیر رضا شاه بزرگ . ۳۸۴
 ۱۴۸ رضا شاه کبیر و نیروی دریائی . ۳۸۴
 ۱۴۹ یادها و افتخارها . ۳۹۵
 ۱۵۰ ورود اولین ناوگان نظامی شاهنشاهی ایران در عصر اعلیحضرت رضاشاه بزرگ . ۳۹۶
 ۱۵۱ غرور زایدالوصف شاهنشاه . ۴۰۳
 ۱۵۲ اشک از چشمان شاهنشاه جاری شد . ۴۰۳
 ۱۵۳ ورود شاهنشاه به کشتی جنگی بلنگه . ۴۰۵
 ۱۵۴ خصوصیات اولین دسته کشتی های جنگی ایران . ۴۰۷
 ۱۵۵ ورود اعلیحضرت همایونی به بندر شاهپور . ۴۰۷
 ۱۵۶ دسته گل پیشخدمت وزارت راه . ۴۰۹
 ۱۵۷ تعلق اعلیحضرت خطاب با افسران ایرانی و ایتالیائی . ۴۱۱
 ۱۵۸ سلام افسران ایتالیائی و طرز بدرقه از شاهنشاه . ۴۱۱

فصل بیست و نهم

- ۱۵۹ نیروی دریائی شمال چگونه بوجود آمد
۱۶۰ سازمان و ترکیب نیروی دریائی ایران تا سال ۱۳۲۰

فصل بیست و ششم

- ۱۶۱ رضاشاه کبیر و نظر مطبوعات اروپائی در بدو تأسیس نیروی دریائی در ۱۳۱۱
۱۶۲ ناوچه توپدار برای ایران
۱۶۳ نقشه‌های دریائی ایران
۱۶۴ ناوهای توپدار ایران
۱۶۵ نیروی دریائی جدید
۱۶۶ ناوگان ایران
۱۶۷ توقیف کشتیهای ایرانی از جانب شوروی
۱۶۸ واقعهٔ «باسیدوه»
۱۶۹ اقدام دولت انگلیس و عکس‌العمل دولت ایران در واقعهٔ «باسیدوه»

فصل بیست و هفتم

- ۱۷۰ علل وقایع شهریور ۱۳۲۰
۱۷۱ فعالیت نیروی دریائی شاهنشاهی پیش از شهریور ۱۳۲۰
۱۷۲ حملهٔ سوم شهریور ۱۳۲۰ چگونه آغاز شد
۱۷۳ حمله انگلیس به بندر شاهپور
۱۷۴ هشت کشتی آلمانی و ایتالیائی در بندر شاهپور
۱۷۵ شبخون انگلیس
۱۷۶ تسلیم فرمانده انگلیسی
۱۷۷ آتش‌زدن واگن‌های کتف
۱۷۸ یورش ناجوانمردانه
۱۷۹ دریادار بایندر چگونه شهید شد
۱۸۰ وقایع نیمه‌شب سوم شهریور ۱۳۲۰ در خرمشهر
۱۸۱ ماجرای اسارت
۱۸۲ وقایع سوم شهریور ۱۳۲۰ در شمال
۱۸۳ واژه‌ها و اصطلاحات جاری در نیروی دریائی ایران تا سال ۱۳۲۰

فصل بیست و هشتم

- ۱۸۴ نیروی دریائی شاهنشاهی پس از جنگ جهانی دوم
۱۸۵ سلطنت اعلیحضرت همایون محمد رضا شاه پهلوی آریامهر و نیروی دریائی شاهنشاهی
۱۸۶ نیروی دریائی شاهنشاهی دوباره زنده می‌شود

جزایر از مملکت طلق ایران با وجود چندین من اسناد و مدارک زنده و بیش از ۲۵۰ سال سابقه و تاریخ مالکیت، سر نوشت دیگری پیدا کردند که بررسی و موشکافی در جزئیات و اصولاً ذکر وقایع تاریخی آن از وظیفه و کارماداران نجد بدور است. اشاره شد که در سده های اخیر با آغاز نفوذ بیگانگان بدریای جنوب در مورد خلیج فارس کتب و تألیفات بسیاری نوشته شده است که مهمترین آنها آثاری است از «آلبوکرک پر تغالی»، «لورنس لکهارت انگلیسی»، «سر آرنولد ویلسن انگلیسی»، «سر جان ملکم انگلیسی» و بسیاری دیگر از مورخین و نویسندگان خارجی.

مسلم است که هیچیک از محققین فوق رغبت و علاقه ای با صل مناقع ایرانیان نداشته و نمیتوان باور کرد که عقاید و نظرات آنها در مسائلی که مورد بحث قرار داده اند سالم بوده باشد؛ زیرا هدف و امید آنان از تحمل آن همه رنج و زحمت و دریایمائی در خلیج فارس و تردد در جزایر و بندرگرم و سوزان آن چیزی جز سودجویی و استعمارطلبی نبوده است. ولی متأسفانه همانطور که بیشتر وقایع دوره هخامنشی و دوره های قبل از آن بحکم آثار و روایات مورخینی نظیر «هرودوت» و «استرابون» پایه گذاری و تدوین شده اند؛ همانطور دانشمندان و محققین عصر ما نیز برای تدوین تاریخی از اوضاع و وقایع خلیج فارس همواره بر آثار و نوشته های مورخین اروپائی و عرب تکیه کرده و الهام گرفته اند. بنا بر این آثار قلم و نظر و عقیده ی بیگانگان بروشنی در آثار تحقیقی دانشمندان و محققین مبین ما منعکس است و البته جز این هم نمیتوان انتظار داشت. زیرا بقول معروف «تاریخ را که نمیشود آفرید» ولی میتوان تحقیق بیشتر کرد و بخصوص برای تدوین تاریخ دریائی کشوری مثل ایران که همبستگی و دخالت مستقیم با اهمیت جغرافیائی و تاریخ و وقایع خلیج فارس دارد ضرورت کامل به تشکیل و همکاری هیئت های محققین و تاریخ شناسان دارد و بدون شک این کار از عهده یک یا دو نفر بیرون است. زیرا برای بررسی و کشف اوضاع نیروی دریائی ایران در اغلب دورانهای تاریخی صرف نظر از استفاده از آثار مورخین و نویسندگان و کتیبه ها و ییگانی ها بایستی بروابط آن دوره ایران و چین (چین و ایران) و با ایران و عند (هند و ایران) و با ایران و عرب (عرب و ایران) و با ایران و مصر (مصر و ایران)، ایران و عثمانی (عثمانی و ایران)، ایران و یونان (یونان و ایران) مراجعه کرد

فصل یکم

پیش گفتار

۱- دو هزار و پانصد سال بر روی دریاها

در اطراف موضوع خلیج فارس و در خلیج فارس و جزایر آن تا بحال رسالات و کتب بسیاری نوشته شده که غالب آنها متعلق به نویسندگان و مورخین خارجی است. این تألیفات نیز بیشتر بزبانهای دیگر ترجمه شده و از جمله فارسی نیز در آمده است. جزی تعجب نیست که چرا مورخین خارجی، بخصوص روی این قسمت از خاک ایران بیشتر توجه داشته و زحمت مطالعه و تحقیق در کلیه موارد و حتی در جزئیات این دریا و جزایر و بندر آن را بخود هم وارد داشته اند. اهمیت اقتصادی و جغرافیائی خلیج فارس و بویژه اهمیت استراتژیکی آن طوری است که از دیر زمان نظر دولتهای سوئدجو و کشورهای استعماری را بخود جلب کرده است و همین موضوع سبب شده که از سده ی شانزدهم رسماً نفوذ بیگانگان و اقوام اروپائی در خلیج فارس باز شود. اولین دسته آنان از کشورهای اروپائی، پر تغالی ها بودند که کم کم هلندیها، انگلیسیها، فرانسویها، آلمانیها نیز دخالتهایی کردند تا آن که بعضی دور در سایه سیاست خاص و بکمال و پیشینیائی نیروی دریائی خود گوی سبقت را از دیگران برود و حداکثر استفاده را نمودند و بعد با راههای مختلف نفوذ خود را در خلیج فارس پایدار کردند. از آن میان بسیاری

و البته در هیچکدام این بررسیها و تاریخ روابط آنان، نمیباشد انتظار اخبار خوشی را داشت ولی از کند و کاو و ترجمه‌ی روابط مختلف و یکدست کردن مطالب متفرق و نظرات و ادعاهای ضد و نقیض میتوان باهم آهنگ کردن با اسناد و مدارک نویسندگان خودمان تاریخ بدون ویراژشی را بدست آورد. برای اینکار نیروی دریائی شاهنشاهی ایران در نظر داشت که چنین سمیناری را تشکیل داده و دعوتی از دانشمندان و محققین و تاریخ‌نویسان محترم ایران بنماید تا یکمک و همکاری آنان موفق شود از مجموع آثار مختلف فارسی و خارجی تاریخ مستند و پربهای را که ترجمان افتخارات و گذشته‌های نیروی دریائی شاهنشاهی ایران باشد تهیه نماید.

نظر دوم نیروی دریائی شاهنشاهی نپید و تدارک کتابخانه نمونه‌ای بعنوان اولین کتابخانه تخصصی در مملکت بود. بدین معنی که در تهران و شهرستانها صرف نظر از کتابخانه‌های دانشگاهها و مجلسین کتابخانه‌های معدودی وجود دارد که در تمامی آنان بطور عمده و می از انواع کتابها، گردآوری شده‌است، بطوری که فزاین کتابخانه‌های بزرگ و کوچک فقط از نظر بزرگی و کوچکی و تعداد انواع کتابهای جمع‌آوری شده و بنیادهای مالی و اداری سازمان آن کتابخانه است و در اصل همدی آنها یکی هستند. ولی بیاگردن کتابخانه تخصصی که منظور و هدف نیروی دریائی باشد آنستکه کتابخانه‌ای که فقط کتابهای دریائی و تاریخ دریائی و فنون دریائی و بطور کلی آنچه که مربوط بدریا و دریائی اعم از ایران و خارج، نظامی و غیر نظامی، جدید و قدیم است در یکجا فراهم آیند.

بطوریکه هر گاه کسی مطلبی در هر قسمت و موردی از دریا خواست مکان عظمی در مملکت وجود داشته باشد. بخصوص اینکار در زمینه‌ی دریائی از آن جهت مهم است که بعلل تبلیغات سیاسی و فنون بیگانگان در دوره‌های گذشته و در وقایع مختلف تاریخی قاطبه‌ی هم‌میهنان ما از اهمیت و برکت دریا و دریاوردی دور مانده و اطلاعات و معلومات آنان در این زمینه پائین است و در پاره‌ای مناطق و شهرستانها اصولاً دریا و نیروی دریائی و افسر و ملوان دریائی کشور خود را نمی‌شناسند. بموازات این اقدام از سال ۱۳۳۳ نشریات نیروی دریائی در دسترس همگان قرار گرفته و قسمتی بدین منظور در نیروی دریائی نیز بوجود آمد.

باتوجه بآنچه در بالا گذشت نیروی دریائی شاهنشاهی بعنوان اولین گام در این راه دست تهیه «کتاب نیروی دریائی» و «تاریخ نظامی نیروی دریائی شاهنشاهی» زد. در تدوین این کتاب با کثر کتابها و رسالات و تألیفات دانشمندان و محققین و الامتقار ایرانی مراجعه شده و آثار و نوشته‌های خارجی که نظر و مطلبی در این مورد داشتند در ترسیم گذشته نیروی دریائی شاهنشاهی ایران در این مجموعه نیز مورد استفاده قرار گرفته‌است.

با توجه باینکه هر یک از مؤلفین در آثار خود کتابها و اسناد و مدارک ذی‌قیمتی را مورد بررسی و استفاده قرار داده‌اند لذا در هر کجا ضروری بوده است مطلب مورد نظر را بدون آنکه حتی در شکل بندی جمله‌ها و با کلمات آن تغییری داده شود عیناً در این مجموعه به آنها اشاره شده‌است. از میان محققین معاصر که کمتر آثارش بفارسی ترجمه شده ولی مقام علمی و ادبی او از بسیاری نویسندگان و محققین خارجی دیگر بالاتر است و از تحقیقات او برای تشریح نیروی دریائی باستانی ایران بخصوص در دوره هخامنشیان استفاده شده‌است مرحوم پرفسور هادی حسن استاد زبان و ادبیات فارسی و رئیس بخش خادری دانشگاه «علی‌گهر» هندوستان است. آثار پربهای از تاریخ ادبیات ایران و تاریخ نیروی دریائی ایران بزبان انگلیسی از آن مرحوم بجای مانده است.

«دریاوردی باستانی ایرانیان» از جمله آثار این دانشمند معاصر است که مهم‌ترین قسمت‌های آن را در این کتاب ملاحظه خواهید فرمود و برای تشریح وضع نیروی دریائی ایران در دوره‌های بعد از اسلام و از آغاز فنون بیگانگان در خلیج فارس و مرزهای جنوبی خاک ما کوشش شده‌است که از آثار «لورنس لکهارت» و بخصوص «آرنولد ویلسن» استفاده شود زیرا اشخاص اخیر مسائل را با اقیانوس و معیار بزرگتر و دقیقتری سنجیده‌اند و برای آنکه کم و کاستی در کار و هنر آقای سعیدی نیفتاده و از زحمت و مرارت ایشان در ترجمه‌ی این اثر گرانها یاد شده باشد قسمتهائی از آن ترجمه عیناً نقل شده‌است و در هر حال باید توجه داشت که نویسندگی آن هر که باشد و هر اندازه برای نفع کشور و دولت خود کوشیده باشد باز از ذکر بسیاری مطالب و مسائل بسیار مهم ناچار بوده و یا با اصطلاح از زیر دستش در رفته‌است. همین نکات

برای ما ایرانیان که در دوره‌هایی بعلل ضعف‌دوآت‌های مرکزی اغلب آثار و یادبودهای تاریخی خود را گم کرده‌ایم، می‌تواند سندی ارزنده و با افتخار باشد.

۴- دریا در قرآن مجید

وضع زندگی اقتصادی قوم عرب پیش از ظهور اسلام و موقعیت جغرافیائی مکه و مدینه که نخستین آشیانه نزول وحی و دعوت به اسلام بوده است با توجه به کیفیت معاشی مردم حجاز بویژه قبیله‌ی «قریش» که کالاهای وارداتی و صادراتی یمن و شام را از راه صحرا به خاز جمیر دند و می‌آوردند و تأثیری که وجود شتر از چهارپایان باربر در تأمین این نیازمندی داشت چنین اقتضاییکرد که در قرآن کریم از دریا و فوائد آن که از زمانی ایرانیان و رومیان و حبشیان بود کمتر سخن برود و برعکس از منافع شتر در مسائل مربوط به زندگی‌گرایی بیشتر گفتگو شود. ولی مشیت الهی چون ناظر به تعمیم دعوت اسلام در سراسر عالم بود و دریا در وصول بدین هدف پیش از خشکی اثر داشت لذا در مواقع متعددی و به صورت جالبی از دریا و کشتی و بازرگانی دریا و برکت دیگر آب دریا مکرر سخن رفته و فوائد دریا را بیش از آنچه با درخواسته‌های زندگی روزمره‌ی اعراب حجاز تناسب داشت خاطر نشان کرده است. فضیلت این آیه کوتاه از سوره جاثیه را در نظر مآوریم که می‌گوید:

اللَّهُ الَّذِي مَنَّ عَلَيْكُمْ عَلَى الْبَحْرِ لَتَمْرِي الْفُلْكَ فَيَدْنُو مِنْكُمْ وَلِيَسْقُوا مِنْ قَضِيَّةٍ وَأَعْلَمُ تَشْكُرُونَ

ترجمه:

خدا آنکسی است که دریا را برای شما نام کرد تا کشتیها بفرمان او بر آن بروند و شما از نعمتش بهره‌برجوئید. باشد که شما سپاسگزار او باشید.

مدلول این آیه که یکی از قدیمترین سوره‌های قرآن و نزدیک به اوایل امر دعوت رسول نازل شده این است که خداوند به بندگانش خود دستور میدهد از دریای آرام برای نیازمندیهای بازرگانی و حمل و نقل کالا استفاده بکنند و در حقیقت میتوان گفت این قدیمترین سند مذهبی آزادی دریای برای کشتیرانی و استفاده عمومی جهانین از بازرگانی دریائی است.

این آیه با آیه چهاردهم از سوره نحل که می‌گوید:

وَهُوَ الَّذِي مَنَّ عَلَيْكُمْ عَلَى الْبَحْرِ لَتَمْرِي الْفُلْكَ فَيَدْنُو مِنْكُمْ وَلِيَسْقُوا مِنْ قَضِيَّةٍ وَأَعْلَمُ تَشْكُرُونَ

ترجمه:

اوست آنکسی که دریا را نام ساخت تا از آن گوشت تازه بخورید و زیری بیرون بیاورید که آنرا می‌پوشید و کشتی‌ها را مینگرید که آب آنرا میشکافند تا از نعمت آن بهره‌برجوئید، باشد که شما سپاس بگذارید.

و آیه سیزدهم از سوره مائده که می‌گوید:

وَمَا يَسْتَوِي الْبَحْرَانِ هَذَا عَذْبٌ فُرَاتٌ سَائِغٌ شَرَابُهُ وَ هَذَا مِلْحٌ أُجَاجٌ وَمَنْ كُلَّ تَاكُلُونَ لَحْمًا طَرِيًّا وَ لَتَسْتَجِرْنَ مِنْ حَمِيَّةٍ تَلِي سُونَهَا وَ تَرَى الْفُلْكَ فِيهِ مَوَاجِرَ لَتَسْقُوا مِنْ قَضِيَّةٍ وَأَعْلَمُ تَشْكُرُونَ

ترجمه:

دو دریا یکسان نیست. این خوش و نیکومزه و آبش گسوارا و این يك شور و تلخ و از هر يك گوشت تازه بخورید و ذری بیرون می‌آوردید که آنرا می‌پوشید و کشتیها را مینگرید که در آن راه خود را عیشکافند تا از نعمت آن بهره‌برجوئند. مگر که شما سپاس بجای آورید.

نابیند و تأکید و تفسیر میشود؛ بطور صریح کشتی رانی و ماهیگیری در آبشور و شیرین و استخر اجمروارید و مرجان از دریا و استفاده از بازرگانی دریائی و حمل و نقل کالا از راه آب دریا و رودخانه را برای همه جهانیان تأمین کرده و در حقیقت دستور آزادی دریا برای کشتی رانی و آزادی ماهیگیری به اندازه خوراک مردم از رودخانه و دریا و استخر اجمروارید و مرجان برای ذیبت افراد را در قرآن کریم به صورت یک حکم الهی و دینی صادر نموده است.

قرآن در موارد متعددی دریا را از نعمتهای خداداد به شمار آورده که توجه به ماهیت و کیفیت استفاده از آن، آدمی را به عظمت و قدرت پروردگار عالم آشنا میسازد.

در این آیه از سوره ابراهیم که میگوید:

اللّٰهُ الَّذِي خَلَقَ السَّمٰوٰتِ وَالْاَرْضَ وَاَنْزَلَ مِنَ السَّمٰوٰتِ مَآءً فَاَخْرَجَ بِهٖ الشَّمٰرَاتِ رِزْقًا لَّكُمْ وَتَجْعَلُ لَكُمْ الْفَلَآكِ تَجَارِيْهٖ فِي الْبَحْرِ يَامُرُوْا وَتَجْعَلُ لَكُمْ الْاَسْفٰهَارَ وَتَجْعَلُ لَكُمْ الشَّمْسَ وَالْقَمَرَ دٰٰئِبِيْنَ وَتَجْعَلُ لَكُمْ اللَّيْلَ وَالنَّهَارَ وَاَنَّا لَمُمْ مِنْ كُلِّ مَآءٍ سٰٓئِلُوْهُ وَاِنْ تَعَدُّوْا نِعْمَةَ اللّٰهِ لَا تُحْصُوْهَا اِنَّ الْاِنْسَانَ لَقَلِيْلٌ مِّنْ شٰكِرٍ

ترجمه:

کشتی را که در دریا به امر خدا سپیده امواج را میشکافد و در اختیار آدمی قرار دارد مانند آفرینش آسمان و زمین و نزول باران و بر آوردن گیاهی که میوه آن روزی انسان باشد و آفتاب و ماه و شب و روز از نعمتهای بی شمار خداداد بشمار آورده. و همین معنی را در آیه شصت و چهار از سوره حج تأکید کرده است. در آیه پنجاه و نهم از سوره بقره که میگوید:

اِنَّ فِيْ خَلْقِ السَّمٰوٰتِ وَالْاَرْضِ وَالْخُلُقٰتِ الْفٰلِقِ الْاَنْهٰرِ وَالْقَلْبِ الَّذِيْ تَجْرِيْ فِي الْبَحْرِ بِمَا يَنْفَعُ النَّاسَ وَمَا اَنْزَلَ اللّٰهُ مِنَ السَّمَآءِ مِنْ مَّآءٍ فَاَحْيٰى بِهِ الْاَرْضَ بَعْدَ مَوْتِهَا وَاَقْبَبَ فِيْهَا مِنْ كُلِّ دٰٰبَّةٍ وَنَضْرِبُ السَّرِيْحِ وَالسَّآبِ الْمَسْحُوْرِيْنَ بَيْنَ السَّمَآءِ وَالْاَرْضِ لٰآيٰتٍ لِّقَوْمٍ

يَعْقِلُوْنَ

ترجمه:

کشتی ها را که در دریا بسود مردم کار میکنند مانند آفرینش آسمانها و زمین و تقبیر شب و روز و بارانی که از آسمان فرو میریزد و زمین بیجان را زنده میسازد و در آن جنبندگان را میپراکند و گردش بادهای و آبروی که میان آسمان و زمین دام شده است برای مردم با خوردنشانها و گواهیهای وحدانیت خدا بشمار می آورد.

و این مطلب را در آیه چهارم و پنجم از سوره روم بار دیگر عنوان کرده است. در سوره الرحمن که بعد از سوره های فاتحه و اخلاص شاید مائوستر بن سوره های قرآنی به گوش و زبان هر مسلمانی باشد در آنجا که از نعمت ها و مواهب الهی به تفصیل یاد میشود و مخاطب را در ازای هر نعمتی ملزم به تسبیح و قبول میکند: از دریا و کیفیت طبیعی و برکت آن با کشتی هایی که بر آن میروند چنین سخن زانده است:

مَرْجَانٍ يَبِيْضٍ بَلْبَعِيْنَ، بَيْنَهُمَا بَرْزَخٌ لَّا يَبْغِيَانِ، فَبِآيِ الْاَلْوَانِ يَكْذِبٰنِ، يَخْرُجُ مِنْهُمَا اللُّؤْلُؤُ وَالْمَرْجَانُ فَبِآيِ الْاَلْوَانِ يَكْذِبٰنِ، وَ لَهُ الْجَوَارِ الْمُنشٰتُ فِي الْبَحْرِ كَالْاَعْلٰمِ، فَبِآيِ الْاَلْوَانِ يَكْذِبٰنِ

ترجمه:

دو دریایی را که بهم میرسند، با آنکه میان آنها حائل بود که تجاوز نکنند در آمیختن پس کدام یک از نعمتهای پروردگارش را تکذیب میکنند؟ از آن دریاها مروارید و مرجان بیرون میآید. پس کدام یک از دادههای پروردگارش را باور نمیدارید؟ و اوست کشتی هایی که مانند کوهها با دریای بر کشیده اند پس کدام نعمت پروردگار را دروغ می شمارید؟

در این سوره باز از دریا و مروراید و مرجان به علاوه برزخ و تسکین و کشتی های گوییکر یادبان برافراشته یاد میکند و برکت آنها راه چون نعمت فروغ آفتاب و ماه و ستاره و گیاه و درخت و آسمان و زمین و میوه و خرما و گل برای همه کس رایگان جلوه میدهد .

قرآن به مشکلات کار دریاوردی و اثر مستقیمی که روح ایمان و قدرت توکل دریاوردان در موقع دشواری و نجات از خطر های دریائی دارد اشارت مؤثری میکند. از آن جمله این آیه را از سوره یونس نقل میکنیم که میگوید :

هُوَ الَّذِي يُسَيِّرُكُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ حَتَّىٰ إِذَا كُنْتُمْ فِي الْفُلِ
وَجَرَيْنَ بِهِم بِرِيحٍ طَيِّبَةٍ وَفَرِحُوا بِهَا جَاءَتْهُمْ رِيحٌ عَاصِفٌ
وَجَاءَهُمُ الْمَوْجُ مِنْ كُلِّ مَكَانٍ وَظَنُّوا أَنَّهُمْ أُحِيطَ بِهِمْ
رَعَوْا اللَّهَ خَائِعِينَ أَلَمْ يَكُنْ لَكُمْ آيَاتٍ أَنْ تَتَّقُونَهُمْ
لَتَكُونَنَّ مِنَ الشَّاكِرِينَ

ترجمه :

اوست که شما را در خشکی و دریا گردش میدهد تا وقتی که درون کشتی ها فرار گرفتید و باد موافق آنها را براه انداخت و بدان دلخوش شدید تا باد تند بر آنها وزید و موج از هر جا بد آنها رو آورد و پنداشتند که از هر سو فرار گرفته شدند. آنگاه خدا را بخوارانید و میخوانند و میگویند که اگر ما را از این مرحله نجات بخشیدی هر آینه از سپاسگزاران خواهیم بود

تفصیل این مطالب فرصتی بیش از این میخواهد و درخور آنست که برخی از اهل اطلاع و فضل در دنباله ای این مقاله رساله ای بنویسند و علاوه بر مواردی که در روحی الهی از دریا و کشتی سخن رفته از اخبار پیغمبر و آل او آنچه را که با این بحث تناسب دارد برگزینند و بر آن بیفزایند .

عجالتاً چون پیش از آنجند گفته شد مجالی نیست سخن را به نقل دعائی که خداوند هنگام سوار شدن بر کشتی به حضرت نوح آموخت تا از طوفان و دریا نجات یابد از سوره مؤمنین خاتمه میدهیم :

فَإِذَا اسْتَوَيْتَ أَنْتَ وَمَنْ مَعَكَ عَلَى الْفُلِ فَقُلْ
اسْجُدْ لِلَّذِي بَعَثَنَا مِنْ الْقَوْمِ الظَّالِمِينَ وَقُلْ رَبِّ
أَنْزِلْنِي مُنزَلاً مَبْرُكاً وَأَنْتَ خَيْرُ الْمُنزِلِينَ

ترجمه :

پس از آنکه تو و همراهانت بر کشتی قرار گرفتید بگو : ستایش خدائی را سازد که ما را از قوم ستمکاران رستگاری بخشید و بگو : پروردگارا مرا در فرودگاه و پایگاه خجسته ای فرود بیاور که تو بهترین فرود آورنده گان هستی !

دریای بزرگ باستانی در سرزمین ایران در اواخر دوران چهارم بود؛ کتبه‌های مخالف و عده‌ای موافق داشت.

مقاله‌ی زیر گواینکه بعنت افسانه‌های بودن آن نمی‌تواند نقشی معالمت صحت و سقم با تأیید و تکذیب اصل مطلب مورد بحث آن سمینار داشته باشد ولی نظر با احترام به عقاید و نظرات حماسه‌های فردوسی که داستانهایی از دریا و دریانوردی ایرانیان قدیم به نظم در آورده و زحماتی که نویسنده‌ی مقاله برای تدوین کار خود برپایه و اساس همان داستانه‌ها متحمل شده است از نظر ما در خور نهایت اهمیت و احترام است. همان‌طور که تاریخ مدون و مصور ایران قدیم که در دوره ساسانیان تهیه شده بود و در دوره اسلام به زبان عربی ترجمه گردید و بعدها فردوسی از روی ترجمه فارسی آن داستانه‌های شاهنامه را بوجود می‌آورد، بعیند نیست که اصل افکار و نظرات فردوسی از دریا و دریانوردی نیاکن ما نیز برپایه و اساس روایات و مدارکی بوده باشد که امروز متن دیرین آنها بر جای نیست بهر حال «افسانه‌ایست از دریانوردی ایرانیان قدیم».

۴- دریانوردی ایرانیان در زمان افسانه‌های

اولین کشتی ساز ایرانی جمشید افسانه‌ای بود که از سلسله پيشدادیان میباشد. او با کشتی خود از آبه‌گذر کرد و به عجله و تندی از این منطقه مسافرت می‌نمود. فردوسی گوید:

گمذ کرد از آن پس بکشتی بر آب ز کشور بکشور بر آمد شتاب
بعداً به ناحیه «راهاک» بر علیه «باهو» با «سراندیب‌شاه» که از رعایای مهراج
شاه حاکم هندوستان بود لشکر کشید.

بنظر میرسد که در آن زمان مهراج دچار حمله شدید شورشیان باهو می‌گردد. مهراج فوری هیئت حاکمه خود را در شهر دژ وخت جمع نموده و پس از شورجهت کمک فوری فرمانی بنام گرشاسب سردار ایرانی صادر مینماید تا باهورا مغلوب و او را دست بسته به دادگاه تحویل نموده و تسلیم چوبه دار شود.

فصل دوم

۳- شاهنامه فردوسی و دریاهای باستانی ایران

این قسمت بر مبنای داستانه‌های شاهنامه فردوسی تدوین شده است.

دریانوردی ایرانیان در دوران افسانه‌های

مرحوم پرفسور هادی حسن رئیس دانشگاه «علی‌گره» هندوستان بوده و تحقیقات بسیاری در زبان و ادبیات فارسی داشته است و چندین سال نیز بعنوان استاد در این رشته‌ها تدریس می‌کرده است. از وی آثار بسیاری که از آن جمله کتابی در باره زبان و ادبیات فارسی و تاریخ نیروی دریایی و دریانوردی باستانی ایران است بجای مانده است.

«دریانوردی ایرانیان در زمان افسانه‌های» یکی از رسالات او میباشد که بر پایه عقاید و نظرات شاهنامه فردوسی شکل گرفته است. این رساله را بزبان انگلیسی نوشته و در لندن چاپ شده و در اینجا بدون کم و کاست و تغییری در اصل متن ترجمه‌ی آن بنظر علاقمندان به نیروی دریایی میرسد. بد نیست اشاره شود که در جریان سمیناری که بهمت جناب آقای دکتر جهان‌شاه صالح و جمعی از استادان محترم دانشکده ادبیات بنام سمینار «تاریخ و فرهنگ ایران» تشکیل یافته بود از جمله بحث‌های بسیار جالب و شیرینی که در آن سمینار مطرح گردیده بود اشاره در «بودن یا نبودن» یک دوره از مرطوب یا وجود

فردوسی گوید:

سوی کشور هندی پرواز کن
«بهو» رابه بندر ز آنجا بیار

سر اندیب شاه از زمین ساز کن
بندگاه مهر آج برکش بساز

پس ناوگان سلطنتی با هزاران پرده (شراع) بدبانی بندر را ترک گفته و ناوگان مزبور راه یکساله را در شش ماه طی نموده و در منطقه دریائی کالیبار در جنوب هندوستان مستقر گردید.

از آنجا ارتش ایران بسوی سیلان مقر باهو (بهو) حرکت نمود و با هو هم شانزده هزار فیل جنگی و دو میلیون نفر آماده جنگ نموده بود تا در مقابل ارتش ایران مقاومت نماید.

در اینجا عملیات، جنگی که انجام شد مورد نظر مانیتست.

با هو در این جنگ شکست خورد و لشکریان ایران بایرانی کامل با ۱۲۰۰۰ فرزند کشتی کد توسط مهر آج برای آنان تهیه شده بود بخانه‌های خود مراجعت نمودند.

فردوسی گوید:

به ایرانیان داد کشتی دوشصت
بدو کشتی او با سپه بر نشست

آیا مرگ جنگجویان ایرانی را از بین بردی ما وجهای عظیم دری ناوگان ایران را بلعیدند؟ کتاب گرشاسب نامه در این باره تجزیه و تحلیل درستی ننموده بنابراین اختلاف نظر هائی است، بطوریکه سر اوزلی Sir. w. Ouseley میگوید: با در نظر گرفتن مسافرت دریائی سلیمان به «اوفر» که سه سال طول کشید سفر دریائی گرشاسب هم باید همان یکسال و شش ماه باشد نه شش ماه که فردوسی گفته و این استدلال با در نظر گرفتن موارد زیر است:

- ۱- در آن زمان با نبودن وسائل دریانوردی و ناوبری و داشتن کشتی‌های کوچک در دریانوردی‌های طولانی گاهی بعلت نبودن باد میبایستی از پارو استفاده شده و با توجه به توقف در محلهای مختلف برای تهیه آب و آذوقه و بروز بیماری افراد این مسافرتها بطول میانجامید.
- ۲- ممکن است که ترجمه شعر فردوسی غلط باشد چون ترجمه ای که از گرشاسب نامه درموزه انگلستان است میگوید:

بشش ماه یکساله ره بر نوشت
بی آزار و خرم به دریانگدشت

همچنین ترجمه دیگر کتاب گرشاسب نامه که در کتابخانه بمبئی میباشد میگوید:

بشش ماه یکساله ره بر نوشت
بی آزار و خرم به دریانگدشت

وقتی که سلطنت از پیشدادیان به کیانیان رسید عملیات جنگی هم از سر اندیب شاه به هاماوران انتقال پیدا نمود بطوریکه کینکوس در مسافرت خود از نیمروز (سیستان) میگذرد و به سواحل مکران میرسد و تصمیم میگیرد که حمله شدیدی به هاماوران بنماید.

شاهنامه فردوسی:

بزد کوس برداشت از نیمروز
شده شاد دل شاد گیتی فروز

از ایران بشد تا به توران و چین
گذر کرد از آن پس به مکران زمین

پس دستور ساختن کشتی و قایقهای بی شماری داده شد.

شاهنامه فردوسی:

بی اندازه کشتی و زورق ساخت
بیاز است لشکر بدوران شتافت

شاه با تمام لشکریان خود سوار بر کشتیها شدند و آبهای زرد را پشت سر گذارده و پس از طی مسافت زیاد به منطقه‌ای رسیدند که در سمت راست آنها بر برهاو در طرف چپ مصریها و در سمت زبروی آنها هاماوران بودند.

فردوسی گوید:

خبر شد بدیشان که گاوس شاه
بسر آمد ز آب زره با سپاه

همانا که فرسنگ بودی هزار
اگر پای را رای کردی شمار

بدست چپش مصر و بر بر راست
رهش در میانها بد آنسو که خواست

به پیش اندرون شهر هاماوران
بهر کشوری در سپاهی گران

هاماوران که فردوسی در شاهنامه گفته است بنا بر گفته پرفسور «دارمستتر» لغت آن حمیر Himyer میباشد و ناحیه ایست در یمن در صورتیکه بر برها درست در طرف مخالف عدن در سرزمین سومالی امروزی بود؛ این يك منطقه دریائی جهت تجارت مصریها بوده و هنوز هم هست. وقتی که طوفان موسمی Monsoon

از جنوب غربی به شمال شرقی عوض میشود هزاران تاجر به این منطقه وارد میشوند و این بین ماههای اکتبر و آوریل است. اسامی دیگری که آمده مشکل نیستند مثلاً «نیمروز» سیستان فعلی است و همسر همان اگیبت Egypt یونانی است. و سواحل مکران همان سواحل بلوچستان است. استعمال کلمه زره توسط فردوسی کمی مبهم است چون الان زره یا قسمت از منطقه‌های گود و تورفته ناحیه سیستان است که صحرائی نمناک و خشک میباشد.

طبق اظهار نظر ژنرال «هوتوم شایندلر» Gen.A.Houten Schindler در زمان قدیم در این منطقه دریاچه‌های مشخصی وجود داشته که فعلاً به صحرائی نمک تبدیل شده‌اند. هماناوری که در افسانه‌های قدیم ایران هم آمده است در وسط ایران دریای بزرگی بوده که از شمال به قزوین و از جنوب به کرمان و مکران و از شرق به ساوه محدود میشده است.

این افسانه‌ها را من در خیلی جاها شنیده‌ام که این بیابان نمک‌زار دریای بزرگی بوده و حتی در آن صحرای خشکی و جزیره و بندری شده است و مثلاً گفته شده است که شهر قدیمی که در تپه‌های شمال شرقی قزوین واقع است (فار دریائی) داشته است و همچنین در دهکده بارچین نزدیک بزرگمبار بوده است.

«زره» نام دریای قدیم ایران است که قسمتی از فلات ایران امروز کف آن بوده است.

پس مطابق گفته‌های پروفیسور شیندلر (Schindler) و سایکس (Sykes) که بر لوت فعلی ایران زمانی دریا بوده است بنابراین اینطور بنظر میرسد که در اثر گذشت دورانهای جغرافیائی و تغییرات زمین این دریا تبدیل به خشکی شده باشد؛ پس این باطلاق و کویر فعلی مطابق با همان دریای ماقبل تاریخ است و لغت زیره (Zirreh) یا زره که فردوسی از آن استفاده کرده است این باطلاق و کویر فعلی نیست بلکه همان دریای قدیم ماقبل تاریخ است و این موضوع هم توسط دانشمندان

۱- «زره» در اینجا نام دریای جنوب ایران است و این لفظ نه به معنی دریاست بلکه تغییر شکلی از لفظ دریا محسوب میشود.

تأیید شده که لغت زیره يك لغت پهلوی است که به معنی دریا، دریاچه، رودخانه میباشد بنابراین گفتن دریای زیره بکلی غلط و اشتباه است و ما در اینجا زیره را به دریا ترجمه میکنیم. لشگر کشی کیکوس تقریباً اینطور بنظر میرسد که برای حفظ و نگهداری راههای تجاری (مخلوط موصلاتی) دریائی بوده است.

این بود پایه بحث افسانه‌ای ما.

لشگر کشی های کیکوس معلمی در تاریخ جایی برای خود باز نکرده ولی با اینحال بعضی از تاریخ نویسان از این واقعه نامی بردمانند چنانکه طبری، مسعودی و الثعالی (Tha - Alibi) در تاریخهای خود در این مورد بحث کرده‌اند. برای مثال ثعالی میگوید که کیکوس شهرهای خوزستان، جبال، فارس، عراق را تسخیر نمود و در هر کدام حاکمی فرار داد و بعداً بسوی یمن لشگر کشید و وقتیکه کیکوس بحوالی یمن میرسد ذوالاذر (Dhul - Adhar) که یسر ذالمنار (Dhal manar) و او هم پسر الرایش (Alraish) از قبیله هاماوران میباشد با سپاهی گران از هاماورانها و همچنین شاهزاده قتان (Qahtan) با قوم بربرها برای دفاع در مقابل کیکوس صف آرایی میکند. بین آنها جنگ سختی در میگیرد و مرگ در اطراف لشگریان دور میزند. ثعالی نیشابوری در واقع مطالب شاهنامه فردوسی را گاهی بسط داده و در جای دیگر آنرا مختصر کرده بطوریکه در تاریخ خود از شرح این جنگ و حشمتناک صحبتی نکرده و فقط اسم پادشاه هاماوران را آورده است.

در جای دیگر مطابق عقیده حمزه اصفهانی و ذوالاذر را از قبیله هاماوران برادر افریگیس (Ifrigis) پسر «ابراهامال منار» پسر «الرایش» بوده است. حال چون حقیقت و اشتباه با هم مخلوط میشوند بهتر است که ما هم افسانه‌ها را در تاریخ مخلوط نکنیم.

بهر حال مطابق گفته شاهنامه کیکوس پادشاه «هاماوران» را شکست میدهد و بجای غرامت جنگی دست سودابه را میگیرد، زیرا زیبایی او باعث فتح کیکوس گردیده بود. به روایت دیگر میگویند که در اثر خیانت عربها کیکوس در قلعه‌ای زندانی و بعداً در آنجا میمیرد و این خبر و حشمتناک بگوش رستم میرسد که باعث

حرکت لشکریان ایران میگردد. رستم باعجله بالشکریان خود از راه دریا بسوی هاماوران حرکت میکند و باین علت از راه دریا حرکت میکنند که فاصله را زودتر طی نمایند.

فردوسی گوید:

بفرمود تا برنشیند سپاه	پی رزم هاماوران کینه خواه
سوی ژرف دریا بپامد بچنگ	که بر خشک بر بود ره با درنگ
بکشتی و زورق سپاهی گران	رسیدند نزدیک هاماوران
بنساج و کشتن بپاراستند	از آرم دلها به پیراستند

وارد شدن نیروی دریائی ایران آخرین ضربت هر گ راه فتنهها و دسیسههای هاماوران وارد آورد و در همان حال رستم مغلوب تشدنی حیثیت لشکریان ایران را با وارد آوردن ضربتهای هولناک و ممتد دوسه برابر نمود. از قرار معلوم کیکلوس نمرده بوده است و در اینجا با آزاد شدن کیکلوس و مراجعت او به ایران لشکرکشی هم پایان پیدا میکند و داستان آن امروز نقل مجالس است. در قسمتهای بعدی درباره این روایات چیزهایی گفته خواهد شد.

ولی بزهم يك برخورد بین ایران و توران حاصل شد که منجر به استفاده از ناوگان ایرانی گردید و آن واقعه بدینقرار است:

کیخسرو، نوه بزرگ کیکلوس و جانشین او تمایل شدیدی در انتقامجویی از افراسیاب قهرمان بزرگ تورانیها داشت. افراسیاب برای فرار از این گیرودار به کوه اسپروز (Ispurus) که از سلسله جبال البرز میباشد پناه آورد که در دامنه این کوه نیز مازندران بود و سرحد مازندران هم بدریا متصل میشد که این دریا همان دریای خزر میباشد.

فردوسی گوید:

چون نزدیک آن ژرف دریا رسید	مرا و را میان و کرانه ندید
بفرمود تا سرد کشتی شمار	بسازند کشتی ز دریا گذار
بدو گفت پر مایه افراسیاب	که خرم کسی کو بمیرد بآب

دریائی که در جلو افراسیاب قرار داشت نه تنها داشت نغمه، دریای بیکرانی

بود و افراسیاب در حال دودلی بسر میبرد چون یکطرف اوشیطان (کیخسرو) و طرف دیگرش دریای بی انتها و چون برای زنده بودن خود ارزش قائل بود از این حیث خود را بدریا زد تا شاید راه نجاتی یابد.

فردوسی:

بفرمود تا مهتران هر کسی	بآب اندر آرند کشتی بسی
سوی گنگ دژ بادبان بر کشید	ز نیک وز بدها سراندر کشید

ولی نه دریای ژرف و نه صحرای خوارزم هیچکدام نتوانستند از پیشروی کیخسروی انتقامجو جلوگیری نماید. کیخسرو گفت «اگر خدا یاری کند ما دشمن را در قعر دریا مدفون خواهیم کرد».

فردوسی:

ببر آب زره بگذرانم سپاه	اگر چرخ گردون بود نیکخواه
-------------------------	---------------------------

سپس کیخسرو در تعقیب افراسیاب لشکر کشید تا بدریا رسید. مسیر آنها از مکران شروع شد و در آنجا کیخسرو یکسال در تهیه کشتی و نقرات بود.

جهاندار سالی بمکران بماند	زهر جاکشتی گران را بخواند
چو آمد بنزدیک آب زره	گشادند گردان میان از گره
همه کارسازان دریا براه	ز چین و ز مکران همی بر شاه

وقتی که کیخسرو تمام احتیاجات خود را تدارک دید و سوار کشتی نمود و آذوقه یکسال تهیه شد در نزد خدای بزرگ برای موفقیت و سلامتی لشکریانش دعا نمود.

بخشکی بگرد آنچه بایست کرد	چه کشتی بآب اندر افکنند مرد
بفرمود تا توشه برداشتند	ز یکساله تا آب بگشادند
همی خواست از کردگار بلند	که او را بخشکی برد بی گزند

دریا طوفانی بود و تمام سپاهیان در حال اضطراب بسر میبردند ولی آنها راه خود را تغییر نداده و مدت شش ماه در دریا بودند تا بالاخره باد شمال وزیدن گرفت.

۱- در روایت قدیم میان توران بلوچستان با توران ماوراء جیحون اختلاطی بوجود آمده است.

بشماه کشتی بر فتنی بر آب
 بهشتم که نیمی گذشتی ز سال
 سر باد بان تیز بر کاشتی
 بجائی کشیدی ز راه خرد
 کز و ساختی هر کسی جای خواب
 شدی کز و بپس راه باد شمال
 خله پیش ملاح نگذاشتی
 که ملاح خواندیش فم الاسد

خداوند چنین دستور داد تا باد و امواج دریا مسیر طبیعی خود را طی نمایند
 تا ناوگان سلطنتی به سلامت بر آه خود ادامه دهد.

چنان ساخت بزبان که باد و هوا
 نشد تند با اختر پادشاه

و پس از ۷ ماه معطلی در سفر و در بر و شدن با انواع خطر ها بالاخره باد موافق
 وزیدن گرفت و کشتیها به سلامت بساحل رسیدند و نفرات و بار و بند با ارزش خود را در
 بندر خالی نمودند.

گذشتند بر آب در هفت ماه
 شگفت اندر آن آب مانده سپاه
 بآب اندرون شیر دیدند و گاو
 همان مردم و مو یها چون کمنند
 گروهی سران چون سر گاو میش
 یکی تن چوماهی و سر چون پلنگ
 یکی راسر خوک و تن چون بره
 نمودی همی این بدان آن بدین
 که بادی نکرد اندر ایشان نگاه
 نمودی بانگشت هر یک بشاه
 همیداشتی گاو یا شیر تاو
 همه تن پر از پشم چون گوسفند
 دزد ست از پس پشت بدو پای پیش
 یکی سر چو گور و تنش چون نهنگ
 همه آب از اینها بدی یکسره
 همی خواندندی جهان آفرین

بالاخره کیخسرو با قلبی روشن فزون خود را به سرزمین غریب و عجیبی که
 در پیش داشت راهنمایی نمود و آن سرزمینی بود که زبان مکرانی در آن صحبت میشد و
 شهرهای آن مانند شهرهای چین بودند. کیخسرو گنگا دژ (Gang Dizh) را تصرف
 کرد و مدت یکسال در آن جا اقامت گزید ولی از افراسیاب خبری نبود و او را در هیچ
 جا نمیشد پیدا نمود و آ یا امکان داشت که افراسیاب از دریای زیره گذشته و ناح سلطنتی
 ایران را که در غیبت شاهنشاہ بلاد دفاع بود تصرف نماید؟ این شك و تردید شاه بعد از
 چندی تبدیل بدیقین شد و باعث هراس او گردید و این تعقیب دشمن و تنبیه او برعکس

گردید و باعث ترس و دلهره همدشد. سپس شاه عصبانی و ناراحت به بندر مراجعت نمود
 و تمام افراد رادوباره بکشتیها سوار نمودند و شماره کشتیها در حدود ۱۰۰۰۰ فرزند
 بود که تماماً مجهز و نفرات کلردان و ملاحان مجرب در آنها بکار گمارده شده بودند
 و بادبانهای تمام کشتیها توسط خود شاهنشاہ بازدید گردید در ضمن دو فرزند قایق
 بعنوان راهنما زودتر از ناوگان بطرف دریا حرکت کردند.

ستارگان مهربان و دریا آرام و راحت بود. باد آرام و موافق شروع بو زیدن نمود
 و راه یکساله در هفت ماه طی گردید.

چو خسرو بنزدیک دریا رسید
 دو هفته بر آن روی دریا بماند
 بفرمود تا کابل بر ساختند
 پس زورق آمد ز کشتی هزار
 شناسای کشتی هر آنکس که بود
 بفرمود تا بادبان بر کشند
 همان آب دریای یکساله راه
 که آنشاه و لشکر بدین سر گذشت
 فرود آمد و بادبانها بدید
 ز دیدار با گمبوی چندی بر آید
 دوزورق بآب اندر انداختند
 بآب اندرون راند پس شهریار
 که بر ژرف دریا دلیری نمود
 بدریای بی پایه اندر کشند
 چنان تیز شد باد در هفت ماه
 که از باد کژ آستین تر نگشت

با توجه به آنچه گذشت تاریخ افسانه‌ای نیروی دریایی از نظر فردوسی در
 شاهنامه مطالعه شد ولی فردوسی از جزئیاتی درباره دریا چیزی نگفته است.
 پروفیسور تولدکه (Noldeke) گوید که فردوسی تجربه‌ای در دریا نداشت و
 حتی شاید مسافرت دریا هم نکرده باشد.

میگویند ممکن است افراسیاب از ترس کیخسرو از دریائی گذشته باشد که
 این همان دریای خزر است و باز میگویند که کیخسرو از این دریا گذشت و بساحل
 رسید و دوباره برگشت تا به سواحل مکران (بلوچستان) برسد و معما اینطور حل
 میشود که بنظر فردوسی ایران و فلات مرکزی طوری بوده که دور آنرا اقیانوس احاطه
 کرده است و رودخانه‌های سیحون، جیحون، ارس و بسفر و دریای مرمره و ادراتل و
 نیل و اقیانوس هند مانند یک زنجیری از رودخانه و دریاچه و خلیج و دریا بهم متصل
 بوده‌اند. باز هم جای تردید است که فردوسی گفته «گورداب دهان شیر» در دریای زره
 میباشد در صورتیکه مربوط به دریای چین است. حمداله مستوفی میگوید: «در این بحر
 گردابهاست که آن را فم الاسد خوانند و «در دور» نیز گوید که اگر کشتی در او افتد

بناشا اله خلاصش نباشد و دریاورزان آن مقامها را بشناسند و از آن احتراز نمایند تا در امان باشند».

ممکن است فردوسی از تقویری بوجود آمدن دنیا و وضع طبیعی آن بی اطلاع بوده و از علم اقیانوس شناسی خبری نداشته است لذا این بی اطلاعی خود را از دریانوردی و بحر شناسی در زیر نقابی پنهان کرده است.

چون اوقهرمانان داستان خود را موقع طوفان بهر بندری که موجود داشت هدایت کرده است، خیالات ممکن است غول دریائی بوجود بیاورد ولی نمیتوان با خیال کشتی ساخت و آزار نیز هدایت نمود. خواننده ممکن است تمام شاهنامه را جستجو نماید و کوچکترین قسمتی که درباره تکنیک دریا و دریانوردی باشد در آن پیدا نکند. حساب اسدی و فردوسی هیچگاه حقیقت را از زمین نمیبرد چون آنها هیچکدام تجربه ای درباره دریا نداشته اند. گر شاسبنامه و شاهنامه هر کدام ارزش مطالعه حماسی را دارند مثلا مسیر گر شاسب و کیکاوس که در دریای جنوبی بود باقی ماند ولی طبیعت با توطئه چینی و گذشت ایام مسیر کیمخسرو را که در دریای شمالی بود بخشی تبدیل کرد. اما باز یک نقطه دیدی هست که نمیتوان قبول نمود که پرچمهای ایران با دکل های آبی رنگ در آبها و امواج در اهتزاز بوده که دامنه آن از سر اندیب تا حمیر و سمنک و از اینطرف اقیانوسها تا آنطرف کشیده میشد.

فصل سوم

گذشته های دریائی ایران - ۲۵۰۰ سال بر روی دریاها

۵ - پیشینه های باستانی خلیج فارس

از تاریخ پیدایش اقیانوس هند و از روزگاری که انسان بوجود آمد همیشه دریاهای خلیج فارس و عمان مرزهای جنوب فلات ایران بوده و میباشد. پایه های این فلات کهن در جنوب بر اعماق فلات قاره استوار شده و از شمال بر اعماق دریای مازندران تکیه دارد.

۲۵۰۰ سال است که ایرانیان پیشیندی درخشانی از دریانوردی بر دریاهای جنوب دارند. هر وقت و هر کجا صحبت از نیروی دریائی شاهنشاهی ایران باشد بلافاصله صحبت از دریاهای ایران و خلیج فارس میشود. تاریخ نیروی دریائی و خلیج فارس هرگز از هم جدا نبوده است. رویدادهای گذشته خلیج فارس تاریخ نیروی دریائی شاهنشاهی ایران را بوجود می آورند. در دوران های باستانی زمین شناسی، آبهای اقیانوس هند فرورفتگی های جنوب قاره آسیا را بر کرده و بر اثر تغییر شکلهای زمین آبهای سرد مناطق شمالی بطرف خط استوا کشیده شد و از آن میان فرو رفتگیهای دامنه کوههای جنوبی فلات مرکزی بیادگار باقیماند و سرزمینهای سرسبز زیر برکت بوجود آمد.

نژاد آریا پیدا شد و بخش بزرگی از آنان زندگی بدوی خود را در سرزمینی

که بنام خودشان یعنی «ایران» یا فلات ایران نامیده میشد از قوم مادی و سپس پارسی آغاز کردند.

قرنهای یکدیگر گذشت و نام دریاهای جنوب دهان بدهان، سینه بسینه، نسل به نسل، بنام دریای فارس و خلیج فارس بر چهره درخشان تاریخ بشر و اجداد ما ثبت شد. از آن پس جهانیان، ایران و خلیج فارس را با هم میشناختند و حد جنوبی خانه و آشیانه اجداد و نیاکان ما را با حدود خلیج فارس و مرزهای دریائی عمان و اقیانوس هند مشخص میکردند.

از آن روزگار تا بحال مدارك و اسناد تاریخی و دنیاسند بسیار گرد آمده که مجموع آنها از قرنهای پیش تا به امروز حدود سرزمین و خانه ما یعنی سرزمین ایران و خلیج فارس را بیان میکند.

۶- خلیج فارس، نامی باستانی و ابدی است

شاید پیش از یکصد و چند دلیل و مدرک و سند موجود است که از دور و پیدایش نژاد آریائیها تا سلطنت دودمان پهلوی بر این سرزمین بوم حکایت از شناخته شدن ایران و خلیج فارس میکند. اصولاً یکی از مهمترین مدارکی که همیشه شناسائی و استناد تاریخ ایران باستان بدان تکیه شده و الهام بخش وجود تاریخ باستانی و شهزاد ساله قوم ایرانی است؛ همین خلیج فارس و دیگر گونیهها و اتفاقات رخ داده در آنست. اصطلاح لاتینی «سینوس پرسیکوس» که در زبانهای زنده جهان ترجمه گردیده و هم‌مطلوب این دریای ایرانی را بر زبان خود، خلیج فارس مینامند خود ساده ترین گواه بر این حقیقت است. چنانکه بزبان فرانسه Golf - Persique و بانگلیسی Persian - Golf و با ایتالیائی Golfo - Persico و آلمانی Persischer-Golf و بروسی Persi - Dskizaliv و بر ژاپنی Parusha - Wan در آمده و در همه آنها نام پارس یا خلیج فارس وجود دارد. از جمله یکصد و چند دلیل و سندی که وجود دریای ایران را بنام خود آنان یعنی خلیج فارس نقل و ثبت کرده است عبارتند از:

۱- پیش از آنکه آریائیهای ایران بر فلات ایران تسلط پیدا کنند آسوریان این دریا را در کتیبههای خود بنام «نارمر تو» Nar-Marratu که بمعنی رود تلخ است یاد کرده‌اند و این کهنه‌ترین نامی است که از خلیج فارس بجای مانده است. ۲- در کتیبه‌یی که از داریوش بزرگ در تنگه سوئز یافته‌اند در عبارت «درایه تیه» Draya Tya Hachaparsaaitv یعنی دریایی که از پارس می‌رود (یا سر میگیرد) ناچار منظور از دریای پارس همان خلیج فارس است. در زمان ساسانیان نیز این خلیج را دریای پارس می‌گفتند.

۳- هرودت مورخ یونانی در ۴۲۵ ق.م اقیانوسی را که در جنوب غربی آسیاست از دریای احمر گرفته تا دهانه‌ی هندوستان از ی تروس (Ery Thros) یا اریتره (Erithree) یعنی دریای سرخ میخواند و وجه تسمیه آن رنگ خاك سواحل آن که متمایل بسرخ است میباشد. پیدا است که هرودت خلیج فارس را درست نمی‌شناخته از این جهت از آن نامی نبرده و بهمین نام مبهم «اریتره» که ام از اقیانوس هند و بحر عمان و خلیج فارس است اکتفا کرده است.

۴- مورخ دیگر یونانی «فلاویوس آریانوس» (Plavius Arrianus) که در سده دوم میلادی میزیست در کتاب معروف خود «آنا بازیس» یا تاریخ سفرهای جنگی اسکندر ضمن شرح بحر بی‌مائی «نیه آرخوس» (Nearchus) که بامر اسکندر ماموریت یافته بود از رود سند بد دریای عمان و خلیج فارس بگذرد و به مصب فرات داخل شود نام این خلیج را «پرسیکون کای تاس» (Persikonkaitas) نوشته که ترجمه تحت‌اللفظی آن خلیج فارس است.

۵- استرابون (Strabon) جغرافی‌دان نامی یونان که در نیمه آخر سده یکم قبل و نیمه اول یک قرن بعد از میلاد میزیست بکرات همین نام را در جغرافیای خود در مورد خلیج فارس بکار برده است و مخصوصاً مینویسد که عربها در بحر احمر و خلیج فارس جای دارند.

۶- کلودیوس پتوله ماوس (Claudius-Ptolemaeus) یا بطلمیوس معروف که بزرگترین عالم هیأت و جغرافیای قدیم است و در قرن دوم بعد از میلاد

میزبست در کتاب بزرگی که در علم جغرافیا بزبان لاتین نوشته از این دریا بنام پرسیکوس سینوس (Persicus-Sinus) یاد کرده است که درست بمعنی خلیج فارس است. این اصطلاح در کتابهای لاتینی غالباً سینوس پرسیکوس Sinus-Persicus آمده است بعلاوه در کتابهای جغرافیائی لاتین خلیج فارس را «ماره پرسیکوم» (Mare-Persicum) یعنی دریای پارس نیز نوشته اند.

۷- کوین توس کورتیوس رفوس (Quintus-Curtius Rufus) مورخ رومی که در قرن اول میلادی میزیست و در تاریخ اسکندر تحقیقات جامعی دارد این خلیج را بزبان لاتین «اکواریوم پرسیکو» (Aquarum-Persico) یعنی آبگیر پارس خوانده است.

۷- خلیج فارس در نظر مورخین و جهانگردان

مورخین و جهانگردان اسلامی از قبیل ابن حوقل استخری، مقدسی، ناصر خسرو علوی، حمزه اصفهانی، حمدالله مستوفی، ابن بطوطه مسعودی، ابن بلخی و یاقوت حموی در کتب و آثار خود خلیج فارس را توصیف کرده اند ولی در اینجا به آنچه که حمزه اصفهانی و مستوفی و ابوالفدا و برخی دیگر نوشته اند بطور نمونه اکتفا میکنیم.

حمزه اصفهانی میگوید «بحر فارس» شعبه‌ای از دریای هند است و ایرانیها آنرا «کامسیر» میخوانند پس از آنکه طول خلیج فارس و سواحل آنرا یاد میکند از بندری که «مهر و بان» نام داشته و در نزدیکی آبادان حالیه و مصب اروندرود واقع بوده است نام میبرد و آنرا از بنادر مشهور عالم می شمارد و مبدأ طول خلیج را از شمال میداند. سپس میگوید: دریای فارس در این محل یعنی نزدیکی مصب اروندرود که مبدأ طول آنست بقارسی راه کامسیر خوانده میشود.

اما جغرافی نویسان اسلامی خلیج فارس را بحر الفارس و بحر العجم نامیده اند. ابن الفقیه صاحب کتاب «البلدان» در صفحه ۳۰ مینویسد: «واذ دریای چین دریای فارس منفرع میگردد و آن دریائی است که دارای غوسگاههای مروارید است. این رشته صاحب کتاب «الاعلاق النفیسه» این دریا را خلیج فارس نامیده است.

«سهراب» جغرافی دان ایرانی قرن سوم هجری در کتاب خود «عجائب العقالیم السیعه» مینویسد: «بحر فارس وهو البحر الجنوبی الکبیر وتوجه فیہ عجائب المخلوقات» و نیز مینویسد: «ویخرج من بحر الهند خلیجان عظیمان احد هما بحر فارس و الا بحر القلزم» (مقصود از بحر قلزم همان دریائی است که امروزه بحر الاحمر نامیده میشود). همچنین «ابوالفداء» مورخ نامی نیز همین نام را به خلیج فارس داده و در تقویم البلدان مینویسد: بحر فارس وهو بحر یتشعب من بحر الهند.

در کتاب «منتهی الارب» نیز خلیج فارس بحر فارس یادگر دیده است. حمداله مستوفی هم خلیج مزبور را بحر فارس نامیده و مینویسد جزایری از حدسند تا عمان در بحر فارس وجود دارد که از حساب ملك فارس شمرده میشود و بکثرت آبادی و مردم معروف است و از همه بزرگتر دو جزیره قیس و بحرین است. ابن الوردی در کتاب «خریده العجائب» مینگارد «فصل فی بحر فارس» و آنرا از اماکن باقیمت دنیا میشناسد.

همچنین «ابن بطوطه» جهانگرد عرب بهر اکتشی و ناصر خسرو علوی و «بزرگ ابن شهریار» که خلیج فارس را دیده و بر آبهای آن سیر و سفر کرده اند خلیج فارس را بحر ایران نگاهشده اند.

مسعودی در کتاب خود «اخبار الزمان» نوشته است: بحر فارس (خلیج فارس) مانند دریای چین و دریای هند از بحر محیط منفرع میشود، از این بحر مروارید استخراج میگردد، دارای عجائب و غرائب بسیار است و نمیدانسته است که در دریای مزبور دوازده هزار جزیره وجود دارد.

ابو اسحق ابراهیم ابن محمد فارسی معروف باستخری در کتاب خود «المسالک و الممالک» خلیج فارس را بحر فارس مینگارد و امتداد آنرا تا سواحل چین میداند و میگوید کرانه‌های خلیج فارس از شمال از «بله بصره» شروع میشود و بمنطقه ای که در مصب آبهای عراق و خوزستان وجود دارد بدریا، جائیکه موسوم به خشبات است می رسد.

از خصائص دریای فارس آن است که مد و جزری دارد که در هر شبانه روزی دوبار

دست میدهد. هنگام مد آب دریا بالا میرود بگناه جزیره ده گز دور از ساحل میرسد. در دل این دریا که منصوب بفرس یعنی ایران است جزایر چندی وجود دارد از جمله آنها لافت و چارک و جزیره اول است و آن سیارت است از بحرین حالیه که دارای آبهای شیرین و نخل و کشتزار و حیوانات اهلی میباشد.

حمدالله مستوفی در کتاب خود «نزهة القلوب» مینویسد: بحر عمان و فارس که شعبه ایست از دریای هند طرف شرقیش بولایت فارس میرسد. نکته شایان ذکر که از مستوفی در باب خلیج فارس یاد شده است همانا تاثیر جزرو مد در سیر و سفر کشتیها و تعیین موسم طوفانی بودن و آرامش آن که ششماه بعد از برج سنبله است میباشد. علاوه مواضع صید صحر و ازید را که از جزیره هرمز تا جزایر بحرین و جزیره خارگ امتداد دارد ذکر کرده میگوید: بهترین و گرانبها ترین مرواریدهای جهان را از این دریا استخراج میکنند.

«ابوالفداء» از خلیج فارس نام میرد و طول آن را از شمال آبادان میدانند و لنگرگاه «سیف البحر» را در نزدیکی آبادان اسم میرد و آن را برای آمدن و شد کشتیها شایسته ترین نقاط خلیج می شمارد و از آبدیهای فراوانی که در اطراف آن بوده است سخن میراند. مرحوم فرهاد میرزا در کتاب خود «جام جم» راجع به خلیج فارس مینویسد: پرشین گلف یعنی خلیج فارس با بحر العجم که آنرا دریای فارس هم میشناسند. میگوید این دریا مستغنی از نوسیف است و میافزاید امتداد آن بجانب شمال و شمال غربی است که عربستان را از ایران جدا میسازد و طول خلیج در حدود شصدمیل و عرض ترین جای آن دوست و بیست میل است و پهنای تنگ ترین جای آن که تنگه هرمز است تقریباً ۵۵ میل میباشد.

۸- خلیج فارس در دوازده هزار سال پیش

دنبال آنچه که در مورد نام و پیشینه تاریخی خلیج فارس و دریای عمان بطور اجمالی آورده شد مقاله جناب آقای محمد سعیدی دانشمند و محقق محترم را که

بعنوان خلیج فارس در روزگار باستان نگاشته اند، به قسمتی از آن، جهت مزید اطلاع خواننده عزیز در زیر اشاره مینمایم.

سرگذشت مردمی که در سواحل خلیج فارس از قدیمترین زمانها زندگی میکردند و داستان کشمکشها و رقابتهایی که میان ملل مختلف بر سر تسلط بر این دریا رخ داده است تاریخی بی بس دلکش و در عین حال عبرت انگیز را تشکیل میدهد. اینک خلاصه ای از حوادث تاریخی زمانهای خیلی قدیم از روی مأخذهای مختلف در این مختصر شرح داده میشود. امروزه ما درباره تاریخ قدیم خلیج فارس اطلاعات زیادی در دست نداریم و آنچه در این باره گفته میشود یا حدس از روی قرائن است یا استنباط از افسانههای قدیم و مدارک تاریخی مانند تورات و کتیبههای میخی و امثال آن. اما یک نکته تقریباً مسلم است و آن اینست که در دوازده هزار سال پیش از این سه شعبه از نژادهای انسانی در کرانههای خلیج میزیسته اند. نخست «دریویداها» که ساکن کرانههای مکران بودند و پس از تسلط بلوچها بر آن ناحیه در نژاد بلوچ مستهلك شدند.

دوم سامیهای ساکن کرانههای عربستان که چون باین منطقه آمدند «حامیها» یا «سیاهان آفریقائی» ساکن این حدود را بیرون راندند و خود بجای آنها اقامت گزیدند.

سوم یلامیها که در مدخل خلیج فارس تا نزدیکیهای بوشهر سکونت داشتند. سامیهای دانی بودند که بعدها در شمال با اسم آرامی ها و در شرق بنام بابلیها و آشوریها و در جنوب با اسم اعراب و در مغرب بنام فینیقیها و یهودیها معروف شدند. محل سکونت طوایف این نژاد ناحیه ای بوده است که حدود آن جبال ارمستان و سرزمین ایران و خلیج فارس و اقیانوس هند و بحر احمر و مدیترانه بوده و بنام هلال حاصلخیز یا هلال اخضر نامیده میشده است، زیرا شکل آن تقریباً نیم دایره و اراضی آن بی نهایت حاصلخیز است.

قولی است صحیح و معتبر که گفته اند تاریخ جنوب غربی آسیا بطور کلی عبارت است از زد و خوردها و کشمکشهای دائمی ساکنین کرانههای شمالی با اهالی جلگه های

جنوب بر سر تصرف هلال حاصل خیز .

ایلامی ها قومی بودند که پیش از آغاز تاریخ در دشت های جنوب غربی ایران از حوالی شوش تا نزدیکی بوشهر سکونت داشته اند . تصور میرود که قوم مذکور ابتدا در آسیای مرکزی ساکن بوده و در چهار هزار سال پیش از میلاد بقلات ایران و شوم و مصر هجرت نموده باشند . قرائن و دلائلی در دست است که ساکنین قدیم «انو» (Anou) واقع در ترکستان روس با اهالی شوش دارای يك اصل و منشأ مشترك بوده اند و از این فرار تمدن های پیش از تاریخ آسیای میانه و ایلام هر دو منشأ واحدی داشته اند .

بنابه تحقیقاتی که بعمل آمد ، تپه های سبز آباد واقع در شبه جزیره ی بوشهر در قدیمترین ازمنه ی تاریخی مسکون بوده و دامنه ی تمدن آن تا حوالی بندر عباس و اراضی حاصلخیز دشت میناب میرسیده است . پس از ایلامی ها اقوام «سومری» که سرهائی دراز و زبانی مخصوص داشته اند بدین نواحی آمده اند و چنانکه حدس زده میشود این اقوام نیز شعبه یی از طوایف ساکن آسیای مرکزی بوده و در حدود پنج هزار سال پیش از میلاد بنواحی خلیج فارس مهاجرت کرده اند . نژاد سامی از قدیمترین ازمنه در کرانه های عربستان و در سرزمین ایلام سکونت داشته و کشور ایلام نیز شامل جلگه های جنوب غربی ایران و سرزمین سومر بها بوده است .

اکثرون که بطور اختصار معلوم شد ساکنین اولیه ی کرانه های خلیج فارس چه مردمانی بوده اند بی مناسبت نیست ببینیم این خلیج چه نقشی در زندگی مردم مذکور داشته و اقوام باستانی تا چه اندازه از وجود آن برای رفت و آمدهای خود استفاده میکردند .

در کتیبه های قدیم آشوری بکرات اشاره به جزیره یی شده است بنام «نی دوک کی» (Niduk-Ki) بزبان اکدی ، یا «دیلمون» (Dilmun) بزبان آشوری ، امروزه حدس زده میشود شاید جزیره ی مزبور همان بحرین بوده است .

نخستین کتیبه یی که اشاره باین جزیره میکند لوحه ایست مربوط بشرح کارهای «سارگن» یا «شروفین کبیر» (در ۲۸۷۲ پیش از میلاد) و در آنجا میگوید «سارگن» بدریای سفلی (یعنی خلیج فارس) و سرزمین «سیاه بوستان» رسید و جزیره ی «نی دوک کی» و

بندری دیگر را متصرف گردید .

در لوحی دیگر مینویسد «نارام سین» چنانشین سارگون پادشاه «آپیراک» و متفق او، پادشاهان «ماگان» را شکست دادند . چنانکه از قرائن بر می آید، ممکنست مقصود از «ماگان» همان عمان امروز باشد زیرا امروزه در عمان مس و سنک چخماق و گله های بز زیاد است و در کتیبه های قدیم نیز ذکر می آید از معادن مس و سنک چخماق و بزهای «ماگان» شده است . همچنین در کتیبه های قدیم اشاره به خرمای «ماکان و دیلمون» شده است و امروزه نیز خرما، محصول عمده ی عمان زانشکیل میدهد .

در کتیبه یی که در «تل لو» (TEL-LO) پیدا شده اشاره بمسافرتی میکند که از راه دریای «ماگان» و «ملوخ خا» بعمل آمده است .

بنابر این معلوم میشود که در حوالی هزار سال پیش از میلاد مسافرتهای طولانی دریائی در اطراف شبه جزیره ی عربستان معمول بوده است .

در آن موقع تجارت دریائی هم منحصر بسواحل عربستان نبوده است زیرا در یکی از کتیبه های آن دوره مینویسد: کشتی های «گودیا» (Gudia) یا «ماگان» و «نی دوک کی» از نقاط مختلف انواع امنعه و محصولات حمل میکنند .

میان هندوستان شمالی و نواحی اروندرود از زمانهای خیلی قدیم روابط تجارتهای برقرار بوده است . در سال ۱۹۲۲ مهر منقوشی در نزدیکی بغداد پیدا شد که از هر جهت با مهرهای پیدا شده در شمال هندوستان مشابه است . اینگونه اکتشافات نشان میدهد ارتباطات و تمدن مشترکی در آنجاها بوده است که چندین هزار سال دوام آورده است .

اینک باید دید در با نوردان ماهر که قریه های متمادی پیش از زمان ما در توسعه ی تجارت میگو شیده اند چه مردمانی بوده اند . برخی از مورخین معتقدند که ملاحان مزبور نژاد فینیقی بوده و قبرهای قدیمی چند هزار ساله که هم اکنون در بحرین دیده میشود متعلق بآنان است . ولی این نظر در نزد محققین امروز قطعی تلفی نمیشود . فینیقی ها از نژاد سامی بوده اند و اگر چه امروز برخلاف سابق دیگر کسی آنها را مخترع خط نمیداند ولی این نکته مسلم شده است که قوم مزبور مردمانی ناجریشده بوده اند و فن نوشتن را در نواحی مغرب منتشر ساخته اند و مطابق اطلاعی که در دست است این قوم در هزار و صد

سال پیش از میلاد «پاپیروس» را از مصر بمحل اقامت خود یعنی سواحل «شامات» می‌آورده‌اند.

مدتهای مدید پیش از ظهور فینیقی‌ها در عصری تاریخ اقوام «مینو» دارای نیروی دریائی وسیعی بوده و فینیقی‌ها طریقهای تجارت و ارتباط با اقوام دیگر را از آنها بارث بردند.

ما امروز به تحقیق نمیدانیم اقوام قدیم باهم تا چه اندازه در مرز آمده و ارتباط بوده‌اند ولی شک نیست که طوایف سامی نژاد بطور انفرادی و در انزوا نمیزیسته و با دنیای خارج ارتباط داشته‌اند. در تورات شرح مبسوطی از تجارت فینیقی‌ها مندرج است و نویسندگان عبری و یونانی در این نکته باهم متفقند که فینیقی‌ها دریانوردانی جسور و ماهر بودند و به مسافرهای طولانی می‌رفتند و کالاهای نقاط دور دست را بقصد دوستد با همسایگان خود می‌آوردند. متأسفانه آثار مکتوبی از قوم مزبور باقی نمانده و معلوم نیست در طی مسافرتهای طولانی خود تا کجاها رفته و چه کشورهای رسیده‌اند. فینیقی‌ها ادعا داشته‌اند که تاریخ کشور آنها به سی هزار سال پیش می‌رسد.

«هرودت» میگوید فینیقی‌ها مدعیند که از نواحی خلیج فارس آمده‌اند ولی دلیلی برای این قول نداریم. خبری دیگر آنها را با دریای میت مربوط می‌سازد؛ استرابون از قول «ارستوبولوس» نقل میکند که ساکنین جزایر «سواحل جنوبی خلیج» می‌گویند جزیره‌ها و شهرهایی که هم‌نام شهرهای فینیقی هستند مستعمرات خود آنها می‌باشند ولی صحت و سقم این ادعا معلوم نیست.

در هر صورت «هرودت» و «استرابون» هر دو تصریح میکنند که در نواحی اطراف خلیج مراکز مهم تجاری وجود داشته و فینیقی‌ها در سواحل خلیج فارس آمد و شد میکرده‌اند.

قبرستان بحرین که قبلاً بان اشاره شد در چند سنگی قصبه «ابوعلی» که در قسمت شمالی جزیره نزدیک بندر «منامه» واقع شده است قرار دارد. قبرستان مذکور محل بسیار وسیعی است که تلهای زیادی در آن قرار گرفته و ارتفاع بعضی از این تلهای بیجهل تا پنجاه پا می‌رسد. تعدادی از این تله‌ها را باستان‌شناسان در اواخر مختلف کاوش کرده‌اند و همی آنها از حیث نقشه و اساس باهم شبیه بوده‌اند.

هنوز اصل و منشأ تاریخی این گورها روشن نیست. در میان اشیائی که تا بحال در آنجا پیدا شده استخوانهای زیادی از انسان و حیوان و بازوبندهای طلا و مقدار زیادی ظروف سفالین شکسته و سالم که با شکال مختلف ساخته شده و روی هر کدام خط‌های سیاهی کشیده شده است می‌باشد. اما تا کنون هیچ گونه لوح یا کتیبه‌ی در آنجا پیدا نشده که از گذشته این مقبره‌ها حکایت کند.

خلاصه با آنکه معلوم نیست محل اقامت فینیقی‌ها در نواحی خلیج فارس و میزان تجارت آنها بطور قطع تا چه حد بوده ولی این نکته مسلم است که از زمانهای خیلی قدیم مراکز تجاری مهمی در چندین نقطه‌ی سواحل عربستان وجود داشته‌است.

بنابر این میتوان گفت که از چهار هزار سال پیش از میلاد تجارت دریائی میان اقوام ساکن خلیج بدون قطع عرواج داشته‌است.

(تلخیص از خلیج فارس و یلسون)

۹- تجارت بابلیهادر خلیج فارس

بر طبق اسنادی که بدست آمده است بابلیها دارای نیروی دریائی بوده و هم در دریا و هم در رودخانه‌ها کشتیرانی میکرده‌اند. مؤلفین قدیمی همگی بابلیها را مردمانی نجهل پرست دانسته‌اند و بنابر این مسلم است که آنان برای رفع حوائج خود با سایر کشورها روابط تجاری داشته‌اند. مقداری از احتیاجات بابلیها از راه خشکی حمل میشده ولی در عین حال کالاهای دیگری نیز طرف احتیاج آنها بوده که حمل آن جز از راه دریا میسر نبوده است. بابل بواسطه‌ی وضع جغرافیائی ممتاز خود مهمترین کشور آسیای غربی و مرکز عمده تجارت بین‌المللی شرق بوده است و چون میان دره‌ی رود «سند» و دریای مدیترانه قرار داشته بالطبع مرکز خرید و فروش کالاهای ساخت مشرق گردیده و اهالی مغرب نیز که بی‌اندازه طالب مصنوعات شرق بودند بمنظور سوداگری بدانجا رفت و آمد میکرده‌اند.

بعلاوه بابل در نزدیکی خلیج فارس و کنار رودخانه‌ی معظم دجله و فرات واقع شده و باین جهت مرکز ارتباط دریای هند و دریای سیاه و خلیج فارس بشمار

میرفته است.

دردوروی بابل جدید، سلاطین آنجا توجه خاصی بموضوع حمل و نقل در خلیج داشته‌اند چنانکه بخت النصر دوم در قرن ششم پیش از میلاد بندری در کنار مرداب ساخت و شهر «تردون» (Teredon) را نیز در مغرب فرات بنا نمود و مقصود عمدی وی از ساختمان شهر مذکور این بود که کشور خود را از هر هجوم اعراب محفوظ نگاهدارد. بخت النصر شهر «صور» را بدان جهت ویران نمود که تجارت هندوستان را تا خلیج فارس و بابل توسعه دهد و کالاهای تجارته را از راه کشور خود بدمشق و شامات برساند و بدینجهت «تردون» یکی از مراکز عمده تجارته شد و تا زمان «نیارخس» دربار مشهور اسکندر بزرگترین بازار خرید و فروش امتعدی عربستان و هندوستان بشمار میرفت.

در کتاب اشعیا (از اسفارتورات) جمله بی هست که نشان میدهد بابلی‌ها در دوروی شوکت و اعتبار خود (در حوالی قرن هفتم پیش از میلاد) دارای نیروی دریائی بوده‌اند، جمله‌ی مزبور اینست: خداوند میگوید بخاطر شما رسولانی بیابان فرستادم تا همدی مردم آنجا را در کشتیهای خود ایشان که بدان میباند به اسیری بیاورند. از این جمله برمیآید که مردم بابل دارای کشتیهای متعدد بوده‌اند: «ایسکیلوس» در - نمایشنامه‌ی خود موسوم به «ایرانیان» در جاییکه اشاره به طوایف و اقوام مختلف ملازم قشون شاهنشاه ایران میکند میگوید: «کشور بابل هم که طلای فراوان دارد گروهی از مردان جنگی خود را فرستاده بود. جنگیان مذکور سوار کشتی میشوند و بهسارت در تیراندازی معروفند» سایر نویسندگان هم در کتابهای خود باین موضوع اشاره نموده‌اند که بابل کالاهای ساخت عربستان و هندوستان را از خلیج فارس وارد میکرد است. البته معلوم نیست کشتیرانی در خلیج فارس تا چه اندازه تحت تسلط خود با بلیها بوده است ولی این نکته مسلم است که پس از ظهور دولت ایران دیگر قوم مزبور دستی در تجارت دریائی خلیج نداشته و ملاحان عرب جانشین ایشان شده‌اند.

در زمان سلطنت عجمانسی‌ها، در ایران بکشتی‌رانی خلیج فارس شکست داده وارد آمد و علت اصلی آن این بود که سوداگران «صور» از زمان بخت النصر بازار

بابل را ترك گفته و متوجه دریای سرخ گردیده بودند. بعلاوه ایرانیان می‌توسیدند ایالات سرحدی آنها مورد حمله و تهاجم کشتی‌های اقوام خارجی قرار گیرد و این بیم و اندیشه‌ی آنان نیز کاملاً مورد دانت زیر ابابیل و شوش هر دو بر ساحل دورودخانه‌ی بزرگ و قابل کشتی‌رانی یعنی «فرات» و «دز» (از متفرعات کارون) قرار گرفته و باین جهت ممکن بود باسانی بقلب کشور ایشان راه یابند. حتی برای انجام این مقصود نیروی دریائی منظم هم لازم نبود، چه دزدان دریائی که همیشه در خلیج فارس فراوان بودند با کشتی‌های خود میتوانستند شهرهای عمده‌ی ایران را مورد تهاجم قرار دهند. پس برای جلوگیری از اینگونه تهاجمات ایرانیان مصمم گردیدند سدی در مدخل کارون بیندند و راه عبور کشتی‌ها را بر روی آن مسدود سازند. چنانکه «استرابون» متذکر گردیده است: بهمین قصد در نقاط مختلف رودخانه، سدهای سنگی بسند و آبشارها باشلالهائی ایجاد کرده بودند. سدهای مذکور تا زمان اسکندر باقی بود و وی چون اهمیت تجارت دریا و ارتباطات بحری را بخوبی میدانست مصمم گردید که پس از بازگشت از هندوستان سدها را بشکند، لیکن اجل مهلتش نداد و پیش از اجرای این منظور درگذشت. البته این سدها گاهی هم فقط بمنظور آبیاری ساخته میشده است، چنانچه هم‌اکنون نظیر آنها در فرات سفلی احداث میگردد. سدهای مذکور تا اواخر قرن هجدهم در کارون سفلی باقی بوده است ولی همیشه در کنار آنها معبرهای تنگی برای عبور کشتی‌های کوچک باز میگذاشته‌اند. اما با آنکه تجارت دریائی بابلی‌ها در دوروی تسلط ایرانی‌ها نفیذ یافت معیناً هیچوقت بکلی قطع نشد و در زمان فتوحات اسکندر یعنی در قسمت اخیر قرن چهارم پیش از میلاد تجارت دریائی دوباره تجدید گردید و رونقی یافت.

شواهد قطعی درست است که از آن زمان بیعد ارتباط دریائی میان هند و ایران فارس و هندوستان و مشرق پیوسته دایر بوده است لیکن در عهد قدرت رومیان و تسلط آنها بر دریاهای شرقی راه ارتباط میان شرق و غرب منحصر به دریای سرخ شد و این وضع تا موقع سقوط امپراطوری روم یعنی اوائل قرن ششم میلادی همچنان باقی بود.

اسکندر مقدونی در نظر داشت ارتباط دریائی وسیعی میان بابل یعنی پایتخت

ممالک شرقی خود و هندوستان برقرار نماید. با آنکه داریوش اول یکتفر یونانی موسوم به «اسکی لاکس» (Schylax) را مأمور کشتی رانی و اکتشافات در خلیج فارس نموده بود، معیناً از قریب معلوم موضوع روابط دریائی میان خلیج فارس و هندوستان در دوره تسلط ایرانیان تقریباً از میان رفته بوده است.

هرودت میگوید: «داریوش چون میخواست مصب رود سند را پیدا کند چند نفر را که طرف اعتماد او بودند با چند کشتی مأمور این کار ساخت و اشخاص مذکور از قسمت علیای سند بسمت مشرق حرکت نمودند و تا نزدیک دریا آمدند و پس از آن خط سیر خود را تغییر داده در وسط دریا بطرف مغرب رفتند تا در ماه سیزدهم مسافرت خود بدانه خلیج عربستان (یعنی دریای سرخ) رسیدند». هرودت اشاره میکند که داریوش پس از این مسافرت اکتشافی اهالی هندوستان را مطیع خود ساخت و از این دریا استفاده نمود.

اطلاعاتی که ما راجع باوضاع و احوال نقاط مختلف نواحی خلیج فارس در قرون پیش از میلاد و بعد از آن در دست داریم همدا مدتیون نویسندگان یونانی و رومی و مخصوصاً نویسندگان یونانی هستیم. «آرینا» با آنکه کتاب خود را در قرن دوم تألیف کرده معیناً روایات اراز حیث زمان بر کلیه مصنفین پیش مقدم است زیرا او عین یادداشت‌های مسافرت «نیارخوس»، دریا سالار اسکندر را که مربوط به قرن چهارم پیش از میلاد است در کتاب خود راجع به هندوستان ضبط کرده است.

اسکندر چون فتوحات خود را در مشرق کامل کرد، در سال ۳۲۶ میلادی آماده مراجعت شد و در نقطه بی موسوم به «هی داسیس» (جهلوم حالیه) نیروی دریائی مرکب از ۱۸۰۰ کشتی جنگی و کشتی‌های نیروی فراهم آورد و گروهی از لشکریان خود را که اطلاع از فن کشتی رانی داشتند در آنها گماشت.

همینکه کشتی‌های مذکور از هر جهت آماده گردیدند از «هی داسیس» و سند سرانبر شدند و پس از مدتی دریا نوردی به «کیلوتا» که نقطه‌ای واقع در یکی از شعب غربی سند است و فاصله‌ی زیادی با دریا ندارد رسیدند. اسکندر در تمام طول راه با قشون خود از کرانه‌های دریا پایبای کشتی‌ها حرکت میکرد و آنها را حراست مینمود. سرانجام

اسکندر عازم مراجعت بایران گردید و به «نیارخوس» دستور داد که پس از بند آمدن بادهای موسمی بی‌درنگ مسافرت دریائی خود را آغاز نماید. ابتدا اسکندر قصد داشت حتی المقدور در ساحل حرکت نماید و بکشتی‌ها نزدیک باشد تا بتواند در مواقع معین لوازم و آنچه بآنها برساند. ولی چون اجرای این نقشه میسر نبود ناگزیر راه دیگری را در خشکی پیش گرفت و از خاک مکران کنونی بقصد شوش حرکت کرد. «استرابون» تفصیل مراجعت اسکندر را بدین طریق شرح میدهد:

وقت مراجعت از هندوستان عمداً بتابستان موکول شد زیرا در این فصل در ناحیه‌ی مکران بارندگی زیاد می‌شود و رودخانه‌ها و قنات‌ها پر از آب اند ولی در زمستان آب آنها کم می‌شود و بارندگی بیشتر در صفحات شمالی نزدیک کوه‌ها می‌شود و همینکه رودخانه‌ها طغیان کردند دشتهای مجاور دریا آبیاری شده و جاهای پر آب میگردند. اسکندر پیشاپیش خود گروهی را به بیابانهای سر راه فرستاد تا جاهای آب بکنند و محل مناسبی برای اردرگاه او معلوم کنند.

«نیارخوس» مدت یکماه در «کیلوتا» توقف نمود و پس از آن در موقعی که بادهای موسمی قطع گردید آهسته آهسته از مصب رودخانه وارد دریا شد و پس از گذشتن از جزیره‌ی موسوم به «کالا» به بندرگاه بزرگ و محفوظی رسید که نام آنرا بندر اسکندر نهاد ...

کشتی‌ها در اوایل سال ۳۲۶ پیش از میلاد از این بندر حرکت کرده و پس از گذشتن از مصب رودخانه‌ی «ارایس» که آخرین سرحد هند است در امتداد سواحل مکران امروز بسمت مغرب پیش رفتند.

«نیارخوس» در ضمن این مسافرت اغلب نواحی خلیج فارس را سیاحت نمود و بالاخره در ماه فوریه سال ۳۲۵ پیش از میلاد بقصد پیوستن بموکب اسکندر کشتی‌های او در رودخانه‌ی کارون در اهواز لنگر انداختند و در آنجا قشون بری و بحری اسب و کفاله‌ها پیوستند. تمام مسافرت «نیارخوس» ۱۳۶ روز بطول انجام داد. در این دره‌ی و در نقاط برای مسافرتهای اکتشافی داشت که از آن جمله کفره‌ی بلندی است که بر روی

خلیج فارس تا دریای سرخ بود. «نیارخوس» چون مسافرت اولی خود را با موفقیت انجام داده بود اسکندر به پیشرفت سایر نقشه‌های خود نیز امیدواری داشت و دستور داد تعداد زیادی کشتی ساخته و آنها را در بابل حاضر کنند. مقارن همان اوقات چند هیأت اکتشافی دیگر نیز از طرف اسکندر برای سیاحت در سواحل غربی خلیج فارس اعزام گردیدند و به «نیارخوس» نیز مأموریت داد تا در اطراف شبه جزیره‌ی عربستان سیاحت کند. «نیارخوس» مقدمات سفر خود را فراهم آورد و اعزام حرکت بود که اسکندر در سال ۳۲۳ پیش از میلاد درگذشت.

فصل چهارم

۱۰- چراغها و علامات دریائی قدیم ایران چگونه بوده‌اند؟

شبهات وقتی کنار دریا قدم می‌زنید بخصوص اگر در بندرگاه بازی قرار گرفته و نظر رفت و آمد کشتیها و وسائط دریائی باشید چشمتان نیز بچراغها و نورهای رنگین و متعددی می‌افتد که هر کدام با طول زمانهای مختلف خاموش و روشن میشوند. گاه مدت روشنائی و تاریکی چراغها مساوی و مدارم بوده و گاهی زمانهای نوز و تاریکی مختلف و زیادتر میشوند. مسلم است که هر يك از آن چراغها یا فانوسها معرف موقعیت و وضع آن نقطه از دریا بوده و در بیان نوردان از روی مشخصات آن با همراجه به کتاب راهنمای دریائی خود پی به وظیفه و مشخصات محلی آنجا برده و خلاصه کشتی خود را سالم به محل لنگرگاه یا اسکله هدایت میکنند. این ساده‌ترین تعریفی است که میتوان برای تعریف و معنی چراغها و فانوسهای دریائی نمود.

انرژی نورانی این چراغها از برق و باطری و در جائیکه دسترسی بدان منابع نباشد از انرژی گاز استیلن و نظائر آن استفاده میشود و هر گاه این چراغها نباشند کشتی در شبهای سیاه که اغلب پوشیده از ابر و مه است دچار خطرات مرگ آساشده و نمیتوان بساحل نزدیک شد.

اما در قدیم چه میکرده‌اند؟ وسائل و علائمی که برای شناسائی سواحل و کانالها در شب بکار میبردند چگونه بوده‌است؟ این خود مطلب جالب و دریائی در حدیث و در نقاط مختلف جهان نسبت به سلیقه مردم و ملل مختلف فرقه‌ها بلندی است که بر روی

سر از برش

سند است و فاصله‌ی ریسی

کرانه‌های دریا پویای کشتی‌ها -

اما از آنچه در دریاها میهن ما ایران رواج داشته و بعنوان چراغ و علامات دریائی بکار میبرده اند متأسفانه آثار و روایات چندانی در دست نیست و با تحقیقاتی که در تدوین این کتاب و بخصوص در زمینه تهیه این مطلب بعمل آورده شدی بردیم که از خیلی پیشتر، حتی قبل از دوره هخامنشیان فکر تولید نوری که بتوان در شب راه ساحل را پیدا کرد وجود داشته است.

قبل از هر چیزی فکر آدمی متوجه آتش و نور آن بوده و تا آنجا که آتش یا شعله های جاویدان داشتند و بر پایه این نیاز اعتقاد و ایمان با آتش پیدا شد و آتش پرستان بوجود آمدند. بنا بر این روشن کردن و شعله ور نمودن چوب و درخت بعنوان چراغ و راهنمای دریائی بکار میرفته است. بعداً موفق شدند مایع لزج و سیاه رنگی که بعنوان روغن سنگ یا روغن خاک که فرنگی ها آنرا پیراویل یعنی «پی پر» بمعنی سنگ و «اولیو» یا «اویل» بمعنی روغن و بالاخره «پترول» بمعنی نفت و یا مواد نفتی که امروز نامیده میشود پی ببرند.

در قدیم چون این مایع، یعنی نفت، غلیظ و تصفیه نشده در اثر فشار طبقات گازی زیرین منابع زمینی از درز و شکاف زمین بیرون میزده و آنها هنوز علل و ماهیت آنرا نمیشناختند لذا آنرا روغن سنگ مینامیدند و همین نام هم در دنیا ماند.

در هر حال چون این مایع قابل اشتعال بود، در نظر فهای مخصوصی که اغلب برای اینکار بلندبها و صخره های سنگی کوه را گود میکردند ریخته و آتش میزدند.

در کتاب راهنمای دریائی که بین سالهای ۷۸۵ و ۸۰۵ توسط جهانگردی بنام Kia-Tan به روایت پروفیسور هادی حسن، اشاره شده است میگوید که؛ ایرانیان در خلیج فارس بر جهای مخصوصی ساخته و در آنها شبها آتش روشن میکردند که راهنمای سفاین و کشتی ها باشد تا به ساحل نزدیک نشوند و راه را گم ننمایند. از مواد سوختی داخل این برجها خبری موجود نیست ولی میتواند چوبهای خشک و باروغن سنگ باشد.

گفته شده است که این فانوسهای ابتدائی در خلیج فارس تا آخر قرن دهم وجود داشته اند و همچنین مسعودی روایت میکند که علامت دریائی از ساحل بندر «ابله» تا ساحل «عبادان» با آتشی بود که در امتداد شمالی کرانه خلیج فارس وجود داشته است و حتی آرتشهای دریا پایبای کشتی و متخصص این چراغها بوده اند.

این اشخاص ماموریت داشتند که در ساعات معینی که با غروب و طلوع آفتاب تنظیم میشده است این برجها را روشن نمایند.

در روایت دیگر آمده است که چراغهای دریائی خلیج فارس از زمان تابند سیراف برقرار بوده و از دور بشکل چهارپایه بودمانند و برای راهنمایی کشتیها در شب استفاده میشده اند.

در سال ۹۸۵ میلادی مقدسی چنین شرح میدهد که؛ در حوالی بصره در روی تنه درختان خرما طاقچهائی ساخته شده بود که در آنها شبها آتش روشن میکردند. تا از تصادف کشتی ها با گل و سنگ جلوگیری نمایند. ولی چون در این ناحیه کشتی رانی در شب مشکل بود اغلب در روز انجام میگرفت و آنهم بدین ترتیب بود که «معلم» (ناخدای کشتی) در بلندترین نقطه کشتی که همانا برج دکل آن بود قرار میگرفت و افق را دیده بان میگردد و از آنجا توسط دوشاگردیکه در دوطرف او قرار داشتند فرامین را بسکائی ابلاغ میکرد. ولی وقتی کشتی آنها از ساحل دور میشد و بدریای بزرگ میرسید و بقول عمر بجائی میرسیدند که در بالا بهشت و در زیر پا آب بود آنوقت سببایستی کشتی خود را بیاری آفتاب، ماه و ستارگان هدایت نماید و در فواصل کم که بسواحل و کنازهای دریای میرسیدند باوزنه استوانه ای شکلی که به انتهای آن بند بسته شده بود عمقی یابی میکردند.

در اینجا باید توجه داشت در دورانی که قطب نما هنوز وجود نداشت و کشتی ها هیچگونه وسیله ارتباطی هم با ساحل نداشتند لذا بطریق ضروری بود که در مواقع خطر با ساحل تماس گرفته و کمک بخواهند و یا خبری را مخابره کنند.

در اینجا بر میخوریم که در قدیم کبوتران قاصد این نقش بزرگ و حیاتی در یانوردان را بعهده داشتند و در هر کشتی قفس های زیادی از بهترین کبوتران قاصد نگهداری میشد که در مواقع ضروری در محلهای آشنا از آنها استفاده مینمودند. این طریق در یانوردی از قرن پنجم تا قرن دوازدهم معمول بوده و در کشتیها از کبوتران نامدرسان با دقت و توجه خاصی نگهداری میشد.

یکی دیگر از وسائل و طرقی که بعنوان چراغ و علامت دریائی در قدیم از آن استفاده میکردند «خشبات» بوده است و آن عبارت از پایگاه بلندی است که بر روی

آن برجی از چوب میساخته‌اند و بر فراز آن آتش دائمی میافروختند، تا کشتیها را شب هنگام رهبری کند و در روز از شکل ظاهری خشبات که بلند و مشرف بهمه طرف ساخته میشد بعنوان علامت محل، در دریانوردی روز استفاده می‌کرده‌اند.

در مورد فانوس‌های دریائی خلیج فارس آقای محمدعلی امام شوشتری تحقیق جامعی تحت عنوان «خلیج فارس و باستانی‌ترین فانوسهای دریائی جهان» نموده‌اند که عیناً به نقل آن می‌پردازم.

راه دریائی خلیج فارس، باستانی‌ترین راههای پیوستگی دریائی جهانی است که از چندین هزار سال پیش میانه خاور و باختر میانجی بوده است. از زمانهای بسیار قدیم کالاهای چین و اندونزی و مالایا و هندوستان و نیز سرزمین زنگک (قاره سیاه) با کوشش دریانوردان ایرانی، به بندرهای خلیج فارس آورده میشده و در بندرهای «بیان» و «ابله» و «ریواروشیر» یافرات میشان پیاده میگرددند و از آنجا با کاروانها بشهر تدمر (پالمیرا) و شام برده میشده است. گاهی کشتیهای بادی از راه خوری که در باختر خاک عراق تا نزدیک شهر «هیره» بالا میرفت، پیش میرفتند و بارهای خود را در نزدیک آن شهر که فرودگاه کاروانهای بادیه‌العرب هم بود، پیاده میکردند و نیز کاروانهایی که میانه شرق و غرب کالا میبردند، گاهی از راههای درونی عراق رویشمال میرفتند و در شهرهای نصیبین و دارا به سرزمینهای ریزچیرگی روم در آسیا در میآمدند.

از اینجا بوده که خلیج فارس، چنانکه امروز در اثر کانهای نفت در زیر و پیرامونهای آن در سراسر جهان مشهور است، در روزگاران باستان نیز به سبب میانجی بودن، در راههای بازرگانی خاور و باختر در جهان کهن، آوازه بلندی داشته است. چیزی که هست وضع جغرافیائی خاکهای سرخلیج فارس در زمانهای گذشته، بهمین گونه‌ای که امروز میبینیم نبوده است، در آن روزگاران پایاب رودهای فرات و دجله و کارون، هر کدام جداگانه به خلیج فارس ریخته میشد و آبهای شور دریا حتی در روزگار ساسانیان، در میان خوری که تا نزدیک بصره کنونی کشیده میشده، بالامیرفت و بر زمینهای پیرامون آن خور در هنگام برخاستن مد دریاگسترده میشد. تا آنجا که پهنای آن خور از ده کیلومتر نیز فراتر میگردید و زمین جزیره‌ای که

اکنون آنرا جزیره آبادان مینامیم، بیشتر در زیر آب دریا نهفته بود، یا به عبارت بهتر هنوز پدید نیآمده بود. زیرا زمینهای جلگه عراق و خوزستان در درازای روزگاران بسیار، از گل و لای که رودها با خود از کوهستان می‌آورده‌اند، پدید آمده‌است.

درباره جزیره آبادان پیش از هر سخنی باید یادآوری کرد که زمین این جزیره از تازه‌ترین زمینهای خوزستان است و چنانکه گفته شد در اثر رسوبهای سالانه فرات و دجله و کارون پدید آمده است. ناصر خسرو قبادیانی که در سال ۱۲۴۳ قمری هنگام بازگشت از سفر حج از کنار این جزیره گذشته در سفرنامه‌اش چنین مینویسد:

جانب جنوبی «آبادان» خور دریای محیط است که چون مد باشد تا دیوار مبادان را آب گیرد و چون جزر شود کمتر از دوفرسنگ دور شوند.

اکنون آب نزدیک به شصت کیلومتر از آبادان پس نشسته و فرات و دجله و کارون در این مدت نهمصدساله، از گل و لای که سالانه با خود از کوهستانها می‌آورده و در دهانه در سرخلیج فارس میخوابانیده‌اند، این مقدار بزرگ زمین سازی کرده و بردارای جزیره افزوده‌اند و این زمین سازی هنوز هم ادامه دارد و سالانه نزدیک به ۳۰ متر بردارای جزیره آبادان افزوده میشود.

جزیره‌ای که آبادان در باختر آن کنار رود رود پائین نهاده‌است در سده‌های میانه «میانرودان» نام داشته است. یاقوت حموی گوید:

«میان رودان بمعنی «وسط الانهار» است و آن جزیره ایست در پائین بصره که آبادان در آن نهاده‌است».

در کناره شرقی جزیره آبادان بنائی است بنام «خضر» که ابن بطوطه مغربی درباره آن چنین گفته است:

«در ساحل دریا در آبادان رباطی است که بنام خضر و الیاس منسوب است و در روبروی آن خانقاهی است که چهارتن درویش با فرزندان خود در آن نشین دارند و خدمت‌گذار رباط و خانقاه‌اند و از بخشش‌های مردم راهگذران گذران میکنند».

بنسبت مقام خضر در جزیره آبادان یا میان رودان باستان، گاهی در کتابها از این جزیره بنام «جزیره الخضر» نام برده شده و کسانی نادانسته این واژه را «جزیره الخضرا» بمعنی جزیره سرسبز خوانده‌اند. در صورتیکه در این جزیره جز

نظایمی که در سده‌های اخیر کشته شده است، سبزی و خرمی وجود ندارد. میدانیم خضر از شمار پیغمبران است که میگویند بچشمه زندگی دست یافته بوده و همیشه زنده است و در جهان گردش میکند. در بیشتر جاهای ایران بقعه‌هایی بنام «خضر پیغمبر» هنوز وجود دارد. برخی از داستانهای خضر بکار دریاوردان پیوستگی دارد، و این باور در تفسیرهای قرآن کریم نیز انعکاسی یافته است. از اینجا می‌فهمیم که در جزیره «میان رودان» از زمانهای باستانی کوشک‌هایی برای مرزداری (مراپله) بوده است تا راه دریائی خوزستان و عراق را از دزدان دریائی ایمن نگاهدارند. این مطلب را استخری هنگام شرح آبادان آشکارتر نوشته است:

«آبادان دز کوچک و آبادی است در کنار دریا، آنجا که آبهای دجله فراهم می‌آید و آن دزی است که در آن پاسبانی بوده‌اند برای جلوگیری از تاختمن «قطریان» (دزدان دریائی قطر در کنار خلیج فارس) و جز آنان از دزدان دریائی و در آنجا پیوسته گروهی به پاسبانی مشغول‌اند».

آنچه گفته استخری را استوارتر میدارد که آبادان يك دزمرزی بوده در کنار دریا و در آن مرزبانانی را برای ایمن داشتن راه دریائی دجله يك چشمه «دجلة العوزاء» از دستبرد دزدان دریائی گماشته بوده‌اند و این دز از زمانهای پیش از اسلام بوده است، نشانیدن چراغهای دریائی در گذرگاه خور دجله يك چشمه است تا مسافت زیادی در خلیج فارس و گماشتن دیدبانان بر برج آنها. برای آشنائی با این چراغهای راهنما که تا سده هفتم هجری برابر سیزدهم میلادی برپا بوده است و بنظر ما کهن‌ترین فانوس‌های دریائی جهان‌اند، نوشته روشن يك گواه را در زیر می‌آوریم:

ناصر خسرو علوی قبادیانی که در سال ۴۴۳ هجری برابر ۱۰۸۳ مسیحی هنگامیکه راه بصره به بندر سهریان را در کشتی می‌پیموده و دجله يك چشمه را از نزدیک دیده است، این چراغهای دریائی را «خشاب» خوشاب نامیده و ساختن آنها را به «شاهان پیشین» نسبت میدهد و این سخن را از زبان کشتی‌بانان آنجا بازگو کرده است. ناصر خسرو گوید:

«نشانه دریائی، چون آفتاب بر آمد چیزی چون گنجشک میان دریا پدیده آمد چندان که نزدیکتر شدیم بزرگتر مینمود و چون مقابل آن رسیدیم و کشتی بردست چپ تا يك فرسنگ براند باد مخالف شد و لنگر کشتی فرو گذاشتند و بادبان فرو گرفتند. پرسیدم آن چه چیزی است؟ گفتند: خشاب».

بجز گفته ناصر خسرو که در بالا آورده شد، از دسته دیگر از نویسندگان درباره این فانوسهای دریائی سخنانی در دست داریم که از سده چهارم قمری است. سند نخستین از علی ابن حسین مسعودی است که در سال ۳۴۶ (ه) در گذشته است، در این باره او چنین گوید:

«نخستین دریاها دریای پارس است. چنانکه گفته‌ایم از خشابهای بصره آنجا که به «کفلا» مشهور است. آنها نشانه‌هایی که از چوب است که در دریا نشانده‌اند تا عمان که سیصد فرسنگ است برکناره فارس و بحرین و از عمان که شارسان آن «صحار» است و ایرانیان آنرا «مزون» گویند تا مسقط».

چنانکه از سخن این تاریخ نویس بر می‌آید این فانوسهای دریائی را در هر دوسوی خلیج فارس تا پایان آن خلیج برای راهنمایی کشتیها نشانیده بوده‌اند. سند دیگر از مقدسی است که کتاب خود را در سال ۳۷۵ هجری، سی سال پس از مسعودی نوشته است. مقدسی چنین می‌گوید:

«... پس از آن خشابهاست که به بصره نسبت داده میشود و آنجا گرفتاری بزرگی است و دریا تنگ و در دریا پایه‌ها نشانیده‌اند که بر آنها اطاقهایی است و در آن اطاقها کسانی گمازده‌اند که شبها آتش افروزند تا کشتیها از آنها دور شوند. شنیدم پیری می‌گفت: ما در آنجا گرفتار شدیم و کشتی ما ده بار بزمین خورد».

«صفت او: چهار چوب است عظیم از ساج، چون هیئت منجنیق نهاده‌اند مربع که فاعده آن فراخ باشد و بر سر آن سفالها و سنگها نهاده و بعد از آن که آنرا با چوب بهم بسته‌اند بر مثال سقفی کرده و بر سر آن اطاقی ساخته که دیدبان بر آنجا شود. و این خشاب، بعضی میگویند که بازرگانی بزرگ ساخته و بعضی گفتند که پادشاهی ساخته است و غرض از آن دو چیز است: یکی آنکه در آن حدود که آبست خاکی گردنده است و دریا تنگ، چنانکه اگر کشتی بزرگ با آنجا رسید بر زمین نشیند شب

آنجا چراغ سوزند در آب بگینند. چنانکه باد در آن نتواند زود و مردم از دور به بینند و احتیاط کنند.

دوم آنکه جهت بدانند و اگر دزدی باشد به بینند و احتیاط کنند و کشتی از آنجا بگردانند. این فانوسهای دریائی که ناصر خسرو در سال ۴۴۳ هجری از پهلوی آنها گذشته و آنها را بگونه‌ای که یاد شد، ستوده است تا آنجا که ما آگاهی داریم، کهن‌ترین چراغهای دریائی است که ایرانیان برای راهنمایی کشتی‌ها در سر خلیج فارس که مهم‌ترین راه بازرگانی دریائی در روزگاران باستان بوده است، نشانده بوده اند.

در دنباله آنها در سراسر کناره شمالی خلیج فارس نیز برج‌ها و مناره‌هایی بوده که آثار برخی از آنها هنوز باقی است و شبها بر آنها آتش می‌افروزخته‌اند برای راهنمایی کشتی‌ها و بسا چنانکه ناصر خسرو گفته است در آب بگینند تا باد در آنها نتواند زود و آتش را نمیراند.

از دجله يك چشمه دوراه دریائی در خلیج فارس کشیده می‌شده است يك راه که آبادتر بوده از برابر کناره‌های شمالی خلیج فارس و دیگری از برابر کناره‌های جزیره نمای عربستان می‌گذشته، چنانکه در پائین باز باین نکته اشاره خواهد شد. بنابراین بنظر ما اینکه بعضی ساختن دز آبادان را به «عبادین الحصین الحبطی» نسبت داده‌اند نظر درستی نیست و سخن کسانی که واژه آبادان را چهره‌ای از «ارپاتان» از آب و پای بمعنی «مرزبانان دریائی» میدانند درست تر بنظر می‌آید. بویژه که واژه پاییدن بمعنای دیدبانی کردن و نگریستن، هنوز در خوزستان و بندرهای جنوبی زنده است و بکار می‌رود و نام «آب‌پای» یا گویش خوزی «ارپا» بکسی گفته می‌شود که در دیه‌ها در کنار نهرها نگهبانی میکند و می‌پاید که آبهای جوی به هر زور و یابیش از اندازه در کشتزاری دریافتد و کشته را نابود نکند. بسا برخی که دوست میدانند به تقلید اروپائیان، پیشینه هر کار فرهنگی و تمدنی را به یونان و اسکندر نسبت دهند، بگویند «مناره اسکندریه» از این خشابها کهن‌تر است. نویسنده در جستجوهای تاریخی تعصبی ندارم. اما اینان را نیز باید آگاه کرد، که از يك سو می‌گویند بر مناره

اسکندریه آئینه‌ای بوده است برای افتادن عکس کشتی‌هایی که از دور می‌آمده‌اند نه فانوس دریائی. تازه آنچه درباره آئینه سکندری که با زبان شاعران خیلی مشهور شده گفته‌اند، همه روایت‌هایی افسانه آمیز است و هیچکس را ما سراغ نداریم که چنین آئینه‌ای را بر مناره اسکندریه دیده باشد. بهر حال ارزش تاریخی «آئینه اسکندری» خیلی از ارزش «جام جم» مانیز کمتر است. يك چشمه و روشن نگه داشتن خشابها (چراغهای راهنما) پولی فراهم آورده و باروی آبادان را نوسازی کرده و کسانی را در آنجا به مرز داری (مربطه) نشانده‌اند. بویژه که میدانیم پهنای دجله يك چشمه هنگام برخاستن مد دریا به بیش از ۱۲ کیلومتر میرسیده است. زیرا در آن زمان هنوز کشتی‌های لارویی وجود نداشت و نمیتوانستند دهانه را برای بیشتر ریختن آبهای شیرین رودها در دریا، از گل ولای يك کنند و ژرف سازند. در چنان پهنای کم ژرفی، کشتی‌رانی بسیار خطرناک بوده است و نگهداری چراغ دریائی معروف به خشابها، بودن پایگاهی را در خشکی نیز لازم داشته است تا نگهبانان آن چراغها پس از هر دوره كشتیک، با آنجا بیایند و آرامشی کنند و بعلاوه اگر کشتی‌های دزدان دریائی را دیدند، مرزداران را از دستبرداشان آگاه سازند. چنانکه در کتاب «الحوادث الجامعه» می‌بینیم، نگهبانان خشابها بر بالای این برجهای چوبین، کبوتران قاصد، باختیار میداشته‌اند و اگر از پیش آمدی آگاه میشده‌اند، خبر را نوشته و با بال کبوتران بجای دور می‌فرستاده‌اند. مقدسی درباره آبادان چنین آورده است:

«آبادان شهری است در جزیره‌ای که میان دجله عراق و رود خوزستان است و آن در کنار دریاست و پشت سر آن آبادی نیست و دریاست و در آن خانقاه‌ها و عابدان و زاهدان است و بیشتر مردمش بیافتن حصیر از بردی مشغولند. آب آنجا کم ژرف است و دریا گرد آنرا فرا گرفته است.»

این بطوطه مغربی که در سده هشتم هجری تا این حدود آمده است در سفرنامه‌اش چنین آورده:

«آبادان دهی بزرگ است در زمین شوره زاری، که هیچ آبادی در آن نیست و در آن مسجد و خانقاه برای عابدان و زاهدان بسیار است. و از آنجا تا ساحل دریا سه میل است.»

یقوت حموی پس از آوردن سخنانی که پیداست از نوشته‌های دیگران نقل شده افزوده است :

«... و در آن گروهی بعبادت مشغولند و در جزیره اوفافی است برای آنها که رسدی از درآمد آنها را به ایشان دهند و بیشتر معاش ایشان از نذرها و صدقه‌هاست و در آن مقامی است منسوب به علی بن ابی طالب و مقامهای دیگر منسوب ب دیگران و بیشتر خوراک مردمش از ماهی است که از دریا شکار میکنند . در موسم حج مردم بدیدار ایشان میروند و در فضیلت آبادان حدیثهایی نیز آمده است .»

آبادان کهن در سده های میانه مانند بسیاری دیگر از شهرهای خوزستان یاز ویران شده و از میان رفته است و تنها چیزی که از آن بر جا مانده بوده همان مکان خضر است که چندین بار نوسازی شده و درزش کیلو متری جنوب آبادان کنونی نهاده است .

خضر زنده چنانکه پیش از این گفتیم در داستانهای دریا نوردی و راهنمایی دریا نوردان در جهان قدیم نقش مقدسی را دارا بوده است .
آبادان کنونی :

آبادان کنونی شهری است که در کناره دست چپ شط العرب که دنباله اروند رود قدیم است ساخته شده و در نتیجه کشف نفت در خوزستان و ایجاد پالایشگاه در آن نقطه ، این شهر در مدت کمی بزرگ شده و گسترش یافته است . همینکه در سال ۱۹۰۸ میلادی نخستین چاه نفت در مسجد سلیمان به نفت رسید و دانسته شد که در زیر زمین خوزستان نفت باندازه های بازرگانی وجود دارد ، شرکت داری که صاحب امتیاز نفت در آن زمان بود آغاز کرد از مسجد سلیمان تا کنار دریا لوله کشی کردن . خط لوله مسجد سلیمان به آبادان در سال ۱۹۱۱ مسیحی پایان یافته و بکنار اروند رود رسیده و در آنجا آغاز کرده اند ؛ سکوه های بندری برای پهلو گرفتن کشتی های نفت کش ساختن . همین کارها باعث پدید آمدن شهر آبادان نوین شده است . بویژه که پالایشگاه بزرگی برای پالودن نفت سیاه در این شهر نیز بنیاد نهادند و برای نشیمن کارکنان و کارگرانی که در صنعت نفت کار میکردند ، کویهای بزرگی رفته رفته پدید آوردند .

از آنسو ، مردمی که از هر جای ایران برای بازرگانی و پیشه‌وری به آبادان آمده بودند ، در کنار خانه‌هایی که شرکت نفت پدید آورده بود ، خانه‌ها و بازارها و گراه‌ها ساختند و بدین گونه در مدت پنجاه سال شهر آبادان کنونی پدید آمده است که اکنون از شهرهای بزرگ ایران و بیش از سیصد هزار تن نشیمن دارد .
گسترش شهر آبادان از زمانی که صنعت نفت ملی شده سرعت بیشتری یافته است تا آنجا که نزدیک است دوشهر آبادان و خرمشهر بیکدیگر پیوسته شوند و یک شهر گردند .

خطر دزدان دریائی

حال باید دانست که بغیر از خطرات طبیعی و پیش بینی نشده دریائی مثل طوفان ، وجود سنگهای زیر آبی ، بوجود آمدن ناگهانی برآمدگیهای کم عمق که در اثر آتش فشانها و یا زلزله‌های کف دریا بوجود می‌آیند ، خطرات بزرگ دیگری نیز برای دریانوردان قدیم وجود داشته و آن وجود دزدان دریائی حرفه‌ای و دریابگردان بوده ، «کیاتان» جهانگرد معروف میگوید که مردم «کو کوسنگ کسو» که در جزایر عربی دور زندگی میکردند دزدان دریائی خطرناک و بی رحمی بودند و دریانوردان از آنان نفرت داشتند و همچنین در اطراف سوماترا و اهالی جنوبی سیام و هندوچین نیز دزدان دریائی فراوانی زندگی میکردند . بطوریکه آنکشورهارا بنام سرزمین دزدان دریائی مینامیدند و همچنین در نزدیک بندر «دوارکا» و «سوماترا» لانه دزدان دریائی بود و اجباراً تمام کشتیهاییکه میبایستی از این مسیر عبور نمایند با خود تعدادی مردان مسلح حمل میکردند و بدانها پول و جواهر و دستمزد میدادند و اگر گرفتار میشدند و شکست میخوردند کشتی آنها را غارت و سر نشینان آنرا میکشتمند و کشتی را نیز غرق میکردند یا آنکه با دادن پول و جواهر جان خود را نجات میدادند .

همین دریانورد معروف اضافه می‌کند که در تنگه «مالاگا» برای جلوگیری از دزدان دریائی زنجیری بدو طرف تنگه کشیده بودند و در موقع ورود کشتیهای تجارتهی آن زنجیر را بسته آب‌ها می‌کردند. در هر حال مدارك مختلف از قول همین جهانگردان آمده است که دریانوردان ایرانی علی‌رغم همه اشکالات، مثل وجود دزدان دریائی و عوامل خطرناك، طوفان و نبودن قطب‌نما توانستند پیشرفت‌های زیادی در دریانوردی کرده و خود را به کشور چین و از آنجا به بندر «خانفو» یا «کانتون» فعلی برسانند.

فصل پنجم

۱۲- نیروی دریائی هخامنشیان چگونه بوجود آمد

بطوریکه در قسمت پیشینه‌های تاریخی خلیج فارس ذکر شد قبل از روی کردن آمدن سلسله هخامنشیان نیروی دریائی و فعالیت‌های کشتی‌رانی و کشتی‌سازی در سواحل دریاهای ایران وجود داشته است. شاهد این ادعا بیشتر آثار و روایات مورخین چینی و هندی و شاید هم داستانها و افسانه‌هاییست که دریانوردان و بازرگان هندی و چینی بر زمین‌های باختر داشته و داستانها و افسانه‌های بسیاری از عهد ایلامیها بابلها، آشورها و عابدا وجود داشته و بتدریج بر زمین‌های خاور دور انتقال یافته و در اثر وجود کثرت و تراکم جمعیت در سرزمین‌های پهناور و درامان بودن تمدن و آثار تاریخی و ادبی آنان از گذرند روزگار و حوادث این روایات و افسانه‌ها سالم مانده‌اند. متأسفانه در کشور خودمان ایران چندین بار آثار تاریخی، اعم از نوشته‌ها مثل کتابخانه‌ها و دیگر آثار تاریخی مثل ابنیه و بناها دستخوش غارت و جنگ و نابودی شده و فقط روایات و داستانهایی که سینه‌به‌سینه و دهان‌به‌دهان بزمان فردوسی رسیده باقی مانده‌است. آن شاعر عالی‌قدر آنها را بصورت اشعار در آورده و بغیر از آن، دیگر خبری، بجز آثار مورخین خارجی نداریم.

یکی از این مورخین چندانکه قبلاً هم بنام او اشاره شد مرحوم هادی حسن استاد دانشگاه ملیگرم هندوستان میباشد. وی تحقیقات زیادی در مورد دریانوردی هخامنشیان نموده است. گویا اینکه تحقیقات ایشان هرگز بی‌بای زحمات و تلاشهای چندین ساله استاد حسن پیرنیا مترجم عالی‌ترین کتابهای تاریخی، ایران باستان

نمیرسد ولی در نوع خود پدیده‌های جالبی عیب‌ناهند.

در هر حال بنظر هادی حسن، تاریخ دریانوردی هخامنشیان را میتوان اینطور آغاز کرد «هخامنشیان بطرف دریا نرفتند بلکه آنها را بطرف دریا کشانیدند».

ایرانیان، نیکه در ارتفاعات فارس مسکن‌گزیده بودند اغلب کشاورز و یا گله‌دار بودند و کمتر تجربه دریانوردی داشتند. ولی هنگامیکه آسیای صغیر (خاورمیانه) در تحت نفوذ امپراطوری ایران درآمد، ایران خود را در برابر نیروی دریائی عظیم یونان و مسر دید. از اینجا ایرانیان مجبور بداشتن نیروی دریائی بزرگی شدند که بتواند نیروهای دریائی یونان، مصر، فینیقیه را تحت شعاع قرار دهد و بیدرنگ تمام نیروهای اقتصادی و انسانی هخامنشیان برای تأسیس امپراطوری دریائی ایران بسیج شد و مسلماً در غیر اینصورت میبایستی از امپراطوری و آقائی بر جهان و تحت نفوذ داشتن سرزمین‌های بزرگی مثل یونان و مصر و تمام خاورمیانه چشم می‌پوشیدند.

ساحل نشینان شرقی دریای مدیترانه که اکثر مردم آسیای صغیر را تشکیل میدادند بیشتر فینیقی‌ها بودند. فینیقی‌ها اصلاً قومی دریانورد و بازرگان بودند و برای رساندن کالاهای تجارتي خود با اروپا مجبور به ساختن کشتی‌های بزرگ بودند و بهمین لحاظ، سوابق دریانوردی و کشتی‌سازی بسیار داشتند.

وقتی این قوم زیر سلطه ایرانیان درآمدند شاهان هخامنشی از آنها خواستند که نیروی دریائی ایران را تقویت کنند و در تدارک نیازمندیهای دریائی ایران بنا متخصصین و کارشناسان ایرانی همکاری داشته باشند. ایرانیان قدیم نیز در اصل بنا بوضع جغرافیائی ایران و سرزمین‌های حاصلخیز و آباد فلات مرکزی و شمال شرقی و غرب ایران، بیشتر نیروهای نظامی خود را برای حفاظت و دفاع زمین تهیه و تدارک می‌دیدند. ولی پس از آنکه حدود کشورهای آنان بدریاهای دور رسید مجبور بساختن نیروی دریائی شدند و در این زمینه از خود لیاقت و کاردانی بسیار نشان دادند. استعداد و لیاقت ایرانیان قدیم وقتی با تجربیات و همکاریهای فینیقی‌ها درهم آمیخت خود بخود نیروی دریائی امپراطوری هخامنشی بوجود آمد.

از اینجا گویاترین شرح عملیات و خدمات و نبردهای دریائی و کشورگشائی هخامنشیان را از راه دریا و بالاخره آقائی و سیادتیکه در سایه قدرت نیروهای دریائی خود در جهان کسب کردند میتوان در کتاب تاریخ باستان مرحوم استاد حسن پیرنیا (مشیرالدوله) پیدا کرد.

مرحوم حسن پیرنیا کتاب جاویدان تاریخ باستان ایران را که قبلاً از زبانهای رومی و یونانی، بفرانسسه و آلمانی و روسی ترجمه شده بود بدست آورد. آنگاه به برگرداندن آن بفارسی همت گماشت و در این راه سالها زحمت کشید و دارالترجمه‌های هم بوجود آورد. خود مرحوم پیرنیا بزبان‌های فرانسه و روسی تسلط کامل داشت و برای ترجمه و تحقیق کتابهای خود زبان آلمانی را هم فراگرفت. در هر حال، ترجمه کتاب جاویدان تاریخ ایران باستان مشیرالدوله بعد از ترجمه‌های اعتمادالسلطنه در مورد ساسانیان و اشکانیان اولین و بزرگترین و مستندترین کتابی است که بر اصول علمی برای بیان وقایع ایران باستان بفارسی برگردانده شده و بخصوص در این کتاب کلیه وقایع و حوادث دریائی دوره هخامنشیان با بیان جزئیات آورده شده است. باید اذعان داشت و اعتراف نمود که هر کتاب و مقاله و تحقیقی که در مورد ایران باستان و بخصوص نیروی دریائی و اوضاع دریاهای ایران در عصر هخامنشیان نگاشته شده باشد بی‌تردید از روی ترجمه‌های استاد مشیرالدوله الهام گرفته شده است. لذا مادر تدوین کتاب تاریخ نظامی دریائی خود کوشش کردیم که باعتبار دانش و هنر ایشان در تهیه و پروراندن مطالب دریائی ایران باستان، یعنی فقط دوره هخامنشیان، بدون دستکاری و اظهار نظر صرفاً از نظر حفظ حقایق آن قسمتهائی که مورد لزوم بیان مطالب نیروی دریائی هخامنشیان در کتاب ما بود عیناً بیرون کشیده و در فصل آینده از نظر می‌گذرانیم.

از: استاد حسن پیرنیا

هخامنشیان

۱۳- تسخیر قسمتی از هند و دریانوردیهای اکتشافی

ملتی که بخط جهانگیری افتاد، با سانی از این راه منحرف نمیشود و روشهای

بزرگی لشکر کشی و جنگ را از شرایط حیاتی خود میدانند و حال آنکه این دولت‌ها بالاخره سستی و رخوت با اضطرار و انقراض خود را در همین توسعه روزافزون می‌یابند. پارس هم از این قاعده مستثنی نبود، چنانکه داریوش پس از فراغت از اسکلت بندی ایالات ایران و ایجاد اوضاع ثابتی در حدود آن و بعد از قشون کشی به «سکائیده» خواست ممالکی چند در زمان خود بشاهنشاهی وسیع ایران بیفزاید و با این مقصود بهندلشگر کشید. ایرانی‌ها از رود سند گذشته قسمتی از هند غربی را بایران ضمیمه کردند (۵۱۲ ق.م). بعد داریوش امر کرد سفالنی ساختند و در تحت فرماندهی بکتفر یونانی موسوم به «اسکیلاس» بدریای عمان روانه کرد.

تسخیر پنجاب و سند برای ایران آنروز مهم بود، زیرا هند از زمانهای خیلی قدیم مملکت پر ثروت و جمعیت بشمار میرفت و چنانکه بیاید؛ بعد از تسخیر این دو قطعه زرخیز، طایفه زیاد همه ساله بایران وارد میشد. اهمیت استیلای ایرانی‌ها بر قسمت‌هایی از هند باندازه‌ای در عهد قدیم مهم بوده که هندیها زمان موعظه «بودا» و این لشکر کشی را دومیداً برای تعیین تواریخ دانسته‌اند. چون در جای خود (باب دوم این کتاب) از اهمیت تجارت بین مغرب و هند و همین راه که داریوش ایجاد کرد ذکری خواهد شد، عجالتاً بمطالب دیگر میپردازیم.

هرودت در باب هند چنین نوشته: قسمت بزرگ آسیا بواسطه داریوش کشف شده و این در زمانی بود که او میخواست بداند رود سند در کجا بدریای بزرگ این رود پس از نیل یگانه رودی است که در آن بزمجه یافت میشود.

در میان اشخاصی که داریوش از آنها انتظار اطلاعات صحیح داشت و برای کشف این موضوع فرستاد «اسکیلاس» نامی بود از اهل «کارباند». این هیئت از شهر «کلیسپاتیر» از اراضی «پاکتیا» حرکت کرد و سر از بر شده بطرف مشرق و دریافت، بعد فرستادگان بطرف مغرب رفته در ماه سی ام بجائی رسیدند که پادشاه مصر سابقاً چنانکه من گفتم فینیقی‌ها را مأمور کرده بود «در لیبیا» بگردند (هرودت بجز مصر جاهای دیگر افریقا را لیبیا گوید) پس از آنکه آنها (یعنی هیئت ایرانی م.م.) لیبیا را دور زدند داریوش هندیها را باطاعت در آورد و از آن زمان دریا استفاده میکرد.

بنابر این تحقیقات، معلوم شد که آسیا باستانی قسمت شرقی آن به لیبیا شبیه است. مقصود از آسیای هرودت آسیای غربی و قسمتی از هند است زیرا در آن زمان از چین و سایر جاهای آسیای اطلاع بودند.

سابقاً راجع باین نوشته هرودت تردید داشتند چه تصور میکردند که اول کسی که هیئتی برای تحقیقات بدریاها فرستاد اسکندر بوده ولی بعدها صحت روایت هرودت ثابت شد، زیرا معلوم گردید که «اسکیلاس» یونانی شرح مسافرت خود را نوشته و ارسطو آنرا دیده بود (سیاست نامه او کتب ۷ فصل ۱۳ بند ۲) بنابر روایت هرودت باید گفت که این هیئت از رود سند سر از بر شده و سواحل بلوچستان و مکران امروزی را پیموده بعد بسواحل عربستان گذشته و از باب المندب داخل دریای سرخ گردیده و پس از طی آن از ترغای که بحکم داریوش ساخته بودند، بمصر سفلی وارد شده و از آنجا بدریای مغرب رفته است. موافق گفته هرودت این هیئت تحقیقات خود را دنبال و در سواحل افریقا مشاهداتی کرده است. اما این که، تا کجا این مسافرت امتداد یافته اطلاع منجزی نیست غیر از آنکه مورخ مذکور گوید «پس از اینکه آنها لیبیا را دور زدند». اگر این گفته هرودت صحیح باشد باید عقیده داشت که فینیقی‌ها در این مسافرت اکتشافی شرکت داشته‌اند زیرا در زمان نخائو پادشاه مصر فینیقی‌ها در دفعه اول با مر او دور افریقا گردیدند (۶۰۹ ق.م).

باری اطلاعات مادر باب قشون کشی داریوش بهند و کارهای او در این زمان (۵۱۲ ق.م.) خیلی کم است و کتیفات آن هم معلوم نیست، حدسی که میشود زد این است: داریوش که در ۵۱۷ ق.م. در مصر بود از تحقیقات معلوم کرده که کشتی‌رانی بین دریای مغرب و دریای احمر و عمان و خلیج پارس (جمعاً در نوشته‌های هرودت موسوم به دریای اریتره) اشکال دارد و چون بتجارت بین ممالک شرقی و غربی خود اهمیت میداده، بخيال وصل کردن دریای مغرب بدریای سرخ از راه نیل افتاده، بعد کشتی‌رانی از این راه بسواحل هند رفته اکتشافاتی کرده‌اند و پس از آن داریوش فکر تسخیر قطعاتی را از هند در مغز خود پیورده است.

ملائی زیاد هندیها البته معد این تصمیم گردیده و این حدس از اینجا تایید می‌شود.

۱- دادوار می‌بر، محقق معروف گوید که هر دو خبر صحیح است.

چنانکه گذشت از نسخه مصری کتیبه داریوش که در نزدیکی ترعه سوئز بدست آمده معلوم است که شاه با حکمای مصر، از دریاها و فرستادن هیئتی برای تحقیقات صحبت میداشته و شاید بر اثر همین صحبت هیئت مزبور را از هند برای تحقیقات روانه کرده است.

از جمله کارهای معروف و جاودانی داریوش آن بود که دانشکده‌ای در شهر «سائیز» (Sais) ایجاد کرد که در آنجا کثیف‌هایی تربیت میشدند که مثل کارهای منشی‌گری داشتند و نیز معبد «پاح» (Piah) را در شهر «مفیس» تعمیر نمود و بالاخره اقدام جاودانی او حفر کانال بزرگی است که از انشعابات نیل، بحر احمر را بدریای مدیترانه مربوط نمود شرح کامل آن خواهد آمد. برای این اقدام یونانیان شواهد بسیاری دارند که از آن جمله لوحه‌های فراوانی است که در اطراف کانال بدست آمده و معرف حفر این کانال باره داریوش میباشد و مهمترین آنها کتیبه‌ای است که در اطراف سوئز پیدا شد که بر روی آن اینطور نوشته شده است:

«داریوش شاه صحبت میکنند من ایرانی هستم و بکمک ایرانی‌ها مصر را بتصرف خود در آوردم. من دستور دادم این کانال که از رودخانه نیل که در خاک مصر جاری و بدریا سیر یزد و بایران راه دارد کشیده شود، و این کانال مطابق دستور من کنده شد.»

نبردهای دریائی امپراطوری ایران در دوران

هخامنشیان

۱۴- تصمیم جنگ با یونان

قبل از شروع شرح وقایع این جنگ، که اولین جنگ ایران با یونان بود مقتضی است حکایتی را که هر دو در جای دیگر کتاب خود (کتاب اول بند ۱-۵) راجع بر روابط ایران و یونان ذکر میکنند درج کنیم. زیرا این حکایت اگر چه داستان است ولی در همان حال حاکی از نظری است که دولت مزبور نسبت بیکدیگر داشته‌اند.

مورخ مذکور گوید: علمای پارسی عقیده دارند که باعث منازعه یونانیها با بربرها (خارجی‌ها) فینیقیها بودند. اینها از «ارتیره» (در این جا مقصود خلیج پارس است) بسواحل دریای مغرب آمدند و در زمینی که حالا از آن فینیقی‌ها است سکنی گزیده فوراً بندربانوردی پرداختند. بعد با مال التجاره مصری و آسوری بصفحات مختلف رفتند تا اینکه به «آرکس» درآمدند. «آرکس» در این زمان، اول دولت یونانی بود. روز پنجم ورودشان با نجا «ای ناک» پادشاه «آرکس» در جزو زمان دیگر به ساحل آمد. زنها مشغول خریدار متعه گردیدند و فینیقیها در این وقت نظر به تباری که کرده بودند حمله بزنها کرده خواستند آنها را بربایند. غالب آنها فرار کردند ولی دختر پادشاه با بعضی از زنان بدست فینیقیها افتاد و اینها زنان را در کشتی انداخته بطرف مصر رفتند. چنین بود رفتن بمصر چنانکه پارسیها گویند بعقیده علمای پارسی این نخستین توهین بود. تا این زمان بعقیده پارسی‌ها هر دو طرف یعنی یونانی و خارجی اشخاصی را می‌بودند. ولی از این بعد تقصیر با یونانی‌ها است چه آنها به آسیا حمله کردند (مقصود جنگ طولانی یونانی‌ها با «تروا» است که هم شاعر حماسی یونانی در «ایلیاد و ادیسه» سروده است.) قبل از اینکه پارسیها با اروپا اشگر کشیده باشند، کلیه پارسیها گویند: ربودن زنان کار اشخاص بی شرم است و انتقام کشیدن از جهت زنانی که ربوده شده‌اند کار سفها. اشخاص عاقل اعتنائی باین نوع قضایا نمیکنند، زیرا اگر خود زنان باین امر مایل نبودند آنها را نمیدزدیدند. بهمین جهت است که در پارس اهمیتی باین مسائل نمیدهند و حال آنکه یونانیها برای يك زن «لاسدمونی» باقشونی زیاد به آسیا آمده مملکت «پری بام» را خراب کردند. از این زمان پارسیها رادشمن خود پنداشته، اروپارا با یونانیان مملکت اجنبی و آسیارا با تمام مللی که در آن سکنی دارند از آن خود میدانند.

چنین گویند که پارسیها خراب شدن «تروا» را جهت خصومتی که نسبت به یونانی‌ها می‌ورزند جلوه می‌دهند ولی در این مورد فینیقیها با پارسیها موافق نیستند. آنها گویند که این زن را بزور نیاوردند بلکه خود او ارتباطی با صاحب کشتی یافت

وبعد چون زمانی رسید که دید والدین نتیجه ارتقاء را درخواهند یافت عاجز فینیقیه شد. چنین است روایات پارسی و فینیقی و من راجع بصحت یا مقم اظهارات آنها چیزی نخواهم گفت.

بعضی نویسندگان جدید این داستان و امثال آنرا، که در جای خود بیاید، از اختراعات هرودت دانسته می‌گویند؛ خیلی دور از حقیقت است، تصور کنیم که پارسی‌ها از داستانها و افسانه‌های یونانی اطلاع داشته‌اند ولی نویسندگان مزبور این نکته را فراموش می‌کنند که در زمان ابران و نزد والی ایران در «لیدیه» همیشه عده‌ای از یونانی‌های اشرافی یا ماجراجو اقامت داشتند. اینها ایرانی‌ها را همواره تحریک می‌کردند که با امور یونان دخالت کنند و برای پیشرفت مقاصد خود بهر وسیله متشبث می‌شدند. از جمله، همین داستان‌ها و افسانه‌ها و در مواردی پیشگویی غیب‌گوهای یونانی بوده است و چون موارد آن در جنگ‌های خشایارشا ذکر خواهد شد عجبالتاً می‌گیریم.

دماجات جنگ با یونان

۱۵- تهیه ساز و برگ و ترتیب ناوگان

هر چند شورش مستعمرات یونانی فرونشست ولی تحریکات آن «اربتری» در مستعمرات مزبوره قطع نشد. آتنی‌ها بر اثر شورش این مستعمرات، بحریه خود را زیاد کردند و داریوش که از شرکت آتنی‌ها در آتش زدن معبد مقدس سارد سخت مکدر بود، بعد از فرونشاندن آتش طغیان در آسیای صغیر اصلاحاتی در شهرهای «یونیانی» اجرا کرد و بعد مردوبیه را برای سرکشی به تراکیه و مقدونیه فرستاد و بر اثر آن، ارضاع قبل از شورش در این جاها برقرار شد. پس از آن، چنانکه هرودت گوید داریوش خواست بدانکه یونانی‌های اروپا تسلیم خواهند شد یا جنگ خواهند کرد، با این مقصود رسولانی بقسمت‌های یونان اروپائی فرستاده، آب و خاک که علامت اطاعت بود خواست و در همان وقت مأموری بشهرهای یونانی در سواحل بحر الجزایر فرستاده

امر کرد کشتی‌های دراز برای حمل اسب‌ها بسازند و آنها مشغول اجرای این امر شدند. بعد مورخ مذکور گویند که: اکثر اهالی یونان اروپائی اطاعت کرده به رسولان آب و خاک دادند، اهالی جزایر نیز چنین کردند و از جمله اهالی مزبور مردم شهر «اژین» بودند. همینکه این خبر به آتن رسید، آتنی‌ها بر آشفته گفتند که: اهالی «اژین» از راه عداوت با ما چنین کردند تا با پارسی‌ها متحد شده بر ما بتازند. بعد از این پیش آمد استفاده کرده بدولت اسپارت رسانیدند که اهالی «اژین» خیانت به یونانیها کرده‌اند. بر اثر این شکایت، پادشاه اسپارت «کل‌امن»، به «اژین» رفت تا مقصرین را گرفته تنبیه کند. در اینوقت بعضی اهالی مقاومت کردند و «کری‌یوس» نامی بیش از دیگران از راه ضدیت گفت؛ پادشاه اسپارت چون پول از آتنی‌ها گرفته از پیش خود چنین‌کننده بر حسب مأموریت از دولت اسپارت، اگر راست می‌گوید چرا آنها آمده و پادشاه دیگر اسپارت با او نیست (اسپارت دو پادشاه داشت). پس از این حرف اسم «کری‌یوس» را بر سرید و چون او خود را نامید پادشاه اسپارت گفت: ای میش برو شاخپایت رامس بگیر که دشمنی نیرومند در پیش داری (توضیح آنکه «کری‌یوس» در زبان یونانی بمعنی میش است).

پس از آن پادشاه اسپارت از شهر مزبور خارج شد. زمانی که «کل‌امن» در «اژین» بود و برای یونانی‌ها می‌کوشید، «دماجات» پادشاه اسپارت خواست او را از سلطنت دور کند. در اینجا هرودت حکایت مفصلی راجع به «کل‌امن» و «دماجات» بیان میکند که هر چند مستقیماً مربوط به جنگ داریوش با یونان نیست ولی اطلاعاتی راجع با اخلاق و عادات اسپارتنی‌ها که با ایرانیها سایش و اصطکاک داشته اند میدهد و دیگر، بعضی جاهای این حکایت چنانکه بیاید با تاریخ ایران در زمان خشایارشا متماس است. بنابراین مقتضی است که حکایت مورخ مذکور را بطور معترضه ذکر کرده بعد بذکر وقایع این جنگ پردازیم.

نبرد دریائی اول ایران با یونان

۱۶- اوضاع عمومی نیروی دریائی خشایارشا

بقول هرودت در خلال این احوال شاهپارس مشغول کارهای خود بود و یکی

از خدمه‌اش دائماً یادآور میشد که شاد آتنی‌ها را فراموش نکند، طرفداران «پی‌زیسترات» هم همواره افتراء و تهمت به آتنی‌ها می‌زدند، گذشته از تمام این جهات خود داریوش هم در صدد بود از موقع استفاده کرده، یونانیانی را که آب و خاک نداده بودند تنبیه کند. با این مقصود او «مردونیه» را از این جهت که بهره‌مندی نداشت معزول کرده برای سردازی فشونی که میبایست با «ارتتری» آتن جنگ کند «دائیس» نام مادی «وزاتافرن» پسر «ارتافرن» یعنی برادر زاده خود را معین کرد. دستور داریوش این بود که سرداران مزبور اهالی «ارتتری» و آتن را گرفته نزد او آورند. آنها بچلنگه آلیانی واقع در کیلیکیه رفته بایساده نظامی بعد زیاد، که خوب مسلح بود، در آنجا اردو زدند. چون بحریه‌ای که مردمان گوناگون تهیه کرده بودند آماده بود، سیاهیان و اسبها را بکشتی‌ها نشانده با ۶۰۰ کشتی «تری‌رم» عازم «یونیه» شدند. از اینجا آنها به «هلنس بونت» و تراکیه متوجه شدند بل از جزیره «سامس» راه را بر گردانیده از طریق دریای «ایکاری» از جزیره‌ای به جزیره‌ای رفتند (مقصود جزائر «سیکلاد» است). هرودت گوید: بعقیده من سرداران مزبور این راه را اختیار کردند تا از دماغه «آس» که باعث آنقدر خسارت قشون ایران در سال قبل شده بود اجتناب کنند. یارسیها در ابتدا بجزیره «تاکس» پرداخته و آنرا گرفته و از اهالی، آنهایی را که فرار نکرده بودند، اسیر کردند. بعد از این جزیره، بجزایر دیگر رفتند و وقتی که بجزیره «دلس» که معبد مقدس یونانی‌ها در آنجا بود نزدیک شدند خبر رسید که اهالی این جزیره فرار کرده و به «تس» پناهنده شده‌اند. بر اثر این خبر «دائیس» فرمانده قشون امر کرد، کشتی‌ها به «دلس» نروند و در جزیره «رنه» که در مقابل آن واقع بود لنگر اندازند. بعد جارجیهایی نزد اهالی «دلس» فرستاد که جابزنند؛ مردم مقدس چرا فرار میکنند؟ مراد است بجا نیاورده‌اید، من خود آنقدر عقل دارم و شاه هم بمن امر کرده بصفحه‌ای که مولد «آپولون» و «دیان» است دست نزنم و این صفحه و مردم آنرا محفوظ بدارم. بخانه‌های خود برگردید و مزارع را شخم زنید. پس از آن «دائیس» سیصد تالان (تقریباً ۲۷ خروار) کندر در محراب این معبد مقدس سوزاند و بطرف «ارتتری» راند. هرودت در اینجا گوید: پس از رفتن «دائیس» از جزیره «دلس» زمین لرزه‌ای

در آنجا روی داد و گویند که آن تا زمان این یگانه دفعه‌ای بود که زلزله واقع شد. بعقیده من این حادثه، معجزه‌ای بود؛ یعنی خدا خواست یونانیها را از بلیاتی که در پیش داشتند آگاه کند.

واقعاً در زمان داریوش پسر ویشناسب و خشایارشا پسر داریوش وارد شیر پسر خشایارشا، در مدت این سه نسل که یکی بعد از دیگری آمد، یونان بلیاتی دید که قبل از آن در مدت بیست نسل ندیده بود. بعضی بلیات از پرسیها بود و برخی از اقویای مردمان یونان که برای برتری باهم در جنگ شدند پس جای حیرت نیست که «دلس» دچار زمین لرزه گردید و حال آنکه سابقاً بس متین و محکم بود. درباره «دلس» چنین پیش‌گویی کرده‌اند: من آنرا بلرزه در آورم و حال آنکه سابقاً استوار بود. بعد مورخ مذکور گوید: اسامی مذکور (یعنی اسامی سه‌شاهی که ذکر شد) بزبان یونانی دارای این معانی است. «داریوس» یعنی رام‌کننده، «کزکسس»، «آرتاکزرکس» جنگی بزرگ؛ اگر شاهان مذکور را در زبان ما چنین مینامیدند غلط نبود. پس از آن یارسیها بجزائر دیگر رفته اهالی را مطیع کردند و قسمتی از اهالی را مانند گروی با خود بردند، ولی اهالی «کاست» نخواستند گروی بدهند یا بر ضد اهالی «ارتتری» و آتنی‌ها جنگ کنند. وقتی که اهالی «ارتتری» از نزدیک شدن یارسیها آگاه شدند از آن استمداد کردند و آتنی‌ها چهار هزار نفر بکمک آنها فرستادند. ولی در خود «ارتتری» اتفاق واحدی نبود، چه قسمتی از اهالی تصمیم کردند از سنگه‌های زیر آب در «اوبه» استفاده کرده فرار کنند. قسمت دیگر از جهت طمع، ترجیح داد که شهر را تسلیم شاه پارس کرده و پاداشی بگیرد (چنانکه گزنفون گوید: به «گون‌گیل» نامی که طرفدار ایران شده بود از طرف دربار چهار شهر اعطاشد و اعقاب او این شهرها را در زمان اردشیر دوم هم داشتند. م.) شخصی «اس‌خین» نام پسر «نوتون» چون وضع را چنین دید به آتنی‌ها گفت با وطن خود برگردید چه با اینحال اهالی «ارتتری» باعث فنای خودشان و شما خواهند شد. آتنی‌ها نصیحت او را پذیرفته برگشتند. بعد قشون ایران به «ارتتری» درآمد، اهالی نمیخواستند جنگ کنند چه تصمیم کرده بودند فقط در پشت دیوارهای شهر بدفاع بپردازند. شش روز جنگ در اطراف دیوارها دوام داشت و عمده‌ای زیاد از طرفین کشته شدند. روز هفتم «افورب»

و «فیلاگروس» که از معروفین شهر بودند آنرا پیارسی‌ها را گذاردند. پیارسیها بشهر درآمده و آن را غارت کرده، معابد را بتلافی کارهایی که اهالی «ارتتری» در سارد کرده بودند سوزانیدند و مردم را موافق امر داریوش اسیر کردند. پس از آن پیارسیها چند روز در «ارتتری» استراحت کرده بطرف «آتتیک» راندند و فشاری از نزدیک به آتنی‌ها دادند، زیرا میخواستند با آنها هم‌مان معامله کنند که با اهالی «ارتتری» کرده بودند. ولی بعدهم «هیپ پیاس» پسر «پی زیسترات» قشون پیارسی را بدشت ماراتن برد. زیرا این دشت از جاهای دیگر «آتتیک» برای عملیات سواره نظام مساعدتر و بعلاوه به «ارتتری» نزدیک بود (این همان «هیپ پیاس» است که از انقلاب آتن گریخته نزد «آرتافرن» والی لیدیده رفته بود و همواره او را بچنگ با آتن تحریک کرده میگفت که اگر بکمک ایران جبار آتن گردد خود را تابع دانسته باج خواهد داد. بنابراین میتوان تا اندازه‌ای او را مسبب این جنگ دانست. م.)

۱۷- جنگ دریائی ماراتن (۴۹۰ ق. م.)

مضامین نوشته‌های هرودت راجع باین جدال چنین است: آتنی‌ها چون از آمدن قشون پیارسی به ماراتن آگاه شدند بدان جا شتافتند. لشکر آنها ده سردار داشت و دهمین سردار «میل تیاد» پسر «کیمون» بود و «کیمون» همان کسی که از ترس کینه‌ورزی «پی زیسترات» پسر «هیپ بوکرات» از این جا جلائی وطن کرده بود (این همان «میل تیاد» است که در «دانوب» میگفت باید پل را خراب کرد تا داریوش راه بازگشت از سکاکیه نداشته باشد و با قشون ایران تلف شود. چنانکه گذشت او از طرف ایران سمت جباری «خرسونس» را داشت و دو دفعه از خطر بزرگ جسته بود. یکی وقتی که فینیقیها در تعقیب او بودند تا او را بدست آورده پیارسی‌ها تسلیم کنند و دیگر در زمانی که پس از مراجعت به آتن دشمنانش از این جهت که جبار «خرسونس» بود با حمله میگردند. م.)، قبل از حرکت بطرف ماراتن آتنی‌ها «فیلیپید» آتنی را نزد اسپارتیها فرستادند تا کمک بطلبند و رسول تندرو روز دیگر وارد اسپارت شده به

«لاسدمون» هاجنین گفت: «لاسدمونی»‌ها، آتنی‌ها میخواستند که شما آنها را یاری کنید و نگذارید که خارجی‌ها برونان دست یابند. «ارتتری» در دست آنها است و یونان از گم کردن این ولایت ضعیف گشته است. اسپارتیها گفتند: برای کمک کردن حاضریم ولی امر و نهم ماه است و موافق عادات اسپارتی تا قرص ماه تمام نباشد نمیتوانیم حرکت کنیم. در این احوال «هیپ پیاس» که قشون پیارسی را به ماراتن هدایت میکرد شب در خواب دید با مادرش هم‌بستراست و این خواب را چنین تعبیر کرد که به آتن مراجعت کرده و در آنجا حکومت را بدست گرفته در کمال کهنوت خواهد مرد (زیرا یونانیها مادر را وطن تعبیر میکردند).

روزی دیگر «هیپ پیاس» را سرفز یاد عارض شد و چون پیر بود دندانهایش سست، یکی از دندانهای او افتاد و هر چند آنرا جستجو کرد نیافت. در این حال در میان لشکر پیارسی آهی کشیده گفت: این مملکت از آن ما نیست و ما آنرا بدست نیاوریم چه آن قسمت از یونان که میبایست بمن برسد نصیب دندان من شد.

وقتی که آتنی‌ها در ماراتن بودند. اهالی «پالانه» مانند یکنفر بکمک آنها آمدند. جهت این بود که سابقاً «پالانه» در مقابل اهالی «تب» کمکی از اسپارتیها خواسته بود و آنها جواب داده بودند ما از شما دوریم از آتن کمک بخواهید بعد چون آتنی‌ها با آنها کمک کرده بودند حالا اهالی «پالانه» خواستند حق شناسی خود را ابراز نموده باشند.

قبل از جنگ عقیده سرکردگان آتنی مختلف بود. بعضی عقیده داشتند که با قشون زیاد پیارسی نمیتوان جنگید و باید تسلیم شد ولی «میلیتیاد» میگفت باید جنگید. بناشد رأی بگیرند و چون اکثریت حاصل نشد و نزدیک بسود بدترین عقیده، اکثریت باید «میلیتیاد» پیشنهاد کرد که «پل هارکی» انتخاب شود («پل هارک» سومین «آرخونت» از «آرخونت»‌های نه‌گانه آتن بود و رجال درج اول آتن را چنین مینامیدند. م.) پس از آن با عذر رأی گرفتند و «کاللی ماگ» نامی پل هارک گردید بعد چون موافق یک قاعده قدیمی رأی پل هارک را رأی سرداری مساوی بود «میلیتیاد» زوبوی کرده

چنین گفت: «کاللی ماک» مقدرات آتن حالا در دست تو است و بسته بر آئی تو است که آنرا در زنجیر کنی یا استقلال آنرا تأمین و افتخاری جاوید بیابی. از وقتی که آتن بنا شده آتنی‌ها هیچگاه در چنین مخاطره‌ای نبوده‌اند. اگر از مادیها شکست یابند یا بدیده «هیپ پیاس» تسلیم گردند و عقوبتهائی که تحمل خواهند کرد قطعی است. هرگاه فاتح شوند اول شهر یونان خواهند بود. اکنون چگونه سعادت و بدبختی جمهوری در دست تو است من تشریح میکنم؛ ماسرداران حسیاتمان یکی نیست، بعضی خواهان جنگند و برخی بر ضد آن میباشند. اگر این حال دوام یابد بین آتنی‌ها اختلاف خواهد افتاد و بر اثر آن بطرف مادیها خواهند رفت ولی اگر ما جنگ کنیم و خدایان بیطرف بمائند زودتر از آنکه خیانت در میان آتنی‌ها بروز کند فاتح خواهیم بود. تصمیم بر جنگ حالا در اختیار تو است. اگر تو رأی خود را موافق رأی من دهی استقلال وطن مامحفوظ و جمهوری ما، اول جمهوری یونان خواهد بود و هرگاه رأی تو برخلاف آن باشد از تمام مزایائی که شمردم محروم خواهی ماند پس از این نصق «کاللی ماک» رأی بچنگ داد و اکثریت آرا برای جنگیدن حاصل شد. پس از آن سپاهیان یونانی صفوف خود را آراستند؛ بدین ترتیب که آتنی‌ها در میمنه سرداری «کاللی ماک» جا گرفتند، بعد از آنها طوائف دیگر موافق مقامی که داشتند و در پیسره اهالی «پلانه» ایستادند.

وقتی که صفوف آراسته شد معلوم گردید که صف جنگی آتنی‌ها مساوی صف جنگ مادیها است (هرودت کلمه مادی را بجای پارسی زیاد استعمال کرده است) ولی قلب صف ضعیف است و جناح راست و چپ قوی. پس از آن آتنی‌ها تقال زده از نتیجه آن امیدوار شدند و از جا حرکت کرده، دو ان بقشون پارسی حمله کردند. مسافت بین دو قشون هشت استاد بود پارسی‌ها از شتاب آنها در حیرت شدند، چه بی سواره نظام و با عده قلیل حمله میگردند. بنابراین پنداشتند که یونانیها دیوانه شده‌اند که روبه رگ حتمی میروند ولی آتنی‌ها همینکه بخارجیها رسیدند تنگ یکدیگر پیوسته کارهائی کردند که فراموش شدنی نیست. بعد هرودت گوید بقدری که بخاطر دارم آتنی‌ها، اول مردم یونان بودند که دو ان حمله بدشمن کرده

بی ترس بلباس مادی نگر بستند و نوانستند بر بازان مادی (یعنی پارسی) نگاه کنند چه تا آن زمان از اسم مادی، یونانیها دچار وحشت میشدند. جنگ سخت بود و بطول انجامید. بالاخره پارسیها وسکاها که در قالب قشون بودند قلب قشون یونانی را شکافتند و از این بهره‌مندی خود استفاده کرده یونانیها را بطرف خشکی راندند. در این احوال جناحین قشون یونانی بجناحین قشون پارسی غایب گردند ولی به تعقیب فرار یونانیها برداشته و قوای خود را جمع کردند تا متفقاً بر ضد پارسیها وسکاها عمل کنند. بر اثر این کمک غلبه با آتنی‌ها شد. پارسیها بطرف دریا فرار کردند، یونانیها آنها را تعقیب کرده بکشتیها رسیدند و خواستند آنها را آتش بزنند ولی پارسیها پافشردند و چند نفر از سرکردگان آتنی از جمله «کاللی ماک» کشته شدند.

آتنی‌ها توانستند فقط هفت کشتی بگیرند. باقی کشتی‌ها با سپاهیان پارسی حرکت کرده بدریافتند تا از راه نزدیک تری به آتن حمله ببرند و آن را زودتر از اینکه آتنی‌ها برسند اشغال کنند. با این مقصود «سوئیوم» را دور زده به فالرون در آمدند و بعد قدری در آن توقف کرده با آسیا برگشتند. مورخ یونانی گوید که آتنی‌ها از رفتن سپاهیان پارسی بدریا، دریافتند که آنها میخواهند از راه نزدیک تری حمله بد آن کنند. این بود که با سرعت خود رابه آتن رسانیدند تا شهر را محفوظ دارند. در آن زمان گفته میشد؛ وقتی که پارسیها در کشتی بودند شخصی از یونانیها در بلندترین نقطه‌ای از شبه جزیره «آت تیگ» سپری بلند کرده بود تا خالی بودن آن را از مدافع سردار پارسی اطلاع دهد و بعضی یونانیها نسبت این خیانت را بخانواده «آلکمونید» می‌دادند ولی هرودت این نسبت زارد کرده گوید چون خانواده مزبور بر ضد جبارها و هیپ پیاس بود ممکن نبود از این خانواده خیانتی سر بزنند.

اسپارتی‌ها پس از آن رسیدند و جنگ خاتمه یافته بود و برای تماشاى اجساد پارسیها به مازارین رفتند. اگر چه هرودت ساکت است ولی پلوتارک نوشته کد و نفر ارجال آتن «آریستید» و «تمیستوکن» جزو سرداران بودند و آریستید روزی که نوبت فرماندهی او رسید حق خود رابه «میل تیاد» واگذار و سایر سرداران هم چنین کردند. بعد، آن دو نفر حملات سخت بیارسی‌ها کرده آنها را عقب نشانده‌اند. پس از

جنگ آریستید را یونانیها در محل گذاردند تا اشیاء و اسبابی را که پارسیها جا گذاشته بودند جمع آوری کند و او مقداری طلا و نقره و چند دست یراق اسب و غیره یافت و تمامی اشیاء را بی اینکه چیزی از آن برای خود بردارد به آتن تسلیم کرد (پلوتارک زندگانی آریستید بند ۸). ایندو نفر چنانکه بیاید بعدها اشخاص نامی در آتن گشتند.

بر آورد نیروهای دریائی - موقعیت و اثر ایط جنگی

۱۸- چگونه نظریات هرودت

مقتضی است کلمه‌ای چند در باب این نوشته‌ها گفته شود و بدو دشت مارائن را باید توصیف کرد. اگر چه هرودت در این باب ساکت است ولی موافق توصیف یکی از نویسندگان جدید دشت مارائن چنین است. خلیج مارائن دریای باریکی است که بطرف جنوب امتداد یافته و دماغه‌ای از طرف شمال بدرون خلیج مزبور دویده، در مقابل آن دشتی است بطول نه کیلومتر (یک فرسخ و نیم) و بعرض دو کیلومتر (نک فرسخ). در اطراف این خلیج از هر طرف باتلاقهایی است و باتلاقیهای شمال عمیق‌تر میباشند. ساحل خلیج از ماسه پوشیده و از این جهت زمین سخت و محکم ولی باریک است، چه بقاصله کمی از دریا، باتلاقیها شروع می‌شود. در طرف غرب، تپه‌هایی است از سنگ که سپاه یونان آنها را اشغال کرده بود. عده سپاهیان طرفین محققاً معلوم نیست چه بوده است. هرودت در این باب ساکت است ولی مورخین دیگر عهد قدیم راجع بعده قشون ایران مبالغه کرده‌اند. «کریلیوس تیوس» عده پیاده نظام را دو یست هزار و سواره نظام را ده هزار نوشته‌است. بعقیده «ژوستن» عده این ارقام خیلی اغراق آمیز است، زیرا ۶۰۰ کشتی قدیم گنجایش اینهمه نفرات و اسبهای سواره نظام و آذوقه و مهمات و لوازم قشونی را نداشت. بنابراین محققین جدید که این نکات را در نظر گرفته و بخودشان زحمت حساب کردن داده‌اند ۲۵ هزار پیاده و هزار سوار نوشته‌اند. «ادوار می‌یر» که در تاریخ عهد قدیم متبحر و متخصص

بود از پیاده و سوار بیست هزار نفر ذکر کرده و عده سپاهیان یونانی را هم هرودت معین نکرده ولی «ژوستن» از قول «تروگکیومبه» یازده هزار نوشته و «پلوتارک» هم همین عده را ذکر کرده است. لشکر یونانی چند روز در مقابل ایرانیها ایستاد بی اینکه مبادرت بجنگ کند. ایرانیها هم مبادرت نکردند زیرا این وضع بفتح آنان بود، چه «هیپ بیاس» همواره با آنها میگفته که او طرفداران زیاد در آتن دارد و بنا بر این ایرانیها منتظر بوده‌اند که نفاق درونی، این شهر را بی جنگ، بتصرف آنان بدهد. «میل تیاد» که ملتفت این نکته بود از عواقب تعلق یونانیها بجنگ نگرانی داشت و چون ایرانیها را می‌شناخت یونانیها را بجنگ فریب کرده میگفت که سپاهیان ایرانی نیراندازان ماهری هستند ولی بجنگ تن‌پس عادت ندارند. بنا بر این باید چنان کنیم که آنها از مهارت خودشان نتیجه نگیرند و با حملات سخت و ضربتهای شدید سریع آنها را از پای در آوریم (در زمان کوروش چنانکه گذشت او اصرار داشت که ایرانیها از نزدیک جنگ کنند ویر و زوین را از آنها میگرفت). بنا بر این همینکه اکثریت بجنگ رأی داد یونانیها از بلندی دوان و بی محابا به ایرانیها هجوم آوردند. با وجود این سپاه ایران پافشرد و جنگ طول کشید تا اینکه قلب قشون ایران قلب قشون یونان را شکافت و آنها را از جا کند. بعد پارسیها وسکها که در قلب بودند یونانی‌های فراری را دنبال کردند؛ تا اینجا نوشته‌های مورخین قدیم روشن است.

ولی بعد چه شد که قشون ایران بقول آنها شکست خورد؛ مطلب درست مفهوم نیست. هرودت گوید که جناحین یونانی غلبه کرده پس از آن بکمک قلب شتافتند و در نتیجه قلب و جناحین قشون ایران شکست خورد. پس از آن سپاه یونانی لشکر ایران را تعقیب کرد و آنها بکشتی نشسته بدریا رفتند و فقط هفت کشتی بنست یونانیها افتاد. اگر شکست خورده بودند و بی نظم فرار میکردند چگونه توانستند بکشتی‌ها بنشینند؟ مینابست همه کشته شده یا بدریا ریخته باشند زیرا بر فرض این که شش هزار نفر از ایرانیها کشته شده بودند باز سه یا چهار برابر این چنانکه مانده بود و نشانیدن این عده بکشتی‌ها، آنها در حالیکه بندر دارای ل کانال بمعبده

چیزی نیست که فوراً انجام شود. اینکار مستلزم فرصت کافی و نظم و ترتیب است و قشونی که در تحت تعقیب دشمن فاتح فرار میکند کدام یک از شرایط مذکوره را واجد است؟ این نوع تناقضاتی که در نوشته‌های هرودت و بعضی مورخین دیگر عهد قدیم دیده میشود باعث شده که بعضی محققین در صحت روایت آنها تردید کنند.

بزرگترین جنگ دریائی ایران و یونان

۱۹- مسیر تاریخ و سرنوشت کشورهای شرقی

دریای مدیترانه تعیین میشود

قبل از اینکه بشرح وقایع جنگ ایران و یونان در این زمان بپردازیم لازم است تذکر دهیم که این جنگ بطوریکه هرودت شرح آنرا نوشته یکی از وقایع مهم تاریخ بشر بشمار رفته و محققین و مورخین جدید اروپائی بی استثناء عقیده دارند که دوره هخامنشی، دوره پارسی مشرق قدیم با آخرین کلمه آن بود و دولت پارسی چنانکه همواره بسط می یافت بالاخره به یونان برخورد. جنگ بین دولت هند و اروپائی با آریائی بمعنی اعم در گرفت و بالاخره بر تری تمدن اروپائی محقق شده از این بعد شالوده استیلای عنصر یونانی و تمدن آن در مشرق قدیم ریخته شد. این شالوده محکم تر میشد تا در زمان اسکندر استیلای عنصر یونانی تحقق یافت و دوره جدیدی در تاریخ مشرق قدیم شروع گردید. از طرف دیگر این نکته مسلم است که راجع بوقایع این جنگ مهم نوشته‌هایی که در دست است از منابع یک طرف است، یعنی چیزهایی است که هرودت یونانی نوشته و مورخین دیگر عهد قدیم و سایر عهد، همان نوشته‌ها را مناسبت دانسته و اطلاعات را از این منبع تحصیل کرده‌اند. بنا بر این اطلاعات آنها و کلیه ملل کنونی بر چه گوئی این جنگ از یک طرف است جدید که ب نظر از اینکه وقایع این جنگ را ایرانی‌های قدیم نوشته بودند و هزار پیاده از رفته با اصلاً نوشته بودند اکنون چیزی که مسلم میباشد این است که

نه در کتب مورخین اسلامی اخباری از این جنگ مانده و نه لاقبل در داستان‌های باستانی ایران اثراتی از آن بطور روشن دیده میشود.

از نوشته‌های هرودت نیز بخوبی معلوم است که او اطلاعات خود را فقط از اسناد و افواه بدست نی آورده و در اکثر موارد از نوشته‌های اشخاصی که قبل از او بودند استفاده کرده است.

۳۰- نظر ناپلئون اول در مورد جنگهای دریائی ایران و یونان

برای اینکه خواننده تصور نکند که این تذکره مبنی بر طرفداری است عقیده یکی از بزرگترین خبرمهای نظامی را در اینجا (ولو اینکه قدری زود باشد) ذکر میکنیم.

ناپلئون اول، یعنی یکی از سه بزرگترین سرداری که تاریخ هنوز چهارمین را برای آنها قائل نشده در باب این جنگ چنین گوید: «این جنگ نامی، که معروف بجنگ پارسی با مادی گشته عبارت است از کارهایی که نتیجه قطعی نداشته و اینکارها را هر یک از طرفین برای خود فتحی پنداشته. خشیایارشا به آسیا برگشت راضی از اینکه آن را گرفت و سوزانید و خراب کرد، یونانیها فتوحات خودشان را بزرگ کردند مگر در از اینکه در سالامین بکلی نابود نشدند». بعد ناپلئون گوید: «اما در باب فتوحاتی که یونانیها بخود نسبت میدهند و شکست‌هایی که برای لشکر عظیم خشیایارشا قائل‌اند نباید فراموش کرد که این گفته‌ها تماماً از یونانیها است و گراف گوئی و لاف‌زنی آنها هم مسلم میباشد. از طرف پارسیها نوشته‌هایی بدست نیامده تا بتوان این نوشته‌ها را با گفته‌های یونانیها مقایسه کرد و نتیجه را مبنای قضاوت قرار داد».

چندین به

ولی چنانکه

این کنار بعهد

میگفت؛ نوشته شده که یکی از پادشاهان پارس هر دو طرف «مجلس یونت» (داردانیل) را بهم اتصال خواهد داد و بعد بادلانی ثابت میگرد که این پادشاه خشایارشا است و او باید یونانرا تسخیر کرده بدوستان خود بدهد.

بالاخره تحریکات یونانیها و شاید نیز میل خشایارشا بجهانگیری باعث شد که او تمایلی بچنگ یافت و با این مقصود مجلس مشورتی بیاراست تا عقیده بزرگان ایرانرا در باب چنگ بداند و نیز آنها را از نقشه خود آگاه کند.

۲۲- تدارکات جنگی - حرکت لشکر ایران بطرف داردانیل

هرودت گویند: (کتاب ۷ بند ۲۰-۲۶) خشایارشا بر اثر تصمیم خود، تدارکات و تجهیزات جنگی پرداخت و تا چهارسال بعد از تسخیر ثانوی مصر این تدارکات بطول کشید (۴۸۳-۴۸۱ ق.م.) و فقط در سال پنجم خشایارشا تهیه حرکت خود را دید. لشکری که خشایارشا حرکت داد بزرگترین لشکری بود که تا آن زمان ب حرکت آمده بود و لشکر کشتی داریوش بملکت سکاها در ردف ابن قشون کشتی حقیق بنظر می آمد. نبود مردمی که در این جنگ شرکت نکرد، کجاست رودی باستانی رودهای عظیم که آب آن برای رفع عطش این سپاه کافی بود. مردمانی بیاده نظام دادند مللی سواره نظام، بعضی بحریه تجهیز کردند برخی کشتیهای دراز برای ساختن پلها و حمل و نقل، گروهی مأمور تهیه آذوقه شدند، جمعی مشغول تسلیح و تعمیر راهها. چون در دفعه اول در حوالی کوه «آتس» بحریه ایران دچار طوفان گردیده بود، حالا در مدت سه سال بحفر کانالی پرداختند. این کار بعهده «بویارس» پسر «مگاباس و ارتاخه» پسر «آرته» بود.

«آتس» کوه بزرگ است که دامنه آن بدریا میرسد و برزخی تشکیل میکند که شبیه شبه جزیره است. عرض این برزخ دوازده استاد (تقریباً دوهزار و دوست ذراع) است. در این برزخ شهرهایی است که باراده شاه پارس پس از حفر کانال مبدل به جزایری شدند (اگرچه هرودت عرض و عمق ترعه را معین نمیکند ولی چنانکه اندازه گرفته اند عرض ۹۰ و عمق از ۲ تا هشت پابوده م.). کندن این کانال بعهده

فصل ششم

مددات جنگ

۲۱- تحریکات یونانیهای فراری در دربار خشایارشا

وقایع قبل از جنگ را هرودت چنین شرح داده (کتاب ۷ بند ۷): «دمارات» پادشاه سابق اسپارت که در زمان داریوش باو پناهنده بود حالا از نزدیکان خشایارشا گردیده، همواره باو میگفت که شاه میتواند باسانی پلوپونس را بگیرد، حکومت آنجا را تغییر داده دمارات را پادشاه کند و البته در این صورت او دست نشانده ایران خواهد بود. خانواده «آله آد» که در «تسالی» مقتدر بودند نیز شاه را تحریک میکردند قشون یونان بفرستد، با این خیال که از تسلط ایران در یونان مقام خودشانرا محکم کنند. علاوه بر اینها خانواده پی زیسترات که بعد از عدم بهره مندی ایرانیان در ماراتن تا اندازه ای مأیوس شده بودند در این زمان باز امیدوار شدند که بکماک ایران در آن حکمران شوند و چون والی ایران در لیدییه از لجاجت آنها خسته شده بود و دیگر وقتی بحرف آنان نمی نهاد بدربار ایران آمده و با دیدن این و آن، از متنفذین درباری، راهی به خشایارشا یافته او را بچنگ با آن تحریک بنا کرد. در همین اوان خانواده های دیگر یونانی که میخواستند بحکومت و جدید که بن خودشان برگردند غیب گوئی را موسوم به «انماکریت» که کتابهای هزار پاره نرفته پیدا کرده پیش انداخته بودند و او بکتابهای خود نگاه کرده

مردمان مختلف موکول شد و هر مردم قسمتی را از آن کنند. کارگرها بسه قسمت تقسیم شدند، قسمت اول که از همه پائین تر بود خاک را بدومی میداد و او بسومی و این آخری خاک را بیرون میریخت. چون پهنای کانال را از بالا بیائین بیک اندازه معین کرده بودند و دیواره کانال بخط راست پائین میآمد خاک بالای دیوارهها شروع بریزش کرد ولی فینیقیها در قسمت خود چاره‌ای قبلا پیش بینی کرده عرض کانال را در بالا در مقابل عرض آن دریائین گرفته بودند. بعدها در جمعی که مجاور این محل است فینیقیها بازاری برای مال التجاره خود تأسیس کردند.

هرودت گوید: بعقیده من خشایارشا بواسطه غرور فرمود این کانال را حفر کنند تا قدرت خود را نشان داده از خود آثاری بجای گذارد و الاممکن بود بی این همه زحمت کشتیها را از خشکی بکشند (مقصود مورخ مذکور این است که می توانستند کشتیها را از دریا بخشکی آورده و از این برزخ عبور داده باز بدریا بیندازند م.) و خواست عرض این کانال بقدری باشد که تادوکشتی «تری رم» بتواند پهلوی به پهلوی حرکت کنند. مردمانی را که بکندن کانال گماشته بودند بعد مأمور کردند پلی بر رود «ستریمون» (سترومی کنونی م.) در تراکیه بسازند. در همین احوال خشایارشا امر کرد مصریها و فینیقیها انبارهایی برای آذوقه ترتیب داده جاهائی برای این انبارها انتخاب کنند که با حوائج قشونی موافقت داشته باشد و در جنگ یونان افراد لشکر و مالهای بنده دچار فحطی نشوند. از مردمان آسیا عده‌ای مأمور بودند گندم را در کشتیهای حمل و نقل بدماغه سفید در تراکیه ببرند و دیگران به «تیرودیز» در اراضی «پرن تیها» ، بعضی به «دوربست» و برخی به «ایوان» در کنار رود ستریمون و بالاخره جمعی به مقدونیه .

فصل هفتم

۲۳ - پلهای شناور خشایارشا - حرکت به سارد

پس از آن خشایارشا بوعده خود وفا کرده عازم شد و از رود «ماندرا» گذشته بیک دوراهی رسید که یکی بطرف «کاریه» و دیگری به «سارد» میرفت. شاه راه سارد را پیش گرفت و به چناری بر خورد که از جهت زیباییش توجه او را جلب کرد. خشایارشا گفت آنرا با تزییناتی از زهر، بیازایند و از سپاهیان جاویدان مستحفظینی برای آن بگماشت. پس از ورود به سارد رسولانی بشهرهای یونان باستثنای آتن و «لاسدمون» فرستاد تا آب و خاک بخوانند. اینها را با این مقصود فرستاد که انعام حجت کرده باشد. پس از آن شاه خواست به «آبیدوس» برود این محل در کنار «هلس پونت» واقع است؛ توضیح آنکه این بوغاز بین شهر «سس تس» و «عادی تس» دماغه‌ای دارد که در مقابل «آبیدوس» واقع و بطرف دریا سر آشپ است. از «آبیدوس» تا این دماغه بحکم خشایارشا دو پل ساخته بودند؛ یکی را فینیقیها از ملابهایی که از کتان سفید بافته شده بود و دیگری را مصریها از ریسمانهائی که از کاه حصیری ساخته بودند. از «آبیدن» تا ساحل مقابل هفت استاد است (۱۱۵۰ ذرع).

۲۴ - ساختن پل جدید در داردانل

پس از اینکه پلها ساخته شدند بادی برخاست و پلها را خراب کرد. وقتی که این خبر به خشایارشا رسید درخشم شده حکم کرد سرمهندسین را ببرند و دریا را

تنبیه کنند بدین ترتیب که سید شلاق بآن بزنند. شنیده‌ام که فرستادگان مأمور بودند در حین اجرای مجازات چنین گویند: «ای آب نلخ این مجازاتی است که شاه برای تو مقر داشته از این جهت که توید کردی و حال آنکه بدی از هیچکس ندیده بودی. خشایارشا از تو عبور خواهد کرد چه بخواهی و چه نخواهی، حق است که کسی تو آب شور و کثیف را ننشاند و قربانی برای تو نکند». بر حسب امر شاه دو زنجیر در آب افکندند (این حکایت از افسانه‌هایی است که هرودت از یونانیها شنیده و ضبط کرده چنانکه در نوشته‌های دیگر او هم، از این گونه افسانه‌ها زیاد است و هر کدام در جای خود ذکر شده و نیز بیاید). «هومبر» مدرس مدرسه «کن دورسه که نه» کتاب هرودت را بزبان فرانسه ترجمه کرده در این مورد چنین گوید:

«صفاتی که یونانیها به خشایارشا نسبت داده‌اند اغراق آمیز است. من یقین دارم که این نسبت‌های غریب و عجیب از جهت کینه‌ای است که یونانیها باین شاه از قدون کشی او به یونان می‌ورزیدند. اگر تاریخ ایران را خود ایرانیها نوشته بودند ما میتوانستیم حقیقت را از پس پرده اینگونه اخبار معمول بدانیم».

معماران دیگر مأمور ساختن پل شدند و کارهای آنها چنین بود: کشتی‌های پنجاه پارویی «تری رم» را بهم اتصال دادند، از یکطرف ۳۶ کشتی بود بسمت دریای سیاه و از طرف دیگر ۳۱۴ کشتی بسمت هلس پونت (بوغاز داردانل)، این کشتیها در مقابل جریان آب مقاومت میکردند، از سفاین لنگرهای بزرگ و وزین انداخته بودند تا در مقابل بادهائی که از دریای سیاه می‌وزید بایستند و نیز با کشتی‌هائی که بطرف مغرب و بحر الجزائر بود چنین کرده بودند تا در مقابل بادهای جنوبی و جنوب شرقی مقاومت کنند. در سه جای این پل معبری بین کشتیهای پنجاه پارویی قرار داده بودند تا کشتیهای کوچک بتوانند عبور کرده داخل دریای سیاه گردند و از آن خارج شوند. وقتی که این کارها انجام شدند طناب‌ها را با ماشینهای چوبی که در خشکی بودند کشیدند و این دفعه طناب‌هائی که استعمال کرده بودند برخلاف دفعه اول ساده نبودند، بل طنابهای کتان را دو بدو و طناب‌هائی را که از پوست درخت «بیبلوس» ساخته بودند چهار بچهار تاب داده بودند. طناب‌های آخری ظریف و دارای یک پهنا بودند ولی طنابهای کتان خیلی ضخیم

مینمودند و يك آرش آن يك تالان وزن داشت (یعنی تقریباً ۹ من). همینکه پل حاضر شد چوبهای بزرگی موافق عرض پل بریده یکی را پهلوی دیگری روی طنابها نهادند. بعد روی این چوبها را با نخته بی اینکه درزی پیدا شود فرش کردند و چون این کار هم انجام شد بر این نخته‌ها خاك ریخته پل را صاف و هموار داشتند. بعد از دو طرف پل نرده‌هائی کشیدند تا اسبها و مال بنه از دیدن دریا ترسند و رم نکنند.

۲۵ - عبور از تنگه داردانل

پس از آن با امر شاه عبور از داردانل شروع شد و هرودت آنرا چنین توصیف کرده است، (کتاب هفتم بند ۵۴ - ۵۶): در آن روز پارسی‌ها بتسارکات عبور از «هلس پونت» مشغول بودند. روز دیگر در انتظار طلوع آفتاب روی پلها عطر یات بسوختند و راه را با شاخه‌های مورت گسترده کردند. در طلوع خورشید خشایارشا مقداری شراب در ظرفی از زر بدریا ریخت و آفتاب را نیایش کرده از آن خواستار شد سانسهای پیش نیاید که مانع از جهانگیری او در اروپا گردد.

خشایارشا پس از آن يك جام و يك صراحی زرین و يك قبضه شمشیر پارسی که بزبان مزبور «آکی نانس» نامند به «هلس پونت» انداخت. نمی‌توان گفت که با افکندن این اشیاء خشایارشا میخواست هدایائی بآفتاب نثار کند یا از تنبیه دریا پشیمان شده میخواست نیازی باوردهد. پس از این مراسم پارسی‌ها شروع به عبور کردند. از یکی از پلها پیاده و سواره نظام میگذشت و از دیگری که بطرف دریای اژه (بحر الجزائر) بود چهارپایان باری و خدمت عبور میکردند. مقدم بر همه عابرين، ده هزار نفر پارسی بودند که بالتمام تاج گل‌هائی بر سر داشتند و از عقب آنها لشکری مرکب از مردمان مختلف عبور میکرد. این‌ها روز اول گذشتند و روز دیگر اول، سوارها و جنگی‌هائی گذشتند که نیزه‌هاشان را پائین گرفته بودند؛ افراد این قسمت هم تاج گل بر سر داشتند.

بعد اسبهای مقدس و گردونه مقدس حرکت کردند پس از آن خشایارشا و هزار نفر سوار و بعد از آن‌ها سایر قسمت‌های قشون، در همین حین کشتی‌ها هم بطرف ساحل مقابل روانه شدند.

گویند: اهالی «کی لیکیه» یکصد کشتی داده بودند، اینها خودهائی داشتند بومی، سیر هائی از چرم گاو و لباسی از پشم. هر سیاهی دو دویین داشت و نیز شمشیری شبیه شمشیر مصری. درابتداء «کی لیکیا» را «هی باخیان» مینامیدند ولی از زمان سلطنت «کی لیکس» پسر «آگه نر» این مردم موسوم به «کی لیکیا» شدند. «پام فیلان» سی کشتی داده بودند و اسلحه شان مانند اسلحه یونانی بود.

نیاکان اینها اشخاصی بودند که از «تروا» پیراکنند و در آنجا در تحت ریاست «آمفی لئوس» و «کالئاس» بودند. اهالی «لیکیه» پنجاه کشتی آماده کرده بودند. سپاهیان آنان جوشن داشتند و کمانشان از چوب و تیرهایشان از نی و بی بر بودند. اینها به زوین مسلح بودند و بر سر کلاهی داشتند که دور آن با پر هائی آراسته و از شانهای جنگی «اپوست بز» آویخته بود. اسلحه اینها باخنجری کوتاه و داسی تکمیل میشد. «لیکیا» اصلاً از جزیره «گریت» میباشد و سابقاً اینها را «تر هیل» می نامیدند. اسم کنونی آنها از «لیت» پسر «پاندیون» آنتی است. «دریائهای» آسیائی سی کشتی داده بودند. اینها اصلاً از «پلوپونس» هستند و اسلحه شان مانند اسلحه یونانی است. «کاریانها» هفتاد کشتی آماده کردند. اسلحه شان بطور کلی مانند اسلحه یونانی بود و شمشیر و داس نیز داشتند؛ بالاتر گفته شد که اسم اینها سابقاً چه بوده است. «ینیانها» صد کشتی داده بودند و اسلحه شان مانند اسلحه یونانی بود. اینها مادامیکه در آن قسمت «پلوپونس» که اکنون معروف به «آخای» میباشد سکنی داشتند موسوم به «پلاسگ» - «اگی یالیون» بودند ولی از زمانیکه «دانائوس» و «کسوتوس» به «پلوپونس» رفتند این مردم را با اسم «ین» پسر «کسوتوس»، «ینیان» نامیدند. اهالی جزایر (مقصود جزایر یونانی است) اسلحه شان مانند اسلحه یونانی بود و هفده کشتی داده بودند. درابتدا آنها هم از قوم «پلاسگ» بشمار میرفتند بعدها اینها را «ینیان» نامیدند زیرا «ینیانهای» درازده شهر آسیای صغیر یعنی مهاجرین آتن خود را چنین مینامیدند. «الیانها» شصت کشتی دادند و مانند یونانها مسلح بودند. اینها راهم چنانکه یونانها گویند در عهد قدیم «پلاسگ» مینامیدند. اهالی «هلس پونت» باستانهای اهالی «آبیدوس» که بحکم شاه برای محافظت پلها درخاند

فصل هشتم

۲۶- آرایش نظامی نیروی دریائی خشایارشا قبل از حمله

به یونان

عده کشتیهای «تری رم» (یعنی کشتیهائی که سه صف پاروزن داشتند) هزار و دوست فرود بود. کشتی های مزبور را این مردمان آماده کرده بودند:

فینیقیها و سریدیهای فلسطین سیصد فرود، سپاهیان کشتی ها این اسلحه را داشتند؛ خودی مانند خود یونانها بر سر و جوشنی از کتان برتن، زوین و نیز سیر هائی که کنار آنها آهنین بودند. فینیقیها گویند که درابتدا مساکن آنها درکنار دریای «اری تره» بود (مقصود خلیج پارس است) ولی بعد بسوریه مهاجرت کردند. این قسمت سوریه باصفحاتی که تاداصر امتداد دارد موسوم به فلسطین است. مصریها دوست فرود کشتی داده بودند. جنگی های مصر خودهائی داشتند که از نی بافته بودند، سیرهای محذب آنها کناره های پهنی از آهن داشت و به نیزه ای برای جنگ دریائی و تبری بزرگ مسلح بودند و اغلب آنها جوشن و شمشیرهای بلند داشتند. اهالی قبرس یکصد و پنجاه فرود آماده کرده بودند و سلاح آنها چنین بود؛ پادشاهان این جزیره متری بر سر و تبعه آنها قبائی برتن داشتند و کلیه از حیث لباس شبیه یونانها بودند. سکنه قبرس از مردمان مختلف ترکیب شده اند. بعضی از مسالامین و آتن بدین جا آمده اند (یعنی نیانی بودند) برخی از «آرکادی» عده ای از «کیتس» و بالاخره گروهی از فینیقیه و جمعی از حبشه. خود قبرسیها چنین

هایشان مانند، صدفروند کشتی دادند و اسلحه آنها یونانی بود. این اهالی از مهاجرین «ینیائی» و «دزیائی» میباشند. در تمام این کشتیها مردان جنگی پارسی، مادی و سکاکی بودند. بهترین کشتیها از حیث حرکت آهائی بودند که فینیقیها آماده کردند و بهترین کشتیهای فینیقی کشتیهای اهالی «صیدا» بود. دستهجات سپاهیان بحری مانند دستهجات سپاهیان پیاده نظام هر کدام رئیسی از خود داشتند. من اسامی آنها را ذکر نمیکنم زیرا جریان حکایت مرابدان الزام نمیکند. فی الواقع رؤسای مردمان شابان ذکر هم نیستند، چه عده رؤسای هریک از آنان بمعهده شهرهایشان بود و بعلاوه اینها در قشون فرماندهی نداشتند بلکه بنده وار در ردیف سپاهیان دیگر حرکت میکردند. اما اسم آهائی را که فرماندهی داشتند من بالاتر ذکر کرده ام.

فصل نهم

۲۷- فرماندهان نیروی دریائی خشایارشا کیها بودند؟

رؤسای بحریه اینها بودند: «آریا بنگنس» پسر داربوش از دختر «گبر باس» فرمانده سفاین «ینیائی» و «کاری» بود. آخمنس (مخامنش) برادر تنی خشایارشا فرمانده بحریه مصری، «پرکساس پسر» «آسیاتن» و «مگاباز» پسر «مگابات» باقی قسمتهای بحریه را اداره میکردند. عده کشتیهای که سی و پنجاه یاروزن داشتند و کشتیهای دراز برای حمل اسبها و کشتیهای سرکود تقریباً سدهزار فرزند میرسید پس از فرماندهان معروفترین اشخاص بحریه از این قرار بودند «مت رامنس» صیدائی پسر «آنیوس مابن» صوری پسر «سی رموس»، «هربال آزادبائی» (یعنی- اروادی) پسر «آگیال سوان سیس کیلی کی» پسر «ارم دنت سی بر نیک» پسر «سی کاس لی کی گرگوس» پسر «خرزس تی موناکس» پسر «تیماکراس» که هر دو از قبرس بودند، «هیس نیمه» پسر «تیمنس پی گرس» پسر «سل دوه» و «داماسی نیم» پسر «کان دول»، ذکر اسامی سایر رؤسا را لازم نمیدانم ولی مقتضی است اسم «آرتمیز» را که باعث حیرت من شده ذکر کنم.

۲۸- آرتمیز - بانوائی در لباس فرماندهی نیروی دریائی

او با وجود اینکه زن بود برای رفتن بچنگ یونان حاضر شد. این ملکه بعد از فوت شوهرش چون پسرش صغیر بود تمام امور دولت خود را بدست گرفت و بواسطه

مردانگی و شجاعت عازم یونان گردید و حال آنکه کسی او را بدین اقدام مجبور نکرده بود. این زن دختر «لیگک دامیس» و نامش «آرتمیز» بود. موطن او را از طرف بندر «هالی کارناس» و از طرف مادر جزیره «کریت» میدانستند و بر اهالی «هالی کارناس» و «گس ونی سی رس» و «کالیدن» حکومت میکرد. این ملکه با پنج کشتی که پس از کشتی «ای» «سیدائی» بهترین کشتیهای بحریه بودند نزد خشایارشا آمد و در میان متحدین پارس کسی به از او نصیحت هائی پناه نداد. تمام شهرهائی که در اداره «آرتمیز» بودند بعقیده من از قوم «دریسانی» بشمار میرفتند. اهالی «هالی کارناس» از محل «تری زن» و سایرین از «ای در» هستند، دیگر صحبت از بحریه پس است.

راجع به «آرتمیز» مقتضی است گفته شود که «بطلمیوس»، یکی از نویسندگان عهد قدیم نوشته: «آرتمیز» دختر «لیگ دامیس» که در قشون کشتی خشایارشا یونان شرکت داشت عاشق «دار دانوس» نامی از «آییدوس» گردید و چون مورد توجه او نمود چشمان او را کند. بعد خدایان عشق او را زیادتیر کردند و بالاخره بنصیحت غیبگویی بنام «لوکلان» خود را از بالای سنگ خارای پرت کرد و مرد. این را هم باید گفت که نویسنده مزبور افسانههای زیاد در کتاب خود داخل کرده و معنوم نیست که این خبر هم صحیح باشد.

این است توفیقی که هر دوت از قشون خشایارشا کرده و با بحریه، پنجاه مردم و ملت گوناگون را که ساکنانشان از ماوراء سیحون تا حبشه و از سواحل اقیانوس هند تا یونان بود شمرده و فرماندهان قسمت‌ها را نامیده و اسلحه مردمان را توصیف کرده است.

۲۹ - خشایارشا از ناوگان خود سان می بیند

هرودت گوید (کتاب هفتم بند ۱۰۰-۲۱۰): پس از آنکه فرماندهان عدده سپاهیان را شمرده و آنها را بصفوف داشتند؛ خشایارشا سوار گرد و نوه جنگی شده از پیش

لشکرها گذشت، اسم هر کدام از ملل را پرسید و دیران جوابهای آنها را ثبت کردند. بعد وقتیکه کشتی‌ها را در آب انداختند شاه سوار کشتی «سیدائی» گردید و زیر چتر زرین قرار گرفت و خواست کشتی‌ها راسان بیند. فرماندهان بحریه بکشتی‌ها فرمان دادند که بقدر چهارصد پا از ساحل دور شده لنگر اندازند و بعد بخط مستقیم صف بستند چنانکه بیشانی کشتیها بطرف ساحل بود. در این موقع تمام سپاهیان بحری کاملاً مسلح بودند.

خشایارشا در کشتی «سیدائی» از پیش کشتیها گذشته آنها راسان دید و بعد از آن از کشتی پیاده شد.

۳۰ - خشایارشا در خلیج ترم

خشایارشا در «آکانت» فرمانده بحریه را مخرج کرده دستور داد که با سفین به «ترم» برود. این شهر در کنار خلیجی است معروف بهمین اسم و اسم شهر از این خلیج است. باو گفته بودند: این راه کوتاه ترین راهی است که از «دریسک» به «آنانت» می‌رود. حرکت لشکر چنین بود؛ خشایارشا آرابسه قسمت تقسیم کرد، قسمت اول در تحت فرماندهی «مردونیه» و «ماسیست» از سواحل دریا با بحریه حرکت میکرد، قسمت دوم در تحت ریاست «تری تان تخم» و «گرگیس» در درون قاره و قسمت سوم با خود خشایارشا در وسط این دولشکر، قسمت آخری در تحت نظر «سمر دمنس» و «مگابیز» بود. بحریه از کانال «آتس» حرکت کرده و از چند شهر گذشته، سپاهی و سفین از این شهرها گرفت بعد بطرف خلیج «ترم» رانده بدان درآمد و در کنار رود «آکسیوس» لنگر انداخت. در این احوال خشایارشا از «آکانت» حرکت کرده از راه خشکی به «ترم» رسید.

۳۱ - دانائی خشایارشا و خبر گیران یونانی

پس از آن زمانیکه خشایارشا در سارد بود، آنتی‌ها جاسوسانی به آنجا

فرستادند تا بدانند قوه شاه چیست و سفرائی به «آرگس» برای عقد اتحاد و رسولانی به جزیره «سی سیل» نزد «گلن» جبار آن گسیل داشته کمک خواستند و در همین اوان سفیری هم نیز به جزیره «کرسیر» و «کرت» فرستاده یاری طلبیدند. نتیجه این مأموریت ها چنین بود: (کتاب هفتم بند ۱۳۵ - ۱۷۹) جاسوسانی که به سادد برای دانستن قوه پارسها رفته بودند گرفتار شدند و پس از استنطاق حکم اعدام آنها صادر شد ولی چون خبر این قضیه به خشایارشا رسید حکم اعدام را تصویب نکرده خواست که هرگاه حکم مذکور اجرا نشده جاسوسانرا نزد او آرند.

اسلحه دارها شتافتند تا فرمان شاه را ابلاغ کنند و جاسوسان را نزد شاه بردند. او پس از اینکه از مقصود آنان آگاه شد امر کرد تمام پیاده و سواره نظام را با آنها نشان دهند و بعد جاسوسان را مرخص کرده گفت بهر جا که خواهید بروید شاه در موقعی که حکم آزادی جاسوسانرا داد این چند کلمه را هم گفت:

«کشته شدن سه نفر چیزی از قوه دشمن نمیگاهد ولی با مراجعت آنها به یونان، یونانیها خواهند دانست که قوه ما چیست و پس از اطلاع بر آن از جنگ منصرف خواهند شد و مایه پوره خود را خسته نخواهیم کرد».

۳۲ - تنگ ترموپیل کجا است؟

هرودت گوید: وقتی که سپاه یونانی به «ایستم» برگشت حرف «آنکساندر» مورد توجه یونانیها گردید و بشور پرداختند که کدام محل یونان را محکم دفاع کنند تا بتوانند مملکت را از قشون پرسی محفوظ دارند. بالاخره عقیده بر این شد که تنگ یا معبر «ترموپیل» مناسب تر است چه باریکترین معبری است که از مقدونیه به «تسالی» میرود. باید علاوه کرد که در این وقت مجتبعین «ایستم» نمیدانستند که در این جا هم راه بازیکی هست و میتوان از آن استفاده کرده پشت سر قوه دفاعیه را گرفت. نتیجه مشورت این شد که «ترموپیل» را اشغال کنند و بحریه را به «آرت میزیوم» بفرستند زیرا بواسطه نزدیکی این دو محل یکدیگر قوای بحری و بری میتوانند

یکدیگر کمک برسانند.

«آرت میزیوم» بوغازی است واقع بین جزیره «سی یاتوس» و سواحل «هاگنزی» آن روز، ولی «ترموپیل» بین کوهی بلند و غیر قابل عبور از طرف مغرب و دریا و باتلاقها از طرف مشرق واقع شده است. این محل چشمه های آب گرم دارد و در معبری واقع است که از «تراخی ند» به یونان وسطی میرود و پنجاه پا عرض آن است ولی در پس و پیش «ترموپیل» معبر مزبور تنگ می شد تا حدیکه فقط يك ازابه از آن می توانست بگذرد. در این جا اهالی «فوسید» سابقاً دیواری ساخته بودند تا از حمله اهالی «تسالی» در امان باشند.

بنابر کیفیات این محل، یونانیهایی که در «ایستم» اجتماع کرده بودند آنرا برای دفاع یونان مناسبتر از هر جای دیگر دانسته قسمتی به ترموپیل و قسمت دیگر به «آرت میزیوم» رفتند، چه عقیده داشتند که در «ترموپیل» بواسطه تنگی جا ایرانیها نخواهند توانست تمام پیاده و سواره نظام خود را بکار برند. اهالی «دلف» که از نتیجه جنگ سخت نگران بودند به معبد «پی تی این» رجوع کرده سؤال کردند که چه خواهد شد. پی تی جواب داد: «دعا به باد کنید زیرا باد متحد نبر و مند یونانیها خواهد بود». این جواب را اهالی «دلف» یونانیهایی که تصمیم کرده بودند مطیع نشوند رسانیدند و باعث قوت قلب آنها شد چنانکه بعدها در محلی موسوم به «نی یا» قربانگاهی برای بادهای ساختند و در آنجا برای بادهای قربانی میکردند و نیاز میدادند. این بود احوال یونان، حالا مقتضی است به ذکر وقایعی که با حرکت قشون ایران از ترم ملازم است بپردازیم.

۳۳ - حرکت ناوگان از ترم

ده کشتی از بحریه ایران از «ترم» حرکت کرده جزیره «سی یاتون» رسیدند و سه کشتی یونانی که برای کشیک بدانجا رفته بودند همینکه کشتیهای ایران را دیدند راه فراریش گرفتند. کشتیهای ایران، کشتیهای یونانی را تعقیب کرده و یکی از آنها را گرفتند. هرودت گوید: «زیباترین سپاهی آنها سر بریده و این واقعه را

بغال نیک گرفتند که نخستین اسیر آنها زبائرن سپاهی بود. اسم این شخص «لئون» بود (که بمعنی شیر است) و شاید این اسم باعث کشته شدن او شد. کشتی دیگر که متعلق به اهالی «اگین» و به ریاست «سوتید» بود نیز بدست پارسیها افتاد ولی رئیس «آپی تس» نام، شجاعتی حیرت انگیز نشان داد. وقتی که او بر اثر زخمهای زیاد افتاده و هنوز زخمی داشت، پارسیها خواستند او را از مرگ نجات دهند و با مرحمی او را معالجه کرده زخمهایش را با پارچههای نازک بستند و او را بتمام سپاهیان نشان داده شجاعت او را ستودند ولی با سایر اسراء مانند بندگان رفتار کردند. کشتی سوم که رئیس آن «فورموس» آتنی بود فرار کرده در مصب «پنه» بساحل پناه برد. آتنیها فوراً بساحل جسته از راه «تسالی» به آتن برگشتند و کشتی خالی بدست پارسیها افتاد. خبر این واقعه بوسیله آتشهایی که یونانیها در «سی یاتوس» روشن کردند فوراً بحریه یونان در «آرت میزیوم» رسید و یونانیها که بوحشت و اضطراب افتاده بودند لنگرهای راکشیده و از «آرت میزیوم» بیرون رفته وارد «کالسید» شدند تا «اوریب» را حفظ کنند و دیده بانهایی در «اوبه» گذاشتند. یازده روز پس از حرکت شاه از «ترم» تمام بحریه ایران لنگرهای راکشیده بطرف یونان حرکت کرد و به «سپیس» رسید. تا اینجا و «ترموبیل» به قشون ایران زیانی وارد نشد.

آهار

۳۴- عده نفرات لشکریان ایران

هرودت باز از عده قشون ایران صحبت بمیان آورده چنین گوید: (کتاب هفتم بند ۱۸۴ - ۱۸۸) عده سپاهیان در این زمان بر حسب اطلاعات من، از این قرار بود: در هزار و دویست و هفت کشتی، در صورتیکه برای هر کشتی ۲۰۰ نفر حساب کنیم، ۲۴۱۳۰۰ نفر سپاهی از مردمان مختلف جا داده بودند و بعلاوه این عده در هر کشتی غیر از افراد مردمان مختلف، سی نفر جنگی پارسی و مادی جاداشتند. عده این اشخاص بد سی و شش هزار و دویست و ده سپاهی بالغ میشد. بعد از اولی و دومی

باید عده سپاهیان کشتیهای پنجاه پارویی را بیفزائیم و اگر بحد وسط برای هر یک از این کشتیها هشتاد نفر حساب کنیم؛ چون شماره تمام کشتیها چنانکه سابقاً گفتم سه هزار فرزند بود عده این قسمت به ۲۴۰ هزار نفر بالغ میشد. پس عده تمام سپاه دریائی که از آسیا آمده بود به پانصد و هفده هزار و شصت و ده نفر میرسد. عده پیاده نظام یک میلیون و هفتصد هزار نفر و شماره سواره نظام هشتاد هزار نفر بود. باین عدد باید علاوه کنیم؛ اعراب شتردار و اهالی «لیبیا» را که در ازابههای جنگی حرکت میکردند و عددهشان به بیست هزار نفر میرسید. پس عده سپاهیان بری و بحری به دو میلیون و سیصد و هفده هزار و شصت و ده نفر بالغ بود. این بود عده سپاهیان که از آسیا حرکت کردند و در این عدد، خدمت و کشتیهای حمل و نقل آنوقه و مردانی که در این کشتیها بودند داخل نیستند. باین عده باید مردمانی را که از اروپا در لشکر ایران داخل شدند علاوه کرد؛ مثلاً یونانیهای تراکیه و جزایر مجاور تراکیه یکصد و بیست فرزند کشتی داده بودند و عده سپاهیان این کشتیها به ۲۳ هزار نفر میرسید.

۳۵- ناوگان عظیم خشایارشا دچار طوفان میشود

هرودت وقایع را چنین نوشته: بحریه یازسی لنگرهای راکشیده حرکت کرد و در ساحل «ماگنزی» بین «کاستانه» و «دماغه» «سپیس» ایستاد. در اینجا کشتیهای بساحل پیوستند و عددهای لنگر انداختند و چون ساحل عریض نبود کشتیها به فوقی تقسیم شدند چنانکه در هر صف هشت کشتی قرار گرفت. بحریه شب را بدین منوال گذرانید و چون صبح در رسید دریا متلاطم گشت، چه تند بادی که اهالی محل آنرا یاد «هلس پونت» نامند از طرف مشرق وزیدن گرفت.

سپاهیان کشتیهای که بساحل نزدیک بودند از آسیب طوفان جلوگیری کرده کشتیهای خود را بساحل کشیدند و خودشان و کشتیهای آنان محفوظ ماندند ولی کشتیهای که در دریا بودند آسیب زیاد یافتند. توضیح آنکه بعضی را باد بمحلی از کوه «پلیون» موسوم به «ایپن» (یعنی تنور) و برخی را بساحل راند عددهای را به

«سپیان» زد و درهم شکست و قسمتی را به «کاستانه» انداخت.

شایع است که بعد از پیشگویی غیب‌گوی «داف» غیب‌گوی دیگری گفته بود: آتنی‌ها باید بره داماد خود را بکمک بطلبند (بره موافق معتقدات یونانیهای قدیم خدای بادشمال بود و چون زن «آتیکی» داشت و آتن هم در «آتیک» واقع بود آتنیها او را داماد خودشان میدانستند). وقتی که آتنی‌ها در «کالسید» (اوبه) بودند و دیدند که دریا دارد متلاطم میشود دعا کردند که بره بازن خود «اری‌تی» طوفانی ایجاد کرده کشتیهای دشمن را درهم شکند، چنانکه سابقاً در نزدیکی «آتس» سفاین پارسیها را درهم شکست. من نمیتوانم بگویم که آیا حمله بره بکشتیهای پارسی وقتی که آنها لنگر انداخته بودند بر اثر دعای آتنیها بود یا از جهت دیگر ولی آتنی‌ها گویند که بره بکمک آنها در حال درگذشته شتافت. بدین سبب پس از مراجعت به آتن برای او قربانگاهی در نزدیکی رود «ایلی سوس» ساختند. در موقع این طوفان چهارصد کشتی خراب و عده‌ای زیاد از سپاهیان تلف شدند و جواهر بسیار از میان رفت این سانحه برای «آپنکل» نامی پسر «کرتین» که از زارعین «ماگنزی» بود بسیار مفید افتاد چه بعدها اوجام‌های زرین و سیمین زیاد در ساحل یافت و نیز جعبه‌های زیاد پر از پول و چیزهای دیگر بدست آورده مردی توانگر شد. ولی این شخص بدبخت بود چه پسرش در حیات او مرد. عده کشتیهای که آذوقه وافر حمل می‌کردند و آسیب یافتند نیز زیاد بود. رؤسای بحریه نگران شدند که مبادا پس از این سانحه، اهالی «تسالی» حمله به آنها کنند و برای جلوگیری از چنین پیش‌آمدی از قطعات شکسته کشتی‌ها حصارهای ساختند. طوفان سه‌روز دوام داشت و در روز چهارم از جهت قربانیهایی که «مغ‌ها» برای «تیس» و «نهراید» کردند آرام شد یا بخوردی خود خوابید.

۳۶ - اشتباه بزرگ

دیده بنهای آتنی روز دوم طوفان از «آرت‌میز یوم» بآتن رفته مژده آسیب یافتن کشتیهای پارسی را به آتنی‌ها دادند و آنها غرق‌شادی و شغف شدند. بعد دیده‌بانها

به «آرت‌میز یوم» برگشتند. وقتی که باد خوابید و دریا آرام گرفت پارسیها کشتیها را بدریا انداخته روانه شدند و به «یاگاس» که در خلیج «ماگنزی» واقع بود رسیده لنگر انداختند. در این امرال چنین اتفاق افتاد که پانزده کشتی پارسی قدری از بحریه دور افتادند و پارسی‌ها در «آرت‌میز یوم» بکشتیهای یونانی برخورد کرده تصور کردند که این کشتیها از بحریه پارسی اند. رئیس پانزده کشتی مزبور چنانکه نوشته‌اند؛ حاکم سوم «انیانی» و نامش «سان‌دس» پسر «تاماسپاس» بود. این شخص در زمان داریوش از قطعات شاهی بشمار میرفت و از جهت رشوه‌ای که گرفته بود بحکم شاه محکوم باعدام شد ولی بعد که داریوش فکر کرد و دید خدعات او پیش از خیانتی است که مرتکب شده فرمود او را مرخص کنند و گفت که این قاضی خدماتی نیز کرده است. چون کشتیهای مزبور بکشتیهای یونانی نزدیک شدند یونانیها فهمیدند که این حرکت در نتیجه اشتباه است و حمله کرده بی زحمت کشتیهای مزبور را گرفتند و پس از استنطاق، اطلاعاتی که راجع بدخشانراش لازم داشتند تحصیل کرده اسرا را در غل و زنجیر بتنگه «کرت» فرستادند.

۳۷ - یونانیها در ترموپیل مستقر میشوند

خشایارشا در ولایت «ملیان» اردو زد و یونانیها تنگ «ترموپیل» را اشغال کردند یعنی قوای متخاصم بمسافت کمی از یکدیگر بودند؛ پارسیها از ترموپیل بطرف شمال و یونانیها از آن طرف جنوب؛ قوه یونانی در اینجا عبارت بود از سیصد نفر اسپارتی سنگین اسلحه، هزار نفر «ثرآتی» و «مان‌تی نیانی»، ۱۲۰ نفر از «ارخ‌من» واقع در «آرکادی» و هزار نفر از سایر قسمتهای «آرکادی»؛ از «پلوپونس» چهارصد نفر از «کرت»، دویست نفر از «فلی‌روت»، هشتاد نفر از «می‌سن»، از «باسی» هفتصد نفر «تسپانی»، و از اهالی «تب» ۳۰۰ نفر پلوپونسی‌ها ملحق شده بودند. علاوه بر این قوه «لکریان»، «آپنیانی» را با تمام قوای آنها بکمک طلبید و هزار نفر هم «فوسید» خواسته بودند. برای اینکه اینها را تشجیع کنند یونانیها بآنها

توسط سفرای خود پیغام داده بودند؛ قوه‌ای که در «ترموپیل» است پیش قراول قوای یونانی است و از جاهای دیگر قوای پشت سر هم خواهند رسید.

بسیار گفته بودند برای قوت قلب «لکریانها» و «فوسیدی»ها بگویند؛ وحشت نداشته باشید چه از طرف دریا شما را آتشی‌ها و سایرین حفاظت میکنند و دیگر اینکه شما با بشر خواهید جنگید نه با خدا و بشری نیست که از زمان تولد خود دچار بلیه‌ای نشود و هر قدر قوی‌تر باشد کمتر از بلیات محفوظ است بدینجهت دشمن کنونی ما هم ممکن نیست با وجود غرور از سقوط مصون باشد. بر اثر این پیغام «لکریانها» و «فوسیدیها» بطرف «تراخیس» حرکت کردند. یونانیهائیکه در «ترموپیل» بودند رؤسای متعددی داشتند ولی مهمتر از همه «لئونیداس» لاسدمونی بود که سمت سرداری داشت. این شخص پسر «آناکساندرید» بود و نژاد خود را به هر کولمیرسانید در اسپارت او بطور غیر مترقب پادشاه شد چه دوبرادر او بزرگتر بودند ولی چون «کلامن» مرد و اولاد ذکور نداشت و «دریبه» درسیسبیل فوت کرد پادشاهی باو رسید. «لئونید» سیصد نفر اسپارتنی با خود برداشت، سیصد نفری که اولاد داشتند و از اهالی «تب» فقط سیصد نفر دعوت کرد تا آنها را بیازماید چه شهرت داشت که اهالی «تب» با یارسیها بودند. اسپارتنیها «لئونیداس» را حرکت دادند تا سایر یونانیها هم حرکت کنند ولی خیال نداشتند تمام قوه خود را بفرستند چه منتظر بودند عید «کارنی» که ۹ روز خول میکشد بگذرد. سایر یونانیها هم میخواستند اعیاد «المپی» بگذرد و از این جهت فقط دسته‌جائی حرکت دادند. وقتی که خبر پیش آمدن قشون خشایارشا بیونانیهایی که در «ترموپیل» بودند رسید بوحشت و اضطراب افتاده مشورت کردند که چه کنند. تمام «یلوپونسی»ها مصمم شدند که عقب نشسته «ایستم» یعنی تنگه «کرت» را دفاع کنند ولی چون «لکریانها» و «فوسیدیها» این پیشنهاد را با تفررد کردند «لئونیداس» تصمیم کرد در محل بماند و رسولهایی با طرف فرستاد تا کمک برای او بفرستند. در این احوال خشایارشا مفتشی فرستاد تا ببیند دشمن چه میکند و عده آن چیست. سوار پارسی آمد و باردوی یونانی نزدیک شده تفتیش کرد، بی اینکه یونانی‌ها مزاحمتی باو برسانند و چون عده‌ای در جلو دیوار این تنگه و

قسمتی از پس دیوار بودند، سوار پارسی فقط عده اولی را دید. در این حال یونانیها بوزش‌های عادی اشتغال داشتند و عده‌ای موهای خود را شانه می‌کردند.

۳۸ - نبرد ترموپیل

هرودت گوید (کتاب ۷ بند ۲۱۰ - ۲۳۹): پس از آن شاه چهار روز جدال را بتأخیر انداخت تا شاید یونانی‌ها عقب نشسته، بروند. روز پنجم او «مادپها» و «کیسی»ها را فرستاد که یونانیها را زنده گرفته نزد او آورند. مادپها حمله کردند و هر چند تلفات زیاد میدادند ولی جای خالی فوراً پرمیشد. به مادپها آسیب زیاد میرسید و با وجود این عقب نمی‌نشستند. بهمذکس و مخصوصاً بشاه نشان دادند که سپاهی زیاد رلیی مرد کم است (این نوشته هرودت جمله‌های متناقض دارد؛ اگر جای خالی فوراً پرمیشد و با وجود تلفات عقب نمی‌نشستند چگونه میتوان گفت که مرد کم بود. حمله‌کننده، آنها در تنگی که فقط يك ارایه میتواند از آن بگذرد، در یکطرف آن کوهی بلند و در طرف دیگر دریا یا باتلاق است البته تلفاتش زیاد میشود چنانکه بیاید «آریوبرزن» هم در در بند پارس (کوه کیلویه) جلو قشون عظیم اسکندر را در چنین جایی گرفت و اسکندر چون نتوانست تنگ را بشکافت همان کار را کرد که خشایارشا در این جا خواهد کرد). بالاخره مادپها نتوانستند تنگ را بشکافتند و بجای آنها پارسی‌ها که موسوم بجاویدانها در تحت ریاست «هی‌دارس» بودند آمدند. اینها هم نمیتوانستند کاری بکنند زیرا در تنگنایی جنگ می‌کردند و نمیتوانستند از کثرت خود نتیجه بگیرند و نیزه‌های آنها کوتاه‌تر از نیزه‌های یونانی‌ها بود. «لاسدمونیا» شجاعانه جنگ می‌کردند و نشان میدادند که با اشخاصی که مهارت ندارند «اهران» جنگ می‌کنند. از جمله مهارت «لاسدمونیا» این بود که فرار میکردند و پارسیها با فریادهای شادی آنها را تعقیب کرده و همینکه نزدیک میشدند «لاسدمونیا» برگشته دلیرانه می‌جنگیدند و عده‌ای زیاد از دشمن رامی‌گشتند. آن روز بدین منوال گذشت و کاری از پیش نرفت. روز دیگر هم جنگ بهمین نحو گذشت. پارسیها با میدانی که عده یونانیها کم است و از جهت برداشتن زخم نخواهند توانست

مقاومت کنند حملات مکرر کردند. ولی یونانیها از حیث نوع اسلحه و مردم بقسمت‌هایی تقسیم شده بنوبت جنگ می‌کردند، باستان‌های اهالی «فوسید» که روی کوه قرار گرفته بودند تا کوره راهی را محافظت کنند، شاه در فکر بود که چه کند که ناگاه یکتا فریونایی ملیانی، «افی‌یالت» پسر «اوری‌دم» بطمع پادشاه بزرگ نزد خشایارشا رفته گفت راهی است که از آن میتوان پیشرفت و به «ترموییل» درآمد. این شخص باعث هلاک یونانیهای «ترموییل» گردید (بعدها این شخص به «تالی» گریخت و یونانیها برای سر او قیمتی معین کردند ولی بعثت دیگر کشته شد).

هرودت گوید: روایتی هست که شخصی دیگر به خشایارشا راه‌نمایی کرد ولی من باور ندارم. خشایارشا با شرف پیشنهاد «افی‌یالت» را پذیرفت و «هی‌دارنس» مأمور شد از آن راه برود. چون شب در رسید و چراغها روشن گشت پارسها حرکت کردند. این کوره راه از رود «آسی» شروع شده متابعت آن را می‌کرد و به «آلین» شهر اول «لکریها» میرسید. پارسی‌ها پس از عبور از «آسی» تمام شب در کوره راه حرکت کرده در طلیعه صبح بقله کوه رسیدند. در این‌جا چنانچه بالاتر گفته شد هزار نفر «فوسیدی» برای حفاظت «فوسید» و پاسبانی راه ایستاده بودند باین راه قشونی بود که بالاتر آنرا توصیف کرده‌ایم (یعنی قشون ترموییل) چون کوه از جنگل پوشیده بود حرکت پارسها را «فوسیدیها» دریافتند ولی وقتی که پارسها نزدیک شدند اسلحه برداشته حاضر جنگ گردیدند و «هی‌دارنس» در ابتداء تصور کرد که این جا هم «لاسد مونیها» هستند ولی بعد که از «افی‌یالت» تحقیقت کرد دانست که این‌ها از اهالی «فوسید» اند حمله کرد و «فوسیدیها» در مقابل تیرهای زیاد که بآنها بارید نتوانستند پافشارند و گریختند ولی «هی‌دارنس» اعتنائی نکرده از کوه سر از بر شد.

در لشکر «لئونیداس» غیب گوئی بود «مترستیاس» نام. او از رودهای قربانی چنانکه عادت غیب گویهای یونانی بود نفال کرده گفته بود که در طلیعه صبح مرگ در پیش دارند. پس از آن فراریم‌های در رسیده خبر دادند که پارسها از کوره راه می‌آیند در طلیعه صبح دیده‌بانشان رسیده همان خبر را آوردند. در این حال یونانیها

مشورت کردند که بمانند یا بروند و شش آراء حاصل شد. در نتیجه یونانیها متفرق شدند و فقط عده‌ای با «لئونیداس» ماند. هرودت گوید که خود «لئونیداس» عده‌ای را نگاهداشته باقی سپاهیان یونانی را مرخص کرد و این روایت بیشتر مورد اعتماد است چه او میدید که متحدین میل ندارند در محل مانده بمیرند و از طرف دیگر او نمیتوانست محل را بدشمن واگذارد.

در نتیجه حاضر شد این افتخار را نصیب خود و سپاهیان اسپارتی کند. بقول مورخ مذکور در ابتدای جدال اسپارتیها از غیب‌گوی «دلف» پرسیدند که عاقبت جنگ چه خواهد شد؟ «پی‌تی» جواب داد: اهالی اسپارت وسیع، شهرهای شما بدست اعقاب «پرسه» خراب خواهد شد یا «لاسد مون» برای مرگ پادشاه خود که از دودمان هرکول است عز خواهد گرفت. نفقه گاوهای نر میتواند حمله پارسها را دفع کند و نه زورمندی شیران. اوقندت زئوس را دارد، چیزی با او مقاومت نکند تا اینکه او یکی از دو پادشاه را بسهم خود ببرد.

۳۹- خشایارشا فرمان حمله میدهد

چون روز شد بامر خشایارشا قشون ایران حمله کرد و یونانیها از تنگ دور رفته بدفع حملات پرداختند، توضیح آنکه تا حال یونانیها بدو قسمت شده، قسمتی دیوار تنگ را حفظ میکرد و قسمت دیگر بجای باریک آن رفته می‌جنگید و وقتی که از جای باریک گذشته جلورفتند و کشتاری مهیب در گرفت رعد زیادی از حمله کنندگان بخاک‌بایدربا افتادند. باوجود این، سران سپاه چنانکه هرودت گوید با شلاق سپاهیان را به پیش میراندند.

زمانی در رسید که نیرمهای یونانیها تماماً شکست و شمشیر بکار بردند. بالاخره «لئونیداس» و معروفین دیگر اسپارتی همگی کشته شدند و از بزرگان پارسی هم اینها افتادند: دو پسر داریوش «آبراکوم» و «هی‌پراتس». این دو پسر را داریوش از «فرا تاگون» دختر «آرتان» داشت. «آرتان» برادر داریوش و پسر و ششاسب بود و

چون اولاد دیگری نداشت تمام دارائی او، بدخترش به داریوش رسید. دومی را در خشایارشا نیز کشته شدند. در سرعش «لئونیداس» جدال در گرفت تا آنکه بالاخره اسپارتیها نعره را برداشتند. چون پارسیهایی که از کوره راه حرکت میکردند رسیدند بهره‌مندی با پارسیها شد و شکل جنگ یونانیها تغییر کرد. توضیح آنکه یونانیها که از تنگ‌ترین جای معبر پیش‌رفته بودند حالاً عقب‌نشسته از دیوار آن گذشتند و سپاهیان «تب» از پهلایا رفته در آنجا بدفاع پرداختند. این تپه در مدخل تنگ در جایی بود که امروز یک شیر سنگی یادگار «لئونیداس» در اینجا دیده میشود (قول هرودت است) پارسیها، دیوار را خراب کرده به تپه حمله بردند. بعد مورخ مزبور گوید در اینجا یونانیها با شمشیر و بعد بدست و دندان جنگ کردند تا همه در زیر تیرهای پارسیها دفن شدند.

(آثار کشتی‌های یونانی)

۴۰- نبردهای آرت‌میز یوم - فرار بحریه یونان به سالامین

بحریه یونان دارای این ارقام بود: آتنی‌ها یکصد و بیست کشتی داده بودند؛ اهالی «پلاته» باوجود اینکه مردان دریائی نبودند بواسطه رشادت با آتنی‌ها در دادن نفرات شرکت کردند. «کرتی‌ها» چهل کشتی دادند. اهالی «مگار» بیست، اهالی «کالسید» نفرات برای بیست کشتی ولی کشتی‌های این نفرات آتنی بود. «اژی‌نت‌ها» هیجده، اهالی «سی‌سیون» دوازده، «الاسدمونیها» ده، «اپسی‌دوریانها» هشت، «ارتریان» هفت، «ترزیان» پنج، «ستیرنها» دو، اهالی جزیره «سئوس» دو کشتی و دو کشتی پنجاه یارویی اهالی «لکراتنیایی» هفت کشتی پنجاه یارویی، جمعاً عده کشتی‌هایی که به «آرت‌میز یوم» رفتند بدون کشتیهای پنجاه یارویی ۲۷۱ فرزند بودند. ریاست بحریه را به «اوری‌بیاد» اسپارتی پس «اوری‌کلید» دادند زیرا متحدین اعلام کردند که اگر ریاست بحریه بایکنفر آتنی باشد متفرق خواهند شد و آتنی‌ها از ترس اینکه نفاق، یونان را بیاد فنا دهد رضایت دادند که یکنفر اسپارتی ریاست

کند و حال آنکه قبل از فرستادن سفیر به سیسیل صحبت از ریاست یکنفر آتنی بود.

۴۱- نبردهای دریائی آرت‌میز یوم

یونانیها در «آرت‌میز یوم» ماندند و جدال دریائی وقوع یافت. شرح آن چنین است: سفاین ایران بعد از ظهر آن روز وارد «آفت» شدند. قبل از ورود به این محل پارسیها شنیده بودند که قوه دریائی یونانیها کم است و اکنون چون کمی آنرا مشاهده کردند نهایت اشتیاق را یافتند که زودتر تمام کشتی‌ها را معدوم کنند ولی نگرانی داشتند از اینکه اگر مستقیماً هجوم آرند کشتیهای یونانی فوراً فرار کنند و بواسطه تاریکی شب از تعقیب، سلامت جان بدر برند و حال آنکه میخواستند مشعل دار هم جان بدرنبرد (در عهد قدیم قبل از اینکه شیپور متداول بشود معمول بود که اعلان شروع جنگ را مشعل‌دارها میکردند). توضیح آنکه این‌ها حرکت کرده پیش می‌رفتند تا بمنطقه‌ای که حداقل بین دو قشون بود میرسیدند و در آنجا مشعل‌های خود را می‌انداختند مشعل‌دارها مصونیت جانی داشتند، چه، از خدمه خدای جنگ بشمار می‌رفتند و حتی پس از شکست قشونی، رسم این بود که مشعل‌دارها را نکشند.

بنابر این عبارت: «حتی مشعل دار هم جان در نبرد» باین معنی است که کلیه قشون معدوم شد (بعدها این عبارت ضرب‌المثل گردید و چنانکه بعضی عقیده دارند اول کسی که این عبارت را استعمال کرد هرودت است). بنابر این پارسیها موافق منبع یونانی این حيله را بکار بردند؛ دو بیست کشتی جدا کرده بته «سی‌یاتوس» فرستادند با این مقصود که پنهان از دست دشمن این کشتیها «اوبه» را دور زده به «اورب» داخل شوند و پشت سر بحریه یونان را گرفته محاصره‌اش کنند. بعد از حرکت کشتیهای مزبور پارسیها فوراً حمله نکردند چه منتظر بودند کشتی‌هایی که فرستاده بودند بمحل رسیده با اعلامتی ورود خود را اطلاع دهند.

۴۲- عملیات غواصان یونانی

در موقعیکه پارسیها در انتظار رسیدن خبر مزبور، مشغول سرکشی بکشتیها بودند يك نفر یونانی از اهل «سی یونه» که «سیلیاس» نام داشت و از مدتی قبل در صدد فرار کردن و رسانیدن خود به یونانیها بود موفق شد خیال خود را انجام دهد و خود را به «اوبه» برساند (این همان کسی بود که در موقع طوفان دریا در «پلیون» با دخترش «کیانه» نام در آب فرورفتند و لشکر کشتیهای ایرانی را کشیده باعث خسارت بحریه ایران گردید. راجع باو گفته اند که؛ غواصی ماهر بود و در زیر آب مسافت هشتاد استاد یا تقریباً ۱۴۷۲۰ متر راه میپیمود. دخترش هم از پدر این هنر را آموخته بود. بعدها یونانیها مجسمه پدر و دختر را ساخته در معبد «دلف» گذاردند و «نرون» قیصر روم مجسمه دختر را به روم برد). هرودت گوید که راجع باو چیزهای افسانه آمیز زیاد گفته اند ولی عقیده من اینست که او در قایقی به «اوبه» درآمد.

بهر حال او یونانیها را از تلاطم دریا در «پلیون» و آسیب یافتن کشتیهای پارس و نیز از اینکه در دست کشتی برای محاصره یونانیها فرستاده اند آگاه کرد.

۴۳- یونانیان بقکر چاره می افتند

یونانیها همینکه از قضیه مطلع شدند مجلس مشورتی آراستند. از پیشنهادهای زیاد این پیشنهاد اکثریت آراء یافت: «آن روز در جاهای خود بمانند و فقط پس از نصف شب عقب نشسته باستقبال کشتیهای که میخواهند جزیره «اوبه» را دور زنند بروند». بعد چون دیدند از هیچ طرف حمله ای با آنها نمیشود شبانه خودشان در صدد حمله بکشتیهای ایرانی برآمدند. با این مقصود که توانائی جنگی دشمن را بیازمایند و ببینند که آیا ممکن است از میان کشتیهای دشمن گذشته فرار کنند یا نه؟ هرودت گوید: وقتی که سپاهیان خشایارشا بخصوص سران سپاه دیدند که یونانیها با عده کمی از کشتیها حمله میکنند یقین حاصل کردند که یونانیها دیوانه شده اند و

خود را بفنای حتمی سوق خواهند داد. حق هم با آنها بود چه کشتیهای پارسی بر کشتیهای یونانی از حیث عده و عم از حیث سرعت سیر، برتری داشتند. بنا بر این بحریه ایران در صدد محاصره کشتیهای یونانی برآمد. «ینیانهای» که در بحریه پارس بودند حیایات خوب نسبت به یونانیها می پرورده و برخلاف میل باطنی در جنگ شرکت داشتند؛ در وضع بدی واقع شدند چه یقین داشتند که یکنفر یونانی جان در نخواهد برد ولی «ینیانهای» که دلشان با پارسیها بود از این واقعه خوشوقت بودند و محاسبه میکردند که کدام يك از آنها اولین کشتی «آتیکی» را گرفته مستحق پاداشی بزرگ از طرف خشایارشا خواهد شد زیرا در قشون پارس فقط صحبت از آتنیها بود. کشتیهای یونانی در شیپور اول صف بستند و در شیپور دوم حمله کردند. جنگی سخت در گرفت و طرفین بیک اندازه شجاعت پرور دادند. یونانیها سی کشتی از طرف گرفتند و اول یونانی که بیک کشتی دشمن را گرفت «لیکمید» آتنی بود. جنگ بی نتیجه ماند چه هر دو طرف مزایائی داشتند. چون شب در رسید طرفین دست از جنگ برداشتند. یونانیها به «آرت میز یوم» و ایرانیها به «آفت» مراجعت کردند. در این جنگ دریائی بقول هرودت «فیلانئون» برادر پادشاه سالامین (قبرس) که در بحریه ایران یکی از متنفذین بود اسیر گردید و یکنفر یونانی، «آن نی دور» نام که از تبعه شاه بود فرار کرده خود را بیونانیها رسانید و در ازای این فرار بعدها باو زمینی در سالامین دادند. راجع باین قسمت از نوشتههای هرودت لازم است گفته شود که با وجود اینکه میگوید هر دو طرف بیک اندازه شجاعت نشان دادند و بعد افزوده که هر دو طرف مزایائی داشتند؛ از گرفتن سی کشتی ایرانی ذکری نمیکند ولی راجع به بیهوشی ایرانیها ساکت است، بهر حال روایت او را دنبال میکنیم. مورخ مذکور گوید (کتاب ۸ بند ۱۲ - ۲۲) این وقت تابستان بود. شب، بارانی تند باریدن گرفت و رعد و برقیکه روی داد سخت اسباب نگرانی پارسیها گردید ولی بلیه ای که برای کشتیهای پارسی در نزدیکی «اوبه» روی داد (یعنی کشتیهاییکه مأمور بودند جزیره «اوبه» را دور زده پشت سر بحریه یونانی را بگیرند) بمراغب وحشت انگیز تر بود. توضیح آنکه رعد و برقی مهیب بالای کشتیها حادث

شد و در موقعی که از پهلوی جزیره «اوبه» میگذشتند تند بادی وزید و اختیار کشتیها را از دست ملاحان ربوده آنها را بسنگهای ساحل زد و معدوم کرد. تمام اینکارها موافق اراده خدایان شد چه آنها میخواستند بحریه پارس نفوق بر بحریه یونان نداشتند باشد. وقتی که صبح شد بکماک یونانیا ۵۳ کشتی «آتیکس» رسید. کماک مزبور و این خبر که دوست کشتی ایرانی در نزدیکی «اوبه» از طوفان و باد تلف شده بر قوت قلب آنها افزود و در نتیجه، بعد از ظهر حمله به کشتیهای «کی لی کی» کرده و پس از اینکه شب در رسید بانهدام کشتیهای مزبور موفق شده و بجای خود برگشتند. روز سوم پارسها گفتند شرم آور است که یونانیا با قلت قوای دریائی خود بر ما حمله کنند و ما محواره منتظر حمله باشیم. از این جهت و نیز از ترس محاکمه خشایارشا، تصمیم گرفتند که منتظر جنگ از طرف یونانیا نشده حمله برند و قبل از ظهر حمله را شروع کردند.

این جدال دریائی با جدال «ترموپیل» در يك وقت روی داد و چنانکه سپاهیان «ثونیئاس» میخواستند معبر «ترموپیل» را حفظ کرده نگذارند یارسیها بداخله یونان راه یابند؛ همچنان در اینجا جنگ برای حفظ «اوریپ» بود تا راه دریائی بدست پارسها نیفتد.

بحریه خشایارشا صفوف خود را آراسته و کشتیها را بخط نیمه دایره در آورده حمله را شروع کرد تا بدین منوال بحریه یونانی را محاصره کند در این جنگ دریائی نیز طرفین بيك اندازه قوی بودند. توضیح آنکه کشتیهای پارس از جهت کثرت عدو بزرگی آنها دچار بعضی اشکالات میشدند یعنی بردگیری میجستند و تریپ بهم میخورد. با وجود این بحریه پارس مقاومت کرده تلفات زیاد به بحریه یونان وارد آورد. هرودت گوید که تلفات دشمن هم زیاد و بلکه زیادتر بود و بالاخره طرفین دست از جنگ برداشته بمواقع خود برگشتند. در این جنگ در بحریه خشایارشا مصریها کادهای بزرگ کردند و از جمله پنج کشتی یونانی را گرفتند.

۴۴- ناوگان بسوی آتن

وقتی که بحریه یونان از «آرت میزیوم» به سالامین درآمد، کشتیهای دیگر

یونانی هم بآن ملحق شدند. بهترین کشتیها در این جا از آن آتنیها بود. فرماندهی بحریه را کمافی السابق «اوری بیاد» اسپارتی داشت اگر چه او از خانواده سلطنتی نبود. عده تمام کشتیهای متحدین یونانی را هرودت ۳۷۸ فرزند نوشته و میگوید: این عده غیر از سفاین پنجاه یازدهی بود. پس از آن مجلس مشورتی آراسته، شور کردند که کجا برای جنگ دریائی مناسب تر است. چون «آتیک» را یونانیا از دست داده بودند «اوری بیاد» بفکر پیدا کردن جایی در ولایات دیگر یونان افتاد. اکثر ناطقین باین عقیده بودند که باید به «ایستم» رفته در جلوی «پلوپونس» برای جنگ دریائی حاضر شد و دلیلی که اقامه میکردند چنین بود: در سالامین اگر شکست یابند جزیره محاصره و ارتباط محصورین با تمام یونان قطع خواهد شد ولی در نزدیکی «ایستم» اگر جنگ کنند در صورت شکست میتوانند بداخله «پلوپونس» عقب نشینند. در این احوال شخصی در رسید و خبر داد که قشون ایران داخل «آتیک» شده و آنرا غارت میکند و آتش میزند. هرودت گوید پارسها محل های «تسیا یا نیا» و «پلاته» را آتش میزدند؛ چه اهالی «تب» بآنها گفته بودند که اهالی این محلهها طرفدار پارسها نیستند.

بعد خبر رسید که قشون ایران وارد آتن شد. از زمان حرکت خشایارشا از «هلن پونت» تا ورود قشون او به «آتیک» (که آتن در آن واقع است) چهار ماه گذشت؛ يك ماه برای عبور از بوغاز مزبور و توقف در کنار آن صرف شد و سه ماه برای پیمودن راه از کنار این بوغاز تا «آتیک».

۴۵- آتنیها به آکر و پلیس پناهنده میشوند

راجع بتسخیر آتن هرودت چنین گوید: وقتی که پارسها وارد آتن شدند آنرا خالی از سکنه یافتند. فقط عدهای از آتنیها که بمعبد پناهنده شده بودند و خزانداران آن و عدهای از فقرا که نتوانسته بودند از شهر بیرون روند در شهر مانده بودند. اینها در ارگ جمع شده با تیر و تخته سنگر هائی ساختند تا از خودشان دفاع کنند. ماندن اینها در آتن نه فقط از این جهت بود که فقیر بودند بلکه نیز بواسطه

بیشگوئی غیب‌گوی «دلف» که گفته بود باید آتشی‌ها بقلعهٔ چوبین پناه برند و این‌ها تصور میکردند که مقصود از قلعهٔ چوبین، ارگ است زیرا دیوار آن از چوب بود. پارسها برای تسخیر ارگ در تپه‌ای که محاذی آن بود و آنرا «آره‌پاز» مینامیدند جا گرفته و از آنجا تیرهای خود را بنخهای کتان پیچیده و آن را آتش زده به ارگ میانداختند. بدین منوال تیر و نخته آتش گرفت، استحکامات منهدم شدند و محاصره از هر طرف شروع گردید. آتشیها بیچاره شدند ولی با وجود این تسلیم نگشتند. پیشهاد «پزیسترات» را راجع بتسلیم شدن با تنفر رد کردند و در موقع حمله قشون پارسی به ارگ، آتشی‌ها یگانه وسیله‌ای که بکار بردند این بود که سنگهای بزرگ از بالا بزیر می غلطانیدند تا حمله کنندگان خرد شوند. محاصره بطول انجامید تا آنکه چند نفر از پارسها از جایی که بواسطه استحکام طبیعی مستحفظ نداشت با وجود صعوبت بالا رفته داخل ارگ شدند. توضیح آنکه در مقابل ارگ و پشت دروازه‌ها و راهی که از آن بارگ وارد میشدند محلی بود که دیوار سنگی طبیعی داشت و این دیوار خیلی بلند بود. چون آتشی‌ها هیچ تصور نمیکردند که از این جا بتوان بالا رفت مدافعی برای این محل معین نکرده بودند.

اما برخلاف انتظار آتشی‌ها چند نفر پارسی از این جا بالا رفتند و چون آتشی‌ها پارسها را در ارگ دیدند؛ بعضی خودشان را از بالا بزیر انداخته هلاک شدند و برخی پناه بردند. پارسها اول کاری که کردند دروازه‌ها را برای محاصرین باز کردند و بعد معبد را غارت کرده، ارگ را آتش زدند.

تهدید «تمیستوکن» در «اوری‌بیاد» اثر کرد زیرا ترسید که بی آتشی‌ها، یونانیها نتوانند از عهد پارسها بر آیند. این بود که راضی شد بماند و در سالامین جنگ کند. بر اثر این تصمیم یونانیها در تهیه جنگه شدند.

سپاهیان بحری ایران که برای تماشای «نرموییل» رفته بودند به «فالر» برگشتند و خشایارشا بطرف بحریده خود رفت تا بازو ساری سفاین مذاکره کرده عقیده آنان را بداند؛ وقتی که بکشتیها رسید بیک بلندی درآمد و نشست. بعد پادشاهان و رؤسای مردمان مختلف و فرماندهان کشتیها بحضور رفته موافق مقامی که در

نزد شاه داشتند نشستند. جای اول را پادشاه «صیدا» گرفت جای دوم را پادشاه «صور» و پس از آن‌ها سایر مدعوین بجای خود قرار گرفتند.

۴۶- آر تمیز سخن میگوید

سپس خشایارشا «مردونیوس» را فرستاد تا عقیدهٔ هر يك از مدعوین را راجع باینکه باید جنگ دریائی کرد یا نه بداند: «مردونیوس» چنین کرد و همه گفتند که باید جنگ کرد، فقط آر تمیز (این همان ملکه بود که ذکرش بعد خواهد آمد) چنین گفت: «شاه بگو چون در جنگ «اوبه» نشان دادم که من ترسو تر از دیگران نیستم و کارهایی که از من بزرگترند کوچک نبودند حق است که حسیات خود را اظهار کنم و آنچه را که در صلاح نواست بگویم. این است عقیدهٔ من: شاهان جنگ دریائی مکن و کشتی‌های خود را نگاهدار چه این مردم در دریا بهمان اندازه قوی‌تر از تو اند که مرد قوی‌تر از زن است. مگر برای تو لازم است جنگ دریائی کنی؟ تو «آنی» را در تصرف داری و مقصود از نشون کشی این بود. تو قسمت‌های دیگر یونان را هم داری و آنهایی که مقاومت کردند بجزای خود رسیدند من پیش‌بینی می‌کنم که کار دشمن بکجا خواهد رسید، اگر تو بجنگ دریائی عجله نکنی کشتیهای خود را در این ساحل نگاهداری و با قشون بری بطرف «پلوپونس» بروی تمام خیالات تو انجام خواهی یافت، زیرا یونانیها نخواهند توانست مدتی پا فشارند و متفرق شده بشهرهای خود خواهند رفت چه در این جزیره آذوقه ندارند و دیگر اینکه چون بشنوند که تو بطرف «پلوپونس» حرکت کرده‌ای هرگز باین فکر نخواهند افتاد که برای آتن جنگ دریائی کنند. هر گاه تو شتابان جنگ دریائی کنی این خطر هست که کشتیهای تو آسیب یابند و بدبختی دامنگیر قشون بری تو هم بشود. شاهان بالاخره این نکته را در نظر دار که آقای خوب، بندگانی بد دارد و بالعکس آقایان بد بندگانی خوب دارند؛ تو که بهترین مردی مستخدمینی داری که بندگان بد تواند. از مصری‌ها و کیلیکی‌ها و قبرسی‌ها و «یامفی لیان» برای تو فایده‌ای نیست». چون آر تمیز به مرد و نیه چنین گفت دوستان او در اندوه شدند چه ترسیدند که خشایارشا

نسبت به او غضبناک شود و حال آنکه او مقام ارجمندی نزد شاه داشت و شاه او را همیشه بر متحدین دیگر مقدم می‌داشت. دشمنان او بعکس مشعوف شدند چه منتظر بودند این عقیده باعث فنای او گردد اما خشایارشا برخلاف انتظار همه رأی آرتمیز را صحیح دانست و بیش از دفعات سابق او را ستود و ای چون اکثر مدعوین رأی بجنگ داده بودند بجنگ تصمیم کرد زیرا میپنداشت که در جنگ، پارسی‌ها بواسطه غیبت او چنانکه میبایست نگرشیده‌اند.

۴۷- سالامین کجاست

پس از تصمیم شاه بر جنگ دریائی، بحریه ایران به سالامین درآمد. سالامین جزیره‌ایست که در نزدیکی «آئیک» در مقابل «الوزین» واقع است و از قاره بواسطه بوغاز تنگی جدا میشود. سکنه این جزیره از عهد قدیم «اثرینی»‌ها بودند و شهر قدیم این قوم در ساحل جنوبی آن جزیره واقع بود (این سالامین را نباید با شهری که بهمین اسم در جزیره قبرس بود اشتباه کرد). بحریه ایران پس از ورود به سالامین صفوف خود را بیاراست ولی چون شب در رسید بجنگ مبادرت نکرد. یونانی‌ها همینکه از نزدیک شدن سفاین ایران آگاه شدند مضطرب گشتند. اشخاصیکه از «پلوپونس» آمده بودند بیشتر نگرانی داشتند چه در اینجا برای آن جنگ میکردند و در صورت شکست راه بازگشت برای آنان مسدود بود و وطنشان بی مدافع می‌ماند. بخصوص که در همان شب قشون بری ایران بطرف «پلوپونس» حرکت کرد.

۴۸- نبرد سالامین - ۴۸۰ قبل از میلاد

بفاصله کمی پس از آن، کشتیهای یونانی لنگر کشیده بطرف دریا روانه شدند (عده کشتیهای یونانی را در اینجا هرودت ۳۸۰ فرزند نوشته است). پارسیها همینکه حرکت کشتیهای یونانی را دیدند حمله کردند. در ابتداء یونانیها خواستند بطرف ساحل برگردند ولی در این احوال «آمی نیاس» آفسی پیش‌رفته، بیگ کشتی ایرانی

حمله کرد. این دو کشتی بهم پیوستند بطوریکه جنگی‌های آنها نمیتوانستند از هم جدا شوند. سایر کشتیهای یونانی هم بکماک «آمی نیاس» شتافتند و جنگ شروع شد. هرودت گوید (کتاب ۸ بند ۸۴): این روایت آننی است ولی روایت دیگری هست که چون یونانی‌ها خواستند بساحل برگردند شکل زنی را مشاهده کردند که صدای رسا فرمان میداد و فرمان خود را چنین شروع کرد «ای ترسوها تاکی عقب خواهید نشست؟». در مقابل کشتیهای آننی کشتیهای فیسی بودند و این سفاین جناح شمال و غربی را تشکیل میدادند. در مقابل «لاسمونیها» کشتیهای «نیانی» و از اینها جناح جنوب و شرقی ترکیب یافته بود.

۴۹- عدم هماهنگی نظامی دریائی ایرانیان در سالامین

غالب کشتیهای پارسی در جنگ سالامین معدوم شد. قسمتی از این کشتیها بدست آننی‌ها و قسمتی دیگر بدست «اثرینی»‌ها تلف گردید. جهت این احوال از آنجا بود که یونانیها صف خود را حفظ کرده در جاهای خود جنگ میکردند ولی کشتیهای پارسی فرصت نیافتند صف خود را ببندند و ترتیبی نداشتند. با وجود این در اینروز، پارسیها بمراتب بیش از جنگ «اوبه» رشادت کردند زیرا هر يك از جنگی‌ها تصور میکرد که شاه او را ببیند و از ترس خشایارشا دلیرانه می‌جنگید. راجع به جنگی‌های یونانی و پارسی دیگر نمیتوانم چیزی بگویم چه نمیدانم چگونه جنگ میکردند.

۵۰- نبرد آرتمیز

آرتمیز کاری کرد که بیشتر مورد احترام شاه گردید؛ وقتی که جنگ بضر شاه داشت تمام میشد چند کشتی «آبکی» کشتی آرتمیز را تعقیب کردند او چون دیداز پیش و پس، کشتیهای یونانی او را در محاصره دارند فوراً حمله بکشتی «کالیندیان» که جزو بحریه پارس بود برده آنرا غرق کرد. نسیداتم این اقدام از جهت خصومتی بود که این زن با پادشاه «کالیندیان» داشت (چه او در کشتی مزبور بود) یا از جهتی دیگر، ولی محقق است که این حمله، کشتی آرتمیز را نجات داد،

چند کشتیهای «آرتیمی» همینکه حمله او را بکشتی «کالیندیان» دیدند پنداشتند که او از متحدین یونانی است یا از پارسیهای فراری که بد یونانیها کمک می‌کند و از تعقیب سایر کشتی‌های او دست باز داشتند. این اقدام آرتیمیز دو نتیجه داشت: اول اینکه او دشمن خود را نابود ساخت و دیگر توجه خشایارشا را بیش از پیش بخود جلب کرد.

گویند وقتی که شاه نظرش بکشتی آرتیمیز افتاد یکی از مقرین او گفت: شاهان این آرتیمیز است که چنین حمله بکشتی دشمن کرده آن را بقمر دریا فرستاد شاه با حیرت پرسید واقعاً این کار از اوست؟ اطرافیان شاه تصدیق کردند زیرا پنداشتند که او کشتی یونانی را غرق کرده و از سپاهیان کشتی «کالیندیان» کسی نجات نیافته بود که حقیقت را آشکار کند (یعنی بگوید که این کشتی از سفاین پارسی بود) بنابراین خشایارشا تصدیق اطرافیان خود را باور کرده گفت: «مردان من زن شده‌اند و زنان من مرد». در این جنگ «آربابیکس» پسر داریوش و برادر خشایارشا کشته شد و از بزرگان پارس و مراد عده‌ای زیاد تلف شدند ولی تلفات یونانیها کم بود زیرا آنها میتوانند شنا کنند و از بیگانه‌گان عده کثیری از این هنر بهره‌مند نبودند.

۵۱- آرتیمیز کی بود؟

۱- ملکه آرتیمیز اصلی که مورد بحث ماست در سال ۴۸۰ پیش از میلاد با پنج کشتی، خشایارشا را در جنگ «سالامین» یاری کرده است.

۲- Artemisia (ملکه دوم) در ۳۷۵ پیش از میلاد میزیسته که با برادر خود «موزل» ازدواج کرد و او نیز کمکهای زیادی بشاهنشاه ایران نموده است و آثاری از آن زمان بنام وی هنوز باقی است.

۳- Artemisia نام تیره‌ئی از گیاه مخصوصی است که موارد استعمال بسیار در دانش پزشکی و گیاه شناسی داشته و این نام همچنان باقی است.

۴- Artemisia نام شخصی است که پژوهشهای زیادی در علم گیاه شناسی و

پزشکی در زمانهای پیشین داشته و نام او در کتابها آمده است (مدارک و اسناد موجود مثل دائرةالمعارف‌های بزرگ دنیا بزبانهای گوناگون گفته‌های فوق‌ادقیقاً تأیید میکنند).

در هر حال، با توجه بآنچه در بالا گفته شد، برای آنکه نام «آرتیمیزیا» با دیگر «آرتیمیزیا»های دیگر اشتباه نشود و در زبان فارسی نیز تلفظ «آرتیمیزیا» نامأنوس بود و «آرتیمیس» مانوس‌تر بنظر میرسید، بنابراین کلمه «آرتیمیس» Artemis که بمعنی الهه شکار بوده و با نوع مأموریتی که ناوشکن‌ها انجام میدهند هم‌آهنگی دارد انتخاب گردید. ولی بعداً تصمیم گرفته شد که برای رفع هرگونه شبهه و باقی نماندن جای ستوالی ناوشکن خریداری شده «آرتیمیز» نامگذاری گردد و این موضوع بلافاصله از شرفعرض ملوکانه گذشته و تصویب آن شرف صدور یافت.

بعطور کلی غرض از انتخاب نام «آرتیمیز» آن بوده است تا در هر حال یادآور عظمت دریائی امپراطوری ایران در ۲۵۰۰ سال پیش باشد و همه بدانند که هر کس و یا هر ملتی که بجنوی خدماتی برای ایران انجام دهد بدون شک مورد احترام ایرانیان بوده و هست و از آن جمله يك بانو، بنام «آرتیمیز» است که بیاس خدمات ارزنده‌اش بدرجه دریا سالاری رسید.

یادآور آن باشد که وقتی در ۲۵۰۰ سال پیش يك بانو بتواند بدرجه دریا سالاری برسد بانوان مین ما بایستی در قرن اتم و عصر مسافرتهای فضائی بهترین با اهمیت شخصیت خود برده و بیشتر به ارج مقام خود بیاندیشند و به نیات و روح ماده ششم منشور انقلاب سفید رهبر محبوب ملت ما، خدایگان شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران که آزادی و تساوی حقوق بانوان ایرانی را تضمین می‌کند متوجه گردند.

در کشور پهناور ایران، در دوران سلطنت هخامنشیان سرزمین «کاربه» یکی از قسمت های آسیای صغیر بود (سوریه فعلی). پایتخت آن شهر «هالیکارناس» (Halicarnasse) و پادشاهانی داشت که تابع حکومت شاهنشاهی ایران بودند و

بایران باج و خراج میدادند؛ آرتمیز ملکه هالیکارناس هم از آن جمله بود. این ملکه در سال ۳۸۰ پیش از میلاد به کمک سرداران خود نیروی دریائی مجهزی تشکیل داده و بخدمت شاهنشاه هخامنشی، خشایارشا گذاشت و خود در رأس این قوا به نبردهای دریائی معروفی دست زد و بدرجهٔ دریاسالاری آن زمان رسید.

«آرتمیز» بعنوان یکی از فرماندهان دریائی ایران در بسیاری از نبردهای دریائی بخصوص در جنگ «سالامین» همراه شاهنشاه ایران بوده است.

«خشایارشا» آنقدر به لیاقت و شایستگی این زن اعتماد و اطمینان داشت که در بیشتر تصمیمات خود قبلاً با این بانو، یعنی «آرتمیز» مشورت میکرد و همواره به پیشنهادها و توصیه‌های آن بانو احترام میگذاشت. کما اینکه در یک جا خشایارشا در جلسهای که کلیه فرماندهان او حضور داشتند میگوید «زنهای کشور ما مرد شده‌اند و مردهای ما زن» (صفحه ۸۱۳ از کتاب تاریخ ایران باستان بقلم شادروان حسن پیرنیا «مشیرالدوله»).

درباره خصوصیات اخلاقی و تهور و شجاعت و لیاقت و بخصوص جنگاوری و کاردانی آن بانو در فنون دریائی دایرةالمعارف‌های بزرگ مثل «بریتانیکا» کتاب دوم صفحه ۸۲ و «ایتالیانا»، کتاب چهارم، صفحه ۶۷۱ و «لاروس» کتاب اول صفحه ۱۰۶ و «آمریکانا» صفحه ۳۸۴ و کتابهای تاریخ ایران باستان نوشته شادروان حسن پیرنیا صفحات ۷۳۲-۷۰۸ تا ۸۱۳-۸۱۵-۸۱۹-۸۲۶-۱۱۸۵-۱۸۲۷ مطالب بسیاری آورده‌اند.

در ۲۵۰۰ سال قبل یک بانو توانست بدرجهٔ دریاسالاری برسد؛ صرف نظر از خدمات دریائی و با اقدامات و با شرکت آن بانو در عملیات دریائی آن زمان، متوجهٔ اصول منشور شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران میشویم که یکی از مواد آن آزادی حقوق نسوان و ارزیابی مقام و منزلت زن در ایران میباشد و یکی از دلالتی که این نام انتخاب شد آن بود که با یادآوری نام آن بانو، باردیگر ارزش و مقام و شخصیت زن در جامعهٔ ایرانی متذکر شده باشد و بهمین مناسبت در روز ششم بهمن، روز سالگرد تصویب منشور مقدس خداینگان شاهنشاه آریامهر

بزرگ ارتشتاران از طرف نیروی دریائی، ضمن مراسمی ناوشکن «ایسلوینز»؛ «آرتمیز» نامگذاری شد و بلافاصله پیرچم شاهنشاهی ایران بر روی آن باهتر از در آمد.

۵۲- آرتمیس بمعنی الهه شکار ARTHEMIS

در بسیاری از کتابها تلفظ نام این بانو «آرتمیس» یا «آرتمیز» یا «آرتمیدبا» یا «آرتمیزیا» آمده است. اگر قبول بکنیم که معنی یا تفسیر «آرتمیس» نیز بنام «رب النوع شکار» در دوران باستانی انتخاب شده است باز هم انتخاب این نام برای یک ناوشکن که نقش یک واحد شکاری را در نیروهای دریائی عهده‌دار است بی تناسب بنظر نمیرسد.

۵۳- خشایارشا از نزدیک شخصاً ناظر نبردهای دریائی است (دیدگاه خشایارشا)

خشایارشا در دامنهٔ کوهی موسوم به «اگال» و محاذی سالامین نشسته جنگ دریائی را تماشا می‌کرد و هر زمان رشادت از یکی از سپاهیان خود میدید اسم او را میپرسید و دبیران اسم رئیس کشتی و اسم پدر و موطن او را مینوشتند. در عدم بهره‌مندی فنیقیها «آریامن» پارسی هم دخیل بود چه او با «نییان» دوستی داشت. کشتیهای ایرانی که فرار می‌کردند به «فالرون» پناه بردند تا در تحت حمایت قشون بری باشند.

۵۴- در جستجوی آرتمیز

در این جنگ دریائی، از طرف یونانیها بیش از همه اهالی «اژین» رشادت کردند و بعد از آنها آتنی‌ها. از «اژینی» ها «پولی کریت» معروف شد و از آتنی‌ها «امن آنازی رونت» و «آمی نیاس پالنی». او در جستجوی آرتمیز بود و اگر میدانست

ملکه در آن کشتی است که مورد تعقیب او واقع شده آنقدر پا می‌فشرد تا او را اسیر کند یا خودش اسیر شود. زیرا رئیس بحریه آتنی چنین حکم کرده بود و علاوه بر آن ده هزار درهم جایزه معین شده بود برای کسی که آرتمیز را زنده بدست آورد. زیرا آتنی‌ها فوق‌العاده خشمگین بودند از اینکه زنی بر ضد آنها قیام کرده و جنگ میکند، ولی یونانیها بگرفتن او موفق نشدند چه او فرار کرده به «فالرون» رفت.

۵۵ - نتیجه قطعی نبرد دریائی سالامین معلوم نشد

وقتی که جدال با آخر رسید یونانیها، قطعات کشتیهای خودشان را به «سالامین» کشیده در تهیه جنگ جدیدی شدند چه تصور میکردند که شاه از باقی مانده سفائن خود استفاده کرده، بز خواهد جنگید ولی در این احوال باد غریبی، قطعات کشتیها را بطرف ساحل «آتیث» و «کلید» راند و سخن «پزیسترات» غیبگو، که چند سال قبل گفته بود «زنهای «کلید» روی پاروهای غذا سرخ خواهند کرد» مصداق یافت، چه بعد از رفتن شاه پارس چنین شد (کتاب ۸ بند ۹۶). این است آنچه هرودت راجع باین جنگ نوشته و چون مدارک غیر یونانی در دست نیست نمیتوان دانست که حقیقت امر همین بوده یا فاتح نشدن پارسی‌ها جهتی دیگر داشته است. از گفته‌های هرودت مسلم است که یونانیها، ایرانی‌ها را مخصوصاً در بوغاز تنگ «سالامین» بچنگ کشانیده‌اند تا برتری بحریه ایران از حیث عمده و سرعت سیر کشتیها بکار نیاید و کشتیهای بزرگ نتوانند بچابکی حرکت کنند، بلکه بعکس مزاحم یکدیگر شوند. زیرا یقین داشته‌اند که در دریای باز غلبه با بحریه ایران خواهد بود. بهر حال جنگ مزبور بهمین شکل هم که مورخ مذکور شرح میدهد بی‌نتیجه قطعی مانده و کلمه «شکست» که هرودت استعمال میکند موافقت با واقع امر نمیکند. زیرا بحریه ایران پس از این جنگ هم وجود داشته و چون شب در رسیده دست از جنگ کشیده ولی بواسطه آسیب زیاد که بان وارد آمده و از قدرتش کاسته شده بود روز دیگر بچنگ مبادرت نکرده است. این نکته که بحریه یونان هم روز دیگر از جنگ

خودداری کرده حاکی است که با وجود عدم بهره‌مندی بحریه ایران، بحریه یونانی هم از جهت تلفات زیاد در خود آن توانائی را نمیدیده که جدال دریائی را از نو شروع کند. اگر غیر این میبود یونانیهای بیدار فرصت را از دست نداده بحریه ایران را مضمحل می‌کردند تا برتری کامل با آنها گردد. بالاتر عقیده ناپلئون اول راجع باین جدال ذکر شده است.

۵۶ - خشایارشا باز هم نظر آرتمیز را میخواهد

بعد از مجلس مشورتی از پارسی‌ها ترتیب داد و پس از آن خواست عقیده «آرتمیز» را بداند زیرا میدانست که او یگانه کسی است که به خشایارشا نصیحت خوبی خواهد داد. وقتی که آرتمیز حاضر شد شاه تمام پارسی‌ها و نیزه دارها را هر خاص کرده باین زن چنین گفت: «مردونه» پیش نهاد می‌کنم که من در اینجا مانده به پلوپونس حمله برم. او عقیده دارد که پارسی‌ها و سپاهیان سری تقصیر ندارند و بی‌تفسیری خودشان را با طیب خاطر ثابت خواهند کرد و نیز پیشنهاد می‌کند که من مطیع کردن یونان را با سیصد هزار سپاهی ورزیده بار واگذارم و خودم بایران برگردم. چون تو در باب جدال دریائی بمن پیشنهاد خوبی کردی و عقیده داشتی که این جنگ نشود حالا هم می‌خواهم بدانم که بهترین تصمیم بنظر تو چیست؟ آرتمیز در جواب گفت: شاه در این موقع خیلی مشکل می‌توان دانست که بهترین تصمیم چیست. ولی چنین تصور میکنم که بهتر است تو بخانه مراجعت کنی و «مردونه» را در این جا بگذاری اگر او موفق شد کار تو پیشرفت یافته چه او یکی از بندگان تو است و اگر بهره‌مندی نیافت بدیختی بزرگی دامن گیر تو نخواهد شد چه تو و شوکت خانوادهات محفوظ خواهد ماند. در این صورت یونانیهای فاتح یکی از بندگان تو را شکست داده‌اند و برای حفظ آتنی خودشان مجبور خواهند شد جنگهای زیاد با تو کنند. تو میخواستی آتنی‌ها را تشبیه کنی آتن را گرفته‌اش زدی و حالا بخانه خود بر میگردی.

سخنان آرتمیوزخشیارشا را خوش آمد . هرودت گوید: آرتمیوز در این اظهار عقیده متابعت میل شاه را کرد چه اگر تمام مردان و زنان باو پیشنهاد می کردند که بماند نمی ماند زیرا بسیار ترسیده بود . خشایارشا پسران خود را با بن زن سپرد تا آنها را به «سارد» ببرد زیرا چند تن از پسرانش که مادرانشان غیرقصدی بشمار میرفتند در این سفر از ملتزمین او بودند .

پس از آن خشایارشا «مردونیه» را خواسته گفت: از سپاهیان ، هر کدام را که می خواهی انتخاب کن و بکوش که کار را خوب انجام دهی . روز بدین منوال گذشت و شب بحکم خشایارشا بحریه حرکت کرد که با سرعت به پل «هلس بونت» برسد . وقتی که صبح شد یونانیها دیدند سپاه بری یارس «مانجاکه» بود هست و تصور کردند که بحریه ایران هم در «فالرون» است و جدال شروع خواهد شد . بنابراین آماده جنگ شدند ولی بعد خبر یافتند که کشتیهای یارس رفته اند و برای تعقیب سفاین مزبور حرکت کردند اما هر چند راه پیمودند سفاین ایرانی نرسیدند . در این حال «تمیستوکل» پیشنهاد کرد که سفاین یونانی از میان جزایر حرکت کرده و زود خود را به «هلس بونت» رسانیده پل آنرا خراب کند . «اوری بیاد» با این نقشه مخالفت کرده گفت برای ما بهتر است که خشایارشا بممالک خود برگردد ، چه اگر راه عقب نشینی او را ببریم او دیگر چاره نخواهد داشت جز اینکه در اروپا بماند و در این صورت معلوم است که او بیکار نخواهد نشست چه بدیهی است که اگر چنین کند قشون او از گرسنگی خواهد مرد . پس جدا عازم جنگ خواهد شد تا از اضمحلال خلاصی یابد و ممکن است که با اینحال در تمام اروپا شهری پس از شهری و ملتی پس از ملتی طوعاً یا کره‌ها بطرف او روند یا قبل از آن عقد اتحادی با او ببندند و یونانیها هم مجبور خواهند شد آذوقه قشون او را برسانند .

۵۷ - نبرد سالامین از نظر پلوتارک

«پلوتارک» جدال سالامین را چنین توصیف کرده (تمیستوکل بند هفدهم):

روز دیگر در طلیمه صبح خشایارشا بربك بلندی جا گرفت که از آنجا تمام بحسبه خود و ترتیب آنرا می توانست مشاهده کند ، او بر تخت زرین قرار گرفته بود و در اطرافش چند کاتب برای ثبت وقایع جنگ ایستاده بودند .

اما در باب عده کشتی های خارجی «اشیل» شاعر ، که خودش اطلاعاتی در این باب داشت ، در تراژدی «نمایش حزن انگیز» که موسوم به پارسی ها است گوید : در عقب خشایارشا از کشتی بزرگ حرکت می کردند و دوست و هفت کشتی امواج دریا را میشکافتند . آنتی ها یکصد و هشتاد کشتی داشتند و در هر کدام هیجده مرد جنگی بود . «تمیستوکل» چنانکه در انتخاب محل جنگ مهارت خود را نشان داد در انتخاب موقع جنگ هم نمود که ماهر است . توضیح آنکه او مراقب بود که جدال فقط وقتی شروع شود که بادهای تند از طرف دریا بنای وزیدن گذاشته ، در بوزان امواجی تولید کنند . این باد برای کشتی های یونانی که مسطح و سبک بودند مزاحمتی نداشت ولیکن به سفاین سنگین بیگانه ، با پیشانی و مهییز بسیار بلند ، آسیب میرسانید . باد کشتیهای خارجی را طوری می گردانید که از طرف پهلوی در مقابل یونانیها واقع میشدند و اینها ضربتهای خود را وارد کرده همواره چشم خود را به «تمیستوکل» میدوختند زیرا او بهتر از سرداران دیگر میدانست چه باید کرد .

«تمیستوکل» با «آریامن» امیر البحر خشایارشا که رشید و شجاع و از تمام برادران شاه عادل تر بود مصاف داده امیر البحر مزبور بربك کشتی بزرگ سوار بود و از ارتفاع زیاد تگرگ تپو زوین یونانیها میباید . در این احوال «آمینان» از اهل «دسل» و «سوسیکلس» از اهل «پ دی یه» چنان با حرارت باو حمله کردند که دو کشتی بیکدیگر چسبیدند . «آریامن» بکشتی دشمن جست و پس از جدال ممتدی دونفر آنتی مزبور با ضربت های زوین آتقدرفشار باو دادند تا بالاخره او را بدریا افکندند . آرتمیوز چون تعش او را در میان سایر نشنها در دریا دید آن را بلند کرده به خشایارشا رسانید .

بعد پلوتارک گوید : جنگ داشت درمی گرفت که کمکی به یونانیها رسید زیرا یونانیها قبل از جدال کمک «آسیدها» را با تضرع طلبیده بودند و آنها حالا داخل



جنگ میشدند. آمدن آنها گردی بلند کرد که بطرف یونانیها آمده آنها را پوشانیده پس از آن «لی ک مد» رئیس ینک کشتی آتنی حمله ینک کشتی دشمن کرده آنها گرفت و بیرق آنها در حال برداشته به «آپلن دافن فوز» نیاز کرد. بعد جنگی سخت در گرفت و چون بواسطه تنگی جاکشتیهای خارجی نمیتوانستند حرکت کنند مگر اینکه یکی پس از دیگری بیاید، بحریمه پارس در تنگنایی افتاد و جبهه کشتیهای یونانی با کشتیهای خارجی مساوی گردید. جنگ پس از آن ادامه داشت و یونانیها آن قدر یا فشرده تا شب در رسید و کشتیهای خارجی فرار کردند.

(اگر شب در رسید چگونه میتوان گفت فرار کردند؟ و دیگر عبارت: یا فشرده تا شب در رسید بیشتر موهم ضعف یونانیها است).

پس از جنگ خشایارشا خواست مردانه بانکبت مواجه شود و امر کرد بوغاز «سالامین» را پر کنند تا قوه بری خود را از این راه به «سالامین» وارد و معبر را بروی یونانیان سد کند.

«تمیستوکل» برای آزمایش «آریستید» چنین وانمود کرد که لازم است یونانیها خودشان راه «هلس پونت» رسانیده پل آن را بر اندازند و با چنین گفت: باید آسیا را در اروپا گرفت. «آریستید» جواب داد: تا حال ما با پادشاهی جنگ میگردیم که پرورده ناز و نعمت است ولی اگر او را در اروپا حبس کنیم با این همه فزون که دارد دیگر در زیر سایه بان فرار نخواهد گرفت تا جنگ را با آسایش خیال نمشاکند. بعکس، او بهر وسیله دست خواهد زد، بهر جاکه خطر، حضور او را اقتضا کند خواهد رفت، جای تلفات خود را پر خواهد کرد و چون مشاهده کند که همه چیز او در معرض خطر است بهترین تصایح را خواهد پذیرفت. بنابراین باید پل دیگری برای اوساخت نازودتر از اروپا بیرون رود.

«تمیستوکل» در جواب گفت: اگر این رأی را مفید میدانم پس باید بحیله ای متوسل شد که او هر چه زودتر از یونان بیرون رود. پس از آنکه در این باب تصمیم کردند «تمیستوکل»، «آرناس» خواجه خشایارشا را که در میان اسرا بود نزد خود خواند و او را مأمور کرد تا نزد خشایارشا رفته و از طرف او چنین گوید:

یونانیها می خواهند بطرف «هلس پونت» رفته پل را خراب کنند. چون من منافع شاهرا همیشه در نظر دارم پیشنهاد می کنم که هر چه زودتر خود را به آب هائی که در اطاعت تو است برسانی تا از آنجا به آسیا روی، من از طرف خودم بهانه هائی می جویم که نقشه یونانی ها را در خراب کردن پل به تأخیر اندازم. این پیغام بیگانه را بو حشمت انداخته او با شتاب عقب نشست. وقایع بعد نشان دادند که احتیاط «تمیستوکل» و «آریستید» بجا بود، چه یونان در جنگ «پلاته» از خطری بزرگ جست و حال آنکه خشایارشا قسمت کمی از لشکرش را برای «مردوئید» گذاشته بود.

بعد «پلو تارک» از افتخارات «تمیستوکل» و پادشاهی که به او در یونان دادند صحبت می دارد ولی چون مربوط بجای دیگر این تألیف است میگذریم.

در علم و صنعت هنوز هم در بسیاری موارد چه در ساختمان کشتی و چه در پاره‌ای عملیات کارهای خود را بر اساس همان ابتکارات ایران قدیم و هخامنشیان پایه‌گذاری میکند. آری کشور عزیز ما ایران گذشته‌های پرافتخاری را گذرانده است.

ما مالک گنجینه‌های ارزنده و تابناکی از دوران باستانی خود بویژه دوره هخامنشیان هستیم. نیاکان واجداد ما با دریانوردبهای خود کشورهای را فتح کرده‌اند که امروز اصول تاریخ، افتخارات میهن ما بر پایه گفته‌ها و روایات مورخین و نویسندگان همان کشورها تدوین شده است.

به تصدیق تمام ملل جهان اولین ملتی که نیروی دریایی مجهز با سازمانی صحیح و قدرتی شکست ناپذیر بوجود آورد ایرانیان قدیم یعنی شاهنشاهان هخامنشی بودند.

هیچکس نیست که منکر عظمت نیروی دریایی ایران در دوره هخامنشیان باشد؛ بقول مورخین و تأیید نوشته‌ها و کتیبه‌های موجود، نیروی دریایی خشایارشا از ۴۰۰۰ واحد تشکیل شده بود که از آن میان تعداد ۱۳۰۷ کشتی سه طبقه که در هر طبقه یک ردیف از پاروهای قرار داشتند و آنها رازم ناو می‌نامیدند و یاسینه‌های نوک تیز خود سبب درهم شکستن کشتیهای دشمن میشدند و در ضمن ۲۰۰۰ کشتی‌های کوچک و بزرگی دیگر بود که مخصوص حمل بار و بنه برای پشتیبانی عده‌ها بکار می‌رفتند و روی هر یک از واحدهای رزمی ۵۱۷ نفر خدمه و سرباز سازمان داشتند.

«ساتراپها» زیر فرمان امپراتور ایران بودند و هر کدام تعداد زیادی کشتی‌های جنگی و مردان دریایی در اختیار امپراتور ایران می‌گذاشتند، مانند ملکا «آرتمیز» Artemise (در مورد زندگی و بیوگرافی آرتمیز به صفحات ۹۹-۱۰۱-۱۰۳ تا ۱۰۷ همین کتاب مراجعه فرمایند) که در باسالار ایران بود و چندین کشتی جنگی جهت خدمت به خشایارشا آماده کرد.

اگر بروایت هرودت که در جبهه دشمنان ما بشمار می‌آمده است توجه کنیم او تعداد افراد نیروی دریایی خشایارشا را به ۵ میلیون نفر تخمین زده است (این مقدار البته با توجه به روشهای ندادگانی و امکانات آن روز نمی‌تواند صحیح باشد). در ناوگانهای نیروی دریایی هخامنشیان سه در باسالار وجود داشت.

بدستور اوگروهی از ناوهای ایران بفرماندهی دریابد «آریامن» برای رساندن مال التجاره و نیروهای ایران بسواحل یونان و مدیترانه، آفریقا را دور زدند و این کار

فصل دهم

پایان کار هخامنشیان - نتیجه و خلاصه‌ای از آنچه

برای ایران و ایرانی در تاریخ دلی ثبت شده.

۵۸- افتخارات نیروی دریایی شاهنشاهی در دوران هخامنشیان

اجداد ما برای رفت و آمد در خلیج فارس و مبادله کالاهای خود با دیگر کشورها نیازه ساختن و بآب انداختن کشتیهای مناسب داشتند. کم‌کم پس از تکمیل وسائل دریایی و رونق یافتن امور بازرگانی اساس مدنی جامعه و شالوده‌ی حکومتی و اجتماعی پیدا شد. این قوم برای دفاع از حدود و مرزهای دریایی و زمینی خود و همچنین برای دفاع و حفاظت از کاروانهای بازرگانی چه در دریا و چه در زمین احتیاج به نیروی دفاعی داشت. از اینجا برای پشتیبانی و حفاظت از کاروانهای تجارتي و مرزهای دریایی، نیروی دریایی بوجود آمد.

در این مرحله از تاریخ جامعه بشری، ایرانیان قدیم نیز کسانی بودند که برای اولین بار در تاریخ دریایی از خود ابتکارات و تازگیهای در زمینه‌های کشتی‌سازی و ناوبری بوجود آوردند که دنیای امروز هنوز با تمام ترقی و پیشرفت شگرف خود

ما فوق قدرت سدهار تکرار شد. ایرانیان دوره هخامنشی اولین کسانی بودند که به طریقی از راههای فرعی و بکمک انشعابات رود نیل دریای احمر را بندریای مدیترانه وصل کردند و توانستند تعداد زیادی از کشتیهای خود را بدان وسیله بندریای مدیترانه و به جبهه های یونان برسانند. آثار و مدارک این ادعا در غالب کتابهای تاریخی مربوط به مشرق زمین ثبت شده و در موزه ایران باستان عمه کتیبه‌هایی که مؤید این ادعا باشند وجود دارد. بنابراین ایرانیان قدیم کاری را انجام دادند که صدها سال بعد بعنوان کانال سوئز صورت عمل بخود گرفت.

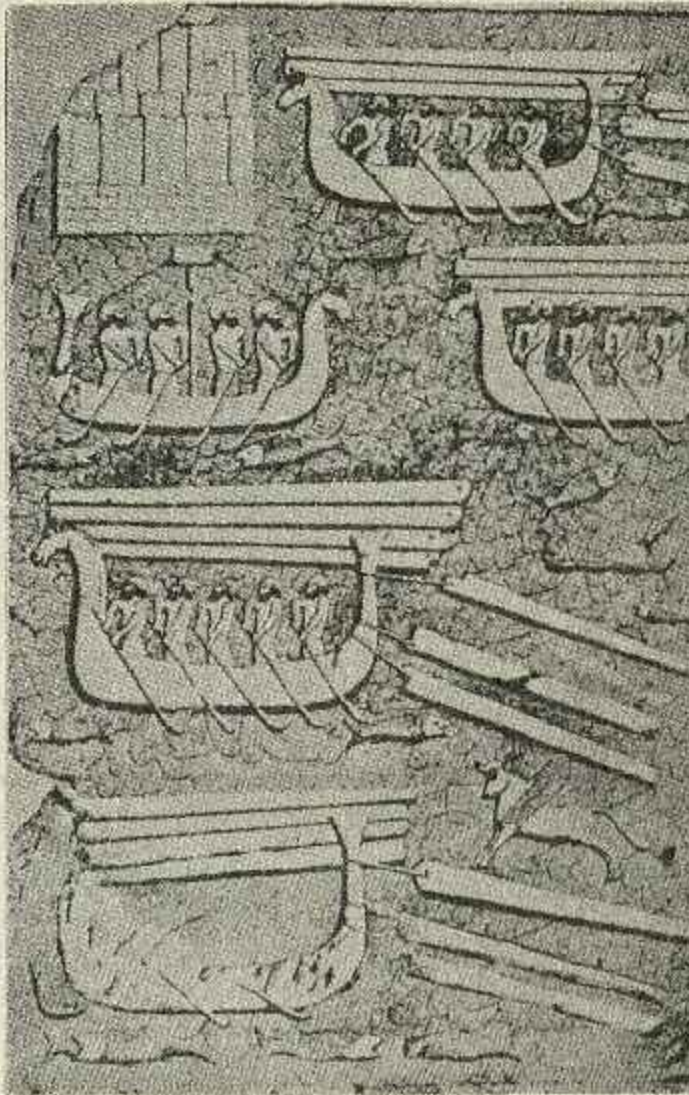
دیگر از کارهایی که بوسیله نیروی دریائی باستانی کشور ما پایه‌گذاری شد استفاده از غواصی و عملیات زیر آبی است.

ایرانیان دوره هخامنشی اولین کسانی بودند که در جنگهای دریائی با یونان و بخصوص در نبرد «سالامین» از غواصان استفاده کردند و در تاریخ غواصی نیز نام ایرانیان بعنوان اولین قوم استفاده کننده از این عملیات آمده است.

ایرانیان قدیم دوره هخامنشی اولین ملتی بودند که برای اولین بار در جهان دریائی، عملیات آبخاکی (آمفی بی) را انجام دادند. همه میدانند که در آرزوهای مدرن و سازمان‌های رزمی عصر ما، عملیات دوجانبه یا آبخاکی (آمفی بی) به معنی امروز (پیاده کردن نیرو از کشتی به ساحل و یا بالعکس) از مهمترین و اساسی‌ترین اصول استراتژی های بزرگ و تعرضی است. اشغال اروپا توسط متفقین بالاخره با عملیات بزرگ آمفی بی شروع شد. وسائل و تجهیزات این نیروها آنقدر متنوع و زیاد شده اند که امروز خود بخود نیروی مستقلی بنام تفنگداران دریائی بوجود آمده است.

این کارها برای اولین بار توسط نبوغ و ابتکار نیاکان ما انجام گرفت. در تمام دانشکده‌های نظامی دنیا وقتی دروس مربوط به عملیات آبخاکی شروع میشود قبل از هر چیز یاد از ایران و ایرانیان قدیم بمیان می‌آید.

هنوز ریشه بسیاری از کلمات و واژه‌های اصلی نیروی دریائی، فارسی سره است.



در این تصویر نمونه‌هایی از ناوهای باستانی دوره هخامنشی مشاهده میشوند. این تصاویر اغلب از کنده کاریهای روی سنگها و کتیبه‌ها بدست آمده‌اند. این کتیبه در «موزه بریتانیا» در لندن نگهداری میشود. این ناوها مخصوص حمل بار و بنه و بویژه حمل چوب و الوار بوده‌اند و بخوبی دیده میشود که علاوه بر روی عرشه مقداری هم بوسیله بندهای در قسمت پاشنه کشتی در آب کشیده میشده است.

غالب این واژه‌ها در تمام زبانهای اروپائی یکی است مثلاً کلمه «ناوی» که بمعنی يك سرباز نیروی دریائی بوده و پالین‌ترین درجه نیروی دریائی را تشکیل میدهد؛ مشتق دیگری از کلمه «ناو» بمعنی کشتی جنگی میباشد. بالاخره «ناوخدا» یا «ناخدا» فارسی بوده و بصورت کلمات «نیوی» و یا «نیوال» بمعنی نیروی دریائی بزبان‌های خارجی رفته است. واژه دیگر، بعنوان مثال «لانگر» میباشد که پس از تغییراتی در تلفظ آن رفته رفته «آنکور» و یا «لانکر» در زبانهای انگلیسی و فرانسه و ایتالیائی

در آمده است.

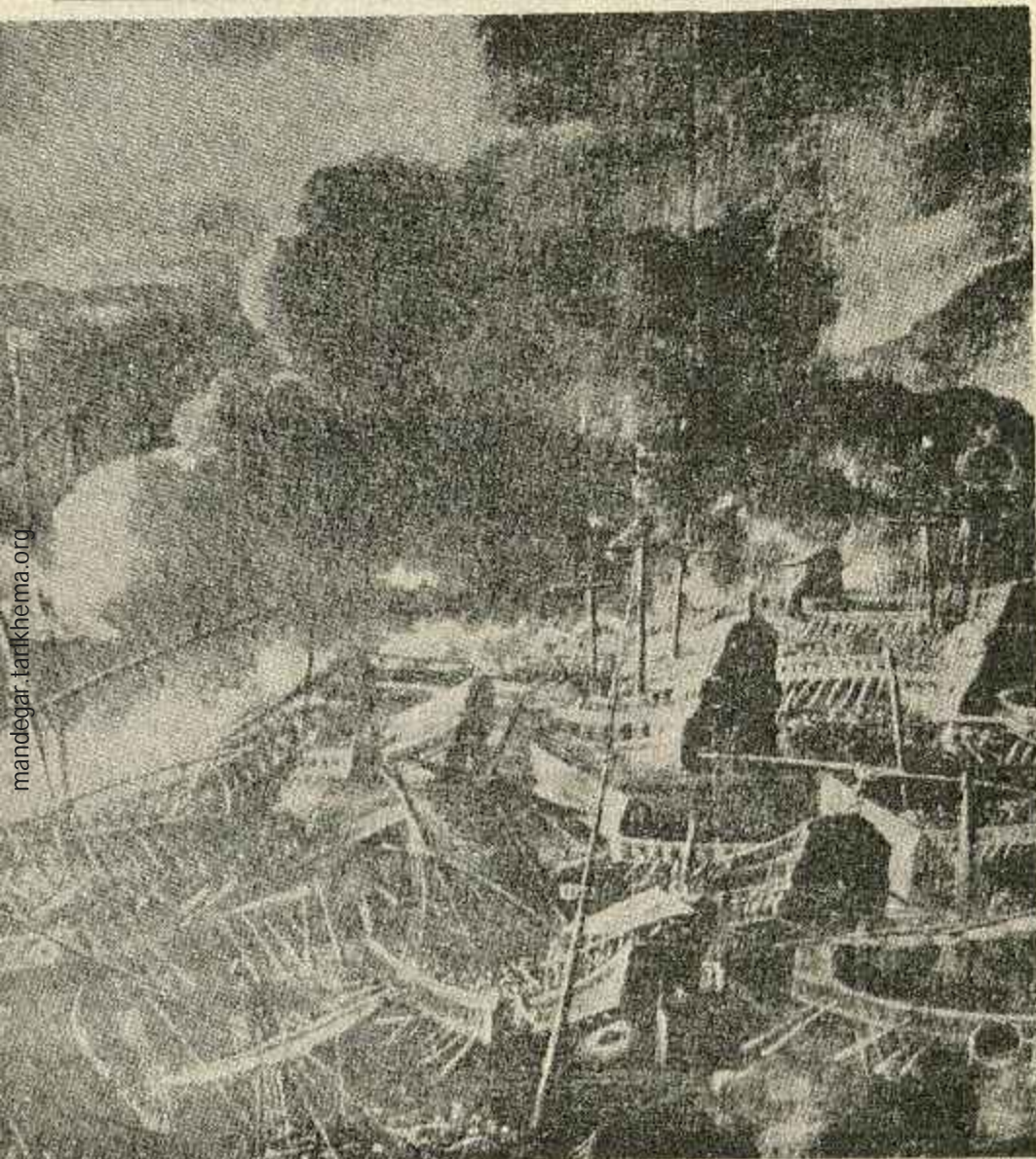
بنابر این بطوریکه ملاحظه میشود اندوخته تجربیات و مطالعات نیروی دریائی شاهنشاهی از زمانهای باستانی هنوز هم زنده و جاویدان است. سالهایی یکدیگر، قرن‌ها شدند و قرن‌ها نیز گذشتند و امروز کشور ما همچنان جای خود را در بین کشورهای جدید و نو ظهور حفظ کرده و هنوز هم حدود جنوبی مین مارا آبهای خلیج فارس و دریای عمان، بطول متجاوز از ۱۶۰۰ کیلومتر دربر گرفته اند.

خلیج فارس، آبهای باستانی و تنهادرایی باقیمانده از امپراتوری بزرگ دریائی دوران قدیم ما است و مأموریت حفظ و حر است و نگهداری و دفاع از آن به افسران و نایبان نیروی دریائی شاهنشاهی سپرده شده است.

خلیج فارس عامل حیات ما ایرانیان است، روزی است که طبیعت برای تنفس مابذنیای خارج گشوده است. عامل پیشرفت اقتصادی و ثروت ما است.

چنانکه در بالا گذشت افتخارات نیروی دریائی شاهنشاهی ایران بسیار اند ولی چرا از جزئیات تاریخ دریائی ما چیزی در دست نیست؟ انگیزه آنرا عیبیست در اوضاع و وقایع ناگواری که در دوره‌های استیلای بیگانگان بر ایران گذشته است جستجو کرد.

بی شک نیروی دریائی امپراتوری ایران در دوره هخامنشیان دارای سازمانی وسیع و تجهیزات کامل بوده است. مدارک و کتابهای ناوبری، اصول ساختمان کشتی، شیوه‌های رزمی، وسائل راهنمایی در دریا و ساحل و بخصوص روشهاییکه در ساختن انواع کشتیهای جنگی و تجارتمی بکار میبردند، اختراعات و ابتکاراتی که داشتند؛ اگر از آن زمان نسل بعد نسل سالم باقی میماند، بی شک امروز ما وارث گنجینه ارزنده‌ای از تجربیات نیاکان خود بودیم. حتی از دوره ساسانیان و دوره افشاریه که جنگها و نبردهای دریائی نادرشاه در آن بوقوع پیوست، متأسفانه گزند روزگار آناری بزرگ از آن‌ها بر جای نگذاشته است. وقتی امروز با استفاده از بهترین وسائل فنی و صنعتی در زمان صلح بازم در بعضی موارد دچار نقص کار از لحاظ کمبود وسائل میشویم



منظره‌ای را که ملاحظه میفرمائید تصویری است از يك تابلوی بررنگ نقاشی که صحنه نبرد دریائی معروف ایران و یونان را در ننگه «سالامین» مجسم میکنند. این تابلو در یکی از سالن‌های موزه کاخ «دوکال» در بندر هنری «وینز» بدقت نگهداری میشود. در این تصویر بخوبی تراکم ناوگان ایرانی چشم میخورد و ملاحظه میفرمائید که چگونه طوفان مدتها نیرومندترین ناوگان تاریخ را که متعلق به نیاکان ما در ۲۵۰۰ سال پیش بوده است، بی رحمانه درهم فرو برده است.

آنگاه بی میبریم در زمانهای پیشین که دامنه علم و صنعت و تسهیلات زندگی بیابان امروز نبوده و وسائل الکترونیکی و اتمی وجود نداشته چطور عملیات شگرفی مثل لشکرکشی زمینی و دریایی شاهنشاه هخامنشی بیونان انجام میشده است و یا با چه قدرتی نادرشاه برای ساختن کشتی، چوبهای جنگل مازندران را به بندر بوشهر میکشاند است، و با درجای دیگر با چه امکاناتی تعداد ۱۵۰۰۰ رأس اسب را برای حمله به عدن و مسقط با کشتی حمل میکرد است، آنگاه بی اختیار انسان بشگفتی میفتد. افسوس که جزئیات این نقشهها و تدابیر سرداران بزرگ بخوبی بر ما معلوم نیستند.

۵۹- بنادر ایران در دوران هخامنشیان

راجع به بنادر تجارتي باید گفت: چنانکه از مطالعات متخصصین برمیآید از طرف دریای خزر تجارتي نمیشده زیرا از بندری در سواحل آن ذکری نشده است. جغرافیون قدیم فقط از «زاداکرت» نام بردند که تقریباً با استرآباد کنونی تطبیق مینماید و آنها چنانکه معلوم است در کنار دریای خزر واقع نشده است. علت فقدان بنادر در این طرف معلوم است: مردمانی که در گیلان و مازندران آنروز سکنی داشتند اینها بودند: در گیلان «کادوسیان»، در مشرق آن «ماردها» یا «آماردها»، در طرف شرقی اینان یعنی در مازندران کنونی «تیوریها» (مازندران را با اسم این مردم «تیورستان» و «طبرستان» نامیدند. سفید رود کنونی هم در زمان قدیم «آمر» نام داشته است) از «تیوریها» بطرف مشرق «ورکالیان» («هیرکانی» های جغرافیون یونانی و گرگانی های قرون بعد) غالب این مردمان از تمدن دور بودند، اخلاق خشنی داشتند و مطیع کردن آنان نیز خیلی سخت بود. بنابراین نمیتوان تصور کرد که تجارتي هم با اقوام دیگر از راه بحر خزر داشته اند. بخصوص که در جاهای دیگر سواحل این دریا نیز مردمان غیر متمدن گوناگونی ساکن بودند. خلیج فارس بعکس، بندر متعددی داشت و خود این معنی دال بر این است که این بنادر واسطه تجارت بین ایران و ممالک تابعه آن بوده اند. از میان بنادر مزبور اینها معروف بودند:

از طرف مغرب بمشرق «دیلمون»، «نااکه گوگانه»، «آپستانه»، «هرمزی» و در آن طرف خلیج یعنی در «القطیف» قرون بعد، بندر «گرا».

«دیلمون» باید همان بندر دیلم کنونی باشد و «آپستانه»، «بستانه» امروزی ولی چون در کنار خلیج پارس دو بستانه است یکی در مشرق بندر عباس و دیگری در مشرق بندر لنگه، ظن قوی این است که «آپستانه»، «بستانه اولی» و «هرمزی» هم همان هرمز میباشد.

زائدا بست علاوه نمایم که بوشهر هم شهری است خیلی قدیم و آنرا در ازمنه پیشین «سالفدریسر» می نامیدند. از حفاریاتی که یک هیئت فرانسوی در اینجا کرد معلوم گشته که در این محل تمدن های مختلف وجود داشته و از قرن هفده ق. م. تمدن ایلامی در اینجا نفوذ یافته بود.

«سرآرنولد ویلسن» که مطالعاتی راجع بتاریخ خلیج پارس کرده گوید:

از زمان بخت النصر تجارت خلیج پارس رو بتزلزل گذارد زیرا دریاوردان «سور» از خلیج پارس بندریای سرخ متوجه شدند. جهت دیگر تزلزل این بود که چون فرات و کارون قابل کشتی رانی و دو شهر عمده یعنی بابل و شوش بر آنها واقع بودند، شاهان هخامنشی نگرانی داشتند که مبادا کشتی های دشمنان با راه زنان دریائی ناگهان بدل مملکت آنها حمله کنند و چنانکه «استرابون» نوشته (کتاب ۱۶ بند ۹-۱۰): «شاهان در این رودها بخصوص در کارون از سنگ سد های ساخته بودند و این سدا آبشارهائی بوجود آورده مانع عبور کشتی های بزرگ میشدند. بعد مؤلف مزبور گوید: باید باین عقیده بود که مقصود عمده از ساختن سد های مذکور آبیاری بوده چنانکه در مجرای سفلی بابل تا حال چنین سد های وجود دارد و در کارون هم تا اواخر قرن هیجده میلادی وجود داشت. تجارت بابل از راه خلیج پارس اگر هم کم شده باشد هیچگاه بکلی متوقف نشده و بنادر ایران از این راه با هند ارتباط می یافتند. بهر حال مسلم است که اسکندر می خواست این سدا را خراب کند ولی قبل از اجرای این منظور فوت کرد. بعد در اواخر قرن چهارم ق. م. تجارت خلیج پارس موقتاً رونقی یافت ولی در زمان امپراتوری روم

همینکه رومیها بر دریاهای مشرق مسلط شدند تجارت دریای سرخ بالا گرفت و از رونق خلیج کاسته شد.

از بنادر ممالک تابعه ایران اینها معروف بودند: (به نقشه دولت هخامنشی رجوع شود):

اول- درکنار دریای سیاه: ۱- در کلبه‌فازیس - آنز - ۲- در آسیای صغیر: طرابوزن - سرازوت - آمیزوس - سینوپ - سسام - هراکله (ارگله کنونی).

دوم- در بوغاز بوسفور: کالدون (فانی کنونی) از اینطرف و پیزانس از آنطرف. در نزدیکی مصب دانوب: ایستروبولیس.

سوم- درکنار بحر الجزائر بنادر زیادی بودند که مشهورترین آنها چنین نام داشتند: لامپساک - میلت - هالیکارناس.

چهارم- درکنار دریای مغرب: ۱- در فینیقیه: میریا ندرس - آرادس (آراد یا آرواد) بیبلوس - بریت (بیروت) - صیدا - صور - عاکو (آکه یا آسه) آسگالن - غزه. ۲- در مصر: پلوز (در شعبه اول مصب نیل از طرف مشرق) مندس - گاسیون.

پنجم - در هند «پناله» بر رود سند.

۶۰- آثار نیروی دریایی ایران در پایان کار هخامنشیان

آنچه از دوره هخامنشیان بعنوان یادگارهایی از سازمان و اقدامات نیروی دریایی ایران باقی ماند عبارت است از:

۱- بنای دو بندر «صور» و «صیدا» در سواحل مدیترانه.

۲- بسط حدود دریایی ایران از رود سند، خلیج فارس، اقیانوس هند، دجله و فرات تا دریای احمر، دریای مدیترانه، تنگه‌های بفر و داردانل و دریای مازندران.

۳- کندن کانال متناسبی از یکی از شعب رود نیل بدریای مدیترانه که بدان طریق ارتباطی بین دریای احمر و دریای مدیترانه برقرار شد. همان کانالی که

امروز بنام کانال سوئز معروف است و کتیبه داریوش در این مورد نیز همچنان بجای مانده است.

۴- تربیت و آموزش بیشتر ایرانیان در دریانوردی و جنگهای دریایی. این آموزش در اثر جنگهای دریایی بسیاری بخصوص در مدیترانه حاصل گردید و مضافاً آنکه وجود ملیت‌های مختلفی که هر کدام سهم خود مهارت و تجربیاتی در فنون جنگهای دریایی و دریانوردی داشتند در روحیه و تربیت ایرانیان بخصوص در فراگرفتن فنون مختلف دریایی نه تنها بی اثر نبوده بلکه عوامل اساسی بوده‌اند؛ مثل وجود کارشناسان و دریانوردان متبحر فینیقی، مصری، یونانی، قبرسی، رومی، عرب و غیره.

۵- ابتکار ساختن سکان و کشتی‌های نیرو بر بنام آب‌خاکی (آمفی بی) از افتخارات ایرانیان این دوره بوده است که در صفحات بعد مشروحاً ذکر شده است.

۶- انجام دریانوردیهای اکتشافی بمشرق تارود سند و بمغرب تا اقیانوس اطلس (سواحل آفریقای غربی) و احتمالاً دور زدن قاره آفریقا از کارهای آنان بوده است.

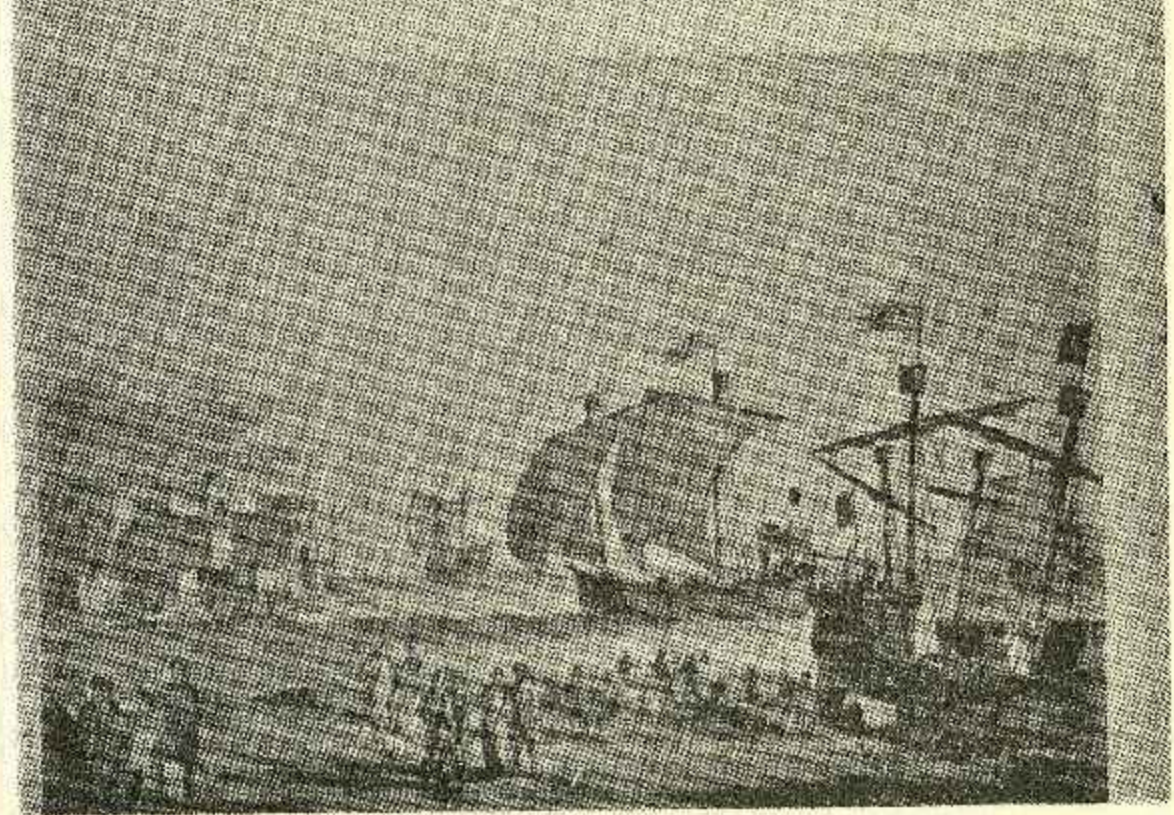
۷- هخامنشیان همچنین افتخار دارند که بعنوان ملتی که موفق ساختن یل‌های شناور شد معروف گشتند. این پل‌ها چنانکه شرح مفصل آن در صفحات ۷۳ و ۷۴ گذشت بر روی تنگه داردانل بوده است.

۶۱- فلسفه پیدایش عملیات آمفی بی (آبخاکی)

عملیات آمفی بی یا «دوجانبه» بطور کلی شامل کلیدی فعالیتها و عملیاتی است که از دریا بساحل؛ در موقع پیاده کردن نیرو از ناو بساحل (تخلیه) و یا از ساحل بدریا؛ در موقع سوار کردن نیروها بر روی ناوها (بارگیری) و یا ساحل بساحل؛ در موقع عبور از يك کانال یا رودخانه و یا دریاچه‌ای (عبور) انجام میگردد.

فلسفه پیدایش عملیات آبخاکی از دوران هخامنشیان، در ۲۵۰۰ سال پیش آغاز شد و برای اولین بار در زمان سلطنت داریوش کبیر در سال ۴۹۰ قبل از میلاد مسیح بکار رفت.

In all of these, means of getting the troops ashore were of paramount importance. In many cases, however, the means involved. Many such operations failed because of the lack of proper landing boats or because of their improper use. In his attack on Greece in 190 B.C. Hannibal had a landing craft with a ramp designed to put a horse ashore. The vessel below is the forerunner of the LST - the Landing Ship, Horse (LSH), as used in the twentieth century.



اختراع ناوهای آمفی بی (آبخاکی) از نیماکان ما، ایرانیان قدیم بوده است.

بنابر این ایرانیان قدیم دوره هخامنشی اولین هلتی بودند که برای اولین بار درجهان دریائی، عملیات آبخاکی را انجام دادند.

آنان برای اولین بار کشتی‌هایی ساختند که قسمت جلوی آن‌ها بشکل در بزرگی بازمی‌شد، و زیرسازی بدنه آن طوری بود که تا بر روی خاک کشانده می‌شد. آنگاه در بزرگی همانند پلی بر روی حد فاصل آب و خاک افتاده و از داخل آن

سواران و تجهیزاتشان خارج می‌شدند. این وسیله آبخاکی اولین و کامل‌ترین روشی بوده که تا آن زمان سابقه نداشت و بدان وسیله عده‌های پیاده می‌توانستند از دریا بساحل انتقال داده شوند.

به‌تصویر تجسمی از نمونه کشتی‌هایی که در کتابهای آموزشی در دانشکده‌های نظامی اروپا و آمریکا تهیه شده است توجه فرمائید، سواران بخوبی مشاهده می‌شوند، این کشتی‌ها را «LSH» یعنی «LANDING - SHIP - HORSE» یا به عبارت فارسی «سواره نظام‌بر» یا «سواره نظام پیاده‌کن» مینامیدند.

این عملیات را ایرانیان دوره هخامنشی (ویژه‌خصوص در زمان داریوش کبیر) با ۶۰۰ فروند از انواع کشتی‌های هم نظیر و ۱۵۰۰۰۰ مرد جنگی برای اولین بار انجام دادند.

امروزه ناوهای بزرگ نیروی بر اساس همان کشتی‌های باستانی ساخته شده و استعداد حمل واحدهای زمینی و پیاده نظام را که در اصطلاح «تفنگداران دریائی» مینامند دارا می‌باشند. باید توجه داشت که معمولا این واحدها بزرگتر از گردان بوده و هر واحد رزمی را باید با کلیدی ملحقات مربوط بآن در نظر گرفت.

خلاصه کلام آنکه امروز در آرتشهای نوین و سازمانهای رزمی عصر ما عملیات آبخاکی بعنوان مهمترین و اساسی‌ترین اصول استراتژی‌های بزرگ تعرضی تلقی می‌شود.

چنانکه در جنگهای گذشته برای هجوم و اشغال مناطقی که بدربار پیوستگی داشتند از نیروی دریائی استفاده می‌شده است. اشغال اروپا توسط متفقین بالاخره با عملیات بزرگی آبخاکی بنام «عملیات نرماندی» ژنرال «آیزنهاور» عملی شد و بدین وسیله نیروهای متفقین در خاک اروپا پیاده شدند، و با آنکه ۱۲ روز طوفان مدیترانه مقدار زیادی از اسکله‌ها را خراب کرده و تعداد زیادی نیز از ناوها غرق شدند معذالک با نبردهای خونین بالاخره نقرات متفقین شروع به پیشروی کردند.

معمولا انتقال (پیاده کردن) واحدهای رزمی زمینی به منطقه مورد نظر با پشتیبانی نیروی هوائی و توپخانه دریائی صورت می‌گیرد و برای انجام چنین

عملیاتی باید مراحمی هم آهنگ شده و پشت سر هم انجام شوند. در هر حال برتری هوایی در آن منطقه میبایست بوجود آمده باشد و بطور کلی عملیات تجسس و انتخاب محل، بمباران آن منطقه و خنثی کردن عمل دفاعی و تعرضی دشمن و بالاخره ایجاد سربل و تصرف سرزمین و پیشروی از جمله اقدامات اساسی این عملیات محسوب میشوند.

طرح عملیات، با هم آهنگی دقیقی در ستاد نیروهای مشترک تنظیم شده و سپس با زمان بندی و دقت، در وقت معینی بموقع اجراء گذاشته می شود. این نوع عملیات اصولاً جنبه تعرضی داشته و معمولاً با همکاری دو یا سه عنصر نیرو انجام میگردد. نقش اصلی متوجه عده های تفنگدار میباشند که پس از اشغال ساحل، منطقه ای را تصرف و شروع به پیشروی می کنند. وسایل و تجهیزات و از آن میان تعداد انواع ناوهای نیرو بر آنقدر متنوع و زیاد شده اند که امروز خود بخود نیروی مستقلی را بنام «تفنگداران دریایی» بوجود آورده است. تجهیزات واحدهای تفنگدار برای استفاده در شرایطی تهیه می شوند که قابلیت حمل آن ها ساده بوده و حتی الامکان دارای وزن محدود، حجم کم و قدرت زیاد باشند.

ممالک متحده امریکا در جریان جنگ جهانی دوم دو بار عملیات آبخاکی بوسیله نیروی زمینی و تفنگداران دریایی خود انجام داد.

در روزهاییکه نیروهای سازمان ملل متحد در جنگهای داخلی کره در شرف شکست بودند بالاخره با انجام عملیات آبخاکی و پشتیبانی نیروهای زمینی از راه دریا ورق برگشت و اوضاع جنگ در کره عوض شد و بدتبال آن نیروهای سازمان ملل پیروز شدند.

در حال حاضر در ناوگان ششم امریکا در مدیترانه، یک واحد نیروی مأموریت مشترک عملیات آمفی بی سازمان دارد. این نیرو شامل یک لشکر تفنگداران دریایی می باشد که قابلیت نقل مکان از طریق «هوا برد» را نیز دارد. در ناوگان هفتم ممالک متحده در آبهای اقیانوس آرام نیز یک لشکر تفنگداران دریایی وجود دارد.

در نیروی دریایی شاهنشاهی نوین ایران گردان های تفنگدار دریایی سازمان دارند که مقر آنها در مناطق دریایی جنوب می باشد. در این گردان ها یک دسته نیز جهت انجام عملیات مخصوص وجود دارد. چنانکه گذشت هر واحد تفنگدار می بایست دارای تجهیزات مخصوص بخود باشد.

سازمان تفنگداران دریایی شاهنشاهی بر اساس سبک و روش جهان نوین پی ریزی گردیده و امید است بیازی خداوند و توجهات خاص خدایگان شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران نیروی تفنگدار دریایی در نیروی دریایی بتدریج توسعه پیدا کرده و بعنوان نیروی مستقلی جهت تقویت بیشتر قوای دفاعی خاک میهن در آبهای خلیج فارس و دریای عمان آماده باشند.

عملیات دریانوردی او اشاره شده است.

«آریان» مورخ یونانی در کتاب هفتم خود در فصل دوم اقدامات اسکندر و عملیات وی را در دجله و فرات و بالاخره در اروندرود و کارون به شرحی که در بخش آتی از آن سخن خواهد رفت بیان داشته است.

۶۳- کشتی رانی در کارون و دجله در عهد اسکندر

از قول «آریان» مورخ یونانی: (کتاب ۷ فصل ۲ بند ۵):

اسکندر «هفس تیون» را مأمور کرد تا قسمت بزرگ لشکر را بکنار خلیج پارس برود و چون بحریه هم بدایالت شوش رسیده بود، اسکندر با «هیپاس پیست»ها و «آژما» و یک قسمت از سواره نظام «هتر» بکشتی ها نشسته از کارون سرازیر شد و بعد که بدریاسید از کشتی های سنگین آسیب یافته بکشتی های سبک بار درآمد و سواحل را گرفته بمصب دجله وارد شد. باقی سفاین میبایست از نرغهای که کارون را بدجله مربوط میداشت باین رود درآیند. «آریان» گوید: چون سطح دجله پایین تر از سطح فرات است آبهای این رود بدجله سرازیر میشوند و بعلاوه رودهایی هم باین رود میریزند. از آنجا که مجرای دجله عمیق است آب از بستر بیرون نمی آید و این رود در جایی گدار ندارد. فرات که سطحش بلندتر است، برعکس دجله، آب آن بطور طبیعی یا مصنوعی بجویبارها تقسیم شده بکارزراعت میرود. از این جهت است که فرات در انتهای جریانش صافی دجله را ندارد و آبش هم آنقدر زیاد نیست. اسکندر در دجله تاجائی را اندک «هفس تیون» در کنار آن اردو زده بود. بعد بشهر «اپیس» که در کنار رود واقع است رسید. او امر کرد سدهائی را که پارسی ها برای ممانعت از ورود دشمن باین رود ساخته بودند خراب کنند و گفت: «این وسیله دفاع برای کسانی خوب است که نمیتوانند اسلحه بکار برند». چون این وسیله حقیرانه بود در یک لحظه خراب شد (آریان و بعضی مورخین دیگر اسکندر، این سدها را دلیل ترس ایرانی ها و خراب کردن آنها از شجاعت اسکندر دانسته اند ولی

فصل یازدهم

۶۲- اوضاع دریائی ایران و اسکندر مقدونی

مسلم است با رسیدن پای اسکندر بخلیج فارس و سواحل اقیانوس هند قبلا شیرازه و سازمان نیروی دریائی امپراتوری بزرگ ایران از هم پاشیده بود و ناوگانی که بتواند جلوی هجوم دریائی اسکندر را بگیرد وجود نداشت و مآل میدان برای اسکندر و نیروی دریائی او خالی بود. از اقدامات ابلهانه و خصمانه ای که اسکندر کرد خراب نمودن سدهای زیادی بود که بر روی رودهای پر آب ایران مثل رود کارون و دجله و فرات برای آبیاری مزارع و کشتزارهای ایرانیان بنا کرده بودند. اگر چه عمر او کفاف خراب کردن همه آنها را نداد ولی اقدام او بیشتر بدان جهت بود که می پنداشت این سدها برای جلوگیری از عبور کشتی های دشمن ساخته شده اند و میبایست آنها را خراب کرد تا کشتی های او بتوانند از آن رودخانه ها عبور کنند. حتی در تاریخ اشاره شده است که اسکندر تا محل تلاقی رود کارون در رودهای دجله و فرات در محل سدها کارون و اروندرود که در خرمشهر فعلی میباشد آمده بوده است.

در زمان اسکندر اقدام بدریانوردی طولانی شد و معروفترین آن مأموریت و سفر دریائی «نئارکوس» میباشد که برای تحقیقات و اکتشافاتی در دریای هند باناوگان مقدونی از خلیج فارس گذشت و بداخل مصب رود سند وارد شد. خلاصه سفرنامه «نئارکوس» در کتاب معروف مورخ یونانی آمده و به مختصری از خاطرات و انجام

«نیپور» گوید: «این سدها را در فرات و دجله از این جهت ساخته بودند که آب در بعضی جاها طغیان نکند و دشت‌های کنار رود را بنپوشد». بنا بر این اسکندر در خراب کردن این سدها مآل‌بین نبود. در تأیید مطالب فوق در بحث تجارت بابل‌ها در خلیج فارس در صفحات پیشین این کتاب از قول «استرابون» نیز اشاره شده است.

۶۴- نظری اجمالی به نیروی دریائی ایران و خلیج

فارس در زمان اسکندر مقدونی

قسمتی از کتاب تاریخ شاهنشاهی ایران نوشته دات. اوستده ترجمه جناب آقای دکتر محمد مقدم استاد دانشگاه تهران (بخش دوم کتاب)، راجع بامور نیروی دریائی و خلیج فارس در دوران استیلای اسکندر مقدونی که مسلم است از هر مدرك موجود دیگر مستندتر میباشد در زیر بدان اشاره می‌گردد.

زندگی و کار اسکندر بزرگ (مرگ ۳۲۳ ق.م.) آغاز دوره نوینی در تاریخ خاور نزدیک است و اگر بیشتر زندگی کرده بود اثرهای بزرگتری میداشت. شاید شاهنشاهی متحد و با دوام دیگری در سرزمینهای که شاهنشاهی پارس بود برقرار میکرد. بی‌شک سفر دریائی ایراکه برای بررسی کرانه‌های عربستان مطرح کرده بود انجام میداد و چنین بررسی، وضع این کرانه‌ها را همان اندازه روشن میکرد که سفر «نارخوس» وضع کرانه‌های ایران را روشن ساخته بود. در پی آن شاید کشورگشائی می‌آمد و بازرگانی یونان با هند دو قرن زودتر آغاز میشد. بهر حال کشورگشائیهای مقدونی همان اندازه که انجام گرفت اثر بسیار داشت.

کرانه‌های مدیترانه شرقی بدست پارسیان در آن زمان با کرانه‌های دو خلیج دریای هند یکی شده بودند ولی فعالیت اقتصادی یونانیان این بود که از مزیت‌های

چنین اتحادی بهره برداری بیشتر میکنند و هدف کنجکاوی یونانیان برداشتن تاریکی‌ای بود که دیرزمانی عربستان در آن پوشیده بود.

در سال آخرش اسکندر سرگرم اجیر کردن فنیقیان بود تا در خلیج فارس به ناو رانی و مانند‌گار شدن در کرانه‌های آن بپردازند و درگیر دار کردن قسمت‌های کشتی از فنیقیه به بین‌النهرین، ساختن کشتی‌های از درخت‌های سرو نزدیک بابل، بهتر کردن ناو رانی در فرات، افزودن گنجایش بندر درونی بابل و فرستادن سه کشتی برای بررسی در خلیج فارس بود. یکی از این کشتی‌ها به بحرین رسید و مرور پذیردگی آنجا را از نزدیک دید.

ولی هیچ‌یک از آنها از دعاغه «مصنوم» نگذشتند و این سفرها بی‌ثمر ماندند. پس از مرگ اسکندر، نقشه‌های او را رها کردند و یونانیان شاهنشاهی «سلوکی» فعالیت از خود در خلیج فارس نشان ندادند. در سده سوم، فعال‌ترین بازرگانان در این ناحیه، مردم «گره» ، یک شهر کلدی بر کرانه الحسا بودند که شاید در آن زمان بسیاری از مردم عرب را نیز در برداشت. مردم «گره» داد و ستد کاروانی با سرزمین صمغ خوشبوی عربستان جنوبی داشتند و شاید به داد و ستد هم از راه دریا و هم خشکی با «سلوکیه» کنار دجله می‌پرداختند. «سلوکیه» همچو مرکز بازرگانی بین‌النهرین جانشین بابل شده بود. کشتی‌های دریارو میتوانستند تا «سلوکیه» که انتهای راه آمد و رفت خلیج بود پیش بروند. همچنین در «تاردون»، بر دهانه فرات و خاراکس، آنجائی که دجله و اولیوس (کارون) وصل میشوند بازارهایی بود. «اتیوخوس» سوم در پیرامون ۲۰۵ ق.م. بر ضد مردمان «گره» لشکر کشی کرد ولی با گرفتن باج فراوانی از سیم و کندرومر از آن چشم پوشید.

«پلی‌بیوس» در تاریخ خود می‌گوید: «مردمان گره به شاه‌التماس کردند که آنچه را باغیان به آنها بخشیده‌اند؛ آرامش و آزادی همیشه، و بران نکنند». جز این کوشش نیمه‌کاره‌گواهی فعالیت دیگری از این سونداریم. این شگفت است زیرا انتظار میرفت که پادشاهان سلوکی، بازرگانی سودمندی میان هند و مدیترانه از راه دریائی که «نارخوس» گذشته بود و سپس از میان سرزمینهای شاهنشاهی خود در

بین‌النهرین و سوریه شمالی برقرار کنند. ولی به نظر می‌آید که داد و ستد آنها با هند بیشتر از راه ایران انجام می‌گرفت و بهر حال فیلهای خود را از راه ایران می‌آوردند. ولی شاید دادوستد دریائی هم داشتند که در منابع جزئی که از تاریخ سلوکی به ما رسیده یادى از آن نشده است.

زمانی که «پارتیان»، بابل و سلوکیه را میان سالهای ۱۳۰ و ۱۳۰ ق.م گرفتند فرصت از دست رفت. شاهنشاهان «پارتی» در آمد خوبی از راههای زمینی کشورشان به چین و هند بدست می‌آوردند و به غربیان یونانی و رومی برای برقرار کردن راههای دریائی که رقیب راههای خشکی بشود فرصتی نمیدادند. در سراسر دوره امپراتوری روم دادوستد خلیج فارس در دست شهرهای کوچک میانجی ماند که عربها در آن شهرها برجسته بودند، «خاراکس» و همسایه اش «اپولوگوس» که با «پالمیر» در بیابان سوریه تماس نزدیک داشتند، تنها یک بار رومیها کوشیدند که این دستگاه را درهم شکنند؛ زمانی که «تراژان» بین‌النهرین را گرفت و «خاراکس» تسلیم شد (۱۱۶ ق.م.) ولی پارتیان بزودی سرزمینهای از دست رفته را باز گرفتند. پس از این بود که «پالمیر» از فراوانی و کلهبایی بهره‌مند شد و به نظر می‌آید که روم نیز «پالمیر» را نیمه مستقل رها کرد تا بازرگانان آن شهر بتوانند در هر دو شاهنشاهی بزرگ دادوستد کنند.

«خاراکس» در آغاز یک شهر یونانی بود که اسکندر بنیاد گذاشته و یکی از پادشاهان سلوکی آنرا نو کرده بود. در دوره‌های بعد «سپاسینوس» نامی، شاه عربهای آن ناحیه، آن شهر را دوباره بنیاد گذاشت و آنرا «خاراکس سپاسینو» نامید. «پلین» میگوید که در زمان او (پیش از ۷۷ میلادی) «خاراکس» شهری از عربستان و سرزمین پارتی بود. وقتی که «تراژان» به آنجا رسید «خاراکس» در قلمرو «اتامبلوس» یک امیر سامی، بود. «اپولوگوس» فقط در «پریپلوس» دریای «ایتره» ذکر شده و آن کتابی است که پیرامون ۵۰-۶۰ میلادی نوشته شده است.

نویسنده این کتاب آن شهر را یک بازار «پارسی» یعنی پارتی میخواند و میگوید از این شهر مرزهای بسیار، پارچه‌های ارغوانی، می، خرما، زر و برده

به‌یمن فرستاده میشد. مردم این دو بندر شاید آمیخته‌ای از عرب، کلدی و پارسی بودند. از هریک یا از هر دو بندر سفرهای دریائی گرد عربستان انجام میگرفت و گزارشهای بی‌گرافه رهسپاران چینی به‌بابت گواه آنست.

سالنامه‌های دوره نخست «هان» (۲۰۶ پیش از میلاد تا ۲۵ میلادی) نقل میکنند که از «تیائوچی» (که کلمه شناخته شده است) اگر پیش از صد روز بسوی عرب در دریا پیش رویم به زمین خورنشین میرسیم. چون همین گزارش میگوید که «تیائوچی» کشوری در قلمرو شاهنشاهی پارت است، زمان آن باید پس از ۱۳۰ پیش از میلاد باشد. گزارش جالبتری از سالنامه‌های بعدی دوره «هان» که به سال ۹۷ میلادی بر میگردد میگوید:

«در این سال سردار «پان چائو» فرستاده خود «کان‌بینگ» را از «آسیای مرکزی» به «تاتسین» (سوریه) فرستاد و او به «تیائوچی» بر کرافه دریای بزرگ رسید و چون وی میخواست از دریا گذر کند دریا نوردان مرز غربی پارت به «کان‌بینگ» گفتند: دریا پهناور و بزرگ است، با باد همراه میتوان از آن در سه ماه گذر کرد ولی اگر باد آرام باشد شاید دو سال طول بکشد. از اینرو آنها که به دریا میروند نوشته سه سال با خود به کشتی میبرند. در دریا چیزیست که مردم را به یاد هیمن و خانه خود میبرد و بدین سان چندتن جان خود را از دست دادند. چون «کان‌بینگ» این سخن بشنید باز ایستاد».

بمقایسه با «پلین» به نظر می‌آید که شاید بندری که به آن اشاره شده و از آنجا سوار میشدند «خاراکس» باشد. در همین گزارش گفته شده که «تاتسین» نیز «لی‌چین» خوانده میشود و چون آنرا «پترا» شهر و سرزمین عربهای قبلی شناخته‌اند میتوانیم حدس بزنیم که اتمهای سفر، دریای «لوکه‌کومه» یا بندر «ابله» در عربستان شمال غربی بوده است. بیشک این گفته که این سفر، دریائی شاید دو سال بکشد گراف گوی است.

«خاراکس» و «اپولوگوس» هر دو با هند داد و ستد میکردند. همان کالاهائی که از «اپولوگوس» به‌یمن فرستاده میشد به «باری‌غزه» بر خلیج «کلمبی» نیز فرستاده

میشد «کشتیهای بزرگ» از آنجا با بار مس، آهنوس و الوارهای گوناگون برمیگشتند.

وقتی «ترازان» در «خاراکس» بر کرانه ایستاده و به اسکندر رشک میبرد کشتی ایرا دید که به هند میرفت و افسوس خورد که برای گذشتن از دریا بسیار پسر شده بود.

نویسنده «پریپلوس» از بندر دوری بنام «اومانه» سخن میگوید که آنرا بر کرانه ایران در کرمان میگذارد و فاصله دریائی آنرا از تنگه هرمز بسوی شرق شش روز میداند. «پلین» بزرگ، بطور صریح بودن آنرا بر کرانه کرمان افکار میکند و آنرا بر کرانه عربستان در غرب تنگه هرمز میگذارد. ولی هیچ يك از این دو نویسنده آگاهی قابل اعتمادی از این ناحیه نداشتند و به نظر من «اومانه» بندری در عمان باید باشد یا در «صحار» یا در مسقط یا جای دیگری و شاید چنان که در «پریپلوس» گفته شده در قلمرو شاهنشاهی پارت بوده است، به یقین نام آن عمان را به یاد می آورد. از این گذشته کالاهائی را که «پریپلوس» نام می برد که از این بندر فرستاده میشده جای آنرا در عربستان بیش از این نشان میدهد. اینها همان کالاهائی اند که از «اپولوگوس» فرستاده می شدند. با افزوده شدن قایقهای دوخته بنام «مندرته»، این واژه صورت عربی دارد و طرز ساختن آن نیز از نوع قایقهای عربی است. این قایقها برای عربستان جنوبی ساخته می شدند و کالاهای دیگر نیز مانند کالاهای «اپولوگوس» به عربستان جنوبی و «بازی غزه» فرستاده می شدند. کالاهائی که به این بندر می رسیدند نیز مانند همانهایی بودند که به «اپولوگوس» می رسیدند، جز این که کانه (کنه در حزقیال) کندر به «اومانه» می فرستاد. «پلین» نیز «گرهه» را همچو یک شهر بزرگ یاد می کند و از شهری در «اکیله» نزدیک رأس مصندم که بندر بازرگانی برای هند بود نام می برد. به این ترتیب در این دوره بازرگانی از راه دریا میان خلیج فارس تا دهانه رودخانه «نریده» از یک سو و عربستان جنوب غربی از سوی دیگر برقرار بود و در این بازرگانی عربهای خلیج شاید نقش برجستهای به عهده داشتند. ولی سده های پرکارتر در خلیج فارس هنوز نیامده بودند. این دوره هنوز روزگار دریای سرخ بود.

فصل دوازدهم

۶۵- نیروی دریائی ایران در زمان اشکانیان

می توان گفت که در زمان اشکانیان، حکومت پاره ای از قسمت های ایران مثل فارس و کرمان همچنان در دست هخامنشیان باقی بود و تسلط آنان بر قسمتی از مناطق جنوبی خلیج فارس محرز است. بطوریکه یکی از سیاحان یونانی که در هشتاد قبل از میلاد در خلیج فارس و سواحل هند یا دریای عمان سیاحت نموده است در یادداشت های خود اشاره بوجود کشتیهای ایرانی نموده است. از طرف دیگر در جریان جنگهای ایران و روم در دوره اشکانیان دیده می شود که با ورود نیروی دریائی «ترازان» از طریق دجله و فرات بدهانه خلیج فارس و داخل آن، خسرو اشکانی و ناوگان او غافلگیر شده و منجر به شکست خسرو اشکانی گردید و در پایان سالهای آینده که شاید در حدود چندین سال باشد آثار رومیها و بقایای کشتیهای آنها از همان راه رانده شدند.

بعلاوه در زمان ساسانیان آبادانی و عمران سواحل خلیج فارس از نواحیاء و بنادر و پایگاههای متعددی در سواحل خلیج فارس و رودهای کرون و اروند رود و دجله و فرات ساخته می شود که بعضی از آنها مانند بنادر «ابولنه» و «بیروزشاپور» در کنار فرات و بالاخره شهر شاپور و پل معروف آنست که همچنان در شهر شوشتر فعلی باقی است و هر کس از تهران بجنوب از راه زمینی سفر کند می بایست که از این رود رد شده و پل معروف شاپور ذوالاکتافرا به بیند.

گفته می شود که در زمان ساسانیان کتاب دریانوردی یا راهنمای دریانوردی در خلیج فارس نوشته شده و در دست ناخدایان و دریانوردان ایرانی بوده و نام آن «رهنامه کشتی رانی» بوده است. در تاریخ مذکور است که «واسکودو گاما» سیاح معروف باین کتاب دست یافته و از آن درسفرهای دریائی خود در اقیانوس هند و خلیج فارس استفاده می نموده است. از دوره ساسانیان واژه های دریائی بسیاری بجای مانده که تا با امروز از آن واژه ها در زبان نیروی دریائی استفاده می شود مثل «ناو» بمعنی کشتی جنگی و «ناو خدا» بمعنی ناخدا و فرمانده کشتی. کلمه ناوگان و حتی قطب نما و اساس آن از آن دوره بجای مانده است. بنادری که در دوره ساسانیان در خلیج فارس بنا شدند بسیارند ولی متأسفانه امروز کمتر آثاری از آنها بجا است. در این جا نظر خواننده عزیز را بوجود بنادر یکروزگاری، چه در زمان ساسانیان و چه بعد از آنها حتی در عهد سفویه معمور بوده است جلب مینمایم.

۶۷- بنادری از خلیج فارس که اکنون وجود ندارند

موضوع قابل توجه تأسیس و یا انتقال بنادر از یک قسمت خلیج به قسمت دیگر آنست که تبعیت کامل از وضع اقتصادی مناطق در قرون مختلفه می نموده است و در واقع رونق ایاب و ذهاب بندری، وابستگی کامل بنحوه تجارت و معاملات بخصوص در مناطق جنوبی کشور ما (خوزستان، فارس، کرمان و مکران) داشته است. بطور مثال؛ زمانی حجیم تجارت و اقتصاد خلیج در منطقه شمال شرقی آن (مانند عهد ساسانیان و سفویه) و زمانی در قسمت مرکزی (قاجاریه) و یا در قسمت

فصل سیزدهم

۶۶- نیروی دریائی ایران و ساسانیان

قبل از روی کار آمدن سلسله ساسانیان اوضاع و احوال نیروی دریائی ایران بخوبی روشن نیست و بیشتر در ابری از ابهام و تاریکی است ولی با مستقر شدن سلطنت ساسانیان می توان گفت که نیروی دریائی ایران هم مجدداً سازمان یافت و پرده ابهام از روی آن برداشته شد بطوریکه در داستانهای ملی خودمان و همچنین آثار مورخین ارمنی و رومی و بخصوص آثار جغرافی نویسان عرب و ایرانی آمده است بخوبی می رساند که در دوره ساسانیان یعنی از زمان سلطنت اردشیر بابکان تا عصر شاپور ذوالاکتاف مخصوصاً در زمان سلطنت انوشیروان عادل خلیج فارس و دریای عمان یعنی تمام سواحل و جزایر آن متعلق بایران بوده و ناوگان سلطنتی ساسانیان از نو بنا شده و در خلیج فارس رفت و آمد داشته است و در سایه عملیات همین نیروی دریائی بود که قبایل سرکش عرب در خلیج فارس سرکوب شدند و ایران مجدداً دارای سیدت و قدرت دریائی در خلیج فارس و دریای عمان گردید و بالاخره در سایه وجود همین قدرت دریائی بود که بامر انوشیروان عادل ناوگان جنگی ایران به یمن لشکر کشید و دامنه عملیات خود را تا سواحل غربی دریای احمر و سواحل شرقی آفریقا رساند و در آن، واحد عملیات حبشه معروف ماند.

اردو کشی به سرانندیب یعنی بندریهای خاور دور را بهمین ترتیب می توان عملیات سرانندیب نامید. در بعضی از مدارک اشاره شده که وجود این ناوگان در سرانندیب سبب شد که شهری با بندری از ایرانیان در هند و چین فعلی ساخته شود.

شمال غربی آن دروضع حاضر بوده و هم‌اکنون نیز تمایل به ایاب و ذهاب دریائی مجدداً متوجه بندرعباس یا شمال شرقی این دریا می‌گردد. با توجه به مراتب معروضه این نقل و انتقالات منطقه‌ای که در هر زمان بیشتر بستگی بوضع اقتصادی کشور ما داشته است موجب این گردیده که بنادری تأسیس و آباد و یا متروک گردند و بخصوص این موضوع در ابتدای گسترش دین مبین اسلام و همچنین قرون وسطی شایان توجه و دقت است.

ما اینک دربارهٔ هشت بندر مهم که در زمان خود، از بنادر آباد خلیج فارس بوده و مراکز مرادات تجارتی خلیج با داخلهٔ کشور و همچنین کشورها و بنادر خلیج و یا کشورهای دور دست بوده‌اند و اکنون وجود ندارند بحث و آنها را از نظر خوانندگان گرامی خواهیم گذرانید.

۱- «ابله» (Ubolle) این بندر که اسم قدیم آن «اپولوگوس» (Opolugus) است بسیار مهم بوده و مخرج عمده خلیج فارس و بندرگاه تجارتی ایران در عهد خود محسوب می‌شده است و راههای عمده ایران و عربستان در هر دو سمت دجله بآن تلاقی می‌شده است. «ابله» یا «ابولا» در دورهٔ ساسانیان بنا شده و محل آن در ساحل غربی شط فرات و در زمان حملهٔ اعراب، برابر نظریه طبری مورخ معروف، نقطه سرحدی ایران در طرف عربستان بوده است.

در سال ۶۲۰ میلادی مأموریت تصرف آن بعهدهٔ خالد بن ولید (سیف‌اله) سردار معروف اسلام واگذار شد. مسلمین این شهر را تصرف ولی آسیبی بآن نرسانیدند زیرا در قرون بعد نیز هنوز در زمرهٔ بنادر تجارتی بود.

ناصر خسرو و دهلوی در سال ۱۰۵۱ میلادی باین شهر رفته و چنین می‌نویسد: «ابولا، یکی از بلاد آباد و معمور است و دارای قصور و مساجد و بازارها و کاروان‌سراهای بسیار است که شمارهٔ آنها از حد امکان خارج می‌باشد.

در سمت جنوب نیز میدانها و مساجد و کاروانسراها و بازارها و ابنیهٔ فخمه‌ای مشاهده می‌شود که نظیر آن در هیچ نقطه دیگر عالم یافت نمی‌گردد؛ این قسمت شهر با اسم شیخ عثمان معروف است.

صدسال بعد از آن تاریخ ادریسی می‌نویسد: با آنکه از وسعت شهر کاسته شده ولی هنوز دارای بناهای عالی و باغات دلگشااست و جمعیت زیاد دارد.

اما در قرن چهاردهم میلادی این بندر از اهمیت و اعتبار سابق افتاده و تبدیل بقریه‌ای گردید، زیرا انحطاط و سقوط «ابولا» مصادف می‌شود با شروع رونق و اعتبار بصره که بوسیله «عقب ابن غزوان» که از صحابهٔ پیغمبر (ص) و رئیس طایفه «بنی مزین» و بامر عمر بن الخطاب خلیفه اسلامی بنا گردید.

۲- «مهروبان» (Mahrooban)

مهروبان یا مهروبان در سرحد غربی فارس و در کنار خلیج واقع بود و محل آن در کنار رودخانه «تاب» یا «هندیان» است. کشتیهائی که عازم هندوستان بوده‌اند پس از عبور از بصره و مصب دجله ابتدا باین بندر می‌آمده‌اند.

ابن البلخی در فارسنامه‌ی خود که بین سالهای ۵۰۰ و ۵۱۰ هجری قمری تألیف شده چنین می‌نویسد:

«مهروبان شهری است بر کنار دریا چنانکه موج دریا بر کنار شهر می‌زند و هوای آن گرمی و عقوبه و ناخوشی، بشر از آن ریشهر است اما مشرعه دریاست هر کی از پارس بر آه خوزستان بدریا رود همگنان راه آنجا باشد کشتیها کی از دریا بر آید برین اعمال رود و جز خرما هیچ نباشد و گوسفندان آن بیشتر بز و بزغاله پرورند و می‌گویند بزغاله تا هشتاد رطل و صد رطل برسد.... و جامع و منیر است».

«قدامه» (Ghodameh) که در قرن نهم میلادی می‌زیسته در کتاب خود موسوم به «راه‌ها و مالیاتها» می‌گوید بلاد بحرری ایران عبارتند از «مهروبان»، «سی نیز»، «جانابا»، «توج» و «صیراف». در مهروبان پارچه‌های کتانی خوب بافته می‌شده و خرما نیز صادر و شغل مردم آن کشتی‌رانی بوده است. ناصر خسرو نیز این بندر را دیده و شرحی در وصف آن نوشته است.

محل مهروبان امروزه بکلی معلوم نیست و حدس زده می‌شود جای آن در بستر رودخانه هندیان فرورفته است.

۳- «سینز» یا «شی نیز» (Sineeze)

دومین بندر قسمت سفلی خلیج فارس بوده است که خرابه‌های آن در نزدیکی بندر دیلم و بمسافت تقریبی نیم فرسنگ هنوز باقی است.

«استخری» مینویسد: این بندر بزرگتر از مهر و بان بوده است و «مقدسی» درباره مسجد و قصر حکومتی و بازارهای آباد آنجا مینویسد. بنا بنوشته یاقوت، قرمطیان این بندر را غارت و نصف آنرا خراب کرده‌اند. «مستوفی» مینویسد شهری معظم و آباد که در آن انواع پارچه‌های کتانی بافته می‌شود.

«ابن بلخی» مینویسد: «سی‌نیز» شهرکی است بر کنار دریا و حصارکی دارد و این «سی‌نیز» میان «مهر و بان» و «جانابا» است و جز خرما نخیزد و روغن چراغ و هوا و آب آن نیکو است.

۴- جانابا - جنابه - گناوه (Gianaba)

درسی میلی جنوب شرقی «سی‌نیز» واقع بوده است و خرابه‌های آن در مغرب گناوه باقی است.

«استخری» مینویسد: هوای آن بسیار گرم است و برای لنگرگاه کشتی مناسب نمی‌باشد ولی از مهر و بان بزرگتر است. ابوظاهر مؤسس فرقه قرمطیان در آنجا متولد شد و ایرانیان بمناسبت آب کثیف آنجا را آب گنده مینامند. «ابن حوقل» مینویسد: پارچه‌کتانی ممتاز و زری دوزیهای عالی دارد که مورد پسند سلاطین است.

۵- ریشهر: (Rish-Shahr)

در سمت جنوبی شبه جزیره بوشهر واقع بوده است که حق تقدم بر بوشهر دارد زیرا بوشهر نیز مانند بندرعباس در دوره‌های اخیر احداث شده است و در نقشه‌های یرتغالی که از قرنهای شانزده و هفدهم موجود است این بندر روی نقشه برده شده است.

جغرافیا دانهای عرب کمتر توجه باین بندر داشته‌اند و اول کسی که نامی از آن میبرد یاقوت است. مستوفی میگوید: ریشهر را لهراسب پادشاه کیانی بنا نموده و شاهپور اول آنرا تعمیر کرده است بزرگی آن متوسط، هوایش گرم و مرطوب در

تابستان، اهالی آرد ذرت بپدن خود میپاشند تا از عرق زخم نشوند. مردانش ملاح هستند.

«ابن بلخی» مینویسد: شهرکی است بر کنار دریا نزدیک قلعه امیر فرامر زین هداب هوای آن گرمسیری است بغایت چنانکه مردم آنجا بتابستان خصیه در جفت بلوط گیرند و اگر نه ریش شود... و از عفووت هوا و ناخوشی آب هیچکس جز مردم آن ولایت بتابستان آنجا نتواند بودن...

«موریسنگ» انگلیسی که در سال ۱۸۰۲ به بوشهر رفته است راجع به ریشهر مینویسد: گاهی در میان خرابه‌های آن قطعات توپ و مجسمه‌های سنگی انسانی پیدا می‌شود.

۶- «سیراف» یا «صیرف» یا «شیرو» (Siraf)

این بندر نامت هفت قرن متوالی در تاریخ خلیج دارای اهمیت و اعتبار بوده است و در زمان حکومت آل بویه، مانند شیراز مقر حکمرانی آنها، معتبر بوده است و هم اکنون بندر کوچکی بنام «چیرو» یا «شیرو» احتمالاً از آثار آن باقی است. «ون سنت» به تبعیت از قول «ویلیام اوزلی» محل صیرف را در مقابل جزیره کیش میدانسته ولی آثاری در آنجا مشاهده نمی‌شود.

«موریس» محل آنرا در محل کنونی «طاهری» میدانند. نخستین شخصی که محل حقیقی صیرف را کشف نمود «کاپیتان کمپتون» عضو بحریه هندوستان است که بشخصه در سال ۱۸۳۵ آنجا رانیده است. قصبه جدید طاهری در محل صیرف قدیم واقع است. بقایای بلده قدیم صیرف بمساحت دو میلی طاهری و در حاشیه ساحلی قرار گرفته است و عبارت است از توده‌های عمارات مخروبه که از کنار دریا تا پای تپه‌ها امتداد دارد. دارای مسجد بزرگ و قنات خشکی است و عده زیادی هم سنگ قبر با کتیبه‌های کوفی در آنجا پیدا شده است که تعدادی از آنها را بموزه لندن برده‌اند و همچنین غارها و دخمه‌هایی که در دامنه تپه‌ها قرار گرفته‌اند و در آنها استخوانهای انسان یافت شده است. تاریخ قطعی ساختمان «صیرف» معلوم نیست. راجع بتاریخ «صیرف» در قرون وسطی اطلاعات زیادی از مستفین اسلامی در دست است این شهر

مدت سه یا چهار قرن بندر عمده فارس محسوب میشد و نخستین کسی که ذکر می‌کند از این شهر نموده سلیمان تاجر و ابوزید صیرفی در قرن نهم میلادی بوده‌اند و بعد از آنها استخری است که میگوید:

«بعد از شیراز صیرف مهمترین شهر فارس و بهمان اندازه شیراز است. خانه‌های آن از چوبهای سخت و محکم زنگباری ساخته شده و دارای چندین طبقه است در ساحل دریا و دارای ابنیه قشنگ و جمعیت زیاد میباشد.»

ساکنین آنجا بقدری بخانه‌های نظریف و خوش ساخت علاقه دارند که گاهی تاسی هزار دینار برای ساختمان عمارت و تنظیم باغ اطراف آن بمصرف میرسانند. آب خوب و میوه عالی را از کوه جام که در مجاورت شهر واقع است می‌آوردند و هوای آن از نقاط دیگر گرمتر، واردات صیرف عبارت است از عود و عنبر و کافور و جواهرات و خیزران و عاج و آنوس و کاغذ و سندل و ادویه و عطریات هندی و صادرات آن انواع پارچه‌ها و منسوجات کنانی و مروارید.»

ابن حوقل مینویسد: در اینجا زراعت و باغبانی معمول نیست و آب را از مسافتی بعید بشهر می‌آوردند و اهالی تاجر و سوداگرند.

«مقدسی» می‌نویسد: صیرف از حیث اهمیت تجارتی با بصره رقابت می‌کند و خانه‌های آن پاکیزه و عالی است.

پس از انقراض سلسله آل بویه صیرف رو بخرابی و انحطاط گذارد و بهترین مدرکی که راجع بخرابی صیرف در دست است نوشته ابن البلخی است که چنین می‌نویسد: سیراف در قدیم شهری بزرگ بوده است و آبادان و تا آخر روزگار دیلم هم برین جملت بود بعد از آن پدران امیر کیش مستولی شدند و جزیره قیس و دیگر جزایر بدست گرفتند و آن دخل که سیراف را می‌بود بریده گشت و بدست ایشان افتاد و رکن الدوله خمار تکین قوت رأی و تدبیر آن نداشت که تلافی این حال کند و چون حال برینگونه بود و هیچ بازرگانی بسیراف کشتی نیارست آورد از بهر ایمنی راه بکرمان یا مهربان (مقصود مؤلف مهریان است) یا دورق و بصره او گنندند و بر راه سیراف جز چرم و زرافه اسبایی که پارسیان را بکار آید

نیارند از این سبب خراب شد

یاقوت و ابن بطوطه و مستوفی نیز راجع بصیرف و اعتبار قدیم آن شرحی نوشته‌اند که موجب اطلاع کلام است ولی بطور کلی غایدات گمرکی سالیانه صیرف در زمان خلیفه المقتدر ۲۵۳۰۰۰ دینار بوده است که این موضوع خود عظمت این بندر را می‌رساند.

ساسانیان و دریاها، ایران

دریا نوری در زمان ساسانیان

۱- ۶۸- اصل و نسب، مذهب و سیاست

اردشیر بابکان پسر ساسان چوپان و بزرگ شده بابک شاهزاده فارس اولین شاه دومین امپراتوری بزرگ ایران است.

ساسانیان از طرف شمال و جنوب امپراتوری خود را بهمان اندازه امپراتوری هخامنشی رسانیده بودند ولی مرزهای مشرق و مغرب که در زمان هخامنشی رودخانه «INDUS» یا سند و رودخانه نیل بود در زمان ساسانیان فقط گاهی باین حدود رسید در حالیکه سرحد شرقی دائمی آنها مکران و در مغرب دجله و فرات بوده است.

پادشاهان ساسانی خود را شاه‌شاهان می‌دانستند که هم شاه ایرانیان و هم شاه غیر ایرانیان بودند ولی فقط کشور غیر ایرانی ناحیه «بین النهرین» بوده است. امپراتوری ساسانیان در حقیقت همان امپراتوری کیانیان است؛ چون در زیر قدرت کیانیان، ساسانیان سلطنت رسیدند و تحت پرچم آنها سپاه ساسانیان بجنگ می‌رفته است. چون ساسان چوپان نسل هفتم گشتاسب که او رئیس فرقه ZOROASTER و اردشیر هم پسر ساسان بوده است و او خود رانجات دهنده این فرقه و مذهب آن محسوب نمود.

۲-۶۸ - مسئله دریانوردی؛ روایات زرتشت

موضوع دریانوردی در زمان ساسانیان خیلی مهم است ولی بستگی باین دو اصل مذهب و سیاست دارد. پس اول ما باید بدانیم که دریا از مخلوقات اهریمن بوده یا اهورمزدا و اینطور روایت است که در سال ۶۶ بعد از میلاد تیرداد پادشاه اشکانی ارمنستان که برادر بلاش اشکانی بود میخواست سفری به روم بنماید تا نیمتاج سلطنتی را از دست ترون اسپراتور روم اخذ نماید و چون او این سفر را از راه خشکی انجام داد TIESE باین نتیجه رسید که دریا از اهریمنان می باشد ولی در کتابی که در سالهای قرن چهارم درباره زرتشت نوشته شده است تمام کارهای روزانه که او دستور داده است تشریح نموده و مثلاً روز دهم هرماه روز «آبان» خوانده شده و این روز مخصوص رفتن بدریا و پاک کردن کافالها، تمیز نمودن چاهها، کاشتن درخت و ذرت می باشد و همچنین مطابق مندرجات کارنامه پهلوی موقعی که اردشیر بابکان بساحل خلیج فارس آمد و دریای عظیم را در جلوی چشم خود دید به شکرگزاری خدا مشغول شد و آن محل را بنام «بخت اردشیر» نامید و دستور داد تا یک آتشکده در این محل در کنار دریا بسازند و بازم مطابق گفته PROCOPPIUS موقعی که انوشیروان بسواحل «سلوکیه» در مدیترانه رسید سال ۵۴۰ بعد از میلاد بود و خودش بتنهائی در دریا به شست و شو پرداخت و بعد از قربانی نمودن برای خورشید و چندین بار شکرگزاری و نامیدن اسم خدا از آب خارج شد. پس با این مقدمه دریا نمی تواند از اهریمن باشد و اهورمزدا هم هیچوقت از فعالیت در دریا جلوگیری نکرده است.

۳-۶۸ - بنادر و شهرهای خلیج فارس در زمان ساسانیان

حزرة اصفهانی در سال ۹۶۱ می نویسد که اردشیر بابکان شهرهای زیر را

بندست خود ساخته است :

- ۱ - شهر هشت اردشیر
- ۲ - رام اردشیر (ریشهر)
- ۳ - رام هرمز اردشیر در خوزستان
- ۴ - بوود اردشیر که یکی از شهرهای موصل است.
- ۵ - بتن اردشیر که یکی از شهرهای بحرین است.
- ۶ - انشا اردشیر «کرخ نیسان» در ناحیه ای بنام DUJAIL
- ۷ - بهمن اردشیر در بهمنشیر در کنار رودخانه دجله.
- ۸ - اردشیر خروه که همان فیروز آباد است و در ۷۰ میلی شیراز واقع است.
- ۹ - دوشهر دیگر در نزدیکی هرمز اردشیر که اولی بنام هر شیر و یا «حرم شیر» بوده که محل سکونت اشراف و دومی بنام هوجستان و اجار که شاید همان اسم خوزستان و محل سکونت تجار و کسبه بوده است.
- ۱۰ - دوشهر مشخص دیگر یکی بنام «به اردشیر» که در کرمان بود و دیگری پایتخت سلطنتی مدائن.

ایمن شهرها بترتیب در کنار رود کارون نزدیک اهواز و هشت اردشیر از بنادر «ابله» و شهر کرخه نیسان در کنار بصره و بهمن اردشیر یا بهمنشیر هم در حوالی بصره و رام اردشیر در سواحل خلیج فارس در حدود ۶ میلی بوشهر فعلی، شهر بتن- اردشیر در سواحل خلیج فارس در محلی بنام «کت» یا «کوت» و شاید هم همان اسم «کویت» باشد.

در کتاب نهضت انقلاب حمدالله مستوفی و سایر تواریخ اسامی این شهرها ذکر گردیده است. حمدالله مستوفی می گوید که شهر هرمز درست مقابل جزیره هرمز واقع بوده و گفته است که اردشیر دوشهرهای دیگر بنام «دومیا» و «دستاگرد» یا «اسکی بغداد» را هم ساخته است. بالاخره می گوید که ۱۸ شهر اردشیر بنا نهاد که ۱۱ شهر آن ها بندر و در کنار دریا و یا رودخانه ای که قابل کشتی رانی بودند

قرار داشته‌اند.

باز حمدالله مستوفی می‌گوید: که اردشیر شهر «بن اردشیر» را در نزدیکی بحرین ساخت و هم این شهر بنام دیوار آن معروف است چون دیوار این شهر با آجر و اجساد اعراب ساخته شده است. این حقیقت آشکار است که فعالیت دریانوردی اردشیر قابل انکار نیست و حتی فعالیت دریانوردی او در خارج از ایران، در تمام اطراف خلیج فارس بوده است.

۱- ۶۹- ناوگان ساسانی سیلان را تصرف می‌کند

بطوریکه می‌دانیم «دیبول» (DAIBUL) یکی از بنادر مهم و ثروتمند در دهانه رودخانه «سند» می‌باشد و همچنین می‌دانیم که قسمتی از مکران و سند در نزدیک دریا قرار دارد. پس می‌توان گفت که از بنادر سواحل مکران تا بندر «دیبول» از نظر اقتصادی و تجاری تحت نفوذ ایرانیان بوده است و این خود شاهد آن است که فعالیت دریایی ایران هم در این زمان بسیار زیاد بوده است، بطوریکه در سال ۵۱۲ کشتی‌های فراوان ایرانی در حوالی جزیره سیلان با کشتی‌های رومی رقابت می‌کردند.

در این سالها قباد پادشاه ایران بود؛ تا سال ۵۳۲ که خسروانوشیروان تاج سلطنتی ایران را بر سر گذارد و ثابت کرد که یکی از افتخارات زمان ساسانیان است. او سرحد شمالی کشور ایران را به Lazica در دریای سیاه و در جنوب به یمن رسانید و اگر گفته‌های طبری و حمزه اصفهانی را قبول کنیم سرحد جنوب حتی به «سراندیب» و جزیره سیلان هم رسیده بود. آقای Reinaud در کتاب «جغرافیای ابوالفدا» و همچنین در کتاب «خاطرات هندوستان» می‌نویسد که سیلان توسط یک ناوگان ایرانی تصرف شده است و همچنین «سیرجیمس نفنت» در کتاب «سیلان» خود دارای همین عقیده می‌باشد و می‌گوید که در قرن ششم ایرانیان در تحت فرماندهی خسروانوشیروان دارای آقائی و سیادت بزرگ و مشخصی در شرق بودند و کشتی‌های ایرانیان در آن زمان در بنادر هندوستان رفت آمد می‌کردند و

ناوگان انوشیروان با موفقیت تمام سیلان را فتح کرد و تصرف سیلان از آن نظر بود که اهالی سیلان، ایرانیان محقق آن جزیره را که بشغل تجارت مشغول بودند اذیت و آزار می‌کردند.

پرفسور «رولینسون» (Raw - Linson) در این باره شاک دارد که آیا انوشیروان اصولاً به هندوستان مسافرت نموده یا خیر و او سرحد ایران را در زمان انوشیروان نواحی سیستان، خراسان و کرمان می‌داند و آقای «ژیبور» (Gibbor) این سرحد را تا نواحی کابل و زابلستان حدس زده است. مورخ اروپایی «پروکوپیوس» درباره تجارت ایران در جزیره سیلان صحبت نموده و می‌گوید در زمان پادشاهی انوشیروان، ایرانیان موفق شدند که اختیار تجارت ابریشم را از امپراتوری روم بگیرند و تمام کنترول راههای تجارتی زمینی و دریایی از دست یارت‌ها بدست ایرانیان افتاد.

ترک‌ها هم که در قسمت شرق آسیا بودند و بزرگترین تجار ابریشم و حمل کنندگان آن محسوب می‌شدند، می‌خواستند که این اختیار را از دست ایرانیان خارج نمایند و سعی می‌کردند که مستقیماً با تجار قسطنطنیه تماس حاصل نمایند و در این حین Manianch که رئیس قومی از مردم Sogdia بود فوری از فرصت استفاده کرده و به رئیس فرقه ترکهای Diza - Busus پیشنهاد نمود که ابریشمهای خود را به رومی‌ها بفروشند و دوستی آنها را بخود جلب نمایند و با آنها گوشزد نمود که مصرف ابریشم در روم از تمام کشورهای زیادتر است و Manianch به ترکها گفته بود که حاضر است باکمال مسرت سفرای ترکها را بدربار امپراتوری روم جهت مذاکره راهنمایی نماید ولی این صحبت‌ها به نتیجه نرسیدند. چون دو نفر از اهالی Nestoria تخم کرم ابریشم را به رومی‌ها دادند تا آنها خود در تربیت و تهیه ابریشم اقدام نمایند و این عمل آنها باعث شد تا ایرانیان از ابریشم دست بردارند. ولی در حالیکه تمام اشیاء و لوازم لوکس دربار رومی‌ها می‌بایستی از شرق تهیه میشد و باز چون تمام بنادر هندوستان در اختیار ایران بود و یمن جزو ولایات ایران محسوب میشد و کشور یمن تا سال ۶۲۸ در تحت نفوذ سلطنت ساسانیان بود، بطوریکه

در این سال خسرو پرویز به «بازان» فرماندار ایرانی یمن دستور میدهد تا درباره پیغمبر جدید کسب اطلاع نماید ولی قبل از اینکه این عمل انجام شود خسرو پرویز سقوط کرد و «بازان» هم آزاد گردید تا راه خود را انتخاب نماید و او هم با کمال میل اسلام را قبول نمود و در این جا هم باز پرفسور براون در Muir هر دو نفر متفقاً قبول دارند که «بازان» آخرین فرماندار ایرانی یمن بوده است.

حوزه اسفغانی نیز همین عقیده را دارد و پرفسور براون در این باره می گوید که تسخیر یمن توسط ایرانیان خیلی باعث تعجب و اعجاز است چون با در نظر گرفتن طول مسافت (بعد مسافت) روحیه ملوانان کشتی ها، کوچکی ناوگان آنها و پیری بی حد فرماندهان، تصرف یمن معجزه ای برای ساسانیان بوده است. چون این مأموریت توسط ۸۰۰ نفر زندانی محکوم بمرگ و ۸۰۰ فروند کشتی کوچک و یک فرمانده پیرو فریاد انجام شد و عجیب این است که این ۸۰۰ نفر از جان گذشته موفقی به تصرف خاک یمن که مرکز دریانوردان بود گردیدند. در صورتیکه رومی ها با یک لشکر مجهز نتوانستند یمن را در تصرف خود در آورند. ایرانیان پس از تصرف، آنجا را جزو قلمرو کشور خود ساختند و تالمیراتوری ساسانیان بر پا بود یمن جزو ایران محسوب می شد و بغیر از یمن تمام سواحل آفریقای دریای سرخ هم در دست ایران بود. در ضمن این موضوع را باید در نظر داشت که فرمانداران ایرانی اصولاً تجارت اعراب را در خلیج فارس ناپود کرده و از بین برده بودند. مخصوصاً شاهپور ذوالکثاف که حتی اعراب سواحل جنوب خلیج فارس را از بین برد و بحرین را نیز جزو ایران نمود و در این جاها اعراب جای خود را به ایرانیان دادند و این سرزمین ها تحت نظر و نظارت مرزبانان ایرانی اداره میشدند. شاهد دیگر از «البلادی» است که در سال ۸۹۲ وفات یافت، او می گوید که تا زمان ظهور محمد پیغمبر اسلام (ص) بحرین از توابع کشور شاهنشاهی ایران بوده است.

۶۹ - ۲ - بحرین در زمان ساسانیان

اهالی بحرین از مردم «مازیان»، یهودی، مسیحی، عربهای «ابوالقیس»،

«بکرابن ویل» و «تمیم» بوده اند و این عربها تحت فرماندهی دو نفر بنامهای «المنذر بن ساوی» و «عبدالله بن زنجیب» که از مرزبانان سلطنت ساسانی بوده اند اداره می شدند و حتی بعد از ۸ سال پس از هجرت هم همانطوریکه در این کتاب، در نامه پیغمبر اسلام خطاب به منذر بن ساوی و شرح آن آمده است؛ قسمتی از بحرین تحت نظر یک مرزبان ایرانی بنام «سیبخت یوشایش» در ناحیه «زرا» بوده است که تا زمان خلافت عمر تسلیم شد و دارای فرماندار ایرانی بود. در اواخر قرن ششم حکام خلیج فارس و دریای عربی هر دو ایرانی و تحت نظارت ایرانیان بودند و تمام راههای تجارتی دریائی و زمینی که می بایستی دریای غرب را بشرق متصل نمایند از وسط امپراتوری بزرگ ایران عبور میکردند.

پایان نیروی دریائی در دوره ساسانیان

۶۹-۳- نامه پیغمبر اسلام (ص) به حاکم بحرین

در قرن ششم میلادی انوشیروان برای قلع و قمع شورشیان منطقه خلیج فارس نیروی دریائی بزرگی در «ابله» واقع در مصب فرات تجهیز کرد و از دماغه «حد» بعدن رفت و تمام عربستان را بحیطة اقتدار خویش در آورد و از زمان وی بود که بطور کلی حکومت سواحل جنوب خلیج فارس و شمال شرق جزیره العرب و جزایر بحرین به «نعمان بن منذر» سپرده شد و حکومت آن منطقه تا زمان هجوم اعراب مسلمان متعلق بطایفه وی بود (در نقاط مختلفه بحرین سکه های زیادی از پادشاهان ساسانی کشف شده است).

نامه پیغمبر اسلام (ص) به «منذر بن ساوی» حاکم بحرین

قسمتی از نامه ای که پیغمبر اسلام به «منذر بن ساوی» که از طرف ساسانیان حاکم بحرین بود نوشته چنین است: «بسم الله الرحمن الرحيم- من محمد رسول الله الی المنذر بن

ساوی سلام علیک خانی احد الیک اللہ الذی لا الہ الا هو و اشہدان لا الہ الا اللہ وان محمد رسول اللہ
 اما بعد فنی اذکرک اللہ فانہ من ینفع النفسه و انفع من یطع رسلہ ربیع امرہم نقدا طاعتی
 ومن لصلح لہم فقد نصح لی وان رسلی قد اتوا علیک خیراً ای من یتولک للحق و انقیادک
 الایمان وانی قد شفعتک قومک فانرک للمسلمین ما سلمو علیہای من مال و زوجات
 اربع یحل تکاحین و عفوئ عن اهل الذنوب المتقدمہ منهم فی الکفر و انک مہمات صلح
 فلن تعرک عن عملک و من اقام علی یہودیہ ارمجوسیہ فعلیہ الجزیہ .. الخ

ترجمه :

«بنام خدای بخشنده مهربان این نامه ایست از محمد فرستاده خدا بسوی
 «مئذربن ساوی»، سلام بر تو باد، بدرستی که من حمد میکنم بسوی تو چنان خدائی
 را که نیست خدائی جز او، و شهادت میدهم باینکه نیست خدائی جز خدای یگانه،
 و اینکه محمد فرستاده اوست، اما بعد، پس بدرستی که من خدا را بیاد تو میآورم و
 هر که تصیحت کند و راعثمانی بخیر بنماید برای خود کرده، و بدرستی که هر کس
 اطاعت نماید فرستادگان مرا، اطاعت مرا نموده و هر که خیر خواهی برای آنها کند
 برای من خیر خواهی کرده، و بدان بدرستی که فرستادگان من ثناگوئی بخیر و
 نیکی بر تو نموده اند یعنی تو نسبت بحق فروتن و خاضعی و قبول حق میکنی و
 دارای ایمان هستی و من ترا شفیع در طایفه خودت قرار دادم، یعنی برای خاطر تو
 از طایفه تو در گذشتم پس برای آنهایی که مسلمان شده اند و اگذار کن آنچه را که
 در حال اسلام آوردن داشته اند، از مال و همسران تا چهار نفر، بشرط آنکه نکاح آنها
 حلال باشد و بخشیدم گناهکاران آنها را آنچه را که در حال کفر مرتکب شده بودند
 و بدان مادام که صالح و نیکو کردار باشی هر گز ترا عزل نمیکنم و بشعد خود باقی
 خواهی بود، و هر که از قوم تو بر دین یهود و زرتشت باقی است باید جزیه
 بدهد الخ»

در زمان خلافت عمر بن خطاب عاملی، باردیگر دین اسلام در سراسر بحرین
 و عمان مستقر شد و در این موقع که مفارن نیمه دوم قرن هفتم میلادی بود تمام
 نواحی خلیج فارس و ولایات غربی ایران تحت تسلط اعراب درآمدند و سلطنت

ساسانیان منقرض و کشور ایران جزو ممالک اسلامی گردید و یزدگرد آخرین
 پادشاه ساسانی در سال ۶۵۲ میلادی «۳۱ هجری» بقتل رسید، بدیهی است که از این
 موقع قسمتهای غربی خلیج فارس هم جزو قلمرو مملکت اسلامی درآمدند.

۷۰ - شواهد علم زبان شناسی و لغت شناسی و متن تابلوها

و نقاشیها در کشف اوضاع دریائی ساسانیان

باید گفت که فعالیت دریائی ایران حتی دوزخ از جزیره سیلان هم بوده است.
 بطوریکه در کتاب «گابریل فرناند» که شاهدهی صحیح و دقیق و کامل میباشد آمده
 است که فعالیت دریائی اعراب از خلیج فارس تا خاور دور انراق آمیز می باشد و باید
 گفت که آنها درست راهی را طی کردند که ایرانیان قبلاً رفته و آنجاها را باز
 نموده بودند کلمات و اصطلاحات فارسی بکار می رفت مثلاً: کلمه
 مشخص ناخدا را که در زبان عربی بهمان معنی «بغبور» Bighbur و با ففور میباشد
 بکار می بردند و همچنین مسعودی می گوید که لغت «شادچین» چیزی جز فرم ایرانی
 Baghpour یعنی پسر خدا نمیباشد و معنی چینی آنها پسر بهشت می باشد و لغات
 عربی «دیباجات» و «خشنامی» یا «خوشنامی» که اسم کوهی است در Andaman
 و «سندرفولات» (Sundur-Fulat) تماماً ایرانی بوده و همچنین لغات دیگری
 هستند که اصل آن ایرانی است ولی عربها از آن استفاده می نمایند. مثلاً لغت عربی
 «بوص» (BUS) که این همان لغت فارسی «بوزی» بوده که بمعنی کشتی می باشد و با
 اینکه «تازی» و یا بقول چینیها «تاشی» همان لغت فارسی تازی است که ایرانیان
 عربها را باین اسم می خواندند و آنها را باین اسم در چین مشهور کردند و این خود
 می رساند که ایرانیان قبل از اعراب بمسافرتهای دریائی رفته اند و از آنها بسیار
 جلو تر بوده اند.

آقای «گابریل فرناند» می گوید که از اواخر قرن چهارم الی اوایل قرن هفتم
 تمام محصولات و احتیاجات کشورهای هند و چین، سیلان، هندوستان، عربستان و

سواحل غربی آفریقا بنام فر آورده‌های Pose معروف بودند که کلمه Pose همان Persia می‌باشد. ضمناً عقیده آقای فر ناند نیز بر این است که بغیر از Pose در ایران در چین هم شهری بنام Pose وجود داشته و رشته‌های طلای محصول شهر Pose چینی معروف بوده است.

«کوکین گو» مورخ چینی می‌گوید که من بوسیله کشتی Pose مالایائی به چین مسافرت کرده‌ام، چون خود چینی‌ها هم تا سال ۶۶۱ که اولین سفیر ایران بچین رفت، از آن شهر یعنی Pose ایران خبر نداشتند.

در جای دیگر آقای «فر ناند» می‌گوید که اکثر لغات را مثل قطب‌نما عربها از فارسی گرفته‌اند مثل «جاه» که در عربی «مطلع‌الجاه» یعنی «شمال» است در حالیکه این همان «گاه» ایرانی است، همچنین لغت «تیرسلبار» و غیره. پس معلوم است که قطب‌نما را عربها از ایران گرفته‌اند و هنوز این لغت در آن زبان پیدا می‌شود. همچنین لغت «خن» که باز جہتی در قطب‌نما است و فارسی آن خانه است (کف زیرین کشتی را خن می‌گویند). در جای دیگر «ابن خلدون» می‌گوید که تمام اشخاص مهم و مشهور اسلام خارجی بوده‌اند و مسلمین اولیه از علم و هنر بهره‌ای نداشتند برای اینکه آنها دارای یک زندگی ابتدائی در بیابانها بوده‌اند.

پس این مردم صحرائشین نمی‌توانستند علم نجوم و ستاره‌شناسی و دریانوردی را بدیگران یاد بدهند و یا بمسافرت‌های دور بروند. ولی ناگفته نماند که قبل از اسلام اعراب دودسته بوده‌اند؛ یک دسته آنها یک صحرائشین و موجوداتی سرگردان و باطل بودند دوم آنها یک در سواحل دریا زندگی می‌کردند. این دسته بطور کلی دریانورد بدنیآ آمده و وارث تمدنی بهتر بوده‌اند، باید در نظر داشت که در دوره ساسانیان تجار عرب در دریانوردی زحمت زیاده کشیده و حتی راه اقیانوس هند را پیدا کردند، پس چرا مسافرت اعراب فقط تا سیلان بود و بقیه این مسافرت را تا چین ایرانیان انجام دادند؟ این امر هنوز مشخص نشده است.

بهر حال قدرت ایران در خشکی نیز در سال ۵۴۰ که زمان سلطنت انوشیروان بود خیلی زیاد گشته و همچنین وقتی که انوشیروان در دریای مدیترانه شنا کرد و

شکر خدای را بجای آورد ایران دارای قدرت دریائی هم بود. در زمستان سالهای ۵۴۱ و ۵۴۰ مأمورین و سفرائی از طرف Lazica که در ناحیه دریای سیاه است بمخدمت انوشیروان آمدند تا او را بر علیه شاه Lazica و رومی‌ها بشورانند و آنها به انوشیروان چنین گفتند:

«شاهان سرزمین ایران، یکی از قدیمی‌ترین کشورها را اضافه‌نما، اگر چنین کنی آنوقت می‌توانی و قدرت آنرا خواهی داشت تا در کشور ماکه در کنار دریا است کشتی بسازی و از آنجا شاه می‌تواند بدون هیچ مانعی قدم بقصر بیزانتیوم (Byzantium) بگذارد و ما می‌توانیم تمام سرحدات رومی‌ها را کنترل نمائیم». انوشیروان این پیشنهاد را قبول کرد و بعد از چند سال انوشیروان حس کرد که شاه Lazica با او موافق نیست انوشیروان امیدوار بود که آنها اجازه دهند تا او قوای خود را از خاک آنها حرکت دهد، چون شروع حمله از آنجا خیلی بنفع او بود و انوشیروان می‌توانست از آنجا از راه خشکی و دریا شهرهای Cappadocians و Galtian و Bithymas را تصرف نماید و از آنجا بدون هیچ مانعی قدم بکاخ بیزانتیوم بگذارد و برای همین منظور امیدوار بود که مالکیت Lazica را درست داشته باشد. همانطوریکه فکر میکرد میخواست همانطور هم عمل نماید.

پس سرزمین Lazica حرکت نمود و مقدار زیادی چوب که قابل ساختن کشتی بود وارد آن کشور نمود، و منظور اصلی خود، یعنی درست نمودن کشتی را از همه پنهان کرد و گفته بود که چوبها برای ساختن قلاع جنگی در ناحیه Petra است و بعداً ۳۰۰ مرد جنگی ایرانی را بسپرستی Phabrizus به Lazica فرستاده و دستور داده بود که باید پادشاه Lazica را از بین ببرند و بقیه کارها را خود می‌خواست انجام دهد. ولی متأسفانه چوبها بمحض ورود به Lazica دچار رعد و برق شده و همه تبدیل به خاکستر میشوند و همچنین Phabrizus هم در مأموریت خود موفق نمیشود، پس Lazica دوباره بسوی رومی‌ها می‌روند چون آنها را بهتر می‌دانستند و از طرفی انوشیروان برای تسخیر این سرزمین ۹ سال دیوانه‌وار جنگیده بود. چون نتیجه‌ای در جنگ گرفته نشد انوشیروان مبلغ ۳۰ هزار سکه

طلا از آنها بابت غرامت جنگ گرفت و جنگ Lazica در سال ۵۶۹ تمام شد. ولی چون انوشیروان نتوانست یک پایگاه دریائی در دریای سیاه داشته باشد و فرماندهی کشتی‌های آن دریا را بنماید در نتیجه آقائی دریائی ساسانیان در اروپا خیلی مشکل شد. هر چند مصر در سال ۶۱۶ توسط Shahr-Baz و Chalcedon توسط Shahrin در سال ۶۱۷ فتح و تصرف شدند ولی از دست دادن Lazica بضرر ایرانیان بود. چون رومی‌ها آقائی دریا را داشتند و ایرانیان میخواستند با در دست داشتن Chalcedon این نفیصه را جبران نمایند ولی آنجا کافی نبود در صورتیکه رومی‌ها در جلوی چشم ایرانیان مشغول ساختن کشتی و تدارک پایگاههای خود برای مبارزه با ایرانیان بودند و در سال ۶۲۲ هر اقلیوس (Heraclius) از بیزان تیوم (Byzantium) دریانوردی خود را شروع کرد و دریای اژه گذشت و در Issus پیاده شد و همچنین در سال ۶۲۳ باز از بیزان تیوم (Byzantium) شروع بدریانوردی نمود و از دریای سیاه گذشت و در خاک Lazica پیاده شد. این دوسفر دریائی او بنفع رومی‌ها و بضرر ایرانیان تمام شد. در موقعیکه خسرو پرویز کشورهای مصر و سوریه و آسیای صغیر را در دست داشت هر اقلیوس با تمام قدرت قسمتی از امپراتوری ایران را یعنی از ارومیه (Urumia) تا سیلیسیا (Cilicia) را در تصرف خود گرفت. پس فتوحات دریائی ساسانیان در مدیترانه محدود گردید و فقط یک دفعه در سال ۶۲۶ قوای ایران از مصر گذشت و یکبار هم جزیره Rhodes توسط ایرانیان تحت فرماندهی شاهین (Shahrin) و Shahr-Baz گرفته شد. چقدر اختلاف است بین تاریخ دریائی ایران در زمان هخامنشیان و بقیه شاهان و چطور قدرت دریائی شاه بزرگ از آسیا به اروپا کشیده شد؟

قبل از اینکه تاریخ دریانوردی ساسانیان را ترک کنیم شاهد دیگری ارائه میشود و آن تابلویی است که در Ajanta بدست آمده است؛ با اذکار به گفته طبری میتوان گفت که این تابلو مربوط است بزمان خسرو پرویز و تابلو مزبور نموداری است از سفر سفیریکه از طرف پادشاه هندوستان؛ Pulalesim بدر بار ایران آمده است.

پس میتوان گفت سفیری هم از طرف ایران بدر بار هند فرسته است. پس بنا بر این

میتوان گفت که این سفر از راه دریا مسافرت کرده‌اند چون راه نزدیک ترین راهها بوده است؛ پس میتوان نتیجه گرفت که در زمان ساسانیان رفت و آمد دریائی به هندوستان بسیار زیاد بوده است.

باز هم آقای Schoff میگوید تابلویی هم از سفیر ایران در دربار هند در Ajanta میباشد که در گوشه این تابلو عکس یک کشتی دیده میشود که بنام Ajanta ایران خوانده میشود و آقای C-Torr مشخصات این کشتی را این طور نقل کرده: این کشتی تجارائی بوده و دارای سه دکل و بادبانهای کافی میباشد. دکل اصلی آن دارای یک شاخه (Yard) بوده و دارای یک بادبان بزرگ مربعی شکل میباشد و دو دکل دیگر هم دارای دو بادبان کوچک و بزرگ میباشد. در سینه این کشتی جای دو لنگر است که لنگرها کمی پائین تر از چشمه لنگر آویزان میباشد و دو باروی خیلی بزرگ هم در دو طرف پاشنه کشتی دیده میشود که بجای سکان بوده و برای هدایت کشتی بکار میرفته است.

این تمام مشخصات کشتی Ajanta است ولی شک است که آیا حقیقتاً این کشتی ایرانی بوده یا خیر؟ ولی بهر صورت کشتی‌های تجارائی ایران همگی همین شکل را داشته‌اند و باید گفت تمام کشتی‌هاییکه در زمان ساسانیان در اقیانوس هند دریانوردی میکردند از همین نوع بودند. آقای Schoff سکه‌ای بنام سکه Andhra نشان میدهد که در یک طرف آن شکل کشتی دودکله میباشد. این کشتی نیز درست شبیه کشتی‌های ایرانی و Ajanta میباشد.

تابلوی معروف شکارگر از خسرو پرویز در طاق بستان توسط یرفسور رولینسون (Raw Linson) بدین نحو شرح داده شده است:

اول ۱۲ فیل با سوار خود، شکارها را به محلی که محدود بود می‌آوردند و این محوطه از یک مرداب تشکیل شده بود که فیلها، گراز و خوک را بلین محوطه میراندند و در حدود صد گراز و خوک در این جا جمع میشدند. در وسط مرداب یک قایق وجود داشت که شاه در آن بود و از آنجا با نیزه‌های خود شکار را از دریا برد و هیچ شکارچی دیگر در این شکار شرکت ندارد. فقط پنج فیل سوار هستند که گرازهای شکار شده را حمل مینمایند. در این صحنه موسیقی هم بوده، چون در دو طرف شاه دو قایق با چنگ زن‌ها بوده‌اند و بکنفر چنگ زن هم در قایق خود شاه قرار داشته و شخص دیگری که نیزه‌ها را بدست شاه میداده است. در اطراف مرداب هم مرغایها و ماهی‌های زیادی دیده میشوند. در طرف چپ و بالای تابلو ۵ نفر ایستاده مشغول دست زدن هستند. این نشان میدهد که آنها میخواستند شکارها را بطرف شاه برانند.

در این تابلو قایق‌هایی هستند که مخصوص آب شیرین و رودخانه‌اند و پاروی این قایق‌ها بشکل تبر و شکل کلی آنها مانند قایق‌های آسوریه‌ها می‌باشد. در این قایق‌ها دو پاروزن هست که در سینه و پاشنه مخالف هم قرار دارند و در این مورد آقای رولینسون میگوید که این نوع پاروزن هم مخصوص آسوریه‌ها بوده است.

ولی چرا ملتی که راه دریائی بکشور چین را بازنمود و اعراب را منکوب کرد و هندوستان را در تصرف داشت و یغیان رومی را در اقیانوس هند از بین برد باید رسوم آسوریه‌ها را در آبهای شیرین خود بکاربرد و قایق‌های خود را با پاروهای اولیه آسوری هدایت نماید؟ در این جا هنر ایران مسلماً با تاریخی که نوشته شده است موافقت ندارد و باید گفت که یافتن این تابلو کوچکترین اطلاعی از دریا و قایق رگشتی نداشته و یا عمداً حقیقت را قربانی هوس نموده است.

۷۱- اقدام شاهپور ذوالاکتاف و گوشمالی اعراب متجاوز

در زمان شاهپور دوم ساسانی، معروف به ذوالاکتاف (۳۷۰ میلادی) عده‌ای از عرب‌های تابع ایران مقیم بحرین که در ناحیه «هجر» سکونت داشتند طغیان کردند. شاهپور باقوای دریائی خود ایشانرا مغلوب کرد و این جنگ بعد از جنگ «سناخریب» نخستین جنگ دریائی است که در تاریخ ثبت شده است.

پس از آنکه شاهپور فاتح شد بجزیره «حط» و سپس به «هجر» و «یمامه» رفت و طوایف مختلف «بنی تغلب» را در «دارین» و «حط» بر سر جای خود نشانید.

«سر آرتولد و بلسون» مؤلف کتاب «خلیج فارس» درباره جنگ شاهپور رومی نویسد:

«... شاهپور در قلیف از کشتی پیاده شد و عده زیادی از سرکشان بحرین را

۱- تصویرهای روی سنگ عصر ساسانی غالباً بر روی تصویرهای دوره‌های گذشته ترسیم شده است؛ چنانکه در کوه طبرک دی نمونه آن تا عهد فتحعلی شاه برقرار بود. بقیه هفت تصویرهای سابق بستان هم بر زمینه‌های کهنه‌تری مربوط به عصر اشکانی یا هخامنشی بوجود آمده و دارای مختصات عصر قدیم می‌باشد.

کشت و هجر را دوباره متصرف شد و قسمت اعظم قبیله عبدالقیس را نابود کرد و سپس بسوی «تمیم» حمله برد. عاقبت چون اعراب بشرارت خود ادامه می‌دادند شاهپور برای مجازات آنها و استقرار نظم دستور داد شانه آنها را سوراخ کنند و پلنگان بگذرانند و باین واسطه به ذوالاکتاف مشهور گشت. از آن زمان آرامش در بحرین و دیگر جزایر و بنادر خلیج فارس بوجود آمد.

در مورد سرگذشت و زندگی و سلطنت شاهپور ذوالاکتاف روایات و گفته‌های بسیاری است که مهمترین آنها تمیمه اعراب و فرو نشانیدن شورش آنها در خلیج فارس می‌باشد. بین روایات مختلف، تحقیق زیر، نظر پرفسور هادی حسن است که عیناً برای مزید اطلاع خواننده عزیز ذکر مینمائیم. هادی حسن معتقد است که در سال ۳۰۹ موقی که هومزدوم درگذشت پسر بزرگ او بدلیل طرفداری از یونان برای سلطنت ایران مناسب نبود و بنا بر این تاج سلطنتی ایران بر سر بچه‌ای قرار گرفت که هنوز دنیا نیامده بود و مؤبدان گفته بودند که این بچه پسر خواهد بود و این پیش‌گویی مؤبدان درست بود و بچه پسر دنیا آمد و تاج سلطنت را بنام شاهپور دوم پسر گذارد.

شاهپور در بین اعراب بنام «شاهپور ذوالاکتاف» و بین اروپائیان بنام شاهپور بزرگ معروف گردید.

در بین سالهای ۳۱۰ تا ۳۱۹ که شاهپور بچه بود، اعراب شورش نموده و آنها از سواحل «ابوالقیس» و کافه با سپاه بی‌شمار حرکت کرده و از دریا گذشته و شهرهای ریشهر و فارس را متصرف شده و مزاحم شهرهای همسایه گردیدند. این وضع ادامه داشت تا شاهپور بسن بلوغ رسید و حمله را آغاز نمود و تمام مهاجمین عرب را بسواحل عقب راند (سال ۳۲۶). در این باره طبری میگوید که شاهپور با همراهان خود از راه دریا عبور کرد و در Kall پیاده و آنوقت بحرین را متصرف شد و سکنه آنجا را قتل‌عام نمود و از آنجا مستقیم بسوی «حجاز» رفت و تمام اعراب نواحی «تمیم» و «ابوالقیس» را مغلوب نمود و دستور داد تا شانه‌های اعرابی را که در جنگ اسیر شده بودند سوراخ نموده و آنان را با گذاریدن

طناب از سوراخ شانه‌هایشان بهم وصل نمایند. از این جهت اعراب به شاعران لقب «ذوالاكتاف» یا «آقای شانه‌ها» (Lord of Shoulders) دادند.

۷۲- مسیر دریائی کشتی‌ها - بنادر خلیج فارس

در دوره ساسانیان

حال موقع بحث درباره این خط سیر دریائی میباشد. همانطوریکه بنخاطر داریم گفتیم که اردشیر بابکان چند بندر مهم در امپراتوری خود مخصوصاً در خلیج فارس بنا نهاد که بنامهای «ابله»، «ریشهر» و «هرمز» معروف شده و مهمترین آنها بندر «ابله» بود که درست در رأس خلیج فارس در کنار اروندرود که قابل کشتی رانی است بنا شده بود. این بندر آخرین پایگاه و مرکز تجارت و خط سیر کشتی و همچنین محل تلاقی راه تجاری خشکی بین عمان و مصر و سوریه بود و در حقیقت بزرگترین بندر نجاتی زمان ساسانیان بشمار می‌آمد.

بندر مهم دیگر «ریشهر» بود که اخیراً تعدادی قبر و آجر و سنگهای تراشیده ساختمانی در آنجا پیدا شده است؛ Williomouseley میگوید در این ناحیه هر چه بیشتر کاوش میشود بقایای کانالها و چاههای بزرگی پیدا میگردد. در اطراف بوشهر هم تعدادی کوزه گلی بدست آمده که بر از تخم گناه Tulah یا Mallow یعنی «پنیرک» بودند. این تخمها بمحض تماس با هوای آزاد خراب شدند. بهر حال آباد بودن «ریشهر» بهیچوجه قابل انکار نیست.

آقای Streck میگوید که شاید این شهر از شهرهای قدیمی بابلی‌ها باشد که توسط اردشیر دوباره ساخته شده بهر حال ما به قدیمی بودن این شهر کاری نداریم و نمیخواهیم بدانیم که چند سال قبل ساخته شده بلکه میخواهیم بدانیم که چند سال آباد بوده است.

کارنامه پهلوی میگوید: موقعیکه اردشیر شهر فیروزآباد را بنهاد برای شهر، منبع بزرگ آبی درست کرد که بوسیله چهار کانال پر میشد و حتی اردشیر

مسیر رودخانه را تغییر داده و آنرا وارد شهر نمود. حمزه اصفهانی گوید که آب شهر «بمن اردشیر» که در بحرین واقع است توسط کانالی که بدستور اردشیر ساخته شده بود سیر آب میشده است. پس نتیجه این میشود که بقایای کانالهایی که در «ریشهر» پیدا شده از کارهای اردشیر میباشد. لرد گرن (Lord - Curzon) میگوید که قبرهایی که در «ریشهر» پیدا شده اند متعلق به زرتشتیان میباشد چون آنها که دوست دار آتش بوده اند، همیشه در منازل خود کوزه‌هایی بر از تخم پنیرک نگهداری میکردند. چون این گیاه در روز خورشید را دنبال میکند؛ درست مانند زرتشتیان که دوستدار آفتاب بودند. پس معلوم گردید که این شهر هم توسط اردشیر دوباره بنا گردیده و بندر مهم ساسانیان بوده است.

بندر هرمز در ابتدای خلیج فارس، در ناحیه Mughistan میباشد و این ناحیه سرزمین مغوها (Muglis) بوده است که آنها هم دوستداران آتش بوده اند. این بندر محل کشتی‌های بزرگی بود که سیلان می‌رفتند.

اطراف و حومه بندر هرمز از نظر کشاورزی بسیار پربرکت و غنی بود و محصولات آنجا شراب، گندم، جو، برنج و نیل بوده است و همچنین دارای معادن طلا، نقره، مس، نمک و Cinnabar (جیوه) بوده است ولی از این معادن تا قرون وسطی خوب استفاده نمیشد.

پس، از این بنادر بود که کشتی‌های ایران به بنادر Sindu و Orhotna و Sibor و Calianna برای صدور فلزات می‌رفتند. از این بنادر کشتی‌های ایران به بنادر Satopatana، Mangarouth و از آنجا پس از ۵ روز دریانوردی در اقیانوس به بندر Siediba یا Taprobaue می‌رفتند.

Procopius میگوید ایرانیان فقط برای بدست آوردن ابریشم این زحمات را متحمل میشدند. در آن زمان بندر Barbarigun که در مصب رود Indus واقع شده بود مرکز تجارت ابریشم بود. تمام تجارت ابریشم این بندر و سایر بنادر هندوستان موثول و در اختیار ایرانیان بود. پس میتوان گفت که با خط سیریکه ایرانیان از بندر هرمز به جزیره سیلان داشتند تمام بنادر بین راه را هم در

اختیار خود گرفته بودند. چون ایرانیان میبایستی تمام ابریشم مورد نیاز رومی‌ها را تأمین میکردند و ابریشم برای رومی‌ها از لوازم ضروری بود.

پس بوجود آمدن این راه ساحلی دریائی از هرمز به سیلان و چین فقط برای تجارت بوده است.

وقتی ایرانیان به آخرین نقطه *Himyarite* دست یافتند، ابریشم را از چین بآنجا وارد میکردند. این راه دریائی بسیار طولانی و خطرناک بود و دریانوردان ایرانی مصمم شدند که یا این راه و خط سیر طویل را به دوسه قسمت تقسیم کنند و یا راه مستقیم دریائی ایجاد نمایند. چون بعلمت طوفانهای شدید و خطرات دیگر ایجاد راه مستقیم دریائی از چین به خلیج فارس مقدور نبود، راه را قسمت نمودند. بدین معنی که مال التجاره‌ها از «ابله» و دیگر شهرهای نزدیک بصره، در بصره جمع میشدند (بصره در زمان خلافت عمر ساخته شد ۶۳۶) و آنوقت از بصره به «سیراف» و «هرمز» که در سواحل شمال خلیج فارس روبروی جزیره کیش واقع بودند و از آنجا به بندر هندوچین حمل میکردیدند. از این تقسیم بندی راه، مدرک صحیحی در دست نیست و فقط باید به مشاهدات تاجر معروف، سلیمان، که در حوالی سال ۸۵۱ میزیسته و خود شرح آنها را داده توجه داشت.

او میگوید که بیشتر کشتی‌های چینی کالاهای خود را در بندر سیراف پیاده میکردند و از آنجا محمولات آنها از راه خشکی به بصره و بمن حمل میشدند و همچنین کالاهای ساذرانی از اطراف، از راه خشکی در بندر سیراف جمع شده و از آنجا با کشتی حمل میگرددند و علت آن وجود سنگهای زیر آبی زیاد و طوفان همیشگی در خلیج فارس بوده است. کشتی‌ها از سیراف با رگیری کرده و آب آشامیدنی انبار نموده به مقصد محلی بنام مسقط حرکت میکردند. درین راه محلی بود بنام «سیف بن سفاق» و جزیره‌ای نام *Ibn-Kawan* و در این حدود باز هم صخره بزرگی وجود داشت که بنام عمان (*Uman*) معروف بود و همچنین کانال کوچکی بنام *Dardawr* که کشتی‌های کوچک از آن عبور میکردند ولی کشتی‌های بزرگ نمیتوانستند از آن عبور نمایند. همچنین دو صخره زیر آبی

که خیلی کم از آب پیدا بودند و نام های آنها عبارتند از *Rusair* و *Umair*. کشتی‌ها پس از عبور از این سنگها و جزایر بمحلی میرسیدند بنام *Sukhar*. کشتی‌ها در این محل آب گیری میکردند و آب آشامیدنی آنها از چاه بود و بعد کشتی‌ها بطرف بندر هندوستان میرفتند. اولین بندر *Kulam-Mali* بود که باندازه یکماه مسافت از مسقط فاصله داشت. بعد از آب گیری در این بندر کشتی‌ها بطرف *Harqand* و جزیره *Langabalus* میرفتند. در این جزیره مردم لغت و بدون لباس بودند و هیچکدام از زبانهای راکه دریانوردان میدانستند بلد نبودند. از این جزیره کشتی بطرف *Kalah-Bar* و از این بندر به *Tiyuma* که ده روز از *Kalah-Bar* فاصله داشت میرفتند. پس از ده روز دریانوردی به *Kundranj* میرسیدند و از آنجا نیز پس از ده روز مسافت دریائی وارد *Sani* میگرددند و پس از آب گیری از این بندر حرکت نموده پس از ده روز دریانوردی وارد جزیره *Sundur-Fulat* میشدند. بعد از دریای *Sankhi* عبور نموده و بدروازه چین می‌رسیدند؛ در این دروازه از کانال کوچکی که بین کوههای سنگی قرار داشت درست شده بود و فقط یک کشتی می‌توانست از آنجا عبور نماید. بلافاصله بعد از این کانال، خلیج آب شیرین واقع شده بود و کشتی‌ها در آن لنگر می‌انداختند. بندر مهم چین «خانقو» هم در این خلیج واقع شده بود. پس دریانوردی از *Sundur-Fulat* به چین در حدود یکماه طول می‌کشید و طبق مدرک و گفته اعراب مسافت بین *Tiyumia - Canton* در حدود دو ماه دریانوردی بوده است. در صورتیکه ما شاهد قابل اطمینانی داریم؛ *I - Tsing* میگوید در سال ۶۷۱ میلادی من با کشتی ایرانی از *Canton* تا سوماترا را در عرض ۲۰ روز طی نمودم. پس معلوم میشود که ملوانان عرب این راه را در سال ۸۵۱ در سه برابر طی نموده‌اند.

پس معلوم میشود که اعراب بیشتر از طرف ساحل و ایرانیان از وسط دریا رفت و آمد داشته‌اند. آقای *Paolo - Condore* می‌گوید که اعراب از *Canton* تا *Sundur - Fulat* را در طول یکماه طی می‌کردند در صورتیکه ایرانیان مسافت بین *Palembang* و خانقو یا کانتون را که مسافت بیشتری داشت و در همان مسیر

بود در حدود ۲۰ روز طی می نمودند. حال با این مدارك باید گفت که یا کشتی های ایرانیان سربع تر بوده و یا مدارك و گفته تاجر معروف سلیمان درست نبوده است. مطابق کتاب Taheng Yuan-Sinting Che kiao Mou Lou که توسط Yuan-T'chao در قرن نهم میلادی نوشته شده است؛ Vajrabodhi در سال ۷۱۷ با ۳۵ کشتی ایرانی از سیلان بعد از یکماه مسافرت به Patembang رسیده و I-Tsing می گوید که من فاصله کاتون تا پالم بانگه را با کشتی ایرانی در ۲۰ روز طی نمودم. پس با این حساب در قرن هفتم و هشتم کشتی های ایرانی فاصله بندر سیلان تا چین یعنی کاتون را در ظرف یکماه و بیست روز طی می کردند. در صورتیکه مطابق گفته سلیمان، عربها در سال ۸۵۱ این مسافت را در عرض سه ماه طی نمودند.

پس معلوم می شود که دریانوردی ایرانیان در دریای جنوب نه تنها از عربها بدتر نبوده بلکه بمراتب بهتر و عالی تر از آنها هم بوده است و نمی توان ملوانان و دریانوردان ایرانی را با عربهایی که اولین سفر آنها بچین در سال ۷۵۱ بوده است مقایسه کرد. بلکه باید ملوانان ایرانی را با ملوانان چینی مقایسه نمود که کشتی های آنها در دو قرن بعد از میلاد در بنادر Malabar دیده شده اند.

P'A-Hian در قرن پنجم می گوید که مدت دریانوردی از جاوه تا کاتون در حدود ۵۰ روز بوده است. البته در این تاریخ هنوز دریانوردان ایران بد دریای جنوب دست نیافته بودند. ولی در سال ۶۷۱ که تجارت و دریانوردی بین سوماترا و چین در دست کشتی ها و ملوانان ایرانی بوده این مسافت را حتی از نصف هم کمتر نموده بودند و حالا است که باید گفت دریانوردان ایرانی هم از پیشینیان خود یعنی چینی ها و هم از آیندگان خود یعنی اعراب بمراتب جلوتر و عالی تر بوده اند و جای خوشوقتی است که تمام این مدارك بدست خود چینی ها و عربها نوشته شده است.

فصل چهاردهم

۷۳ - دریانوردی ایرانیان در اوایل اسلام

Martin - Hartmann می گوید در اسلام قاعده ایست که باید از دریای سید و این عقیده عربهایی بوده که در صحرا زندگی می کردند و بهیچوجه میانه و ارتباطی با دریا نداشتند. ما اگر بتاریخ زمان اسلام نگاه کنیم؛ در تمام حملات دریائی عربها مواجه با شکست شدند، برای مثال در تمام حملاتی که از طرف دریا به بیزان تیوم (Byzantium) نمودند شکست خوردند. دیگر اینکه Ala فرماندار بحرین که از خلیج فارس گذشت و سربازان خود را در سواحل ایران پیاده کرد، موقعیکه می خواست بطرف پرس پلیس حرکت نماید یکدفعه رابطه او توسط سپاهیان ایران با دریا قطع (سال ۱۶ هجرت و ۶۳۷ بعد از میلاد) و گرفتار حمله ایرانیان شد، تا بالاخره مجبور گردید که از کشتی های خود صرف نظر و برای نجات خود بطرف بصره حرکت نماید. هر چند خلیفه عمر با فرستادن ۱۲ هزار مرد جنگی جلوی فشون ایران را گرفت و مانع ورود آنها بمرآ گردید، ولی خلیفه اسلام هیچوقت این شکست دریائی را فراموش نکرد و برای همیشه از جنگ دریائی ممانعت کرد.

Muir می گوید که معاویه از عمر اجازه خواست تا سربازان خود را سوار کشتی نماید و بجزایر مغرب Levant ببرد. معاویه در نامدئی که برای عمر نوشت اینطور شرح داد: این جزیره بقدری بخاک سوریه نزدیک است که می توان صدای سگها و قدقد مرغها را شنید، بمن اجازه دهید تا با کشتی

با نجا حمله نمایم ولی عمر در جواب از نوشت که دریا فضای نامحدود است که در آن کشتی‌های بزرگ باندازه يك قطعه چوب بنظر می‌آیند و جایی است که بهشت در بالا و آب در زیر می‌باشد و وقتیکه دریا آرام است قلب ملوانان شکسته است و زمانی که طوفانی و متقلب است فکر و هوش ملوانان از دست می‌رود. بدریا اعتمادی کم و ترس بسیاری هست. مرد در دریا مانند مگس کوچکی است، حالا پیاده شو و از مرغ بترس. پس عمر، معاویه را از دریا منع کرد و گفت که دریای سوریه بزرگتر از تمام خشکی است، من چگونه می‌توانم افراد خود را بدست این دریای عظیم بسپارم؟ بخاطر داشته باش ای دوست که من سلامتی افراد خود را بهتر از گنج‌های یونان می‌دانم.

پس بنا بر این در زمان خلافت عمر هیچ نوع فعالیت دریائی توسط مسلمانان انجام نشد ولی پس از مرگ او دوباره معاویه بپاخاست و اظهار پیشانی کرد و بالاخره عثمان دستور داد که يك نیروی دریائی از داوطلبین درست شود.

در هر حال این ترس مسلمانان از دریا نه از قرآن است نه از رسوم پیغمبر (ص) و در قانون اسلام هیچ چیز مخالف فعالیت دریائی نبوده و برعکس گفته شده است که خداوند کشتی‌ها را در دریا هدایت میکند و او کسی است که شمارا در دریا و خشکی هدایت خواهد کرد و حال شما که در دریا هستید و کشتی شما با نسیم ملایم پیش می‌رود یا و شکر گزار باشید.

پس این ترس از دریا از طرف اعراب بادیه نشین بوده است در صورتیکه اعراب ساحلی همه ملوان و دارای تمدن درخشانی بوده‌اند. بدین معنی که مسلمینی که در سواحل بودند عیبیستی در سواحل بدانند در صورتیکه اعرابی که از خشکی می‌آمدند بداختر رفته جزو سربازان پیغمبر میشدند. پس این اختلاف بین «بنویها» و Himyarite ها پیدا شد؛ بدوی‌ها اعراب داخلی و Himyarite ها اعراب ساحلی بودند.

موقعیکه اعراب ایران را گرفتند و یزدگرد کشته شد هنوز تجارت دریائی ایران در خاور دور زنده بود. از زمان خلافت عثمان تا زمان خلافت المتوکل

این پشتیبانی از تجارت دریائی ایران ادامه داشت.

دلیل قاطع و قابل اطمینان دیگری بدین شرح است؛ J-Tsing می‌گوید: دریای تنگ Chiu-Ang-An مشغول تحصیل و مطالعه بودم. در سال ۶۷۰، بعد از تحصیل تصمیم به مراجعت گرفتم و قرار شد که توسط Peng-Hsiao با فرمانده کشتی ایرانی تماس بگیرم تا ترتیب مسافرت من بجنوب داده شود و بالاخره من در سواحل Kwang-Chou در بندر کانتون (Canton) سوار آن کشتی ایرانی شده و بطرف دریای جنوب حرکت نمودم. در این موقع طوفان موسمی Monsoon هم شروع شده بود و باد شدیدی موزید و کشتی ما به شمال Sombre رسیده بود. در این جا امواج مانند کوه‌های عظیمی در آمده بودند. بعد از ۲۰ روز دریانوردی کشتی ما به بندر Bohoga وارد شد و من در آنجا پیاده شدم و در حدود شش ماه در آنجا مشغول فرا گرفتن زبان سانسکریت گردیدم. پس بنا به گفته J-Tsing و Memoire ما اطلاع بسیار جالبی از دریانوردی ایرانیان بین Canton و Bohoga داریم. بندر Bohoga یا Palembang پایتخت جزیره سوماترا میباشد. پیمودن این فاصله در صورت بودن باد موافق در حدود ۲۰ روز در صورت کمی باد یکماه طول میکشیده است.

باز هم شاهد دیگری، Yuan-Chao می‌گوید که در سال ۲۱۷ وقتی که Vajrabodhi به جزیره سیلان رسید در آنجا ۳۵ کشتی تجارتمی ایران را دید که برای تجارت سنگهای قیمتی با نجا آمده بودند. موقعیکه ایرانیان Vajrabodhi را دیدند با او دوست شده و جلب اعتماد او را کردند. بعد از چند ماه توقف در سیلان Vajrabodhi از شاه اجازه گرفت تا با بئجار قابل اعتماد ایرانی به مسافرت خود ادامه دهد. آنها پس از یکماه دریانوردی به P'o-Che یا Palembang وارد شدند. هر چند متأسفانه عاقبت این مسافرت تاثر انگیز بود؛ چون تمام کشتی‌های ایرانی در طوفانی عظیم غرق شدند و فقط Vajrabodhi با کشتی خود سلامت به بندر رسید. Vajrabodhi در سال ۷۲۰ به بندر Canton وارد شد.

بعد از اسلام هم دریانوردی ایرانیان بین چین و سوماترا قطع نشد بلکه به سیلان

واز آنجا به بنادر خلیج فارس هم کشیده شد.

يك كشيش بودائی اهل چین بنام Kan-Shin میگوید که در جزیره Hainan تعداد زیادی ده و آبادی ایرانی دیده میشود. در تاریخ History of Tano آمده است که تازی‌ها (اعراب) و Posae ها (ایرانیان) در سال ۷۵۸ با تفاق هم شهر کوانگ‌چو (Kwang-Chow) یا کانتون (Canton) را آتش زده و از راه دریا مراجعت کردند.

در این باره آقای Brel Shneider میگوید: بنظر من این آخرین باری است که چینی‌ها ایرانیان را بنام Po-sse میخوانند.

پس باز هم معلوم میشود که چینی‌ها ایرانیان را Posse میخوانند، ولی باز هم بین تاریخ نویسان اختلاف عقیده است که آیا با Posse ما یا جزو ایران بوده یا خیر چون Mansu میگوید که کشور Burma (Piao) در حدود ۷۵ روز مسافرت از شهر Yan-Can فاصله دارد و شهر Yan-Can هم مرز با کشورهای Polomen و Posse میباشد. آقای Laufer میگوید که Posse باید محلی بین کشور برمه و قسمتی از آسیا باشد.

باز در جای دیگر Mansu میگوید که مردمان کشورهای Polomen یا Brah Mana و Po-sse و Java و Sepo و Pon یا (Borneo) و Kun-Lun با هم سرزمین Tu-Yin-K-Uin که در دریای سیام میباشد هجوم برده‌اند. چون در آنجا سنگهای قیمتی و طلا یافت میشده است، پس آقای Laufer استدلال کرده که Po-sse در ما یا بوده و با ایران مربوط نیست.

بهر حال در این باره اختلاف عقیده خیلی زیاد است ولی عقیده مخالفین مخصوصاً آقای Laufer بسیار ضعیف میباشد. چون همانطوریکه قبلاً گفته شد، تاریخ Tang میگوید که ایرانیان (Po-sse) و عربها با هم شهر Canton را آتش زدند. پس معلوم است که ایرانیان در سال ۷۵۸ در Canton بوده‌اند و حتماً ده سال قبل از آن تاریخ هم به آنجا رفت و آمد داشته‌اند.

باز هم گفته شد که کیش معروف بودائی، دهات ایرانی را در آنجا دیده است

و Tsing-I-- گفته من از Canton با کشتی ایرانی مسافرت خود را شروع نمودم و باز هم آقای Laufer با وجود مخالفت منکر وجود کشتی‌های ایران در خاور دور نیست.

پس سالهای ۷۵۸ - ۷۴۸ - ۷۱۷ - ۷۶۱ مورد اختلاف تاریخ نویسان میباشد و تمام این سالها، عقب‌تر از اسلام بوده است و این خود دلیل فعالیت دریائی ایرانیان بعد از اسلام میباشد. شاهد دیگر Hiwicao میباشد که میگوید اگر از شهر T.V.Iluo یا Tokharestan یک‌نامه مسافرت کنی بکشوری میرسی بنام Po-sse یا ایران. پادشاهان قدیم این سرزمین بر اعراب حکمفرمائی میکردند و اعراب، شتر بانان شاهان ایران بودند ولی بعدها آنها شورش کرده و شاه ایران را کشتند و خود آقای آن سرزمین شدند و اینطور بنظر میرسد که اعراب بزور ایران راقبض نمودند. لباس اهالی این سرزمین قدیمی، شامل يك پیراهن پنبه‌ای گشاد بود و آنها ریش و موهای خود را می‌تراشیدند. غذای آنها بیشتر لبنیات و گوشت بود و آنها در ارتفاعات و شمال سرزمین خود برنج هم داشتند که آنرا با لبنیات مخلوط نموده و می‌خوردند. کشور آنها دارای شتر، قاطر، گوسفند، اسب‌های بسیار بلندقد، الاغ، پنبه و سنگهای قیمتی زیاد است.

لهجه اهالی این سرزمین بزرگ عموماً با هم فرق دارد. زبان آنها هم با کشور های دیگر اختلاف دارد. بیشتر اهالی این سرزمین تاجر دنیا آمده و کار عمده آنها تجارت است. آنها در کشتی‌های بزرگ می‌نشینند و از دریاها گذشته و به میلان می‌آیند. در آنجا تجارت سنگهای قیمتی بنمایند و با همان کشتی‌های بزرگ خود جهت تجارت ابریشم و لباسهای ابریشمی شهرهای Han یا China و Canton مسافرت مینمایند. کشور آنها دارای پنبه‌های خوبی میباشد و مردم این سرزمین دوست دارند که گاو و گوسفند را بکشند. آنها برای بهشت و خدا کار میکنند و از قوانین «بودا» هیچ چیز نمیدانند.

پس نشان می‌دهد که ایرانیان اصولاً تجارت را دوست داشته و برای تجارت اجباراً مسافرتهای دریائی زیادی کرده‌اند.

Cosmas و Procopius هم می گویند که ایرانیان برای تجارت سنگهای قیمتی بسیلان مسافرنهای زیادی نموده اند.

پس بنا بر دلایل بالا قدرت دریائی ایران در سال ۷۲۷ بمنتهای درجه خود رسیده بود و معلوم است که این فعالیت می بایستی از زمان گذشته شروع شده باشد و نتیجه می گیریم که فعالیت دریائی ایرانیان در اوایل اسلام ادامه همان فعالیت های دریائی زمان ساسانیان بوده است.

همانطوریکه آقای Ferrand می گویند؛ ایرانیان تجارت اعراب را در خاور دور ایجاد نمودند. پس سال ۷۵۸، تاریخ مهمی از نظر ایرانیان و اعراب می باشد؛ برای اینکه در این سال ایرانیان بندر Canton را آتش زدند و در همین تاریخ هم تجارت اعراب با خاور دور شروع گردید. اینطور بنظر می رسد که اعراب در این سالها از نظر تجارت خیلی پیش رفتند چون ۱۲۰ سال بعد از اولین سال تجارت با چینی ها، تجار عرب در شهر جدید کانتون که بنام خانقو نامیده میشد مستقر شده بودند و تجارت آن شهر را با مسیحیان، یهودیان زردشتی ها قسمت کرده بودند. در این باره تاجر معروف عرب ابوسعید الحسن از اهالی «سیراف» می گوید که چندین سال پیش یکنفر افسر که دارای منصب عالی بود ولی از خانواده سلطنتی چینی ها نبود شورش نمود و اسم این مرد Baichu بود. او به نقاط زیادی دست اندازی نمود و مقدار بی شماری مردم شهرها را کشت و بعداً نیز تعدادی مزدور و بی خانمان را دور خود جمع کرد و صاحب قدرت بیشتری گردید و بشهر خانقو حمله نمود و مردم آن شهر دروازه ها را بستند. این شهر در آن موقع یکی از بنادر مهم چین و مرکز تجارت عرب محسوب می شد و در کنار رودخانه بزرگی احداث شده بود و چون چند روز از دریا فاصله داشت دارای آب شیرین نیز بود. شهر در محاصره دشمن در آمد ولی متأسفانه محاصره شهر در سال ۲۶۴ هجری یا ۸۷۸ میلادی شکسته شد و شهر بدست آن یانگی افتاد و او خود را فرماندار آنجا نمود و تمام اهالی را از دم تیغ گذراند. مردمی که کاملاً بتاریخ چین وارد می باشند می گویند که Baichu بغیر از چینی هائی که در آن شهر گردن زد تعداد ۱۲۰ هزار

نفر هم از مسلمین، مسیحیان، یهودیان و پارسیان را کشت و از بین برد. حتی تعداد کشته گان این چهار دین معلوم است؛ چون چینی ها در نگهداری آمار استاد میباشند. بالاخره Baichu تمام درختان آن شهر را هم از ریشه کند، مخصوصاً درختان نوت را، چینی ها باعبارت مخصوص این درخت رامیکشند تا از برگ آن برای نگهداری کرم ابریشم استفاده نمایند و به همین علت برای مدتی تجارت ابریشم از بین رفت و اعراب که تاجر ابریشم بودند آنجا را ترک نمودند.

Baichu پس از خراب نمودن شهر زیبای خانقو شهرهای دیگری را تصرف نمود و بعداً هم بدیانتخت امپراتور چین، شهر Gumdan حمله نمود و شاه آنجا تاج و تخت خود را رها کرده و بسرحد تبت فرار نمود. این یانگی با پیروزی تمام وارد شهر شد، خود را امپراتور آن کشور خواند و تمام خاندان سلطنتی را کشت تا دیگر مدعی وجود نداشته باشد. شهرهای دیگری را نیز تصرف کرد و مردم آنها را کشت.

این شورش چین که در سال ۸۷۸ اتفاق افتاد لطمه بزرگی به تجارت اعراب و زردشتی ها زد. بالاخره خاور دور، تجارت خود را با مغرب شروع کرد ولی این بار دیگر خبری از Posse ها نبود و اعراب یا تازی ها جای ایرانیان را گرفتند.

به همین علت هم دریانوردان با سابقه ایران که زردشتی بوده و بدین اسلام تمکین نکرده بودند در اواسط قرن هشتم از هرمز سوار کشتی شده به هندوستان مهاجرت کردند و در آنجا برای خود خانه های دائمی ساختند.

آمار مهاجرت به هندوستان که در سال ۱۶۰۰ میلادی توسط Qissa-I-Sanjan منتشر شد می گوید که مردم ایران که دین زردشت داشتند از ترس اسلام همگی به کوهستان رفتند در آنجا برای خود منازلی ساختند و قریب صد سال در آنجا بودند و باز هم چون محل آنها ایمن و خاطر جمع نبود از آنجا کوچ کرده و به شهر هرمز وارد شدند و ۵۰ سال هم در آنجا مسکن گزیدند.

ابا دستور و بهدین بیگانه بسوی شهر هرمز شد روانه

زردشتیان باز هم مورد حمله اعراب بودند. آنها در فکر يك پیروزی برای

علاج و درمان قربانی‌هایی که در راه دین داده بودند منتظر فرصت شدند. در نتیجه کشتی بزرگی که قابل دریانوردی بود ساختند و بمحض ساختن کشتی بادبانها برافراشتند و تمام زن و فرزند خود را سوار نموده و با کمال قدرت به پارو زدن پرداختند و بطرف هندوستان حرکت نمودند. بساحلی که رسیدند و لنگر انداختند جزیره کوچکی DIV بود.

سوی دریا جو کشتی ساز کرده همانکه بادبان برپای کرده
زن و فرزند در کشتی نشاندهند بسوی هند کشتی تند راندند
جو کشتی سوی هند آمد یکباریکه بذب افتاد لنگر وار بیشک

این جزیره که در خلیج بهایی واقع شده است نمی توانست برای آنها مکانی دائمی باشد و تصمیم گرفتند بجائی مهاجرت نمایند که مسکن دائمی آنها گردد پس دوباره بادبان برافراشته و بطرف Gujarat (گجرات) حرکت نمودند. توفان عظیمی شروع شد ولی آنها به برکت آتش بهرام از این توفان نجات یافته و تمام آنها سلامت بساحل Sanjan وارد شدند.

اما این بنظر قابل قبول نیست که آنها یک دفعه و با یک کشتی مهاجرت نموده باشند.

کشیش معروف Henry - Lord در سال ۱۶۳۰ مدرکی ارائه نمود که اجداد زرتشتیان و پارسیان هند از بندر جاسک با ناوگانی مرکب از ۷ فروند کشتی بطرف هندوستان حرکت کردند و در نقاط مختلف از سواحل گجرات پیاده شدند. از آن تاریخ ۱۲ قرن گذشته است ولی هنوز پارسیان دین خود، شغل اولیه خود یعنی تجارت را از دست نداده، بلکه خود را فعالترین و مترقیترین مردم هندوستان نموده اند.

تاجر معروف عرب سلیمان می گوید که مقررات زیر در بندر کانتون جهت کشتی‌هایی که با آنجا میرفتند وضع گردیده بود. بمحض ورود کشتی‌ها به بندر کانتون فرماندهان آنها بازهای تجارتي خود را به نماینده دولت چین تحویل

می دادند و این محمولات نگهداری می شدند تا آخرین کشتی فصل برسد، ۳۰.۰۰۰ از مال التجاره بعنوان حق ورود از کشتی‌ها گرفته می شد. واردات کانتون عبارت بودند از سنگهای قیمتی، مس، صدف و کافور و کشتی‌های حامل مال التجاره، بسیار بزرگ بودند بطوریکه عرشه آنها از سطح آب باندازه چندینائی فاصله داشت که می بایستی از پلکان استفاده شود. ناخدایان بمحض ورود به بندر موظف بودند که در اداره تجارت دریائی ثبت نام نمایند و وجود این اداره در آن موقع نشان میداد که امر تجارت چقدر مهم بوده است. این اداره بکشتی‌هایی که مانیفست (بارنامه) نداشتند اجازه خروج نمی داد، و مانیفست موقعی داده می شد که ناخدایان حق گمرک و تخلیه بار را داده باشند. در ضمن خروج اجناس لوکس از آن بندر قاچاق محسوب می شد و مرتکبین زندانی می شدند.

فصل پانزدهم

۷۴- دریانوردی ایرانیان از قرن دهم الی قرن شانزدهم

هارتمن (Hartman) میگوید که پیشرفت اسلام در دریا را میتوان گفت که خود بخود و اجباراً انجام گرفته است.

چون موقعیکه مسلمین جنوب یا بیلون و شهرهای مهم خلیج فارس را متصرف شدند اجباراً میبایستی از این شهرها مراقبت نمایند همچنین سنن آنها را محترم بشمارند.

پس میبایستی یا بندریا علاقه مند شوند تا بتوانند این شهرها را نگهداری نمایند یا اینکه اصولاً از این شهرها صرف نظر کنند. پس در اوایل هیچ تغییری در امور کشتی رانی و حتی ملوانان کشتیها داده نشد و کما فی السابق آنها بکار تجارتی خود اشتغال داشتند. ولی بعداً اگر دریانورد مجرب و کهنه کاری دین اسلام را قبول نمیکرد بجای او از اهالی همان شهر کس دیگری که دین اسلام را داشت گمارده میشد. چون اعراب مخصوصاً اهالی حجاز و سوره اصولاً دریانورد نبوده و هیچوقت ملوانان خوبی نمی شدند، ملوانان از اعراب ساحل نشین و اهالی خلیج فارس تهیه می شدند. حتی نویسنده های عرب هم گفته اند که ملوانان کشتیها از اهالی خلیج فارس بوده اند و در تمام اوقات مزیت و برتری با ایرانیان بوده است بطوریکه ابو عبد الله بن محمد بن احمد المقدسی؛ یکی از جغرافی دانهای عرب میگوید من خودم تمام سواحل کشور عربستان از دریای قلم تا آبادان را طی نموده ام و صرف نظر از مواقعیکه

به جزایر کوچک میرفتم و اندازه گیری عمق آب را میکردم بقیه راه را بین سازندگان و صاحبان کشتیها و تجار و راهنماها بسر میبردیم. آنها مردمی بودند دریانورد که دارای دقیقترین اطلاعات درباره دریا، لشکرگاهها، باد و وجود جزایر بودند. آنها دارای نقشه های کامل و راهنماهای دریائی بودند و من آن نقشه ها را مطالعه کردم و از آن کتابهای راهنما استفاده فراوان بردم. باز هم میگویم که عدن و صحار دو بندر مهم جهان هستند و بیشتر جمعیت عدن و جده ایرانی میباشند. زبان عمومی در این شهر عربی است ولی ایرانیان مقیم صحار تماماً ایرانی صحبت میکنند. بندر صحار پایتخت عمان است. امروز حتی در سواحل چین هم بندری باین مهمی و زیبایی وجود ندارد. این بندر شهری ثروتمند و محل تجار و دارای محصولات طبیعی و معدنی و میوه جات زیادی میباشد. این بندر از «زیید» و «سنا» بزرگتر است و دارای بازارهای عالی و همچنین ساحل بسیار زیبایی است. خانه های عالی آن از آجرهای پخته ساخته شده اند و مسجد آن در کنار دریا و در آخر بازار قرار گرفته و دارای مناره ای بسیار عالی و زیباست. این شهر دارای چاههای آب شیرین و همچنین يك کانال میباشد.

این بندر دروازه چین و بازار تجارت عراق میباشد و همچنین تمام احتیاجات مردم عمان را میدهد. حاکم و آقای این بندر ایرانیان هستند.

اهالی جده اکثراً ایرانی بوده و به شغل تجارت مشغول و تمام آنان از ثروتمندان این شهر هستند. این شهر هم بازار غله مکه و هم بازار تجارت یمن و مصر است. ایرانیان این شهر هم از طبقه حاکم بوده و در کاخهای بسیار زیبای زندگی میکنند.

پس این مزیت و برتری ایرانیان در تجارت و قدرت دریائی بر عربها حتی در قرن دهم اعجاب آمیز است. «مقدسی» میگوید آنهاست که از حجاز به آبادان مسافرت می نمایند، اجباراً باید از دریای فارس و کرمان و مکران عبور نمایند و در این سواحل تمام کشتی سازان و صاحبان کشتیها ایرانی هستند. مقدسی از ملوانان سیراف و عمان بسیار تعریف و تمجید نموده است. پس باید گفت که تعریف

و تمجید برای ملوانان ایرانی بوده است و تمام فرماندهان کشتی هاهم در آن زمان ناخدا گفته میشد.

پس معلوم میشود که تجارت اعراب در دریاهای شرقی و غربی توسط ایرانیان انجام میگرفته است.

آقای Ferrand می گوید: ناخدایانی که دارای نقشه دریاهای و کتاب راهنمای دریائی بوده اند و مقدسی از آنها استفاده کرده تمام ایرانی بوده اند و این کتاب بنام راهنامه که معرب آن رحمانی است خوانده می شده است. این راهنامه ایرانی تا اواخر قرن دوازدهم مورد استفاده بوده است. آقای Ferrand در باره این کتاب می گوید که رحمانی کتابی است که محتوی دستورات دریانوردی بوده و بخط عربی در قرن دوازدهم وجود داشته است. عربها این کتاب را عربی دانسته اند ولی در اصل عربها این کتاب را از روی راهنامه ترجمه کرده اند و این تصور بنظر میرسد که دریانوردان ایرانی در خلیج فارس دارای این کتاب راهنما بوده اند و برای استفاده ملوانان عرب، این کتاب عربی ترجمه شده است. کتاب راهنمایی که در قرن دوازدهم اعراب از آن استفاده می کردند اکتبسی از راهنامه ایران بوده است. این شعر معروف نظامی گنجوی که در اسکندرنامه آمده، خود دلیلی بر این گفته است:

سوی ژرف آمد ز دریا کنار	بدریا مطلق در افکند بسار
جهانور جهان راند در آب شور	جهان میدواندش رهی دست زور
چو یک چند کشتی روان شد در آب	پدید آمد آن سیل دریا شتاب
که سوی محیط آب جنبش نمود	بباز آمدن باز گشتن نبود
نواحی شناسان آب آزمای	هر آسمنده گشتند از آن ژرف جای
ز «راهنامه» چون راه جستند باز	سوی باز پس گشتن آمد نیاز
جزیره یکی گشت پیدا ز دور	درخشنده مانند یکپاره نور

کتاب اسکندرنامه در سال ۵۸۷ هجری سروده شده ولی تاریخ Mustabsir می گوید که رحمانی توسط لیث ابن کهلان نوشته شده است در صورتیکه لیث در سال

۵۲۰ میزبسته و نمی توان گفت کتابی که در سال ۵۲۰ نوشته شود در سال ۵۸۷ تقدیر معروف گردد تا نظامی هم درباره اسکندر از آن استفاده نماید. پس باید گفت که این کتاب از مدتها قبل وجود داشته و لیث آنرا از کتاب راهنامه پهلوی ترجمه کرده است. راه نامه شامل اطلاعات دریائی، علائم ساحلی بنادر مهم و جریانهای دریائی بوده است. این کتاب می گوید که دریا سرحد و بن بست نیست بلکه شاهراه تجارت است.

متأسفانه نسخه اصلی و ایرانی کتاب راهنامه در دست نیست شاید اصلا از بین رفته باشد.

مقدسی اسامی ۳۵ نوع مختلف کشتی را برده که تمام آنها در سواحل عربستان توسط کشتی سازان ایرانی ساخته شده اند؛ از قبیل سفینه، جاسو، زورق، رقیلیح، تالوا، ایسرداز، طیار، زب زب و غیره که بیشتر این اسامی ایرانی بوده اند. در این جا می بایستی مدارک و دلایل بیشتری مبنی بر اینکه تمام کشتی های اعراب توسط ایرانیان ساخته می شده است ارائه داد ولی آنچه مسلم است در این دوره صنعت کشتی سازی ایرانیان به حد کمال و دریانوردی آنها نیز به حد اعلی خود رسیده بود. در قرن دهم فعالیت های دریائی چه از نظر مسافرت و چه کشتی سازی بیشتر گشته و ایرانیان مخصوصاً تجار فارس و کرمان خود را فرامانروایان تجارت در عمان و یمن نمودند و یکعه هم از تجار ایرانی، مخصوصاً مهاجرین شیرازی به حکمرانی و سلطنت زنگبار و «براو» رسیدند.

تاریخ Kilwa از قول شیخ محیی الدین زنگباری می گوید که تاریخ نویسان قدیم گفته اند اولین دسته ای که در Kilwa مسکن گردیده و به آبادانی آنجا اقدام کرد مهاجرینی بودند از اهالی شیراز که در ایران واقع شده است. آنها با کشتی باین آب و خاک آمدند. میگویند که آنها دارای کشتی بودند که اولی بسرزمین Muxidaka رفت و دومی به سرزمین Shawghu و سومی به Pemba یا Yaxiba و چهارمی به Munfasa و پنجمی به جزیره Zanzabar و ششمی به Kilwa و هفتمی به Hinzawan. میگویند که تمام سر نشینان شش کشتی باهم خواهر و برادر بوده اند. پدر آنها هم

در کشتی هفتم بود که به سرزمین Hinzawan رفت. علت مسافرت این مردم از شهر مادری خود شیراز باین علت بود که سلطان آنها بنام حسن ابن علی که دارای ۶ پسر بود، روزی به پسران خود پیشنهاد نمود که ما باید این سرزمین را ترک گفته و به دیار جدید و تازه ای برویم و فرزندان او هم موافقت کردند. آنها از سرزمین خود حرکت نموده و از راه خشکی به یکی از بنادر خلیج فارس آمده و در آنجا سوار بر ۷ کشتی شده و با امید خداوند راه دریا را در پیش گرفتند و خداوند هم آنها را با سلامت «بسواحل» (Sawahl) واقع در کرانه های آفریقای غربی آورد و در آنجا کشتی ها از هم جدا شده و هر کدام بر سرزمین حائیکه شرح داده شد رفتند.

در کشتی ششم فرزند حسن بنام علی بود که به ساحل کیلوا آمد و در آنجا لنگر انداخت. این ساحل متعلق به قبیله ای که در بین آنها تعدادی مسلمان هم زندگی میکردند بود. این مهاجرین موفق شدند که سواحل دریای کیلوا را با دادن پارچه و لباسهای رنگی از رئیس قبیله Almuli خریداری نمایند. پس از آن، مهاجرین ایرانی اهل شیراز، بدریای Sanj دست پیدا کردند (اواسط قرن سوم هجری) علی حکومت خود را بشهر Mombasa هم رسانید و برای مدت ۴۰ سال حاکم مطلق کیلوا بود. از پنج پسر او یکی بنام محمد فرماندار شهر Mombasa بود و مدت دو سال و نیم بر آن شهر فرمانداری نمود و بعد از او برادر دیگر وی بنام Bashat فرماندار شد که بعداً شاه Mombasa گردید و مدت ۴ سال و نیم سلطان این شهر بود. پس از او پسرش بنام علی دوم جانشین پدر گردید و او خود را شاه تمام ناحیه کیلوا خواند و جانشین پدر بزرگ خود شد. پس از او عمویش بنام Daud با سلطنت رسید ولی او بعد از دو سال سلطنت تاج و تخت را به پسر خود علی سوم سپرد. این شجره نامه ادامه پیدا میکند و در تاریخ Kilwa کلیه اسامی شاهان و مدت حکومت و تاریخ حکومت آنها نوشته شده است که از بحث ما خارج میباشد. این تاریخ بسیار صحیح و درست است چون مدارک زیر کدال بر این است که ایرانیان اولین اشخاصی بودند که در غرب آفریقا زندگی کردند و موجود میباشند. اول اینکه هنوز کشتی های بومی پیرق سفید و قرمز را در روی دکل خود دارند و آن پیرق یاد بود

خاطره شاه ایرانی نژاد، علی میباشد. علی همان سلطانانی است که با کشتی برای اولین بار در سواحل Kilwa پیاده شد.

دوم در روی سکه های مسی فراوانی که اخیراً در ناحیه Mafia بدست آمده صورت و اسامی شاهان ایرانی مقیم آفریقا دیده شده است. Yv - yan - tsa می گویند که ایرانیانی که برای تجارت می خواستند بناحیه Berbera بروند بشکل کاروان سه چهار هزار نفری حرکت می کردند و برای بومی های آنجا پارچه های الوان می بردند. هنوز باقی مانده شهرهایی که در تحت اختیار شیرازیان بوده در Azawiah و Zanzabar و Pemba و Mafia موجود است و آثار دیگری هم از قبیل کوزه و ظروف دیگر که برنگ آبی بوده اند؛ مأمورین موزه آفریقا می گویند که این آثار متعلق به ایرانیان و بایستی در حدود قرن ۱۱ الی ۱۵ ساخته شده باشند. در چندین ناحیه در آفریقا جامهای گلی و اشیاء دیگری بدست آمده و همچنین آثاری از مساجد و برج و باروهائی از زیر خاک پیدا شده که تمام آنها دارای سبک معماری ایرانی بوده اند.

سرگرد Pearce می گوید در اینکه ایرانیان مخصوصاً اهالی شیراز از مدتها قبل به آفریقا آمده اند شک نیست. در سن پرفسور اشتولمان (Stuhlman) میگوید که ایرانیان مقیم آفریقا در قرن ششم طرز ساختن بناها را با سنگ و همچنین طرز استفاده از سیمان و مثبت کاری و پیشمیزی را به بومی های آفریقای یاد داده اند و بین سالهای قرن ۹ تا قرن ۱۲ مساجد زیادی در نواحی Azanian و جزایر Zanzabar و Pemba و Mafia ساخته اند.

صنعت معماری ایرانیان در آفریقا در قرن ۱۲ بمنتهی درجه رسیده بود. در خرابه های شهرهای Zanzabar و Pemba نمونه های زیادی از این مساجد و ساختمانها بدست آمده که بهترین آنها همانهایی هستند که دارای سبک ایرانی می باشند.

سرگرد Pearce، از اهالی انگلستان، مدتها در آفریقا زندگی نموده و اظهارات نامبرده قابل اطمینان می باشند. او بدون تردید ساختمانهای زیر را تماماً ایرانی

میداند: شش برج معبد Ndagoni (مقبره) و برج معبد Tongoni (مقبره) و مساجد خراب شهرهای Ndegoni و Chwaka و Kilwa. دکتر Strades از يك مسجد ایرانی در Kilwa اینطور تعریف می‌کند: تمام بنا دارای ۹ سقف نیمدایره شکل است که در سه ردیف قرار گرفته‌اند و این سقف‌ها توسط ستونها و دیوارهای داخلی بهم متصل شده‌اند و سقف وسطی بزرگتر از همه بوده و ستونهای این ساختمان تمام از سنگهای تراشیده ساخته شده‌اند و دارای منظره بسیار عالی است.

همچنین آقای پروفیسور داشتولمان، می‌نویسد که درین سالهای قرن نهم و دوازدهم شیرازیهای مقیم آفریقا تعداد زیادی مسجد بنا نهادند که تمام بسک ایرانی؛ دارای ستونهای سنگی و سقف‌های مدور بوده‌اند و مسجدی در شهر Kilwa - Kissiwani ساخته‌اند که دارای ۴۰ ستون در ۳ ردیف که سطح مسجدا را بشکل‌های مربعی قسمت کرده بودند میباشد. سقف تمام آنها هم مدوری شکل بنا شده است و مشخصات مهم این ساختمان این بوده است که در اطراف درها و پنجره‌ها سنگهای تراشیده شده قرار گرفته بودند.

سرگرد Pearce می‌گوید که ایرانیان در Tumbatu مسجدی بنا نهاده بودند که در حدود سه‌الی چهار یاقط از دریا فاصله داشت و در بالای يك تپه قرار گرفته بود. ساختن مسجد در کنار دریا گویای آن است که توسط ملتی بنا شده که آقا و فرمانده دریا بوده‌اند. بهترین قسمت این مسجد دیوار غربی آن است که از ۴ دروازه هلالی شکل درست شده است و این دروازه‌ها دارای درهای بسیار عالی و از بهترین چوبها بوده که سلیقه سازندگان آنرا میرساند. در مقبره Ndagoni هم قبرهایی وجود دارد که در آنها دیواری با ارتفاع ۳ الی ۵ پا کشیده شده و در آخرین دیوار ستونی از سنگ تراشیده با ارتفاع ۱۵ پا وجود داشت که بعضی از این ستونها ساده ولی روی بعضی دیگر ظروف چینی نصب گردیده بود.

در خرابه‌های Tongon آقای Burton يك آجر کاشی ایرانی بدست آورده که روی آن این جمله نوشته شده است «شیدروشن» یعنی

(خورشید تابان).

در سلطنت ایرانیان در آفریقا دیگر شکی نیست ولی فقط اختلاف در تاریخ آن است. آقای Rigby می‌گوید که ورود آنها بین سالهای ۹۲۴ تا ۹۸۴ میلادی بوده است، در صورتیکه سرگرد Pearce تاریخ آنرا بین سالهای ۹۰۸ تا ۹۷۵ میدانند. دائرةالمعارف بریتانیکا می‌گوید که شهر Kilwa در سال ۹۲۵ توسط يك شاهزاده ایرانی از اهل شیراز بنام علی ابن حسن بوجود آمد و این شهر در نزدیکی مستعمرة قدیمی یونان بنام Rhapta بوده است. در کتابهای عربی نیز آمده است که شهر Kilwa توسط علی نامی از اهالی ایران تاسیس گردید. تاریخ‌نامه سلطنت شیرازیها به مراتب پیچیده‌تر از شروع آن است، برای اینکه آنها بعد از مدتها سلطنت، امپراتوری خود را بدیندر Sofala هم گسترش دادند و تمام کنترل دریائی و تجارت طلای معادن زنگبار هم در دست آنها بود.

در این زمان نژاد ایرانیان بقدری با مردم بومی و عربی مخلوط شده بود که بنظر پرتغالی‌ها نژاد ایران در قرن ۱۶ حتی به‌فر رسیدن بوده است. Duarte-Barbosa می‌گوید: موقعیکه شاه پرتغال این سرزمین را تصرف نمود تمام اهالی بنادر Sofala و Zuamba و Anguox و موزامبیک در تحت اختیار و اطاعت پادشاه Kilwa بودند. در این شهر طلای فراوانی وجود داشت و تمام کشتی‌هایی که بین این بنادر رفت و آمد میکردند: برای تجارت طلا بوده است. اهالی این سرزمین همگی از اعراب مغربی (مراکش) هستند که دارای رنگ تیره و سیاه میباشد و بعضی‌ها هم سفید رنگ هستند و زبان آنها هم عربی است. شهر بزرگ و قشنگ Magadoxo یا Mogdisho که متعلق به اعراب مغربی و دارای پادشاه میباشد و شهر تجارتی بزرگی است و کشتی‌های تجارتی فراوانی از بندر بمبئی و عدن باین بندر می‌آیند و همه نوع اجناس تجارتی وارد مینمایند و طلا و سنگهای قیمتی صادر میکنند. تمام اهالی این شهر بزبان عربی صحبت میکنند و دارای رنگ تیره و سیاه میباشد ولی در بین آنها سفید پوست هم پیدا میشود که اینها محققاً از نژاد ایرانی‌های آنجا میباشدند. همین سفیدپوستان هنوز در این شهر جزو طبقه حاکمه و ثروتمند

شهر محسوب میشوند.

در همین احوال خلیج فارس هم در دست اعراب بود. هر چند از نظر سیاسی از زمان خلافت عمر و عثمان خلیج فارس در تحت اختیار عربها بود ولی از نظر تجارت و فعالیت دریائی، ایرانیان استقلال کامل داشتند و همه جا پرچم ایران در اهتزاز بوده است. چون در اوایل، اعراب از نظر دریانوردی خیلی جوان بودند.

هر چند ایرانیان استقلال خود را در خشکی از دست داده بودند ولی هنوز در دریا و خلیج فارس دارای استقلال کاملی بودند، ولی در زمان خلافت خلیفه المتوکل، در سالهای ۸۴۷ و ۸۶۱ میلادی، ملوانان عرب خود را هم طرد از ملوانان ایرانی میدانستند و منتظر فرصت بودند تا آقائی خلیج فارس را از ایرانیان بگیرند. خلیفه در این راه با آنها کمٹ بسیاری نمود و درست موقعیکه ایرانیان میخواستند استقلال خود را در خشکی دوباره بدست آورند متأسفانه استقلال خود را در دریا هم از دست دادند.

اعراب تجارت بین سیراف و کیش را در دست خود گرفتند و بعداً دامنه فعالیت آنها به جزیره هرمز هم رسید. دیگر برای ایرانیان مقدور نبود که حتی از کشتیهای تجارتی خود در آبهای آزاد استفاده کنند و همچنین دیگر نمیتوانستند دارای ناوگانی جنگی در خلیج فارس باشند.

جغرافی دان معروف، قزوینی در سال ۱۲۶۸ میلادی میگوید که جزیره کیش جزیره ایست در خلیج فارس که محیط آن در حدود ۴ فرسنگ میباشد. شهر آن خیلی زیبا و قشنگ است و دارای يك دیوار و دروازه و همچنین باغها و ساختمانهای متعددیست. این شهر بهشتی برای کشتیهای هندی و ایرانی و مرکز تجارت اعراب و ایرانیان است. آب اهالی این شهر از چاه گرفته میشود، ولی اشخاص ثروتمند دارای منبعهای آب خصوصی هستند و تمام این جزیره متعلق به شیخ یا آقای جزیره میباشد.

اهالی این جزیره تحت رهبری صاحب آن در صلح و صفا بودند، تا اینکه یک نفر یابگی ازین آنها سر بلند کرد و خود را شاه آنجا خواند و بنای ظلم و پیدادگری

را گذاشت. در نتیجه اهالی از شاه جزیره هرمز تقاضای کمک کردند، هرمزها مدتی بر آنها حکومت نمودند ولی بعد از مدتی آنها هم بنای پیدادگری و ستمگری را گذاشتند، در نتیجه مردم این جزیره از شاه شیراز تقاضای کمک کردند و پادشاه شیراز تعدادی سرباز با کشتی با آن جزیره فرستاد و هرمزها هم برای جلوگیری از آنها با کشتیهای خود بمقابله شیرازها آمدند ولی درین راه، آنها برای رفع خستگی از کشتیهای خود پیاده شده و به جزیره کوچکی رفتند. در اینجا شیرازها از فرصت استفاده کرده و کشتیهای آنها را آتش زدند و آنوقت به جزیره کیش حمله کرده و بدون خونریزی آنها را تصرف نمودند. هر چند هرمزها از نظر دریائی از آنها قوی تر بودند ولی چون این جنگ را خیلی سرسری گرفته بودند شکست خوردند.

باز هم در مورد جنگ ایرانیان با اهالی هرمز، نوران شاه پادشاه هرمز که در سال ۱۳۱۴ میلادی میزیسته میگوید که در سالهای قبل، پادشاه شیراز بنام سیراس (Xiras) و یا ملک عزالدین بایکده سرباز جهت حمله به هرمز به جزیره قیس (Cny) آمد و در آنجا سربازان خود را با تعدادی قایق طراوه (Terradas) به جزیره هنگام حمل نمود. ولی در اینجا شاه جزیره هرمز با حمله کرد و او را شکست داد. باینکه این پادشاه شکست خورده بود پیشنهادی به پادشاه هرمز نمود که حاضر است تمام ثروت خود و پدران خود را بدهد تا او از جنگ مجدد صرف نظر نماید و الا با آتش و شمشیر با او جنگ خواهد کرد تا ازین برود.

پادشاه هرمز جواب میدهد: چطور یک مرد بی سرو پای تاجر چنین پیشنهادی را بشاه هرمز مینماید؟ چون سیراس (Xiras) این خبر را میشنود دوباره به جزیره Cny آمده و قشون تازه نفسی را فراهم نموده و کشتیهای فراوانی تهیه می بیند و با لشکر تنظیم خود به جنگ هرمزها میرود. او در این جنگ پادشاه هرمز را اسیر مینماید و مدتی بندر هرمز را در محاصره میگیرد ولی مردم از شهر دفاع میکنند و زمستان میرسد. پادشاه شیراز موقتاً از محاصره دست برداشته و جزیره Cny را برود تا بعد از زمستان دوباره حمله را شروع نماید.

اوشش ماه بعد مراجعت می‌نماید ولی در بین راه بعلت طوفان شدید، کشتی‌های اوشکسته و غرق میشوند ولی عجیب اینکه کشتی‌ای که پادشاه هرمز در آن زندانی بوده سلامت بسواحل جزیره هرمز میرسد. در نتیجه شاه سیراس از این جنگ منصرف میشود و بشهر مراجعت میکنند و اتحاد شیرازیها و اهالی جزیره کیش هم از هم متلاشی میشود. کم‌کم نفوذ اعراب در این جزایر حتی در هرمز زیاد میشود بطوریکه دیگر از فعالیتهای دریائی ایران جلوگیری میشود. در زمان حمله مغول، جزیره هرمز بندست مغولها افتاد و فقط بعلت سیاست اتابکان فارس، ناحیه فارس از تعرض مغولها مصون ماند. پس اهالی فارس در زمان مغولها یعنی در قرنهای ۱۵ و ۱۶ هم فعالیت دریائی و تجارتی خود را حفظ نموده بودند، بطوریکه سیاح معروف نیکولو کنتی (Nicolo Conti) میگوید: بعد از ترك جزیره هرمز بطرف هندوستان حرکت نمودم و پس از طی یکصد مایل بشهر کالیکوت رسیدم. این شهر يك بازار بزرگ تجارتي ایرانیان است. بعد از مدتی توقف در این شهر ما زبان ایرانی را خوب یاد گرفتیم که بعد از این زبان استفاده بسیاری بردم. لباس ایرانیان را پوشیدم و در تمام طول مدت مسافرتم از همین لباس استفاده کردم. در اواخر هم با چند تاجر ایرانی شریک شده و يك کشتی خریدیم و با هم عهد و پیمان بستیم که نسبت بهم وفادار باشیم.

Nicolo-Conti پس از مسافرتهای طولانی در دریاهای جنوب در سال ۱۴۴۴

به ونیز مراجعت نمود.

در بین سالهای ۱۴۴۲ و ۱۴۴۴ عبدالرزاق بن اسحاق از طرف پادشاه ایران، شاهرخ شاه، سفیر ایران در دادگاه «وجایانگر» (Vijayanagar) معرفی گردید و عبدالرزاق مینویسد که من در سال ۱۴۴۲ میلادی یا ۸۴۵ هجری به جزیره هرمز وارد شدم. حاکم آن جزیره تمام وسائل زندگی و راحتی برای من فراهم نمود و منتظر فرصت مناسب برای سفر دریا بودیم و فصل توفان Monsoon شروع شده بود و اجازه حرکت داده نمیشد، ولی با یافتن ما در اواخر مونسون که فصل توفان و حمله دزدان دریائی بود اجازه حرکت گرفته شد و چون تمام بارونه ما در يك کشتی جا نمیکرفت در نتیجه بین کشتی‌های دیگر قسمت شدند و اسبهای ما هم در يك کشتی دیگر

جا گرفتند سپس بادبانها افراشته شدند و مسافرت دریائی ما شروع گردید. ولی بمحض اینکه بوی کشتی بمشام من رسید و خطرات این سفر را حس نمودم به مرض ضعف و غش دچار شدم و برای مدت سه روز بیهوش بودم. وقتی کمی حالم خراب شد و بنخود آمدم دوستان من همگی بایک صدا گفتند که وقت دریانوردی گذشته است و کسی که در این فصل این راه را انتخاب نماید مسئول مرگ خودش میباشد و مثل کسی است که خود را بدست خود بکشتن دهد. آنها از تمام ثروت خود چشم پوشیده و با زحمت زیاد در مسقط پیاده شدند ولی من بمسافرت خود ادامه دادم و پس از ۱۸ روز به بندر کالیکوت رسیدم.

دربار و شکوه و جلال و عظمت ایران داشتند، همه چیز را سوزانده و نابود کردند، اگر آثاری هم از دوره‌های پیشین از گزند هجوم اسکندر در امان بود بیاد غارت و چپاول گرفته از بین بردند. از آن ایام دربارهٔ مهارت و کاردانی ایرانیان و ناخدایان ایرانی در فن کشتی‌سازی و بحریسمائی نامهای است معروف که از معاویه پسر ابوسفیان والی شام باقی مانده است. این نامه که بعنوان خلیفهٔ دوم عمر بن خطاب میباشد و از متون عربی بوسیله نویسندهٔ آلمانی «کورت - فریشلر» به آلمانی درآمده چنین است:

نامهٔ معاویه پسر ابوسفیان والی شام، خطاب بخلیفهٔ دوم عمر بن خطاب

بسم الله الرحمن الرحيم. از طرف معاویه بن ابوسفیان فرمادند نیروی دریائی اسلام در فنیقیه^۱ خطاب به عمر بن خطاب خلیفهٔ مسلمین:

من گزارش کارهای مربوط به ساختمان کشتیهای جنگی را در نامهای برایت فرستادم و اینک چون پدرم ابوسفیان والی شام برای تو نامه می فرستد، لازم می دانم که از فرصت استفاده کنم و بوسیلهٔ یبکی که عازم «مدینه» می شود گزارشی دیگر از کارهای مربوط به نیروی دریائی را بتو بدهم. تو میدانی که من پیوسته طرفدار ایجاد یک نیروی دریائی قوی برای اسلام بوده ام و عقیده داشته و دارم که بدون یک نیروی دریائی قوی ما نمی توانیم «بیزان تیوم» را مسخر کنیم و تا روزی که «بیزان تیوم» (استامبول کنونی) بمصرف اسلام در نیاید، ما نخواهیم توانست «روم» را از پا در آوریم.

گرچه ما اینک شام و فلسطین را از «روم» گرفتاریم ولی هنوز حکومت روم نیرومند است و بر کشورهای وسیع حکومت می کند ولی روزی که اسلام

۱- ساحل شرقی دریای مدیترانه را که امروز سواحل سوریه و لبنان می باشد باسم فینیقیه میخوانند.

فصل شانزدهم

تبیح و خلاصهٔ وقایع

۷۵ - نامهٔ معاویه پسر ابوسفیان والی شام، خطاب

بخلیفهٔ دوم عمر بن خطاب

پس از خشایارشا، نیروی دریائی هم مانند سایر امور بدست فراموشی سپرده شد. گرچه پارسیان در مدت ۵۰۰ سال، امپراتوری مقتدری تشکیل دادند ولی بیایهٔ هخامنشیان نرسیدند و بلحاظ زندگی ایلخانی خود، چندان توجهی بایجاد مرکزیت و سازمان آرتش نداشتند.

تا آنکه در دورهٔ ساسانیان؛ در زمان انوشیروان عادل نیروی دریائی دوباره رونق گرفت و اولین بار ناوگان ایران در سواحل آفریقا و عدن و یمن بکمک مردم آن سرزمین شتافت و سپاهان آفریقائی را از سرزمین یمن بیرون راند. هنوز آثار آبادانی ایرانیان در عدن و یمن و آن حدود وجود دارد.

با بروی کار آمدن رژیم اعراب موجودیت نیروی دریائی باردیگر بکلی از بین رفت و مدت ۲۰۰ سال این قوم بر کشور ما حکومت کردند و ایرانیان بالطبع علاقه بدریافتن و فن ناوبری را از یاد بردند.

از جزئیات سازمان و تجهیزات نیروی دریائی دورهٔ ساسانیان بقایای چندانی بجای نمانده است؛ زیرا با حملهٔ اعراب و کیندهو بغضی که آن قوم از ایران و بویژه از

«بیزان تیوم» را تصرف نماید حکومت و قدرت «روم» زوال خواهد یافت.

روزی که تو مرا در سرزمین «فینیقیه» فرماندهی نیروی دریایی اسلام منصوب کردی و بمن دستور دادی که شروع بساختن کشتیهای جنگی کنم؛ من از امور مربوط بساختن کشتیها و بحر پیمائی اطلاعی نداشتم. خوشبختانه عدهای از ناخدایان و بحریمایان ایرانی در اینجا بودند که من توانستم از کمک آنها برخوردار شوم و بعضی از آنها مسلمان شدند. پنج نفر از ناخدایان ایرانی که اینک مسلمان هستند بعقیده من از برجستهترین ناخدایان جهان میباشند و بصیرت آنها در بحریپیمائی خارقالعاده است. این پنج نفر در گذشته نه فقط تا جابلسا مسافرت کردهاند، بلکه از آنجا هم گذشته و بجائی رسیدهاند که در آنجا آفتاب غروب نمی کند (منظور معاویه از جابلسا انگلستان و ایرلند است).

حکایاتی که این پنج نفر از شگفتیهای سرزمین «جابلسا» و همچنین از دریاهائی که آفتاب در آنها غروب نمیکند، نقل می کنند، شنیدنی است. در اینجا نه فقط عدهای از ناخدایان و بحریمایان، ایرانی هستند بلکه يك قسمت از استادان کشتی-ساز که اکنون برای ما کشتی می سازند نیز ایرانی می باشند. روز اول که تو مرا فرمانده نیروی دریایی کردی و دستوری دادی که يك نیروی دریایی برای اسلام بوجود بیاورم، من تصور کردم که کاری آسان است. ولی بزودی دانستم که بوجود آوردن يك نیروی دریایی کاری است دشوار و طولانی و اگر ناخدایان و بحریمایان و استادان کشتی ساز ایرانی که در فینیقیه هستند بمن کمک نمی کردند، من نمی توانستم برای اسلام نیروی دریایی بوجود بیاورم. چون بوجود آوردن نیروی دریایی تنها با ساختن کشتی میسر نیست، بلکه علاوه بر آن، باید جاشو و ناخدا تربیت کرد. تربیت کردن جاشو دشوار نیست و می توان در مدتی کوتاه عدهای زیاد جاشو تربیت کرد، اما تربیت کردن افسران کشتی و ناخدایان دشوار می باشد و باید سالها بگذرد تا بتوان بقدر کافی افسر و ناخدا برای کشتیهای جنگی تربیت نمود.

علم بحریپیمائی علمی است که باید در دریا هنگام کار فراگرفت و ناخدایان و افسران کشتیهای جنگی «بیزان تیوم» همه از کسانی هستند که علم بحریپیمائی را

در دریا فرا گرفته اند و دیگران را از علوم خود برخوردار نمی کنند.

ناخدایان «بیزان تیوم» طوری حسود می باشند که علم بحریپیمائی خود را حتی بهمکاران رومی خود تعلیم نمی دهند، تا چه رسد ب دیگران.

ای خلیفه، علم بحریپیمائی يك علم عملی است و چون هر ناخدا برای فراگرفتن معلومات خود مدتی زحمت کشید و در دریاها پسر برده بدفعات به خطر غرق شدن گرفتار شده، دریغش می آید که آن دانش را بر اینگان در دسترس دیگران بگذارد. ولی ناخدایان ایرانی، از روزی که مسلمان شده اند بی دریغ جاشویان و افسران مسلمان را از معلومات بحریپیمائی خود برخوردار می کنند. من از ناخدایان ایرانی چیزهایی آموختم که تصور می کنم هیچ ملاحی از آن آگاه نیست.

یکی از کمکهاییکه ناخدایان و استادان کشتی ساز ایرانی به ما کرده اند این است که با ابتکار خود، کشتیهای ما را دارای سکان کردند. تا امروز کشتیهای دارای سکان نبودند و اینک نیز هیچ کشتی بازرگانی و جنگی حتی کشتیهای جنگی «بیزان تیوم» سکان ندارند و برای اینکه کشتی را بطرف راست و یا چپ منحرف کنند میبایستی متوسل به پاروهای بلند شوند.

منحرف کردن کشتیهای بزرگ بطرف راست یا چپ تا امروز جز بوسیله پاروئی محال بود. فقط کشتیهای کوچک را می توانستند بوسیله دو پارو زن که در عقب کشتی می ایستادند بر راست یا چپ منحرف نمایند.

برای اینکه يك کشتی بزرگ را بطرف راست یا چپ منحرف کنند، بایستی یکصد یا دوست پارو زن پاروهای طرف راست را بحرکت در آورند بدون اینکه پاروهای طرف چپ بحرکت در آید و برعکس.

اما اینک با اختراعی که ناخدایان و کشتی سازان ایرانی کرده اند می توان بزرگترین کشتیها را بوسیله سکانی که در عقب کشتی قرار می گیرد بطرف راست یا چپ منحرف کرد و منحرف کردن کشتی بسوی راست یا چپ بقدری سهل شده که انسان هنگامی که سوار بر شتر است نمی تواند با آن سهولت شتر را بطرف راست یا چپ منحرف کند. سکانی که ایرانیان در کشتیهای جنگی کار گذاشته اند بسیارست

از يك قطعه چوب طویل و عریض بشکل لنگه در که در عقب کشتی قرار می گیرد و آنرا بوسیله دسته‌ای از صحنه کشتی بحرکت درمی‌آورند و با حرکات سکان، کشتی بطرف راست یا چپ می‌رود و می‌توان در يك نیمه‌دایره کوچک کشتی را وادار به دور زدن کرد. چون ما می‌توانیم در کشتیهای خود سکان نصب کنیم می‌توانیم کشتیهای بزرگتر بسازیم. هر قدر کشتیهای بزرگتر بسازیم چون از سکان استفاده می‌کنیم کشتی‌های ما فرمانبردارتر خواهند بود و می‌توانیم سهولت آنها را بچپ یا راست منحرف کنیم یا دور بزنیم. اکنون ما دارای سی و پنج کشتی بزرگ هستیم که همه از کشتیهای جدید بشمار می‌آیند و سکان دارند. سی کشتی کوچکتر را هم که جز وسفاین قدیمی بشمار می‌آیند، مرمت کرده و دارای سکان نموده‌ایم. با اینکه ما اینک دارای شصت کشتی بزرگ و کوچک هستیم، نمی‌توانیم بچنگ «بیزان نیوم» برویم برای اینکه پادشاه «بیزان نیوم» دارای يك نیروی دریائی بزرگ است.

گرچه کشتیهای جنگی «بیزان نیوم» سکان ندارند ولی چون شماره آنها زیاد است و افسران و جانشویان ورزیده در آنها خدمت می‌کنند، کشتی‌های ما غرق خواهند شد و ما روزی باید به «بیزان نیوم» حمله کنیم که بدانیم فاتح خواهیم شد.

فصل هفدهم

۷۶ - سده شانزدهم و خلیج فارس

پس از برطرف شدن استیلاي ۲۰ ساله، اعراب کم‌کم از نو امور کشور ایران بدست خودمان افتاد و ایرانیان رفته رفته کارها را بدست گرفتند و از بین آنها طایفه صفوی گوی رقابت را برود. شاهنشاه بزرگی بنام شاه عباس کبیر، از این خاندان زمام امپراتوری ایران را بدست می‌گیرد. شاه عباس خدمات بسیاری برای کشور خود انجام داد و از آنجمله بیرون راندن پرتغالیها از دهانه خلیج فارس می‌باشد. بد نیست بسابقه تاریخی نفوذ بیگانگان بخلیج فارس اشاره شود و درست از این زمان که مصادف با آغاز دوره صفوی است پرده‌ای از نفوذ بیگانگان در خلیج فارس ترسیم شود. همزمان با روی کار آمدن دوره صفویان، اروپائیها بقصد استعمار با کشتیهای بخاری خود راه آسیا را پیش گرفته و عده‌ای از آنها خلیج فارس را انتخاب کرده و چشم طمع به ثروت و موقعیت جغرافیائی ما در خلیج فارس دوخته بودند و بعدها حتی جرأت کردند که در بلندبهای جزایر هرمز و قشم قلاع نظامی بسازند و اولین آنها پرتغالیها بودند.

۷۷ - آغاز نفوذ بیگانگان در خلیج فارس

اصولا هیچ دریائی باندازه خلیج فارس مورد توجه اقوام و ملل مختلف واقع نشده است. چنانکه در بالا اشاره شد، این دریا همواره توجه بزرگان جهان چه

دانشمند باستان‌شناس و زمین‌شناس و جغرافی دان و چه‌کوشور گش و سیاستمدار را بخود معطوف داشته است .

قدیمی‌ترین تمدنهای بشری در سواحل آن بوجود آمده و عظیم‌ترین جاده‌های قرون وسطی یعنی جاده ادویه از ساحل آن رد میشده است. از چیزهای شگفت‌آور اینکه هر يك از اقوام و ملل جهان که بقدرت و عظمت رسیده‌اند نقشه تسلط بر خلیج فارس را طرح کرده‌اند، و شگفت‌تر از آن اینکه هیچیک توفیق تسلط دائمی بر آن را پیدا نکرده‌اند. اگر از رقابتها و کشمکشهای قدیمی صرف‌نظر کنیم، ملاحظه می‌شود که سخت‌ترین رقابتها و کشمکشها بر سر تصرف آن از قرن شانزدهم میلادی آغاز شده است .

ابتدا پرتغالیها، پس از آن هلندیها و سپس انگلیسها و فرانسویها و حتی آلمانیها بر سر تسلط آن با یکدیگر بکشمکشها و رقابت‌های بسیار سخت و خطرناکی برخاسته‌اند. بعد از آنها پطر کبیر، تزار مشهور روسیه، همواره آرزوی تسلط بر خلیج فارس را در دل می‌پروراند. چنانکه در وصیت‌نامه‌ای که بوی نسبت میدهند در ماده نهم آن عقیده و نظر خود را نسبت به ایران و خلیج فارس چنین اعلام می‌دارد :

«هرچه ممکنست باید به استمبول و هندوستان نزدیکتر شد. حکمرمائی بر آنجاها حکومت بردنیاست. برانگیختن جنگهای دائمی گاهی با ایران و زمانی با عثمانی (ترکیه) و فیما بین آنها، برقراری پایگاههایی در دریای سیاه و تسلط تدریجی بر این دریا و همچنین دریای بالتیک به پیشرفت این منظور کمک مؤثری می‌کند. در انقراض دولت ایران باید تعجیل نمود و تما سواحل خلیج فارس جلو رفت. در صورت امکان راه تجارنی قدیم شرق را از طریق سوریه دوباره دایر نمود. باید همیشه در نظر داشت که هندوستان مخزن ثروت دنیاست و کسی که به‌هنگام دست پیدا کند، دیگر نیازمند طلای انگلستان نخواهد بود.»
وقتی انسان بمفهوم جملات وصیت‌نامه این تزار توجه می‌کند، می‌بیند که حتی برای منافع خود و مملکت و کشورش که هم‌شده احتمالا از مرگ و نیستی و انهدام

کشور و ملت نجیب و همسایه خود باکی ندارد .

در هر حال نفوذ بیگانگان و شدت میل آنها برای تسلط و تمتع از خلیج فارس فقط به همسایگان شمالی ختم نمیشود؛ حتی ناپلئون نیز سعی کرد که نفوذ فرانسه را در خلیج فارس مستقر سازد. مأموریت ژنرال گاردان به ایران بعنوان سفیر فوق‌العاده فرانسه بفرمان ناپلئون به همین منظور بود. ستوان «تردرل» که يك افسر مهندس جغرافیائی و آجودان ژنرال گاردان بود، پس از وی مأموریت یافت که خود را بخلیج فارس رسانده و مطالعات و نقشه‌برداریهای لازم را برای ارتش و ناوگان فرانسه تهیه نماید و بعدا شرح این مأموریت تحت عنوان «فرستاده ناپلئون به هندوستان» تدوین و منتشر گردید.

نکته مهم نظرات فرستاده ناپلئون این بود که برای دستیابی به هندوستان قبلا ارتش فرانسه میبایست در سواحل خلیج فارس و در مناسب‌ترین بنادر آن که با دقت کامل بنادر بوشهر و کنگان و بندرعباس تعیین شده بود پیاده‌شده و تصریح شده بود که فرانسه میبایست این بنادر و جزایر حوالی آنرا کاملا اشغال و در دست داشته باشد. سیاست استعمار طلبی آلمان نیز از این سو دا یعنی تسلط بر خلیج فارس برکنار نبود. اقدامات و تحریکات «واسموس» آلمانی در بوشهر و بنادر تنگستان خود داستانی دارد. خلاصه، نفوذ بیگانگان بر خلیج فارس و آتش طمع آنان بر منابع قاره‌ای و تجاوز به حقوق ساحل نشینان ایرانی آنقدر زیاد شد که بین خودشان نیز نفاق افتاد و این نفاقها و رقابتها بچنگ کشیده شد.

اعراب ساحل عربستان و بخصوص قوم خوارج و جواسم که هنوز بوضع بدوی زندگی گسده و از راه دریازنی و غارت و آدم‌کشی معاش میکردند و بکوچکترین کمکی تطمیع میشدند، بهترین دستاویز افکار استعماری بیگانگان فرار گرفتند. این دزدان دریائی گاه بنبغ بکی وارد عملیات شده و زمانی دیگر با گرفتن یول و رشوهای بیشتر بر علیه آن دیگری همکاری میکردند. ذکر جزئیات این فجایع بعلت مطول بودن، هم خواننده را ملول کرده و هم از حوصله مطلب ما بدور است .

متأسفانه باضعف دولت مرکزی ایران و عدم توانائی نظامی برای دسترسی

کامل بندریهای مین، جسارت و بی‌باکی بیگانگان و هواخواهان محلی آنان روز بروز بیشتر و بیشتر میشد. شرح فجایع و تجاوزاتی که بیگانگان چه مستقیماً بوسیله خود و چه با کمک اقوامی که باصطلاح بعنوان هواخواهان خود بر مردم بی‌پناه و بی‌دفاع مرزهای دریائی جنوب مین اعمال نموده بودند، آنقدر ناجوانمردانه و تأثر انگیز است که هر انسان با وجدان و مین پرستی را بگریه میاندازد.

افسوس که ذکر جزئیات این اعمال نفوذها و سوء نیت‌های بیگانگان از حوصله مطلب ما در اینجا خارج است، اما این مختصر که گذشت شاید توجه خواننده عزیز را معطوف باین حقیقت کند که هیچکس بی‌جهت درب خانه کسی را بدون نیت و غرضی نمیزند، یا گرسنه است، یا راه میخواهد، یا جنسی برای فروش دارد و یا باصطلاح لوطی محله است و یا میطلبند. بگذریم... گفته شد که اولین دولت متجاوز که نیت استعماری خود را بکمک بوق و کرنای روابط بازرگانی و دادوستد کالای خلیج فارس بازکرد پرتغالیها بودند.

چند سال بعد، پرتغالیها رسماً بر جزیره هرمز تسلط یافته و دبری پدید آمد که شروع بساختن قلاع و ابنیه و انبار در آن جزیره و سواحل نزدیک آن نمودند. این زمان مصادف با سلطنت شاه اسمعیل صفوی بود و تسلط آنان ناپادشاهی شاه عباس کبیر ادامه داشت.

شاه عباس برای راندن پرتغالیها از خلیج فارس ب فکر بنیاد گذاری و متشکل کردن نیروی دریائی افتاد و سرانجام موفق شد در سال ۱۰۳۱ هجری برابر با ۱۶۲۲ میلادی با انگلیسها متحد شده و دست پرتغالیها را از خلیج فارس کوتاه کند، و بالاخره بافتخر این موفقیت بزرگ بندر «جرون» که پرتغالیها آنرا «گمبرون» و یا «گمبرو» میخواندند بنام بندر عباس نامیده شد.

تاکنون مقالات و کتب بسیاری با استناد گفته‌های اروپائیان و محققین عرب بقارسی نگاشته شده و کمتر کسی است که متعرض نوشته‌های مورخین ایرانی شده باشد. لذا بدینست بنامیم که ایرانیان حادثه نفوذ و تسلط بیگانگان بر دیگر جزایر نزدیک آنرا چگونه تلقی کرده‌اند. از میان مورخین ایرانی بهتر از هر کس اسکندر

یاشمنشی، صاحب عالم آرای عباسی است، که داستان فتح هرمز و بیرون راندن بیگانگان را بسبب نشر آن روز بدینسان شرح میدهد:

«در سنه ثلث و ستمائده، اوان جهان گشائی و ظهور و خروج خاقان سلیمان جاه شاه اسماعیل علیه الرحمه و الرضوان...»

«فرنگیه پرتگالیه بخدعه و تقلب بر جزیره «هرموز» استیلا یافته. کلمی و جزئی مهمات آنجا منوط برای کیشیان و طبقه فرنگیه بود، چنانچه از والی مسلمان جز نامی نمائند بود و در عهد دولت دروز افزون و ایام فرماندهی ابدمقرون همایون، چون سلاطین فرنگیه با منسوبان آستان آشیان شاهی فتح ابواب آشنائی نموده پهنه قواعد صحبت و دوستی را به آمد و شد رسولان و ارسال هدایا استحکام میدادند؛ از جانب همایون اعلی نعرضی بحال آن جماعت نمیشد، اما بحرین و بیرونات هرموز را که بحاکم مسلمان متعلق بود و فرنگیه تمکین او نمیدادند حکم شد که خان مغفور الله و در پیکان امیر الامرای فارس بحیضه تسخیر و تصرف آورد و خان مرحوم مذکور بنوعی که در محل خود سبق ذکر یافته بتصرف آورد و جزیره هرموز همچنان در تصرف فرنگیه پرتگالیه بود... اما از فرنگیه مکرر آثار طغیان و بی اندامی صدور یافته با فترت درین مسلمانان سلوک ناهموار مینمودند...»

«قبل از این جمعی از فرنگیه انگلیسیه از جانب والی انگلیس بدرگاه خلایق پناه آمده اظهار صداقت و اخلاق و خدمتکاری نموده بنابر منازعاتی که میان ایشان و طبقه پرتگالیه واقع است و از فرق نصاری فی الجمله اختلاف نیز با آن طایفه دارند، از خدمت اشرف، متقبل و معتمد شده بودند که هر گاه اراده خاطر اشرف بتسخیر بلده هرموز متعلق گردد، ایشان با عساکر نصرت نشان موافقت نموده بعد از فتح و تسخیر آن، به بندری که به فرنگیه انگلیسیه تعلق دارد جهازات فرستاده بگذارند که جماعت پرتگالیه مانع آمدن جهازات گردند. در این وقت که فرنگی‌های از دایره ادب بیرون نهاده باموری که بتحریر پیوست اقدام نمودند و دفع و دفع آن طبقه در خاطر انور رسوخ یافت...»

«جماعت انگلیسی را اخبار نموده ایشان نیز بر حسب وعده آماده خدمت

شدند. الفصه بعد از دو ماه و چند روز امتداد ایام محاصره و جنگ و جدال به نیروی دولت و اقبال که همواره قرین حال این دودمان والاست، قلعه رفیع بنیان هر موز که در مقامات و حصنات شهره جهان و از کارنامه های نادره فرنگیان است مسخر اولیای دولت ابدی شوند گردید.

در نقل مطالب فوق کمال اختصار رعایت گردید و علاقمندان باید بخود تاریخ عالم آرا مراجعه نمایند. در کتاب مجمع التواریخ میرزا محمد خلیل مرعشی صفوی چنین آمده :

«در مابین سده ثمانمائه و تسعمائه هجری، فرنگان بر نکال کسه مسمی به پرت کیش اند مطلع بر راه دریای هند گردیده وارد بنادر هند و حبش و بلاد یمن و عمان و بنادر فارس و جزایر آن گردیدند و بیهانه تجارت در هر یک از این بلاد فرود آمدند. در اندک وقتی با انواع حیل سر رشته حل و عقد آن بلاد را بدست آوردند، بلطف و عنف در هر یک از آن بلاد فلاح متینه حصینه بنا نهادند و مالک گردیدند از آن جمله در بلاد عمان».

مؤلف مذکور پس از آن شرحی از تسلط پرتغالیها بر عمان و مسقط میدهد و آن باین سبب است که پس از آنکه پرتغالیها شکست خوردند، انگلیسها آنان را که از مرد و زن و بچه مجموعاً سه هزار تن بودند، به مسقط و بنادر ساحلی عمان بردند و چندی بعد بوسیله عربها از آنجا نیز بیرون رانده شدند. در اینجا باز رشته سخن را بدست همان مؤلف میدهیم.

«الفصه چون فرنگان مالک آن ملک شدند بسبب غلبه تعصب در مذهب که لازمه غیر منفق فرقه پرت کیش است، شروع در تصرف دین و آئین مردم آن بلاد نمودند و بلطف و عنف مردم را دعوت بمذهب خود کردند. چون فرقه عرب در مذهب اسلام متعصب و ثابت قدمند، بعد از اطلاع از این معنی از اطراف و جوانب جمع شده در صدد استرداد این ملک از تصرف آنها و بدر کردن آن» غرض از نقل قول از دو مورخ ایرانی این بود تا تصویری که مردم آن روز از پرتغالیها داشتند روشن شود.

بالاخره پرتغالیها بفرمان شاه عباس از خلیج رانده شدند و مجدداً قدرت ایران

بر خلیج فارس سایه افکند. اما در عمان حال سر و کله انگلیسها نیز که در میدان رقابتهای مستعمراتی بر پرتغالیها پیروز شده و در راندن پرتغالیها نیز بشاه عباس کمک کرده بودند پیدا شد. از همان تاریخهای هلندیها نیز بخلیج فارس بازگردید. کار هلندیها روز بروز بالا گرفت تا جایی که بر انگلیسها تفوق یافتند و عرصه تجارت را بر انگلیسها تنگ نمودند. قدرت هلندیها تا آغاز پادشاهی شاه سلطان حسین ادامه یافت. در پادشاهی شاه سلطان حسین خوارج، که مرکز اصلی آنان عمان بود قدرتی عظیم یافتند تا جایی که عیاره و حشمت واضطراب شدید ساکنان خلیج فارس شدند.

مطالبی دال بر اینکه هر گاه خواننده گرامی بخواهد بجزئیات و شرح کامل وقایع و اقدامات سیاسی و نظامی این دوره، یعنی دوره صفویه آشنا شود از مسدازک مختلف که هستند بودند، قسمتهائی را برای بیان کامل مطلب در زیر گردآوری نمودیم که از آن میان نظرات مورخ انگلیسی سر آرنولد ویلسن از کتاب خلیج فارس و تحقیقات گرانپهای استاد نصراله فلسفی شاهد آورده شده است.

۷۸ - نیروی دریائی و صفویان

اصولاً روابط ایران در دوران صفویه با پرتغال و اسپانیا از زمانی است که تاجران و تیزی متوجه راه اسکندریه و دریای احمر شدند. اما درین راه آزمندی و بدرفتاری ممالک مصر و مشکلات دیگر مانع کار ایشان گشت. در همان حال چند تن از دریانوردان پرتغالی بقصد کشف راه هندوستان از جنوب آفریقا حرکت کردند و نخست، یکی از ایشان بنام «بارتلمی دیاز» در سال ۸۹۲ هجری قمری (۱۴۸۷ م.) از دماغه امید نیک گذشت و وارد اقیانوس هند شد، ولی نتوانست خود را به هندوستان برساند و به پرتغال بازگشت.

۷۹ - واسکو دو گاما و خداوند کشتی رانی

دوازده سال بعد، در سال ۹۰۳ هجری (۱۴۹۸ م.) دریاسالار نامی پرتغالی «واسکودوگاما» نیز از همان راه خود را به هندوستان رسانید و سال بعد به پرتغال بازگشت. سفر «واسکودوگاما» راه ایجاد مستعمرات را برای پرتغال در هندوستان و سایر نواحی آسیا هموار کرد و بر اعتبار سیاسی آن دولت افزود. چنانکه پادشاهان پرتغال از آن پس خود را بعنوان «خداوند کشتی رانی و فتح و تجارت هندوستان و حبشه و عربستان و ایران» مینامیدند. واسکودوگاما در سال ۹۰۸ هجری قمری (۱۵۰۲ م.) نیز بار دیگر به هندوستان رفت و دائره تصرفات پرتغال را در سواحل غربی آن سرزمین توسعه داد.

پیش از آنکه پرتغالیها به اقیانوس هند و دریاهاى جنوبی آسیا راه یابند تجارت این نواحی در دست اعراب مصر و عمان و یمن بود. ولی پرتغالیها چون به هندوستان دست یافتند تجارت دریائی مشرق را بخود اختصاص دادند و دست اعراب را از نواحی اقیانوس هند و دریای عمان و خلیج فارس کوتاه کردند. پس از «واسکودوگاما» در سال ۱۵۰۵ میلادی شخصی بنام «فرانسیسکو دوآلمیدا» از جانب پادشاه پرتغال به نیابت سلطنت او در هندوستان منصوب شد و تا سال ۱۵۰۹ در این مقام باقی بود و بسبب فتوحاتی که در جنگ با نیروی دریائی سودان، مصر و فرما نروایان محلی هندوستان کرد، بنیان قدرت و نفوذ دولت خویش را در هندوستان استوارتر ساخت و درصدد برآمد که در سواحل غربی آن سرزمین، تجارتخانه‌ای تأسیس کند.

۸۰- آلبو کرک و ۱۶ کشتی جنگی در خلیج فارس

در سال ۹۱۲ هجری (۱۵۰۶ م.) دولت پرتغال یکی دیگر از دریانوردان خود بنام «تریستان داکونا» را با ۱۶ کشتی و ۱۳۰۰ مرد جنگی مأمور هندوستان کرد و یکی از ملاحان معروف خود بنام «آلفونسو دو آلبوکرک» را هم بمعاونت وی گماشت. این کشتی‌ها پس از مدتی سرگردانی سرانجام به «موزامبیک» رسیدند

Francisco de Almeida - ۲

Vasco de Gama - ۱

Alphonso de Albuquerque - ۴

Tristan da Cunha - ۳

و بسبب اختلافی که میان «داکونا» و «آلبوکرک» بر سر مقصد و خط سیر کشتی‌ها روی داد «داکونا» قسمت بزرگی از کشتی‌ها را به «آلبوکرک» سپرد و او را به ریاست دریانوردان گماشت و مأمورش کرد که بدستور پادشاه پرتغال بشنخیر بندر عدن و سواحل دریای احمر برود و راه تجارت را از آن سو بر مسلمانان ببندد. «آلبوکرک» محرمانه نیز دستور داشت که پس از سه سال «آلمیدا» را معزول کند و خود بجای او حاکم و نایب السلطنه هند شود.

«آلبوکرک» چون قوای خود را برای گرفتن عدن کفایت نمی‌دانست درصدد برآمد تا جزیره هرمز را که در مدخل خلیج فارس واقع است تصرف کند و بدین وسیله بر تمام خطوط تجارتي خلیج فارس دست یابد.

۸۱- بندر هرمز و جزیره هرمز

جزیره هرمز تا حدود قرن هشتم هجری جزون نام داشت و بندری بنام «هرموز» در نزدیکی شهر میناب کنونی در ساحل دریا بود که بندر تجاری کرمان و سیستان بشمار می‌رفت و در تجارت عمومی آن زمان اهمیتی نداشت. جهانگردان و جغرافی نویسان اسلامی مانند مقدسی و شریف ادرسی و اصطخری، شهر هرموز کهنه را از آثار اردشیر بابکان دانسته و مرکز تجارت و معاملات کرمان شمرده‌اند، و بگفته ایشان ازین بندر، گذشته از غلات و برنج و انگور و نیل که محصولات ولایت کرمان و نواحی اطراف بود، اسبان اصیل نیز به هندوستان می‌برده‌اند.

«مارکوپولو» تاجر ونیزی هم که پیش ازین از او نام بردیم در سفرنامه خود شرحی در توصیف هرموز و احوال اجتماعی و تجاری آن نوشته و مانند جغرافی-

۱- نام این بندر را در تمام کتابهای قدیم هرموز یا هرموج (با واو) نوشته‌اند و ظاهراً جزء اول این کلمه همان هور یا خور است که بمعنی بندر و لنگرگاه در بیشتر اسامی سواحل دریای عمان و خلیج فارس مانند خورعموسی و خورفکان و خورریان و غیره دیده می‌شود.

نویسان اسلامی، اسبان ممتاز ایران را که از بندر هرموز به هندوستان فرستاده می‌شدند ستوده است.

در بندر هرموز، از اواخر قرن پنجم هجری، سلسله‌ای از امیران عرب حکومت می‌کردند که از بنیادگذار و سرسلسله ایشان اطلاع درستی در دست نیست. همین قدر معلوم است که دوازدهمین امیر این سلسله رکن‌الدین محمود در سال ۶۴۴ هجری قمری به امارت رسیده و امیران هرموز بترتیب تابع و خراج‌گزار اتابکان فارس و قراخانیان کرمان و پس از آن مطیع حکام مغول فارس و شیخ ابواسحق اینجو و آل مظفر بوده و در سال ۷۹۹ فرمان امیر تیمور را پذیرفته‌اند و با آنکه بظاهر مستقل و بر جزایر بحرین و خاک عمان حکمروا بودند، همیشه به امیران فارس و کرمان خراج می‌دادند.

در حدود سال ۷۰۱ هجری قمری بعثت حمله مغول‌های چغتائی (۷۰۰-۶۹۹ هـ.ق) میر بهاء‌الدین ایاز، پانزدهمین امیر هرموز از آن بندر با تمام اهالی بجزیره جرون منتقل شد و اسم آن جزیره را به یادگار وطن قدیم خویش به هرموز تبدیل کرد و در آنجا شهری تازه بنا نهاد.

درباره شهر تازه هرموز، جهانگردان اروپائی و اسلامی مطالب بسیار نوشته‌اند. از آن جمله یکی از مسافران اروپائی بنام «فریاد اودوریک»^۱ که در نیمه اول قرن هشتم هجری میزیسته و آن شهر را دیده است میگوید: «شهر هرموز حاصل و باروری قوی دارد و جزیره‌ای که شهر در آن واقع است پنج‌میل (قریب دو فرسنگ) از ساحل ایران دور است و درین جزیره امتعه قیمتی گوناگون می‌توان یافت».

پس از او «ابن بطوطه» مراکشی سیاح معروف که در اواسط قرن هشتم هرموز کهنه و نورا دیده، آن دو شهر را بدین مضمون توصیف می‌کند: «شهر هرموز کهن در

۱- نویسنده تاریخ خلدبرین درین باره می‌نویسد: «... بقول مؤلف تاریخ جهان‌آرا جزیره هرموز بعنوان بیع و شری از ملک قیس (کیش) به بهاء‌الدین ایاز نامی از فروع اتابکان سلغری شولستان و لرستان انتقال یافت و پس از او ملک گردانشاه نامی که تنسش از طرف پدر به یهودا بن یعقوب و از طرف مادر به گستم بن اشک» می‌رسید بتخت نشست و اولاد او نسل بعد نسل حکمروا بودند...»

۲- I'ryar Odoric

کنار ساحل واقع شده و شهر تازه، برابر آن، در میان دریا قرار دارد و تنگه کوچکی بعرض سه فرسنگ آن دورا از یکدیگر جدا ساخته است.

هرمز جدید جزیره ایست و «جرون» پایتخت آنست. این شهر مرکز تجارت کالاها و محصولات هندوستان و ایرانست و خوراک ساکنین آن ماهی و خرماست که از بصره و عمان می‌آورند. آب شیرین درین جزیره کمیاب است و بدین سبب آب‌انبارهایی برای ذخیره آب بازان ساخته‌اند.

جهانگردان اروپائی هم که در قرن دهم هجری جزیره هرموز را دیده‌اند آنرا بزبانی و رواج بازار تجارت، ستوده‌اند و یکی از ایشان می‌نویسد: «گاه بیش از سیصد کشتی از کشورهای مختلف در لنگرگاه آن جمع میشوند و همیشه چهارصد تاجر در آن شهر اقامت دارند. تجارت هرموز بیشتر مروارید و ابریشم و سنگهای گرانبها و ادویه است...»

دیگری می‌گوید: «جزیره هرموز از تمام جزائر جهان خشکتر است و جز نمک چیزی در خاک آن نمی‌توان یافت. خوراک و مایحتاج مردم آن را از ایران می‌آورند. درین شهر تجار فراوان از ملل مختلف دیده میشوند که بتجارت ادویه و پارچه‌های ابریشمین و فرشهای ایران مشغولند. از جزایر بحرین مرواریدهای فراوان و خوبی بجزیره هرموز می‌آورند و اسبان اصیل ایرانی برای فرستادن به هندوستان، نخست به این جزیره فرستاده می‌شوند».

جزیره هرموز آن زمان در اروپا نیز بزبانی و ثروت و عظمت معروف بوده است. چنانکه «لویز دو کامونس»^۳ شاعر ملی و نامی پرتغالی در منظومه دهم از «لوزیاد»^۴ خویش این جزیره را چنین ستوده است:

«این کشور بزرگ و پر افتخار ایرانست که مردان جنگ آزموده آن بر نغمه

۱- سفرنامه لودویگ وارتیمان (Ludowig Wartheman) که در حدود سال ۹۰۹ هجری یعنی پیش از حمله پرتغالیها، جزیره هرموز را دیده است.
۲- رالف فیچ (Ralph Fitch) جهانگرد و بازرگان انگلیسی که در حدود سال ۹۸۶ هجری قمری به هرموز آمده است (رجوع شود بکتاب خلیج فارس تألیف سر آرنولد ویلسن انگلیسی، چاپ ۱۹۲۸ م.).

Lesiades. -۴

Luis Vaz de Camoens. -۳

رود بچشم حقارت می نگرند و بزور بازوی آهن آسای شمشیر زن خویش می بالند. جزیره جرون را هم که هوسرانی روزگار، اکنون در جاه و نام، جانشین شهر کهن ساخته است از خاطر دور میدارد. «میلتون» شاعر نامدار انگلیسی نیز در «بهشت گمشده» خویش آنجا که تختی را توصیف می کند چنین میگوید:

«بر فراز تختی نشسته بود که در قدر و بها بر ثروت و مال هرمز دهند و جواهر و مروارید بی حسابی که دست سخاوتمند شرق بر پای پادشاهان خود می ریزد بر تری داشت» و هم آن زمان در شرق، از راه مثل می گفتند: «اگر دنیا حلقه انگشتری باشد هرمز نگین آنست».

شهر تازه هرمز تا دوست سال اهمیت و اعتبار و قدرت بسیار داشت و امیران هرمز که چون در جزیره جرون مستقر شدند کم کم دایره تسلط خود را تاجزایر کیش و بحرین و حدود بصره توسعه دادند.

۸۲- حمله آلفونسو دو آلبوکرک به جزیره هرمز

چنانکه پیش ازین اشاره کردیم در سال ۹۱۳ هجری قمری (۱۵۰۷ میلادی) «آلفونسو دو آلبوکرک» باشش کشتی بزم گرفتن جزیره هرمز، روی خلیج فارس نهاد و در راه، شهر مسقط، از شهرهای عمان را که شهری بزرگ و پر جمعیت و خراج گزار امیر هرمز بود با برخی دیگر از بندرهای عمان گرفت و آتش زد و در برابر شهر تازه هرمز لشکر انداخت.

همراهان «آلبوکرک» چون عظمت شهر هرمز و کشتی های جنگی و سپاهیان مجهز جزیره را که در ساحل صف بسته بودند مشاهده کردند، بیمناک و در کار خویش مردد شدند.

۸۳- جزیره هرمز و کاردانی خواجه عطار

در این زمان، امیر هرمز کودکی دوازده ساله بنام سیف الدین بود و یکی از

غلامان وی موسوم به خواجه عطار که مردی کاردان و دلیر بود بعنوان نیابت سلطنت بر جزیره حکومت می کرد. این مرد چون از حمله «آلبوکرک» آگاه شد، چهارصد کشتی بزرگ و کوچک با ۲۵۰۰ سپاهی در ساحل گرد آورد و از کشورهای همسایه مانند ایران و عربستان نیز مردان جنگی فراوان اجیر کرد و سپاهی مرکب از سی هزار مرد مسلح فراهم ساخت که از آن جمله چهار هزار تیرانداز چیره دست ایرانی بودند.

«آلبوکرک» نخست بدامیر هرمز تکلیف کرد که گردن به اطاعت پادشاه پرتغال نهد و خراج گزار وی گردد. چون خواجه عطار تکلیف وی را نپذیرفت با وجود کثرت سپاهیان دشمن و کمی قوای خویش فرمان جنگ داد. سرانجام آلبوکرک بسبب داشتن توپ و تفنگ و سلاح آتشین پیروز شد و امیر هرمز را تابع و خراج گزار دولت پرتغال ساخت و پنجاه هزار شرافین (اشرفی) پول رائج سواحل خلیج فارس (نزدیک ۱۵۰۰ ریال آن زمان) از وی غرامت جنگی گرفت و مقرر شد که همه ساله نیز پانزده هزار اشرفی بدولت پرتغال خراج دهد. همچنین در سالورد پرتغالی با امیر هرمز قراردادی بست که از کالاها و اجناس پرتغالی بیش از مقبضی معین، حقوق گمرکی نگیرد و مال التجاره هرمز نیز در پرتغال، از پرداخت عوارض معاف باشد. علاوه بر چیک از کشتیهای بومی بدون اجازه مخصوص مأموران پرتغالی در خلیج فارس به تجارت نیردازند. سپس بر آن شد که در جزیره هرمز و جزائر اطراف آن مانند قشم و نایند قلعه هائی بسازد و سرانجام محل «موروتا» را در جزیره هرمز انتخاب کرد و در آنجا قلعه ای استوار بنا نهاد (اکتبر ۱۵۰۷ هـ - جمادی الثانی ۹۱۳ هـ ق). سپس تجارتخانه بزرگی نیز در شهر هرمز تأسیس کرد و مقدار فراوانی مال التجاره بدانجا فرستاد و برای جلب رضای مردم دستور داد که اجناس را بسیار ارزان بفرشند.

اندکی پس از این وقایع، شاه اسماعیل اول پادشاه ایران از امیر هرمز خراج معمول سالانه را مطالبه کرد و امیر هرمز ناچار به «آلفونسو دو آلبوکرک» متوسل شد. در پاسخ پرتغالی بدو پیغام فرستاد که: «ما هرمز را بازور و توانائی گرفته ایم

و متعلق به اعلیحضرت «دون امانوئل» پادشاه پرتغال است و امیر هرمز را حاق آنکه بیادشاه دیگر جز ری خراج دهد، نیست و گرنه او را از امیری جزیره خلیج خواهم کرد و کسی را که از پادشاه ایران بیعی در دل نداشته باشد بجایش خواهم نشانند. پس از آن مقداری گنوله توپ و تفنگ و باروت بفرستاده امیر هرمز داد و گفت: «به امیر خود بگو که بجای خراج اینها را نزد شاه اسماعیل بفرست چه پادشاه پرتغال بمافرمایان داده است که جواب دشمن را بجز با اینگونه چیزها ندهیم. من پس از آنکه قائم هرمز بیابان رسید بسواحل خلیج فارس خواهم تاخت و تمام نقاط ساحلی آنرا که اکنون در دست شاه اسماعیل است بنام پادشاه پرتغال خواهم گرفت». در سال ۹۱۴ هجری قمری (۸-۱۵۰۷ میلادی) بسبب اختلافات شدیدی که میان ملاحان و صاحب منصبان دریائی پرتغال پدید آمد «آلبوکرک» ناچار جزیره هرمز را ترک گفت و به هندوستان بازگشت و از تعقیب فتوحات خود در خلیج فارس چشم پوشید و چون در سال ۹۱۵ هجری قمری (۱۵۰۹ م) «آلمیدا» از نیابت سلطنت هند معزول شد بجای وی نشست.

پس از آن بسبب انقلاباتی که در بندر «گوا»، (مرکز متصرفات پرتغال در هندوستان) روی داد «آلبوکرک» تاسه سال نتوانست از هندوستان دور شود. در سال ۹۱۸ هجری قمری عازم گرفتن بندر عدن و شهر مکه شد ولی بمقصد نرسید و تنها بگرفتن خراج هرمز قناعت کرد. سال بعد، از پادشاه پرتغال با فرمان رسید که به تسخیر عدن و باب المندب رود و راه دریای احمر را بر کشتیهای پرتغالی باز کند. «آلبوکرک» این بار بایست کشتی بزرگ و دوهزار و پانصد سپاهی بسوی بندر عدن رفت اما باز کاری از پیش نبرد و نومید بازگشت.

پس از بازگشت «آلبوکرک» به هندوستان، سفیری از طرف شاه اسماعیل اول صفوی نزد وی رفت و با او معاهدهای دوستانه بست.^۴

۱- (Don Emmanuel) Dom Manoel معروف به بخت یار (Fortune)

که از ۱۴۹۵ تا ۱۵۲۱ میلادی (۹۰۱-۹۲۸ ه.ق.) پادشاهی کرد.

۲- خاطرات آلفونسو در آلبوکرک، نقل از کتاب خلیج فارس تألیف سر آرنولد ویلسن انگلیسی.

۳- Goa

۴- در تاریخ و منابع اروپائی که در دسترس است از نام این سفیر و متن معاهده سخنی در میان نیست. در منابع ایرانی هم اساساً از اینگونه مطالب کمتر نشانی میتوان یافت.

در همان سال نیز «آلبوکرک» برادرزاده خود «پرو» نام را با چند کشتی برای سرکوبی اعراب عدن که بمتصرفات پرتغال تجاوز کرده بودند بدان ناحیه فرستاد و «پرو» پس از آنکه برخی از کشتیهای بازرگانی اعراب را گرفت در ماه ربیع الاول سال ۹۱۹ ه.ق. (۱۵۱۳ م.) برای گرفتن خراج هرمز بدان جزیره رفت ولی توران شاه امیر هرمز، چون در حمایت شاه اسماعیل اول در آمده بود از پرداختن خراج خودداری کرد و «پرو» ناچار به هندوستان بازگشت.

پس از بازگشت وی «آلفونسو دو آلبوکرک» بر آن شد که خود بجزیره هرمز رود و بنیان تسلط پرتغال را در آن جزیره استوار سازد. پس در ماه محرم سال ۹۲۱ ه.ق. (فوریه ۱۵۱۵ م.) با ۲۶ کشتی و ۲۲۰۰۰ سرباز راه خلیج فارس پیش گرفت، در راه باو خبر رسید که در جزیره هرمز انقلابی برخاسته و عامل ایرانی مسقط، بنام رئیس احمد، امیر هرمز را زندانی و جزیره را تصرف کرده است. پس خسود را بشتاب به آن جزیره رسانید و بیدرنگ شهر را گلوله باران کرد. رئیس احمد از بیم او، توران شاه امیر هرمز را آزاد ساخت و با درو اسلار پرتغالی از درصالح در آمد. سپاهیان پرتغالی به آسانی بر قلعه شهر دست یافتند و بسوق پرتغال را برفراز قصر امیر هرمز برافراشتند. اندکی پس ازین واقعه سفیر دیگری از جانب شاه اسماعیل اول نزد «آلبوکرک» رفت و قراردادی با شرایط زیر میان دو دولت ایران و پرتغال بسته شد:

۱- نیروی دریائی پرتغال به لشکر کشی پادشاه ایران به بحرین و قطیف مساعدت کند.

۲- نیروی دریائی پرتغال در فرو نشاندن انقلابات سواحل بلوچستان و مکران دولت ایران را یاری کند.

۳- دو دولت ایران و پرتغال با هم متحد شوند و با ترکان عثمانی بجنگند. علاوه بر این شاه اسماعیل از جزیره هرمز چشم پوشید و عواققت کرد که امیر هرمز از آن پس تابع و خراج گزار پادشاه پرتغال باشد و دولت ایران در امور آن جزیره مداخله نکند.

در همان سال «آلبو کرک» برادرزاده خود «پرو» را بفرماندهی نیروی پرتغالی هرمزگماشت و به هندوستان بازگشت و پس از ورود به بندر «گوا» در ۱۵ ماه دسامبر ۱۵۱۵ میلادی (نوبت ۹۲۱ هجری قمری) درگذشت.

۸۴ - اوضاع جزیره هرمز و خلیج فارس از مرگ آلبو کرک تا پادشاهی شاه عباس اول

از مرگ «آلفونسو دو آلبو کرک» تا زمان شاه عباس اول یعنی تا اواخر قرن دهم هجری دولت پرتغال در خلیج فارس قدرت فراوانی داشت و کشتیهای آن دولت از راه هرمز که مرکز تجارت ایشان در اطراف خلیج فارس بود، بایست بیشتر بنادر جنوبی ایران و سواحل عربستان تا بصره معامله و تجارت انحصاری داشتند. درین مدت، دست تسلط ایشان روز بروز بر سواحل ایران درازتر شد ولی مراکز بازرگانی دریای عمان و خلیج فارس مانند مسقط و هرمز و بحرین بسبب ستمکاری و آزمونندی ایشان راه ویرانی و زوال میسرید.

پس از مرگ «آلبو کرک» مردی بنام «لوپو سوارز» بنیابت سلطنت هندوستان رسید و در زمان حکومت او مأموران پرتغالی بفرمان «دون امانوئل» پادشاه آن کشور، گمرک جزیره را در دست خویش گرفتند (۹۲۹ ه. ق. ۱۵۲۲ م) و بسبب اجحاف و ستمکاری ایشان در جزایر هرمز و بحرین و سواحل مسقط و برخی دیگر از نواحی خلیج فارس، انقلابات سختی برخاست و گروهی از نگهبانان قلعه‌های پرتغالی کشته شدند. امیر هرمز هم درین میان جوآئی یافت و قلعه پرتغالی جزیره را محاصره کرد. ولی چون از مسقط به نگهبانان قلعه کمک رسید؛ از بیم شهر را آتش زد و بجزیره قشم گریخت و در آنجا کشته شد و فرزند سیزده ساله اش بنام محمد شاه جانشین وی گردید.

پس از آن، نایب السلطنه تازه هندوستان که «دون دوارت دو منزس» نام داشت، درکنار رودخانه میناب با امیر تازه قراردادی بست و امیر هرمز بار دیگر

Lopo Soarez-۱

Dom Duarte de Menzes-۲

فرمانروائی پادشاه پرتغال را بر آن جزیره و متصرفات دیگر خویش تصدیق کرد (رمضان ۹۲۹ ه. ق. - ژوئیه ۱۵۲۳ م).

حوادث اخیر با مرگ شاه اسماعیل اول و پادشاهی پسرش شاه طهماسب اول مقارن بود. در دوره فرمانروائی این پادشاه از جانب ایران برای تصرف جزایر هرمز و قشم و کوفه ساختن دست مأموران پرتغالی از این جزائر و دیگر بنادر جنوب ایران اقدامی نشد. چه از طرفی شاه طهماسب در دوران پادشاهی خود بیشتر با در ولایت غربی گرفتار جنگ با حریف زورمندی چون سلطان سلیمان خان قانونی پادشاه عثمانی بود و یا در خراسان بدفع حمله‌های ازبکان اشتغال داشت و فرصت آنکه بسواحل جنوبی توجهی کند نمی‌یافت. از طرف دیگر در این زمان قوای دریائی پرتغال در اقیانوس هند و دریای عمان و خلیج فارس بی‌رقیب بودند و آندولت با کشتی‌های جنگی خویش بر تمام مراکز بزرگ بازرگانی هندوستان و سواحل دریای عمان و خلیج فارس تسلط داشت و بازرگانی جزائر و بندرهای جنوبی ایران، زمانی امکان‌پذیر بود که دولت ایران یا خود به تهیه کشتیهای جنگی و نیروی دریائی همت گمارد و یا از دولتی که در دریا با دولت پرتغال همسری تواند کرد یاری جوید و هیچیک ازین دو امر در دوره پادشاهی شاه طهماسب اول میسر نبود. بهمین سبب تا پایان سلطنت آن پادشاه، و از آن پس نیز تا زمانی که سفائن هلندی و انگلیسی به اقیانوس هند و دریاهای جنوب ایران آمدند، پرتغالیها در متصرفات خویش بی‌رقیب و فرمانروای مطلق بودند و فقط گاهگاه دولت عثمانی آسایش تجارتی ایشان را برهم میزد.

پس از معاهده میناب، «منزس» نایب السلطنه هند، امیر هرمز را بجزیره بازگردانید و خود با غنائم فراوان به هندوستان رفت ولی در مراجعت آگاه شد که «دون واسکو دو گاما» نامی بجای وی به نیابت سلطنت منصوب شده است.

پس از «واسکو دو گاما» نیز شخصی بنام «لوپو واز» نایب السلطنه هندوستان

Dom Vasco de Gama-۱

Lopo Vaz-۲

شد و پس از وی «نونو داکونا» بدین مقام رسید و این شخص برای آنکه از اوضاع متصرفات پرتغال آگاه شود، بسواحل خلیج فارس و جزیره هرمز آمد (۹۳۵ ه. ق. ۱۵۲۹ م.).

سال بعد نیز یکی از سرداران پرتغالی بنام «ناراز دو سوزا» که بنواحی بصره مأمور شده بود به هرمز آمد. این مرد از طرف پادشاه پرتغال مأمور بود که با فرمانروای بصره در جنگی با امیر جزیره (ظاهر مقصود جزیره الخضری یا عبادان است) یاری کند.

اما چون امیر بصره از تسلیم کردن هفت کشتی که از ترکان عثمانی گرفته بود به سردار پرتغالی سر باز زد و از تجارت ترکان عثمانی در بندر بصره جلوگیری نکرد، «دوسوزا» قسمتی از متصرفات او را آتش زد و به هرمز رفت. این واقعه را بایستی نخستین لشکر کشی پرتغالیها بقسمت علیای خلیج فارس شمرد. در همین سال نیز نایب السلطنه هند، کشتی‌هایی بجزیره بحرین که در آنجا بر ضد امیر هرمز شورشی برخاسته بود فرستاد، ولی کشتی‌های پرتغالی شکست خوردند و به هندوستان بازگشتند.

در سال ۹۴۹ هجری قمری (۱۵۴۲ م.) چون امیر هرمز خراج معمول را به نایب السلطنه هند پرداخته و پانصد هزار «دو کاک» پول اسپانیا (نزدیک ۸۵۰۰۰۰۰۰ ریال) بدر مقرر بود و توانائی پرداخت آنرا نیز نداشت، «مارتین دو آلفونسو» نایب السلطنه هند از مطالبات گذشته چشم پوشید و قرار بر آن نهادند که در آمد گمرکی جزیره هرمز از آن پس به دستگیری مأموران پرتغالی جمع آوری شود و چون از این زمان حکومت پرتغال مطالبات خود را از درآمد گمرک برمی داشت هیچگاه پرداخت خراج بتعویق نیفتاد.

از سال ۹۵۷ ه. ق. (۱۵۵۰ م.) میان ترکان عثمانی و دولت پرتغال در

۱- Nuno da Cunha

۲- Tavarez de Sousa

۳- Ducal
۴- Martin de Alfonso

خلیج فارس جنگی در گرفت. چه در این سال اعراب «قطیف» قلعه آنجا را بر ترکان سپردند و امیر بصره را نیز از مقر فرمانروائی او بیرون کردند. امیر بصره ناچار از «آلفونسو دو نورونها» نایب السلطنه تازه هندوستان کمک خواست و در عوض موافقت کرد که او در بندر بصره قلعه‌ای بسازد. نایب السلطنه نیز نوزده کشتی و هزار دو بیست مرد جنگی بفرماندهی «آنتونیو دو نورونها» بیاری امیران «قطیف» و بصره روانه کرد و «نورونها» پس از ویران ساختن قلعه قطیف رو بصره نهاد. ولی یکی از پادشاهان ترک را فریب داد و به هرمز بازگردانید و بازگرفتن بصره میسر نشد.

در همان سال دولت عثمانی یکی از سرداران خود، بنام «پیریگ» را با شانزده هزار سپاه و چند کشتی بخلیج فارس روانه کرد. «پیریگ» کشتی‌های پرتغالی را که بجزنگوی فرستاده شده بودند شکست سختی داد و بندر مسقط را پس از هجده روز محاصره گرفت و فرمانده سپاه پرتغال را نیز اسیر کرد و با مقصداری غنائم جنگی از آنجا بجزیره هرمز تاخت و چون نتوانست قلعه پرتغالی آن جزیره را بگشاید شهر را غارت کرد و بجزیره قشم رفت و از آنجا با غنائم فراوان بخاک عثمانی بازگشت و در سال ۹۵۹ هجری قمری در قسطنطنیه کشته شد.

پس از «پیریگ» دولت عثمانی سردار دیگری بنام «مرادیگ» را با ۱۵ کشتی جنگی بخلیج فارس فرستاد و در سال ۹۵۹ هجری میان کشتی‌های پرتغالی و عثمانی در سواحل ایران جنگهای سختی روی داد. یکسال بعد پرتغالیها، کشتی‌های عثمانی را که فرمانده آنها «علی چلبی» نام داشت نابود کردند و بر دیگر در سواحل خلیج فارس فرمانروای مطلق شدند.

بعد از آن نیز ترکان عثمانی مکرر بجزایر بحرین و بندر مسقط و برخی دیگر از بنادر عربستان که در قلمرو نفوذ دولت پرتغال بود تاختند ولی از تاخت و تاز خود نتیجه‌ای نگرفتند.

در همین اوان میان خان لار و امیر هرمز نیز جنگی در گرفت، اما امیر هرمز

۱- Alfonso de Noronha
۲- Antonio de Noronha

بیاری سپاهیان پرتغال، امیر لار را مغلوب ساخت و بر قلعه «شمیل» که در تصرف وی بود دست یافت.

مناسبت دولت پرتغال با ایران در دوره پادشاهی شاه طهماسب اول (۹۳۰ تا ۹۸۴ ه. ق.) بطاغر دوستانه بوده است و از جزئیات آن آگاهی کامل نداریم. همینقدر معلوم است که دولت پرتغال و «دون سباستیان» از پادشاهان آن کشور (۱۵۵۷ تا ۱۵۷۸ م.) یکبار در سال ۹۵۸ هجری قمری (۱۵۵۱ م.) و بار دیگر در سال ۹۸۲ هجری قمری (۱۵۷۴ م.) سفیرانی با تحف و هدایای بسیار از راه هرمز بدربار شاه طهماسب اول فرستاده و سفیر «سباستیان» که از بزرگان پرتغال بوده، باشکوه و جلال فراوان به ایران آمده است. چنانکه همراهان وی گذشته از ملازمان و خدمتگزاران، نزدیک بدینجا متن بوده اند. ولی شاه طهماسب بسبب آنکه مأموران پرتغالی در جزیره هرمز با مسلمانان بدرفتاری می کردند و به ایشان اجازه ساختن مسجد نمی دادند، این سفیر را بر سر دی پذیرفت و تا سال مرگ خویش (۹۸۴ ه. ق.) به او و همراهانش اجازه بازگشت نداد و فرستادگان پرتغال پس از مرگ وی، در زمان پادشاهی پسرش شاه محمد خدا بنده، اجازه بازگشت یافتند.

از سال ۹۸۸ ه. ق. (۱۵۸۰ م.) که سال چهارم پادشاهی شاه محمد خدا بنده است، کشور پرتغال بتصرف دولت اسپانیا درآمد و تا سال ۱۰۵۰ هجری قمری (۱۶۴۰ م.) سیزدهمین سال سلطنت شاه صفی، در تصرف آن دولت بود.

فیلیپ دوم پادشاه اسپانیا که در مذهب کاتولیک سخت متعصب بود پس از آنکه سرزمین پرتغال را بتصرف درآورد، بر آن شد که برای سه منظور سفیری بدربار ایران فرستد. یکی آنکه شاه ایران پیروان مذهب کاتولیک را در سراسر کشور خویش آزادی مذهبی عطا کند. دیگر آنکه از دشمنی و جنگ با ترکان عثمانی دست نکشد و سوم آنکه به رعایای اسپانیا در کار تجارت امتیازاتی دهد. پس به «دون ماسکا» نیا دو ساتاکروز» نایب السلطنه هندوستان فرمائی فرستاد و دستور داد که هر دی شایسته را به سفارت روانه دربار ایران کند. ولی چون وضع مالی نایب السلطنه

Dom Sebastian -۱

Dom Mascarenha de Santa Cruz -۲

هندوستان با فرستادن سفیری عالی مقام و تحمل مخارج گزاف مساعد نبود شورای نیابت سلطنت کشیشی به نام «سیمون مورالس» را که فارسی میدانست و بدین زبان سخن می گفت به ایران فرستاد. سلطان محمد این کشیش را بگرمی پذیرفت و او را مأمور کرد که به پسر بزرگش حمزه میرزا درس ریاضی و نجوم دهد و بدرخواست وی از مذاکرات دوستانه و مصالحه بادربار عثمانی چشم پوشد و برای اینکه رشته دوستی ایران و دولت اسپانیا را محکم تر کند، هنگام بازگشت کشیش، سفیری از ایران نیز همراه وی کرد. کشیش اسپانیولی و سفیر ایران با یک کشتی بنام «سفر بخیر» عازم اروپا شدند. ولی این کشتی برخلاف آنچه از نام آن انتظار می رفت در ساحل شرقی آفریقا گرفتار توفان شد و تمام مسافران خود را بدنیای دیگر برد.

۸۵- تسخیر بحرین

چنانکه پیش ازین نیز اشاره کرده ایم، جزایر بحرین از نیمه قرن دهم هجری در قلمرو حکومت هرمز و دایره نفوذ دولت پرتغال بود. در سال ۱۰۱۰ هجری چون فرخشاه امیر هرمز درگذشت و پسرش فیروز شاه جانشین وی گردید، رکن الدین مسعود حاکم بحرین، که برادر رئیس شرف الدین لطف الله وزیر هرمز بود، لوای استقلال برافراشت و از اطاعت امیر هرمز سر باز زد. ولی از بیم آنکه مبادا کشتیهایی دولت پرتغال بیاری فیروز شاه که در حمایت آن دولت بود به بحرین بتازند، یکی از بزرگان فارس بنام خواجه معین الدین قالی را که با وی خوبش بودند بیاری خویش خواند و او نیز «امامقلی بیگ» پسر الله وردیخان امیر الامرای فارس را که در این زمان بجای پدر حکومت میکرد ازین امر آگاه ساخت. امامقلی بیگ هم که از دیرزمان در پی تسخیر بحرین بود از موقع استفاده کرد و معین الدین را با یک دسته سپاه، در ظاهر بیاری رکن الدین مسعود و نهائی برای تصرف بحرین بدانسو روانه ساخت.

۱- Péro Simon Morales -۲ Bon Voyage.

۳- الله وردیخان از سال ۱۰۰۴ هجری بحکومت فارس منصوب شد و تا سال ۱۰۲۳ که سال مرگ اوست درین مقام باقی بود.

معین‌الدین چون با سپاه خود به بحرین رسید و روزی چند در آن جزیره بسر برد، ناگهان سحر گاهی با پسر عم خویش، رئیس منصور بخانه رکن‌الدین درآمد و او را در خواب گاش هلاک کرد. سپاهیان رکن‌الدین چون از این واقعه آگاه شدند به انتقام خون او با معین‌الدین بجنگ برخواستند و کار بر وی تنگ شد. ولی قنار، در همان روزها امیر یوسف شاه نامی از امیران فارس که هنگام بازگشت از مکه در فارس گرفتار دزدان در دائی شده و مقداری از اموال خود را از دست داده بود و آن زمان با دسته‌ای از تنگ‌چیان ایرانی فرمان‌اللهوردی خان در پی دزدان می‌گشت به بحرین آمد و معین‌الدین بیاری او بر سپاه مخالف غالب شد.

چون خبر تصرف بحرین بدست سر بازان ایرانی انتشار یافت، فیروز شاه امیر هرمز و حاکم پرتغالی آنجا، سپاهی با کشتیهایی چند به جزایر بحرین فرستادند و به چند، میان سپاهیان ایران و پرتغال در خشکی و دریا آتش جنگ روشن بود. ولی سرانجام با آنکه خواجه معین‌الدین و امیر یوسف شاه نیز کشته شدند سپاه ایران غالب شد و کشتیهای پرتغالی ناگزیر به هرمز بازگشتند و جزیره از تصرف پرتغال بدرآمد و ضمیمه حکومت فارس گردید (اواسط ماه رمضان ۱۰۱۰ هجری قمری).

۸۶ - تصرف بندر گمبرون (بندر عباس)

پیش از آنکه دنباله گزارش زمان سفارت «دن کارسیا دو سیلوا» نگاشته شود چند سطر در باره بندر گمبرون و وضع سیاسی آن در زمان سفارت وی باید نوشت. بندر گمبرون قریه کوچکی بود در کنار تنگه هرمز که نزدیک در فرسخ از جزیره هرمز فاصله داشت. این بندر را جهانگردان فرنگی به اختلاف گمبرون، گمبرون، کوموران، کامورون، گامرون، گومرون، گامبرن، کمبرو و بندر مطلق و حتی بندل نیز خوانده‌اند.

۱- چنانکه در صفحات پیش نیز اشاره کرده‌ایم در این زمان کشور پرتغال با تصرفات آن در تصرف پادشاه اسپانیا بود.

پرتغالیها از زعمانی که بر جزیره هرمز دست یافتند و امیر آن جزیره را تحت الحمايه خویش ساختند، بندر کوچک گمبرون را نیز بعنوان اینکه در قلمرو متصرفات امیر هرمز است با در دست میل از آبهای اطراف آن بتصرف آوردند و چون سواحل جزیره برای کشتیهای کوچک جنگی ایشان پناهگاه مناسبی نداشت، ساحل گمبرون را لنگرگاه اینگونه کشتیها ساختند و در سالهای نخستین سلطنت شاه عباس، برای حفظ و حراست سفائن جنگی خود در آنجا قلعه‌ای بنا کردند. در پناه این قلعه، همیشه از بیست و پنج تا سی کشتی کوچک مسلح حاضر بودند. دیده بانان جزیره هرمز همینکه در دریا کشتی بیگانه‌ای می‌دیدند، با شلیک توپ، کشتیهای جنگی خود را خبر می‌کردند تا برای گرفتن حق العبور و عوارض بازرگانی دیگر از بندر گمبرون به استقبال آن کشتی روند.

پس از تصرف بحرین بسبب بندر قناری عمال پرتغالی با سوداگران ایرانی و اهالی گمبرون و سایر بنادر و جزایر اطراف، شاه عباس مصمم شد که حتی الامکان دست ایشان را از سواحل خلیج فارس کوتاه کند و اللهوردی خان، امیر الاهرای فارس را مأمور انجام دادن این مقصود کرد. خان فارس نیز در سال ۱۰۲۲ هجری قمری پسر خود امام قلی خان را که حاکم لار بود، بتسخیر بندر گمبرون فرستاد ولی تصرف قلعه در این سال عیسر نشد و امام قلی خان سال بعد، یعنی پس از مرگ اللهوردی خان، آن قلعه را بتصرف آورد و ویران ساخت و قلعه زیبای استواری بسبب قلاعی که آن زمان در او پیا ساخته میشد، در سیصد قدمی آنجا، دور از دریا بنا نهاد.

از آن پس بندر گمبرون از دست پرتغالیها خارج شد و در قلمرو حکومت فارس درآمد و امام قلی خان حکومت و نگهبانی آن بندر را بیکی از سرداران خویش سپرد. هنگام ورود «دن کارسیا دو سیلوا فیگوه را» سفیر اسپانیا به ایران، حاکم گمبرون قاسم بیگ نام داشت.

گمبرون پس از آنکه شاه عباس جزیره هرمز را بتصرف آورد ترقی بسیار کرد و به بندر عباس موسوم شد و چنانکه در صفحات بعد خواهیم گشت مرکز بازرگانی انگلیس و هلند گردید.

مقدمهات تصرف جزیره هرمز

۸۷- قطع روابط دوستانه ایران و اسپانیا

چنانکه سابقاً هم اشاره کرده‌ایم تا زمان سلطنت شاه عباس بزرگ، یگانگه راه صدور کالاهای ایران به کشورهای اروپا، راههای تجارتی عثمانی بود و با آنکه از زمان استقرار پرتغالیها در جزیره هرمز، بظاهر راه دریائی خلیج فارس نیز باز شده بود و چون عمال دولت پرتغال خرید امتعه ایران و تجارت آنرا بخود انحصار داده بودند، تجارت از راه خلیج فارس نیز برای بازرگانان ایرانی سودی نداشت.

شاه عباس نازمانیکه با دولت عثمانی در زدوخورد بود به امید اینکه شاید بتواند دولت اسپانیا را برضد ترکان باخود هم دست سازد، در هرمز راه سلامت و دوستی می‌سپرد و در فروش ابریشم و سایر محصولات ایران به ایشان روی موافق نشان میداد. ولی چون پرتغالیها بازرگانی خلیج فارس را بخود منحصر ساخته و بدیگران از این راه اجازه حمل کالا به هندوستان و اروپا را نمیدادند و نسبت بسوداگران ایرانی و رعایای ایران نیز در بندر خلیج فارس بدرفتاری و اجحاف بسیار میکردند، شاه عباس باطناً از ایشان کینه‌ای در دل می‌پروراند و بیوسته مدرد صد بود که دست آنان را از سواحل ایران کوتاه سازد و راه تجارت خلیج فارس را برای تجار ایرانی و سایر ملل باثر کند.

پس چنانکه در صفحات پیش گذشت نخست جزیره بحرین را که در قلمرو حکومت امیر هرمز و در حقیقت در تصرف پرتغالیها بود، بتصرف در آورد (سال ۱۰۱۰ ق.م) و کم‌کم سواحل جنوب ایران را از قلمرو نفوذ و فرمانروائی ایشان خارج ساخت و در سال ۱۰۲۲ بندر گمبرون را هم که پرتغالیها تصرف کرده و در آنجا برای محافظت هرمز، قلعه‌ای بنا نهاده بودند تسخیر کرد.

پس از آن شرکت هند شرقی از جانب بازرگانان انگلیسی در هندوستان

تأسیس شد و این شرکت بقصد تجارت با ایران و خرید ابریشم نمایندگانی چند به اصفهان فرستاد، شاه عباس علی‌رغم پرتغالیها با فرستادگان آن شرکت مهربانی و مساعدت بسیار نمود و حتی چنانکه در روابط ایران و انگلیس خواهیم گفت، در سال ۱۰۲۷ هجری با نماینده شرکت قراردادی بست که از آن پس تمام ابریشم ایران را در جنوب، منحصر آن شرکت هند شرقی انگلیس بفروشد و از راه عثمانی چیزی به اروپا نفرستد.

غارتگری و ستمکاری پرتغالیها در سواحل و جزایر خلیج فارس از ایشان کینه شدیدی در سراسر ساحل جنوبی ایران پدید آورده بود، مخصوصاً اهالی برخی از بنادر، مانند «نخیلو» و «ریگ» که بیش از دیگران از آن قوم شتم دیده بودند با ایشان دشمنی خاص و آشکارا داشتند. شاه عباس نیز بهمین علل با آنکه نسبت به تمام اروپائیان مهربان بود، پرتغالیها را دشمن ایران می‌شمرد.

پرتغالیها نیز، از راه یافتن انگلیسیها به اقیانوس هند و آبهای شرقی پرتغال خاطر بودند و برای اینکه تجارت ایران و سایر نواحی اطراف خلیج فارس در دست ایشان بماند، از عبور کشتیهای سایر ملل در آبهای خلیج فارس ممانعت میکردند. هر کشتی که میخواست بخلیج فارس بیاید ناگزیر بایستی از حکمران یکی از قلاع پرتغال در آن حدود جواز بدست آورد، شرائط اینگونه جوازا نیز بسیار سخت و تحمل ناپذیر بود. پرتغالیها مخصوصاً بنمایندگان و عمال شرکت هند شرقی انگلیس در قلمرو فرمانروائی خویش بدرفتاری بسیار میکردند و حتی از کشتن ایشان نیز باکی نداشتند.

چنانکه در سال ۱۰۲۷ هجری ادوارد کونوک (Edward Conock) نماینده شرکت هند شرقی را که از اصفهان برای تحویل گرفتن مال التجاره از کشتیهای انگلیسی به هرمز رفته بود، با چندتن از همراهانش مسموم ساختند. بهمین سبب عمال شرکت هند شرقی نیز از تعدیات ایشان خشمگین بودند و برای کوتاه کردن دست آنان از آبهای هندوستان و خلیج فارس فرصتی می‌جستند.

رقابت بازرگانی انگلیس و پرتغال در ایران روز بروز شدیدتر میشد و چنانکه

پیش از این گفتیم شاه عباس نیز چون، بر تغالیها رادشمن میداشت با نمایندگان شرکت هند شرقی بر راه درستی میرفت. اما نژاد سائیکه در آبهای مشرق پر تغالیها را قوی تر میدید و در مغرب بیاری پادشاه اسپانیا در جنگ ایران و عثمانی امیدوار بود روابط دوستانه خود را با فیلیپ سوم نگاهداشت و از اظهار دشمنی خودداری کرد.

در سالهای ۱۰۲۱ و ۱۰۲۳ هجری قمری (۱۶۱۲ و ۱۶۱۵ میلادی) دسته‌ای از کشتیهای پرتغالی در نزدیکی بندر «سورت» از چند کشتی انگلیسی شکست خوردند و این پیش آمد از اهمیت و اعتبار اسپانیا و پرتغال در مشرق کاست و ضعف آن دولت را آشکار ساخت. سه سال بعد نیز شاه عباس با دولت عثمانی صلح کرد و چون دیگر بکمک نظامی اسپانیا احتیاجی نداشت ضعف نیروی دریائی آن دولت هم در مشرق بر وی مسلم شده بود، بر آن شد که دوستی را با پادشاه اسپانیا قطع کند و پرتغالیها را از سواحل و جزایر ایران براند. به همین سبب چنانکه گذشت بنامه‌های فیلیپ سوم جواب مساعدی نداد و سفیر او را ناامید بازگردانید.

پس از رفتن «دن گارسیا» روابط شاه عباس با دولت اسپانیا و هرمز تیره تر گشت. در آغاز ماه شوال ۱۰۲۸ هجری قمری سه نامه از جانب سفیر به «ژان تاده» کشیش کپرنلی مقیم اصفهان رسید که از آن میان دو نامه از اسپانیا و یکی از «دن گارسیا» بود. نامه‌های دوگانه از اسپانیا بحاکم پرتغالی «هرمز» «دن لوئی دوسوزا» (Don Louis de Sosa) رسیده و او بگمان اینکه «دن گارسیا» هنوز در اصفهان است آنها را توسط سریاری برای سفیر فرستاده بود. ولی چون نامه‌ها در راه اصفهان و شیراز با سفیر رسیده بودند، او ناچار آنها را با مکتوبی بخط خویش برای «پرزان تاده» فرستاده خواست کرده بود که به مرض شاه رساند. کشیش نیز بخواست وی نامه‌ها را که یکی از فیلیپ سوم و دیگری از «رابرت شرلی» سفیر ایران بود، در روز سوم شوال در میدان نقش جهان اصفهان بنظر شاه رسانید و اجازه یافت که آنها را ترجمه کند. پادشاه اسپانیا در نامه خود نوشته بود که بدرخواست «رابرت شرلی» حاضر است در دریای سرخ با سلطان عثمانی از در جنگ درآید و راه تجارت و دریانوردی را بر ترکان ببندد و پنج کشتی بزرگ اسپانیولی را برای ایشان آماده کرده است و «پیررد» متو دو لاکروز» (Père

Redemeto de La Cruz) کشیش کپرنلی را که همراه «رابرت شرلی» به اسپانیا رفته بود، با کشتیهای مذکور به ایران فرستاده است تا با شاه عباس درین باره قرارداد لازم را ببندد. در خصوص معامله ابریشم نیز نوشته بود که: «ببازرگانان ایرانی، مسلمان یا عیسوی، اجازه میدهد که ابریشم خویش را بجزیره هرمز و هر گاه در آنجا بفروش نرسد، به بندر «گوا» بکشند و پرتغال بپردازند و حتی اگر بخواهند بدون پرداخت حقوق گمرکی و عوارض دیگر، بر خلاف آنچه پیش از آن مرسوم بود خود آنرا مستقیماً به بندر «لیسبون» پایتخت کشور پرتغال حمل کنند. اما اگر بخواهند بشکوه دیگری بروند جلوگیری خواهد شد. در «هرمز» و «گوا» و «لیسبون» تا چهار سال اقامت، از ایشان نصف مالیت معمول، پس از چهار سال، تمام مالیات گرفته میشود و اگر ابریشم خود را در «گوا» فروشند و به پرتغال حمل کنند، از پرداخت عوارض معاف خواهند بود. همچنین باید معادل سه چهارم وجهی که از فروش ابریشم خود در خاک اسپانیا بدست می‌آورند کالای اسپانیائی بخرند و یک چهارم دیگر را نیز در «گوا» یا در هرمز بمصرف خرید کالا بپردازند. ولی اجازه خواهند داشت که اگر نخواستند در خاک اسپانیا متاعی بخرند، بهای ابریشم خود را در بندر «گوا» یا جزیره هرمز بیول ایران یا هر ذول دیگری تبدیل کنند و برای امتعای که از ممالک اسپانیا به ایران می‌برند در بنادر لیسبون و «گوا» و جزیره هرمز، حقوق گمرکی معینی مطابق آنچه از اتباع اسپانیا و پرتغال گرفته می‌شود بپردازند، و نیز می‌توانند در لیسبون نماینده‌ای ایرانی یا ارمنی یا پرتغالی داشته باشند که در اختلافات بازرگانی و معاملات ایشان با اتباع اسپانیا داوری کند ولی تعیین نماینده از ملت‌های دیگر مجاز نیست. دولت اسپانیا نیز سه نفر مأمور رسمی انتخاب خواهد کرد که اختلافات ایشان را با تجار پرتغالی و اسپانیائی، یا سایر مردم از طریق عدل و انصاف حل و فصل کنند.

اما اگر بازرگانان ایرانی در خاک اسپانیا و متصرفات آن از پی تبلیغ مردم به دین اسلام برخیزند، یا به عقده‌سات دین عیسی توهین کنند، به کیفر خواهند رسید. در عوض خواهش پادشاه اسپانیا از شاه عباس آن بود که بندر گمبرون را بار دیگر

بمحکومت پرتغالی هرمز سیارد و قلاعی را که در آنجا ساخته است ویران کند و نیز جزائر بحرین را به امیر هرمز بازدهد. «دن گارسیا» در نامه خصوصی خود به «پرزان تاده» نوشته بود، که اگر شاه عباس بیازدادن بحرین و گمبرون تن ندهد، اصرار نباید کرد، ولی باید کوشید که شاه بنادر ایران را بروی سایر ملل اروپائی، خاصه اتباع انگلستان که «دزدان دریا» هستند ببندد و پرتغالیها را مانند پیش در کار تجارت آزاد گذارد.

رابرت شرای نیز در نامه خود بشاه عباس نوشته بود که «فیلیپ سوم» پادشاه اسپانیا حاضرست با کشتیهای جنگی خود راه تجارت را از طریق دریای سرخ بر سفائن عثمانی ببندد و بزودی با کمک پاپ اعظم و دیگر پادشاهان اروپا با ترکان بجنگد پردازد، و مخصوصاً تأکید کرده بود که شاه عباس برای حفظ دوستی ایران و اسپانیا باید همچنانکه هنگام عزیمت او به اروپا وعده کرده است تا رسیدن خبر قطعی از جانب وی، از بستن هر گونه قراردادی با عمال شرکت هند شرقی و اتباع انگلستان خودداری کند، زیرا سلطان عثمانی و پادشاه انگلستان با یکدیگر متحد شده اند و هرگز با هم جنگ نخواهند کرد. چون دوستی پادشاه اسپانیه از حد بیرون است، نوعی باید نمود که پادشاه خورشید کلاه (یعنی پادشاه اسپانیا) راضی بوده باشد و آنچه بصرفه نواب اشراف (یعنی شاه عباس) می بینم، باید که جماعت انگلیس را از شهر خود دور کنند و جواب گوید. اگر چه اصل این فقیر انگلیسی است اما خدمت و فایده نواب از جانب پادشاه اسپانیه است و الحال پادشاه اسپانیه همه ساله بجنگ روم می رود و این محاربه فایده کلی بنواب دارد و میان انگلیسی و رومی نهایت محبت است. هرگز در میان ایشان جنگ واقع نشده و راه دریای سرخ را مسدود نمی نمایند. . . .

شاه عباس چون از مضمون نامه فیلیپ سوم آگاه شد خشمگین گشت و چنانکه به سفیر وی گفته بود، به «پرزان تاده» نیز گفت که یکجواب از آنچه گرفته است باز نخواهد داد و اگر اراده کند جزیره هرمز را هم بیک حمله خواهد گرفت. درباره تجارت ابریشم نیز بر شرائط و مقرراتی که پادشاه اسپانیا در نامه خود

شمرده بود خندید و گفت: موضوع ابریشم مسأله ای تجارنی است و ما آنرا بهر کس که بیشتر پول بدهد می فروشیم.

مخصوصاً چون «فیلیپ سوم» و «دن گارسیا» در نامه های خود اشاره کرده بودند که اگر شاه عباس با پرتغالیهای هرمز براه موافقت نرود رشته دوستی خواهد گسست و در اینصورت هرگاه پرتغالیها اقدامی برخلاف دوستی کنند دولت اسپانیا مسئول نخواهد بود، آتش خشم شاه تندتر شد و چنانکه عادت ری بود چندین بار در میان حاضران بقدم زدن برخاست و دوباره نشست و مکرر بخدا و دین اسلام سوگند خورد که جزیره هرمز را با شمشیر از وجود پرتغالیها پاک خواهد ساخت و از خشم، نامه «دن گارسیا» و پادشاه اسپانیا را پاره پاره کرد و چون «پرزان تاده» به او گفت که جعبه ای پر از نامه های پادشاه اسپانیا نزد خود دارد که هنوز بعرض شاه نرسیده اند، به تمسخر گفت: «اهمیتی ندارد بخود زحمت نده و همه را پاره کن، زیرا در آن جعبه نیز جز دروغ چیزی نیست».

ضمناً برای آنکه عزم قطعی خود را در تصرف هرمز ظاهر سازد، در همان مجلس یکی از مأموران خویش را که در آن جزیره نسلد یافته بود و از احوال آنجا اطلاع کافی داشت بدان مجلس احضار کرد و از وی درباره جمعیت هرمز و مذهب امیر جزیره و رعایای وی، و عده پرتغالیها و مردم شیعه و سنی اطلاعاتی خواست. ازین پس شاه عباس کینه درونی خود را نسبت به پرتغالیهای هرمز آشکار کرد، چنانکه روزی در میدان نقش جهان اصفهان در حضور چند کشیش پرتغالی و رئیس کشیشان کرملی، نوبی را که در گوشه میدان بود بنمایند شرکت هند شرقی و انگلیس نشان داد و گفت:

«مشهورست که این نوب را سپاه ایران در بندر گمبرون از پرتغالیها گرفته است اما چنین نیست و سپاهیان من آنرا از یک کشتی پرتغالی که دست قضا نزدیک ساحل آورده بود بپسنگ آوردند». سپس از شجاعت سپاهیان ایران که برای گرفتار کردن کشتی پرتغالی شمشیرها را بگردن آویخته و مردانه بدریا درآمده و شناکتان خود را بکشتی رسانیده بودند، شرحی بیان کرد و دریایان سخنان خود به تحقیر گفت:

«من این پرتغالیها را خوب می‌شناسم و می‌دانم که با ایشان چگونه رفتار باید کرد» و با این بیان بکشیشان پرتغالی که با حکومت هرمز مکاتبه داشتند فهمانید که با پرتغالیها سرچنگ دارد. پس از آن هم چون نماینده شرکت انگلیس سخن از تودپهای قلعه کوب نازه، که آن ایام در اروپا ساخته شده بود بمیان آورد، شاه گفت: «من در جنگها معمولاً توپ همراه نمی‌برم زیرا سپاه من بیشتر سوار نظام است و اگر بخواهد با چنین تودپهای سنگینی حرکت کند از سرعت عمل باز خواهد ماند. در صورتی که علت عمده غلبه بر ترکان عثمانی سرعت عمل سپاه قزلباش بوده است؛ برای گرفتن قلاع دشمن بعقیده من بهتر آنست که توپ را در محل جنگ بیاورند». مقصود وی از این بیان نیز ترساندن پرتغالیها بود چه ایشان گمان داشتند که گرفتن قلعه هرمز جز با تودپهای سنگین امکان‌پذیر نیست و چون شاه عباس کشتی جنگی ندارد و کشتیهای انگلیسی نیز بسبب نامساعد بودن بندرگاه بکنار ساحل نمی‌توانند رفت، حمل توپ از خاک ایران بجزیره دشوار است. ولی شاه عباس ایشان را آگاه کرد که ممکنست وسائل توپ‌ریزی را بجزیره برد، و در همانجا توپ ریخت.

۸۸ - مقدمات جنگهای دریائی ایران با پرتغالیهای

جزیره هرمز

اظهار دشمنی آشکار شاه عباس به پرتغالیهای هرمز و تهدیدات او، ایشان را سخت مرعوب کرد و چون شهرت یافته بود که شاه در عمان ایام برای تهیه مقدمات جنگ به شیراز خواهد رفت، درصدد تهیه وسائل دفاع برآمدند.

در همانحال برای ترسانیدن شاه عباس بجعل اخبار پرداختند، و از آن جمله: در غره محرم سال ۱۰۲۹ هجری قمری در اصفهان شهرت دادند که نایب السلطنه هند، «کنت رودوندو» (Comte Rodondo) بانروی دریائی بزرگی از بندر «گوا» بسوی هرمز حرکت کرده است تا در آبهای ایران با کشتیهای انگلیسی مصاف دهد، و اگر مقتضی بداند بسواحل ایران نیز دستبرد می‌زند. ولی این خبر اساسی نداشت و

چنانکه اشاره شد برای ترسانیدن شاه ایران و سفائن انگلیسی که در بندر جاسک بودند، از طرف پرتغالیهای هرمز منتشر شده بود و بجای اینکه از آن فائده‌ای حاصل شود مایه‌ترسان ایشان گردید. چنانچه خبر دروغ به سفائن انگلیسی که پیش از اشاعه آن از جاسک بطرف هندوستان رفته بودند نرسید و در شاه عباس نیز بجای آنکه ترس پیدا کرد و آورد کینه تازه‌ای پیدا آورد. شاه پس از شنیدن این خبر به امامعلی خان، بیگلر بیگی فارس، فرمان داد که بی‌درنگ پانزده هزار سپاه بساحل خلیج فارس فرستد و در انتظار فرمان وی تمام کشتیها و قایقهای پرتغالی را توقیف کند. گرد آمدن سپاهیان ایرانی در ساحل خلیج فارس، در جزیره هرمز، ایجاد بیم و اضطراب فراوان کرد، ولی ایرانیان بجزیره هرمز حمله نکردند و بادستیاری گروهی از اعراب در ساحل عمان به محلی نزدیک «رأس الخیمه» که در تصرف امیر هرمز و از مراکز بازرگانی پرتغالیها بود، ناختمند و ایشان را از آنجا بیرون راندند. در همانحال دسته‌ای دیگر از سپاهیان ایران نیز قلعه پرتغالیها را در جزیره فشم محاصره کرد و هرمز را در خطر بی‌آبی افکند؛ زیرا آب شیرین هرمز از جزیره فشم می‌رسید.

در همان ایام نیز به اصفهان خبر رسید که پرتغالیهای هرمز می‌خواهند برای محافظت شهر خود، گرد آن حصار بر آورند و راه دخول و خروج کوچنده‌های اطراف شهر را ببندند تا اگر سپاه ایران بجزیره داخل شد، از عمده دفاع شهر بر آیند. انتشار این خبر نیز که حاکی از ناتوانی و ترس و اضطراب پرتغالیها بود تصمیم شاه عباس را در تصرف آن جزیره استوارتر کرد.

«دن گارسیا» سفیر اسپانیا پیش از آنکه از هرمز به هندوستان رود، نامه دیگری به شاه عباس نوشت و در آن باز از رفتار عمال انگلیس و توجه خاص شاه به ایشان شکایت کرد. این نامه هم در ماه ربیع الاول سال ۱۰۲۹ هجری قمری توسط «پرژان ناده» کشیش کرملی بشاه عباس رسید و شاه در جواب آن آشکارا به کشیش گفت: «انگلیسیها مردم تربیت شده و مؤدبی هستند که هیچگاه برخلاف من رفتاری

۱- پی‌یر دو لاواله می‌نویسد: چون شاه عباس گفتند که گرفتن قلعه هرمز کار آسانی نیست زیرا نمیتوان توپخانه را با فایق بدانجا برد شاه گنت سن پولاد می‌برم و پشت قلعه هرمز می‌برم و این سخن را در برابر کشیشان پرتغالی گفت تا بشنوند.

نکرده‌اند. این قوم از جانب پادشاه خود به این دیار می‌آیند و هیجان منند، چگونه می‌توانم ایشان را از کشور خود برانم. راه ایران بر همه کس بازست و از هر کشوری، مردم بدین سرزمین سفر می‌کنند. من با آنکه با دولت عثمانی می‌جنگم راه ایران را بر سوداگران ترک نمی‌بندم. مردم انگلیس اگر به ایران می‌آیند از ممالک پادشاه اسپانیا و دریاهائی که در اختیار اعمال اوست می‌گذرند. اگر مرد است خود از آمدن ایشان جلوگیری کنند... پادشاه اسپانیا مدتهاست بمن وعده می‌دهد که با سلطان عثمانی بجنگد خواهد پرداخت ولی هرگز بدین وعده وفا نکرده و نخواهد کرد؛ بنا بر این چه منتهی بر من می‌تواند داشت. اگر امروز من با دولت عثمانی صلح کرده‌ام تقصیر با پادشاهان فرنگست. اگر سلاطین شما با ترکان بجنگد بر خیزند من قول میدهم که قرارداد صلح را برهم زدم و بار دیگر لشکر بخاک عثمانی برم...». در جواب قسمت دیگری از نامه «دن گارسیا» که نوشته بود؛ باین صبری تمام در انتظار سفیر اوست تا با هم به اسپانیا روند گفت که: سفیرش مدتیست از اصفهان حرکت کرده است و بزودی به هر مز خواهد رسید. سپس دست «پرژان تاده» را محکم در دست گرفت و گفت: «بمن قول بده که آنچه گفتم به حضرت پاپ روم و پادشاهان فرنگ بشوی».

از کشتیهای پنجگانه اسپانیا که بموجب نامه فیلیپ سوم پادشاه عباس برای بستن راه تجارت عثمانی از دریای احمر مأمور شده بودند، یکی در راه غرق شد و چهار کشتی دیگر در روز سیزدهم ماه رجب سال ۱۰۲۹ هجری قمری (۱۶ ژوئن ۱۶۲۰ م.) بجزیره هر مز رسیدند. چنانکه در صفحات پیش اشاره کردیم فیلیپ سوم، رابرت شرلی سفیر شاه عباس را در اسپانیا نگه داشت و «پر دمتو دولا کروز» را که با او از ایران بدان کشور رفته بود، با کشتیهای مذکور روانه ایران کرد تا پادشاه درباره جنگ دو دولت با سلطان عثمانی و انحصار تجارت ابریشم ایران به اتباع پرتغال قرارداد ببندد. فرمانده کشتیهای اسپانیایی موسوم به «روی فری پرا» داندرادا (Ruy Frieria d' Andrada) دستور داشت که نخست، کشیش را به ایران رساند و

۱- از مجموعه مراسلات شاه عباس در کتابخانه ملی شهر ناپل و سفرنامه پی بردولاوله

منتظر نتیجه کاروی باشد. سپس هر گاه شاه عباس با قرارداد سیاسی و تجاری بدخواه دولت اسپانیا موافقت کرد، برای انجام دادن مأموریت خویش بندریای احمر رود و در صورت معافیت شاه بندر گمبرون و جزائر بحرین و قشم را با کمک نیروی دریائی پرتغال در هندوستان و هر مز بزور بازگیرد و مردم بندر «نخیلو» راهم که با پرتغالیها کینه‌های دیرینه داشتند و علی‌رغم ایشان از سواحل عربستان بخاک ایران پناه آورده بودند، از میان بردارد. همچنین بدو دستور داده شده بود که در جزیره قشم قلعه استواری بناهد و دسته‌ای از سربازان پرتغالی را در آن قلعه گذارد تا از آن پس ایرانیان نتوانند به آسانی بر آن جزیره دست یابند و هر مز را از آب شیرین محروم کنند. «روی فری پرا» در خلیج عدن سه کشتی انگلیسی حامل مال التجاره را هم که کاملاً مسلح بودند اسیر کرده و چون یکی از کشتیهایش در راه غرق شده بود با هفت کشتی مسلح وارد لشکرگاه هر مز شده بود. ولی «پر دمتو دولا کروز» کشیش، پیش از آنکه به ایران رسد در سواحل گینه درگذشت و مأموران شرقی انگلیس که معلوم نبود چگونه از مردن وی آگاه شده بودند، خبر مرگش را چندی پیش از رسیدن کشتیهای اسپانیا به هر مز در اصفهان منتشر ساختند. پس از ورود کشتیهای اسپانیا به هر مز، حاکم و برخی دیگر از اعمال پرتغالی آن جزیره نامه‌هایی به «پرژان تاده» رئیس کشیشان کرملی اصفهان نوشتند و با نامه‌های دیگری که کشیش متوفی بایستی به شاه عباس و «دن گارسیا» سفیر اسپانیا تسلیم میکرد، توسط قاصدی به اصفهان فرستادند و از او خواهش کردند که چون از اوضاع ایران اطلاع کافی دارد عقیده خود را درباره راهی که ایشان از صلح یا جنگ بایستی پیش گیرند اظهار کند. پرتغالیها چون در همان اوقات، گروهی از اعراب را بر ضد ایران شورانیده و در برخی از بندرهای جنوب نیز بمردم کشی و غارت پرداخته بودند امیدوی بحفظ صلح نداشتند. «روی فری پرا» فرمانده کشتیهای اسپانیا هم که سردی متهور بود جنگ را بر صلح ترجیح میداد، ولی حکمران جزیره هر مز و برخی از زمامداران آن جزیره که جنگ را مضر کار تجارت میدیدند عقیده داشتند که حتی الامکان در حفظ صلح کوشش باید کرد و از جنگ اجتناب باید نمود.

پیش از آنکه خبر ورود کشتیهای اسپانیا و نامه‌های مذکور به «پرژان تاده»

برسد دربار ایران از میزان قوای پرتغالی در هرمز وعده سر باز آید که با کشتیها آمده بودند بوسیله حکمران گمبرون اطلاع یافته بود و وزیران ایران بیدرتگی این اخبار را برای شاه عباس که در فرح آباد مازندران بود فرستاده بودند.

«پیر ژان تاده» در جواب نامه‌هایی که از هرمز رسیده بودند نوشت که بگمان وی شاه عباس چنانکه مکرر گفته است آنچه از پرتغالیها گرفته است باز نخواهد داد و با انحصار تجارت نیز مخالف است و ضمناً خواهش کرده که او را از اظهار عقیده در اینگونه مسائل معذور دارند و دستورهای پادشاه اسپانیا را بهر صورتی که خود مقتضی میدانند اجرا کنند. ولی چندی بعد باز عمال پرتغالی اسپانیا در هرمز به او نامه‌ای نوشتند و خواهش کردند که از اصفهان به مازندران رود و پادشاه عباس درباره روابط دو دولت گفتگو کند. کشیش نیز ناگزیر از اصفهان بعزم دیدار شاه بجانب مازندران رفت ولی چون در راه شبید که شاه عباس به خراسان رفته است بپایتخت بازگشت.

۸۹ - نبردهای دریائی جاسک

جنگ کشتیهای انگلیسی و پرتغالی در جاسک

در روز دوم ماه صفر ۱۰۳۰ هجری قمری (۲۷ دسامبر ۱۶۲۰ م.) چهار کشتی انگلیسی با دو کشتی پرتغالی که بدست انگلیسیها اسیر گشته بودند، بمواجل بندر جاسک رسیدند؛ ولی «روی فری برا» فرمانده نیروی دریائی پرتغال و اسپانیا که از آمدن آنها آگاه شده بود با چهار کشتی بادبانی مسلح از هرمز به جاسک آمده، در ساحل آنجا لشکر انداخته بود. کشتیهای انگلیسی چون مقابل بندر جاسک رسیدند با کشتیهای پرتغالی آغاز جنگ کردند؛ این جنگ چند روز دوام یافت و سرانجام بشکست پرتغالیها تمام شد. انگلیسیها نصبت مالالتجاره یکی از کشتیهای پرتغالی را که در دریا اسیر کرده بودند، در ساحل جاسک خالی کردند و کشتی را آتش زدند. سپس با توپ بسفائق پرتغال حمله بردند و در مدت جنگ نزدیک هشت هزار گلوله بر سر کشتیهای پرتغالی فرو باریدند. باد نیز با ایشان مساعدت کرد

و کشتیهای پرتغالی را از ساحل بمیان دریا برد چنانکه کشتیهای انگلیسی توانستند در روز اول جنگ، بمساحل نزدیک شوند و مالالتجاره خود را با پنجاه کیسه پول نقد از کشتی بخشکی برند و از خطر دشمن برکنار دارند. «روی فری برا» با آنکه درین جنگ شجاعت بسیار نمود و حتی یکی از کشتیهای پرتغالی را هم که اسیر دشمن بود آزاد کرد کاری از پیش نبرد و سرانجام پس از تحمل تلفات سنگین بجانب هرمز گریخت و کشتیهای انگلیسی چون میدان را از وجود دشمن خالی دیدند با خطری آسوده ابریشم فراوانی را که از ایران خریده بودند، بر کشتیها بار کردند و راه هندوستان پیش گرفتند.

۹۰ - حمله پرتغالیها بجزیره قشم

«روی فری برا» چون از نیروی دریائی انگلستان شکست خورد، در پی تصرف جزیره قشم برخاست تا از این راه جزیره هرمز را از بی‌آبی نجات دهد. پس در ماه رجب سال ۱۰۳۰ هجری قمری قسمتی از آن جزیره را، در جوار هرمز تسخیر کرد و در آنجا، نزدیک دریا قلعه‌ای مست و بی‌دوام بنا نهاد. شاه عباس چون ازین امر آگاه شد، یکی از کشیشان فرقه «سنت آگوستین» پرتغالی مقیم اصفهان بنام «پرنیکلا پره» (Père Nicolas Poret) را سفارت روانه هرمز کرد (۱۱ شعبان ۱۰۳۰ ه.ق.) و بحاکم آن جزیره بیغام داد که اگر پرتغالیها با اتباع انگلستان حسابی دارند نمیتوانند حساب خویش را در عرض دریا تسویه کنند و تجاوز بحدود ایران منافی دوستی دودولت است و اگر از اعمال ایران گله‌ای داشته‌اند، پسندیده نبود که بی مقدمه از در جنگ در آیند. چه هر گاه باو شکایت می‌کردند بی‌درنگ چنانکه خود میدانند رضای خاطر ایشان را فراهم می‌ساخت و هر گاه نیز این جنگ را به طیب خاطر آغاز کرده‌اند بدانند که او از پیشمان ساختن ایشان و گرفتن جزیره هرمز عاجز نیست.

کشیشان پرتغالی فرقه «سنت آگوستین» مقیم اصفهان که نهانی مایل به جنگ

ایران و اسپانیا بودند، به «پرنیکلا» دستور دادند که زمامداران هرمز را بچنگ برانگیزد، غافل از این که این امر مایهٔ بدبختی ایشانست.

در همان ایام نیز پرتغالیها، «طالب بیگ»، از رجال ایران را که سفارت بدربار پادشاه «دکن» می‌رفت بگمان اینکه ممکنست سفارت او بزین امور سیاسی و تجارتهای ایشان باشد، در راه هندوستان هلاک کردند و «روی فری پرا» نیز در سواحل ایران بمردم‌کشی و غارت و سوزاندن بندرها و دهکده‌های کنار دریا پرداخت و بازرگانان ایرانی را که در خلیج فارس آمد و شد می‌کردند اسیر کرد و بعنوان گروگان نگاهداشت و گمانش این بود که با اینگونه کارها، شاه عباس را مرعوب خواهد ساخت.

۹۱- اتحاد ایران و انگلستان بر ضد عمال اسپانیا و

پرتغال در جزیرهٔ هرمز

شاه عباس در اواخر سال ۱۰۲۹ هجری قمری شرکت انگلیسی هند شرقی پیشنهاد کرد که برای درهم شکستن قوای اسپانیا و پرتغال در خلیج فارس با وی متحد شود. مذاکرات او درین باره با نمایندگان شرکت نزدیک یکسال دوام یافت. اولیای شرکت هند شرقی با اینکه از پرتغالیها در کالتجارت زبانی بسیار دیده بودند، پذیرفتن پیشنهاد شاه عباس را دشوار می‌شمردند، چه از طرفی دولت انگلیس در آن زمان با پادشاه اسپانیا روابط دوستانه داشت و از طرف دیگر حملهٔ کشتیهای تجارتهای شرکت، بقاعدها و استحکامات جنگی پرتغال آسان نبود. اما سرانجام جز قبول پیشنهاد شاه ایران چاره‌ای ندیدند زیرا امامقلی خان، امیرالامرای فارس، بنمایندگان شرکت اخطار کرد که اگر در جنگ ایران و پرتغال پادشاه یاری نکنند، تمام ابریشمی که در ایران دارند از ایشان گرفته خواهد شد و امتیازاتی که از آن پیش بدست آورده‌اند نیز از میان خواهد رفت. لیکن اگر بادولت ایران از در اتحاد پرتغالها غرت کردند و سوزاندند و جمعی از مردم بی‌گناهی را کشتند.

در آیند؛ خسارتی که از جنگ با ایشان رسد تلافی خواهد شد و در مدت جنگ نیز تمام لوازم و مایحتاج آنان از اسلحه و آذوقه و امثال آنها، فراهم خواهد گشت.

مدیران شرکت هند شرقی در روز اول محرم سال ۱۰۳۱ هجری قمری (۱۶ نوامبر ۱۶۲۱ م.) در محصل «سولی» نزدیک بندر «سورت» در ساحل هندوستان شورائی بریاست «توماس راس تل» تشکیل داده و اجازه دادند که پنج کشتی و چهار زورق بزرگ بی‌شرع، برای حمله بکشتیهای پرتغالی، مأمور خلیج فارس شوند، و اگر با کشتیهای جنگی «روی فری پرا» روبرو شدند، از در جنگ در آیند.

در همان حال شاه عباس نیز به امامقلی خان، امیرالامرای فارس، فرمانی فرستاد که با پرتغالیها بچنگ برخیزد، و برای آنکه بهانه‌ای بدست آید به قنبر بیگ، خان لار دستور داد که نسبت بجزیرهٔ هرمز دعوی مالکیت کند و آن جزیره را چنانکه پیش از حملهٔ «آبو کرک» بود، خراجگزار حکومت لار شمارد. حکمران پرتغالی جزیرهٔ هرمز باین دعوی جوابی سخت داد، و همین امر بهانهٔ جنگ شد.

امامقلی خان با سپاهی بسیار از شیراز به لار رفت و نصرت یکی از سرداران رشید خود بنام شاعقلی بیگ را ب سه هزار ایرانی و عرب بتسخیر جزیرهٔ قشم فرستاد، و ورود و خروج کشتیها و قایقها را از هرمز بسواحل ایران و بالعکس ممنوع کرد.

سپس با سپهسالارخویش، امامقلی بیگ، از لار عازم بندر گمبرون گردید و

۱- Sonaly

۲- Thomas Rostell

۳- نام کشتیهای انگلیسی و فرماندهان آنها را در تاریخ آن عصر چنین نوشته‌اند: کفتی «لدن» و کفتی بی‌شرع «شیلینگ» (Shilling) بمزماندهی کاپیتان «بلایت» (Blithe)، کشتیهای «جرناس» (Jonas) و «هویل» (Whool) و «دلفین» (Dolphin) و «لاین» (Lion) و سه کشتی بی‌شرع «روز» (Rose) و «رابرت» (Robert) و «ریچارد» (Richard) فرماندهی کاپیتان «ودل» (Weddel).

چون اطلاع یافت که کشتیهای انگلیسی از هندوستان به بندر جاسک آمده‌اند، کس نزد «ادوارد مونوکس» نماینده انگلستان در ایران که آن زمان در میناب بود فرستاد و پیغام داد که برای بستن پیمان اتحاد بدیدار وی خواهد رفت. در روزیازدهم ماه صفر ۱۰۳۱ هجری قمری (۲۶ دسامبر ۱۶۲۱) «ادوارد مونوکس» در میناب دستور داد که کشتیهای انگلیسی از بندر جاسک به بندر «کوهستک» واقع در جنوب میناب آیند و دو روز بعد نیز خود با برخی دیگر از اعضای هیئت نمایندگان انگلیس به کوهستک رفت، تا درباره کمک کشتیهای شرکت به سپاهیان ایران، با فرماندهان کشتیها گفتگو کند.

فرماندهان کشتیهای شرکت هند شرقی اصولاً مایل به جنگ نبودند، ولی نماینده مقیم شرکت در ایران، ایشان را راضی کرد و پس از مذاکراتی که میان ایشان در کشتی «جوناس» صورت گرفت، در موارد زیر موافقت کردند:

- ۱- هرگاه بسبب کمک کشتیهای انگلیسی دولت ایران بر برتغالیهای هرمز غالب گردد؛ بایستی غنائم جنگی بتساوی میان دو طرف تقسیم شود.
- ۲- قلعه هرمز با تمام توپخانه و ذخائر جنگی آن باید به انگلیسیها تسلیم شود، و دولت ایران در صورت تمایل می تواند قلعه دیگری بخرج خود در جزیره بسازد.
- ۳- در آمد گمرکی جزیره از آن پس باید بتساوی میان دولت ایران و شرکت هند شرقی انگلیس تقسیم شود و کالاهای انگلیس نیز پس از آن، از پرداختن گمرک و سایر عوارض معاف گردند.
- ۴- پس از جنگ، اسیران مسیحی به انگلیسیها و اسیران مسلمان به ایرانیان تسلیم شوند.
- ۵- دولت ایران نصف مخارج کشتیها و خوراک و حقوق کارکنان سفائن و خسارت جنگ را بر عهده گیرد، و ازین گذشته برای کشتیها باروت و مواد جنگی فراهم سازد.

امامقلی خان در روز ۲۴ ماه صفر ۱۰۳۱ هجری قمری (۸ ژانویه ۱۶۲۲ م.) با امامقلی بیگ

سپهسالار خویش به میناب رسید و بی درنگ با نماینده شرکت برای بستن معاهده جنگ بگفتگو پرداخت. از مواد پنجگانه ماده اول بی هیچگونه تغییری پذیرفته شد ولی درباره ماده دوم موافقت شد که قلعه هرمز را طرفین در تصرف گیرند تا امامقلی خان درین باره از شاه عباس دستور بخواهد. در ماده سوم نیز مقرر شد که از کالاهای انگلیسی آنچه برای شاه و خان فارس فرستاده می شوند، از حقوق گمرکی و سایر عوارض معاف باشند، اما از کالاهایی که برای فروش می رسند، چون شرکت سود فراوان از معامله آنها می برد، حقوق گمرکی ایران را بپردازد. ماده چهارم را نیز امامقلی خان پذیرفت مشروط باینکه اگر دولت ایران تسلیم «روی فری» را «فرمانده کشتیهای پرتغالی، «سیمون دوملو» (Simon de Melo) حکمران هرمز را درخواست کند؛ متحدان انگلیسی بپذیرند و آندو را تسلیم کنند، و نیز موافقت شد که طرفین اسیران و زندانیان را به ترک و تغییر مذهب خویش مجبور نکنند و مخارج تهیه باروت و مواد جنگی را نیز طرفین بتساوی بپردازند.

۹۲- تسخیر قلعه پرتغالی قشم

پس از عقد معاهده، امامقلی خان بطرف بندر گمبرون حرکت کرد و کشتیهای انگلیسی در روز ششم ماه ربیع الاول (۱۹ ژانویه) با امامقلی بیگ رو بجزیره هرمز نهادند و در نهم همان ماه بکنار جزیره رسیدند.

نیروی دریائی پرتغال در بندر هرمز، مرکب از پنج کشتی جنگی و دو کشتی کوچک و زورقهای خرد و بزرگ بادبانی بسیار بود و از این حمله دو کشتی بزرگی که هر یک سی توپ داشت با سیصد مرد جنگی، چندی پیش از آن از بندر گوادره هندوستان بفرماندهی «سیمون دوملو» بکمک «روی فری» رسیده بودند و «سیمون دوملو» درین هنگام بفرمان نایب السلطنه هندوستان، بجای حاکم متوفای هرمز «فرانسیسکو دوسوزا» (Francisco de Sosa) در آنجا حکومت میکرد.

فرماندهان کشتیهای انگلیسی گمان میکردند که میان ایشان و قوای دریائی

پرتغال در هر مز ، جنگی در خواهد گرفت. اما برخلاف این گمان پرتغالیها از جنگ خودداری کردند و چون چند روزی بدین گونه گذشت ، کشتیهای انگلیسی راه جزیره قشم پیش گرفتند.

قلعه قشم را در این هنگام شاهقلی بیگک و سپاهیان او، از طرف خشکی محاصره کرده بودند و مدافعان قلعه که نزدیک دروست پرتغالی و دروست و پنجاه عرب بودند جز از سوی دریا راه گسری نداشتند. «روی فری برا» نیز برخلاف رأی خویش و برای نجات قلعه، چند عراده از توپهای کشتیهای خود را بقلعه برده و در آنجا بدفاع مشغول بود. یکبار نیز، کس نزد امامقلی خان فرستاد و درخواست صلح کرد و حاضر شد تمام مخارجی را که دولت ایران تا آن زمان برای جنگ تحمل کرده است بپردازد. ولی خان شیراز چون از شاه اجازه نداشت، درخواست از برانپذیرفت.

کشتیهای انگلیسی در تاریکی شب، خود را در ساحل جزیره، بکنار دیوار قلعه رسانیدند، و بی آنکه از طرف دشمن به آنها آسیبی رسد چند توپ بزرگی از کشتیها پیاده کردند، و سده روز قلعه پرتغالی قشم را زیر آتش توپ گرفتند و همینکه قسمتی از حصار قلعه فرو ریخت و کار از جانب خشکی و دریا بر پرتغالیها تنگ شد؛ «روی فری برا» ناچار از در تسلیم درآمد و حاضر شد که قلعه قشم را بپردازان ایران و انگلیس سپارد، شروط بدانکه متعرض پرتغالیها نشوند و به ایشان اجازه دهند که با اسلحه و دارائی خود به جزیره هرمز روند و سربازان ایرانی را هم که هنگام جنگ به پرتغالیها پیوسته اند بجان امان دهند.

این شرایط پذیرفته شد ولی کاملاً اجرا نگشت. زیرا سپاهیان ایرانی سربازانی را که بدشمن پیوسته بودند، پس از گرفتن قلعه بجرم خیانت کشتند و اموال و اسلحه پرتغالیها نیز پیش از آنکه به جزیره هرمز منتقل شوند، گرفته شد.

«روی فری برا» و برخی از سران سپاه او را هم انگلیسها بکشتیهای خود بردند و نگهداشتند، ولی با ایشان به مهربانی و احترام رفتار کردند و منظورشان این بود که آنرا به بندر «گوا» یا محل دیگری که از هرمز دور باشد فرستند. رئیس اعرابی را که در جزیره قشم با پرتغالیها همدمت شده بود، و امیر زین الدین

محمد نام داشت، حاکم مغستان داماد او، بفرمان امامقلی بیگک سردار سپاه ایران هلاک کرد.

در جنگ قشم از سربازان انگلیسی سه نفر کشته و دو تن زخمی شدند. از جمله کشته شدگان یکی «ولیم بافین» دریاورد و کاشف نامی انگلستان بود که در تاریخ اکتشافات قطبی مشهور است.

پس از تصرف قلعه قشم، دستهای از سپاه ایران با چهار تن انگلیسی مأمور نگهداری آنجا شدند و کشتیهای انگلستان از قشم به بندر گمبرون رفتند تا تجهیزات خود را کامل کنند و برای حمله بردن به جزیره هرمز آماده شوند. «روی فری برا» و همراهان وی را نیز به بندر «سورت»، مرکز تجارت هند شرقی انگلیس در هندوستان فرستادند.

۹۴ - تسخیر جزیره هرمز بدست نیروهای زمینی و دریائی ایران و انگلیس

در روز ۲۲ ربیع الاول سال ۱۰۳۱ هجری قمری (۹ فوریه ۱۶۲۲)، کشتیهای انگلیسی با دروست قایق ایرانی از بندر گمبرون حرکت کردند و برابر جزیره هرمز لشکر انداختند. سرداران معروف ایران که بفرمان امامقلی خان مأمور گرفتن جزیره هرمز شدند؛ «علیقلی بیگک»، «پولادیگک»، «شاهقلی بیگک»، «شارقلی محمد سلطان» و «علی بیگک» بودند و سردار اخیر حکمران بندر گمبرون بود. سرداران با سپاه بسیار در بندر گمبرون اردو زدند و در روز ۲۸ ربیع الاول دو کشتی انگلیسی سدهزار تن از سربازان ایرانی را ببرداری امامقلی خان در جزیره هرمز پیاده کرد و این عده، بیدرنگ به استحکام موقع خود پرداختند و شهر را به آسانی گرفتند و قلعه هرمز را بتوپ بستند.

پرتغالیها که از شهر بقلعه پناه برده بودند بدفاع برخاستند و حتی یکبار نیز از قلعه بیرون آمدند و بر سپاه ایران تاختند و در این زد و خورد نزدیک سیصد تن

از ایرانیان کشته شده. در همان حال توپخانه ایران بسکی از باروهای قلعه را ویران کرد ولی باز آتش جنگ روشن بود.

در روز ۲۲ از بیع الثانی (۲۴ فوریه)، کشتیهای انگلیسی بر کشتیهای «روی فری پرا» که مرکب از پنج کشتی بزرگ و بیست کشتی کوچک شراعی بود، حمله کردند و چون کشتیهای پرتغالی حرکتی نکردند کشتی مخصوص در باسالار بنام «سان پدرو» راکه ۱۵۹۰ تن گنجایش داشت آتش زدند. پرتغالیها برای آنکه آتش بکشتیهای دیگر نرسد ناگزیر لشکر «سان پدرو» را بریدند و آنرا به اختیار باد در دریا رها کردند. این کشتی در حدود جزیره لارنک بدست گروهی از لشکریان ایران افتاد و محمولات آن که بیشتر توپ و اسلحه و ادوات جنگی بود بغارت رفت.

در روز چهارم جمادی الاول (۱۷ مارس)، سربازان ایران قسمت بزرگی از قلعه را با باروت ویران کردند و از آنجا بمحصوران تاختند. اما پرتغالیها مردانه دفاع کردند و جنگ سختی در گرفت و پس از نه ساعت زد و خورد خونین، سرانجام پرتغالیها شکست خوردند و به درون قلعه گریختند. در همان حال نیز سپاه ایران بفرمان امامقلی خان شهر هرمز را آتش زد.

پس از عقب نشستن سربازان پرتغالی، گروهی از سربازان ایران بقصد تسخیر قلعه از هر طرف برج و باروی آن تاختند، ولی باز بسبب مقاومت سخت پرتغالیها بمقصود نرسیدند و جمعی از ایشان کشته شدند. شاهقلی بیگ سردار ایرانی چون چنین دید، بادویست تن از دلیران سپاه خود را از میان آتش توپ و تفنگ محصوران به یکی از باروهای قلعه رسانید و آنرا بتصرف در آورد. اما چون عده کافی همراه نداشت، نتوانست آنجا را بیش از نیم ساعت نگاهدارد و ناچار عقب نشست.

در روز دهم جمادی الاول، کشتیهای انگلیسی دو کشتی دیگر از سفائن پرتغالی را غرق کردند، و چند روز بعد چون آذوقه پرتغالیها تمام گشته و در میان ایشان بیماری گوناگون ظاهر شده بود، محصوران ناچار از در آشتی درآمدند و در روز پانزدهم جمادی الاول دونفر را برای درخواست صلح به اردوی ایران فرستادند. پرتغالیها حاضر بودند که اگر سپاه ایران دست از محاصره قلعه بازدارد، دویست

هزار تومان نقد و سالی یکصد و چهل هزار اکوی پرتغالی بدولت ایران بپردازند. لیکن منظور باطنی ایشان از در خواست صلح گذراندن وقت بود تا مگر از هندوستان کمکی رسد. امامقلی خان هم چون بدین منظور پی برده بود پیشنهاد ایشان را نپذیرفت و در جواب گفت که اگر بیاضد هزار تومان نقد و دویست هزار تومان خراج سالانه بپردازند، سربازان خویش را از جزیره بیرون خواهد برد. پرتغالیها همین که از سردار ایران نومید شدند دست توسل بدامن انگلیسیها بردند و بعنوان اینکه هر دو ملت عیسوی مذهب و هم کیش اند و میان پادشاهان دو کشور دوستی کامل برقرار است، درخواست صلح کردند و حاضر شدند هرگونه خسارتی راکه پیش از آن شرکت هند شرقی انگلیس رسانیده اند جبران کنند. اما انگلیسیها نیز یا بعلت کینه دیرینه و یا از بیم دولت ایران صلح ندادند. روز هفدهم جمادی الاول انگلیسیها قسمت بزرگ دیگری از دیوار قلعه را با باروت فروریختند و شکاف فراخی بدرون حصار باز شد. ولی سربازان پرتغالی با آنکه از کمی آب و آذوقه و بروز امراض گوناگون در عذاب بودند پایداری کردند و سپاه ایران را از ورود به قلعه مانع شدند.

در روز دوم جمادی الثانی (۱۴ آوریل)، یک کشتی که حامل دسته‌ای از اعراب بود و بیاری پرتغالیها می آمد نزدیک جزیره هرمز پیدا شد و چون خود را در خطر دید پشت بد جزیره کرد. ولی قوای ایران بر آن کشتی دست یافتند و هشتاد تن از اعراب را گردن زدند.

سه روز بعد قوای ایران و انگلیس قسمتی دیگر از دیوار قلعه را نیز ویران کردند. روز دیگر دسته‌ای از سربازان ایرانی بر یکی از برجها دست یافتند و در همان حال دوتن از محصوران قلعه به اردوی ایران آمدند و سرداران ایرانی را از توانی دشمن و سختی کار سربازان پرتغالی بسبب کمی آب و آذوقه و کثرت کشته و بیمار آگاه کردند و این امر بر جسارت ایرانیان افزود. چنانکه در روز هفتم آن ماه حصار خارجی قلعه را گرفتند و دشمن را بدرون قلعه راندند. سرانجام در روز نهم همان ماه پرتغالیها به فرماندهان قوای انگلیسی توسل جستند و حاضر بتسلیم شدند، مشروط

بدانکه جانسان درامان باشد و کشتی های انگلیسی همگی رابه مسقط یا هندوستان برند. فرمانده نیروی انگلستان نیز این شرایط را پذیرفت. پرتغالیها در روز یازدهم آن ماه قلعه راتسلیم کردند و پرچم دولت پرتغال، که بیش از یک قرن بر فراز قلعه «آلبوکرک» در اهترائ بود برای همیشه فرود آورده شد.

عده سیاهیان ایران در جنگ هرمز از چهل تا پنجاه هزار نفر بوده است و از این عده بیش از هزار نفر کشته و مجروح شدند، ولی عده کشتگان انگلیسی از بیست نفر تجاوز نمی کرد.

پس از تسلیم قلعه، کشتیهای انگلیسی پرتغالیهای جزیره را که با زنان و کودکان خود نزدیک سه هزار تن بودند، به مسقط و بنادر ساحلی عمان بردند. اما گروهی از آنان از بیماریهای گوناگون مردند. مدافعان مسلمان قلعه نیز از عرب و ایرانی سردار سیاه ایران تسلیم شدند. خزائن اسلحه و آذوقه و اموال هم با رجوه نقدی که نزدیک دو میلیون اکوی اسپانیولی بود از جانب دو طرف مهور شد و سر بازان ایرانی و انگلیسی بغارت شهر پرداختند. بیشتر غنائم نصیب ایرانیان شد و انگلیسها سهم خویش را نیز چون خریداری نداشت ناگزیر بهی کم فروختند و از فروش آن نزدیک بیست هزار لیره انگلیسی بدیشان رسید.

قلعه هرمز را رانیز امامقلی خان برخلاف قراردادی که با نمایندگان شرکت هند شرقی بسته بود تصرف کرد و تنها قسمی از شهر هرمز رابه اختیار ایشان گذاشت. توپخانه و اسلحه های را که در قلعه موجود بود یعنی پنجاه توپ بزرگ برنجی با چرخ و چهار توپ برنجی کوچک و پاترزه زنبورک و چند منجنیق و نزدیک صد و پنجاه عراده توپهای خرد و بزرگ گوناگون، بتساوی میان دو طرف تقسیم شد. ایرانیان سهم خود را ببند گمبرون و لار شیراز و حتی به اصفهان و بغداد فرستادند. از آن جمله هفتاد عراده توپ بزرگ و کوچک در میدان نقش جهان اصفهان تا زمان شاه سلیمان و اواخر سلطنت صفویه باقی بوده است.

از جمله غنائمی که نصیب شاه ایران شد، دو ناقوس بود که از کلیسای هرمز بدست آمد. این دو ناقوس را زنان پرتغالی هرمز در سال ۱۶۰۹ مسیحی (۱۰۱۷-۱۸ ه.ق.)

به کلیسای هرمز تقدیم کرده بودند و بر روی آنها این عبارت کنده شده بود: «برای ما زنان دعا کنید، خداوند اعقاب شمارا پیامرزد» و در کنار این عبارت نیز نام مسیح را بخطی درشت تر نقش کرده بودند و نیز در میان غنائم، ساعتی بزرگ بود که به اصفهان بردند و بر سر در بازار قیصر به نصب کردند.

شاه هرمز، بنام محمد و شاه باو وزیر و مستوفی هرمز و رئیس نورالدین قاضی جزیره، نیز اسیر شدند و امامقلی خان آنها را روانه شیراز کرد. پادشاه هرمز در آغاز محاصره حاضر بود که تمام دارائی خویش را به پرتغالیها سپارد، مشروط بر آنکه او را به مسقط یا «گوا» فرستند و رئیس نورالدین نیز به همین شرط پانصد هزار «اکو» می پرداخت. اما پرتغالیها نپذیرفتند و پس از تسلیم کردن قلعه نیز ایشان را با خود بردند و بدشمن رها کردند. وزیر شاه هرمز، پیش از آنکه بشیراز رسد در گذشت و مستوفی هرمز رانیز امامقلی خان در شیراز کشت و از نوشته مورخان و جهانگردان زمان چنین برمی آید که چون این دو نفر از جریات اموال و خزائن هرمز آگاه بودند، خان فارس ایشان را هلاک کرد تا از مقدار واقعی غنائم هرمز چیزی بگوش شاه عباس نرسد. شاه هرمز را امامقلی خان در شیراز نگهداشت و برای او شهریه ای مقرر کرد.

پس از گرفتن جزیره هرمز، شاه عباس چون میخواست بندر گمبرون را مرکز بازرگانی خلیج فارس گرداند، به آبادی شهر هرمز توجهی نکرد و آن شهر که پیش از آن از شهرهای زیبای مشرق بشمار می رفت و در ثروت و جلال شهره عالم بود یکباره ویران شد؛ چنانکه حتی در و پنجره و تیر سقفهای عمارات آنرا نیز سیاهیان ایران و انگلیس بیفما بردند. فقط فرمان امامقلی خان در جوار قلعه پرتغالی هرمز قلعه دیگری ساخته شد و حکومت جزیره بیکی از سرداران قزلباش بنام ولدخان سلطان، تفویض گشت که بادوست سر باز مأمور حفظ جزیره و قلعه آن بود.

دولت ایران در بندر گمبرون، گذشته از قلعه های که پیش از آن دور از ساحل برپا شده بود، قلعه تازه ای بنا کرد و این بندر، لنگرگاه کشتیهای انگلیسی وهلندی که از هندوستان به ایران می آمدند گردید و بندر عباس نامیده شد.

پس از آن شاه عباس درصدد برآمد که تمام سواحل دریای عمان را تا آنسوی دماغه جاسک منصرف گردد. ولی امیر جاسک پایداری کرد و تنها حاضر شد که خود را تابع و خراج گزار شاه ایران بخواند. شاه عباس نیز به این امر تن داد و امیر جاسک تا پایان سلطنت وی همه ساله خراجی به خزانه شاهی می پرداخت.

پس از فتح هرمز چون در میان ملاحان انگلیسی نیز بیماری های گوناگون پدید آمد و گروهی تلف شدند، کشتیهای انگلیسی توقف در سواحل هرمز را اجازت نداشتند و راه هند پیش گرفتند و بیند سورت رفتند.

بطوری که از تاریخ برمی آید انگلیسیها از جنگ هرمز نتیجه قابل توجهی نگرفتند و شرکت آنان در جنگ ایران و پرتغال تنها از نظر رقابت بازرگانی و حفظ منافع خویش در کار تجارت ابریشم ایران بود و هیچگونه علت سیاسی نداشت، چه هنگامی که اولیای شرکت هند شرقی با دولت ایران بر ضد پرتغالیهای هرمز متحد شدند؛ دولت اسپانیا با انگلستان در حال صلح و دوستی بود و بهمین سبب نیز پادشاه اسپانیا چون از واقعه آگاه شد، بدولت انگلیس اعتراض سختی کرد و نزدیک بود که دولت انگلستان، شرکت هند شرقی را بجزم این اقدام خودسرانه محکوم سازد و عمال آن را در زمره دزدان دریائی شناسد. ولی شرکت در برهه و اثبات بیگناهی مأموران خود پافشاری کرد، و «مونوکس» نماینده شرکت و فرماده کشتیهای انگلیسی به انگلستان رفتند و دلائل بسیار در ثبوت بی تقصیری خویش اقامه کردند. سرانجام شرکت ده هزار لیره به «جیمز» اول پادشاه انگلستان و ده هزار لیره نیز بدریا سالار بزرگ آنکشور تقدیم کرد و فرمان عفو همه کسانی را که در آن شرکت کرده بودند بدست آورد و اجازه یافت که هر چه مأموران او از دریاهاى مشرق آورده اند تصاحب کند.

۹۴- رقابت انگلیسیها و پرتغالیها در خلیج فارس

خلیج فارس

از: آنزولد ویلسن

در این فصل باید بمطالعه حوادث و وقایعی بپردازیم که باعث انتقال تسلط و سیادت خلیج فارس از پرتغالیها به سایر ملل شده است. شاه عباس کبیر که در سال ۱۵۸۷ بتخت سلطنت ایران جلوس نمود، در حین اینک به بسط و توسعه نفوذ و قدرت خود اشتغال داشت، بانظر رشک و حسادت بغاصبین هرمز و سایر نواحی خلیج فارس می نگریست. «لرد گرزن» میگوید:

«پرتغالیها متعصب و اجحاف کار بودند و استعداد و لیاقت کافی برای امور تجارتی نداشتند؛ چه بجای مسالمت و ملایمت با ایران، تجارت آن مملکت را از بین بردند و اینها را مجبور نمودند که امتعه لازم خود را از تجارتخانه های پرتغالی بخرند و مال التجاره های خویش را نیز با تجهیزات پرتغالی حمل کنند. اجرای این سیاست غلط، بالاخره نتایج سوء خود را ظاهر ساخت.

شاه عباس مایل بود که جزیره هرمز را دوباره بتصرف خویش در آورد و باین جهت خان لار را وادار نمود که بپایانه عقب افتادن خراج معمولی خود، بر علیه جزیره قیام نماید. زیرا واقعا هم خراجی که پادشاه هرمز همساله به لار می پرداخت، از زمان تسلط «آلبوکرک» بتعویق افتاده بود. خان لار شروع به اشکال تراشی در امور تجارتی هرمز کرد و بعلاوه اختلافاتی هم بر سر تجارت ابریشم ایران تولید شده بود. چون پرتغالیها از قبول دعاوی ایران امتناع داشتند، شاه عباس با «جیمز» پادشاه انگلیس معاهده ای بست که جزیره را متصرف شده و متفقاً پرتغالیها را از آنجا برانند. برای فهمیدن معنی حقیقی این معاهده باید به یک ربع قرن قبل از آن تاریخ مراجعه نمود و حوادث مختلفی را که منجر بمقد قرارداد مذکور گردید از نظر گذرانید.

۹۵- مأموریتهای شرلی

در سنه ۱۵۹۸ دو برادر از نجبا و اصیل زادگان انگلیسی که شهرت نظامی هم داشتند بدربار شاه عباس آمدند. «سر آنتونی شرلی» برادر بزرگتر علت مسافرت خود

را بایران بتفصیل نقل کرده است و میگوید: بنا بر تشویق و تحریک «ارل اسکس» برای کمک و مساعدت به «دوک فرازا» که بر علیه تجاوزات پاپ قیام کرده بود، با چند نفر از سربازان دلیر روانه شدم. اما پیش از رسیدن بمحل مقصود، مجادله بین دوک و پاپ خاتمه یافته و دوک مغلوب و تسلیم شده بود.

چون دوک نمیخواست که من بدون انجام کاری مراجعت کرده باشم و پس از آنکه وقت و پول و امیدواری خود را در راه اوتلاف کرده‌ام، مورد طعن و تمسخر دشمنان خود واقع شوم، علیهذا بمن پیشنهاد کرد که به ایران مسافرت کنم و دوفایده برای این مسافرت ذکر کرد؛ اول آنکه بیکی از وظائف دینی خود عمل نموده و بآن وسیله خداوند را بتجلیل و تعجیل می‌کنم، دوم آنکه اگر فرضاً هم خداوند توفیق این خدمت بزرگ را بمن ارزانی نفرماید تازه از مشاهده آن ممالک دور دست، تجارب ذیقیمتی حاصل کرده و راجع به تجارت انگلیس در عثمانی و مسکو اطلاعاتی بدست می‌آورم. بعلاوه ممکن است برای کشتی‌رانی هندوستان که در دست هلند است و در انگلیس هم راجع بآن گفتگو می‌شود راههای جدیدی کشف نمایم.

برادران «شرلی» با بیست و شش نفر همراهان خود چون بقرین رسیدند، البسه فاخر پوشیده بر اسبان عالی نشستند و خود را بعنوان دو نفر از نجای انگلیس که شهرت پادشاه ایران را شنیده و مایل به دخول در خدمت او هستند، بشاه عباس معرفی کردند و وی پذیرائی شایانی از آنها نمود.

«آنتونی شرلی» سمت نمایندگی دولتی نداشت و مقصود اسامی از مأموریت او این بود که شاه عباس را وادار نماید با دول مسیحی اروپا بر علیه ترکها تشریک مساعی کند، و بعلاوه باب تجارت بین ایران و انگلیس را مفتوح سازد.

«شرلی» بعد از آنکه بجهت عذیده، صداقت و صمیمیت خود را نسبت بشاه ثابت نمود و برای آموختن فنون جدید جنگی به ایرانیان زحمت بسیار کشید، بالاخره شاه عباس او را از جانب خود بمأموریت دربار سلاطین اروپا فرستاد. بقول «سرجان ملکم» اعتبارنامه‌هایی که شاه عباس به «آنتونی شرلی» میداد نظیر آن شاید تاکنون بهیچ نماینده دولتی دیگری داده نشده است. این اعتبارنامه‌ها خطاب

بسلاطین مسیحی اروپا بود که پادشاه مسلمان، ایشانرا بدوستی و اتحاد با خود دعوت می‌کرد. در یکی از نامه‌های مذکور می‌نویسد:

«در این ایام فرخنده عالیجناب «سرا آنتونی شرلی» بمیل و اراده خود از اروپا بدین صفحات آمده است و شما سلاطینی که بآئین مسیح معتقدید بدانید که او وسیله رداد و دوستی بین من و شما شده است. ما خود از سابق تمایل بدوستی شما داشته‌ایم، لیکن هیچکس غیر از این شخص محترم پیدا نمیشد که پرده بیگانگی و ناشناسی را از بین ما بردارد. اینک که این شخص بمیل و اراده خود پیش ما آمده است، ما هم او را با رضایت خودش با اتفاق یکی از رجال معتبر خویش نزد شما می‌فرستیم. در اینجا ما بقصدی در اعزاز و تکریم او کوشش داشتیم که هم‌روزه مانند برادر با او از یک ظرف غذا می‌خوردیم و در یک جام آب می‌نوشیدیم... بنا بر این وقتی این شخص نزد شما سلاطین می‌آید باید او را مثل خود ما دانسته و هر چه می‌گوید و هر چه می‌خواهد برای او انجام دهید. موقعی که او از دریا می‌گذرد و وارد مملکت پادشاه بزرگ مسکو، که ما با او مثل برادر دوست و متحد هستیم می‌شود، باید تمام حکام جزء و کلا، همراه وی حرکت کرده و او را بمسکو برسانند. چون بین شما پادشاه و ما، دوستی برادری کامل برقرار است. علیهذا این شخص را از راه مملکت شما روانه ساختیم و میل و تفضای ما اینست که وسایل عبور و حرکت او را از هر حیث فراهم سازید».

مقارن همین اوقات شاه عباس بموجب فرمان مخصوصی، حقوق و امتیازات مهمی بتجار اروپائی که مایل بتجارت با ایران بودند اعطا کرد و بآنها اجازه داد که آزادانه به داد و ستد پرداخته و شعائر دینی خود را بجای آورند. از این حقوق و امتیازات که شاه ایران بتجار انگلیسی تفویض کرد، کلیه اتباع خارجی مقیم ایران در عرش سیصد سال استفاده نمودند، ولی امتیازات مذکور برخلاف «کاپیتولاسیون» در ترکیه، چندان تولید زحمت و اشکالی برای دولت ایران نکرد. (مگر در صفحات شمالی که مأمورین دولت روسیه بیپناه و مستمسک عهدنامه‌های قدیم، حقوق و امتیازات بی‌منطق برای اتباع کثیر خود تقاضا می‌کردند). فرمان

مزبور چون دوره جدیدی را در تاریخ از تباطات تجارتنی ایران با ممالک اروپائی افتتاح می نماید و دارای اهمیت خاصی است، ماعین آنرا از سفرنامه آنتونی شرلی در اینجاقفل می کشیم:

«میل و اراده ما آنست که از امروز ببعد ایالات و ولایات ما بردوی کلیه ملل مسیحی و مذهب آنها گشوده باشند و هیچیک از رعایا و اتباع ما در هیچ جا و هیچ حالت بدمه و آسیبی به آنها فرسانند. چون روابط و داد و دوستی ما با سلاطین و امرای عیسوی مذهب ثابت و مستحکم است، بموجب این فرمان کلیه تجارت مسیحی اجازه میدهم که بدون هیچگونه بیم و تشویش و بدون آنکه هیچیک از حکام و فرمانفرمایان و صاحبمنصبان لشگری و کشوری ما کمترین مزاحمتی برای آنان فراهم نمایند، در مملکت ما بتجارت رداد و سدد مشغول شوند و هیچکس در هیچ مقام و رتبه ای نمی تواند بمال التجاره ایشان بهیچ اسم و بهیچ عنوان دست بزند، مگر آنکه قیمت عادلانه آنرا بپردازد.

علما و روحانیون ماحق ندارند در امور مذهبی آنان مداخله کرده و باعث زحمت ایشان بنهوند. قوانین و احکام ما بهیچوجه درباره شخص آنها و مال التجاره و دارائی آنها معجزی نخواهند بود. (پس از این مقرراتی راجع به اموال اتباع خارجه که در ایران وفات مییابند و طریق استرداد آن بورات ایشان در فرمان مذکور راست)، مأمورین وصول مالیات و سرحد داران مملکت ما بهیچوجه اجازه ندارند از تجار مسیحی باج و مالیاتی مطالبه نمایند.

هر يك از تجار مسیحی که یکی از اتباع ما (در هر مقام و درجه ای که باشد) قرضی داده و ادعائی از او داشته باشد، میتواند بموجب این فرمان بهر يك از حکام و قضاة مملکت ماتظلم کرده و تقاضای احقاق حق نماید و حقوق خود را بازستاند.

هیچ يك از حکام و قضاة ما حق ندارند در مقابل رسیدگی بتظلمات تجار عیسوی حق از حمله ای از ایشان مطالبه نمایند. زیرا اراده ما آنست که تجار مذکور باکمال رفاه و آسایش در ممالک ما زندگی کنند. هیچکس حق ندارد از تجار مسیحی بپرسد که برای چه مقصود در ایران اقامت گزیده اند.

هر چند قاعده و رسوم مملکتی ما آنست که کلیه فرامین و احکام در اول هر سال تجدید شوند، لیکن میل و اراده ما بر آن قرار گرفته است که این فرمان الی الابد، چه در زمان خود ما و چه در زمان جانشینان ما بموقع اجرا گذاشته شده و هرگز تغییری در آن داده نشود.

«آنتونی شرلی» با داشتن این سفارشات و امورها از راه مسکو عازم اروپا گردید. لیکن ظاهراً نتیجه ای از مسافرت او حاصل نشد، زیرا پس از مراجعت به اغلب دربارهای اروپا بالاخره به ما رسید و در آنجا تا سنه ۱۶۳۰ که وفات یافت اقامت داشت و دیگر هیچوقت بایران مراجعت نکرد. اما «رابرت شرلی» بعد از عزیمت برادرش، در دربار شاه عباس باقی ماند و بسمت فرماندهی کل قشون ارتقاء یافت و در جنگهایی که شاه عباس مابین سنوات ۱۶۰۲ و ۱۶۲۷ با پادشاه قسطنطنیه می کرد رشادت و دلیری فوق العاده از خود بروز داد. مقصود عمده شاه عباس از این محاربات آن بود که دولت عثمانی را بکلی منقرض و معدوم سازد و قلمرو مملکت خود را تا مجاورت ممالک مسیحی برساند.

بعدها چون هیچگونه خبری از مسافرت «آنتونی شرلی» نرسید، شاه ایران نسبت به «رابرت شرلی» تا اندازه ای سرد و کم عنایت شد. لیکن عاقبت با او مجدداً بر سر التفات آمد و با آنکه از مأموریت اولی نتیجه ای نبرده بود در سنه ۱۶۰۹ «رابرت شرلی» را دوباره باروفا اعزام داشت و قصد او این بود که بوسیله وی روابط و داد و دوستی خود را با ممالک اروپائی برقرار و مستحکم سازد و آنها را از نصیب و عزیمت خود در قلع و قمع عثمانی و رساندن سرحدات ایران بحدود ممالک عیسوی مستحضر نماید. «شرلی» به ایستان و آلمان و ایتالیا مسافرت کرد و سپس به ما رسید رفت که تدبیری بکار برده و تجارت ابریشم را از دست عثمانیها خارج نماید و مرکز آنرا به هرمز یا یکی از بنادر دیگر خلیج فارس انتقال دهد. لیکن دربار اسپانیا این نقشه را بسرمدی تلفی کرد و زوی خوش بوی نشان نداد. از آنجا «شرلی» در سنه ۱۶۱۱ بانگلستان رفت و مراسلات شاه عباس را که در آنها نسبت بیادشاه انگلیس اظهار مهربانی و دوستی شده و تجار انگلیسی را دعوت بتجارت با ایران کرده بود

تسلیم کرد. در انگلستان هم اقدامات و مذاکرات اوشمر تمر واقع نشد و بعضی‌ها اصلاً در صحت مأموریت‌ری تردید کردند و تجار هند شرقی نیز بانقشه‌ها و پیشنهادهای اومخالفت نمودند. باین جهت پس از گرفتن رتبه شوالیه، در سنه ۱۶۱۳ از راه سند بایران مراجعت کرده و دوباره وارد خدمت شاه عباس شد.

در سال ۱۶۱۳ اسپانیولیا از بابت امنیت و مصونیت هرگز نگران گردیدند، زیرا پادشاه اسپانیا، فیلیپ سوم بمأمورین پرتغالی در هندوستان خبر داده بود که «شرلی» در موقع اقامت خود در انگلستان، دولت انگلیس را بگرفتن هرگز تحریرات نموده و خود او نیز مأموریت یافته است که قرارداد مخصوصی بان شاه ایران منعقد سازد و تجارت ایریشم را بمملکت مزبور برقرار نماید.

پادشاه اسپانیا در مکتوبی که به نایب‌السلطنه هندوستان نوشت سفارش و تأکید نمود که استحضامات هرگز را بر علیه انگلیسها نجهیز کند و سفیر آنها را بهر وسیله باشد دستگیر نماید، لیکن با وجود مراقبت شدید نایب‌السلطنه، «شرلی» مسافرت خود را بانجام رسانید و سلامت وارد خاک ایران شد.

۹۶- تأسیس کمپانی هندی شرقی

در اواخر سال ۱۶۰۰ کمپانی هند شرقی بموجب فرمان ملکه الیزابت، بعنوان «شرکت تجار لندن» که به هند شرقی معامله و تجارت میکنند، تأسیس گردید. انگلیسها ابتدا از راه «معبور شمال غربی» و بعدها از راه روسیه بقصد تجارت به هندوستان میرفتند. اولین مسافر انگلیسی که به نیت تأسیس روابط تجار به هندوستان رفت؛ شخصی موسوم به «توماس استیفنس» بود و در اثر مراسلاتی که این شخص باید خود داشت میل و اشتیاق شدید تجارت مستقیم با هندوستان در انگلیس ایجاد شد. در سال ۱۵۸۷ یکی از جهازات پرتغالی بدست انگلیسها اسیر شد و اوراق و مراسلاتی که جزو محمولات آن بدست آمد، حاوی اطلاعات دقیق و جامعی راجع به منافع تجارت هندوستان بود و در اثر انتشار آنها انگلیسها مصمم گردیدند که روابط تجارتمستقیم

باعهد برقرار نمایند. بعلاوه چون در سال ۱۵۸۸ قشون انگلیس بحریه اسپانیا را شکست داد، انگلیسها نسبت بقوای بحری خود اعتماد و اطمینان حاصل کردند و دانستند که باقوای اسپانیا و پرتغال میتوانند در دریاها برابری نمایند. در نتیجه از همین تاریخ تجار لندن جداً درصدد برآمدند که نفوذ و تسلط پرتغالیها را از اقیانوس هند براندازند.

چندی قبل از آن تاریخ، یعنی در سال ۱۵۸۳ چهار نفر سیاح انگلیسی موسوم به «رالف فیتچ»، «جان نیوبری»، «ویلیام دید»، «جیمز استوری» بقصد مطالعه اوضاع اقتصادی و تجارتم شرق، مسافرت کرده و مراسلاتی هم از طرف ملکه الیزابت برای پادشاه «کامبای» و امپراتور چین همراه داشتند.

سیاحان مذکور از بندر شام حرکت کرده و پس از طی مسافت طولی در خشکی بفرات رسیدند و به «فلوچه» و بغداد و بصره رفته و از خلیج فارس عازم هرگز گردیدند. در هرگز مأمورین پرتغالی آنها را بعنوان جاسوسی دستگیر کرده و تحت‌الحفظ به «گوآ» فرستادند و مدتی در آنجا محبوس بودند.

«فیتچ» تفصیل گرفتاری خود را شرح میدهد و می‌گوید: بلافاصله بعد از ورود به هرگز ما را دستگیر کردند و «کوئوال» قلعه موسوم به «ماتیان دو آلبو کرک» قسمتی از اموال ما را ضبط نمود و خودمان را در تاریخ یازدهم اکتبر بوسیله کشتی نزد نایب‌السلطنه در «گوآ» فرستاد.

«رالف فیتچ» پس از سیاحت قسمت اعظم هندوستان و بیرمانی و مالایا و سیام، بالاخره در سال ۱۵۹۱ تنها بانگلستان مراجعت کرد و بنگارش سفرنامه دوم خود مشغول شد. تفصیلات حیرت‌انگیزی که این سیاح دلیر از ثروت و ثمول بی‌پایان مشرق‌زمین نقل می‌کرد، لندن را بجنب و جوش انداخت و همین مسئله سبب شد که انگلستان بخیال افتاد از منابع ثروت آنجا سهمی ببرد و این گنج شایگان را از تصرف انحصاری پرتغالیها در آورد.

اقدام اولیه کمپانی هند شرقی عبارت بود از اعزام جهازات تجارتمی بمشرق؛ چنانکه ما بین سالهای ۱۶۰۰ و ۱۶۱۲ دوازده فروند کشتی کمپانی هندوستان

مسافرت کرده و طرح و شالوده تجارت را با آن مملکت ریختند. اولین کشتی تجارتي انگلیس در سال ۱۶۰۸ به «سورات» رسید. فرمانده کشتی مزبور شخصی بود موسوم به «ویلیام هاوکین» که سفارشنامه‌ای هم برای خود از طرف «جیمز» پادشاه انگلستان بمنوان «مغول کبیر» آورد و تا اندازه‌ای در مقاصد خود پیشرفت حاصل کرد. در سال ۱۶۱۲ سه فروند کشتی انگلیسی دیگر بفرماندهی «توماس بست» وارد شدند و مشارالیه يك قرارداد تجارتي با امرای محلی سورات بسته و چندی بعد بمشاورتخانه‌ای در سورات تاسیس نمود. در سال ۱۶۱۵ کمپانی هند شرقی اقدامات مهم دیگری در لندن بعمل آورد. در اثر تجارت عدیده و مخصوصاً بواسطه مخالفت‌های سریشی که پرتغالیها با کلیه نقشه‌های آنها می‌کردند، زمامداران کمپانی معتقد شدند که برای حفظ منافع تجارتي خود در هندوستان لازم است یکنفر نماینده سیاسی از طرف پادشاه انگلیس در دربار «مغول کبیر» اقامت داشته باشد. «جیمز» پادشاه انگلستان با این پیشنهاد موافقت نمود و یکی از رجال لایق و کاردان خود را موسوم به «سر توماس رو» که مسافرت‌های عدیده کرده و با رسوم و آداب درباری آشنائی داشت، در سال ۱۶۱۵ بمنوان سفارت و اینچی‌گری بدربار «مغول کبیر» فرستاد. تعلیمات و دستوراتیکه شاه به «سر توماس رو» داد از اینقرار بودند:

به «توماس رو» شوالیه، که بنا با اجازه و امر ما بمنوان سفارت به نزد امپراتور هندوستان می‌رود دستور داده می‌شود که شئون و حیثیات شاه را در هر جا و در هر موقع محفوظ نگاهدارد، زیرا ما هم سمت ولینعمتی او را داریم و هم با آئین مسیح معتقدیم. در توسعه و پیشرفت امور تجارتي کمپانی هند شرقی ساعی و جامع باشد، و از اوامر و دستورات کمپانی بی‌بچوجه تخلف نورزد چه او را برای همین مقصود اصلی اعزام داشته‌ایم. اگر «مغول کبیر» از او سؤال کند که چرا پرتغالیها در «گوا» و نواحی مجاور آن با اتباع شاه انگلیس سازش ندارند و همواره در صدد مخاصمت و دشمنی با آنها هستند؛ در جواب بگوید: زیرا پرتغالیها می‌خواهند تمام تجارت را غصب و تصرف نمایند و انگلیسها با آنکه می‌توانند قوای آنها را درهم بشکنند معذالک اعلیحضرت پادشاه ایشان می‌خواهد بچنگک و سایر اقدامات شدید

متوسل نشود.

بدین ترتیب کمپانی هند شرقی بر اساس و شالوده مستحکمی تاسیس گردید و ایجاد آن قومی در راه ترقیات فوق‌العاده سیاسی و اجتماعی انگلستان در طول قرون هفده و هیجده و نوزده بود. در اینجا ما از ذکر کلیه اقدامات کمپانی هند شرقی و توسعه تدریجی آن صرف نظر می‌نمائیم و فقط بمطالعه قسمتی از اقدامات و عملیات آن میپردازیم که ارتباط با ایران و نواحی خلیج فارس دارد.

وقتی تجار انگلیسی بدربار امپراتور هندوستان آمدند، پارچه‌های ماهوتی و سایر اجناسی که همراه آورده بودند، مشتری خوب پیدا کرده و بزودی فروش رفتند. آنان بلافاصله مقادیر کثیر دیگری از همان اجناس از انگلستان وارد کردند؛ ولی دیگر خریداری پیدا نشد و امتعه مزبور در انبارها ماند.

«توماس آلدورت» که در آن موقع سمت ریاست تجارتخانه «سورات» را داشت در صدد پیدا کردن بازار جدیدی افتاد، و بالاخره ایران جلب توجه او را نمود. زیرا باو گفته بودند که: «هوای این مملکت فوق‌العاده سرد است و راهالی آنجا از زن و مرد و کودک پنج‌ماه در عرض سال مجبورند لباس کافی بیوشند». مشارالیه این اطلاع را از يك جوان انگلیسی کسب کرده بود موسوم به «ریچارد استیل» که در سال ۱۶۱۴ بتعاقب یکی از بدهکاران خود بایران رفته و در آن اواخر به سورات آمده بود. این شخص راجع باستعداد تجارتي ایران بقدری با آب و تاب صحبت میکرد که عاقبت کمپانی تحریک شد و خود او را باتفاق یکنفر موسوم به «جان گوئر» باصفهان فرستاد، و بابشان دستور داد که اطلاعات دقیق و جامعی بدست آورند و فرمانی از شاه بگیرند که جهازات کمپانی بهر بندری که مقتضی بدانند آزادانه ایاب و زهاب کنند و مأمورین آن بدون زحمت به تجارت مشغول شوند.

در آن موقع «رابرت شرلی» از مأموریت‌های رسمی خود در اروپا بایران مراجعت کرده و «استیل» و «گوئر» توصیه‌هایی از جناب کمپانی برای او آورده بودند. در ضمن این مسافرت، فرستادگان کمپانی مأموریت داشتند که راجع بنقشه تجارت با ایران و طرز اجرای آن مطالعاتی بعمل آورند، و علاوه به بنادر خلیج

فارس رفته و ببینند کدام يك از آنها برای لنگرگاه کشتی مناسبتر است. ابتدا «شرلی» آنها را با سردی پذیرفت و چندان توجهی بتقاضاهای ایشان نکرد، لیکن در آخر، موفقیت‌های عمده‌ئی نصیب ایشان گردید. چنانکه در سال ۱۶۱۶ شاه عباس فرمان مخصوصی صادر نمود ربه موجب آن بکلیه اتباع خود در هر درجه و رتبه‌ای امر داد که تجار و مسافرین انگلیسی را با اکرام و اعزاز پذیرائی کنند.

راجع به انتخاب بندر تجارتمی هم، فرستادگان کمپانی پس از معاینه و بازدید «جاسک» و «بندر عباس» و «بحرین» و «ریشهر» بالاخره «جاسک» را که در فود میلی مشرق هرمز واقع است، برای مقصود خود انتخاب نمودند و بکمپانی اطلاع دادند که چون این نقطه در نزدیکی مدخل خلیج فارس و مجاور خشکی است و مثل بحرین مورد تهدید و مخاطره حملات پرتغالی‌ها واقع نیست، آنجا را برای لنگرگاه کشتی‌ها مناسبتر از سایر نقاط میدانیم.

بالافاصله پس از صدور فرمان شاه، مأمورین کمپانی هند شرقی سرگرم این بحث شدند که آیا کمپانی میتواند از امتیازات تجارتمی فرمان مزبور استفاده نماید یا نه؟ و اگر میتواند استفاده کند راه و وسیله آن چیست؟ «سر توماس روه» برای مراعات حزم و احتیاط معتقد بود که ابتدا باید در اوضاع تجارتمی ایران مطالعات دقیقی بعمل آید و ضمناً پیشنهاد کرد که خودش شخصاً بعنوان نمایندگی از طرف پادشاه انگلیس باصفهان برود و ترتیب کار را بدهد. بعقیده او فرمان مذکور اهمیت و اعتبار زیادی نداشت زیرا اولاً راجع بایجاد قلاع و استحکامات (در مقابل استحکامات قوی پرتغالیها در هرمز) قید و اشاره‌ای در آن نگردیده و بعلاوه بندر معینی چه چیست وجه غیر از آن، برای تجارت انگلیسیها اختصاص داده نشده بود. در مکتوبی که «روه» در همان تاریخ به کمپانی هند شرقی نوشته است میگوید: «راجع بایران تجار ما خودشان ملتفت نیستند که چه میخواهند بکنند. جاسک بیچوچه محل مناسبی برای فروش مال التجاره نیست و اجنسی راهم که بدانجا فرستاده‌اند تا بحال بفروش نرسیده‌است. بعلاوه «رابرت شرلی» اخیراً از جانب شاه بسفارت به اسپانیا رفته است و مأموریت دارد که با پرتغالیها و اسپانیولیها قراردادی بسته و بانهم اجازه بدهد

که در بندرگه برون و سایر نقاط ساحلی خلیج فارس اقامت نمایند و کلیه امتعه صادراتی ایران را در آخر دهه و سالی چند فروند کشتی یا محمولات ادویه و فلز و کتان هندی بخلیج فارس بفرستند. در سورتیکه «شرلی» در انجام مأموریت خود کامیابی و پیشرفت حاصل کند، مساعی و اقدامات مأمورین کمپانی بکلی عقیم و بیحاصل خواهند ماند.

بسدین ترتیب «سر توماس روه» سعی داشت که کمپانی را از شروع هرگونه اقدام قطعی بازدارد و ضمناً مکتوبی بشاه ایران نوشته و از فرمانی که به «استیل» داده بود اظهار تشکر و امتنان نمود. ولی این نکته راهم متذکر شد که: اگر قرارداد جدید منعقد بین ایران و اسپانیا حق تجارت انحصاری را بحالت دیگری اعطا نماید انگلیسیها جبراً متوسل بقوه قهریه خواهند شد و بضرر و سکوت و آرامش خلیج فارس مختل خواهد گردید. اما تجار انگلیسی مقیم سورات بانظریه «روه» مخالفت داشتند و مصمم بودند که در ایران تجارتخانه‌هایی تأسیس کنند و دلایل ایشان هم آن بود که: اولاً تا «شرلی» در ایران نیست، موقع برای اقدامات کمپانی مقتضی است زیرا مشارالیه یادشمن مزاحمی برای کمپانی خواهد بود یا دوست پرخرجی. ثانیاً جنگ ایران و عثمانی، راه روابط تجارتمی با اروپا را مسدود ساخته و بریشم و پارچه در ایران کمیاب شده است. ثالثاً لازم است بهر وسیله که باشد بازاری برای فروش مال التجاره‌های موجود در سورات پیدا کنند. رابعاً بندر جاسک در محل مناسبی واقع شده و يك فروند کشتی به تنهایی میتواند آنرا از خطر حمله پرتغالیها محفوظ نگاهدارد. بالاخره نظریه «روه» عقیم و بلااثر مانده و تجار سورات عقیده خود را در خصوص افتتاح روابط تجارتمی با ایران بکمپانی اطلاع دادند و کمپانی هم آنرا تصویب نمود.

«ادوارد کونوک» که مدتها در عثمانی مشغول کسب و تجارت بود، برای مأموریت جدید انتخاب گردید و اولین کشتی انگلیسی موسوم به «جیمز» در سال ۱۶۱۶ با مقدار زیادی مال التجاره از سورات به جاسک آمد. پرتغالیها سعی نمودند که از مسافرت کشتی مذکور جلوگیری کنند، لیکن موفق نشدند و انگلیسیها پس از ۲۷ روز مسافرت در دریا بمقصد رسیدند و امتعه خود را بفروش رسانیدند. این

مسافرت با آنکه فی حد نفسه دارای اهمیت زیاد نبود، معذالک چون ابتدای عملیات تجاری و بحری انگلیسیها در خلیج فارس بشمار میرود از لحاظ تاریخی حائز اهمیتی مخصوص میباشد. در سال ۱۶۱۹ تجار مذکور تجارخانه‌ای در جاسک تأسیس نمودند و این بندر ناموقعیکه بندر عباس به تجارت انگلیسیها تخصیص داده شد، مرکز تجارت و معاملات کمپانی با پایتخت ایران بود.

«س توماس رو» با آنکه بکلی با اقدامات تجار سورات مخالف بود و عقیده خود را هم همه جا صریحاً اظهار میداشت، معذالک با تمام قوا در پیشرفت عملیات ایشان جدیت میکرد و از بندل کمک و مساعدت در حق آنها مضایقه نمینمود. مشارالیه ظاهراً با تجارت انفرادی مخالف بوده و عقیده داشته است که بهتر تربیی باشد باید با اسپانیولیا کنار آمده و تجارت آزاد را پیش گرفت، لیکن در عین حال بعضی دیگر از تجار کمپانی، معتقد بودند که بایستی شاه را تشویق به اخراج پرتغالیها از هرمز کرد و تجارت ایران را با انحصار کمپانی هند شرقی در آورد.

اقدامات کمپانی را در عرض چند سال بعد، بطور خلاصه می‌توان در اینجا ذکر کرد:

در سال ۱۶۱۷ «کونوک» ابتدا تجارخانه‌ای در شیراز و بعد از آن تجارخانه دیگری در اصفهان تأسیس نمود. در موقع ورود او با صفهان شاه عباس برای جنگ با عثمانیها بسرحد رفته بود و وقتی «کونوک» بحضور او رسید با کمال محبت و گرمی او را پذیرفت، و شاه انگلیس را بنام «برادر بزرگتر» خود خطاب کرد و بسلامتی او در جام بزرگی شراب نوشید و ضمناً وعده داد که جاسک یا هر بندر دیگری را که انگلیسیها برای مقاصد تجاری لازم داشته باشند در اختیار ایشان بگذارد. علاوه بر این «کونوک» بموجب فرمان جداگانه‌ای امتیازات مهم دیگری نیز از شاه گرفت.

در سال ۱۶۱۸ شاه عباس قراردادی با «توماس بارکر» نماینده کمپانی منعقد ساخت که بعد از آن کلیه ابریشم صادره از ایران منحصرأ به انگلیسیها فروخته شده و دیگر به پرتغالیها و اسپانیولیا ابریشم نفرشند و از راه عثمانی هم چیزی بارویا نفرستند. این امتیاز و رجحان که از طرف شاه به انگلیسیها اعطاء گردید بمذاق

کمپانی خیلی خوش آیند واقع شد.

حال بی‌مناسبت نیست که ببینیم در خلال این اوقات پرتغالیها در خلیج فارس چه وضع و حالی داشتند. گفتیم که نفوذ و تسلط ایشان در سال ۱۶۰۰ بر بندر عمده هر دو طرف خلیج فارس، یعنی بر هرمز و قشم و مسقط و بحرین و بصره، استقرار داشت. لیکن قدرت و نفوذ آنها بطور محسوس روبره انحطاط و زوال می‌رفت. حاجت بتوضیح نیست که ظهور انگلیسیها در خلیج فارس باعث دغدغه و تشویش خاطر ایشان گردید و بهر حرکتی که از کشتی‌های انگلیسی سر میزد با دیده بغل و حسادت مینگریستند.

ضمناً برای آنکه تجارت را منحصرأ در دست خود داشته باشند، از مسافرت جهازات خارجی در آبهای خلیج فارس جلوگیری میکردند و هر کشتی که میخواست بدان صفحات بیاید ناگزیر بود که از «کونوال» یکی از قلاع منصرفی آنها جواز بگیرد و شرایط این جوازه‌ها هم بسیار سخت و طاقت فرسا بود. باین جهت عمال کمپانی هند شرقی از تعدیات پرتغالیها بغضب آمده و مصمم گردیدند که هر موقع فرصت مناسبی بدست آورند نفوذ و تسلط ایشان را از خلیج فارس براندارند و خود را از شر این رقیبان مزاحم آسوده سازند.

در حدود سال ۱۶۰۲ شاه ایران، پرتغالیها را از بحرین اخراج نمود. در صورتیکه جزیره مزبور مدت یک قرن (یعنی از زمان شکست عثمانیها بعد) در تصرف ایشان بود. در سال ۱۶۰۴ در سراسر طول سواحل ایران حس تنفر و انزجاری نسبت به پرتغالیها ایجاد گردید، زیرا جهازات آنها شروع بتجاوز و تعدی کرده و بعضی جاها را غارت نموده بودند و باین جهت کشتی‌های تجاری آنها نمی‌توانستند از بندر ایران آذوقه و لوازم تهیه نمایند و مخصوصاً اهالی «نخیل» و «ریگ» بیش از هر جای دیگر با ایشان خصومت داشتند. «تیکزیرا» که مقارن همین اوقات در خلیج فارس مسافرت کرده است می‌نویسد: «مامدت سی و پنج روز با زحمت و مشقت زیاد در امتداد این سواحل حرکت می‌کردیم و چون آذوقه و لوازممان تمام شد دیگر نتوانستیم در آن حدود چیزی تدارک کنیم، زیرا اهالی آنجا بواسطه تعدیات و

صدماتی که از جهازات پرتغالی دیده‌اند با پرتغالی‌ها دشمن هستند».

در سالهای ۱۶۱۲ و ۱۶۱۵ بحریه پرتغال در نزدیکی سورات از انگلیسیها شکست خورد و حکومت مغول هندوستان، از ضعف‌نوازی بحری ایشان مستحضر گردید و در نتیجه این پیش آمدهای متوالی، اهمیت و اعتبار آنها در خلیج فارس نیز متزلزل شد. در سال ۱۶۱۲ پرتغالی‌ها بندرعباس را که اخیراً شاه عباس بقصد انسداد راه هرمز ساخته بود متصرف شده و آنجا را برای محافظت هرمز قلعه بندی کردند. در سال بعدخان لار بقصد استرداد بندر مذکور قشون کشتی نمود، لیکن موفق بگرفتن آن نشد و در سال ۱۶۱۵ ایرانی‌ها ایشانرا از بندرعباس رانده و پس از محاصره طولانی آنجا را متصرف گردیدند.

اما در سواحل عربستان، نفوذ و تسلط پرتغالی‌ها زیادتر بود و در سال ۱۶۱۶ بکمک یکی از قبایل مجاور، به «صحار» حمله برده آنجا را متصرف شدند و قوای ساختوی آنها تماماً بقتل رسانیدند. مقصود عمده ایشان از این اقدام آن بود که بندر «صحار» را که با بندر مسقط و هرمز رقابت می‌کرد و باعث نقصان عوائد گمرکی ایشان می‌شد خراب نمایند.

درحین که کمپانی بتدریج مشغول توسعه شعب و عملیات خود در ایران بود، پرتغالی‌ها بیهوده سعی می‌کردند که شاه‌عباس را با خود موافق و همراه سازند، زیرا حس کرده بودند که برای اخراج آنها زمینهای حاضر گردیده و نقشه‌هایی کشیده شده است. بعلاوه تجارت انگلیسیها در خلیج فارس رفته‌رفته با اهمیت و اعتبار هرمز لطمه وارد می‌آورد و وقتی جهازات انگلیسی، اول دفعه بجاسک رسیدند، ورود آنها تأثیرات شدیدی در اوضاع هرمز کرد و پرتغالی‌ها را بشکر مدافعه از منافع تجاری خود انداخت. در حدود سال ۱۶۲۰ ایرانیها بکمک جمعی از عساکر عرب، پرتغالیها را از محلی که در نزدیکی رأس‌الخیمه (واقع در ساحل عربستان) متصرف شده بودند اخراج کردند. یک قسمت دیگر از قشون ایران هم قلعه پرتغالیها را در قشم محاصره نمود و هرمز را بخطر قحطی و بی‌آبی انداخت، زیرا آذوقه و آب شیرین هرمز را از جزیره مذکور حمل می‌کردند.

در اواخر سال ۱۶۲۰ پرتغالیها از ورود دوفروند از کشتی‌های کمپانی هند شرقی بجاسک هماعت کردند و کشتیهای مزبور به سورات مراجعت نمودند و پس از تکمیل تجهیزات خود با اتفاق دو کشتی دیگر برگشتند و در حوالی جاسک با جهازات پرتغالی زدوخورد شدیدی کرده آنها را شکست سختی دادند. پرتغالی‌ها که دارای توپخانه‌ای ضعیف و سیستم کهنه‌ای بودند پس از این شکست راه خود را گرفته رفتند و دیگر مزاحم انگلیسیها نشدند.

۹۷- اخراج پرتغالیها

از یکطرف اقدامات انگلیسیها برای استقرار روابط تجاری خود با ایران و از طرف دیگر عملیات ایرانیها در ساحل و جزایر مجاور هرمز که منجر بقطع آب و آذوقه جزیره مذکور شده بود، پرتغالیها را کاملاً به‌دغدغه و تشویش انداخت. در سال ۱۶۱۸ فیلیپ پادشاه پرتغال مکتوبی به نایب‌السلطنه هندوستان نوشت و باو تأکید نمود که استحکامات هرمز را مرمت و تجهیز کند. نایب‌السلطنه در جواب به وی اطمینان داد که اقدامات لازم را در این زمینه بعمل آورده است.

در سال ۱۶۲۱ شاه عباس چون بادولت عثمانی در حال صلح بود و ایالت لار را هم به تبعیت خود در آورده بود، فرصت را مناسب دید که پرتغالیها را از هرمز بیرون کند، خاصه که بودن آنها را در آنجا مخالف با شئون و اقتدارات خود میدید. شك نیست که ابتدا «سر آنتونی شرلی» در سال ۱۶۰۰ شاه را بخیال استرداد هرمز انداخته بود. مشارالیه در بدو ورود خود بدر بار شاه عباس سعی داشت که او را از خیال اتحاد با دول اروپایی و ادامه جنگ با عثمانی‌ها منصرف ساخته و در عوض وادارش نماید که بشکمیل قوا و اقتدارات خود در داخل مملکت بپردازد. در سال ۱۶۲۱ شاه عباس چون موقع را برای اجرای نظریات خویش مقتضی یافت، خان لار را وادار نمود که نسبت به جزیره هرمز دعوی مالکیت کند و آنجا را مانند سابق، یعنی قبل از آمدن «آلبوکرک» خراج‌گزار خود بنماید. پرتغالیها جواب

سختی باین ادعای نامده دادند و در نتیجه جنگ بین ایرانیها و پرتغالیها شروع گردید. اما قوای ایرانی برای مبارزه با حریف کافی نبود و بغرض آنهم که با تویخانه ضعیف خود نمیتوانستند بر استحکامات هرمز غلبه نمایند ممکن نبود بتوانند قشونی برای ساخلو و محافظت آنجا بفرستند، زیرا کشتیهای پرتغالی دریای مجاور را تحت تسلط و نظارت خود درآورده بودند.

نخستین اقدام ایرانیها تصرف استحکامات جزیره کیش و انسداد راه آن بود و بدینوسیله میخواستند ارتباط جزیره مذکور را با هرمز قطع نموده و آنجا را بخطر قحطی و بی آبی بیاندازند. سرکردگی قشون ایران در این موقع با امامقلی خان شیرازی بود و بهیچوجه امید نمی رفت که پیشرفت و غلبه ای نصیب ایرانیها گردد. از قضا در همین موقع یک دسته از جہازات انگلیسی که برای مقاصد تجارتی از «سورات» حرکت کرده بودند به جاسک رسیدند. امامقلی خان در آنوقت در میناب بود و از صاحب منصبان انگلیسی تقاضا کرد که با وی در حمله به کیش و هرمز شریک مساعی کنند و علاوه بر نشویقاتی که از ایشان بعمل آورد آنها را تهدید نمود که هر گاه در این جنگ به ایرانیها کمک نکنند امتیازاتی که سابقاً به آنها داده شده ملغی خواهند شد و علاوه، بارهای ابریشم ایشان که از راه اصفهان به بندر جنوب می آمدند توقیف خواهند گردید. زیرا علت اصلی زدو خورد و جنگ با پرتغالیها عنایت و توجه خاص شاه عباس نسبت بانگلیسیها و امتیازات تجارتی داده شده بآنها بود. انگلیسیها از این تقاضا باضطراب و تردید افتادند. راست است که بواسطه خسارات و لطماتی که پرتغالیها بتجارت شرقی انگلیسیها وارد می آوردند از طرف شورای تجارتخانه های «سورات» به جہازات مذکور دستور داده شده بود که کشتیهای پرتغالی را اسیر کنند، و در صورتی هم که شورای صاحب منصبان مصلحت بداند، به بنادر و استحکامات ایشان نیز حمله نمایند، لیکن حمله و تهاجم بر علیه مستملکت یک پادشاه اروپائی که در آنوقت بادولت انگلیس در رابط کامل داشت و همچنین مبارزه و زدو خورد کشتیهای تجارتی باقلاع و استحکامات جنگی بکلی موضوع دیگری بود و اشکالات بسیار در پیش داشت. اداره مرکزی کمپانی نیز

فوق العاده بصلح و مسالمت علاقه مند بود و ناموفعی که ضرورت و لزومی پیش نمی آمد بعمل خود اجازه اقدام بجنگ و زدو خورد نمیداد. اما از طرف دیگر، اگر انگلیسیها از شریک مساعی با ایرانیها امتناع می ورزیدند؛ اساس تجارتی ایشان که بآن زحمت در ایران بنا نهاده بودند از میان میرفت و ابریشم های آنها نیز در راه ضایع و تلف میشدند. بنابراین پس از مباحثات طولانی بالاخره انگلیسیها باصرار و پافشاری «مونوکس» که در آنوقت نماینده کل کمپانی در ایران بود، تصمیم گرفتند که در جنگ مذکور شرکت نمایند و در صورت امکان خطرات، پرتغالیها را یکباره از نواحی خلیج فارس براندازند. «هربرت» بایبانی ساده راجع باین موضوع مینویسد:

«برای شهر بینوای هرمز هیچگونه امیدی باقی نمانده بود زیرا در آنوقت امامقلی خان شیرازی بپایتزده هزار قشون بامر پادشاه ایران آنجا را متصرف شده بود. اما اگر عدائی از جہازات تجارتی انگلیس در آن موقع بکمک ایشان نیامده و با شجاعت افراد و کمک توپهای خود شهر را خراب و ویران نساخته بودند، ایرانیها در مقابل پرتغالیها نمیتوانستند کاری از پیش ببرند و بر آنها غلبه نمایند».

قراردادی که راجع بحمله مشترک به هرمز هابین ایرانیها و پرتغالیها منعقد گردید بنقل «هربرت» از اینقرار بود:

«اگر قلعه هرمز بتصرف متفقین درآید، قلعه با کلیه تویخانه و مهمات جنگی آن متعلق بانگلیسیها باشد. اگر ایرانیها تمایل باشند میتوانند بخرج خود قلعه و استحکامات دیگری در جزیره هرمز بنا نمایند. غنائم حاصله از این جنگ باید بتساوی بین طرفین تقسیم گردد. اسرای مسیحی باید در دست انگلیسیها و اسرای مسلم غیره در دست ایرانیها باشند. ایرانیها باید نصف قیمت آذوقه و اجرت عملیات و گلوله و باروت و سایر مهمات را بپردازند و انگلیسیها الی الابد از پرداخت عوارض گمرکی در بندر عباس معاف باشند».

پس از امضای این قرارداد، طرفین هر دو آماده جنگ شدند. ابتدا ملاحان انگلیسی از دخول در این زدو خورد امتناع می ورزیدند و می گفتند؛ این اقدام مربوط بامور تجارتی نیست و ما برای آن استخدام نشده ایم، لیکن بالاخره در نتیجه وعده

و وعید بسیار و پرداخت یکماه اجرت اضافی، ملاحان راضی شده و در تاریخ ۱۹ ژانویه ۱۶۲۲ جہازات انگلیسی از جاسک به طرف دریا حرکت کردند و در ۲۲ همان ماه کشتی‌ها بمجاورت هرمز آمدند. بحریهٔ پرتغالی عبارت از پنج کشتی جنگی و دو کشتی کوچک و عدد زیادی جہازات بادبانی، در پناه قلعه و استحکامات هرمز صف بسته بودند.

انگلیسیها انتظار داشتند که کشتی‌های دشمن برای جنگ غلنی و مقابله با آنها پیش بیایند، لیکن چون بعد از مدتی انتظار حرکتی از پرتغالی‌ها مشهود نگردید، بحریهٔ انگلیس بجزیرهٔ قشم رفت و در پرتغالی‌ها لنگر انداخت. پرتغالیها که از طرف خشکی در فشار قشون ایران واقع شده و اینک هم بحریهٔ انگلیس از راه دریا با آنها حمله آورده بود تاب مقاومت نیاورده، تسلیم گردیدند و سرکردهٔ ایشان موسوم به «روی فری‌یرا» با سایر صاحب منصبان اسپر دشمن شدند.

تلفات انگلیسیها در این زدو خورد منحصر به پنج نفر بود؛ سه نفر مقتول و دو نفر مجروح، ولی متأسفانه «بافین» دریانورد معروف که خلیج «بافین» را کشف کرد و در تاریخ اکتشافات قطبی اشتهار کامل دارد نیز جزو مقتولین بود.

یکدسته قشون ایرانی با چهار نفر انگلیسی در قلعهٔ قشم ساخلو گذاشته شد و قوای بحری انگلیس به بندر عباس رفت که تجهیزات خود را کامل نموده و برای حمله به هرمز آماده گردد. «روی فری‌یرا» و سایر مجبوسین پرتغالی نیز تحت الحفظ به سورات فرستاده شدند.

در نهم فوریه، جہازات انگلیسی با توافق دوست قایق ایرانی از بندر عباس حرکت کرده و در پرتغالی شهر هرمز لنگر انداختند. روز بعد عددهٔ کثیری از قشون ایران، به سرکردگی امامقلی خان، پیاده شدند و جزیره را متصرف گردیدند و پرتغالیها را بداخل قلعهٔ خود واقع در ساحل دریا راندند. در ۲۴ فوریه کشتی جنگی بزرگ پرتغالیها موسوم به «سان پدرو» را، انگلیسیها آتش زدند و ایرانیان نیز پس از زدو خوردهای شدید بالاخره شکافی بر دیوار قلعه وارد آورده و بدانجا حمله نمودند. لیکن پرتغالیها با شجاعت و رشادت بسیار ایشانرا عقب راندند. بعد از آن امامقلی خان

دستور داد شهر را آتش بزنند.

دبری نگذشت که قشون ایران دچار قحطی و بی آذوقگی گردید و آبی که در آب انبارهای شهر موجود بود تماماً بمصرف رسید و اگر در اینموقع کشتی‌های انگلیسی که هر روز آب و آذوقه بجزیره می‌آوردند اتفاقاً از قوای امدادی که بنا بود برای پرتغالیها برسد شکست میخوردند، محاصرین بهسرت و تنگدستی شدیدی گرفتار میشدند. بعلاوه اسلحه و تجهیزات ایرانیها هم کامل نبود و جز تفنگهای کوچک و تیر و کمان و شمشیر، سلاح دیگری نداشتند و حتی عددهائی از رؤسای ایشان زره و جوشن پوشیده بودند. امامقلی خان شخصاً اسباب مزاحمت انگلیسیها را فراهم میساخت، چنانکه چندین مرتبه مقررات عهدنامه منعقد شده با آنها را نقض نمود و بدون اطلاع انگلیسیها بایرغالیها داخل مذاکره گردید.

در اوایل ماه آوریل، آذوقه پرتغالی‌ها تمام شد و غالب آنها مریض گردیدند. محاصرین نیز دائماً حملات خود را تجدید میکردند، تا بالاخره در ۱۹ آوریل قشون متفقہ ایران و انگلیس حصار خارجی قلعه را متصرف شده و پرتغالیها را عتفاً بداخل قلعه راندند.

عاقبت در ۲۱ همان ماه، پرتغالیها به انگلیسیها متوسل شده و از ایشان تقاضا کردند که بین آنها و ایرانیها واسطه شوند و گفتند چون ما مجبور بتسلیم شدیم، اگر پادشاه در میان باشد مناسب‌تر است و هیچ‌علت ندارد که تا شما هستید ما تسلیم مسلمانها شویم. فرمانده قوای انگلیس تأمین جانی به پرتغالیها داد و دو روز جنگ را متذکره کرد تا شرایط صلح منعقد گردد. در ۲۳ آوریل پرتغالیها خود را بانگلیسیها تسلیم کرده و تقاضا نمودند که ایشانرا بمسقط یا به بندرستان بفرستند و بلافاصله بیرق دولت پرتغال که بیش از مدت یک قرن بر فراز قلعهٔ «آلبوکرک» در اهتراز بود فرود آمد. تلفات انگلیسیها در این زد و خورد فقط بیست نفر بود، ولی ایرانیها در حدود هزار نفر تلفات داشتند. انگلیسیها قوای ساخلوی پرتغالی را که عددهٔ آنها با زن و بچه به سه هزار نفر بالغ می‌شد بمسقط و صحار فرستادند، ولی قسمت اعظم آنها گرفتار ناخوشی‌های مختلف و دچار قحط و غلای شدید بودند و عددهائی

از ایشان در اثر درد جراحی و ضعف مرض چنان ناله‌های دلخراشی برمی‌آوردند که دل‌سنگ بحال آنها برحمت می‌آمد.

پس از تسلیم قلعه، با آنکه بقول «هربرت» مخزنهای اسلحه و آذوقه و پول از طرف ایرانیها و انگلیسیها هر دو مهور شده بودند، قشون هر دو طرف شروع بغارت و چپاول آنجا کردند. «مونوکس» می‌گوید: «ایرانیها و انگلیسیها طوری بیغما و غارت شهرپریرداخته بودند که من از مشاهده عملیات آنها شرمنده و خجل بودم ولی هیچگونه وسیله‌ای برای علاج و جلوگیری آن نداشتم». اشیاء غارتی و غنائم هر مز چنانکه در قرارداد ایران و انگلیس قید شده بود بتساوی تقسیم نگردیدند و ایرانیها سهمیه خود را چند برابر گرفتند آنچه بانگلیسیها رسید، چون مشتری نقدی حاضر نبود، مجبور شدند همه را بقیمت‌های خیلی نازل بفروشند.

سایر شرایط قرارداد مذکور نیز بموقع اجرا گذاشته نشد. ایرانیها بیهانه اینکه توپخانه و مهمات موجود در قلعه هر مز برای دفاع آنجا لازم است از تقسیم آن بانگلیسیها امتناع ورزیدند و بعلاوه اجازه ندادند که از مأمورین انگلیسی کسی در جزو ساخلوی هر مز بماند، مگر آنکه فرمانده قوای انگلیس دو فروند کشتی برای محافظت جزیره بگمارد. صورت حساب مخارجی هم که ایرانیها بابت قیمت آب و آذوقه و سایر لوازم کشتی‌های انگلیسی مطالبه کردند بقدری بود که پس از پرداخت آن، از قیمت غنائم برای انگلیسیها چیزی باقی نماند. رویهم‌رفته انگلیسیها در این معامله بکلی خود را خسر و مغبون دیدند و بهمین جهت وقتی بعدها سردار قشون ایران از ایشان تقاضا کرد که با او در حمله بمسقط مساعدت و تشریک مساعی کنند، از قبول تقاضای وی صریحاً امتناع ورزیدند.

بالاخره ناخوشی بانگلیسیها هم سرایت کرد و بایشان نیز تلفاتی وارد آورد. «مونوکس» می‌گوید: «همینکه کار ما تمام شد هم‌راهان ما در اثر گرمای فوق‌العاده و بواسطه آفتاب و تفرق بسیار دچار ناخوشی شدید گردیدند بطوریکه سه ربع عده ایشان مریض مشرف بموت شده و جماعتی هم غفلتاً وفات یافتند. از اینرو متوحش بودیم که مبادا طاعون در میان آنها افتاده باشد». باین دلایل بالاخره

جهازات انگلیسی از هر مز خارج شده و در اول سپتامبر ۱۶۲۲ به سورات رسیدند. رویهم‌رفته معلوم نیست که انگلیسیها از این اقدام خود چه نتیجه و نفعی حاصل کردند؟ جزیره هر مز را بایرانیها واگذار نمودند و به آنها اجازه ندادند که حتی از طرف ایشان کسی در آنجا بعنوان ساخلو بماند. قیمت فروش غنائم هم بقدری نبود که مخارج ایشانرا تماماً بپردازد. از طرف دیگر در نتیجه همین اقدام، پرغالی‌ها را با خود معارض و دشمن خوئی نمودند. «ریچارد بوئی» تاجر لندنی اشاره بمشارکت انگلیسیها در تسخیر هر مز نموده و مأمورین انگلیسی را که بدون استجازه از دولت متبوعه خود آن جزیره میهم و ذیقیمت را بدست ایرانیها دادند مورد ملامت و نکوهش قرار می‌دهد. مشارالیه می‌گوید: «تجارت هر مز در زمان آبادی و عمران آن از مجموع تجارت لندن و آمستردام بیشتر بوده است». بعلاوه نویسنده مذکور توضیح میدهد که در نتیجه این اقدام بی‌فایده چگونه پرغالی‌ها کینه و عداوت شدید با انگلستان را بدولت گرفتند.

مشارکت انگلیسیها در حمله به هر مز بطور تحقیق بدون هیچ دلیل و علت سیاسی بوده است، چه در موقعی که مأمورین کمپانی هند قرارداد هجوم به هر مز را با ایرانیها می‌بستند، دولت اسپانیا با انگلستان در حال صلح و مودت بود. از طرف پادشاه اسپانیا در این خصوص اعتراضات شدیدی شد و دولت انگلیس نیز نزدیک بود که کمپانی را بواسطه این اقدام بی‌رویه محکوم نموده و اعمال او را در حکم دزدان دریائی بشناسد. لیکن کمپانی در تبرئه خود و اثبات بی‌گناهی مأمورین خویش اصرار و پافشاری نمود و «مونوکس» فرمانده جهازاتی که به ایرانیان کمک کرده بودند بانگلستان مراجعت کرده و دلائل عدیده بر ثبوت حقانیت خود اقامه نمود و منجمله گفت: پادشاه انگلیس بما مأموریت داده بود که از نهاجمات و مزاحمت‌های پرغالی‌ها در خلیج فارس جلوگیری کنیم و بعلاوه اظهار داشت که اگر ما در همراهی با پادشاه ایران کوتاهی می‌کردیم، تجارت ما را در ایران موقوف مینمود و اموال ما را مصادره میکرد.

بالاخره ترتیب اثری به اعتراضات پادشاه اسپانیا داده نشد و اسباب رضایت

آن دولت فراهم نگردید. لیکن کمپانی مجبور شد مبلغ ده هزار لیره به «جیمز» پادشاه انگلیس و ده هزار لیره هم به امیرالبحر کل پیشکش بدهد تا عاقبت دولت فرمان عفو عمومی کسانی را که در این مجادله شرکت کرده بودند صادر نمود و بکمپانی هم اجازه داد که هر چه مأمورین آن از دریاها، مشرق آوردند همه را در تصرف خود نگاه دارد.

پس از سقوط هرمز، بنفوذ و اقتدار پرتغالی‌ها در خلیج فارس لطمه شدیدی وارد آمد ولی برعکس دست انگلیسیها در تجارت آن صفحات بازتر گردید و هرمز را بجای جاسک، بندر تجارتی خود ساختند. شاه عباس با آنکه چند ماده از شرایط قرارداد با انگلیسیها را بموقع اجرا نگذاشت، لیکن در عوض فرمانی را که در سال ۱۶۱۷ به «کونوک» داده بود، مجدداً تأیید نمود و با انگلیسیها اجازه داد که هر مقدار ابریشم خواسته باشند از هر نقطه ایران خریداری کنند و امتعه خود را بدون پرداخت هیچگونه حقوق و عوارض باصفهان وارد نمایند.

ایرانیها بعد از تصرف هرمز، بخيال افتادند که مسقط را هم مسخر سازند و دست پرتغالیها را از این نقطه نیز کوتاه کرده و آنها را یکبار از خلیج فارس بیرون کنند، لیکن چون انگلیسیها از مساعدت با آنها خودداری کردند نتوانستند از عهده این کار برآیند.

تشنه ایران ابتدا موفق شد که «صحاره» و «خورفکان» واقع در ساحل عمان را تصرف گردد، لیکن در همان وقت «روی فری بر» سرکرد پرتغالیها از حبس گریخته بمحل مجادله آمد و پرتغالیها فوج تازه یافته ایرانی‌ها را از شهرهای مذکور بیرون کردند و بعضی از نقاط ساحلی ایران (مابین جاسک و بندرعباس) را خراب نموده، کشتی‌رانی ایرانیان را دچار وقفه ساختند و حتی مصمم شدند که راه آنوقه را به هرمز ببندند، ولی قوای آنها برای محاصره ممتد هرمز کافی نبود نمی‌توانستند مستقیماً با آنجا حمله کنند.

شهر مشهور هرمز چون بتصرف ایرانیها افتاد بزودی آنچه نفائس و اشیاء قیمتی داشت از دست داد و در عرض چند سال مبدل بمسکن بومان و شغالان شد.

این جزیره کوچک که ثروت و ثمن آن، زمانی ضرب المثل عالمیان بود و چهل هزار جمعیت داشت و بزرگترین مرکز تجارت مشرق بشمار میرفت، امروزه عبارت از جزیره کوچکی است که فقط دو بیست نفر جمعیت در آن سکنی دارند و از فروش نمک و خاک سرخ و ماهیگیری بهیشت خود را میگذرانند. تأسیسات جدیدی نیز برای استفاده از کوه نمک و خاک سرخ توسط دولت ایران در این جزیره بوجود آمده است. این جزیره دارای اسکله کوچکی نیز میباشد.

ایرانیها همواره هرمز را در تصرف خود داشتند، تا موقعیکه کشتی‌های انگلیسی و هلندی در سال ۱۶۲۵ با اتفاق یکدیگر پرتغالیها را مغلوب و اخراج نمودند. از آن موقع بیست و سه روز بعد از آنکه هرمز به سرعت رو بخرابی و انهدام رفت. در یکی از اسناد کمپانی هند شرقی نوشته شده است که:

«از قرار معلوم ایرانیها خیال ندارند دوباره هرمز را مسکون سازند و در عوض میخواهند گومبرون را بندر تجارتی خود قرار دهند. شاه امر کرده است خانه‌ها را خراب نمایند و هیچ بنای تازه‌ای در آنجا احداث نکنند» ولی معذالک سیصد نفر از سپاهیان ایرانی قلعه آنجا را هنوز در تصرف خود دارند. پرتغالیها بایست کشتی کوچک قلعه را محاصره نمودند و قایقهای راکه در ساحل لنگر انداخته بودند همه را سوزانیدند و در نتیجه فعلاً تجارت این نقطه بکلی از میان رفته است».

«سر توماس هربرت» که پنج سال بعد از تسخیر هرمز، یعنی در سال ۱۶۲۷ آنجا رانده است، شاهد خرابی و انهدام روزافزون آنجا بوده و میگوید:

«در انتهای جزیره، خرابه‌های شهر معظمی که پرتغالیها احداث کرده و حالا در تصرف یک پادشاه مسلمان است هنوز باقی است. این شهر بکوت بسیار بزرگ بوده است و عمارات وسیع و عالی داشته و چند دیر و کلیسا و یک بازار بزرگ هم در آنجا بوده است.... این شهر بینوا امروزه اعتبار و عظمت گذشته خود را تماماً از دست داده است و ایرانیها دائماً چوب و سنگ عمارات آنجا را برای ساختمان گومبرون که در سه فرسخی آن واقع است میبرند. خلاصه این شهر مخروبه، که امروز قابل تصرف و سکونت هم نیست در ده سال پیش زیباترین شهر مشرق زمین بشمار

می رفته است».

شاه عباس از فتح هرمز مشعوف شد و در صدد برآمد که بندرگاه بزرگی در ساحل مملکت خود احداث نماید. برای این مقصود قریه کوچک و گمنام «گوهرن» را که سابقاً اقامتگاه جماعتی از صیادان بود انتخاب کرده و آنرا بمناسبت اسم خود بندر عباس نامید. شهر مذکور بعدها در تاریخ خلیج فارس شهرت و اهمیت بسیار حاصل کرد. تجارت و جمعیت شهر هرمز متدرجاً به بندر جدید الاحداث انتقال یافت و به کمپانی هند شرقی نیز اجازه داده شد که در آنجا دو عمارت مسکونی داشته باشد، ولی اجازه ساختن خانه برای خود نداشتند که مبادا روزی آنرا مبدل بقلاع کنند.

بندر جدید برای تجارت انگلیسیها بمراتب مناسب تر از جاسک بود، زیرا راه بسیار خوبی آنجا را به پایتخت مملکت متصل می ساخت و انگلیسیها آسانتر از سابق می توانستند امتعه خود را بداخل ایران حمل کنند. بهمین جهت تا مدت یک قرن ونیم بندر عباس مهمترین نوقفگاه و مرکز تجارت کمپانی هند شرقی در سواحل خلیج فارس بود.

فصل هجدهم

۹۸- نیروی دریائی شاهنشاهی در عصر نادر شاه افشار

اوضاع نیروی دریائی ایران و خلیج فارس پس از مرگ شاه عباس با زحم بدست توفان حوادث افتاد.

در زمان شاه سلطان حسین سستی کار دولت صفوی بجائی رسید که محمود غلیزائی یا مشتی سوار و پیاده اصفهان را محاصره نمود و شاه بفتح او از سلطنت استعفا داد. برای اینکه وخامت اوضاع ایران در این تاریخ روشن شود و به انعکاس آن در خلیج فارس پی ببریم می بایست بوقایع مهم این دوره، لاقلاً فهرست وار اشاره شود. افغانها از یک طرف وارد پایتخت شده و از طرف دیگر طوایف «لزگی»، «شیروانات» را ممرض تاخت و تاز قرار داده بودند. روسها به بهانه تجاوز از گیها و مردم شمالی به اتباع روس بطرف «در بند» لشکر کشی کرده و بعداً تا گیلان و مازندران پیشروی کردند. دولت عثمانی هم که از شاه عباس دل پر خونی داشت، بتلافی شکستهای سابق از مرزهای ایران تجاوز کرده کردستان، ایروان، تبریز، همدان و کرمانشاه را اشغال کرده بود و چون در ضمن این پیشرویها بین این دو رفیق بزرگ گفتگوهائی شروع شده بود لذا با وساطت «دو پناک» سفير فرانس در استامبول طرح قرار دادی فی مابین دولتین روس و عثمانی ریخته شد که مطابق آن، ولایات ساحلی بحر خزر از ترکمن صحرا گرفته تا محل تلاقی «کر» و «ارس» در تصرف روسها بماند و از محل تلاقی این دو رودخانه تا همدان و کرمانشاه، کلیه شهرهای اشغالی از آن عثمانیها باشد (در مورد این آرزوی شوم دولت روسیه تنزاری

توجه خواننده گرام را به وصیت نامه پطر کبیر، در مورد تصرف خلیج فارس، جلب می‌نمائیم).

در این گیرودار طوایف مختلف عرب در خلیج فارس مشغول قتل و غارت مردم ساحل نشین و جزایر آنجا شدند. از بین این طوایف، قوی‌ترین آنها بطوریکه یاد شد «خوارج» و «جواسم» بودند که بنا به روایت «کاپیتن الکساندر هامیلتن» دستجات خطرناکی با نارهای توپدار تشکیل داده و بر سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس و مسقط تا بحر عمان تسلط یافته بودند.

قبیله آل‌عوله نیز بر قسمتی از بنادر مرکزی و جزایر کیش و بحرین حکمرانی می‌نمودند. رؤسای این طوایف مانند «سلطان بن سیف ثانی» در مسقط و «بلعرب بن حمیر» در عمان و «شیخ جبار هولی کنگانی» در بحرین، غالباً با یکدیگر مبارزه می‌کردند و در طی این کشمکش‌ها، بنادر و جزایر ایران دست بدست می‌گشتند.

گرچه مقارن حمله محمود افغان به حدود کرمان، «لطیف‌لیخان داغستانی»، بیگلربیگی فارس، برای سرکوبی جواسم شخصاً به بند عباس آمد و این طایفه را سخت تنبیه نمود و قصد داشت که بنادر و جزایر اطراف را هم از شر این غارتگران نجات دهد، ولی از طرف دولت، مأمور جلوگیری محمود افغان شد و از بند عباس بکسره بکرمان رفت و در غیاب او یغماگران عرب، دوباره مشغول کار خود شدند.

بطور کلی اوضاع خلیج فارس، مانند سایر نقاط ایران بحال هرج و مرج باقی ماند، تا آنکه، ستاره درخشان نادرشاه افشار از «ایبورد» خراسان طالع شد و دبری نگذشت که این تابع بزرگ، ایران اشغال شده را از چنگال افغانها و عثمانیها نجات داد و از راه مذاکرات سیاسی، امپراتوری روسیه را وادار به تخلیه و تحویل ایالات شمالی نمود.

در این موقع که محمدخان بلوچ، حاکم کوه کیلویه و بنادر خلیج فارس، بر ضد نادر قیام و دعوی سلطنت می‌نمود، نادر برای دفع غائله او شخصاً بفارس رفت و در نبرد خوینی، قوای او را طوری متلاشی ساخت که محمدخان بلوچ با چند نفر از همراهان خود از لار به جزیره کیش گریخت و به «آل هوله» پناهنده شد.

در این بیش آمد، نادر ب فکر ایجاد نیروی دریایی افتاد که هم، شیخ جبار هولی را، که همدست محمدخان بلوچ بود سرکوبی نموده و جزایر کیش و بحرین را از چنگال او درآورد و هم سایر جزایر و بنادر خلیج فارس را که از چند سال باینطرف از تحت نفوذ دوات ایران خارج شده و حتی مالیات مقرره خود را نپرداخته بودند، باطاعت خویش درآورد.

اما چون کار عثمانیها و روسها هنوز تمام نشده بود اجرای این تصمیم را بموقع مناسب تری موکول و باصفهان مراجعت و لطیف‌خان را مأمور نمود که با تهیه چند کشتی به کیش رفته، محمدخان بلوچ را دستگیر و به اصفهان بفرستد و لطیف‌خان هم فرمان نادرشاه را بموقع اجرا گذارد (۱۷۳۳).

سه سال بعد که نادر دشمنان ایران را بکلی سرکوب و شورای دشت مغن را تشکیل داد، در همانجا به محمد تقی خان، بیگلربیگی فارس، اوامر اکید صادر نمود که با خرید چند کشتی از شرکت‌های انگلیسی و هلندی مقیم بند عباس، سایر بنادر و جزایر خلیج فارس را از دست شیوخ غاصب عرب خلاص کند.

بطور کلی اوضاع و احوال خلیج فارس، بطوریکه قبلاً از قول مورخ گرام آقای زرین قلم اشاره شد، بیشتر دستخوش اعمال نفونهای شمال خارجی و سوداگران و بازرگانان آنان بود و مخصوصاً پاره‌ای از قبایل، اعراب را تحریک بدریازی و تجاوز به حدود و قلمرو خاک و املاک ایران نموده بودند که بطور خلاصه بشرح زیر نادرشاه برای سرکوبی آنان اقدام کرد.

در سال ۱۷۳۷ میلادی، بحرین را «شیخ جبار» با اعراب «هوله» تصرف کرده بود، و هنگامی که نادرشاه عازم قندهار میشد، میرزا محمد تقی خان شیرازی برای تسخیر بحرین و مسقط مأمور گشت و با چند واحد دریایی، بحرین را احاطه کرد و آنجا را گشود. پس از آن آماده فتح مسقط گشت و کشتیهای موسوم بدرحمانی، فتح - شاهی و ملک را بسوی مسقط فرستاد.

مسقطیها مطیع شدند، ولی پس از چندی عمینکه اهالی اطلاع یافتند که نادرشاه در هندوستان میباشد بر حاکم ایران شوریده، غفلتاً همان کشتی‌ها را که در

بندرها بودند تصاحب کردند. خیر به نادرشاه رسید، نادرشاه: نظام الملك والی دکن را امر فرمود که بیست فرزند کشتی جهت تسخیر مسقط و سرکوبی اعراب بسازد. هنگامیکه نادرشاه در داغستان بود خبر رسید که کشتی‌ها را با آب انداخته و بسمت خلیج فارس روانه کرده است. چون دریاتوفان بود و کشتی‌ها بطور غیر مرسوم برافزاده بودند، یکی از آنها بگل نشست اما نوزده فرزند دیگر بخلیج فارس رسیدند. نادرشاه امر کرد که کلیعلی خان افشار بقانون بری و تقی خان شیرازی با کشتیهای مزبور هر دو به سقا. حمله کنند و سلطان «بن مرشد» والی مسقط را که شوریده بود با کلیهٔ اعوان و انصار بقتل رسانند و پس از استیلا بر مسقط، «سیف بن سلطان» را که از هواخواهان نادر بود، بحکومت آنجا برقرار نمایند. والی فارس در دریا، بانوهای کشتی‌های خود به شلیک مبادرت کرد و پس از چند ساعت جنگ، چند کشتی از اعراب مورد اصابت گلوله واقع و شکسته و به گیل نشستند و بسیاری از اعراب کشته و در دریا غرق شدند. سردار از راه خشکی بمسقط رفته، اول قلعهٔ «لوار» را تسخیر و بعد بعزم قلعهٔ صحار حرکت کرد. جنگ بین اعراب و ایرانیان در گرفت، که در آن جنگ سلطان زخمی شده و فوت کرد. ولایات مسقط بنصف درآمدند و طبق فرمان نادرشاه: «سیف» رابه والی‌گری آنجا برقرار کردند. والی مسقط در سال ۱۱۵۱ ضمن حمله به بحرین و تصرف آنجا مدت شش روز بقتل عام اهالی بحرین پرداخته بود. بعدها نادرشاه حکومت بحرین رابه «شیخ نصر خان» بوشهری تفویض کرد.

۹۹ - نامه‌های نادر شاه

در اینجا دو طغری دستخط نادرشاه که خطاب به شیخ مزبور صادر گردیده و از متن عربی ترجمه شده‌اند نقل می‌گردد:

دستخط اول:

«ای پناه ملت و یاری‌کننده دولت- ما از سازش تو با امام مسقط و جماعت «اباضیه» و غلبهٔ آنان بر جزایر فارس اطلاع حاصل کردیم. از آنچه بر سر تو آمده است غافل نیستیم و در همین سال جاری انتقامی از آنان نظیر شاهپور ذوالاکتاف نسبت با اعراب

خواهیم کشید. لشکریان ما در بندر «سیراف» و بندر «صبه» پیاده شده‌اند. تا امرها بتو نرسد تعجیل و عزیمت مکن».

دستخط دوم که میرزا مهدی خان استرآبادی منشی نادرشاه، بامیر نادر خطاب بشیخ نصر خان بوشهری نوشته است:

«سلام و رحمت و برکت بر کسانی باد که ما را با دست و زبان یاری می‌کنند. و بعد، بدان که برای جنگ با دشمنان شما عده‌ای که معروف بشجاعیت و شدت هستند بسوی شما فرستادیم و اما آنچه در موضوع سلطان مسقط و عدم تسلیم جوایز از طرف او یادآوری کرده‌اند بین ما و او شمشیر باید حکم کنند. بمحض وصول نامهٔ ما مردم خود را بجنگ بادشمنان امر کن، زیرا امنیت آنها مورد تهدید است. آنها را آگاه کن. والسلام- مهدی».

پس از فتح بحرین بامیر نادرشاه آثاری در آنجا بوجود آمده که یکی از آنها همان قلعه است که در ۹ کیلومتری منام فعلی واقع شده و بقاعهٔ نادری معروف است.

۱۰۰ - عملیات نظامی دریائی نادر شاه

تهیه نیروی دریائی - تجهیزات و ساز و برگ

چنانکه قبلاً اشاره شد، تسمیم نادر شاه بر آن بود که کلیهٔ بنادر و جزایر خلیج فارس را از زیر یوغ بیگانگان و بخصوص اعراب دریاگرد برهاند. ولی خودش بعادت درگیر بهائیکه در قسمت‌های شرقی و مخصوصاً در مناطق غربی هندوستان داشت مجال نداشت. لذا محمد تقی خان شیرازی که بلقب خانی مقتضی شده و به پیگلریگی فارس منسوب شده بود، از طرف نادرشاه مأموریت یافت که ضمن عهدداری سمت قبلی خود، بسمت دریابانی خلیج فارس و دریای عمان که همانا فرماندهی نیروی دریائی ایران باشد، منسوب گردد.

محمد تقی خان در اصل، مرد مقتصد و حسابگری بود و بهمین لحاظ احتمالاً مدت زیادی ریاست امور مالی و سررشته‌داری و استیفای فارس بدست او سپرده شده

بود و می‌توان گفت که وی، بنا بر اصلاحات امروزی، نقش اداره کنترول نادرشاه را بعهده داشت و بهمین دلیل بسیار مورد توجه و اعتماد نادرشاه بود. کلیه هزینه‌های خرید کشتی و اجیر کردن کادگران دریائی و درست کردن کارخانه کشتی سازی و توپ ریزی و بالاخره بر آورد دستمزدها و خرجهای لشکرکشی دریائی و غیره بعهده او بود. بدبختانه محمدتقی خان نه فقط اطلاعات دریائی چندانی نداشت بلکه اصولاً همه زندگانی خود را در محیط خوش آب و هوائی مثل شیراز گذرانده و بغیر از سفرهای کوتاهی در نواحی دریائی، سفرهای دریائی طولانی نکرده و از همه بالاتر مرد دریائی نبود و از اصول و فنون دریانوردی و دربارداری اطلاعاتی نداشت. لذا کارهای خود را در این زمینه بوسیله دستیاران و اشخاص محرم خود انجام می‌داد. بهمین دلیل، چنانکه بعداً خواهیم دید، در اثر ندانم کاریها و بی‌اطلاعی و عجز و ناتوانی و خست و بخل و جهالت همین مرد، تمام زحمات و رنجهای نادرشاه در تهیه نیروی دریائی و مخصوصاً در نگهداری از حاصل جنگها با هزینه‌های کم‌رشدگی که برای اردو کشتی‌های دریائی شده بود، همه نقش بر آب گشت و از هم پاشید و از بین رفت، و اینکه چرا با چنین وصفی نادرشاه این شخص را بفرماندهی نیروی دریائی انتخاب نمود معلومی است که شاید دلیل آن ناچاری نادرشاه بوده است. زیرا شخص دیگری که بتواند امیال و خواسته‌های نادرشاه را درک نموده و حساب و کتاب و میزان هزینه‌ها و جمع آوری پولها و خرجها و خرید و غیره را بدست بگیرد در فارس وجود نداشت، و با اگر بود نادرشاه شناخته نشده بوده است. در حال خود نادرشاه هم از یابان کار محمدتقی خان، بیگلریگی فارس، چه خبری داشت؟

۱۰۱- تهیه نیروی دریائی و تشکیل ناوگان نادری

اشکالات لطیف خان در تهیه نیروی دریائی بسیار بود که از آن میان متشکل کردن پرسنل دریائی و مهمتر از همه تهیه و خریداری کشتی یا واحدهای دریائی

بود که تازه این واحدهای دریائی را میبایست بصورت واحدهای جنگی، یعنی مجهز بتوپ و سلاح تعرضی آن روز در آورد. لطیف خان برای اجرای امر نادرشاه بهر دری زد. اول کاریکه کرد این بود که به رؤسای شرکت‌های خارجی، که در آن موقع شرکت‌های هند شرقی انگلیسی و هلندی از همه مهمتر بودند، مراجعه نمود و نیات و نظرات خود را که همانا خواسته‌های دولت مرکزی و شخص نادرشاه بود با آنها در میان گذاشت و برای بیرون راندن دشمنان و آزاد کردن مرزها و جزایر ایران از آنان تقاضای واگذاری کشتی و بافروش آنها را نمود.

ولی افسوس که اولیاء آن شرکت‌های خارجی خوب میدانستند که دشمنان ایران واقوامیکه بزور، جزایر و بنادر خلیج فارس ایران را اشغال کرده و بتاخت و تاز مشغول بودند، کسانی غیر از خود خارجیان و با عمال و دست نشانده‌های آنان نمیتوانستند باشند. مسلم است که از هرگونه کمک و همکاری شانه خالی کردند و در صورتیکه مایل بکمک و واگذاری کشتی هم میشدند، متاعی را ارائه مینمودند که رمز و فن آن بدست خودشان می‌مانده است. در هر حال دریا بان لطیف خان هر اندازه پافشاری کرد و اصرار ورزید به نتیجه نرسید و نمایندگان خارجی حاضر بکمکات و واگذاری کشتی به لطیف خان نشدند و علل آنرا چنین اظهار مینمودند؛ که اولاً کشتی‌ها بخود شرکت‌ها تعلق داشته، و نمایندگان آن در بندر عباس و یا بندر بوشهر اجازه فروش آنها را نداشتند و در ثانی چون این شرکتها شعباتی در بصره و مسقط داهر و باعثمانیه و اعراب دادوستد می‌نمودند، بدینجهت مایل نبودند در عملیات احتمالی نیروی دریائی ایران بر ضد عثمانیه و اعراب دخالت و باشرکتی داشته، و بدین ترتیب سبب رنجش و آزردهی آنها را فراهم آورند، و در نتیجه منافع اقتصادی و سیاسی خود را بخطر بیندازند. کما اینکه بعدها بر همه جهانیان معلوم شد که کوچاییدن اعراب و حتی عثمانیه بجزایر و بنادر تابع ایران از سوی عمال همین شرکت‌های تجاری بوده که بظاهر فعالیت‌های بازرگانی و اقتصادی انجام میدادند و در باطن نیات و نظرات سوء سیاسی خود را نیز دنبال مینمودند. آنچه مسلم است،

آنان برای ارضاء منافع سیاسی و اقتصادی و جغرافیائی خود توجهی بمنافع و مصالح ملی ایران نداشتند.

۱۰۲- محمد تقی خان بیگلربیگی به بندر عباس می آید

بدنبال فعالیت‌های درباریان لطیف‌خان برای تهیه کشتی و عدم موفقیت او، محمد تقی خان پس از آگاهی از چگونگی اقدامات لطیف خان و مطالعه پیشنهادهای وی مجبور میشود شخصاً با اولیای شرکتهای خارجی وارد مذاکره گردد. مذاکرات او هم با اولیاء شرکتهای به نتیجه‌ای نرسید، اما آنان در مقابل قبول دادند که در بندر «سورات» در هندوستان بنام دولت ایران (نادرشاه) برای ساختن چند فروند کشتی سفارشات بدهند. قراردادی تهیه و با کارسازی شرکت هند شرقی انگلیس، سفارش چهار کشتی بزرگ از نوع «بریگاتین» بکارخانه کشتی سازی بندر «سورات» هندوستان داده شد و در آنجا محمد تقی خان مبلغی بعنوان بیعانه ساختمان کشتی‌ها، نمایندگان پرداخت و قرارداد را امضاء نمود.

فصل نوزدهم

۱۰۳- عملیات و نبردهای دریائی نادرشاه

در خلیج فارس و بحر عمان

- بطور کلی در دوره سلطنت نادرشاه، با نیروی دریائی در خلیج فارس چهار اردو کشتی مهم بشرح زیر انجام شده است:
- ۱- بفرماندهی لطیف‌خان در سال ۱۷۳۶ بجزائر بحرین .
 - ۲- بفرماندهی لطیف‌خان در سال ۱۷۳۷ به عمان .
 - ۳- بفرماندهی محمد تقی خان، بیگلربیگی فارس و لطیف‌خان در سال ۱۷۳۸ بعمان و مسقط .
 - ۴- بفرماندهی محمد تقی خان و کلبعلی‌خان در سال ۱۷۵۲ تحت عنوان «عملیات مسقط و صحار» .

۱۰۴- عملیات دریائی بحرین

نخستین اردو کشتی در ماه ژانویه سال ۱۷۳۶ بفرماندهی لطیف‌خان انجام، و ناوگان خلیج فارس با چهار هزار سپاهی مأمور پس گرفتن جزایر بحرین از شیخ «جبار» هولی کنگائی، که از سال ۱۷۱۷ بر این جزائر و همچنین بر جزیره کیش و قسمتی از سواحل ایران تسلط یافته و دعوی خود سری می نمود شد. لطیف‌خان قلاع

بحرین را با وارد ساختن شکست سختی به قبیله «آلهونه» تصرف کرد، ولی چون شیخ جبار در آن موقع در مکه بود موفق بدستگیری او نشد و جزایر بحرین پس از ۱۹ سال دوباره به ایالت فارس منتظم و کلید قلاع بحرین برای نادرشاه ارسال و پادگان ایرانی در آنجا برقرار گردید.

۱۰۵ - عملیات دریائی عمان

اردوکشی دوم در ماه مارس ۱۷۳۷، باز فرماندهی لطیفخان بطرف عمان انجام گرفت. گرچه نادرشاه از آغاز امر نسیم داشت عمان و مسقط را هم تحت حمایت خود در آورده و تسلط از دست رفته ایران را بر سر تاسر خلیج فارس و دریای عمان اعاده دهد و مخصوصاً آسیانه دزدان دریائی را در سواحل عمان ویران سازد؛ اما چون در همین اوقات سیف بن سلطان ثانی امام مسقط که در ظاهر اظهار اطاعت می نمود از رقیب خود، «بلعرب بن حمیر» شکست خورده بود ناچار دست توسل بطرف نادرشاه دراز کرد. نادر از این موقع مناسب بیشتر استفاده نمود و به بیگلریگی فارس دستور داد هر چه زودتر ناوگان خلیج فارس را بآن حدود اعزام دارد.

در اجرای این دستور ناوگان خلیج فارس فرماندهی لطیفخان در بندر عباس تمرکز یافت و با پنج هزار سپاهی و هزار و پانصد اسب بطرف مقصد حرکت کرد. بعد از چهار روز به بندر «خورفکان» رسید و این بندر را متصرف و بجلفار رفت و آنجا را هم به اشغال خود در آورد.

در جلفار امام مسقط، شخصاً باستقبال لطیفخان آمد و باتفاق او عملیات زمینی نیروی ایران در سر تاسر عمان شروع شد، و قوای امام بلعرب را در همه جا شکست دادند و تقاطعی را که در تصرف آنها بود اشغال و در بعضی از قلاع مهم پادگان ایرانی برقرار نمودند. امام سیف که اول تصور می کرد لطیفخان بیاری او آمده و بعد از شکست دادن رقیب وی متصرفات او را در اختیارش خواهد گذاشت، از

استقرار پادگان ایرانی در قلاع مزبور رنجید ولی قدرت ابراز مخالفتی در خود ندید. لطیفخان پس از پنج ماه مبارزه در عمان و انجام مأموریت خود به بندر عباس مراجعت نمود تاجریان امر را به بیگلریگی فارس که او هم در این موقع به بندر عباس آمده بود گزارش دهد.

چون محمد تقی خان نسبت بکامیابیهای لطیف خان حسادت میورزید، از اینرو برای کوچک کردن او امور مربوط بندر بیگلریگی را شخصاً بعهده گرفت و در اثر امساک وی در پرداخت جیره و مخارج ملوانان جمعی از ایشان آغاز شکایت و نافرمانی کردند و لطیفخان با وعده و وعید آنها را موقتاً ساکت نمود.

نادرشاه وقتی که از مراجعت لطیفخان از عمان اطلاع یافت نسبت به بیگلریگی فارس متغییر شد که؛ چرا فرماندهی عملیات عمان را خود بعهده گرفته و کار امام سیف را یکسره نکرده است.

۱۰۶ - عملیات دریائی جلفار و مسقط

در ژانویه ۱۷۳۸ سومین اردوکشی فرماندهی محمد تقی خان با مصادره قسمتی از کشتی های انگلیسی و هلندی و حمل شش هزار سرباز بطرف بندرگاه جلفار انجام شد. ولی بعادت حسادت ورزی او بلطیفخان و اشکان تراشی در کارها بین افسران زیر دست دو دستگی ایجاد گردید. جمعی بطرفداری لطیف خان برخاسته و عده ای جانب محمد تقی خان را گرفتند و این قضیه باعث سستی کار نیروی ایران شد. امام سیف این در نیه هم برای نابود ساختن دشمنان خود در ظاهر ابراز اطاعت نمود و نیروی ایران «عبره» و «بهرلی» از مهمترین قلاع عمان را فتح کرده و بعد بمحاصره مسقط پرداخت.

مدافعین شهر مسقط بزودی تسلیم ولی محصورین از گد و قلعه نظامی شهر دست از مقاومت برداشتند. بیگلریگی پس از چهل روز معطلی از تصرف ارگ مایوس و در طی همین مدت بدستور او لطیفخان مسموم و تلف شد و نیروی دریائی

نادرشاه از داشتن چنین فرمانده رشیدی مجروح گردید.

محمدتقی خان پس از این اقدام ناجوانمردانه بجلفار برگشت و بعانت فوت لطیف خان و عدم توفیق بیگلربیگی در فتح قلعه مسقط، شورش بزرگی در بین ملوانان کشتی‌ها ایجاد شد. اعراب قبیله «عوله» دست از کار کشیده بجزیره کیش رفتند، خوارج در جزیره قشم، «باسعیدر» را غارت کردند. در بحرین هم پادگان ایرانی چند روز در محاصره باغیان محلی افتاد، اما در اثر اختلافی که بین خود شورشیان بروز کرد، نیروی دریائی ایران موفق شد دستجات عمده غارتگران را، طی چند رزم دریائی متلاشی نماید.

۱۰۷- عملیات جلفار

آخرین و چهارمین اردوکنش نیروی دریائی نادرشاه در سال ۱۷۴۲، پس از مدتی که محمدتقی خان مغضوب شاه بود و مجدداً مورد عفو واقع و بسمت بیگلربیگی فارس تعیین شده بود انجام گرفت. فرماندهی ارتش ایران، در این اردوکنش، به کلبعلی خان برادرزن نادر و حاکم گرمسیرات فارس محول شد. اتفاقاً در این موقع اعراب عمان برضد امام سیف ظغیان و او را از امامت خلیع و سلطان مرشد را برگزیده بودند.

امام سیف این بار هم به نادرشاه متوسل شد و در موقع ورود قوای ایران بجلفار باستقبال کلبعلی خان رفت. چند روز بعد، محمدتقی خان هم به جلفار آمد و با امام سیف قراردادی بست؛ که دولت ایران او را دوباره بمقام امامت برقرار کند مشروط بر اینکه امام سیف همیشه خود را تحت حمایت شاه ایران بداند.

محمدتقی خان با اتفاق امام سیف برای تصرف به قلاع مسقط رفت، و بر این قلاع تسلط یافت و کلبعلی خان مأمور محاصره قلعه صحار گردید.

محاصره این قلعه در اثر مقاومت شدید «احمد بن سعید بوسعیدی»، از مخالفین امام سیف، مدتی بطول انجامید و کلبعلی خان موفق بگشودن این قلعه نشد. نادرشاه از شیراز قوای دیگری به کمک محمدتقی خان فرستاد و پس از رسیدن قوای

جدید بیگلربیگی شخصاً به محاصره صحار رفت و پس از مدتی محاصره، احمد بوسعیدی تاب مقاومت نیاورد و بشرط تأمین جان و عهده دار شدن حکومت صحار تسلیم شد.

چون در این مدت یکسال، از کلبعلی خان و محمدتقی خان گزارش‌های ضد و نقیضی بنادرشاه می‌رسید؛ از اینرو نادرشاه بدو کلبعلی خان و بعد محمدتقی خان را از عمان احضار و محمد حسین‌خان افشار حاکم گرمسیرات فارس را بجای کلبعلی خان بصحار مأمور کرد.

۱۰۸- خیانت و بی‌ایمانی محمدتقی خان بیگلربیگی

محمدتقی خان بیگلربیگی که از فتح مسقط فوق‌العاده مغرور و از احضار خود از عمان ناراضی بود، در بندر عباس با کلبعلی خان مذاکره می‌کند که باهم برضد نادرشاه قیام و فارس و سواحل و جزایر خلیج فارس را ضبط و دعوی استقلال نمایند. چون کلبعلی خان حاضر باینکار نمی‌شود بدستور بیگلربیگی او را می‌کشند و محمدتقی خان بر نادرشاه عاصی می‌شود و دعوی سلطنت می‌کند ولی بزودی دستگیر و سخت مجازات می‌رسد.

خلاصه در اثر خست و آسایش و بدرفتاری و بی‌اطلاعی محمدتقی خان شیرازی، بیگلربیگی فارس و ناجوانمردی و خیانت کاری او در کشتن سرکردگانی مانند لطیف خان و کلبعلی خان، لشکر کشیهای ایران به عمان و مسقط با وجود کامیابیهای بزرگ بی‌نتیجه ماندند. در اواخر کار نادرشاه، اوضاع خلیج فارس دوباره دچار هرج و مرج و اغتشاش گشته و نیروی دریائی او متلاشی می‌شود.

که از شیراز به بندرعباس رفته و با مذاکره با شرکت‌های خارجی نیروی دریائی نادری را پایه‌گذاری نماید.

۴- دریا سالار میرعلیخان - که در توطئه ملوانان شورشی عرب بقتل رسید .
 ۵- دریا سالار امام وردیخان - جنگ‌های دریائی بسیاری با دریازنان و غارتگران عرب که بنحاک جزایر و بنادر ایران تجاوز کرده بودند ، انجام داد و در یکی از این جنگها ، در اثر انفجار توپها کشته شد و به اطرافیان دستور داد که هر که او را بین ناوها فاش سازند که دشمن جری نشده و روحیه سربازان ایرانی تضعیف نگردد .

۶- دریا سالار کلبعلی خان والی گرمسیرات - این افسر خدمتانی نیز انجام داده و پیروزیهایی کسب مینماید. گفته میشود که وی برادر زن نادرشاه بوده است.
 ۷- سردار محمد حسین خان افشار.

۱۱۰- دریابان لطیف خان کی بود؟

لطیف خان یکی از افسران برجسته و محبوب نادرشاه بود که بیشتر عمر خود را در سواحل خلیج فارس و جزایر آن گذرانده ، رگوبیا اصلا اهل تنگستان بوده است. لطیف خان برخلاف دیگر سرداران نادرشاه که از دریا و دریانوردی تقریباً چیزی ندیده‌اند دارای اطلاعاتی وسیع و بتمام معنی صاحب روحیه دریائی و ملوانی بوده و عشق و میل وافری بامور دریا و دریانوردی داشته و در جنگ‌های دریائی بسیاری که در بحرین و مسقط و عمان بوقوع پیوست ، خود فرمانده ناوگان و لشکریان بوده و همه جا فاتح و پیروز شده ، و بخصوص برای آزادی و استقلال جزایر و بنادر دور خلیج فارس ، مثل بحرین کارهای قهرمانی بسیار نموده است .

املیف خان حتی در نیروی زمینی نادرشاه به لیاقت و کاردانی معروف بود . سمت او را باختلاف در کتبهای مختلف دریا بیگی یا دریابانی و یا دریا سالاری ذکر کرده‌اند . باید دانست که همه آن عناوین ترجمه ناقصی است از عنوان قبل از اسم او که به «کاپتان لطیف خان» یا «کاپیتان لطیف خان» معروف بوده است می‌باشد .

فصل بیستم

۱۰۹- فرماندهان نیروی دریائی نادر شاه

اسامی فرماندهان و افسران و سردارانیکه بنحوی از طرف شخص نادرشاه بسمت فرماندهی ناوگان نادری انتخاب شده‌اند ، از لابلای نوشته‌ها و روایات میرزا مهدیخان منشی و دیگر مورخین بشرح زیر گردآوری شده‌اند .

مسلم است این اشخاص افسرانی بودند که بعقیده نادرشاه لیاقت و کاردانی بیشتری در زمینه مسائل دریائی داشته و به امور جغرافیائی خلیج فارس و بنادر و جزایر آن آشنائی بیشتری داشته و بخصوص چند نفر از آنها مثل لطیف خان که اصلاً از اهالی ساحل نشین خلیج فارس ، مثل بنادر و مناطق تنگستان و لنگه بوده‌اند . بویژه اهم عملیات دریائی و نبردهائیکه در خلیج فارس برای رهایی جزایر و بنادر ایران ، از بصره ، بندری که در منتهی الیه اروندرود گرفته تا سواحل عمان (چنانکه در موقع خود بتفسیر خواهد آمد) ، قرین پیروزی بوده و موفقیت‌های بسیاری کسب کرده‌اند . این فرماندهان به ترتیب عبارتند از :

۱- محمد تقی خان شیرازی یا بیگلربیگی فارس - او مرتکب خلاف و جنایت‌هایی شد و در اثر اعمال کاری ، خسارات بسیاری بناوگان نادری وارد ساخت و بالاخره از طرف نادرشاه به مجازات رسید ولی بعداً باز هم مورد عفو او قرار گرفت .

۲- دریابان لطیف خان - قهرمان جنگ‌های دریائی ناوگان نادری و فاتح بسیاری از سرزمین‌های عربی .

۳- طهماسب خان جلایر - اولین سرداریکه به امر نادرشاه مأموریت یافت

در حال لطیف‌خان از طرف بیگلربیگی فارس، یعنی محمد تقی خان شیرازی در اجرای امر نادرشاه برای تشکیل نیروی دریائی ایران و آغاز عملیات نظامی دریائی در خلیج فارس مأموریت یافت. پس از دریافت این امر به لطیف خان از شیراز آهنگک سواحل جنوب را نمود و یکسره به بندرعباس آمد و در صدگردآوری کارشناسان و افسران دریائی و ملوانان شد.

کاپیتان لطیف‌خان در کارهای خود علی‌رغم همه کار شکنیهای خارجیان و کمپانیهای هند شرقی و بازرگانان و سوداگران بیگانه که هر کدام و هر دسته بنحوی در بنادر و جزایر خلیج فارس نفوذ کرده و ریشه دوانیده بودند، موفق شد نقشه‌های مقدس نادرشاه را که مبنی بر تشکیل نیروی دریائی و جنگی و پیروزی بر باغیان و متجاوزین و باهتر از در آوردن پرچم شاهنشاهی ایران و تأمین و برقراری استقلال و تمامیت مرزهای ایران بود، تحقق بخشیده و پیشرفتهای درخشان و چشم‌گیری بنمایند که شرح در صفحات آینده این کتاب خواهد آمد.

۱۱۱- در ناوگان نادری شورش پیا می‌شود

عده‌ای از ملوانان عرب که در ناوگان نادری خدمت میکردند، در اثر اعمال کاری محمد تقی خان شیرازی که جیره و مواجب آنها را نپرداخته و بدین ترتیب ناراضی و عیان در بین ملوانان ناوگان بوجود آورده بود، شورش کرده و در وقت موفق شدند که در یاسالار میرعلیخان را که فرمانده قسمتی از ناوگان نادر بود بقتل رسانده و بتعدادی از ناوها بقصد قتل و غارت و در بازاری بطرف بحرین و دیگر جزایر خلیج فارس فرار کنند. بدنبال این ماجرا، جانشین در یاسالار میرعلیخان، ناوگان را بسمت کامرون یا بندرعباس هدایت کرد و با کمک گرفتن از دو کشتی هلندی مجدداً بدریا مراجعت و بجنگ با ملوانان شورشی پرداخت. متأسفانه در اثر عدم هماهنگی پرسنل ناوها و نداشتن تاکتیک و نظم و ترتیب و طرح صحیح، کاری از پیش نبرد و فقط موفق شد یک کشتی شورشیان را با کلیه افسران و باغیان آن غرق کند. ایرانیان در این نبرد خسارت زیادی دیدند و بخصوص بعلم نداشتن افسران

ورزیده توپخانه و اشتباه در میزان بکار بردن باروت و خرج توپها و بی‌توجهی به مسائل فنی، دچار اشکالات بزرگی شدند که شرح آنها خواهد آمد.

۱۱۲- سردار امام وردیخان و توپخانه ناوها

چنانکه در شرح تأسیسات ساحلی نیروی دریائی نادری خواهد آمد، نادرشاه علاوه بر آنکه برای ساختن کشتیهای جنگی مجبور بود الوارهای لازم را بردوش دهقانان و کشاورزان از مازندران، شصت روزه به بندر بوشهر برساند! همچنین ضروری بود که خود، سلاح و توپخانه این کشتی را تأمین نماید و برای این منظور کارخانه توپریزی بندرعباس را بکمک مستشاران فرانسوی بکار انداخت و در اولین طرح تولید این کارخانه ۳۰۰ عراده توپ ساخت و ناوگان نادری را که در کارخانهجات کشتی سازی بوشهر ساخته میشد تجهیز کرد.

بدنبال تجهیز ناوها با توپهای فوق، مسئله بعدی تربیت توپچی و با اصطلاح امروزی، افسران تیر و توپخانه بود که این توپها را بکار برده و به فنون و میزان برد و تکنیک و تاکتیک آنها آشنا باشند.

متأسفانه اشکال و نقائص زیاد از حد در کار ساختمان و سازمان ناوگان نادری وجود داشت، که یکی از آنها شاید مهمترین آنها کمبود کارشناسان فنی، با وفا، ورزیده و مجرب و دانا بود. بطوریکه در جنگ دریائی ۱۱۵۳ شمسی که در ۳۵ میلی شمال جزیره لارک بین ناوگان نادری و کشتی شورشیان عرب روی داد، توپچی‌های ناوگان نادری گرچه موفق شدند یکی از کشتیهای شورشیان را غرق کنند ولی بسبب آنکه میخواستند بردگلوله‌های توپخانه خود را هر چه ممکن است بیشتر کنند، لذا باروت یا خرج توپها را بیشتر کردند و در نتیجه، وقتی مقدار باروت از حد معین تجاوز کرد، یکی از توپهای مستقر در پل کشتی فراماندهی ناوگان نادری منفجر شد و عده زیادی از ملوانان و توپچی‌ها، کشته شدند. امام وردیخان در میان دور و آتش همچنان با صدای بلند، نعره و فریاد میکشید و توپچی‌ها را به خرج‌گذاری

و آتش بطرف شورشیان فرمان میداد. ناگهان توپ دیگری بر اثر همین عدم توجه باصول فنی و میزان باروت گذاری منفجر شد و اینبار خود امام وردیخان بشدت زخمی شد و بحال مرگ افتاد.

در این موقع امام وردیخان که پیروزی خود را علی رعم تمام اشکالات و نقاط ضعف ناوگانش بیچشم میدید، باظرافیانش دستور داد که بدون توجه باو همچنان به عملیات خود ادامه دهند و کشتی های ناوگان نادری را، در سایه حمله توپخانه، بطرف اعراب شورشی برانند، و مخصوصاً در همان حال به افسران خود دستور اکید داد که چون او تا چند ساعت دیگر خواهد مرد، نباید خبر مرگ او را بین ناوگان فاش سازند، تا دشمن جری نگردد و روحیه افراد خودش تضعیف نشود.

این جنگ تا چند ساعت ادامه پیدا کرد ولی دیگر امام وردیخان زنده نبود و در گوشه ای از پهل اصلی کشتی فرماندهی، در حالیکه بادشیدیدی میوزید، او در زیر پارچه سفید رنگ بزرگی که بروسط آن تصویر فرمزیک شمشیر ایرانی دیده میشد و پرچم دریائی نادر شاه را معرفی میکرد، برای همیشه خفته بود.

۱۱۳- کلبعلی خان فرمانده ناوگان نادری

پس از مرگ امام وردیخان، بحکم نادر شاه کلبعلی خان سردار «گرمسیرات»، بجای او فرماندهی ناوگان نادری را در خلیج فارس عهده دار گشت و در دنبال نبردهای بعدی که در خلیج فارس روی داد، کلبعلی خان موفق شد اعراب را گوشمالی سختی داده و مسقط و صحار و سایر نقاط را تصرف نماید. در این نبرد فرمانده اعراب، «سیف بن مرشد» که در چند جا بدان اشاره گردید کشته شد و برادرش «سیف بن سلطان» نیز در اثر زخمی چند، روز بعد جان سپرد. عده کثیری نیز به اسارت درآمدند، که شرحش خواهد آمد.

۱۱۴- نیروی دریائی ایران تشکیل میشود

دریابان لطیف خان ضمن مذاکره با نمایندگان شرکت های خارجی مرتباً با

نمایندگان و اولیاء رؤسای قبایل و طوایف مختلف سواحل خلیج فارس در تماس و مذاکره بود و چون میدانست که از شرکت های خارجی کمکی نخواهد رسید و در ضمن کشتی های سفارشی مر بوط به برنامه دور بردی خواهد بود! این بود که در صدد تهیه کشتی از راه های دیگر بر آمد و بالاخره موفق شد به ترتیب زیر و بوسائل مختلف، ناوگانی بوجود آورد:

۱- غیر از شرکت های مذکور در فوق، شرکت های کوچک دریانوردی نیز وجود داشت که در مواقع ضروری، کشتی های خود را بسازمان های بزرگ تجارنی خارجی کرایه میدادند. دریابان لطیف خان با این دریانوردان وارد مذاکره شد و موفق گردید و کشتی جنگی بزرگ که دارای دکل های بلند ۲۵ متری بودند خریداری نماید.

۲- اعراب متفرقه نیز که از آینده خود در مقابل اقدامات نادر شاه بهراس افتاده بودند و بیم داشتند که کشتی هایشان مورد مصادره قرار گیرد، بمیل خود تعدادی کشتی به دریابان لطیف خان فروختند.

۳- امام مسقط يك کشتی جنگی که مجهز به ۶۴ توپ بود به دریابان لطیف خان بنام نادر شاه افشار، شاهنشاه ایران واگذار نمود.

۴- سایر شیوخ سرشناس خلیج فارس هر کدام نیز وسائل و کشتی هائی بناوگان نادری اهداء نمودند.

۵- در همین موقع کشتی های سفارشی به کارخانه کشتی سازی «سورات» هم آماده و روانه سواحل ایران شده بودند. بطوریکه در پائیز سال ۱۷۳۶ م. دو فروند کشتی جنگی که هر کدام ظرفیت چهار صد تن و مجهز به بیست توپ بودند، توسط نمایندگان هند شرقی طی مراسمی با حضور محمد تقی خان شیرازی و دریابان لطیف خان و دیگر اولیاء و بزرگان دولت ایران و حضور نمایندگان شرکت های هند شرقی و کارخانه سورات بایران تحویل گردیدند. بهای این کشتی ها بمبلغ ۱۸۶۰۰ لیره برابر هشت هزار تومان پول ایرانی آن روز بوسیله محمد تقی خان بیگلریگی فارس پرداخت گردید و بدین ترتیب هسته اصلی نیروی دریائی ایران بوجود آمد.

۱۱۵- نامگذاری کشتی‌ها

کشتی‌های بزرگساخت «سورات» که از نوع «برینگاتین» بودند بنا به امر نادرشاه بنام «فتح شاه» یا «فتح‌شاهی» و «مسلك» نامیده شدند. «فتح شاه» بعنوان ناو فرماندهی انتخاب و مقر فرماندهی دریابان لطیف‌خان، فرمانده ناوگان خلیج فارس بر روی آن تعیین گردید.

پرچم دریابانی ایران، که منظور پرچم نیروی دریائی ایران آن روز باشد، بشکل پرده سفید رنگ بزرگی که در وسط آن يك شمشیر کج ایرانی برنگه سرخ نقش شده بود در روی ناوها باهتر از در آمد.

فصل بیست و یکم

۱۱۶- تسهیلات ساحلی نادرشاه

بموازات اقدام تیکه برای تهیه کشتی و ساز و برگ در خلیج فارس بوسیله لطیف‌خان جریان داشت، اقداماتی نیز برای احداث يك کارخانه کشتی سازی ایرانی در بندر نادریه (بندر بوشهر) و کارخانه دیگری (که در جای خود خواهد آمد) برای توپ ریزی و مسلح کردن این کشتی‌ها در بندر عباس در دست اقدام بود. گفته شده است که در سال ۱۷۴۱ دو توپ بزرگ که کالیبر آن معلوم نیست از آلیاژ برنج ریخته شد و قرار بر آن بود که پس از آزمایش، سیصد توپ دیگر از همان نوع ریخته شده و در کشتی‌ها نصب گردند.

در بندر لنگه نیز کارگاههای ساختمان کشتی از خیلی قبل معمول بود و در زمان نادرشاه بدان رونق داده شد، بطوریکه کشتی‌های ساخت بندر لنگه قادر بودند به اقیانوس نیز رفت و آمد نمایند. حتی میدان بزرگی که آثار آن شاید هنوز هم در بندر لنگه باقی باشد، برای بهم دوختن و درست کردن شراعها وجود داشته است. خلاصه، از این بندر نیز واحدهائی بناوگان لطیف‌خان پیوستند.

۱۱۷- کارخانجات کشتی سازی نیروی دریائی

ایران در بندر بوشهر

در تابستان ۱۱۵۳ قمری، نادرشاه باین فکر افتاد که نقشه جدید خود را در مورد

ساختن کشتیهای جنگی در بندر بوشهر بموقع اجرا گذارد. منظور نادر از اجرای این نقشه کاملاً هویدا است. او میخواست که ایران از لحاظ کشتی سازی نیاز به بیگانگان نداشته باشد و روح استقلال طلبی و میل سیادت خواهی وی چندان نیرومند بود که او را از نوسل بکمپانی هند شرقی برای بدست آوردن کشتی باز می داشت. گذشته از این، کمپانی هند شرقی در مقابل هر کشتی که بایران می داد نه تنها پول تقدیمی خواست بلکه امتیاز جدیدی را نیز طلب می کرد.

در عین حال نادر یقین داشت که با کارگر و مواد ایرانی خواهد توانست کشتیها را بقیمت نازلتری تمام کند. متأسفانه این نکته را در نظر نگرفته بود که اجرای این نقشه تا چه اندازه دشوار است. یکی از اشکالات بزرگ، نقصان چوب مناسب در کرانه خلیج فارس بود. نادر که هرگز از هیچ اشکالی نمی هراسید بر آن شده که چوبهای لازم را در جنگلهای مازندران تهیه کرده و از راه خشکی که ۶۰۰ مایل طول داشت به بوشهر ارسال دارد. در اوایل پاییز ۱۱۵۳ قمری، نادر دستور داد که ارا بهای مخصوصی برای حمل و نقل چوب آماده گردد، لیکن بمناسبت فقدان جادههای خوب بین مازندران و بوشهر و کوهستانی بودن قسمت زیادی از جادهها، کارگران ناگزیر بودند که الوارها را بدوش حمل کنند و بهمین جهت حمل و نقل چوب از مازندران به بوشهر با این وضع دشوار برای ایرانیان کمتر از حمل تخته سنگهای بزرگ مرمر از مراغه بمشهد و کلات نبود. نمایندگی گمبرون پس از آن که از نادر درخواستی مبنی بر اعزام عدهای تاجر و ارسال احتیاجات لازم به بوشهر دریافت داشت، درباره نقشه وسیع و پردامنه نادر برائیس خود چنین نگاشت:

«اما اشکال اجرای این نقشه شگرف نادری را از اینجا می توان قیاس کرد که چوبها باید در مدت شصت روز بدوش کارگران، از مازندران به بوشهر حمل نمود و قطعی است که برای تهیه لوازم دیگر نیز بهمین اشکالات برخورد خواهند کرد». مرور زمان حقیقت سخنان را اثبوت رسانید. در زمستان ۱۱۵۳ قمری نادر دستور داد که ساختمان چندین کشتی در بوشهر آغاز گردد. طول این کشتیها می بایستی در حدود صد «شاهغاز» یا سیصد پای انگلیسی باشد و مسلح به پنجاه توپ و کارگران و ملوانان

آن نیز از ایرانیان وعده ای از اربابان انتخاب کردند. از طرف دیگر برای مسلح کردن کشتیها، باهر نادر شاه يك کارخانه توپ ریزی در بندر عباس دایر و در سال ۱۷۴۱ میلادی دو توپ برنجی هم ریخته شد، ناپس از آزمایش سیصد توپ دیگر از همین نوع ریخته شده و در کشتیها بکار برده شوند. ناخدایان کشتیهای بزرگ نادر شاه اغلب از دریا نوردان انگلیسی و هلندی و بعضی ایرانی و عرب بودند و ملوانان آنها از هندیها و بلوچها و بومیان خلیج فارس و بیشتر از افراد قبیله آل هولله گرفته میشدند. اما اشخاصی که بسمت دریا سالار معین شدند عموماً از امور دریاداری و اداره کردن ناوها بی اطلاع بودند. بخصوص محمد تقی خان شیرازی که قبلاً شغل مستوفی گری داشت و بطوری که بعداً خواهیم دید در زمان تصدی او نیروی دریائی نادر شاه از هم پاشید.

از کشتیهای خریداری شده از کارخانه سورات یکی که از همه مهمتر بود که به «فتح شاه» موسوم و اختصاص بدریادار خلیج فارس داشت.

در بندر بوشهر هم که پایگاه اصلی نیروی دریائی خلیج فارس بود، قلعه قدیمی پرتغالیها را مرمت و ساختمانهای دیگری بآن افزوده بودند که پادگان نیروی دریائی در آنجا سکونت داشت و باین واسطه بندر بوشهر تامدتی بنام «بندر نادری» معروف شد. گفته میشود آبخور کشتیهایی که در زمان نادر شاه ساخته میشدند به ۴ متر میرسیده است و تا سال ۱۷۴۸ بقابای سفروند کشتی بزرگ نادری در نزدیکی های بندر بوشهر باقی بودند.

هم اکنون ملوانان ما در موقع پیاده شدن به سواحل شرقی خلیج فارس، گاهگاه در موقع گردش و آب تنی، با تاز نادری از جمله توپهای نادری و یا قلاع و بقایائی از بناهای پایگاههای دریائی آن روز بر خورد میکنند.

نادر شاه همچنین همت بتأسیس نیروی دریائی در دریای مازندران نمود، ولی چون میبایست برای پاره ای از عملیات خود از روسها کمک می گرفت و در ضمن روسها نه فقط هرگز به نادر شاه در این امر کمک نکردند، بلکه سفیر روس «کالوشکین» ابتداء برای آنکه تقرب و محبوبیتی پیش نادر پیدا کند این قول را از جانب دولت متبوع

خود باو داد. نادر هم در مقابل وی را مورد نقد و مهر قرار داد و امر کرد یک دست لباس فاخر و هزار روبل به «کالوشکین» بدهند. ولی بعداً سفیر مزبور بدولت وقت خود «الیزابت پترونا» نوشت که: تقویت نیروی دریائی نادر به صلاح روسیه نبوده و آنان را از هر گونه اقدام منصرف داشت. ولی در هر حال، آن سردار بزرگ باین اشکالات توجهی نکرد و مصممانه اقداماتی را برای مستقر کردن نیروی دریائی شمال آغاز نمود.

۱۱۸- سازمان و ترکیب ناوگان نادری

واحدهای اصلی ناوگان نادری ترکیب یافته بود از چهار کشتی بزرگ بنامهای «فتح شاهی»، «ملک» و «رحمانی» و یک کشتی دیگر که نام آن معلوم نشده است. این کشتی‌ها همان واحدهائی بودند که بکارخانه سورات هندوستان سفارش شده بودند. این واحدها از نوع «بریگانتین» و «غراب» و بنا بر این دارای شراعهای بلند و سه دکله بوده‌اند.

توپهای آن در دو ردیف و هر ردیف در یک طرف طولی عرشه کشتی و در ارتفاع ۱/۵ متری از سطح عمومی کشتی در پل یا طبقه دوم کشتی قرار داشتند. ارتفاع ۱/۵ متری کناره‌های عرشه کشتی بمنزله جان پناه توپها محسوب شده و لوله توپها از درون دریچه‌های متناسبی بطرف بیرون کشتی مستقر شده بودند و بهنگام دریاوردی‌های عادی این دریچه‌ها بسته شده و از ورود آب و موج جلوگیری میشد.

سبک ساختمانی این کشتی‌ها از نظر عمومی بیشتر شبیه کشتی‌های تجارتي آن روز بود و در کیفیت آنها اختلافی وجود نداشت.

دریا بان یا دریا سالار یا دریا بیگی لطیف خان، بعنوان سر فرماندهی ناوگان نادری در کشتی «فتح شاهی» مستقر بود و عده‌ای از معتمدین دولتی و افسران زبده و کارشناسان خارجی که همانا افسران انگلیسی و هلندی اجیر شده بودند، بعنوان ستاد لطیف خان بر روی ناو «فتح شاهی» بودند. واحدهای کوچک تر که بیشتر از نوع

کشتی‌های «ترانکی» بودند، در دیواسه ردیف به ستون‌هندی در دنبال هم با فاصله‌های متناسب قرار گرفته و کشتی‌های بزرگ از نوع «بریگانتین» و «غراب» در اطراف آنها بصورت پوششی قرار می‌گرفتند. کشتی‌های متفرقه و نیروی‌های ساده که فقط برای نقل و انتقال نضرات و سر بازان استفاده میشدند جزو گروه کشتی‌های فیما بین بودند.

کشتی‌ها و قایق‌های دیگری هم بودند که برای حمل اسبها و چهار پایان بکار می‌رفتند.

هر واحد بزرگ یا هر کشتی توپدار بچند کشتی کوچک، فرماندهی داشت و عده‌ای از نضرات و پیاده‌ها را بر زیر فرمان می‌گرفت. این عده موقعیکه بر روی کشتی‌ها بودند بکارهای دریائی از جمله بالا و پائین کشیدن بادبانها و پارو زدن و پائین و بالا گذاشتن قایقهای کوچک و بالاخره نظافت آشخورها و طولیله‌ها و نظافت و تغذیه و تیمار اسبها مشغول بودند. وقتی بساحل میرسیدند به عملیات پیاده شدن و پیاده کردن چهار پایان و اقدامات جنگی میپرداختند.

نبردهای دریائی آنان نیز قطعاً بسیار جالب و در عین حال خطرناک و بی مطالعه بوده است. زیرا بمحض نزدیک شدن دو کشتی جنگی بیکدیگر، جنگ تن بستن در می‌گرفته است و دلیل بسیار بزرگ و غم انگیزی که اروپائیان بسادگی توانستند سواحل میهن ما را مورد تاخت و تاز خود در ادوار مختلف قرار بدهند، آن بوده که اروپائیان صاحب اسلحه گرم بوده‌اند در حالیکه ایرانیان هنوز از اسلحه سرد یعنی شمشیر و خنجر و نیزه استفاده میکرده‌اند.

۱۱۹- ظرفیت ناوگان نادری

در بسیاری مدارک که از آثار مورخین ایرانی و عرب مانده است، تعداد کشتی‌های ناوگان نادری را تا پنجاه الی شصت کشتی بزرگ و کوچک گفته‌اند. ولی در گزارش نماینده هند شرقی انگلیس از بندر عباس (بندر گمبرون)

به لندن در تاریخ فوریه ۱۷۳۵ م. ، تعداد واحد های نیروی دریائی نادری سی فرزند ذکر شده است که در هر حال و بطور تحقیق تعداد این واحدها میتواند در حدود چهل یا چهل و پنج کشتی باشد.

۱۲۰- کشتی های «آب خاکی» یا «آمنی بی» نادری

این نوع کشتی ها بطرز خاصی ساخته میشدند و در بزرگی در قسمت پاشنه کشتی قرار داشت که با نزدیک شدن بساحل و کشانده شدن روی شنه های ساحلی این درب را باز نموده و چهار پدین بر آحتی از آن خارج و یا به آن داخل میشدند .

در اردو کشتی های دوران هخامنشیان و در زمان داریوش و خشایارشا از این وسائط دریائی بسیار استفاده میشد و چنانکه در جای خود شرح داده شد ، اصولاً این عملیات و ساختن کشتی های «آمنی بی» و یا دروازه فارسی آن «آب خاکی» ، از ابتکارات خود ایرانیها بوده و در اثر احتیاجی که به نقل و انتقال اسبها و قاطر های خود برای حمل بار و بنه و سواران و کشانیدن گره ها در خشکی داشتند و میبایستی چهارپایان خود را حتماً همراه داشته باشند ، لذا کشتیهای مخصوص فوق الذکر ساخته شدند . در دوران فعالیت های دریائی نادرشاه نیز به همین دلیل ، نیاز داشتند که اسبها و قاطر های خود را همراه داشته باشند ، چنانکه در اردو کشتی های متعدد نادرشاه به مسقط و عمان (در موقع خود از آنها سخن خواهد رفت) بگفته ای پنج هزار اسب و بگفته دیگر یا نوزده هزار بوسیله عمین کشتی ها از سواحل بندر عباس و بندر هرمز بسواحل مسقط و عمان برده شده اند . مسلم است با توجه بشکل ، ظرفیت و مهمتر از همه به اصول فنی و ساختمانی این کشتی ها که هنوز در مراحل ابتدائی فنی بوده و از نظر ساختمانی رعایت بسیاری از محاسبات و مسائل فنی در آنها نشده و بویژه در دریای پرموج و طوفانی کنترل چنان کشتی هایی با داشتن محمولات زنده ای مثل اسبها و قاطر ها بسیار مشکل و سخت بوده است . لذا خیلی بعید بنظر می رسد که بتوان یا نوزده هزار اسب و قاطر ، آنهم با آن تعداد کم کشتی ، نقل مکان داد ، بلکه قبول آمار یک هزار و پانصد سوار علاقه مند تر

و بمنطق نزدیک تر است . با وجود این ، هنوز برای هر دریانورد ساده و عادی هم تصور چنان اقدامی ، بس خطرناک و غیر ممکن بنظر میرسد . تا این تاریخ با وجود آنکه در دنیای دیگری هستیم و وسائل و تجهیزات فنی ، اعم از مخابرات الکترونیکی و وسائط تندرو وجود دارد و دانش هواشناسی توسعه یافته و مراکز خبری برای نجات دریانوردان تأسیس شده و بالاخره خطوط کشتی رانی و رفت و آمدهای زیاد در همین خلیج فارس بوجود آمده باز ، گاهگاه ناظر اتفاقات ناگواری از ظلم و ستمگری دریا و امواج خروشان آن در همین خلیج فارس هستیم و شنیده می شود که فلان کشتی تجارتمی و یا فلان کشتی بادی دچار طوفان و غرق شده است . بنا بر این با مقایسه این زمانها و با در نظر گرفتن نسبت پیشرفت علم و صنعت و توسعه وسائط دریائی ، ملاحظه می شود که عملیات دریائی نادرشاه و اردو کشتی های دریائی آن مرد ، آنهم در بدترین و خطرناکترین مناطق خلیج فارس مثل «رأس المطاف» و یا در سواحل اقیانوس هند ، در آن زمان در سایه چه قدرت و اراده آهنین و نیرومندی بوده است . برای عموم دریانوردان اعم از نظامی و غیر نظامی توجه بکیفیت این عملیات و تصمیم بانجام چنین اقداماتی احساس شگفتی و اعجاب می کند .

۱۲۱- پرسنل نیروی دریائی نادری

در بدو امر ، چنانکه قبلاً ذکر شد ، اشکال کار فقط تهیه کشتی ها و سازوبرگ و تجهیزات نظامی نبود ، بلکه مشکل بزرگ و شماره دو ، آن بود که پرسنل نظامی دریائی آماده شوند . زیرا تنها کارگران کشتی و ملوانان کار آزموده مورد نظر نبودند ، بلکه بکسانی احتیاج بود که اولاً به فنون دریانوردی آشنائی داشته و در ضمن قادر بچنگیدن باشند . برای تأمین این احتیاجات متأسفانه اشکالات فرارانی وجود داشت .

در مراحل اولیه ، دریابان لطیف خان بازم مجبور شد که دست نیاز بسوی کارشناسان خارجی و افسران و دریانوردان انگلیسی و هلندی دراز کند و طبیعی است که این اشخاص نه فقط از نظر حفاظتی و امنیتی نمی نواستند مورد اعتماد

باشند بلکه عملاً ابتکار عملیات بازهم بدست خارجیان افتاده و درمواقع حساس، آن کاری را ممکن بود انجام دهند که بر وفق نیات و نظرات خودشان باشد. در هر حال گرچه ابتکار صلاح منافع و مصالح ایران نمی توانست باشد، ولی لطیف خان راه دیگری نداشت و مجبور بود که با استخدام آنان با دستمزدها و حقوق گران تن در دهد. بدین ترتیب پرسنل نیروی دریائی شامل عده زیادی از افسران و دریانوردان اروپائی و عده ای از اعراب و معتمدین شیوخ و مباشرین آنان بود. پرسنل ایرانی که بتواند تمام کارهای ناوگان را انجام دهد، متأسفانه کافی نبود و اغلب در جزایر و بنادر بطور پراکنده بکارهای مختلف اشتغال داشتند. خلاصه فرماندهان واحدها، یعنی ناخدایان کشتی های بزرگ را دریانوردان ایرانی و انگلیسی و هلندی و عرب تشکیل می دادند و ملوانان آنها اغلب از هندیها و بلوچها و عربهای مزدور و یومیان خلیج فارس و کارگران ساده سواحل خلیج فارس و بنادر بودند و اغلب آنها از اهالی بندرعباس و بندر نادریه (بندر بوشهر) و بندر لنگه و جزایر هرمز و قشم و کیش بودند.

۱۳۲ - پایان فعالیت های نیروی دریائی در زمان نادرشاه

دوران شکوه و جلال و قدرت نیروی دریائی شاهنشاهی در زمان نادرشاه متأسفانه دیری نپایید و با شروع ضعف بدنی و کهولت سنی آن فرمان بزرگ و فقدان جانشینی لایق و کاردان، اوضاع کشور دچار هرج و مرج شد و بالاخره به آشوب و شرارت بعضی از سرداران وی در نقاط مختلف مملکت منجر گشت، تا آنکه زمام امور را کریم خان زند بدست گرفت، ولی او هم در مورد نیروی دریائی کاری از پیش نبرد. اوضاع خلیج فارس و نیروی دریائی ایران نیز از این بی سرپرستی جدا نبود. نادرشاه با ناوگان خود توانسته بود چندین بار با اعراب لگام گسیخته سواحل عربستان، دست و پنجه نرم کرده و هر کدام از آنها را بجای خود نشاند. در تمام این مدت کوشش نادرشاه برای تشکیل یک ناوگان نیرومندی، از راه خرید یا ساختن

کشتی در کارگاههای کشتی سازی داخلی ادامه داشت. زحمات و اراده آن مرد بزرگ، برای ساختن کشتی در ایران و با مصالح ایرانی با وجود فقدان کارشناسان مجرب کشتی ساز، معذک در خور کمال تحسین و اعجاب است. بخصوص فعالیت و پشتکار وی برای تجدید سیادت دریائی ایران گواه دیگری بر قیام و هوش سرشار او است. با توجه باینکه ایرانیان برای چندین قرن از فعالیت های دریائی دور مانده و بیشتر سرگرم تحمل ناملازمات مرزهای زمینی بوده اند، بناچار حس علاقمندی بدریا و دریانوردی در آنها کشته شده بود و نادرشاه می بایست ضمن تشکیل نیروی دریائی و ناوگان ایرانی با چنین طرز تفکری نیز مبارزه کند. از طرفی برای سازمان دادن چنین بحریه ای نادرشاه نمی توانست به بلوچها و هندیها و اعراب که هیچکدام برای ایران دوستان دلسوز و وفاداری نبودند، اعتماد کند. بنا بر این، اقدام بچنین کارهایی نه فقط برای نادر، بلکه برای هر زمامداری کاری بس دشوار و پر مسئولیت بود و بهمین جهت علیرغم بی علاقی هایی که از ایرانیان در دریانوردی احساس می کرد، ناملازمات را تحمل کرده و بازهم کارها را بخود ایرانیان می سپرد و بالاخره هم زحمات چندین ساله اش فدای همین نقاط ضعف شدند. در هر حال اهمیت اقدامات نادرشاه در خلیج فارس از نظر خود او بیشتر بر این بود که نادرشاه آن مرد روستائی، مردی که از ایالتی فرسنگها دور از دریا برخاسته بود، با چنان هوش و درایتی اهمیت وجود نیروی دریائی نیرومندی را برای ایران بخوبی دریافته باشد.

۱۳۳ - نظر مورخین و نادرشاه

برای اینکه بعلاقه نادرشاه نسبت به نیروی دریائی خلیج فارس بهتر پی ببریم، خاطرات بعضی از سیاحان اروپائی را که بعد از مرگ او به بوشهر آمده و آثار بحریه نادر شاه را بچشم دیده اند در اینجا نقل می کنیم.

«نیپور» که چهارده سال پس از نادرشاه به بوشهر آمده می نویسد:

«کشتی هایی که ۱۲ پا آبگیر داشتند، در موقع مد آب دریا تا نزدیکی اینیه

ساخلی بوشهر پیش میآمدند و بهمین جهت نادرشاه دستور داده بود کشتی های بزرگ را در آنجا بسازند و نیروی دریائی خلیج فارس را در بندرگاه بوشهر تمرکز بدهند. در اثر همین اقدامات رفته رفته بوشهر از حال فراموشی و گمنامی خارج و روبه آبادی گذاشت و حتی مدتی به بندر نادری معروف شد. قسمتی از بقایای بحرینه نادرشاه هنوز در سواحل بوشهر دیده میشود.

«سرها فرورد جونز» که سی و هفت سال بعد از نادرشاه، به بوشهر آمده اینطور میگوید: «وقتی که در سال ۱۷۸۳ م. به بوشهر وارد شدم هنوز سفر وند از کشتی های نادری در نزدیکی شهر باقی بود و در بین آنها یکی که از دیگران سالمتر بنظر میرسید، در حدود پانصدتن ظرفیت داشت».

فصل بیست و دوم

۱۲۴ - تصرف بصره بدست ایرانیان

در زمان شهریاری زند

برای آنکه بتوان نبرد بصره را در زمان کریم خان زند تشریح نمود، نخست ضروری است که تجزیه و تحلیلی منطقی و جامع از عوامل مشخصه ای که باعث این جنگ گردید بیان شود. مسلم است که تمام این علل و ممکنات همه بیک نسبت در پیدایش نبرد یکسان و همانند نبوده اند و بر اثر پایداری یا ناپایداری هر یک، تأثیر آن نیز گوناگون بوده است. سنجش این تفاوتها کار بس دشواری است، معیناً در این قسمت کوشش می شود ارزشهای این علل را با معیارهای دقیقی تجزیه و تحلیل نمود، تا شرایط و اوضاع و احوالی که تحت آن مقتضیات چنین جنگی پدید آمد بر خوانندگان ارجمند بخوبی روشن گردد.

۱۲۵ - عدم اجرای تعهد والی بغداد و بصره

خودخواهی، جاه طلبی و حس افزون طلبی اگر در وجود شخصی که مصدر

۱- این قسمت عیناً از شماره یکم، سال ششم مجله بررسی های تاریخی بقلم سروان محمد کشمیری نقل می شود.

امری در يك جامعه باشد جمع گردند ، گه‌گاه باعث حوادث بزرگی خواهند شد و از بهترین نمونه‌های تاریخی اثبات آن ، اقدامات عمر پاشا والی بغداد و بصره می‌باشد که عاقبت منجر به لشکرکشی ایران بطرف بصره و تصرف آن شهر گردید .

نخستین اختلافی که بین این شخص و دولت ایران بوجود آمد بر سر جماعت بنی‌کعب بود^۱ . باید گفته شود که دولت عثمانی بنی‌کعب را تبعه خود میدانست و از آنها انتظار داشت که ضمن اطاعت ، مالیات خود را به نمایندگی آن دولت یعنی حاکم بغداد و بصره بپردازند ، ولی کعبیها در این زمان قوی شده بودند ، زیرا زندگی عشایری ، حرکت و فعالیت مداوم ، دست و پنجه نرم کردن با ناملایمات ، خصوصیات لازمه را برای سرکشی در آنها مجتمع نموده بود . آنها نه فقط بحکام عثمانی مالیات نمی‌دادند بلکه در خشکی و دریا نیز با اتباع آنها آزار می‌رساندند و اسواال آنها را چپاول می‌کردند . در فارسنامه ناصری آورده شده که کعبیها «... چند کشتی کوچک و بزرگ را فراهم آورده بر مرتددین دریای فارس و لشکرگاه بصره بی‌اعتدالی می‌نمودند^۲» .

برای سرکوبی این طایفه ، پاشای بغداد و بصره دوبرتبه با لشکری فراوان بر آنها تاخت و در هر دو دفعه نتوانست کلری از پیش ببرد و بدون اینکه نتیجه‌ای نایدش گردد ناچار بمراجعت شد^۳ .

حمله دوم والی بغداد و بصره در سال ۱۱۷۶ هجری قمری انجام شد و در همین سالهاست که کریم‌خان زند توانسته بود برگردنکشان داخلی فائق آید و قدرت حکومت خود را بسط دهد . والی بغداد و بصره در این هنگام بفکر افتاد که توسط خان‌زند کعبیها را سرکوب و تنبیه نماید ، لذا پیام دوستانه‌ای برای کریم‌خان ارسال داشت و از خان‌زند تقاضا نمود که جماعت کعبیها را که در آن زمان به‌هیچیک از

۱- برای آگاهی بیشتر از بنی‌کعب و کارهایی که این طایفه انجام دادند به کتاب تاریخ پانصدساله خوزستان تألیف کمروی مراجعه شود .
 ۲- تاریخ فارسنامه ناصری تألیف حاج میرزا حسن حسینی فسائی صفحه ۱۲۵ .
 ۳- کتب تاریخ پانصدساله خوزستان ص ۱۵۵ .

دولتین ایران و عثمانی توجه و اعتنائی نداشتند و مرتباً به بندرگاهها حمله می‌نمودند سرکوب نماید .

بنی‌کعب در این هنگام ، در این طرف مرز یعنی در ایران بسر میبردند و بنا بر گفته مؤلف گیتی‌گشا «شیخ سلمان بنی‌کعب از باجگذاران مرز و بوم روم بودند که بعد از نادرشاه بعلتی از والی بغداد و بصره آزرده خاطر شدند و بادو هزار خانوار از کعب ، از اروندرود عبور کرده و در خطه دورق مسکن گزیدند^۱ .» .

نامه والی بغداد و بصره بدست شهریار زند رسید . کریم‌خان که مطیع کردن طوایف لرستان و خوزستان مخصوصاً بنی‌کعب را لازم میدید این تقاضا را پذیرفت ، بخصوص که خود نیز قبلاً چندبار بزبان آورده بود قصد تأدیب آن طایفه را دارد ، ولی چون کعبیها چندان متعرض اتباع ایران نمیشدند تعجیلی در این امر نداشت . تا اینکه محمد آقای سلام آفاسی بانامه عمر پاشا والی بغداد وارد شد . در این نامه نوشته شده بود:

«چون شیخ سلمان از جمله بادیه نشینان کشور روم که بمحال دورق منتقل گشته و بهیچیک از دولتین اعتنائی ندارد و دست تاراج بر مرتددین بحر^۲ و ساکنین بصره و توابع گشوده ، بندگان خدا را با طرق مختلف آزار میرساند ، هرگاه شهریار ایران برای تأدیبش اقدام نماید ، مخارج توقف آن شهریار در دورق و کشتیهائی که لازم باشد ، متسلم^۳ بصره آماده خواهد کرد^۴ .» .

کریم‌خان در سال ۱۱۷۷ هجری قمری با لشکری بطرف خوزستان حرکت کرد . رئیس طایفه کعب همه‌جا از جلوی خان‌زند فرار میکرد تا اینکه سپاه زند بمحل انشعاب رود کارون رسید . در آنجا به کریم‌خان خبر رسید که شیخ سلمان بدریا گریخته است ، برای تعقیب او کشتی لازم می‌بود .

۱- غرض عثمانی است .
 ۲- تاریخ گیتی‌گشا تألیف محمدصادق موسوی نایبی ص ۱۲۶ .
 ۳- غرض خلیج فارس است .
 ۴- متسلم بمعنای حاکم است .
 ۵- تاریخ گیتی‌گشا ص ۱۲۹ .

کریمخان به والی بغداد و بصره پیام فرستاد که در اجرای تعهدی که نموده است کشتی و کلیه مایحتاج لازم را در اختیار آرئش ایران بگذارد تا بتوان نسبت به تنبیه شیخ سلمان اقدام نمود. ولی حاکم بصره فقط دو کشتی خرما جهت آذوقه سپاهیان ایران و یک کشتی تفریحی جهت سواری شهریار زند فرستاد و از فرستادن غله و سایر وسائل مورد لزوم کریمخان معذرت خواست و اظهار داشت که در عراق قحطی است و پیش از این نمی توان نسبت با ارسال خوار و بار اقدام نمود و فرستادن کشتی جهت عبور سپاهیان را نیز بتعمیق انداخت. شاید علت اصلی این امر وحشتی بود که از نزدیک شدن کریمخان به بصره در دل او ایجاد شده بود.

هر چند کریمخان در این محاربه فایز شد و علاوه بر ایجاد نظم و امنیت در منطقه خوزستان باعث متواری شدن گردنکشان بنی کعب نیز گردیده بود ولی اقدام مزورانه و خدعه آمیز والی بغداد و بصره در عدم اجرای تعهدی که قبلاً وعده انجام آن را داده بود در دل خان زند اثر ناگواری باقی گذاشت و میتوان اظهار داشت که یکی از علل حمله ایران به بصره همین موضوع میباشد.

۱۳۶- ندادن اجازه عبور به سپاهیان ایران

دومین اقدام نامساعد والی بغداد و بصره این بود که به لشکریان کریمخان اجازه عبور از راه بصره بطرف مسقط و عمان را نداد و این امر نیز آتش اختلاف را هر چه بیشتر دامن زد. باید گفت که خوارج منطقه عمان مانع بزرگی برای بازرگانی ایران با منطقه مسقط بشمار می آمدند. این اشخاص بعلمت اختلافات مذهبی و کینه شدید که نسبت به شیعیان داشتند، مکرر مزاحم رفت و آمد کشتیهای ایرانی می گردیدند. کشتیهایی که عازم مسقط میشدند ناچار بودند از گذرگاه عمان عبور نمایند تا به مقصد برسند. خوارج عمان در طرفین این گذرگاه تویهائی نصب کرده بودند و چون عرض گذرگاه بیش از یک تیر تویه پهنای نداشت، ناچار می بایستی از این خوارج اجازه عبور گرفت و هر کشتی که بدون اجازه آنها میخواست عبور کند با آتش

تویخانه کویده میشد. کریمخان می خواست که این مانع را از میان برداشته و راه را برای بازرگانان ایرانی آماده سازد و با تصرف سواحل عمان و ناحیه مسقط، نظارت در امر بازرگانی خلیج فارس را بخود اختصاص دهد. برای این منظور زکی خان را مأمور کرد و سپاهی در اختیار او گذاشت. این سپاه بر کشتیهائی که از زمان نادر باقی مانده بود و همچنین بر کشتیهای تجارتهائی که گرد آورده بودند سوار شده و آماده نبرد با دشمن گردیدند. در این میان شخصی بنام شیخ عبدالله که در جزیره هرمز سکنتی داشت؛ چون فرزندش را کریمخان بعنوان گروگان در شیراز نگاه داشته بود موقع را برای تلافی امر مناسب دید، نامه ای به زکی خان نوشت و باو یادآور شد که اگر او را رها نما و مشاور خود سازد تسخیر مسقط و عمان بسیار آسان است. نیروی ایران به سرداری زکی خان به بندرعباس رسید. شیخ به حمله او را بفریفت و هنگامیکه لشکریانش در بندرعباس در ساحل دریا بودند او را به هرمز برد و در بند نمود. زکی خان هنگامی متوجه گردید که در زنجیر شیخ گرفتار شده بود و دانست که در گرو شیخ عبدالله می باشد تا پس او از شیراز بازگردد. سپاه زکی خان نیز مدتها در ساحل منتظر ماندند و سرانجام چون سردار خود را گرفتار دیدند متفرق شدند. عاقبت بین نمایندگان شیخ عبدالله و کریمخان این توافق حاصل شد که کریمخان فرزند شیخ را آزاد سازد و شیخ نیز زکی خان را رها نماید. این امر انجام شد و هنگامی که زکی خان به شیراز رسید، کریمخان سخت براو بر آشفت زیرا لشکرکشی به قصد تصرف عمان با ناکامی روبرو شده بود. این عدم موفقیت بر کریمخان گران آمد و برای جبران سریع آن وسرکوب نمودن امام مسقط و خوارج سفیری به نزد عمر یاشا والی بغداد اعزام داشت و از او خواست که سپاه ایران از طریق بصره، از راه خشکی به طرف عمان برود. در مجمل التواریخ می نویسد:

«..... تنبیه امام مسقط را بیستنهاده خاطر کرده ایلیچی بنزد عمر یاشای والی بغداد فرستاد، پیغام نمود که چون تنبیه حمایت مسقطی مرکز خاطر است و رفتن لشکر از کشتی بطول می انجامد اراده چنان است که فوج از راه خشکی (در سمت

بصره روانه نمائیم. چون مابین دولتین بنا (بر) صلح و دوستی است بحکام خود بنویسند که از طرف ما خاطر جمع بوده از رفتن لشکر از راه بصره بسمت مسقط و عمان خیالی دیگر بخاطر فرسائند تالشگر از آنجا عبور نموده بمکان مقصود بروند. عمر پاشا از تقاضای کریم خان سرباز زد و بدسپاهیان ایران اجازه عبور نداد، این امر را موقوف بحکم پادشاه جمجاه دولت عثمانیه گذاشت. بندگان وکیل الدوله راجواب اوقا خوش آمده ...»

علاوه بر آن هنگامیکه سپاه ایران از راه دریا بسوی عمان حرکت کرد، عمر پاشا بنای مکاتبه با امام مسقط و عمان را گذاشت و حتی کمکهایی نیز نمود که از آنجمله راهنمائیهای لازم برای ورود کشتیهای امام عمان به اروندرود بود و بوسیله همین کشتیها آذوقه فراوان برای آنها فرستاد و آنها را تقویت کرد تا بتوانند در مقابل سپاهیان ایران مقاومت نمایند. در اینجا بموضوعی که بر خورد می کنیم این است که تقاضای فرستادن سپاه ایران از بصره به عمان از طرف کریم خان، کمی دور از منطق است. زیرا عبور سپاه از طریق خشکی علاوه بر اینکه بزمان زیادی نیازمند بود بعلت مسافت زیاد نیز، سپاه میبایستی از بیابانهای لم یزرع و گرم و سوزان عبور مینمود و حتی تهیه مایحتاج و خواربار این سپاه مشکل بنظر میرسید. در اینجا این سئوالات پیش می آید که صاحب گیتی گشا و مجمل التواریخ که شرح این سپاه کشی را با آب و تاب تمام نوشته اند، آیا از اوضاع جغرافیائی عراق و سپس عربستان تا عمان بی اطلاع بوده اند؟ آیا شیوخی که در بوشهر بسر میبردند و اصولاً عمانی بودند و با کریم خان روابط نزدیکی داشتند، کریم خان را بر این مشکلات آگاه نساخته بودند؟ آیا کریم خان که خود مردی زیرک و دوراندیش بود، از چگونگی اوضاع و احوال و شرایط سرزمینهای همسایه بی اطلاع بوده است؟ برای این سئوالات دو پاسخ موجه میتوان بیان داشت. یکی اینکه تقاضای عبور سپاهیان ایران از طریق بصره برای حمله به عمان، جز بهانه ای برای فرستادن لشکر و تصرف بصره بدون جنگ و زحمت چیز دیگری نبوده است و دیگر اینکه امکان دارد کریم خان میخواسته

۱- مجمل التواریخ تألیف ابوالحسن محمدنابین گلستانه ص ۲۳۶.

۲- گیتی گشا ص ۱۲۹ پیوسته.

است سپاه زیادتری برای تنبیه سلطان مسقط و عمان و خوارج آن حدود بفرستد و این، جز از طریق خشکی امکان نداشته است و باینکه کشتیهای دربند در ایران مانند بوشهر و بندر عباس وجود داشته و میتوانسته است بوسیله آنها سپاهیان اعزام دارد. ولی چون ظرفیت کشتیهای ایران در آن زمان کم بوده بیکر حمله از طریق خشکی اقتاده است. بهر حال پاسخ منفی عمر پاشا به سفیر ایران و رد تقاضای کریم خان زود و مهتر از آن، که مک عمر پاشا به امام مسقط و عمان باعث گردید که کریم خان دستور حمله به بصره را صادر نماید.

۱۲۲- ضبط اموال ایرانیان

در سال ۱۱۸۶ هجری قمری بیماری طاعون در عراق شیوع پیدا کرد و در اندک زمانی سراسر عراق را فرا گرفت، بطوریکه تعداد زیادی از ساکنان بصره، بغداد و سایر شهرها و نیز بادیه نشینان بسوی ایران روی آوردند. برای جلوگیری از ورود این اشخاص به شهرها، مردم دروازه های شهر را محکم بستند و نگذاشتند تا چندین ماه، هیچکس از تازه واردین داخل شهر شود، ولی بوسائل مختلفی آذوقه و خواربار به آنها میرسانند تا از گرسنگی تلف نشوند. در این بیماری، تعداد زیادی از مردم عراق، من جمله جمعی از ایرانیان ساکنان آن سرزمین درگذشتند. والی یرضع بغداد نیز اموال درگذشتگان را ضبط کرد.

بعد از اینکه بیماری رو به تمام گذاشت، بازماندگان درگذشتگان بدوالی عراق مراجعه کردند و تقاضا نمودند که اموال آنها را مسترد دارد، ولی نه تنها باین درخواستها وقتی نگذاشت بلکه دستورات تعدادی از ایرانیان را نیز مورد ضرب و جرح قرار دهند. ... و بسیاری از مردم شهر کاظمین را که بیشترشان ایرانی بودند به زندان افکند و آنانرا به شکنجه و عذاب میکشید و دستور میداد تا باعصا و چماق بر ایشان بکوبند و آزارشان کنند و یکی از چوب خوردگان در اثر چوب خوردن بسیار کشته شد. بازماندگان طاعون زدگان که برای دریافت ارضیه خود نتیجه ای نگرفتند

۱- بین الاحتلالین تألیف عباس عزای س ۵۲.

ناچار به کریم‌خان زند متوسل شدند. کریم‌خان نامه‌ای برای عمر پاشا فرستاد و در آن نوشت که از آزار ایرانیان دست برداشته و اموال آنها را به آنان مسترد دارد ولی پاشا که آز و طمع فراوانی داشت باین درخواست توجهی نکرد و دیناری از اموال را مسترد نداشت و نیز دلایل بی‌موردی اقامه کرد تا عمل خود را موجه جلوه دهد و از جمله اظهار میداشت که ایرانیان اموال مردگان بدون وارث را تصرف کرده‌اند. این عمل پاشانیز اختلاف گذشته بین او و کریم‌خان زند را بیش از پیش دامن زد.

۱۲۸ - آزار زوار ایرانی و اخذ پول از آنان

عمر پاشا والی بغداد که آز و طمع بی‌حد داشت با توجه باینکه ثروت بی‌کرائی اندوخته بود، مهیندا پیوسته درصدد آن بود که هر چه بیشتر بر اموال خود بیافزاید. برای این منظور دست به آزار زواری که برای زیارت عتبات عالیات بایسن کشور می‌آمدند و زائرانی که برای ادای فرائض حج از این کشور عبور می‌نمودند زد و بنابرین مختلف از آنها پول‌های گرفت. در اینجا باید گفته شود که دولت عثمانی به اقدامات عمر پاشا خوشبین نبود و حتی از حکومت موروئی مملوکها در عراق بگران بود. توضیحاً لازمست اظهار شود: ممالیک از سال ۱۱۶۲ هجری قمری بصورت نیمه مستقلی در عراق حکومت می‌کردند. نخستین فرد این خاندان سلیمان پاشای معروف به کبیر است که اصلاحات بی‌شماری بنفع مردم این کشور انجام داد. بعد از او شخصی بنام علی پاشا بحکومت رسید، او نیز مردی عادل و اصلاح طلب بود و آبادیهای زیادی در عراق بنا کرد.

بعد از علی پاشا عمر پاشا که از همین خاندان است جانشین او گردید. وی در آغاز، روش حکام نیکوکار و عادل را پیشه خود نمود ولی بعد از اندک زمانی روش خود را تغییر داد و به ظلم و جور نسبت بمردم عراق و اتباع سایر کشورها خاصه ایران پرداخت، تا جائی که رفتار او موجب شد موجی از شورش و ناامنی سراسر

۱- برای آگاهی بیشتر از حکومت ممالیک در عراق می‌توان به کتاب بین‌الاحتلالین جلد ششم مراجعه نمود.

کشور عراق را دربر گیرد. طوایف سر بشورش برداشتند، مردم از او ناراضی شدند و او ناچار شد با تحمل رنج فراوان و لشکر کشتی‌های بی‌شمار شورشیان را سرکوب و مجدداً نظم و امنیت را برقرار سازد. با توجه باین مطالب است که روش حکومت مرکزی عثمانی در قبال اقدامات او زیاد هم دور از واقع بنظر نمی‌رسد و بجاست اگر گفته شود که دولت عثمانی نیز می‌خواست دست ممالیک از حکومت عراق کوتاه شود.

بهر حال اقدامات این شخص درباره ایرانیان بسیار ظالمانه بود. از حجاج ایرانی که هر ساله برای زیارت به حج می‌رفتند و ناچار بودند از این سرزمین عبور نمایند مبالغی به زور می‌گرفت و اگر کسی نمیداد اموالش را مصادره می‌کرد، در حالی که قبل از وی پرداخت چنین وجهی مرسوم نبود و اگر اشخاصی در قبسال اقدامات او مقاومت می‌نمودند به شکنجه‌های دردناک گرفتار می‌شدند، تا آنجا که برای استخلاص خود حتی تمام هستی‌شان را می‌دادند. در این خصوص هم کریم‌خان هر چه نامه نوشت و پیام فرستاد به جائی نرسید. این بود که نامه‌ای به سلطان مصطفی‌خان پادشاه عثمانی نوشت و پس از ذکر شکایات خود از دربار عثمانی سرباشای حریص و خود سر را خواستار شد. چون دولت عثمانی موضوع را جدی پنداشت، سفیری بنام «محمد وهبی افندی» را به دربار ایران فرستاد. از جناب والی بغداد و رجال این شهر که خطر جنگی بزرگ را احساس می‌کردند شخصی بنام «محمد بگک شای» نیز به رسالت بایران آمد. شهریار زند نیز حیدرقلی خان زنگنه را بمعیت «محمد بگک شای» بعراق اعزام داشت. حیدرقلی خان امیر زنگنه از رجال مشهور ایران بود و از اواخر دوران صفویه با عثمانی‌ها آمیزش فراوان داشت (این شخص بعلمت مسافرت‌های زیاد به سراسر جهان، بیچند زبان اروپائی صحبت می‌کرد و مردی پخته و کلردان بود). حیدرقلی خان به عمر پاشا اندرز فراوان داد و او نیز وعده‌ها کرد وای هنوز چندی از بازگشت سفیر نگذشته بود که نه تنها عمر پاشا دست از اقدامات ناهنجار خود برداشت، بلکه اعمال گذشته خود را نیز تشدید نمود. لذا

می‌توان اظهار داشت که یکی دیگر از علل حمله ایران به عراق همین موضوع می‌باشد.

۱۲۹ - اهمیت بنادر

موضوع دیگری را که برای علت لشکرکشی به بصره نمی‌توان نادیده گرفت و کم و بیش در اختلاف بین دو کشور تأثیر داشته است، اهمیت یافتن بندر بصره می‌باشد. توضیحاً باید گفته شود که انگلیسیها از سال ۱۵۹۳ میلادی بتدریج در هندوستان نفوذ فراوانی پیدا کردند. در هندوستان تقریباً تمام محصولات که در دنیای آنروز در نتیجه فنکسر و کوشش بشر بوجود می‌آمد موجود و رایج بود. هندوستان دارای کارخانه‌های دستی فوق‌العاده زیادی بود که در ممالک اروپائی آنزمان وجود نداشت و منسوجات آن، از قبیل پارچه‌های ابریشمی و پشمی، کتان و نخ در تمام جهان متمدن آنروز معروف بود. انواع و اقسام جواهرات در هندوستان بدست ماهرترین استادان فن، با شکل مختلف و بسیار زیبا ساخته می‌شد. ظروف سفالی و چینی و مصنوعات فلزی، همه حاکی از وضع اقتصادی خوب این کشور بود. بریتانیا بر روی این کشور ثروتمند پنجه افکند تا جائی که بزرگترین و ثروتمندترین مستعمره آن کشور شد!

بعد از تشکیل کمپانی هند شرقی در سال ۱۶۰۰ میلادی تجارت با هندوستان افزایش یافت و برای اینکه انگلستان بتواند کالاهای این کشور را به ممالک اروپائی برساند و در ضمن از تجارت کشورهای اطراف آن سود ببرد ب فکر ایجاد مراکز نزدیک به هندوستان افتاد. مهم‌ترین منطقه‌ای که مورد توجه قرار گرفت خلیج فارس بود. انگلیسی‌ها مرکزی در بوشهر دایر کردند و در این مرکز کالاهای

۱- برای آگاهی بیشتر از اقدامات کمپانی هند شرقی با مردم هندوستان و فشار و محرومیت‌هایی که مردم این کشور وارد می‌گردید به کتاب اخذنای هندوستان نوشته ویل دورانت، مراجعه شود.

۲- برای آگاهی بیشتر از نفوذ دولت بریتانیا در هندوستان به کتاب تاریخ سیاسی تألیف سروان کشمیری س ۱۶۰ تا ۱۶۲ رجوع شود.

فراوانی وارد و خارج میشد و در نتیجه سود سرشاری نیز نصیب ایران می‌گردید. در سال ۱۱۸۸ قمری یعنی مدت کوتاهی قبل از لشکرکشی ایران به بصره انگلیسی‌ها مرکز تجارتی خود را در بوشهر تعطیل کردند و آن را به بندر بصره منتقل ساختند. «سرپرستی سایکس» می‌گوید: «کریم خان از اهمیت روز افزون بصره، که تجارت هندوستان را در خلیج فارس مستقر کرده و بسوی خود جلب مینمود، در حسادت و رشک افتاد...». آنچه مسلم است، انتقال مراکز تجارتی انگلیسی‌ها نه تنها باعث می‌گردید که بصره اعتبار زیادی پیدا کند بلکه از نظر بازرگانی خارجی زبان بزرگی را متوجه ایران می‌ساخت که موجب نراحتی کریم خان گردید و بی‌مناسبت نیست که گفته «سایکس» در اینجا آورده شود: «... او با این لشکرکشی می‌خواست از یکطرف زهر چشمی از آنها بگیرد و از جهتی هم بصره را از رونق بیاندازد تا دوباره تجارت بنادر ایران را رونق دهد». بررسی بنادر ایران در خلیج فارس، پژوهشی درباره تجارت خارجی و درآمدی که خاصه از تجارتخانه انگلیس در بوشهر عاید ایران می‌گردید و توجه کریم خان به بنادر جنوب، همه صحت این نظر به راتأیید مینماید. شهریار زند ضربت بر بصره، رقیب خطرناک بنادر ایران را لازم میدانست. پس میتوان بیان داشت که یکی دیگر از علل اختلاف، اهمیت یافتن بندر بصره و بالنتیجه بی‌اعتبار شدن بنادر ایران است که منجر به لشکرکشی کریم خان به سوی عراق گردید.

۱۳۰ - مسأله کردستان

سرزمین ایران و عراق در ناحیه کردستان چون نزدیک به مسقط الرأس زندیه میباشد بسیار مورد توجه این خاندان بود. طایفه زند از کوه‌های صعب‌العبور این ناحیه، ضربات شدیدی به عثمانی‌ها وارد می‌آوردند و هنگامی که مورد تعقیب قرار می‌گرفتند به کوهستانهای مرتفع عقب نشینی مینمودند. قبل از کریم خان، سرپرست

۱- تاریخ ایران تألیف ژنرال سرپرستی سایکس، ترجمه فخرداعی جلد دوم ص ۴۰۷.

۲- همان کتاب و همان صفحه.

طایفه زند شخصی بنام مهدیخان بود. این شخص با جنگجویان تحت فرماندهی خود که از ۷۰۰ نفر تجاوز نمی‌کردند مرتباً با عملیات چریکی و جنگهای نامنظم مزاحم عثمانیان می‌گردید و در هنگامی که احساس خطر می‌کرد با ارتفاعات پناه می‌برد. مجمل‌التواریخ گوید که طایفه زند «... با این جمعیت قلیل همیشه با کثرت افواج رومیه بطریق شبیخونی به عراقی آویخته، جمعی کثیر از آن طایفه را برادی عدم می‌فرستاد و در صورت غلبهٔ خصم، خود را بکناری کشیده راه جبال در پیش می‌گرفت».

این جنگ و گریزها همینطور ادامه داشت تا اینکه کریم‌خان روی کار آمد. در آغاز کار کریم‌خان، شخصی بنام حسن‌علیخان والی کردستان بود. این شخص قدرت فراوانی یافته بود و چون از کریم‌خان زند بیم داشت، برای درهم‌شکستن او بطرف «پیری» و «کمازان» لشکر کشید. ولی کریم‌خان زند که در این موقع سپاهیان اش اندک بودند راه مبارزه مستقیم را در پیش نگرفت. وی شبها به لشکر دشمن شبیخون می‌زد و تلفات بسیاری به آنها وارد می‌ساخت. این نبردهای شبانه مدت ۴۵ روز بطول انجامید و حسن‌علیخان در این لشکر کشتی نتوانست کاری از پیش ببرد.

در این هنگام نیز خبر لشکرکشی «سلطان سلیم‌پاشای به‌به» بسوی کردستان به حسن‌علیخان رسید و وی درنگ بیشتر را جایز ندانست، از پیری و کمازان عقب نشینی نمود «... از کردستان خبر ورود «سلطان سلیم‌پاشای به‌به» رسید که با جمعیت هزار سپاه کرد و کرم‌ماج باغ‌وای بزرگان و ریش‌سفیدان و اهالی شهر سنندج و جمعی دیگر از ایالات کردستان که از حسن‌علیخان ناخوش و مخوف و در استیصال او می‌گوشتند، با سلیم‌پاشای مذکور متفق و چهارمزلی سنندج رسیده مردم آنجا همگی در ترلز می‌باشند. از آنجا بی‌نیل مقصود و عطف عنان بجانب کردستان نموده با استعجال روانه شده جماعت زندیه با کریم‌خان عقب فوج او را گرفته، پس ماندگان لشکر را تاخت و تاز و بقتل می‌رسانیدند و خان مذکور بسبب برهم خوردگی ملک

۱- مجمل‌التواریخ تألیف ابوالحسن بن محمد امین گلشنه صفحه ۱۴۶.

۲- غرض هجده هزار می‌باشد.

خود در رفتن تعجیل می‌نمود و اعتنا بجماعت زندیه که عقب سپاه را داشتند نمی‌نمود...» بر اثر حملات کریم‌خان، تعدادی از قوای حسن‌علیخان بدین ترتیب از بین رفت. لذا او برای مقابله با «سلطان سلیم‌پاشای به‌به» نیروی کافی در اختیار نداشت و در نبرد شدیدی که بین آن دو در گرفت، حسن‌علیخان شکست خورده و متواری شد و بدین ترتیب بوسیله «سلطان سلیم‌پاشای به‌به»؛ شخصی که رقیب بس خطر ناکی برای کریم‌خان زند بود از میان برداشته شد. سلطان سلیم که بعد از این واقعه از حمایت مردم کردستان سلب امید کرده بود و از سوی دیگر سردارانش بر علیه او قیام نموده بودند، ناچار به ترك این منطقه شد.

کریم‌خان بدون دغدغه خاطر وارد کردستان شد و در هنگام ورود او خسروخان نوهٔ سبحان وردی‌خان فرمانروای آن سامان بود و او نیز از کریم‌خان اطاعت نمود. در اینجا لازمست نکته‌ای را که مرحوم زین‌العابدین کوه‌مره‌ای ملقب به امیر در ذیل و حاشیه‌ای که بر مجمل‌التواریخ می‌نویسد گفته شود. او از زینة‌التواریخ نقل می‌کند که: «چون حسن‌علی‌خان کرد اظهار اطاعت و انقیاد نسبت به کریم‌خان نمی‌کرد کریم‌خان پس از مغلوب کردن مهر علی‌خان تکلم متوجه کردستان شد. حسن‌علی‌خان و پیروانش خواهی نخواهی قبول فرمانبرداری وی کردند» ولی آنچه مسلم است این است که حسن‌علی‌خان بعد از شکست بطرف آذربایجان متواری شد و تا پایان عمر در آنجا می‌زیسته است.

این حوادث روشن‌گر این واقعیت است که کریم‌خان زند تا چه حد بمنطقه کردستان توجه خاصی مبذول می‌داشته است.

سالها بعد از این واقعه، حادثه دیگری در کردستان اتفاق افتاد با اینکه حادثه بسیار کوچک است ولی بدلائلی که ذکر شد، کریم‌خان بآن اندازه بمنطقه کردستان اهمیت میداد که همین واقعه کوچک منجر به اعزام قوا از طرف او گردید و در نتیجه یکی دیگر از علل اختلاف میان او با والی بغداد بوجود آمد. موضوع

۱- مجمل‌التواریخ ص ۱۶۰.

۲- ذیل و حاشیه زین‌العابدین کوه‌مره‌ای بر مجمل‌التواریخ ص ۴۵۱.

از این قرار است که سلیمان پاشا والی کردستان عراق که از دولت عثمانی رنجیده خاطر شده بود بنزد کریم خان پناه آورد. خان زند وی را سخت مورد حمایت خود قرار داد و از او در نزد دولت عثمانی شفاعت کرد. این درخواست کریم خان مورد قبول عثمانی قرار گرفت تا جایی که سلیمان پاشا رامجداً به سمت حکومت کردستان عراق منصوب نمودند. محبت کریم خان زند درباره این پاشا باعث شد که بعد از مرگ او برادرش که بنام محمد پاشا نامیده میشد و بجای او بحکومت رسید، نسبت به دربار ایران حق شناس و خدمتگزار باقی بماند. اما خدمتگزاری و توجه محمد پاشا نسبت به کریم خان مخالف نظر و حتی موجب سوء ظن عمر پاشا والی بغداد و بصره بود. بهمین جهت محمد پاشا را معزول کرد و برادرش محمود پاشا را بحکومت چولان و ریاست طایفه بابان منصوب کرد. محمد پاشا مراتب راهبه کریم خان زند اطلاع داد و کریم خان از پاشای بغداد خواست که محمد پاشا را در سمت قبلی ابقاء کند اما والی بغداد نه تنها این خواسته را قبول نکرد بلکه عده‌ای راهم مأمور کرد که به قلعه چولان بروند تا چنانچه ناراحتی از طرف کریم خان یا احیاناً محمد پاشا ایجاد شود آنرا بر طرف و محمود پاشا را در حکومت یاری نمایند. از این طرف نیز کریم خان سپاهی به سرداری علی مرادخان زند بکمک محمد پاشا فرستاد. حملات سپاه ایران در آغاز باعث شد که سپاهیان عثمانی شکست بخورند ولی در همین هنگام علی مرادخان که مثل غالب اوقات مست بود بتنهائی خود را داخل سپاه عثمانی انداخت و نام خود را اظهار داشت. سپاه عثمانی او را دستگیر نموده و در نتیجه سپاه ایران که سردار خود را از دست داده بود شکست خورده و متواری و بسیاری از آنها کشته شدند. علی مرادخان را به بغداد بردند و بعد از چندی دولت عثمانی او را آزاد کرد. هر چند خان زند سردار دیگری را فرستاد و او این شکست را جبران کرد ولی اقدامات عمر پاشا مبنی بر رد تقاضای کریم خان همیشه در نظر شهریار زند بود و انتظار داشت که فرصتی بدست آید تا بتواند جبران این اعمال را بنماید. لذا بصراحت میتوان بیان داشت که مسئله کردستان نیز یکی از علل لشکر کشی شهریار زند بسوی بصره میباشد.

۱۳۱- کشته شدن یاغی ایرانی بدست حاکم بصره

میرمهنا و غائی پسر میرناصر از مشایخ بندر ریگ بود. این شخص قبل از سلطنت کریم خان بر اثر شرارت نفس، پدر خود را کشت و سپس برادران و عموها و برادر زادگان خود را یکی پس از دیگری بقتل رساند و فرمانروای بلاعنایع بندر ریگ شد و به شرارت و راهزنی در خلیج فارس پرداخت. نخستین بار که کریم خان بر شیراز مسلط شد میرمهنا را به شیراز فراخواند و چون میدانست که وی آدم ناراحتی است او را توقیف نمود. ولی میرزا محمد بیگ خرموچی که داماد میرمهنا بود از او شفاعت کرد. چون این شخص از خدمتگزاران صدیق شهریار زند بود، وساطت او مورد قبول قرار گرفت. کریم خان میرمهنا را امر خص نمود و ریاست طایفه و غائی و ضابطی بندر ریگ و حدود آنرا بوی محول نمود. از سال ۱۱۷۶ قمری که میرمهنا مجدداً بمحل خود بازگشت باز بنای شرارت و آدمکشی را گذاشت. کریم خان که در این هنگام مشغول امور مرکزی ایران بود نتوانست به تنهائی میرمهنا بپزداند ولی عاقبت امیر گونه خان افشار را برای سرکوبی او اعزام داشت. میرمهنا بدریا گریخت و به جزیره خارکو رفت ولی چون این جزیره بدون آب بود تصمیم گرفت که به جزیره خارک دست اندازی نماید.

بعد از اینکه میرمهنا تصمیم بتصرف خارک که در آن زمان در تصرف هلندیها بود گرفت^۱، هلندیها با شیخ سعدون آل مذکور، حاکم بوشهر که او نیز از میرمهنا

۱- تاریخ خلیج فارس نوشته ویلسون ترجمه محمد سعیدی ص ۱۵۵ بهمه.

۲- توضیحاً باید اظهار شود که حکومت هلندی که در جزایر اندونزی کنونی مستقر بود، تصمیم گرفت تا مرکزی در بصره دایر نماید. برای این منظور نماینده‌ای را با عده‌ای به بصره فرستاد و حاکم بصره نیز عمه گونه قول مساعد به نماینده این شرکت داد ولی بعد از اینکه رونق روزافزون کار آنها را دید بفکر اخذی افتاد و چون با مقاومت نماینده شرکت مواجه شد به بهانه‌ای او را بزدان افکند تا اینکه توانست عده‌ای معتنابهی پول ازاو بگیرد و بعد از این عمل او را رها ساخت. نماینده هلندی پس از رها شدن بفکر تصرف جزیره خارک افتاد. این جزیره از لحاظ موقعیت طوری قرار گرفته است که می‌تواند رفت و آمد کلبه کشتیها بقیه پاوردی در صفحه ۳۰۲

دلخوشی نداشت بنای مراد گذاشتند و طرفین بر حسب وعده و فرار قبلی متفقاً از خارگ و بوشهر بسوی خارگو رهسپار شدند. میرمهنا با کشتیهای خود در روی دریا با استقبال دویروی مهاجم شناخت و بعد از نبرد آنها را شکست داد و تلفات سنگینی بآنان وارد ساخت. این فتح، میرمهنا را تشویق نمود که بخارگ که دارای قلعه مستحکم و مجهز بتوپهای زیادی بود حمله برد. این عمل انجام شد و با اینکه محاصره شدگان با تهوری بس شکست آورد دفاع کردند ولی شجاعت خارج از حد میرمهنا عاقبت به نتیجه رسید. خارگ و قلعه محکم هلندیها بتصرف او درآمد، جمعی از هلندیها بقتل رسیدند بقیه نیز در یک کشتی روانه مرکز هند هلند شدند و بعد از این واقعه است که نقش هلندیها برای همیشه در خلیج فارس پایان می یابد. این فتح و تصرف خارگ باعث تحکیم میرمهنا در اعمال خلافتش شد و بیشتر به دزدی و راهزنی پرداخت. کریم خان که دیگر تحمل بیش از این را نداشت زکی خان را مأمور سرکوبی او نمود و بوی دستور داد که کشتی تهیه نموده و افراد مسلح را بخارگ برساند و دستوری به عمال خود در بنادر جنوب داد که با تمام نیرو در تهیه کشتی و سرباز، زکی خان را مدد نمایند. هنگامی که خویشاوندان میرمهنا متوجه شدند که دیر یا زود کار میرمهنا ساخته میشود یکی از خویشان او بنام حسن سلطان هنگ، میکه میرمهنا در بازار جزیره خارگ گردش می کرد، با عده ای دور او را گرفت و جنگ شدیدی بین آنها بوقوع پیوست و عاقبت میرمهنا توانست با تعداد معدودی از همراهان، خود را به کشتی شکسته ای رسانده و بدریا رود. وی و همراهان در آن کشتی شکسته چندین روز بهر طرف در حرکت بودند تا اینکه صبح یکی از روزها کشتی به ساحل رسید، متوجه

را بسوی اروندرود زیر نظر داشته باشد لذا نماینده هلند از شیخ بندر ریگ این جزیره را گرفت و قلعه ای در آن ساخت و بر اثر کار و کوشش خستگی ناپذیر در اندک زمانی خارگ بصورت یک مرکز فعال تجاری درآمد بطوریکه جمعیت آن که قبل از آن از یکصد تا سه صد فقیر تجاوز نمی کرد به هزاران نفر بالغ شد و علاوه بر آن، نماینده با کشتیهای خود توانست جلوی ورود و خروج کشتیها را از اروندرود بگیرد. این کار به حاکم بصره بقدری مدغم زد که حتی حاضر شده بود آنچه از نماینده هلند گرفته پس بدهد و در عوض او اجازه ورود کشتیها را به اروندرود و در نتیجه به بصره بدهد.

شدند که به ساحل بصره رسیده اند میرمهنا بی هیچوجه تمایل نداشت که در بصره پیاده شود زیرا شرارت های فراوان او و آدمکشی هایی که انجام داده بود باعث گردیده بود که سراسر مردم خلیج فارس و نیز مردم بصره تشنه خون او باشند. ولی نداشتن آنوقه و آب، و نیز نبودن کشتی سالم او را ناچار کرد که در آن جا توقف کند، شاید بدون اینکه کسی متوجه او شود بتواند مقداری آنوقه تهیه کند، ولی مردم بصره او را شناختند و او و همراهانش را دستگیر کردند.

مؤلف گیتی گشا مینویسد که بعد از اسیر نمودن میرمهنا گزارش به عمر پاشا والی بغداد دادند و او دستور قتل او را صادر کرد و بطور مخفی او را کشتند. ولی سر جان ملکم مینویسد که حاکم بصره فوراً او را بقتل رساند و جسد او را بصحرای انداخته ناطعمه سگان و عبرت ساکنین آن دیار شود. ضمناً سر جان ملکم اضافه مینماید که اگر در منابعش با او میساختند شاید تا مدتی میتوانست در مقابل قوه ای که از خارج روی جزیره آورده بود مقاومت کند اما کسانی که با وی بودند از در عناد برآمدند و او مجبور شد که به بصره بگریزد...»

بهر صورت میرمهنا، شخصی که سالیان دراز موجب ناامنی قسمتی از جنوب ایران شده بود بقتل رسید ولی کریم خان زند پس از اطلاع از این جریان ناراحت شده و نامه شدید و اعتراض آمیزی به والی بغداد و بصره فرستاد که بجهت مأمور یانگی دولت ایران را به ایران مسترد نداشته و خود سرانده او را بقتل رسانیده است.

اواخر نامه، از رستم التواریخ برای آگاهی بیشتر نقل میشود.

«... الحمد لله که ما از حد و کالت خود پای پیش نه نهاده و با کمال ادب و انصاف در مقام خود مانند سد سکندر ایستاده ایم، لاجرم غلط بسیار بزرگی از تو صادر و جرم بسیار عظیمی از تو ظاهر شده، تنبیه تو بر ما لازم و بتحذیر تو عازم میباشیم، ای بیخرد ناهوشیار، چاکر یانی روگردان ما را تو چرا بردار کردی، تنبیه چاکر گناه کار بر آقای وی است نه بر غیر و در حقیقت میرمهنا صاحب سیف و قلم و بکمالات صوریه و معنویه آراسته بود، از کشور روم خویشهایش بیش است، پس بر ما واجب

۱- گیتی گشا ص ۱۶۱ تا ص ۱۶۸.

۲- تاریخ ایران تألیف سر جان ملکم ج ۲ ص ۷۱.

ولازم است که خوبهای چاکر رشید نامور خود را از تو بگیریم.

خلاصه کلام آنکه عادلہ خاتون خواهر احمد پاشای بغدادی را از برای ما بفرستید یا بصره را بتصرف کارگذاران ما بدهید و یا آماده جنگ باشید و زهر آب شمشیر دلیرانرا بچشید و دست امید از دستگاہ زندگانی بکشید، تا آنکه بعد از این حد خود بدانید...»

«مانظور که ملاحظه میشود کریم خان در پایان نامه اعتراض آمیز خود میگوید که با عادلہ خاتون خواهر احمد پاشای بغدادی را بعقد او در آورده بایران فرستند و یا شهر بصره را بتصرف عمال دولت ایران دهند و یا آماده نبرد باشند.

جواب کریم خان چنین داده شد که اختیار عادلہ خاتون با خود اوست و او هر کس را که بخواهد بشوهری اختیار میکند، شهر بصره نیز متعلق به سلطان عثمانی است و بدون اجازه سلطان عثمانی هیچ کاری نمیتوان انجام داد ولی در مورد جنگه اختیار باشماست هر طور صلاح میدانید انجام دهید. با توجه به مطالب بالا بخوبی مشهود است که اقدام والی بغداد در این مورد نیز آتش اختلاف را شعله ورتر ساخت و این شمل در تصمیم کریم خان مبنی بر حمله به بصره بی تأثیر نبوده است.

۱۳۳- ضعف دولت عثمانی

از دلایل دیگری که از خلال نوشته‌های منابع و مأخذ میتوان استنباط کرد این است که وضع داخلی امپراتوری عثمانی و شورشهایی که در سراسر این امپراتوری بزرگ بروز نموده بود، خود موجب تشجیع کریمخان در لشکر کشی به بصره شد.^۴

- ۱- رستم النواریخ تألیف محمد هاشم (رستم الحکمه) با اهتمام محمد مشیری ص ۴۰۰.
- ۲- در اینجا لازمست برای آگاهی خوانندگان ارجمند اشاره‌ای بوضع امپراتوری عثمانی بنمائیم. از قرن سیزدهم میلادی که ترکان عثمانی توانستند امپراتوری عثمانی را بوجود آورند تا سال ۱۶۸۳ میلادی که قوای عثمانی در پای حصار وین از قوای اطریش و لهستان شکست خورد این کشور توانست کشورهای همجوار را یکی پس از دیگری در تحت سلطه خود قرار دهد. در سالهای ۱۳۹۳ تا ۱۳۹۹ میلادی عثمانی بونان، سربستان و بقیه پاورقی در صفحه ۳۰۵

کریم خان بخوبی از اوضاع داخلی آن کشور آگاهی داشت و میدانست که دولت عثمانی در اثر جنگهای متوالی با روسیه و اطریش و نیز شورشهای داخلی مانند قضیه کریمه و مصر و قیام مردم بالکان ضعیف شده است. لذا بعید بنظر نمیرسید اگر او خواسته باشد عراق را ضمیمه ایران سازد و کار آنجا را یکسره نماید.

۱- برای آگاهی بیشتر از حکومت عثمانی و عواملی که باعث تضعیف و در نتیجه تجزیه این امپراتوری گردید به کتاب خاور میانه نوشته پروفیسور ژردن لنجافسکی مراجعه شود.

مانده پاورقی صفحه ۳۰۴

بلغاریستان را تصرف کرد و نیم قرن بعد امپراتوری روم شرقی عملاً در تصرفات عثمانی قرار گرفت و این امر در سال ۱۴۵۳ میلادی با تصرف قسطنطنیه عملی شد و کنستانتین هم امپراتور روم در دفاع شهر جان سپرد. در دوران سلطنت محمد فاتح (۱۴۵۱ - ۱۴۸۱ میلادی) مورد و اوبه از جمهوری و نیز منترع شد و جزو این امپراتوری قرار گرفت و همچنین این کشور توانست بسنی و هرزد گوین، آذوف و کریمه را متصرف گردد. تصرف بصره بدست ترکان عثمانی اهمیت زیادی داشت زیرا خلافت عباسیان را منقرض ساخت و پادشاه عثمانی عنوان خلافت کسب کرد. امپراتوری عثمانی در دوران سلطنت سلیمان خان اول در وقت به قانونی در داخل و خارج باوج عظمت و اقتدار خود رسید. در سال ۱۵۲۱ میلادی بلگراد را گرفت و پنج سال بعد عنگری را متصرف شد و از طرف شرق نیز پس از يك سلسله جنگهای، قسمت وسیعی از ارمنستان و دو شهر بغداد و بصره را متصرف شد و بکمک ناوگان خویش بر عدن و سواحل جنوبی عربستان تسلط یافت و همچنین توانست قسمت مهمی از شمال آفریقا را در تحت تسلط خود قرار دهد، و با این ترتیب امپراتوری وسیعی بوجود آمد که کلیه راههای بازرگانی مدیترانه، دریای سیاه، بحر احمر و قسمتی از اقیانوس هند تحت فرمانروائی وی قرار گرفت. از سال ۱۶۸۳ بدلیلی این امپراتوری عظیم تجزیه گردید. نخست اینکه مداخلات دولتهای فرانسه، انگلستان، روسیه، آلمان و ایتالیا در این کشور که هر يك پهنائی مناقبی در این منطقه داشتند و برخورد این منافع و رقابتها با یکدیگر بیش از پیش موجب ضعف این امپراتوری را فراهم می آوردند. دوم اینکه ضعف حکومت مرکزی، بیعت عدم توجه به اکثر مردم این امپراتوری و تأمین خواستههای آنها میباشد که علت اصلی آن را عدم تربیت شاهزادگان این امپراتوری بعد از سلیمان خان قانونی میتوان دانست که اکثر آنها بیشتر در حرم سرا بسر بردند و از اوضاع سیاسی و اجتماعی مردم اطلاع کافی نداشتند. در نتیجه، شورشهایی در سال مختلف این امپراتوری بروز کرد. این شورشها که با مداخله کشورهای دیگر بروز نموده بودند در آغاز بیشتر رنگ مذهبی داشتند و بعداً بصورت سیاسی و ایده نولوژیکی خود نمائی میگردند. بی لیاقتی و رشوه خواری دستگاه حاکمه و اعمال و حیثیانه لشکریان عثمانی نیز باین امر کمک مینمود. هماین عوامل باعث گردیده بودند که حکومت مرکزی عثمانی دچار ضعف شود.

عراق از آغاز دوات صفویه برای ایران قضیه مشکلی شده بود. خشونت فوق العاده سربازان ینی چری عثمانی با مردم ایران که برای زیارت بآن کشور میرفتند و نیز بدرفتاری و بی رحمیهای عناصر طرفدار حکومت ترك در اماکن متبرکه و اعتبار مقدسه نسبت به شیعیان، خود از موجباتی بود که غالباً مایه نزاع و زد و خورد بین دو کشور در زمان صفویه میگردید. بعد از آن تازمان کریم خان نیز این مشکل لاینحل باقی مانده بود.

کریم خان مشاهده میکرد که هر سال پولهای زیادی بعنوان زیارت اماکن متبرکه به خارج میرود و علاوه بر آن بر انبیاغ ایران فشار و محرومیتهای زیادی وارد میشود، لذا از این موضوعات سخت ناراحت بود، خاصه توجه او بیشتر بر روی خارج شدن پول از مملکت و زبانی که از این باب به کشور وارد میشد معطوف بود. چنانکه می بینیم همینکه مشاهده کرد کمپانی هند شرقی در مقابل کالاهای خود طلا بخارج میبرد، خروج طلا و حتی داد و ستد را بوسیله پول طلا با خارجها ممنوع کرد. با توجه به مطالبی که گفته شد باید تأیید کنیم که شهریار زند مثل هر سیاستمدار موقع شناس و باعزم واراده میخواست از موقعیت استفاده کند و عراق را بتصرف در آورد تا از آن ایرانی در قلمرو ایران زیارت بروند و اگر حاکم بصره ۱۳ ماه دلیرانه در مقابل سپاهیان ایران مقاومت نمیکرد شاید کریم خان بهدفع خود میرسید و با هر گاه چند سال دیگر کریم خان زنده می ماند و با جانشینانش روش او را در اداره مملکت دنبال میکردند و برای بدست آوردن قدرت بجان یکدیگر نمی افتادند، این آرزو جامه عمل می پوشید. علاوه بر دلایلی که ذکر شد علت دیگری نیز در بعضی از تواریخ چشم میخورد که با توجه بوضع آن روز کریم خان، نمیتوان آنها را مورد تأیید قرار داد ولی چون همه دلائل را ذکر نموده ایم لازمست آن نیز عنوان شود. سر جان ملکم میگوید: «لشکر فرستادن وی (یعنی کریم خان) بمملکت عثمانی جهت رفاه و آرامی ملک ایران بود، باین معنی که چون احتمال میرفت از وجودشان (یعنی ارتش ایران) خللی در آسایش خلق حادث شود بکاری فرستاده در خارج مملکت مشغول ساخت تا اهالی ملک از دستبرد و تجاوز ایشان مصون باشند و چون این قصد کرد بهانه خوبی آغاز

نهاد تا این کار را در نظر هامو وجه جلوه دهد. اول چیزی که امید مردم را بلند کرد فتح بلادی بود که علی (ع) و بعضی از اولاد او در آنجا مدفوفند و نیز سرپرستی سایبکس می گوید: «... و نیز در آرتش خود با عدم رضایت مواجده گردید...». البته موضوع مشغول کردن آرتش در خارج از کشور توجیه بسیار معقولی است و بیتر است بگوئیم کریم خان می خواسته است سرکشان و جاه طلبان داخلی را در خارج از کشور مشغول سازد خاصه اینکه آرتش ایران را در زمان کریم خان اکثر افراد عشا بر تشکیل می دادند که دارای رؤسای جاه طلبی بودند، ولی نباید نادیده گرفت که کریم خان از همان آغاز کار یعنی از اواخر سال ۱۱۶۳ هجری قمری مداوماً با این سرجنیانان داخلی درگیر بود و یکی بعد از دیگری آنها را از میدان بیرون نمود. در سال ۱۱۸۸ هجری قمری و زمانی که بفکر لشکرکشی بطرف بصره افتاد که دیگر کسی وجود نداشت تا یزای مقاومت در مقابل او و احیاناً سرکشی را داشته باشد، زیرا بالغ بر ۲۵ سال کریم خان برای وحدت مملکت کوشش کرد و در این زمان کلیه گردنکشان را مطیع و فرمانبردار ساخته بود. آرتش ایران نیز ثابت نبود که خطری بوجود آورد، موافقی که لازم بود نسبت به جمع آوری سپاه اقدام می نمودند، حتی برای لشکرکشی به بصره از ماهها قبل نسبت به جمع آوری سرباز و تدارک تجهیزات اقدام شده بود. پس نمی توان قبول کرد که از ناحیه آرتش خطری متوجه کریم خان بود است و بالنتیجه این دلیل که در نوشته های سرپرستی سایبکس و سر جان ملکم آورده شده است و آقای دکتر هدایتی در کتاب تاریخ زندیه آن را یکی از علل اصلی نبرد بصره توصیف کرده اند، مورد قبول نمی باشد.

اینک که دلایل لشکرکشی بطرف بصره روشن شد، به شرح خود نبردهای برداریم:

۱۳۳ - آغاز نبرد

چون مبادله سفرا بین کریم خان و سلطان عثمانی و همچنین ارسال نامه توسط

- ۱- تاریخ ایران تألیف سر جان ملکم ج ۲ ص ۷۴.
- ۲- تاریخ ایران نوشته سرپرستی سایبکس ج ۲ ص ۴۰۷.
- ۳- تاریخ زندیه تألیف آقای دکتر هدایتی ص ۱۷۷.

طرفین نتوانست کمکی به حل اختلاف در کشور بنماید شهریار زند دستور جمع آوری سپاه داد. نامه‌ها با طراف نوشته شدند و از هر سو افراد ورزیده جمع آوری گردیدند. برای این سپاه تجهیزات و ساز و برگ مورد لزوم تدارک دیده شد و در اواخر تابستان سال ۱۱۸۸ هجری قمری سپاهی که فراهم شده بود از هر جهت آمادگی نبرد را پیدا نموده بود. فرماندهی سپاه بعهد صادق خان برادر کریم خان ملقب به استظهار الدوله گذاشته شد. در این سپاه علی محمدخان زند معروف به شیرگیر یا شیرکش خواهرزاده کریم خان، الله‌قلیخان نواده شیخ‌علیخان و نظرعلیخان یکی از عموزادگان وی، هر یک فرماندهی قسمتی از آنها عهده‌دار بودند و ناسرخان بن-مذکور، حکمران بوشهر و بحرین نیز از راه دریا صادق خان را یاری می نمود.

صادق خان در لشکرکشی مهارت فراوانی داشت، علی محمدخان در دلآوری و شجاعت زبانه‌زنی همگان بود، نظرعلیخان و الله‌قلیخان هر کدام در جنگ‌های زیادی شرکت کرده و تجربه‌های فراوانی داشتند. با چنین سپاهی صادق خان برای تسخیر بصره رهسپار شد. در رستم‌التواریخ می نویسد: «... پس والای کریم خان وکیل الدوله جم اقتدار کبی اعتبار، بر مضامین خضوع آئین عریضه سلیمان پاشای مسلم بصره اطلاع حاصل نمود، خواهرزاده خود عالیجاه علی محمدخان زند شیرگیر را که در قوت و شجاعت و رزم‌جوئی و پرخاشگری رشک‌سام نریمان و رستم دستان بود، با سپاهی شمشیرزن و خنجرگذار، آراسته با آتشخانه و آلات و اسباب و ادوات سرداری و دبدبه و کوبه و طمطراق و دستگاہ سالاری بجانب بصره فرستاد» همانطوریکه ملاحظه می شود رستم‌التواریخ فقط از علی محمدخان زند بعنوان سردار سپاه نام می برد، در حالیکه سایر منابع و ماخذ، همگی بالاتفاق صادق خان را فرمانده کل قوا ذکر نموده‌اند، پس می توان گفته رستم‌التواریخ را در این مورد اشتباه دانست. در مجمل‌التواریخ نوشته شده «... بندگان وکیل الدوله را جواب او ناخوش آمده، صادق خان برادر خود را با سی هزار سوار و الله‌قلیخان نواده شیخ علیخان را با لشکر زنگنه و کلهر بطرف بغداد تعیین فرمود...» در بقیه منابع نیز همه جا صادق خان

۱- رستم‌التواریخ ص ۴۰۱.

۲- مجمل‌التواریخ ص ۳۳۷.

به عنوان فرمانده کل قوا تعیین و مشخص شده است. اکثر منابع تعداد سپاهیان ایران را رقمی در حدود ۳۰ هزار نفر ذکر مینمایند ولی در بین اختلافین این رقم بیست هزار نفر قید شده است. سر جان ملکم این رقم را ۵۰ هزار نفر ذکر میکند. عباس اقبال تعداد سپاهیان را ۳۰ هزار نفر می نویسد، آقای دکتر هدایتی در تاریخ زندیه این رقم را ۶۰ هزار نفر قید نموده است. ولی با بررسی همه جانبه ما خنوم منابع و پژوهش زیاد، در اوضاع و احوال لشکرکشی و تعداد افراد تحت اختیار هر فرمانده و نیز سایر عوامل دیگر، تعداد سپاهیان ایران را بین ۳۵ تا ۴۰ هزار نفر میتوان بر آورد نمود.

حرکت به بصره در هوای گرم مشکل بود، لذا چند ماهی دیگر به تهبه و تدارک سپری شد تا هوا رو سردی نهاد و سرانجام در هشتم ذی القعدة سال ۱۱۸۸ هجری قمری که زمستان فرارسیده بود سپاه از شیراز حرکت کرد. پس از ۵۲ روز راه پیمائی یعنی در روز اول محرم سال ۱۱۸۹ هجری قمری اردو به حویزه و در درازدهم محرم بسواحل اروندرود رسید. گذشتن از اروندرود با توجه بعرض و حجم آب بسادگی امکان پذیر نبود. برای رفع این مانع بزرگ، پس از مشورتهای زیاد، عاقبت صادق خان باین نتیجه رسید که باید پلی برای عبور سپاهیان احداث نماید، لذا دستور داد تا تعداد زیادی قایق جمع آوری نمایند. افراد برای جمع آوری قایق به رسو رفتند و سرانجام از رودخانه‌ها و آبهای اطراف اروندرود تعداد قابل ملاحظه‌ای قایق جمع آوری گردید. قایق‌ها بوسیله زنجیرهای سنگین و پایه‌های مستحکم بهم‌دیگر بسته شدند. در گیتی‌گشا مینویسد: «... چون عبور آن دریای آتش پر تاب از چنان بحر آب و مرور آن لجه پراضطراب از چنین سهمگین گرداب بدون توسط جس مسلسل از بابت محالات و از جمله خوارق عادات مینمود پس ناچار چاره کار را در بستن جس دیده امر قضائون صادر گردید...» ولی ساختن این پل بسادگی انجام نشد.

۱- بین‌الاحتلالین ج ۶ ص ۵۷.

۲- تاریخ ایران ج ۲ ص ۷۴.

۳- تاریخ مفصل ایران تألیف عباس اقبال آشتیانی ص ۷۴۶.

۴- تاریخ زندیه ص ۱۸۰.

۵- گیتی‌گشا ص ۱۸۵.

زیرا از طرفی خطوط مقدم سپاه ایران در تیسرس توپخانه شهر بصره واقع بودند و از سوی دیگر شیخ عبدالله رئیس جماعت منتقم با افراد تحت فرماندهی خود که تعداد آنها نیز قابل ملاحظه بود، مرتباً بایرانیان حمله مینمودند و بالاخره انگلیسیها که از ورود سپاه ایران به بصره بجهت اینکه به تجارت آنها در بصره لطمه زیادی وارد میآمد در وحشت افتاده بودند، سخت میکوشیدند که بوسیله کشتیهای توپدار خود مانع ساختن پل بر روی اروندرود بشوند. سپاه ایران در تحت این شرایط بود که به ساختن پل همت گماشت و باینکه انگلیسیها و اعراب خطوط نظامی ایرانیان را گلوله باران میکردند تا شاید بتوانند از ایجاد پل جلوگیری نمایند ولی کوشش آنها بیهوده بود زیرا سپاه ایران بخوبی در برابر این تعرضات مقاومت کرد و توپخانه ایران توانست کشتیهای توپدار انگلیسی را به عقب نشینی وادار نماید. در این نبردها تعداد زیادی از یاران شیخ عبدالله مقتول و بقیه که یارای مقاومت در خود ندیدند متفرق گشتند.

بعد از اینکه ساختمان بخش بزرگی از پل در این طرف ساحل با تمام رسید، لازم بود که قسمت دیگری از این پل در ساحل مقابل ایجاد و مستحکم گردد تا سپاه بتواند از روی آن عبور نماید. برای این منظور دو هزار نفر از شناگران و زبیده بختیاری در پناه تاریکی شب بوسیله شنا توانستند از اروندرود عبور نموده و خود را بسوی دیگر برسانند.

آنها شبانه به حفر سنگر و استحکامات در ساحل مقابل پرداختند... امر واجب الامتثال نواب استظهارالدوله عز نفذ یافت که دو هزار نفر از جماعت بختیاری که در شناوری بانپنگان دریاورد خویشی و در کوه نوردی از پلنگان کوه گرد پیشی دارند در آن شطبح کردار شناور گشته و چون سیل بی بنیاد از آن رود گذشته در ساحل آن طرف متوقف شوند... در این هنگام اقدامات اعراب برای بیرون راندن ایرانیها با شدت بیشتری آغاز شد، ولی تمام حملات در زیر ضربات شدید توپخانه ایران دفع می شد و کار ساختن پل بخوبی پیشرفت می نمود، تا اینکه بعد از ۱۸ روز کوشش و فعالیت در زیر آتش گلوله های توپ و تفنگ دشمن، ساختن

tarikhema.ir

پل با تمام رسید و بدین ترتیب پل متحرکی برای عبور سپاهیان آماده شد. صبح روز ششم ماه صفر سال ۱۱۸۹ هجری قمری سپاه ایران بعد از تحمل مشکلات فراوان از روی این پل عبور نموده و به پای حصار شهر بصره رسید.

دیوارهای ضخیم حصار شهر بصره بسیار مستحکم بودند و در بعضی نقاط ضخامت دیوار به بیش از هفت بالغ می شد. سلیمان آقا حاکم بصره که یارای مقاومت در برابر سپاهیان ایران را نداشت، دستور داد دروازه های شهر را ببندند و برج و باروها را محکم نمایند. تعدادی از مورخین از جمله سر جان ملکم درباره سلیمان آقا حاکم بصره می نویسند که او مردی سپاهی پیشه و رشید بود و بواسطه صفات نیکوئی که داشت مردم همه از او رضایت کامل داشتند و با جان و دل فرامین او را اطاعت می نمودند و همین امر موجب گردید که محاصره بصره مدت زیادی بطول انجامد.

در روزهای نخست محاصره، چندین بار سربازان ایرانی بشهر حمله بردند ولی استحکام حصار و عمق خندق که دریای دیوار شهر حفر نموده بودند و نیز وجود تیراندازان ماهری که بدستور سلیمان آقا در داخل برجهای حصار قرار گرفته بودند باعث شد که این حملات به نتیجه نرسند و تعدادی از سپاهیان ایران زخمی و مجروح و جمعی دیگر نیز کشته شوند. صادق خان که از طرفی سرسختی و شدت مقاومت سلیمان آقا و اهالی بصره را می دید و از سوی دیگر حصار ضخیم و خندق پهناور پای دیوار را مشاهده می کرد، متوجه شد که پیروزی سریع و آسان نیست. وی دستور داد تا سپاهیان، قلعه دیگری در کنار شهر بنا نمایند. وسایل و لوازم سپاهیان را در آن قلعه گذاردند و توپهای قلعه کوب را در جاهای مناسب مستقر نمودند.

از این قلعه جدید صادق خان دستور داد که بوسیله توپخانه سنگین نقاط مختلف حصار شهر را گلوله باران کنند شاید بتوانند نقاط ضعیف حصار را بیابند و از این نقاط به داخل شهر نفوذ کنند. در این گلوله بارانها هر روز به قسمتی از حصار شهر آسیب وارد میشد، ولی مردم بصره بهنگام شب خرابیها را ترمیم می کردند و صبح روز بعد اثری از خرابی هویدا نبود. حتی دریکی از روزها، براهنمائی یک نفر فراری

mandegar.tarikhema.org

عرب، بخشی از حصار را که از جاهای دیگر ضعیف‌تر بود، سخت‌گویند بطوریکه برج و باروی آن فروریخت و حصار قلعه ویران شد و راه برای ورود لشکریان آماده شده بود. ولی با فرارسیدن شب عملیات متوقف گشت و صبح‌روز بعد همه با تعجب مشاهده نمودند که دیوار و برج و باروی آن مجدداً توسط بصره‌ایها ساخته شده‌است.

بعد از این عملیات بود که صادق‌خان اطمینان حاصل نمود که شهر بصره را نمی‌تواند با حملات مستقیم بتصرف درآورد زیرا چنین شهری با حصار ضخیم، خندق‌های عمیق و دفاع شدید محصورین از راه حمله مستقیم تسخیر ناپذیر بود. بدین سبب برای جلوگیری از کشته شدن افراد خود دستور داد که سربازان بطرف حصار نزدیک نشوند و مصمم شد با محاصره شهر را به تسلیم وادار نماید.

برای این منظور دستور داد که در گرداگرد شهر در ۳۶ نقطه استحکاماتی برپا نمایند. در پشت این استحکامات و چنانچه‌های احدائی شبانه‌روز عده‌ای از سربازان بیاسداری پرداخته و مراقب اوضاع منطقه باشند. برای هر یک از این استحکامات مسئولین و مراقبین مخصوص گمارد و سرپرستی آنها را بیکی از سران سپاه خود سپرد. سربازانیکه بدین ترتیب در این استحکامات مستقر شدند بخوبی توانستند راه عبور و مرور شهر را با خارج قطع نمایند^۱، بطوریکه از نخستین هفته‌های محاصره آثار قحط و غلا در بصره آشکار شد.

راه دیگری که امکان داشت محصورین با خارج مرادده برقرار سازند راه آبی بود. برای محاصره این راه هم کشتیهای جنگی ایران در اروندرود بترتیبی مستقر شدند که راه دریا نیز بر مردم بصره بسته شد و بدین ترتیب بصره از راه خشکی و دریا در محاصره‌ای بس شدید قرار گرفت.

۱- گیتی‌گشا ص ۱۸۹.

۲- این استحکامات غیر از آن قلعه‌ای است که در همین بخش درباره آن گفتگو شده است.

۳- مجمل‌التواریخ ص ۳۳۷ و گیتی‌گشا ص ۱۹۰.

۱۳۳- مشکلات مدت محاصره

بصره سیزده ماه در محاصره ایرانیان قرار داشت. در طول این مدت طولانی مشکلات فراوانی برای اردوی ایرانیها فراهم می‌گردید که همه را صادق‌خان با رهبری صحیح و دوراندیشی خاصی بر طرف می‌نمود، از آن جمله بود:

۱- لشکر کشی خوارج عمان و مسقط

قبلاً گفته شد که کریم‌خان، زکی‌خان را با سپاهی فراوان برای سرکوبی خوارج عمان و مسقط بدان صوب فرستاد ولی این لشکر کشی بدون نتیجه ماند. کریم‌خان بعد از اینکه در این امر توفیق نیافت بحکام بنادر خلیج فارس دستور داد تا از صدور هر گونه آذوقه و غله بمقصد عمان جلوگیری نمایند. در نتیجه این دستور مردم آن نواحی در مضیقه‌ای شدید قرار گرفتند، زیرا قسمت اعظم مواد خوراکی آنها از سواحل ایران تأمین می‌شد.

خوارج مسقط و عمان برای جبران کمبود مواد غذایی خود بناچار بسوی بصره روی آوردند و از طریق این شهر مرتباً مقدار قابل ملاحظه‌ای مواد خوراکی مخصوصاً خرما بسواحل عمان حمل می‌شد ولی محاصره از طرف ایرانیان، این راه حمل خواربار و آذوقه را هم بر خوارج بست و بناچار خوارج بقصد جنگک با سپاه ایران و شکستن محاصره بصره عسپار اروندرود شدند و البته علل دیگری هم خوارج را در تصمیم خود راسخ‌تر می‌کرد و آن علل عبارت بودند از اختلاف مذهب بین ایرانیان شیعه و خوارج پیرو تسنن. دیگر دوستی آنها با حاکم بغداد و بالاخره آزرده‌گری و حس انتقامجویی که از حمله زکی‌خان در دل داشتند. همه این عوامل دست بدست یکدیگر داده و باعث شدند که خوارج عمان بکمک محصورین بصره بشتابند، باین امید که شاید بتوانند حلقه محاصره ایرانیها را شکسته و بصره را از تنگنایی که بدان دچار شده بود رهائی بخشند.

بهر صورت امام خوارج دوازده هزار نفر سپاهی را با دوازده فرزند کشتی و نیز تعدادی کشتیهای کوچک تندرو بفرماندهی دو نفر از فرزندان خود از طریق خلیج فارس

به مصب اروندرود اعزام داشت .

این خبر به کریم خان رسید، وی حاکم بندر بوشهر و رئیس قبیله بنی کعب را مأمور نمود که بمقابله سپاهیان دشمن بشتابند . چون از گذرگاه عمان به بصره مسافتی در حدود ۸۰۰ کیلومتر می باشد طی این زمان مدتی وقت لازم داشت، رئیس قبیله بنی کعب از این موقعیت استفاده کرده و در اروندرود از دوسوقوای خود را مستقر کرد و محافظت هر طرف بمقدار ۳۰۰۰ مرد جنگی واگذار شد. علاوه بر آن، صادق خان برای جلوگیری از ورود کشتیهای دشمن دستور داد که زنجیر شخمی بر دهانه اروندرود بینند تا در تاریکی شب کشتیها و قایقهای دشمن نتوانند بداخل اروندرود نفوذ نمایند .

زنجیر عظیم و سنگینی که بنسبت صنعتگران شیراز ساخته شده بود به مصب اروندرود آورده شد. در سر آن را در دو طرف ساحل به طنابها و تیرهای عظیم محکم کردند و سر بازان محافظ با توپهایی که در هر دو سو مستقر نموده بودند آماده تیرد شدند. در گیتی گشا می نویسد: ... چون حقیقت این خبر معروض نواب استظهارالدوله گردید، بحکم واجب الامتثال نواب معظم الیه. شیخ ناصر ابومهری بندر بوشهری حاکم بندر و شیخ برکات و شیخ رئیس بنی کعب سلسله متین مستحکم و زنجیر قوی محکمی را که چون رشته اهل ارباب دول بهم بسته و چون سلسله مشید اجزای عوالم ایجاد افزار و استمدادش بیک دیگر پیوسته در دارالملک شیراز پامر خدبوگردن فراز حدادان کاوه بقای آهن خاوا آهنگران داود نمود معجز نما از کوه آهن پرتاب و دریای حدیدنداب ساخته ارسال معسکر نواب استظهارالدوله فرمودند، بر زیر اروندرود کشیده و هر دو سر آن را بر ساحل دو جانب رود باوناد عظیمه و اعمده قوید محکم و مستحکم نموده محافظت یک قسمت زنجیر بمقدار شیخ برکات بنی کعب و حراست جانب دیگر بمقدار یکی از سرکردگان سپاه نصره دستگاه مقرر گشته، در هر جانب سه هزار مبارزان دلاور و چند عراده توپ برق شرر نمین و راه عبور غرانات و جہازات خوارج مسدود از تشدید آن سلسله متین فرمودند ...»

سر انجام زمانی که سفاین خوارج به نزدیک مصب اروندرود رسیدند، متوجه شدند که

حریف به آنها پیشی جسته و سدی بزرگ در راه آنها بوجود آورده است. اعراب بناچار در نزدیکی رود متوقف شده و لشکر انداختند ولی در یکی از شبها طوفانی بس مهیب بوقوع پیوست که به روز حادثه ای منجر شد. طوفان مرتباً بر شدتش افزوده میشد بطوریکه فشار امواج بر زنجیر کشیده شده لحظه به لحظه افزایش می یافت. عاقبت زنجیر ستر در مقابل امواج سهمگین مقاومت نیاورده و از هم گسیخت. در همین حال چند قایق کوچک ایران که در یک پایگاه دریائی قرار داشتند، بوسیله امواج از جای خود کنده شد و نزدیک کشتیهای اعراب برده شدند. اعراب از مشاهده قایقها متوجه شدند که زنجیر از هم گسیخته است، لذا موقع را برای ورود به رودخانه مناسب دیده، کشتیهای خود را بداخل اروندرود هدایت کردند ولی در این هنگام با مقاومت شدید ایرانیان مواجه شدند. توپخانه ایران از هر سو آنها را در هم می کوبید ولی تاریکی شب و طوفان شدید باعث شد که گلوله ها بر روی دشمن چندان مؤثر واقع نگردد و اعراب در زیر باران گلوله های توپ و تفنگ توانستند از آن منطقه دور شده و به کنار بصره برسند.

ورود کشتیهای امام خوارج به نزدیک حصار بمنزله روح جدیدی بود که در کالبد محصورین شهر بصره دمیده شده بود. شادبها کردند و جشنها برپا ساختند. صدای فریاد شغف آنها با اندازه ای در هوا طنین انداز شده بود که صدای آنها بگوش سپاهیان ایران میرسید.

فرمای آن شب دوازده هزار نفر سپاهی عرب از کشتیها در ساحل پیاده شده و در مقابل نیروی ایران فرار گرفتند. هنوز آفتاب طلوع نکرده بود که نبرد شدیدی میان ایران و خوارج در گرفت، این جنگ تا عصر همان روز ادامه یافت. سر بازان ایرانی در این جنگ رشادت فراوانی ابراز نمودند.

صادق خان که موقع را فوق العاده حساس پنداشت از هر گونه تشویق سر بازان فروگذار نمود و بوسیله عوامل خود بهمه لشکریان اطلاع داد که هر کس یکی از افراد دشمن را زنده دستگیر نماید پنج تومان بعنوان جایزه دریافت خواهد داشت و اگر کسی کشته عربی یا سر بریده او را بیاورد سه تومان انعام میگیرد. انتشار این خبر

درس نوشت جنگ اتر مهمی داشت، زیرا سر بازان ایران با قدرت هر چه تمامتر بجنگ پرداختند و هنوز آفتاب غروب نکرده بود که آثار ضعف در اعراب هویدا شد. تعدادی از دشمنان بدست ایرانیان کشته و عده‌ای هم زخمی و اسیر شده بودند. فرزندان امام خوارج که عهده‌دار فرماندهی بودند مقاومت را بیش از این جایز ندانسته و دستور عقب نشینی دادند، ولی در حقیقت فشار سر بازان ایرانی باندازه‌ای بود که خود اعراب قبل از دریافت این دستور ناچار به عقب نشینی شده بودند و این عقب نشینی بترتیبی بود که در حقیقت سحنه‌ای از فرار سپاهی شکست خورده را مجسم میساخت.

سرانجام تعدادی از اعراب توانستند خود را به کشتیها و قایق‌های خود رسانده بر آنها سوار شده و از ساحل دور شوند. حملات این جماعت بهمین جا خاتمه یافت، آنها مدتی در حدود ۵ ماه در میان آروند رود به مقاومت در برابر ایرانیان دست زدند، هر زمانی که موقعیت را مناسب میدیدند فرصتی پیدامیکردند به قوای ایران نزدیک میشدند ولی در هر دفعه بر اثر ضربات شدید توپخانه ایران نمی‌توانستند از عملیات خود سود ببرند و با اینکه از سواحل مراقبت شدیدی میشد که آب و آنزوقه به کشتیهای اعراب نرسد ولی آنها بهنگام شب خود را به ساحل میرساندند و به نخلستانهای اطراف رفته و مقادیر زیادی خرما که غذای عمده آنان بود بدست می‌آوردند و شبانه به قایق‌های خود باز می‌گشتند. عاقبت عم بعد از ماهها که این جنگ و گریزها ادامه داشت در یکی از نبردهای شدید که کشتیهای ایران آنها را تعاقب مینمودند شکست فاحشی خورده و برای همیشه سرکوب و متواری شدند. در فارسنامه ناصری مینویسد:

«... دوازده هزار نفر از جماعت خوارج عمان و مسقط با کشتیهای جنگی به حمایت اهل بصره آمدند و نزدیک به ۵ ماه بر روی آب توقف کرده هر روز در برابر اردو آمده جنگ می‌نمودند و عاقبت شکست یافته از پی کار خود رفتند...»

۱- گلشن مراد تألیف ابوالحسن غفاری کاشانی برگه ۱۰۰.

۲- فارسنامه ناصری ص ۲۱۸.

و بدین ترتیب هجوم سپاهیان عمان و مسقط که ممکن بود برای ایرانیها مخاطراتی دربر داشته باشد سرکوب شد.

۲- حملات مردم بصره

محاصره بصره و نایابی غذا در این شهر باعث گردیده بود که محصورین ب فکر چاره بیفتند. مردم شهر چندین بار خواستند با شیخون زدن بر سپاه ایران راهی در خط محاصره بازکنند ولی حملات آنها بدون نتیجه ماند.

این حملات باعث شدند که در طول سیزده ماه محاصره بصره، سر بازان ایران همیشه بیدار و مراقب اوضاع باشند، زیرا خورجیهای دسته جمعی از حصار شهر و حملات شدید محصورین امکان داشت مخاطراتی فراهم نماید. این آمادگی مداوم در مدتی طولانی کلا آسانی نبود. محصورین که از حملات خود نتیجه‌ای نداشتند نمی‌شد بحیله‌هایی نیز دست می‌زدند که از آن جمله واقعه‌ای است که در گیتی گشا چنین آمده است:

«در یکی از شبها شخصی که خودش را یکی از افراد فراری دشمن معرفی میکرد بدین روی ایران پناهنده شد. او را نزد سردار زند بردند وی اظهار داشت راهی وجود دارد که اگر سپاهیان از این طریق حمله کننده بسپولت داخل شهر خواهند شد و من حاضرم تا این راه را به لشکر ایران نشان دهم. این موضوع حیلته‌ای بیش نبود زیرا مردم بصره میخواستند بدین طریق قسمت عمده‌ای از نیروی ایران را از استحکامات بیرون آورده و آنها را به سوئی دیگر بکشانند تا بتوانند هم به آنها ضربات شدیدی وارد آورند و هم خط محاصره را که با خروج قسمتی از سپاهیان ضعیف میشد درهم بشکنند.

سردار زند باین شخص اعتماد نکرد و در حقا چند نفر از سرداران سپاه را برای آگاهی از چگونگی امر اعزام داشت. سرداران بعد از اینکه مسافتی را پیمودند، متوجه شدند که تعداد زیادی از بصریها در تاریکی شب از حصار بیرون آمده‌اند و منتظرند تا سپاه ایران حمله نمایند. آنها بسرعت خود را به سردار زند رسانیده و چگونگی را اطلاع دادند.

چون محصورین متوجه شدند که حيله آنها بی تأثیر مانده است باحالی بی‌امیر حملات شدیدی را آغاز نمودند و حتی تعدادی از دیوارهای استحکامات ساخته شده ایرانیان را ویران کردند. آن شب نبرد شدیدی بین طرفین بوقوع پیوست که تا صبح ادامه داشت. بصره با عقب‌تافتن تلفات بسیار عقب نشینی نموده بداخل حصار پناه بردند.

۳- سدهای رودخانه فرات

دجله و فرات در محلی موسوم به «القرنه» یکدیگر متصل و از این بعد نیز رود کارون به آنها می‌پیوندد. از التقاء این سه رودخانه بزرگ است که رود پسر آب و بستر عظیمی ایجاد میشود، ولی رود فرات قبل از اتصال به دجله از منطقه‌ای بطول بیش از یکصد و پنجاه کیلومتر میگذرد که بجزایر معروف است و هنگامی رودخانه به حوالی بصره میرسد که زمین آن نسبت به منطقه اطراف مرتفع‌تر میباشد و چون شهر بصره و مناطق اطراف در سطحی پائین واقع شده‌اند، طغیان این رودخانه باعث میگردد که امواج، مناطق پست را در معرض مخاطره قرار دهند.

برای جلوگیری از خسارات احتمالی که امکان داشت بوسیله طغیان این رودخانه بمناطق پست وارد آید، در زمانهای گذشته تعدادی سد بر روی آن بسته بودند تا بوسیله آنها آب را کنترل نمایند.

در طول ۱۳ ماه محاصره، صادق خان لحظه‌ای از فکر سدهای این رودخانه غافل نبود، زیرا اگر شکافی در یکی از سدها ایجاد میشد تمام نواحی اطراف آن در زیر آب قرار میگرفت و در نتیجه تلفات و خسارات فراوان بسپاه ایران وارد میگردد. منطقه‌ای که سپاهیان ایران را، این خطر تهدید میکرد مسافتی در حدود ۲۵ کیلو-متر را شامل میشد. صادق خان برای محافظت از سدهای ساخته شده افراد و بزبدهای را تعیین نمود و این افراد شبانه روز بمراقبت و پاسداری از سدها پرداختند. با اقدامات احتیاطی که در این مورد انجام شد از این بابت هیچ‌گونه حادثه‌سویی پدید نیامد.

۴- حملات قبایل عرب

در هنگامیکه بصره در محاصره ایرانیان بود تعدادی از قبایل عرب که در اطراف

بصره تا نواحی بغداد سکونت داشتند؛ برای خرید و فروش اجناس خود به بصره رفت و آمد مینمودند و چون بصره را در محاصره سپاهیان می‌دیدند، با حملات و تعرض داخلی خود موجب ناراحتی سردار زند را فراهم نموده و قسمتی از سپاه او را به خود مشغول میداشتند. باینکه تعداد آنها زیاد نبود ولی حملات ممتد آنها سپاه ایران را دچار زحمت مینمود ولی عده‌ای از این افراد در نبردهای پراکنده‌ای که بوقوع می‌پیوست کشته شدند، تعداد دیگری نیز در هنگامی که سرداران زند برای محاصره بغداد مأمور بودند اسیر گردیده و بقیه نیز بمناطق دور دست متواری شدند. در مجمل‌التواریخ مینویسند: «... و نظر علی خان زند و الله‌قلی خان زنگنه که بمحاصره بغداد مأمور بودند نزدیک بغداد را مضرب خیام نموده و لشکر بتاخت و تاز محلات میفرستادند چنانچه لشکر تا کرکوک و موصل رفته غنیمت و اسیر بسیاری آورده و محلات نزدیک را نیز تهب و غارت کردند بقیه السیف جای و مکان خود را گذاشته باطراف متفرق گردیدند...». باینکه اعراب بعد از این نبردها سرکوب و متواری شده بودند، معذالک تا آخرین روزهای نبرد، گه‌گاه دسته‌های کوچکی از آنها در اطراف سپاهیان ایران ظاهر میشدند و چون این دسته‌های پراکنده امکان داشت که مخاطراتی را فراهم نمایند لشکریان می‌بایستی آمادگی خود را حفظ نموده و مراقب اوضاع باشند.

۵- تابستان گرم منطقه

موضوع دیگری که فکر صادق خان را بدان مشغول می‌داشت فرارسیدن تابستان بود زیرا در تابستان، در این ناحیه چندین نوع باد میوزد. یکی بسادهای موسمی اند که اکثراً از جنوب بشمال در حرکت می‌باشند. این بادهای که بخار آب دریای احمر را از روی منطقه گرم سوزان عربستان عبور می‌دهند با بخارات گرم خلیج فارس درهم آمیخته و تولید بادهای مرطوب و ناراحت‌کننده‌ای را می‌نمایند که بدان شرحی می‌گویند. دیگر بادهای نامنظمی است که اصطلاحاً بدانها بادهای متناوب گویند. این بادهای اکثراً از مناطق شمالی باین ناحیه میوزند. اختلاف بادهای متناوب با بادهای موسمی آن است که در بادهای موسمی زمان و جهت باد همیشه یکنواخت

است و هر سال در زمان معین شروع بوزیدن می‌کنند، ولی بادهای متناوب علاوه بر اینکه جهتشان یک‌نواخت نمیباشد زمان آن نیز گاهی متغیر است.

در تابستان، علاوه بر بادهای موسمی بندرت بادهای متناوبی نیز از طرف شمال بر روی ناحیه بصره می‌رسد، ولی اگر این بادهای بوزند آب و هوای مطبوع عرض شمالی را به همراه خواهند داشت.

با طولانی شدن مدت محاصره و فرار رسیدن فصل تابستان، اگر بادهای گرم و سوزان صحیری جنوب وزیدن می‌گرفت کار بر سپاهیان ایران مشکل میشد. مردم بصره نیز امید داشتند که تابستان سوزان منطقه، ایرانیان را مجبور بترک آن سرزمین خواهد نمود. خاصه که گرما و بادهای گرم طاق فرسا غالباً بیماری‌هایی نیز بدنبال داشتند.

فکر تابستان صادق‌خان را که فرمانده محتاطی بود بخود مشغول میداشت. باینکه اقداماتی از نظر تأمین آب و غذا و اندازه‌های وسائل راحتی سپاه را فراهم نموده بود، مع الوصف در مقابل گرمای منطقه کار مثبتی نمی‌توانست انجام دهد. تابستان فرا رسید، از بهجت بلند ایرانیان در آن سال نه تنها از بادهای گرم و سوزان خبری نشد، بلکه بادهای شمال که نسیم خنکی به همراه داشت وزیدن گرفت و از این نظر هیچ مشکلی برای سپاه ایران بوجود نیامد.

لشکر بغداد

در زمانی که هنوز خوارج در آبهای اروندرود هسته مقاومتی را بوجود آورده بودند، سلیمان آقا حاکم بصره آمدن آنها را به عمر پاشا اطلاع داد و از او درخواست کرد که هر چه زودتر کمکی برای مردم شهر بفرستد تا خوارج بدین ترتیب نیروی تازه‌ای پیدا نموده و بکمک یکدیگر بتوانند محاصره شهر را در هم بشکنند. عمر پاشا لشکری با ساز و برگ کامل بطرف بصره اعزام داشت. صادق‌خان بعد از دریافت این خبر، مقابله با این لشکر را بعهده شیخ محمود خزاعی واگذار نمود.

۱- در بین الاحتالین ص ۵۱ بعد این نام محمود الحمود الخزاعی درج شده است.

شیخ محمود یکی از بزرگان عرب بود که افراد قبیله اش در بین بغداد و بصره در منطقه حله اقامت داشتند. وی بعزت اینکسکه مذهب تشیع داشت نسبت بایرانیان علاقه پیدا نموده بود و چون از طرفی دیگر با عمر پاشا خصومت دیرین داشت، پس از خبر حرکت لشکر از بغداد بنزد صادق‌خان آمد و آماده شد که برای مقابله با این لشکر بشتابد. صادق‌خان این کمک مؤثر را قبول نمود و جمعی از سپاهیان خود را نیز برای کمک و همکاری با وی اعزام داشت.

شیخ محمود خزاعی با افراد خود به حله آمد و مدتی در انتظار رسیدن عثمانیها بود، ولی خبری از فرارسیدن لشکر نشد. لذا وی ناامید شده بنزد صادق‌خان بازگشت. هنوز مدت کوتاهی از بازگشت او نگذشته بود که عثمانیها به حله رسیدند. قسمتهایی از کتاب گیتی‌گشا که درباره لشکر کشی عمر پاشا و رفتن شیخ محمود خزاعی برای جلوگیری از آنها و پایان کار این لشکر کشی درج شده است نقل میشود:

«... در حالی که اعراب عمان و خوارج بی‌س و سامان، هنوز در اروندرود لشکر انداز زورق توقف بودند و بحسب المذبح اظهار حیات می‌نمودند، سلیمان آقا حاکم بصره حقیقت اعانت این گروه و عدت کثرت آن قوم با شکوه زامروض عمر پاشای والی بغداد گردانیده، باشعاز سخنان غیرت‌انگیز و انقیاد عبارات درد آمیز محرک سلسله حمیت و منظم عقد عصیت او گردیده، پاشای مشارالیه از اهالی بغداد و عساکر آن بلاد گروهی نامعدد و فوجی غیر محدود فراهم آورده، از مخزن مکنات ضروریات ایشان در انداز کرده به امداد بسریان و اعانت آن قوم پیریشان ارسال داشت... چون این خبر معروض رأی نواب جوذا رکاب گردید. شیخ حمود خزاعی را که از مشایخ کبیر اعراب آن ولایت و مکان توقف و توطن عشیره او مابین بغداد و بصره در اراضی حله میباشد... شیخ حمود مذکور در بین محاصره بصره بفیض ادراک سعادت حضور عالی و دولت دریافت سده معالی رسیده... نواب سپهر رکاب حسب المسئول استدعای او را قبول و مشارالیه را بانواع عواطف مشمول فرموده... بتواضحی حله ورود یافتند چندان که انتظار کشیدند و چشم در راه ورود عسکر بداختر آرמידند از لشکر مزبور خبری و از آن گروه خذلان شعاع اثری نشد، شیخ حمود از ورود آنها

مایوس گردیده . . . باتفاق غازیان مأمور بموافقت از از حله انصراف و دریافت زمین بوس دربار عامه میان مطاف نمود. بعد از رجعت شیخ محمود و معدود لشکر مسعود از جانب شیخ سلطان و شیخ احمد برادرزاده مشارالیه که در حله توقف داشتند خبری رسید که لشکر بغداد با کمال استعداد نواحی حله را متصرف از حاکم و مضرب خیم شیاطین احتشام ساخته ، رایات مفاسد آیات افراخته اند»

در این هنگام دو نفر از برادر زادگان شیخ محمود بنامهای شیخ سلطان و شیخ احمد با قبایل خود به جلوگیری عثمانیها شتافتند و آنها را درهم شکستند . در این نبردها عدهای از عثمانیها کشته شدند ، تعدادی در رودخانه غرق و بقید سرکوب و متواری شدند و بدین ترتیب لشکری هم که عمر پاش به کوه محصورین بصره اعزام داشته بود نتوانست کار مثبتی انجام دهد .

۷- حملات مرزی :

دولت عثمانی بمنظور اینکه شاید بتواند توجه نیروی ایران را از محاصره بصره بسوی دیگر جلب نماید پیادگانهای نظامی که در نزدیکی مرز ایران مستقر بودند دستور داد که بسوی مرزهای ایران حرکت نمایند .

نخست سپاهی کوچک از راه مرزهای کرمانشاهان بسوی ایران پیش آمد و نیز در همین زمان تعدادی از سربازان عثمانی از راه «دیاربکر» مرزهای آذربایجان را مورد حمله قرار دادند و در نتیجه دو جبهه دیگر در مرزهای غربی ایجاد شد .

باید اظهار داشت که بعلمت ضعف دولت عثمانی و گرفتاریهای آن دولت در داخل و خارج کشور تعداد این دو نیرو زیاد قابل توجه نبود، ولی در هر حال امکان داشت که مخاطراتی را برای ایران بوجود آورند. کریمخان بعد از اینکه از این واقعه اطلاع یافت، یکی از سرداران زند را بنام خسروخان با دوازده هزار مرد جنگی به جلوگیری از نیروی رسیده به کرمانشاهان اعزام داشت و نیز کبعلیخان را با تعدادی دیگر بآذربایجان فرستاد. نبرد شدیدی بین طرفین انجام شد .

سربازان ایران با شجاعت فراوان راه پیشروی سپاهیان عثمانی را سد نموده

و آنها را وادار به عقب نشینی نمودند و بدین ترتیب دولت عثمانی از این لشکر کشی ها نیز سودی نبرد .

۸- تعداد کات

تأمین مایحتاج سپاه ایران در طول سیزده ماه محاصره با توجه بوسائن کندیروی آن زمان ، کارچندان سادهای نبود ولی در آن هنگام که افراد سپاه ایران بر اثر مدت محاصره خسته شده بودند؛ کمک تعدادی از قبایل عرب برای این منظور بسیار گرانبها بود .

این قبایل سپاهیان ایران را در تهیه و حمل خواربار و وسائل و لوازم جنگی کمک می نمودند . یکی از این قبایل ؛ بنی خالد میباشد که در منطقه ای بین بصره و قطیف سکونت داشت. افراد این قبیله که تعدادشان هم قابل توجه بودند بدراهنی اشتغال داشتند و مدام با طوایف دیگر در جنگ و گریز بودند . همه ساله آنها به بصره هجوم می بردند و نخلستانهای اطراف آن را غارت می کردند .

در آن سال که سپاهیان ایران بصره را در محاصره داشتند، آنها شتران خود را براه انداخته و بسوی نخلستانها رهسپار شدند، ولی سپاهیان ایران با آنها به نبرد پرداختند و افراد این قبیله متواری شدند و شترهایشان را سپاهیان ایران به غنیمت گرفتند .

رئیس قبیله مزبور که شتران خود را از دست رفته دیده، نامه ای به صادق خان نگاشت و همراه نامه تعدادی شتر با مقدار فراوانی اشرفی فرستاد و اظهار داشت که چون تنها غذای ما در این صحرای گرم و سوزان خرما می باشد، اگر سپاهیان ایران از بردن خرما جلوگیری نمایند زن و فرزند ما گرسنه می مانند . لذا از سردار ایران تقاضا دارم که اشرفیها را برداشته و در عوض آنها، اجازه دهند که شتران ما با بار خرما برگردانده شوند .

در گیتی گشا می نویسد : « . . . بنی خالد قبیله ای اند از قبایل عرب با کثرت بسیار و عدت بی شمار ، از نواحی قطیف تا نواحی بصره توقف دارند و بعلمت قوت عدت و غلبه کثرت ایشان نیز هر ساله بیسائین بصره شتافته ، از غارت خرما بهره می یافتند .

در این سال فرخنده فال بی خبر از خواتم احوال نیز همان خیال محال را بخاطر بدخصال منتصب ساختند و با شتران بسیار روی بغماگری بتاراج خرما گذاشتند... حسب الامر اعلی، فوجی از گردان دلیر و بیلان شیرگیر پا به رکاب آهوان صحرا نورد و غزالان هامون گرد نهاده و بر حواد حریف افکنی عنان داده و قبل از آنکه مطایبی آمال آن قوم بی مال از جنس مقصود گران بار گردد بارهستی از دوش بختیان اجساد جمعی کثیر برداشته، آن راه نوردان مراحل بغماگری را رخت جان بتاراج برد... شیخ و رئیس آن جماعت بوسیله ذرایع باضاعت در مقام عجز و استکانت برآمده... موازی چهار هزار نفر شتر با هر شتری دو عدد جوال اشرقی کیسه کرده بزبان عرض بنیان تضرع ترجمان آورده بود... ثواب جوزا رکاب کسان او را مشور عواطف بی گران و مورد عوارف مرحمت و احسان و از بذل انعام و افره و خلایع فاخره فخر امثال و اقران فرموده...»

سادق خان که مرد دوراندیشی بود پولهای آنها را قبول نکرد و برگرداند و دستور داد که افراد این قبیله اجازه دارند که شترهای خود را از خرما بار نموده و ببرند و حتی عدای از سر بازار را مأمور کرد که مراقب حال آنها بوده تا هیچکس متعرض آنها نشود.

برای شیخ قبیله وزیر دستانش خلعت فرستاد و آنها را مورد محبت قرار داد. این سیاست صحیح باعث گردید که افراد این قبیله نسبت بایرانیان خدمتگزار گردند و در مدت محاصره نسبت به حمل و نقل مایحتاج سیاه ایران از هیچگونه کوششی خودداری ننمایند.

۱۳۴- وقایع مدت محاصره

سفیر عثمانی در دربار ایران

عمر پاشا حاکم بغداد محاصره بصره را به سلطان عبدالمجید پادشاه عثمانی گزارش داد و از او تقاضای کمک نمود. سلطان عثمانی که در آن زمان سخت گرفتار

۱- کینی گها ص ۲۰۵ و ۲۰۶.

مشکلات اروپایی امپراتوری خویش بود و قوای نظامی او در چند جبهه در اروپا سرگرم مبارزه بودند نمی توانست بموقع بوالی بغداد کمک نماید، لذا ایامی را بریاست یکی از مأمورین و وزیدنه خود بنام «محمد وهبی افندی» به شیراز فرستاد.

«وهبی افندی» در شیراز به نزد کریم خان پار یافت و نامه ای از سلطان عثمانی تقدیم داشت. در نامه از صلح و صفا بین دو دولت ایران و عثمانی گفتگو شده بود، ولی هیچگونه مطلب یا اشاره ای راجع بوقایع بصره نگریده بود.

پادشاه عثمانی بعد از اشاره بروابط دوستانه فیما بین دو کشور، کریم خان را از واقعه فوت سلطان مصطفی امپراتور پیشین عثمانی و جلوس خود مطلع نموده بود.

سفیر عثمانی دستور داشت که در مورد بصره شفاهاً بادولت ایران مذاکره نماید. لذا او سعی بسیار کرد تا کریم خان را نسبت به عمر پاشا به سر لطف آورد و کاری کند که کریم خان از فتح بصره منصرف شود. وی مکرر از خطاهائی که حاکم بغداد نسبت بایرانیان روا داشته بود پوزش خواست.

وی به کریم خان اظهار داشت که شهر بصره بمادر سلطان عثمانی تعلق دارد، اگر شهریار زند از محاصره بصره دست بردارد سلطان عثمانی حاضر است هر شهر دیگر را که درآمد و عایدات آن بیش از بصره هم باشد به پادشاه ایران واگذار نماید. کریم خان که مرد باکیاستی بود بخوبی منظور فرستاده عثمانی را میدانست، لذا او را بنا بر اینی نزد خود نگاهداشت و هنگامی با اجازه عزیمت داد که کار محاصره بصره باتمام رسیده بود.

۱۳۵- مدت محاصره

علت اصلی طولانی شدن محاصره بصره آن بود که در آغاز، مراقبت ایرانیان در جلوگیری از ورود خواربار به شهر کافی نبود و اعراب بوسائل مختلف آذوقه خود را تأمین می کردند. شب هنگام تعدادی از داوطلبان عرب خود را با آب می افکندند

و با شنا از آن عبور نموده به نخلستانهای اطراف می‌رفتند و مقادیر زیادی خرما که غذای اصلی آن‌ها بود با خود بشهر می‌بردند.

هنگامیکه صادق‌خان از این امر مطلع گشت، برای آنکه از راه‌رود هنگام شب آن‌وقت به محصورین نرسد، دستور داد در طول ۲۴ کیلومتر تفنگداران ایرانی بر تریبی مستقر شوند که حتی در تاریکی شب هم دیگر را بینند و دید کافی داشته باشند تا هیچکس را یارای عبور نباشد، یا بقول گیتی‌گشا زانو به زانوی یکدیگر بنشینند. بدین ترتیب راه‌های وصول آن‌وقت بشهر بسته شدند و امر مراقبت بقدری شدید بود که هنوز مدت کوتاهی از اجرای آن نگذشته بود که آثار قحط و غلاء آشکار گردید. هر قدر مردم بصره با آنکه امیدی بدریافت کمک نداشتند مقاومت می‌نمودند، سربازان ایرانی در امر محاصره کوشا تر می‌شدند و آثار کمیابی غذا در شهر نیز روز بروز محسوس‌تر می‌شد.

بقول گیتی‌گشا «... در شهر بصره از غلات و حبوبات اثری و در فضای قلعه از جنس ماکولات جز آوازه الجوع خبری نبود. نوایر آتش قحط چنان مشتعل گردید و شعله غلا چندان زبانه کشید که خرمن نخائر را بر آفر وخت و نایره جوع در کانون طباع آن ولایت از فقرا و اغنیای بمرتب‌های سطوح یافت که مزرع جانها را بشراه بسوخت. صغیر و کبیر از شدت ناتوانی و الم پریشانی یکباره از دست رفته، بر نا و پیر از شوق‌گرده نان آفتاب پرست شدند کار اهل دل و بجان و خروش گرسنگان با آسمان رسید».

از بغداد هم دیگر انتظار کمک نمی‌شد، هر قدر حاکم بصره و مردم آن شهر استغاثه نمودند و کمک خواستند بجائی نرسید، زیرا عمر پاشا دیگر قادر نبود سپاهی فراهم نموده و بکمک بصریه بفرستد.

عمر پاشا فقط با وعده‌های بی‌اساس آنها را دلگرم نموده و به مقاومت تشویق می‌کرد. گاه می‌نوشت که سپاه حرکت کرده و قریباً خواهد رسید، گاهی می‌گفت سپاه بفلان نقطه رسیده و قریباً بشما ملحق خواهد شد.

محسورین که از طرفی با کمبود مواد غذایی مواجه شده و از سوئی دیگر از آمدن لشکریان بغداد مأیوس شده بودند، ادامه مقاومت را عاقلانه نمی‌دانستند و کربجائی رسید که دسته دسته مردم شهر بامید دریافت نان به اردوی ایرانیان پناهنده می‌شدند.

در داخل شهر نیز روز بروز بر کثرت تلفات افزوده می‌شد و سران سپاه که این وضع را مشاهده می‌کردند هر يك مخفیانه با ایرانیان تماس برقرار می‌نمودند. یکی از فرماندهان عرب بنام عبدالرحمن که حفاظت چندین برج شهر بوی و گذار شده بود نامه‌ای برای صادق‌خان فرستاد و اظهار داشت که اگر باو امان داده شود با افراد خود تسلیم خواهد گردید و چون بوی اطمینان داده شد او با افرادش تسلیم ایرانیان شدند.

صادق‌خان بد افراد معمولی جیره‌ای غذا و به فرماندهان علاوه بر غذا انعام و خلعت نیز میداد.

درین میان شیخ ثوبین پسر شیخ عبدالله منتفع و شیخ‌نامر برادرزاده او هم که بکمک مردم بصره آمده و در شهر بر علیه ایرانیها می‌جنگیدند نامه‌ای بد صادق‌خان نوشته و تقاضا نمودند که با آنها اجازه داده شود تا با وطن خود مراجعت نمایند. صادق‌خان با این درخواست موافقت کرد و آنها نیز با افراد خود از بصره خارج شدند. سپس شیخ مهنا پسر عموی شیخ عبدالله با چند هزار نفر از همراهان خود از بصره خارج شده و تسلیم نیروی ایران شدند.

بدین ترتیب در مدتی کوتاه عنده زیادی از بصره خارج شده و برای حفظ حصارها و برج و باروهای شهر سر باز کافی وجود نداشت. بصره آخرین روزهای مقاومت خود را پشت سر می‌گذراشت.

۱۳۶- ورود پاشاها به بغداد و کشته شدن عمر پاشا

محاصره بصره و هیجانی که از این بابت بمردم دست داده بود باعث شد که دولت عثمانی پاشاهای وان، موصل، دیار بکر، حلب و دمشق را برای کمک بمردم

بغداد بفرستند.

پاشاها بتدریج وارد بغداد می شدند و به همراه هر يك تعدادی سرباز وجود داشت. والی بغداد از آمدن آنها بسیار خشنود شد و جان تازه ای گرفت زیرا تصور میکرد که این سربازان برای نجات بصره اقدام خواهند کرد.

ولی هر چه به آنها اصرار کرد که بمیدان نبرد بروند آنها به بهانه خستگی باسراحت پرداختند و فرماندهانشان هم توجهی باین امر نداشتند. شاید نوشته نویسندگان ترك و عرب در این مورد صحت داشته باشد که میگویند علت اینکه دولت عثمانی از حکومت موروثی مملوکها (که در گذشته بدان اشاره کردیم) نگران بود، پاشاها را برای این اعزام داشت که دست عمر پاشا را از عراق کوتاه نمایند.

پاشاها بعد از ورود به بغداد نه تنها کمکی به عمر پاشا ننمودند، بلکه کارهای ناپسند او را به دربار عثمانی گزارش داده و در گزارشهای خود تصریح میکردند که علت لشکرکشی ایران و محاصره بصره نتیجه اقدامات عمر پاشا بوده است.

در این نامهها تصریح میشد که اگر عمر پاشا از کار برکنار شود اختلافات بین ایران و عثمانی نیز برطرف خواهد شد. زیرا اختلاف ایران در واقع با والی بغداد بوده است نه با دولت عثمانی و مسلم است که بعد از عزل عمر پاشا موجبی برای ستیزه باقی نخواهد بود.

بعد از دریافت این گزارشات دولت عثمانی ملی فرمانی عمر پاشا را معزول و مصطفی پاشا را بجای او بحکومت منصوب نمود.

این فرمان به رویت عمر پاشا رسید او آنرا بوسیده و اطاعت کرد. حکومت را به مصطفی پاشا سپرد و خود از «رضافه» محله شرقی دجله به «کرخ» محله غربی منتقل شد و خیمه و خرگاه خود را در آنجا برافراشت تا از آنجا نیز نذارک سفر دیده و به شهری دیگر مسافرت ننماید. ولی عدهای مصطفی پاشا، جانشین او را وسوسه کردند و باو گفتند که توقف عمر پاشا، در ناحیه کرخ دلیل سوء نیت او میباشد. او میخواید اقداماتی بر علیه حکومت انجام دهد. مصطفی پاشا که تحت تأثیر سخنان اطرافیان قرار گرفته بود عدهای را مأمور قتل عمر پاشا کرد.

شبهانه تعدادی از سپاهیان عرب برای از بین بردن عمر پاشا به ناحیه کرخ حمله نمودند. عمر پاشا از جریان آگاه شد و با تعداد معدودی از همراهان خود دلیرانه تا صبح نبرد کرد و چون هوا روشن شد توقف در این جایز ندانست و رو بفرار نهاد. ولی سپاه مصطفی پاشا او را تعقیب مینمود. عاقبت در حین فرار پای اسب او در گودالی فرو رفت و از اسب بزور افتاد و گردنش شکست. سربازی از افراد مصطفی پاشا سر رسیده سر او را برد و بنزد مصطفی پاشا آورد، او نیز سر عمر پاشا را به استانبول فرستاد و بدین ترتیب ماجرای عمر پاشا پایان یافت.

عباس اقبال مینویسد: «عاقبت سلطان عثمانی سر عمر پاشا را چنانکه کریم خان خواسته بود بشیر از پیش خان زند فرستاد و تقاضای صلح کرد...»^۱ بنظر من اظهار این موضوع که سلطان عثمانی سر عمر پاشا را پیش کریم خان فرستاده اشتباه میباشد. حال بر مبنای چه اصلی این پندار بر اقبال آشتیانی دست داده است بدرستی مشخص نیست.

حتی صاحب فارسنامه ناصری که اقبال آشتیانی بیشتر مطالب خود را از او گرفته است نیز از فرستادن سر عمر پاشا بشیر از سخن نمیگوید؛ «... جماعتی از پاشاهای «دیار بکر»، «آن» و «موصل» را روانه بغداد نمودند و بر حسب خواهش نواب و کیل عمر پاشا را کشتند و رسولی را بشیر از فرستادند که بر حسب خواهش پادشاه ایران، عمر پاشا را کشتند و باعث معاندت را برداشتنند و این واقعه موجب قوت دولت ایران و ضعف خصم گردید...»^۲

بطوریکه در صفحات گذشته دیدیم سلطان عثمانی هنگامیکه «محمد وهبی» افندی را بعنوان سفارت بدربار ایران روانه داشت، نامه ای برای کریم خان فرستاد. در این نامه بقدری جانب احتیاط مراعات شده بود که حتی اسمی از بصره یا تخلیه بصره بمیان نیامده بود و «وهبی افندی» دستور داشت شفاهاً با کریم خان در این مورد مذاکره نماید.

با این ترتیب آیا مصطفی است که سلطان عثمانی سر عمر پاشا را که بسیار

۱- تاریخ مفصل ایران تألیف عباس آشتیانی ص ۷۴۷.

۲- فارسنامه ناصری ص ۲۱۸.

اهانت آمیز برای او میباشد بنزد کریم خان بفرستد؟ خاصه بعد از اینکه می بینیم همینکه سر عمر پاشا باستانبول رسید، موجب تأسف اولیای امور گردید و زمزمه‌هایی پند شد که عمر پاشا نسبت به دولت عثمانی وفادار بوده و در نتیجه تحریکات غرض آلود بقتل رسیده است، بعداً هم مشاهده میکنیم که همین امر موجب میشود که رفتار دولت عثمانی نسبت به مصطفی پاشا قاتل عمر پاشا تغییر نماید، تا جائیکه هنوز زمان درازی از حکومت او در بغداد نگذشته بود که از جانب دولت مرکزی دستور عزل او صادر میشود.

علاوه بر دلایل مذکور، مورخین دوره زندیه نیز از فرستادن سر عمر پاشا سخنی نگفته‌اند. اگر چنین واقعه‌ای حقیقت داشت مسلماً محمد صادق نامی مورخ دوره زندیه با شرح و تفصیل مخصوص بخود آن را تشریح می نمود.

سرجان ملکم در این باره می گوید: «... چون این خبر به رجال قسطنطنیه رسید از بیم آنکه مبادا ملکی بدان معبری از دست رود، فرمان پادشاهای وان، موصل، دیار بکر، حلب و دمشق صادر شد که با هر قدر لشکر که توانند فراهم آورند، بجانب بغداد حرکت کنند. در ابتدا چنان گمان میرفت که پادشاهای مزبور مأمورند که بمعیت پادشاه بغداد باستخلاص بصره عزیمت کنند. اما بعد معلوم شد که ایشان مأمور بقتل عمر پاشا بودند که شاید قتل او، پادشاه ایران را از تسخیر بصره بازدارد. چون عمر پاشا بقتل رسید سفیری بشیر از فرستادند تا امانت آن دولت را از این واقعه اطلاع داد؛ بگویند که فرمان پادشاه ایران مجری شد و سبب معاندت مرفوع گشت این صورت که مشعر بر ضعف خصم بود، موجب جرأت کریم خان گشته، ایلچی را بوعده‌های خوش آیند مشغول ساخته بانمام و انجام تدابیر خویش پرداخت...»

بطوریکه از نوشته‌های سرجان ملکم هم دیده میشود سخنی از فرستادن سر بشیر از نشده است. موضوع دیگری که در نوشته‌های اقبال آشتیانی، ملکم و فارسی نامه دیده میشود این است که بعد از کشته شدن عمر پاشا سفیری بشیر از فرستاده میشود.

فرستادن سفیر نیز چندان روشن نیست، اگر منظور همان محمد وهبی افندی باشد که وی قبل از کشته شدن عمر پاشا رهسپار شیراز شد و مهمترین متابعی که میتوان بدان استناد کرد گیتی گشا است که میگوید: «... احاطه قلعه بصره راه چاره را بر بصریان مسدود و طریق زبان و سود را بر آنها مفقود کرده بودند عمر پاشا والی بغداد حقایق آن حال را بسند جلال فیضی معروض داشته، محمد وهبی نامی را که از اعظم آن سرزمین و سردی صاحب تمکین و خداوند رأی متین بود از جانب سلطان سکندر شأن سلطان عبدالحمید خان پادشاه و الاجاه روم سفارت معین نمودند... در دارالملک شیراز بهز بساط بوسی محفل ارم طراز خدیو گردن فراز رسید و نامه مودت ختامه سلطان سکندر شأن را از پیشگاه حضور گذرانیده... بعد از تقدیم مراسم خلوصیت و بتدگی و تمهید قواعد استکانت و سرافکنندگی از مقریان دربار عصمت و باریافتگان حریم دولت بکرات مستدعی عفو تقصیرات عمر پاشا و اطفای نایره غضب طبع معدلت پیرا و تسکین شعله قهر خدیو گیتی گشا گردید...» بدین ترتیب مشخص است که محمد وهبی افندی در زمان حیات عمر پاشا به شیراز رفته است و از کریمخان عفو تقصیرات او را تقاضا می نموده است.

ولی اگر گفته فارسی نامه و دیگران را بخواهیم قبول کنیم باید بگوئیم که بعد از کشته شدن عمر پاشا شخصی بشیر از بنزد کریمخان رفته است، ولی این شخص سفیر رسمی دولت عثمانی نبوده، بلکه از سوی مردم بغداد و احياناً مصطفی پاشا حاکم بغداد بدین منظور انتخاب شده است تا کریمخان را از سرانجام کار عمر پاشا آگاه سازد. بهر حال عمر پاشا کشته شد و غائله او بدین ترتیب از میان رفت.

۱۳۷ - سقوط بصره

سیزده ماه و دوازده روز بصره در محاصره سپاهیان ایران قرار داشت. سرانجام روز ۲۷ صفر سال ۱۱۹۰ هجری قمری فرا رسید.

سلیمان آقا حاکم بصره که دیگر قدرت مقاومت نداشت پس از مشورت‌های لازم تصمیم گرفت که تسلیم ایرانیان شود. ابتدا شیخ درویش کدخدای کل بصره را با عده‌ای از علمای بزرگ و مجتهدین و بزرگان شهر بنزد سردار زند فرستاد. این هیأت بنزد صادق خان هدایت شدند و آنها اظهار داشتند که برای استعدای عفو و طلب امان جهت مردم بصره، از جانب حاکم شهر آمده‌اند.

صادق خان تقاضاهای آنان را پذیرفت و با آنها اطمینان داد که مردم شهر در امان هستند. در نتیجه صبح روز بعد؛ یعنی ۲۸ صفر ۱۱۹۰ قمری سلیمان آقا حاکم بصره با جمعی دیگر از بزرگان و نزدیکان شهر بنزد صادق خان آمد و مورد لطف و مرحمت سردار زند قرار گرفت و بدین ترتیب بصره در روز مزبور رسماً تسلیم قوای ایران شد و دروازه‌های شهر بروی سپاهیان ایران بازگردیدند.

اولین اقدام صادق خان ارسال مقادیر زیادی آذوقه بداخل شهر بود و دو روز بعد یعنی در دوم ربیع‌الاول سپاهیان ایران بشهر وارد شدند.

در کتاب تحفة العالم که تألیف عبداللطیف بن ابوطالب موسوی جزایری می‌باشد، آمده است که: برادرم سید نعمت‌الله جزایری در هنگام محاصره بصره جزو محصورین بود. چون دولت عثمانی در فشار قرار گرفت سید نعمت‌الله را واسطه صلح قرارداد او بنزد صادق خان رفت و در خصوص کیفیت تسلیم شهر مذاکره کرد و بخوبی از انجام این مهم برآمد و از صادق خان تعهد گرفت که سپاه ایران هنگام ورود به بصره دست تعدی بجان و مال مردم دراز نکند. پس از اینکه صادق خان این تقاضا را پذیرفت، سپاهیان وارد شهر شدند و مردم شهر نیز از رنج قحطی و گرسنگی رهایی یافتند.

ولی در سایر منابع و مأخذ اسمی از سید نعمت‌الله جزایری آورده نشده است و بطوریکه در قسمت بالا گفته شد، بدستور سلیمان آقا هیأتی از بزرگان شهر نزد صادق خان آمدند و آنها بودند که واسطه اصلی شدند.

۱۳۸- صادق خان و مردم بصره

صادق خان پس از ورود به بصره بیش از چهار ماه در آن شهر تعاند. در مورد رفتار

سردار زند با مردم شهر مطالب گوناگونی نوشته‌اند؛ مورخین ایرانی از حسن سلوک و خویش رفتاری صادق خان با مردم شهر صحبت میکنند، ولی منابع خارجی از فجایع و جنایات اوس سخن می‌آورند. در اینجا لازم است نوشته‌های هر دو طرف را ذکر کرد تا بتوان نتیجه‌گیری اصولی از آنها نمود.

مورخینی که از حسن سلوک صادق خان با مردم بصره سخن‌ها گفته‌اند بقرار ذیل اند:

۱- میرزا محمد صادق موسوی مؤلف تاریخ گیتی‌گشا اظهار میدارد که پس از تسخیر بصره سپاهیان ایران در نهایت ملاحظت با اهالی رفتار می‌کردند.

وی می‌گوید: «... صبحگاهان روز دوم شهر ربیع‌الاول که قلعه‌گشای این حصار فیروزه فام و اشعه لشکر سپه‌دار انجم غلام با کمال عظمت و احتشام پای به رکاب جواد خوش خرام سپهر تیزگام نهاد بجانب شهر بند افق خاور عثمان سعادت گشاد فواب جسوزا رکاب بعزم دخول شهریای شوکت بر رکاب دولت نهاده، بجزواد گردون خیرام زرین ستام عنان سعادت دادند و قوای زرین‌نای صدای زرین‌درای زلزله فزای سپهر مینارنگ و رولوله افکن اساس وجود سکان چین و فرنگ‌نگار دید. شهر بند بصره از وصول کوکبه انجم چشم‌رشک بیت‌الضم و فضای قلعه از ورود بهجت نمود ریات زرین پرچم رشک گلستان ارم شد. معماران لطف و رأفت و کار آزمایان مودت و رحمت بتعمیر شکستگیها و مدارای خستگیهای آن مملکت وسیع‌الفضا و اهالی آن دیار مسرت افزاکه بعلمت طول زمان انقلاب و قوایر صدمات و تهاجم لجه پر اضطراب اردوی نصرت انتساب بالضروره راه یافته بود پرداخته و از شربت لطف چنان و داروی ترحمات بی‌کسران درد دل ستم‌دیدگان را قهرین سحت ساخته، بذل لطف و کرم غبار حوادث از آئینه خاطر مله‌وفین زدوده، بمرهم کاری سخا و نعم داغ‌دل داغ‌دیدگان را معالجه فرموده، ابواب هزارگونه بذل انعام و درهای صد هزار قسم اکرام و احترام بر روی امیدواران گشودند...»

بطوریکه ملاحظه میشود حتی از خلال جملات پرطمطراق محمد صادق

موسوی کلمه‌های را نمیتوان یافت که روشنگر این واقعیت باشد که صادق خان و سر بازش با مردم شهر بدرفتاری می‌نموده‌اند، زیرا او همه‌جا از «رحمت بتعمیر شکستگیها و مداوای خستگیها» و «داروی ترحمات بیکران درد دل ستمدیدگان راقربین صحت ساخته» و «بمهرم کاری‌سختا» و... یاد میکنند.

۲- سر جان ملکم مؤلف تاریخ ایران می‌گوید: «... صادق خان بعد از آنکه بصره را گرفت باستمال قلوب ناس پرداخته و در رعایت خاطر خلق غایت جهده میدول داشت...» و در جایی دیگر گوید: «... صادق خان روزی بوکیل انگریزی^۱ در بصره گفت که در همه بصره فقط جایی که قابل سکونت من است خانه تست. اما احترام من بملت انگریز بقدری است که اگر دیوار این خانه از طلا بود، از تو نمی‌گرفتم...»^۲ سر جان ملکم نیز از «استمالت قلوب ناس» و «رعایت خاطر خلق» توسط صادق خان گفتگو مینماید.

۳- ژنرال سرپرسی سایکس مؤلف تاریخ ایران که کتیب او توسط فخر داعی بفارسی برگردانده شده است، اظهار میدارد که «صادق خان پس از سیزده ماه محاصره آنجا را گرفت نامبرده باشهر نشینان بعدالت و بخصوص انگلیسی بدرفاقت و صمیمیت رفتار نمود»^۳.

مورخینی که از بدرفتاری صادق خان با مردم بصره سخن ها گفته‌اند بقراردیل‌اند:

۱- عباس عزای مؤلف العراقین^۱ می‌گوید که صادق خان فیجایع زیادی نسبت بمردم بصره انجام داد؛ او در چندششم تاریخ خود مینویسد: «... چون بعلت قحط، قوه مقاومت در بصره نماند، سلیمان آقامتسلم بصره با مشورت اعیان صحنه بر این گذاشتند که با فرمانده قشون ایران وارد مذاکره شوند که با دادن تأمین عرض و ناموس و مال شهر را تسلیم کنند و لذا در آخرین چهارشنبه ماه صفر سال ۱۱۹۰ قمری صادق خان وارد شهر

۱- یعنی انگلیسی.

۲- تاریخ ایران تألیف سر جان ملکم جلد ۲ ص ۷۵.

۳- تاریخ ایران تألیف ژنرال سرپرسی سایکس جلد ۲ ص ۴۰۷.

بصره شد و فوراً متسلم و دفتری مدیر گمرک و سایر وجوه و اعیان شهر را توقیف و همه اموال علنی و مخفی آنها را ضبط و مصادره اموال دیگر آنها برآمد و روی این اسل دست تعدی و تجاوز نسبت به اهالی دراز نمود و همه اهالی را از اعلی و ادنی غارت نمود، هیچکس را باقی نگذاشت که او را غارت و جریمه نکرده باشد. از این رو ثروتمندان قادر بتهیه قوت روزانه نبودند و دست‌گدائی بسوی این و آن دراز میکردند و گرفتار فقر مدقع و احتیاج شدید بودند...»

با توجه باظهارات عزای مشخص است که در همه‌جا اواز «تعدی و تجاوز نسبت به اهالی» و «عمه اهالی را از اعلی و ادنی غارت و مصادره اموال» و نظایر آن سخن می‌گوید.

۲- محمد بن خلیفه نهبانی مؤلف کتاب التحفه النبهانیه می‌نویسد: «... ایرانیان علناً بنای سب و لعن صحابه پیغمبر بر منابر و مناره‌ها گذاشتند و روی ابن‌اصل عده‌ای رو به بیابان گذاشتند و فرار کردند و بعضی هم از طریق دریا فرار نمودند... اعیان بصره را جمع کرده زنجیر نموده و آنها را شلاق میزد که اموال پنهانی خود را بیرون آورند و با مخدرات نیز همین رفتار میکردند...»

در جایی دیگر گوید که: «برادره بعد از حادثه بصره تصمیم گرفت که آهنگ عتبات نماید و لسی چون افواج قزلباش^۱ آن حدود را احاطه کرده بودند و اوضاع بغداد نیز بر ما مجهول بود و سردار^۲ هم از دادن جواز مسافرت امتناع ورزید، این مسافرت میسر نشد ولی اقامت در آنجا^۳ هم مشکل بود زیرا کادریهای قزلباش و اهل اهواز ناشایست و غیر قابل تحمل بود و اعمال مزبور با عقیده^۴ او منافات داشت و از آن حائز بود»^۵.

۱- بین الاحتلالین ج ۶ ص ۶۰.

۲- التحفه النبهانیه صفحات ۲۸۸، ۲۸۹، ۲۹۰.

۳- سپاهیان ایران را در خارج قزلباش میگفتند.

۴- منظور صادق خان است.

۵- عرض شهر بصره است.

۶- منظور نعمت‌الله جزایری شوشتری است.

۷- سیاحت نامه منشی پندادی ص ۳۹.

از مطالب گفته شده بخوبی روشن است که مورخین عرب و ترك نسبت به صادق خان بدبین بوده و در همه جا از زجر و شکنجه‌های او نسبت باهالی بصره سخن میگویند.

۳- گزارش‌های «سیور روسو» کنسول فرانسه در بصره - آقای دکتر هدایتی در کتاب تاریخ زندیه قسمتهائی از گزارش‌های کنسول فرانسه در بصره را از آرشیو علی فرانسه، مکاتبات کنسولی بصره، جلد ۱، شماره ۱۹۷ - مکتوب مورخ ۷ ژوئن ۱۷۷۶ میلادی آورده و چنین اظهار می‌دارد که:

«سیور روسو کنسول فرانسه در بصره نسبت بوقایع آن زمان این شهر بهترین و صادق ترین گواه بنظر میرسد و گواهی او در این باب بهترین و متقن ترین سند تاریخی زمان محسوب میشود، چه روسو که دوست بسیار نزدیک صادق خان و مورد احترام و علاقه فوق العاده او نیز بود، قاعدتاً تمییاستی مطالبی بنا بر نسبت دهد که عاری از حقیقت باشند. روسو قبلاً صادق خان را مکرر در شیراز ملاقات کرده و حتی چندین بار با او در سریت سفره غذا خورده بود و چنانچه مطالبی که در گزارش خود عنوان کرده است صحت نداشت مسلماً بتحریر آن اقدام نمی‌کرد».

اینک که روابط دوستانه بین صادق خان و روسو مشخص شد بنقل قسمتهائی از گزارش‌های کنسول فرانسه که در همین کتاب درج است می‌پردازیم:

«راست است که صادق خان شهر بصره را بغارت سربازان خود نداد لیکن طوری رفتار کرده و می‌کند که اهالی شهر ترجیح می‌دهند آنها را یکباره غارت کنند و سپس بحال خود واگذارند و یا لاقلاً آنها را در اسارت و بندگی نگه دارند و بیش از این بدرفتاری و سوء سلوک نکنند، لیکن صادق خان مانند یک جبار ستمگر واقعی رفتار کرده و می‌کند، چه پس از خلع سلاح عمومی اهالی شهر، همه را از خانه و منزل خود رانده و دربند کرده است».

۱- کتاب تاریخ زندیه تألیف آقای دکتر هدایتی ص ۱۹۳.

۲- همان کتاب ص ۱۹۴ ضمناً این قسمت از نامه کنسول فرانسه مورخ ۲ ژوئن ۱۷۷۶

میلادی گرفته شده است.

مؤلف اضافه می‌کند: «... نمی‌توان انکار کرد که مسئولیت صادق خان در جریان وقایع بصره مجرز و مسلم است، چه او پس از آنکه بشرح گزارش کنسول فرانسه در بصره، اهالی این شهر را از خانه‌های خود بیرون کرد، اموان آنها را نیز مصادره و ضبط کرد و نیز بموجب فرمانی که باعضای شخص کریم خان رسانید، مبلغ ۱۲۵۰۰۰ تومان پول وقت بعنوان غرامت جنگ از مردم بصره بجبر دریافت کرد».

بنابه گواهی کنسول فرانسه در بصره، پرداخت این مبلغ گزاف از قدرت اهالی شهر که طی یکسال محاصره قسمت عمده ثروت خود را از دست داده بودند خارج بود. بعلاوه صادق خان برای وصول این وجه بوسایل غیر انسانی شکفت آوری دست زد. کنسول فرانسه در بصره درین باره چنین می‌نویسد: «... صادق خان برای وصول این وجه از ابراز هیچ بیرحمی و شقاوتی خودداری نمی‌کند. وی مردم را از امر او بزرگان گرفته تا زنان و دوشیزگان بمرضیات چوب می‌افکند، اعضای بدن آنها را قطع می‌کند، اندام آنها را با آهن گداخته داغ می‌کند و در این مورد هیچ استثنائی قائل نمی‌شود».

مؤلف در صفحه بعد کتاب از روی گزارش کنسول فرانسه اظهار می‌دارد:

«نه ماه پس از تسلیم شهر، هنوز تعدی و ستمگری نسبت به ساکنین بصره ادامه داشت». در گزارشی که کنسول فرانسه در بصره در همین تاریخ خطاب بمدیران کمپانی هند و فرانسه تهیه کرده است، مطالبی از ستمگری نسبت بمردم بی دفاع نقل کرده که بمراتب از گزارش قبلی تأثر آورتر است. کنسول فرانسه در این گزارش چنین مینویسد: «... و اما درباره وضع فعلی این شهر لازمست آقایان توجه کنند که این شهر طوری است که گوئی آن را با حمله ناگهانی اشغال کرده‌اند. غارت شهر ستم دیده بصره از ماه آوریل که ایرانیان وارد شده‌اند تا امروز ادامه دارد. وحشیگری و تعدیاتی که سربازان بی‌انضباط درین گونه مواقع فقط سه یا چهار روز مرتکب

۱- تاریخ زندیه ص ۱۹۴.

می‌شوند همه روزه نسبت بساکنین تیره بخت این شهر ارتکاب می‌دیدند.^۱
از گزارش‌های کنسول فرانسه در بصره، که او را شخص بی‌طرفی باید بشمار
آورد، چنین مشخص می‌شود که گفته‌های نویسندگان ترک و عرب هم چندان دور از
حقیقت نمی‌باشد.
از این همه تناقض‌گوئی‌ها که در نوشته‌ها به چشم می‌خورد چه نتیجه‌ای عاید
می‌گردد؟ برای بهترین درک ممکن، نخست ضروری است خصوصیات اخلاقی صادق‌خان
را شرح دهیم.

صادق‌خان نمونه کاملی از افراد دلیر عشایر غرب ایران بود. شجاعت را
باورزی‌دگی و مهارت در بکار بردن سلاح توأم داشت و مانند بسیار دیگری از افراد
خانان زند که در آغوش طبیعت زندگانی می‌نمودند شجاع، خونسرد در مقابل
مخاطرات، دلیر و بی‌باک بود. علاوه بر آن، وی شخصی باکیاست و دوراندیش بود و
در میان لرها بجوانمردی و بلند نظری معروف شده بود.
رفتار او بزمردستان این نظریه را تأیید مینماید. حتی در همین نبرد بصره
همانطوریکه در صفحات قبل گذشت، دیدیم که باقبیله بنی‌خالد چگونه رفتار کرد و
از گرفتن پول آنها خودداری نمود، یا در هنگامیکه مردم بصره دسته دسته روی
بایرانیان می‌آوردند همه را با مهر و محبت پذیرا می‌شد و حتی بعد از سیزده ماه محاصره،
هنگامیکه بزرگان بصره برای امان زداو آمدند، با گرمی از آنها استقبال کرد و
سلیمان آقا حاکم بصره را بی‌اندازه مورد نفع قرار داد.
با تمام خصوصیات، دلایل زیرحاکمی است که صادق‌خان بمردم بصره زیاد هم
خوش رفتاری نکرده است.

۱- پولهایی از مردم گرفته شد که با توجه با ارزش پول در آن زمان مبالغ
معنایی بوده است. اخذ این مقدار پول از مردم، بدون تهدید و فشار امکان
نداشته است.

۱- تاریخ‌زنده ص ۱۹۵، ضمناً نامه کنسول فرانسه از آرشیه ملی فرانسه - حکایت‌ها
کنسولی بصره، جلد ۱، شماره ۱۹۷، نامه مورخ ۲۰ ژانویه ۱۷۷۷ توسط مؤلف کتاب اخذ
شده است.

۲- صادق‌خان پس از تصرف بصره شروع بترویج آئین جعفری نموده که با
معتقدات مذهبی مردم آن خطه سازگار نبوده است.
۳- سیاهی که بعد از ۱۳ ماه تحمل رنج و زحمت شهری رافتح کند مسلم است
که پس از استیلا، بدون اذیت و خرابی نخواهد بود، چنانکه در سراسر تاریخ
دریده‌ایم همیشه این وضع حکمفرما بوده ولی البته بر حسب موقعیت زمان و مکان و
طرز تفکر سپاهیان غالب، خرابی‌ها و کشت‌ها بطور نسبی بایکدیگر تفاوت‌هایی
داشته‌اند.

در کتاب کریم‌خان زند نوشته شده است: «... صادق‌خان نگذاشت که سپاهش
شهر را غارت کنند ولی ظاهراً بمردم بصره نیز چندان روی خوشی نشان نداده است.
اما راه توجیهی وجود دارد و آن اینکه زجر و شکنجه و اخذ پول از مردم بخصوص
اهالی یک شهر شکست خورده به قدری در نظر مورخین ایرانی عادی می‌آمده که
مورد توجه آنان قرار نگرفته است و همینقدر که خان زند فرمان قتل صادر نکرده
در نظر آنان کمال محبت و انسانیت آمده است...»

با تمام موارد بالا، بطور کلی باید اظهار داشت که از ناحیه سپاهیان صادق‌خان
بدرفتاریهایی نسبت بمردم بصره انجام شده است، ولی این تعدیات با آن اندازه‌ای نبوده
است که «بهبانی» آن را به فتنه مغول تشبیه میکند. زیرا همانطوریکه گفته شد خصوصیات
اخلاقی صادق‌خان طوری بود که کمتر از دیگران، پیرامون ظلم و تجاوز شدید بجان
و مال و ناموس دیگران می‌پرداخت. خاصه که خصوصیات اینی و جوانمردی‌ها او را
از ارتکاب اعمال شدید نسبت به مغلوبین باز میداشت.

با اینکه نمیتوان تجاوزات سپاهیان را بمردم بصره نادیده گرفت، ولی ادعای
بعضی از نویسندگان عرب را هم نمیتوان تأیید کرد. بهر صورت بصره بصورتی که
گفته شد بتصرف ارتش ایران درآمد.

در رستم‌التواریخ مینویسد: «... چون خبر این قضایای غریبه بنزوه عرض
سلطان روم خوش مرزوبوم رسید، در وقتی که مهر نبرد در دست داشت و با صدراعظم

۱- کتاب کریم‌خان زند تألیف دکتر عبدالحسین نوائی ص ۱۴۷، ۱۴۸.

مشغول نردبازی بود غیظ و غضب بر آن و الاجاه اسلام پناه مستولی شده ، بر آشفت و امر فرمود که چهارصد هزار نفر لشکر با آلات و اسباب با سرعسکری رزمجوی جنگ آگاه بجانب ایران فرستند.

صداء عظم باخضع جناح عرض نمود: اسلام پناها ، مصلحت در این نیست . آن واجاه اصلاح پسند فرمود : مصلحت چیست ؟ آن سدر مال اندیش عرض نمود: که پیش از تو ، از تو بزرگتران نموده اند و جز ضرر جانی و مالی و مملکتی چیزی دیگر نیافتند زیرا که داستان سلوک سلطان قهار سفاک یعنی نادر ، پادشاه گیتی ستان بی باک هنوز از خاطر رومیان فراوش نگردیده ، پس سبر نمودن بهتر و آرام گرفتن خوشتر است ، تا آنکه سلطان والا شأن ایران جامه گذارد و ملک بدیگری سپارد ، در آن حیص و بیص بصره را وامیگذارند و میروند و بی رنج و تعب بتصرف کارگذاران تو درخواهد آمد و اگر اکنون عسکر با ایران فرستی ایران رستم خیز است ، از هر گوشه هزار رستم بیرون تازد و باهم اتفاق نمایند و در عالم شورش اندازند و می ترسم خدا نکرده دولت روم را برهم زنند و از تسخیر ممالک روم دم زنند .

پس سلطان از استماع این سخنان آتش شعله در غیظش فرو نشست و با آب حلم و زلال صبر دست و روی خویش بشست .

همانطوریکه ملاحظه میشود ، طبق گفته های رستم التواریخ هنگامیکه خبر تصرف بصره بدست ایرانیان ، بساطان عثمانی داده شد وی خشمگین شده و دستور داد که ۴۰۰ هزار سپاهی روانه ایران بشوند .

نوشته های رستم التواریخ با واقعیت تطبیق نمیکند و بصراحت میتوان اظهار داشت که تخیل نویسنده او را بدین داستان پردازی و اداشته است ، زیرا بدلائل زیر این گفته ها عاری از حقیقت میباشد :

۱- سپاهیان عثمانی در آن زمان ، در اروپا ، در چند جنبه مشغول نبرد بودند و برای دولت عثمانی امکان اعزام سپاهی بطرف ایران مقدور نبود .

۲- در مدت محاصره که بالغ بر ۱۳ ماه بطول انجامید باره محصورین و

۱- کتاب رستم التواریخ تألیف محمد هاشم (رستم الحکما) بد اهتمام

همچنین والی بغداد از دولت عثمانی تقاضای کمک کردند ، ولی آن دولت چون سپاهی در اختیار نداشت نتوانست هیچ نوع مساعدتی باهالی بصره بنماید .

۳- اگر برای عثمانی امکان اعزام قوا وجود میداشت نمایندگان با آن ترتیب که قبلا بیان شد بدربار ایران نمی فرستاد . پس باید گفته های رستم التواریخ را در این باره باشک و تردید نگریست .

بهر حال بصره بتصرف ایرانیان در آمد و دولت عثمانی نیز هیچ گونه عکس العملی نشان نداد .

۱۳۹- وقایع بعد از تصرف بصره

بعد از تصرف بصره مدت چهارماه صادق خان در این شهر اقامت کرد ، وی همانطوریکه گذشت مردی خردمند و دوراندیش بود ، لذا در مدتی که در شهر بود بارهبری صحیحش هیچگونه حادثه ای بوجود نیامد و چون کار دیگری وجود نداشت که مستلزم توقف بیشتر از باشد ، حکومت شهر را به علی محمد خان زند واگذار نمود و خود باتعدادی از سپاهیان و معدودی از بزرگان بصره از جمله سلیمان آقا رحسپار شیراز شد .

۱- در مورد عاقبت کار سلیمان آقا حاکم بصره باید گفته شود که از همان ورود به شیراز مورد احترام کریم خان زند واقع شد و سپس مورد توجه زکی خان قرار گرفت تا آنجا که پس از لشکر کشی مجدد صادق خان به بصره و مراجعت او به شیراز ، سلیمان آقا از طرف زکی خان بحکومت بصره منصوب شد .

سلیمان آقا برای در دست گرفتن حکومت بصره بدانصوب حرکت کرد ولی هنگامی که بحوزة رسیدن بوی اطلاع دادند که دولت عثمانی بدون جنگ و خونریزی بصره را مجدداً بتصرف در آورده و شخصی را بنام نعمان افندی بحکومت آن سامان منصوب نموده است .

لذا سلیمان آقا ناچار شد که در حوزة توقف کند و با اعیان و اشراف و رؤسای قبایل بنای مکاتبه را گذاشت تا بتواند همگی آنها را بحکومت خویش موافق سازد . با اینکه عسده زیادی موافق حکومت وی بودند ولی دو نفر از درمخالفان با وی درآمدند . یکی حسن پاشا والی بغداد بود و دیگری رئیس قبیله منتفیج که از قبایل بزرگ آن ناحیه بشمار میرفت .

با توجه بمخالفت این دو شخص سلیمان آقا ناچار شد در حوزة بقی بماند ولی در این

اداره شهر اشغال شده بصره کار چندان آسانی نبود که از عهد علی محمدخان بر آید، زیرا هر اندازه صادق خان برای اداره شهر مریدی شایسته و کاردان و باسیاست بود، بر عکس علی محمدخان خودخواه، مغرور و بی سیاست بود. او جوانی شجاع و بی باک بود ولی برخلاف صادق خان هیچگونه فکر و اندیشهای در رفع مشکلات حکومتی و نحوه رفتار با افراد مختلف را نداشت. اکثر اوقات مست بود و در حالت مستی اوامری برای زجر و شکنجه اهالی صادر می کرد. لذا رفتار و کردارش در اندک مدت موجب برانگیختن احساسات خشم و غضب اهالی بصره شد.

این جوان خود خواه، ظلم و بی عدالتی را بحدی رسانید که مردم بصره را مکرر و ادار به طغیان و شورش می کرد. در گیتی گشا می نویسد: «... نواب سپهر رکاب والاحجاب بعزم نوجه بجانب شیراز فرارند اعلام فتح فرجام گردید حکومت بصره حسب الامر خدیو فیروزمند به علی محمد خان زند محول گردید. یک چند خان معظم الیه در ملک مزبور منظم امور و کارفرمای نزدیک و دور بود و به تمشیت مهمان و انتظام احوال خواص و عوام قیام و اقدام می نمود... علی محمدخان که در آغاز ایام بهارستان شباب بیوسه جریه کش اقدام کیفیت آتشین آب، روزها و شبها خراب و بی خبر از کارگشائی راههای صواب بود و بنای کار و اساس کردار بر لعب و لهو نهاده

زمان حادثه ای بوقوع پیوست که سلیمان آقا توانست از آن نفع خود بهره برداری کند.

این واقعه چنین است که جنگ خونینی بین دو قبیله منتفع و خزائلی بوقوع پیوست و در این نبرد رئیس قبیله منتفع کشته شد و شخص دیگری که بنام شیخ ثوبنی بعد از این نبرد بریاست این قبیله منصوب شد روابط دوستانه ای از دیر زمان با سلیمان آقا داشت.

سلیمان آقا بکمک شیخ ثوبنی بحکومت بصره رسید و نماینده دولت عثمانی، نمان افندی را بزندان افکند و شرح مفصلی مبنی بر خدمات خود در زمان تصدی حکومت بصره برای دولت عثمانی نگاشت.

دولت عثمانی نیز که خدمات قبلی سلیمان آقا، خاصه در هنگام محاصره بصره را در مد نظر داشت تمناهای او را پذیرفت و حکومت بصره رسماً از طرف دولت عثمانی بوی واگذار شد. هنوز مدتی از حکومت وی در بصره نگذشته بود که دولت عثمانی لقب پاشا بوی داد و ولایت بغداد را نیز با او گذار نمود و از آن پس بنام سلیمان پاشا خوانده می شد. وی یکی از حکام عادل بود که با همه مردم، مخصوصاً ایرانیها و زوار ایرانی نهایت مهربانی را بخرج میداد.

همواره دستش به قبضه شمشیر و زبانش لال از حرف تدبیر بود... مدت کوتاهی از زمامداری علی محمدخان زند نگذشته بود که قبیله منتفع برای اینکه بتواند آزادانه در حوالی بصره رفت و آمد نماید و از سوی خان زند امان داشته باشد، مطابق مرسوم عدهای را با قرآنی بنزد علی محمدخان فرستاد. خان زند در پشت قرآن پیمانی نوشت و آنرا مهر کرد و بدین ترتیب به افراد این قبیله تأمین داده شد که آزادانه به شهر رفت و آمد نمایند. اعراب از انعقاد این پیمان خرسند شدند و با خاطری آسوده از بیابانهای اطراف، بحدود بصره نزدیک شدند و در آنجا به تهیه پیشکشی برای خان زند پرداختند.

عدهای از اعراب نیز ب فکر فروش متاع خود بودند که ناگهان سر بازان خان زند به آنها حمله نمودند، اموال آنها غارت شد، تعدادی کشته و زخمی و معدودی نیز اسیر شدند.

این عمل که برخلاف میثاق بسته شده انجام گردید، توهین بزرگی بقرآن مجید تلقی می شد. لذا پس از این عمل، در اعراب حوالی بصره جنب و جوشی بسی سابقه بوجود آمد و همگی آنها متفقاً علیه خان زند و سر بازان ایران قیام کردند.

کمک این اعراب به قبیله منتفع باعث شد که این قبیله نیروئی بیشتر کسب کند و متفقاً به سر بازان ایرانی که در خارج از شهر موضع گرفته بودند حمله نماید. نبرد شدیدی بوقوع پیوست، در این نبرد که سر بازان ایران غافلگیر شده بودند تعداد زیادی تلفات داده و بقیه متواری شدند. در گیتی گشا می نویسد:

«... اعراب منتفع که هم بزور شمشیر و هم بقوت تدبیر نواب سپهر رکاب، اندک رام گردیده و بحوالی دام رسیده بودند و در عهد حکومت بنا بر عادت خویش و رسم طبع وحشت اندیش و هم تشویش بهم رسانیده و نظر بر رسمی که در میان ایشان متعارف و باعث اطمینان خاندان کلاهدی، سعید را نزد علی محمدخان فرستاده بودند که وثیقه در ظهر آن نوشته و مختم و مهور داشته، هر سول و او را نهمه امان و حرز جان خود سازند و باطمینان خاطر بکاری که سزاوار باشد بپردازند.

کلام الله را علی محمدخان بر حسب تمنای آنها مختموم و مرسول آن جماعت داشت که مطمئن خاطر از وسعت گاه بادیه بخشکی آمده با دل بی غش درس انجام پیشکش بودند که علی محمدخان بدون باعنی فوجی از لشکر رامامور بچپاول آنها نمود و حکم بتاخت و تاراج اسباب و اموال قبایل و اسیر نسوان و رجال آنها، زبان بی اعتدالی گشود.

بهر صورت بعد از این پیمان شکنی خان زند و حمله اعراب و شکست سر بازان ایرانی، علی محمدخان فوق العاده خشمگین شد. وی همانطوریکه گذشت جوانی بسیار دلیر بود و به شجاعت و بی باکی خود انکاء داشت ولی پیمان اندازه خام و ناپخته و مغرور بود، لذا بدون اینکه به عاقبت کار بیاندیشد و تفکر بیشتری در مورد اعمال و رفتار خویش بنماید، تصمیم گرفت که شخصاً برای سرکوبی اعراب اقدام کند.

اویس از تهیه و تدارک مقصد با سپاهی از شهر خارج شد. اعراب که از اعمال گذشته خود پشیمان شده بودند هر چه کردند که خان زند را از این اقدام بازدارند میسر نشد، حتی بزرگان عرب با فرآن مهر شده بنزد علی محمد خان آمدند و تعهد نمودند که سالیانه باج و خراج معینی بپردازند و به همراه خود پیشکش های فراوان به خان زند هدیه دادند و از گناه خود پوزش طلبیدند. ولی سردار زند که جز جنگ و درختن خون اعراب فکر دیگری در مخیله اش خطور نمی کرد درخواستهای آنان را پذیرفت.

اعراب که تقاضاهایشان از سوی خان زند پذیرفته نشده بود مأیوس بازگشتند و پس از مشورت با یکدیگر قرار گذاردند که برای حفظ جان و مال و ناموس خود تا آخرین نفس نبرد کنند.

در گذشته گفته شد که یکی از مشکلات مدت محاصره، نگهداری سدهای روی رودخانه بود که در تمام مدت محاصره صادق خان نگذاشت به آنها آسیبی وارد آید، زیرا در صورت بروز شکاف در سدها قسمت اعظم نواحی اطراف بصره در زیر آب قرار میگرفت و مسلم بود که مخاطراتی متوجه سپاه ایران میشد. برای جلوگیری

از شکسته شدن سدها خان زند عدهای را شبانه روز مأمور نگهداری و حفظ آنها نموده بود.

ولی بعد از تصرف بصره که سپاه ایران در داخل شهر اقامت داشت، دیگر فکر سدها و حفظ و نگهداری آنها مورد توجه نبود و علی محمد خان زند هم که تمام خواسته های اعراب را با خود سری قبول نمی کرد هیچگاه بفکرش خطور نکرد که امکان دارد همین سدها مشکلاتی برای او فراهم نمایند.

وی بدون توجه باین مشکل بزرگی با سپاه خود از شهر بیرون آمد. اعراب که بی باهمیت سدها برده بودند برای کند کردن حرکت سپاهیان ایران چند سد را شکستند و در نتیجه آب صحرا را فرا گرفت. اسبان سپاهیان ایران در گل ولای فرو می رفتند و نمی توانستند حرکت کنند.

باید گفته شود که یکی از علل پیروزی ایرانیان در جنگهای گذشته تحریک جنگجویان بود، زیرا سر بازان که قسمت اعظم آنها را عشایر تشکیل میدادند قدرشان بواسطه این بود که با سرعت و قابلیت اعطاف خود می توانستند در اطراف نیروی دشمن در صحرا حلقه بزنند و بدستجات کوچک سواره، یابی حمله کنند و از دسترس پیاده نظام کند حرکت، خود را دور نگاهدارند.

بدین ترتیب آب و گل ولایی که صحرا را فرا گرفته بود باعث شد که قدرت تحریک از سپاهیان ایران سلب شود و در نتیجه اعراب به آنها چیره شوند. در این نبرد عدهای از سپاهیان ایران کشته، جمعی اسیر، عدهای نیز توانستند خود را به کشتیهای کوچکی که در اروند رود لنگر انداخته بودند برسانند و جان خود را نجات دهند.

علی محمدخان که نمی توانست تنگ فرار را قبول نماید، با عده معدودی از اطرافیان خود همچنان به نبرد ادامه داد، تا اینکه یکی از اعراب از پشت سر ضربی بوی زد که بعد از چند ساعت در اثر همان ضرب کشته شد. در این نبرد برادر علی محمدخان، مهدی خان نیز بقتل رسید و لشکریان ایران متواری شدند.

در اینجا موضوعی که باید مورد توجه قرار گیرد این است که در کتاب تاریخ

زندیه آقای دکتر هدایتی که قسمتی از آن از نامه کنسول فرانسه در بصره نقل گردیده است؛ گفته می شود که علی محمدخان دو دفعه با سپاهیان از بصره بقصد سرکوبی اعراب خارج شد. در نخستین بار پس از اینکه شکست یافت بداخل بصره مراجعت کرد و پس از مدتی برای دفعه دوم با سپاهیان از بصره خارج و کشته شد. در حالی که در سایر منابع و مآخذ گفته می شود که در همان نخستین حمله، علی محمدخان بقتل می رسد و سپاهیان از متفرق می شوند.

برای اینکه بتوان این موضوع را روشن نمود که آیا در همان نخستین حمله این واقعه برای ایرانیان بوقوع پیوسته، یا بعد از شکست اول و اینقدر بی تدبیری از سوی علی محمدخان و سران دیگر سپاه انجام شده است و مجدداً همان واقعه قبلی را تکرار نموده اند؟ برای این منظور بهتر است نصحت عین گفته های منابع و مآخذ معتبر، برای نمونه در اینجا آورده شوند و سپس عبارات تاریخ زندیه آقای دکتر هدایتی نقل شوند تا بهتر بتوان نتیجه گیری نمود.

در گیتی گشا مینویسد: «... وقوع این واقعه مهیج ماده سفرای مزاج حال و غیظ و غضب او را باعث طغیان گردیده و آتش خشم در کانون طبعش شعله ور گشته، پس بنفس نفیس خویش راهمپای تعذیب و مستعد تخریب گروه افتاد گردیده، افواج لشکر را که بر حسب فرمان قضا جریان شهریار زمان مأمور بخدمت او بودند تدارک شایسته دیده، خیام جلالت بفضای هامون کشیده، با سپاهی گران و لشگری بی گران بجانب وادی و صحاری مسکن ایشان روی و پای بر کلب ابرش غزال نیز گاه نهاده مشایخ و اعظم آن طایفه چندان که شفاً برانگیخته، بسدامن اعتدال و استغفار درآویختند سودی نکرد.

مرض مزمن غرور پر زور خان معظم الیه را از داروی این سخنان روی بهبود حاصل نگردید و مفید نیفتاد و دیگر باره سادات آن قوم با کلام الله مجید مختوم و مهور و مرسول و مهم سازی باج و تحمیل خراج که ایشان را ناگوارتر از زهر در مزاج بود قبول کردند. آنهم در مزاج خان مفید نیفتاد بر آن هم فایده مترتب و رأی جناب خان بتدبیر ایشان ملتفت نشده، چون جماعت مزبور از رحمت خان مایوس

شدند بمیدان مخاصمت و مضمار مقاومت درآمده و با آن مهمانان نو رسیده خویش برآمده: آغاز استعمال سیف و سنان و سیف و سنان بنیاد انقطاع درع و خفتان کردند.

از آنجا که بجهت استیصال لشکر علی محمدخان، آب بر صحاری و اراضی میدان و غا و مکان هیجا انداختند و صحرا را درنا ساخته بودند لشکر بی حساب در آن سهکین گرداب در میان گل و آب فرو مانده و آتش صولتشان فروشانیده، بد پایان برق پویه که خاک میدان را از صدمات سهمای آهنین باوج چرخ سرین رسانیده، به گل در مانده، خداوندان را بخاک سیاه در نشانیدند.

بعدودی از لشکر خویشتن را بکلیطها رسانیده، چون بسیاری از سپاه را در عرصه میدان پای بست و حل و دستگیر آن قوم دغل یافته، فرار را بر خود عار شمرده، مراجعت و نهنگه وار غریق لجه مخاصمت گردیدند.

ناگاه دست قضا بساط زندگانی او را بر چیده و اسباب عمر و جوانی آن جوان دلیر را در نوردیده، پس غلامی سیاه ناگاه از قفای او چون روزگار تیره رسیده، بکتابراهی که در دست داشت زخمی قوی بردوش آن نوجوان دلیر در رسانید چنانکه بعد از دوسه ساعت در گذشت و رخت هستی بجانب عدم در کشید.

مهدی خان برادرش نیز از دست ساقی اجل همان یاده پر خمار را چشیده، بعضی از لشکر گرفتار و برخی مقتول و فوجی باغایت کلیط و گروهی از عرصه میدان باحالی زار خود را از آن میدان مهلکه بیرون افکندند. علی همت خان برادر کوچک علی محمدخان و محمد حسین خان بیهیانی که به محافظت بصره کمر بسته بود حقیقت واقعه را بوساطت چاپاران مسرع به درگاه سعادت همراه معروض گردانیدند. در رستم التواریخ مینویسد: «... طایفه ای از اعراب حول و حوش بصره با عالیجهه علی محمدخان زند مذکور، یغی شدند، آن عالیجهه از بصره بیرون آمد که ایشان را تمبیه نماید، ایشان در رهگذار آن عالیجهه آب بسیاری انداختند که صحرا امانند دریا شد و آن عالیجهه با چهار هزار نفر لشکرش در آنجا غرق شدند». عباس اقبال

۱- صفحات ۲۱۲ و ۲۱۳ و ۲۱۴ گیتی گشا.

۲- ص ۴۰۲ رستم التواریخ.

میگوید: «... درغیاب سادق خان قسمتی از اعراب خوزستان بر عالی محمد خان حکمران بصره شوریدند و بوسهله انداختن آب درمیان سپاه ایران جمعی از ایشان را تلف کردند و حکمران زند نیز بدست غلام خود بقتل رسید».

درفارسنامه ناصری مینویسد: «... علی محمدخان والی بصره درسال هزار و صد و نود و یک برای تنبیه طایفه منتفع از بصره حرکت نمود و مشایخ منتفع چند نفر از ریش سفیدان خود را بشفاعت روانه داشتند و تعهد رسانیدن مالیات و پیش کشی خود را نمودند علی محمدخان مسئول آنها را اجابت نداشت و کار بجنگ رسید و جماعت منتفع آب در سحر ای بصره انداختند و سپاه خود را آماده جنگ داشتند و علی محمد خان چون بر آنها تاخت و سواران زند و بختیاری را مجال حرکت نبود و در گل ولای فرو ماندند و شکست بر سپاه ایرانی افتاد و بسیاری بدست ضایفه منتفع کشته شدند و علی محمدخان چون لشکر را شکسته دید فرار را عار دانسته بردشمن تاخت و چندین نفر را بدست خود بگشت و غلام سیاهی از عقب آن جوان دلیر درآمده بضرقتی کارش را ساخت...».

بطوریکه ملاحظه میشود منابع و مأخذ معتبر که نمونههایی از آن برای مثال در بالا ذکر شد، همه چنین میگویند که در همان نخستین بار سپاهیان ایران شکست خورده و سردارشان بقتل میرسد. اینک نیز عین گفتههای تاریخ زندیه باستناد نامه کنسول فرانسه در بصره آورده میشود که میگوید: «... یکی از قبایل عرب بنام قبیله منتفق در مدتی کوتاه بر اطراف شهر تسلط یافت و ستونی از سپاه زند را غافلگیر و نابود کرد. علی محمدخان از استماع خبر این واقعه چنان خشمگین شد که شخصاً برای سرکوبی اعراب منتفق عزیمت کرد و در ۲۰ مه ۱۷۷۸ میلادی (ربیع الاول ۱۱۹۲ قمری) از شهر بصره خارج شد. اعراب منتفق بیدرتنگ قسمتی از سدهای رود را شکستند و زمینهای اطراف شهر را بدست امواج آب سپردند.

سواران زند در گل ولای و امواج رود غوطه ور و پس از تحمل تلفات زیاد

۱- تاریخ مفصل ایران تألیف عباس اقبال آشتیانی ص ۷۴۷.

۲- فارسنامه ناصری ص ۲۱۸.

ناگزیر بعقب نشینی و مراجعت بشهر شدند. محمد علیخان که دچار خشم و غضب جنون آمیزی شده بود، این شکست خفت آور را باقتل عام ساکنین آرام یگ دهکده کوچک عرب جبران کرد و بهانه‌ای که برای این انتقام بیجا عنوان کرد این بود که ساکنین بی آزار این دهکده در جریان این واقعه از اقدام و کمک مؤثر سپاه زند خودداری کرده بودند.

وقتی کریمخان از این شکست موهن اطلاع یافت، فرمانی خطاب بحکام بنادر ساحلی خلیج فارس صادر کرد و به آنها دستور داد؛ بیدرتنگ بکمک پادگان بصره بشتابند. پس از وصول کمک شهرهای ساحلی و تدارک فراداد در اواخر اوت سال ۱۷۷۸ میلادی (جمادی الثانی ۱۱۹۲ قمری) ستونی مرکب از ۶۰۰۰ سوار و ۲۰۰۰ تفنگچی برای سرکوبی اعراب شورشی از شهر بصره خارج شد. اعراب که از تدارکات چندماهه پادگان ایرانی با خبر بودند از محمد علیخان استعاضی امان کردند و متعهد شدند از رزی میل باطاعت و اقیاد او در آیند و سالیانه پنج معینی بپردازند. لیکن خان زند که دچار نخوت و غرور زیاد شده بود، توجهی بالنعماس و استغناء آنها نکرد و پاسخ داد فقط بزور اسلحه آنها را مطیع خواهد کرد. اعراب که چنین دیدند آماده دفاع شدند و بعدادت معهود بار دیگر سدها را شکستند و اطراف شهر بصره را در آب غوطه ور کردند. سربازان ایرانی که برای بار دوم در گل ولای گرفتار شدند از هر طرف مورد حمله اعراب از جان گذشته فرار گرفتند و قسمی قتل عام شدند که بروایت کنسول فرانسه در بصره از تمام ستون اعزامی بیش از چهارصد نفر مراجعت نکرد...».

همانطوریکه ملاحظه می شود «سیور روسو» کنسول فرانسه اظهار می دارد که علی محمدخان دو بار از بصره خارج شده است و در هر دو دفعه شکست خورده است. ولی بدلائل زیر این گفته چندان با واقعیت تطبیق نمیکند.

۱- اگر گفته‌های کنسول فرانسه را بنگریم مشاهده می شود که می گویند: «وقتی کریمخان از این شکست موهن اطلاع یافت فرمانی خطاب بحکام بنادر ساحلی

۱- تاریخ زندیه ص ۱۹۶ و ۱۹۷.

خلیج فارس صادر کرد و با آنها دستور داد بیدرتنگه بکماک پادگان بصره بستانند. اگر این موضوع حقیقت داشت محمدصادق موسوی نامی بطور حتم آنرا با آب و تاب تمام و با جملات پرطمطراق مخصوص بخود نقل می کرد. نه تنها گیتی گشا این موضوع را اظهار نداشته، بلکه در هیچ یک از منابع و مآخذ نیز نوشته نشده است که فرمائی بدین شرح از طرف کریم خان زند صادر گردیده است.

۲- هرچقدر علی محمدخان زند بی تدبیر بود یا دور از تصور نیست که در دفعه نخست که می بیند اعراب سدها را شکافته و آب آنرا در صحرا انداختند و همین امر موجب شکست سیاهیانش شده است، باز مجدداً دست به لشکرکشی بزندان اینسکه فکری برای سدها و آب رودخانه بنماید.

۳- نوشته شده که اعراب بعد از شکست علی محمدخان زند و فرار او بطرف بصره، در دفعه دوم لشکرکشی از او «استدعای امن کردند»، در صورتی که این موضوع هم دور از تصور است زیرا اگر اعراب در نخستین بار از اقدام خود نتیجه گرفته بودند و علی محمدخان را شکست داده بودند مسلماً جری تر شده و هیچگاه بدان ترتیب طلب امان نمی کردند.

با توجه بموارد بالا است که باید گفته شود قسمتی از نوشته های کنسول فرانسه که در کتاب تاریخ زندیه آورده شده است باید با قید احتیاط تلقی شود، زیرا همانطوریکه در این مورد بخصوص مقایسه شد، بعضی از مطالب و نوشته های این شخص در مورد علی محمدخان زند زیاد صحیح بنظر نمی رسد.

چون خبر کشته شدن علی محمدخان و شکست فوای ایران بکریم خان زند رسید دستور داد که باردیگر صادق خان بالشگری فراوان بدانصوب حرکت کند. صادق خان پس از گردآوری سپاه و تهیه ساز و برگ فراوان بسوی بصره حرکت نمود. اعراب که خبر ورود او را شنیدند متوحش گردیده و با طراف متواری شدند.

صادق خان به شهر بصره وارد شد و مسئولان مطمئنی برای سازمانهای اداری شهر گماشت و به شهر نظمی داد. پس از آن تصمیم گرفت که به تعقیب اعراب متواری

بیردازد که در این هنگام خیر فوت کریم خان بوی رسید.

صادق خان که خود را لایق تر از هر کس دیگری برای جانشینی کریم خان می دانست به هوای سلطنت و بقصد اینسکه از سپاه خود برای بدست گرفتن حکومت استفاده نماید، از بصره بطرف شیراز رهسپار شد. بعد از عزیمت صادق خان اعراب مجدداً به شهر وارد شده و اداره شهر را در دست گرفتند و خود را تابع حکومت عثمانی اعلام داشتند و بدین ترتیب، در گذشت کریم خان زند تسلط ایرانیان بر بصره خاتمه یافت.

فصل بیست و سوم

۱۲۰- ابرهای سیاه در خلیج فارس - دوره قاجاریه

بطور کلی دوره قاجاریه، صرف نظر از چند مورد انگشت شمار، متأسفانه دوره فقرت و رکود عمیقی است که مدت نزدیک به يك قرن، فضای سیاسی و اجتماعی و اقتصادی میهن ما را دستخوش تباهی و عقب ماندگی کرد. عمال قاجار، سرگرم کارهای خصوصی و خوش گذرانی خود بودند. اوضاع خلیج فارس دست بدست نفوذ بیگانگان میگشت. کشورهاییکه هیچگونه حقی از لحاظ سرزمینی، نژادی، همسایگی و اقتصادی یا اجتماعی ریاسوابق تاریخی در خلیج فارس و دریاهای میهن ما نداشتند، از اوضاع هرج و مرج دولتهای مرکزی ایران (یعنی قاجاریه) حداکثر سوء استفاده را نموده برای خود منافع و جاپاهائی بوجود آوردند و با اصطلاح ماهیگیری ایرانی بودند که بدنبال آب گل آلود میگشتند، آنها در يك منطقه غیر مجاز! این ماهیگیران که از سرزمینهای دور دست، خود را بدریاهای میهن ما رسانده بودند، چه نیت و نظری میتوانستند داشته باشند؟

ثروت و برکات دریاهای میهن ما، همواره چشم گیر جهانیان بوده و هست و برای جلب این منافع از اقدام بهره عمل سوء و خائنانه ای دریغ نمودند. بدبختانه سیاست تجاوز و زورگویاندایکه امروز در عصر دیگر وجود ندارد، در آن زمانها بقدرت و شدت در جنوب میهن ما اعمال میشد. آن کشورهاییکه میخواستند برای خود جای پا و محل منافع و مجوز و حقوقی بسازند، ناچار بودند که صحنه نمایشی در خلفا بوجود آورده و در ظاهر بمداخله و میانجیگری پیردارند. باین خیالی ساده تر در خلفا و

باین رنگ و خدعه آتشی برپا داشته و در ظاهر بکنار آتش آمده و برای نجات ما، یعنی همان حریق زدگان بکمک بشتابند، تا بدینوسیله عوام فریبی کرده و نظر دیگران را بخود جلب نمایند. با خود توپ و تفنگ و کشتی بخاری و زینت آلات گوناگون و اغذیه و مشروب و مواد مخدره هم میآوردند تا بین حریق زدگان تقسیم کنند. هر رئیس قبیله و یا هر انسان سرگردان و بی پناهی را که بدردشان میخورد و مجری صحیح العمل امیال و فرامینشان تشخیص داده میشد، پول و زر میدادند، ماشین و یخچال در اختیارش میگذاشتند، اسلحه گرم بکمرش می بستند و جاهه با اصطلاح ملی برتش پوشانده و عده ای را هم برای حفاظت و میدان گیری اش میگماشتند و در ظاهر و خفا بعنوان پشتیبانی و حمایتش بجلو میافتادند. مسلم است که چنین موجودی خود بخود با وفات میشد، بهتر و بیشتر اطاعت میکرد و بالاخره خاکش پایشان را به پیشانی میسائید. و بدین ترتیب شیخ نشینها در دریاهای میهن ما بوجود آمدند و بطور غیر مستقیم و مستقیم جای پاهای اربابها مستحکم و مستقر گردید. ولی دود این مصیبتها فقط بچشم هم میهنان ما میرفت. آنها فقط بدنبال منافع و نبات سودجویی خود بودند و کوچکترین توجهی بمصالح ملی و منافع مملکتی نداشتند. آنها خوب می دانستند که خلیج فارس ملک طلق ایران و میراث هزاران سال تاریخ و موجودیت ساکنان و مردم این سرزمین است و بهمین دلیل هرگز نتوانستند نفوذی در روحیه و اراده و عرق و حیثیت و شرافت ایرانی داشته باشند. ولی تا آنجا که ممکن بود، از بی پناهی و ضعف نیروی نظامی و دریائی و عدم اتحاد و یگانگی و اختلافات موجود در دستگاههای دولتی سوء استفاده کردند و هرگز بمصالح و منافع و رأی و نظر ملی میهن ما احترام نگذاشتند. در عوض برای قبایل و طوایفی که روزگارانها بدریازی و صحرا گردی مشغول بودند، خانه و مأوی ساختند و بدانها درس خود مختاری و استقلال طلبی آموختند. تا مستعمره ها بوجود آیند. در حالیکه هر اقدام و هر واقعه ای که در خلیج فارس یعنی در خانه و دریاهای میهن ما بوقوع می پیوست، بیبایست مستقیم و صریحاً بانظر و موافقت و پشتیبانی دولت و ملت ایران باشد. افسوس که عمال سلسله قاجاریه نه فقط توجهی باین اصول و حقایق نداشتند، بلکه بادرگیریهای

بی‌منطق و پوچی که آنها برای خودشان بوجود آورده بودند، بدون آنکه خودشان متوجه باشند باین آتش‌سازمان می‌زدند و راه را برای ارضای نیت و نظریات دولت‌هایی که در خلیج فارس بن‌ذنبال منافع می‌گشتند استوارتر و راحت‌تر می‌ساختند. در تاریخ، این دوره، یعنی دوره قاجار بنام دوره فترت آمده است. دوره قاجار به در ایران دوره غم‌انگیز و سیاهی بود و سالهای بعد که آن سلسله از بین رفت و ستاره پهلوی در آسمان ایران درخشید، هر چه در کشور ما بعنوان پیشرفت و ترقی در سائت تلاشهای سیاسی و اقتصادی بعمل آمده، لااقل هشتاد درصد آن برای از بین بردن و محو آثار شوم آن دوره بوده است.

در دوره قاجار به نیروی دریائی ما بطور خالصه يك حالت بیماری و ضعف و انحاء را طی می‌کرده است. همان عواملی که پادشاهان بخلیج فارس رسماً بنز شده بود، مسلماً در درجه اول، منافعشان ایجاب می‌کرد که کشور ما در خلیج فارس هیچگونه تأثیری از نیروی دریائی نداشته باشد. بنابراین با تمام قوا و از هر طرف و با هر بهانه، و بعنوان مختلف، در محو آن کوشش می‌کردند و در مقابل، برای پر کردن جاهای خالی و با اصطلاح پر کردن خانه‌های شطرنج خود، مهره‌های جدیدی زنده می‌کردند و با آن مهره‌ها بجان نیروهای در حال انحطای دوره قاجار به می‌فقتادند.

در اروپا درود، سازمانی بنام «شرکت کشتیرانی بصره و لاروی کانالها» بوجود آمد. قراردادها نوشته شدند و بمیل خودشان مرز و حدی برای کشور ما تعیین نمودند. در حالیکه همین عملیات یعنی کارهای چراغ‌گذاری و لاروی و حفاظت و تأسیس آموزشگاه پیلوتاز و تهیه کشتیهای لاروی و راهنمایی و غیره را می‌توانستند بوسیله ایرانیها و یا بکمک ایرانیها تأسیس و بهره‌برداری نمایند.

۱۴۱- ساحل دزدان دریائی

چنانکه اشاره شد، بعد از نادرشاه تمام اقدامات وی نسبت به امنیت خلیج فارس بی‌اثر شد و دزدان دریائی بخصوص طایفه‌ای از اعراب بنام «جواسم»، دوباره

باجسارت افزونتری بقتل و دزدی و غارتگری و دریازنی در خلیج فارس پرداختند و گاه گاه نیز بوسیله بعضی از کشورهای اروپائی که در خلیج فارس منافع برای خود دست و پا کرده و کوشش می‌کردند که جای پا و منطقه نفوذ مطمئنی تحصیل نمایند، یاری میشدند. چنانکه «سر آرنولد ویلسن» در کتاب خلیج فارس مینویسد:

«چون سردسته‌های این دزدان دریائی مطلع شده بودند که از طرف حکومت بمبئی به افسران نیروی دریائی انگلیس امر اکید شده که مطلقاً در مقام مبارزه با دزدان دریائی بر نیایند و بهیچوجه بر خوردی با آنان نکنند، لذا این موضوع بیشتر بر جسارت و تجرای آنان افزوده بود.»

محل سکونت «جواسم»، سردسته دزدان دریائی، در ساحل عمان از رأس مسندام ناشبه جزیره قطر امتداد داشت و سر تاسر آن پوشیده از مردابهای کم عمق، جزایر کوچک و پراکنده و صخره‌های خطرناک و متفرق بود، که کشتیرانی را در این قسمت دچار اشکال مینمود.

در طول همین ساحل پر عارضه، دزدان دریائی مدت‌ها برای خود آشیانه‌های صعب‌الوصول تهیه کرده بودند و مرکز عمده و مستحکم آنها عبارت از جلفار (رأس الخیمه) و شارجه بود. در فاصله بین این دو شهر نیز مردابهای بیشمار و تله‌های پراکنده برای استتار کشتیهای کوچک دزدان بسیار مناسب بود و بهمین جهت این ساحل در تاریخ خلیج فارس کسب شهرت نموده و بنام «ساحل دزدان دریائی» معروف شد.

دسته‌ای از جواسم بجزیره قشم هم رخنه کرده و این جزیره و بندر لنگه را که از زمان کریم خان زند، حکومت آنها بقبیله «آل معین» سپرده شده بود، زیر نفوذ خود در آوردند. گرچه کریم خان زند جواسم را از آن حدود راند، ولی بعد از او، در نتیجه وصلت و اتحاد «جواسم» با «آل معین» دست آنان در این قسمت هم باز شد.

خلاصه در اوائل قرن نوزدهم، کار دزدان دریائی طوری بالا گرفت که نه تنها ساکنین خلیج فارس بلکه مردم سواحل شرقی آفریقا و اقیانوس هند را بو حشت انداخت. چه نیروی دریائی جواسم بالغ بر صدها کشتی بزرگ و کوچک شده بود

که با آن می توانستند نوزده هزار مرد مسلح را به نقاط مختلف حمل نمایند. از طرف دیگر جمعی از راهزنان معروف اروپائی هم با کشتی های توپدار خود باین جماعت پیوسته و قدرت آنها را بیابهای رسانیده بودند که حتی از کشتی های جنگی هم واهمه وهراسی نداشتند. در اثر عملیات همین دزدان دریائی ، موضوع برده فروشی هم در خلیج فارس بیشتر رواج پیدا کرد و همواره عده ای از جوانان و دختران سیاه پوست آفریقا را از سواحل آنها ربوده و مانند حیوانات در کشتیهای خود بر روی هم می ریختند و بطرف خلیج فارس حمل می کردند و در آنجا بعنوان غلام و یا کنیز و دده می فروختند. طرز رفتار دزدان و دلال های برده فروشی با شکارهائی که بدست آورده بودند ظالمانه و وحشت آور بود، چنانکه عده ای از برده ها در بین راه از بدر رفتاری و گرسنگی یا امراض مختلف تلف می شدند.

خلاصه در این دوره هر ج و مرج و دزد بازار ، رفته رفته شیوخی در خلیج فارس پیدا شدند که گاهی بدیشیانی راهزنان و زمانی در اثر مبارزه با آنان قدرتی بهم زدند و برای بسط منطقه نفوذ خویش، بطرف انگلیسیها و فرانسویها و عثمانی ها متمایل و در پناه ایشان قرار گرفتند.

در اواخر قرن نوزدهم بالاخره آنقدر کار این دزدان دریائی توسعه پیدا کرد که از آن میان شیخهائی مثل سید سلطان ، سید سعید و طوایفی مثل جواسم و قبیله «عتوبی» قطر بیشتر از دیگران از نعمت تطبیح و رشوه و تحریک بیگانگان بهره مند می شدند. و چون هیچیک از آنان از خود کوچکترین اراده ای نداشتند، لذا به سهولت فریب پول و رشوه بیگانگان را خورده و بدون آنکه خود متوجه باشند مانند مهره های شطرنج در خلیج فارس از اینطرف با آنطرف میشدند و حتی بوسیله آنان معاملاتی نسبت بد جزایر و بنادر ایران صورت می گرفت و کار بجائی رسید که فیما بین آنها و دول خارجی قراردادهای و معاهداتی نیز بسته شد. بعبارت ساده تر همان دولتی که خود، سرکرده ای از قبیل اعراب را کمک و یاری داده و آنان را به خود مختاری تحریک میکرد ، بوسیله همان دولت نیز با آنها قرار دادهائی امضاء و مبادله می شد و همین امر بعداً سبب شد که بالاخره وجود شیخ نشینهای در خلیج فارس رسمیت پیدا کند و

مسلم است ، در این دادوستدها و مبارزاتی که در داخل خلیج فارس بین آنان صورت می گرفت ، هر وقت هر کدام از آنها در کارشان عاجز میماند ، بطرف دولت ایران رومی آورد. ذکر جزئیات و مثالهای این امور بسیار است.

بعنوان مثال در این میان، جزیره بحرین یکی از آن قسمتبائی بود که چندین بار دست بدست بین آنان گشت. چنانکه یکمرتبه که در دست سید سلطان بود ، بوسیله طایفه «عتوبی» گرفته شد. سید سلطان به والی فارس مراجعه کرد و با کمک وی از نو بحرین را پس گرفت. پس از آن باز هم طایفه دیگری بنام «وهابیها» از «عتوبیها» پشتیبانی کرده بحرین را از چنگ سید سلطان دوبر تبه در آوردند. تا بالاخره سید سلطان در جنگی با جواسم کشته شد و بحرین همچنان در دست عتوبیها ماند. در تمام این احوال، اهالی بحرین همواره امیدوار بودند که دولت ایران برای نجات آنها از جور و ستم عتوبیها اقدام نماید. چنانکه شیخ علی ناصی را ، اهالی از جانب خود با چند رشته مروارید بدر بار فتحعلیشاه قاجار فرستادند و استدعای کمک کردند. اما افسوس ، دیگر در دستگاههای دولتی و درباری آن روز دوره قاجار ، کسی نبود که بعراض آنها توجه کند و اصولاً خوشگذرانی های زیاد دیگر وقتی باندیشیدن به آبهای شور خلیج فارس و جنگ و مبارزه با هشتی مهاجر برای شاهان قاجار نمیگذاشت. در این شرایط دیگر از چه کسی و از کجا باید انتظار داشت؟

نامه وزیر قطعه ای از آخرین مدرک رسمی و خطی است که نشانه تظلم و دادخواهی مردمان جزیره بزرگ و آباد بحرین است که بعنوان فتحعلیشاه قاجار ارسال شده بود (منظور از فدوی شیخ علی است) : «اگر فعلاً این استدعائی را که فدوی از طرف رعایای ایران در بحرین نمود قرین انجام شود ، فواید عمده خواهد داشت و سالی سیصد تومان هم بعرض بنده مبلغ زیادی نیست. بحرین عجالتاً کسی را لازم ندارد که باحوال و عادات و زبان این اعراب آشنا باشد و با سم و کیل کارگذاری بنادر ، با آنجا فرستاده شود. خود فدوی هم می تواند بعد از این گاهی سفر مختصری با آنجا نماید و توجه حاکم آنجا را که شیخ می گویند ، خرد خرد باین طرف جلب نماید. ۱۸ رجب سنه ۱۲۱۳» .

بهر حال در مورد بحرین ذکر این نکته را لازم می‌دانم که بعدها کننل «ویلی» بیک رشته مداخلات مستقیمی دست زد که در نتیجه آن بحرین بصورت تحت‌الحمایه انگلیس درآمد. دولت ایران در همان موقع توسط سفیر خود در لندن باین اقدامات کننل ویلی اعتراض نمود و وزیر خارجه وقت انگلیس در پاسخ رسمی خود اعتراض ایران را بمرور و بجاد نسته و متعذر شد که اقدامات مأمورین انگلیس فقط برای جلوگیری از زدهای دریائی و منع برده فروشی و حفظ انتظامات خلیج فارس است. در ضمن تصریح نمود که هر وقت از طرف شیخ بحرین حرکتی سر بزنده که مستلزم اقدامی از جانب دولت انگلیس باشد، قبلاً دولت ایران را در جریان این اقدام خواهد گذاشت.

بعدها هم انگلیسها اظهار داشتند؛ هر وقت دولت ایران دارای چند کشتی جنگی شد و توانست از عهده امنیت خلیج فارس بر آید دفع این اقدامات در بحرین خواهد شد.

۱۴۴ - خرید کشتی‌های جنگی

از سال ۱۱۶۰ که نادرشاه کشته شد و نقشه نیروی دریائی او عقیم ماند، تا سال ۱۲۲۴ قمری (۱۸۱۲ میلادی) دیگر صحبتی از نیروی دریائی ایران در میان نمی‌بینیم. در این سال دیپلماسی ناپلئون در ایران در برابر سیاست انگلیسها مواجهه با شکست شد و هیئات سفارت او که بریاست سرلشکر گاردان Gardanne وعده‌ای از افسران فرانسوی برای تشکیل ارتش ایران به سبک نظام اروپائی بایران آمده بودند، ایران را ترک گفتند و فردای روزی که هیئات فرانسوی از تهران بیرون رفتند سفیر دولت انگلستان سرهارفرد جونز Sir Harford Jones به این شهر وارد شد (روز ۲۸

- ۱- این قسمت عیناً از شماره ۴ سال چهارم مجله بررسی‌های تاریخی تحت عنوان «گوشه‌ای از تاریخچه نیروی دریائی ایران» بقلم سرتیپ مسعود معتمدی نقلی می‌گردد.
- ۲- برای آگاهی بیشتر در این باره رجوع کنید به کتاب مأموریت ژنرال گردان ترجمه مرحوم عباس اقبال و به تحولات سیاسی نظام ایران تألیف سرهنگ دکتر جهانگیر قائم مقامی (از ص ۱۵ تا ص ۳۱)

ذی‌حجه ۱۲۲۳ قمری).

سرها فر دجوتر چون به تهران رسید با دولت ایران در مورد قراردادی که بتواند حافظ منافع دولت متبوع او در ایران و در جوار هندوستان باشد، وارد مذاکره و عمل شد و سرانجام قراردادی موقتی شامل هشت فصل بتاریخ ۲۵ محرم ۱۲۲۴ یعنی ۲۷ روز پس از ورود خود به تهران بین او و دولت ایران بسته شد و بر اساس این قرارداد سه سال بعد (۲۹ صفر ۱۲۲۷ قمری) عهدنامه‌ای قطعی بین دو دولت منعقد گردید که فصل هفتم آن مربوط به نیروی دریائی ایران می‌شد و آن چنین بود: «فصل هفتم - در صورتیکه در سواحل دریای قلمر^۲ چوب و اسباب مهیا شود و شاهنشاه ایران خواهش فرماید که در حوزه‌های بحر مزبور کشتیهای جنگی سازند، پادشاه ذیجبه انگلستان اجزت به معلم و عملجات کشتی ساز و غیره از دارالسلطنه لندن و هم از بندر بمبئی عطا فرمایند که بخدمت شاهنشاه ایران حاضر و بخدمت مرجوعه مأمور شوند و مواجب و اخراجات آن با سرکار پادشاه جمعه‌چاه دولت علیه ایران باشد بموافق قراریکه با ایلچی دولت بهیه انگلیس داده خواهد شد»^۳.

وجود این فصل در معاهده مزبور به این سبب بود که دولت انگلستان در این موقع میخواست در مقابل روسها که «ماده نهم وصیتنامه پطر کبیر را بنوک سر نیزه‌های خود آویخته» و روبرو خلیج فارس پیش می‌آمدند، ایرانی قوی بوجود آورند تا بتواند مانع پیشرفت‌های آنها گردد. امام‌فاد این فصل نه تنها بمرور عمل در نیامد بلکه در عهد نامه دیگری که دو سال بعد (۱۲۲۹ ق) باز به عهدن اساس بین ایران و انگلیس انعقاد یافت^۴، از این ماده دیگر ذکری بمیان نیامد^۵.

- ۱- برای آگاهی از متن این قرارداد به ص ۷۱ - ۷۲ ج ۱ تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس در قرن نوزدهم تألیف محمود مراجعه نمایید.
- ۲- منظور خلیج فارس و دریای مکران است.
- ۳- ص ۳۹ و ص ۱۹۷ تحولات سیاسی نظام ایران.
- ۴- درباره این عهدنامه به ص ۱۴۴-۱۴۷ ج ۱ کتاب محمود محمود و ص ۴۵-۴۶ در تحولات سیاسی نظام ایران نگاه کنید.
- ۵- ر.ک به ص ۱۹۹ تحولات سیاسی ایران

از این پس رفته رفته زمام اختیار خلیج فارس و دریای مکران بدست انگلیسها افتاد، زیرا در خلال این احوال دولت انگلستان با انعقاد قراردادهائی با شیوخ خلیج فارس و بستن معاهداتی درباره منع برده فروشی و نیز بوسیله اجرای نقشه برداری از خلیج فارس و تعیین اعماق و احداث مناره‌های راهنما و برقراری ارتباط تلگرافی^۱، حق نظارت کامل بر خلیج فارس و کلیه کشتی‌هائی را که در آن رفت و آمد می‌کردند توانست بدست آورد.

ولی عکس العمل این اوضاع در سواحل ایران بیشتر محسوس بود تا در پانخت، چنانکه مدارك و اسناد چندی که در دست است از ناراحتی های روحی کارگزاران و حکمرانان دولت که در این مناطق مأموریت داشته‌اند حکایت می‌کند و این اشخاص عموماً پس از شرح و تفصیل اوضاع خلیج فارس و سواحل آن، پیشنهاد می‌کنند برای جلوگیری از بسط نفوذ و تسلط بیگانگان باید فوراً به تشکیل نیروی دریائی مبادرت شود و این است چند نمونه از آن گزارشها:

فریدون میرزا حکمران فارس در اواخر ۱۲۵۲ قمری به حکمرانی فارس انتخاب گردید. پس از رسیدن به فارس و آشناسیدن به اوضاع و احوال آنجا در نامه‌ای مبسوط بخط خود به حاجی میرزا آقاسی چنین مینویسد:

«جناب حاجی سلمه الله تعالی دریاب جزیره خارک و اختلال انگلیس و تفصیل حالات... اگر از جزیره خارک بگذرند بکوفتی میشود از بندر بوشهر و با از سایر بنادر حضرات انگلیس بیرون می‌آیند و همینکه در خشکی راه پیدا کردند مأمن میسازند، اهل فارس را به دادن نیول و نگرقتن مالیات تطمیع میکنند. اگر بخواهند امر بنادر درست مضبوط بشود، کسل دولتها کشتی جنگی دارند حتی امام مسقط و محمد علی پاشا، شمایک بغله و ماشویه در عمان نذارید اسمش

۱- خلیج فارس تألیف سر آرنولد ویلسون ترجمه محمد سعیدی ص ۳

۲- منتظم ناصری ج ۳ ص ۱۶۷

۳- اصل این نامه در مجموعه ۶۰۴۴ اسناد دولتی در وزارت خارجه ایران موجود است و برای متن کامل این نامه به کتاب بحرین و مسائل خلیج فارس تألیف سرهنگ دکتر قائم مقامی رجوع کنید (ضمیمه ۵ ص ۱۶۲-۱۶۴) و ص ۹۶-۹۷

بحر العجم است ولیکن بهیچوجه بشما مدخلیت ندارد پارسال دوسه کشتی خوب میفر و ختمند بشما نوشتم جوابهای غریب نوشتید منهنم سکوت کردم امسال هم یک کشتی بسیار خوب که ۲۴ توپ داشت بهفت هزار تومان می‌فروختند باز بشما نوشتم جواب نیامد این قسمتها بحرف امر دریا و بندر مضبوط نمی‌شود و باید ایستادگی در کار کرد و پول خرج نمود و بخادم مرحمت و بخائن سیاست فرمود تا امر مضبوط شود والا حرف زدن و پیش نرفتن حاصلی ندارد».

سند دوم

سند دوم گزارشی است که کارگزار مهم امور خارجه ایران در خلیج فارس بتاريخ محرم ۱۲۷۸ قمری به دولت مرکزی ایران نوشته است. در این گزارش که مربوط به تجاوز شیخ بحرینی به قلیف و دخالت قونسول انگلیس و اعزام چند کشتی انگلیسی به بحرین برای گوشمالی شیخ بحرین میباشد؛ درباره نیروی دریائی چنین می‌خوانیم:

«مکرر از مسقط و بوشهر عرض نموده است که تصرف در بحرین بی‌جهاز ممکن نیست... و هرگاه دولت علیه چند فروند جهاز بادی و آتشی در بوشهر داشته باشد دولت انگلیس بهیچوجه از این قبیل تصرفات نمی‌تواند در خلیج فارس و بنادر آن نماید. حالاً اسم خلیج فارسی است و رسم با دولت انگلیس...»

سند دیگر

سند دیگر نامه‌ایست که در همین سال (ربیع الثانی ۱۲۷۸ قمری) میرزا حسین خان (سپهسالار) وزیر مختار ایران در استانبول در باره مقاصد و اقدامات انگلیسها در بحرین و خلیج فارس نوشته و در آن می‌نویسد:

«چنانکه مکر شفاهاً عرض نموده‌ام اخذ حق با حفظ حقوق یا ایجاد حق بجهت خود، بسته بقوه سر نیزه و استعداد بریه و بحریه است».

۱- شرح این وقایع را در کتاب بحرین و مسائل خلیج فارس در ص ۴۵ تا ص ۴۸ بخوانید.

۲- متن کامل این گزارش در ص ۱۵۵ - ۱۵۶ کتاب بحرین و مسائل خلیج فارس

از اسناد وزارت امور خارجه ایران بچاپ رسیده است.

۳- دست پنهان سیاست انگلیس ص ۵۰

بدینترتیب مداخلات غیرقانونی انگلیسها در امور خلیج فارس و جزایران رفته رفته شدت یافته بود و گزارشهایی که از کارگزاران و مأموران دولتی بدولت مرکزی ایران می‌رسید، در همه آنها لزوم تشکیل و داشتن یک نیروی دریائی را در خلیج فارس توصیه می‌کردند، بالاخره دولت ایران را بفسکرانداخت برای حفظ آرامش و امنیت خلیج فارس و کوناها ساختن دست و بهانه انگلیسها، نیروی دریائی در خلیج فارس تشکیل دهد و باین نظر به حاجی محسن خان سفیر ایران در لندن و همچنین به میرزا حسین خان وزیر مختار در استانبول دستور داد در مورد خرید کشتی و قیمت آن تحقیق نمایند.

میرزا حسین خان وزیر مختار در نامه مفصلی بتاريخ محرم ۱۲۸۲ قمری بدولت متبوع خود نوشت: «ندبیری که اولیای دولت در خریدن کشتی و داشتن قوه بحریه در خلیج فارس می‌خواهند تهیه فرمایند با اعتقاد فدوی کافی نیست زیرا که با این وضع مالیه، از عهده قیمت آن نمی‌توانیم بر آئیم و ثانیاً که سرکار اقدس همایون از بسابت کثرت میل و اهمیاتی که در حفظ و تحصیل اسباب ترقی دولت و ملت دارند چندکروور بجهت ایتباع چند واپور جنگی التفات فرمودند، از مخارج مستمره و مخارج فوق‌العاده قوه بحریه اطلاع کامل ندارند. با این مالیات‌هایی که حالا در ایران متداول است از عهده مخارج و نگاهداری آنها نمیتوانیم بر آئیم و بالاخره هر قدر تنخواه از برای ایتباع آنها داده شود و در تدارکات و لوازمات دول فرنگستان مراقبت بعمل آید قوه بحریه باین زودیها آقدر نمی‌تواند بشود که از قوه بحریه انگلیس و عثمانی مدافعه و مقاومت نماید. خدای نکرده اگر محاربه و اختلاف فیما بین ما و آن دو دولت واقع شود اول ضرری که بما وارد بیاید ضبط و تصرف قوه بحریه ما خواهد بود...»

این پیش‌بینی اگرچه بظاهر صحیح و منطقی بود ولی می‌توان تصور کرد که سیاستهای بیگانه در ارائه آن خواه از راه القاء و خواه از طریق مرعوب ساختن دخالت داشته‌اند؛ بخصوص که مقارن همین احوال می‌بینیم راولنسن H. Rawlinson

۱- کتاب دست‌پنهان سیاست انگلیس تألیف خان‌مک‌ساسانی ص ۴۸

سفیر انگلیس در ایران با تشکیل نیروی دریائی ایران مخالفت کرده بود^۱ و بهر حال طرح دولت ایران مبنی بر خرید کشتی به مرحله عمل در نیامد ...

در سال ۱۲۸۴ قمری شیخ بحرین گرفتار شورش مردم القطر شد و برای سرکوبی آنها طبق قرارداد که با انگلیسها بسته بود با آنها رجوع کرد. ولی تا کمک از انگلیسها برسد خود غائله مزبور را خوابانید و همین موضوع را کلنل پلی Col. Lewis Pelly مأموران انگلیسی که قونسول بوشهر بود، بهانه کرد و با چند کشتی به بحرین حمله برد و آنجا را بتوپ بست. در نتیجه شیخ بحرین از دولت ایران کمک خواست. حسام السلطنه حکمران فارس عده‌ای از سپاهیان فارس و تعدادی تفنگچی از تفنگ‌چیان شیخ لنگه را بکمک آنها فرستاد، ولی کلنل پلی دامنه تجاوزات و خودسریها را بیشتر گسترش داد و بتدریج لنگه را به اسم اینکه چرا به بحرین کمک فرستاده‌اید بتوپ بست و کشتی‌های آنها را ضبط کرد. حسام السلطنه که از عدم قدرت خود خشمناک و در عین حال مأیوس و ناراحت بود نامه مسووط و محکمکی به ناصرالدین شاه نوشت که قسمتی از آن باموضوع مورد بحث ما بستگی دارد و آن چنین است:

«... بالجمله ندانستن کشتی و اسباب و استعداد بحریه دولتی در خلیج فارس اثرش این است که بر عیت و اهالی بندر دولت قاهره شاهنشاهی روحی و روح‌العالمین فداه این قسم تحکیمات مینمایند...»

دنباله این وقایع بسال ۱۲۹۵ قمری کشید و در این سال میرزا علی خان امین‌الممالک برای تدارک سفر دوم ناصرالدین شاه باروپا رفته بود. هنگامی که در لندن بود مأموریت یافت بفرانسه رفته در بندر تولون و در ذیل فرانس برای دولت ایران کشتی جنگی سفارش بدهد^۲.

اما کشتی و یا کشتی‌های مورد نظر بوسیله امین‌الدوله خرید نشده، بلکه در سال ۱۳۰۱ قمری این کار بوسیله علی‌قلی‌خان مخبر الدوله صورت گرفت^۳ و دو کشتی شوش

۱- سعید نفیسی بحرین، حقوق هزار و هفتصد ساله ایران ص ۳۳

۲- رک به بحرین و مسائل خلیج فارس ص ۶۱-۶۲

۳- همان کتاب ص ۶۳

۴- خاطرات سیاسی میرزا علی‌خان امین‌الدوله صفحه ۶۱

۵- رک به منتخب‌التواریخ مظفری ص ۴۲۱

۱۴۳- آخرین تنفس نیروی دریائی تا پایان کار قاجاریه

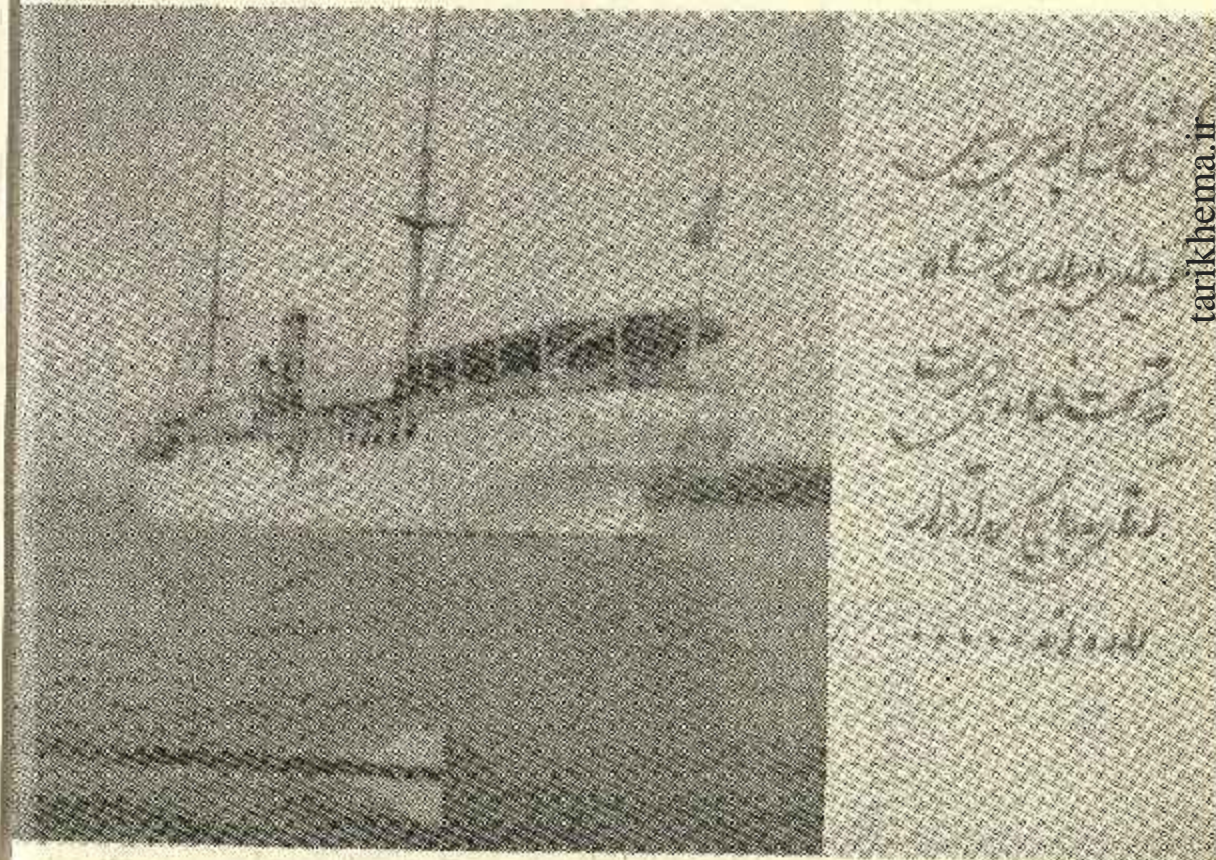
خلاصه‌ای از آنچه در بالا از دوره قاجاریه گفته شد، در زیر بصورت فشرده با ذکر خلاصه‌ای از وقایعی که بعنوان نیروی دریائی بوجود پیوسته است برای خواننده عزیز ذکر مینمایم:

در همین زمان، یعنی دوره قاجاریه بود که کشور انگلیس در جنوب ایران و روسیه در شمال با تمام نیروی خود میکوشیدند که ایران را از توجه بمنافع ملی خود (خلیج فارس و دریای مازندران) باز داشته و در مقابل نفوذ خود را در کرانه‌های دریاهای مین عزیز ما، چه در خلیج فارس و چه در دریای مازندران توسعه و جای‌گزین آن سزند.

چند سال سلطنت آغامحمدخان قاجار، بنیان‌گذار دودمان قاجار با نیر و مندی و استحکام سپری میشود، ولی ناخبرده فرصتی برای تشکیل نیروی دریائی پیدا نمیکند. با کشته شدن وی برادر زاده‌اش، باباخان موسوم به فتحعلیشاه زمام امور کشور را بدست میگیرد. دوران انحطاط ایران فرامیرسد.

جنگهای یازده ساله ایران و روس میهن ما را بیش از پیش ناتوان کرد. گذشته از اینکه ۱۷ ایالت از بهترین نقاط کشور بردسپا و آکدار گردید، بموجب عهدنامه تنگین گلستان و ترکمانچای حق داشتن نیروی دریائی را در دریای خزر نیز از دست دادیم و هنگامیکه حاج میرزا آغاسی در برابر اعتراض میهن دوستان بدفاع از آن (یعنی از دست دادن حق داشتن نیروی دریائی در دریای خزر) میپردازد و میگوید: «یک مشت آب شور چه ارزشی برای ایران دارد؟» بهر حال باید گفت دودمان قاجار با سهل انگاری خود ایران را بسیار ناتوان نمودند و از بزرگیهای آن بسیار کاستند و حقیقت این است که در آن زمان حساس، شاهان قاجار شایستگی حکمرانی را نداشتند. سیاستی که روسیه تزاری بهنگام سلطنت فتحعلیشاه در مورد ایران بکاربرد، دنباله سیاست روسیه تزاری زمان پطرکبیر بود که از مفاد

و پرسپولیس در سال ۱۳۰۳ قمری به بندر بوشهر رسید^۱
این دو کشتی بمبلغ سی هزار لیره انگلیسی خریداری گردید. کشتی پرسپولیس یک کشتی تجاری فلکه‌دار بود بگنجایش ۶۰۰ تن و بقدرت ۴۵۰ اسب بخار و دارای چهار توپ کر وپ و چند توپ کوچک. کشتی شوش ۲۵۰ تن ظرفیت داشت و مدتهای مدید افسران آنها آلمانی بودند. ولی سرانجام ایرانیان و اعراب جای آلمانیها را اشغال کردند. مدتی هم یک ناخدای بلژیکی فرماندهی آنها را بعهده داشت.^۲



۱- بحرین تألیف سعید نفیسی ص ۴۱

۲- همان کتاب همان صفحه

وصیت نامه وی بخوبی آشکار میشود. بطر کبیر دروصیت نامه خود میگوید:

«بهنگام ناتوانی و پریشانی ایران، باید باین کشور ناخت و تا خلیج فارس پیشرفت و روسیدرا به آبهای گرم که آسانترین راه آن از جانب ایران است، مربوط ساخت». بامردن فتحعلشاه و روی کار آمدن محمد شاه و با توجه باینکه در تمام طول سلطنت وی حاج میرزا آغاسی صدراعظم کشور بود، و با توجه بگفتار پیشین وی در دفاع از عهدنامه ترکمانچای، مسلم است که هیچگونه قدمی در احیای نیروی دریائی ایران برداشته نشد. تا آنجا که مردان دلیر و دریانوردان غیور ایرانی (در زمان ساسانیان) تاچین پیش میرفتند، جی خود را بنا توافائی میدهند که حتی از آب هم میترسند. روز بروز نفوذ انگلستان در خلیج فارس افزون تر میشد و شیوخ محلی رایکی پس از دیگری می فریفتند و علیه کشور ایران می شورانیدند.

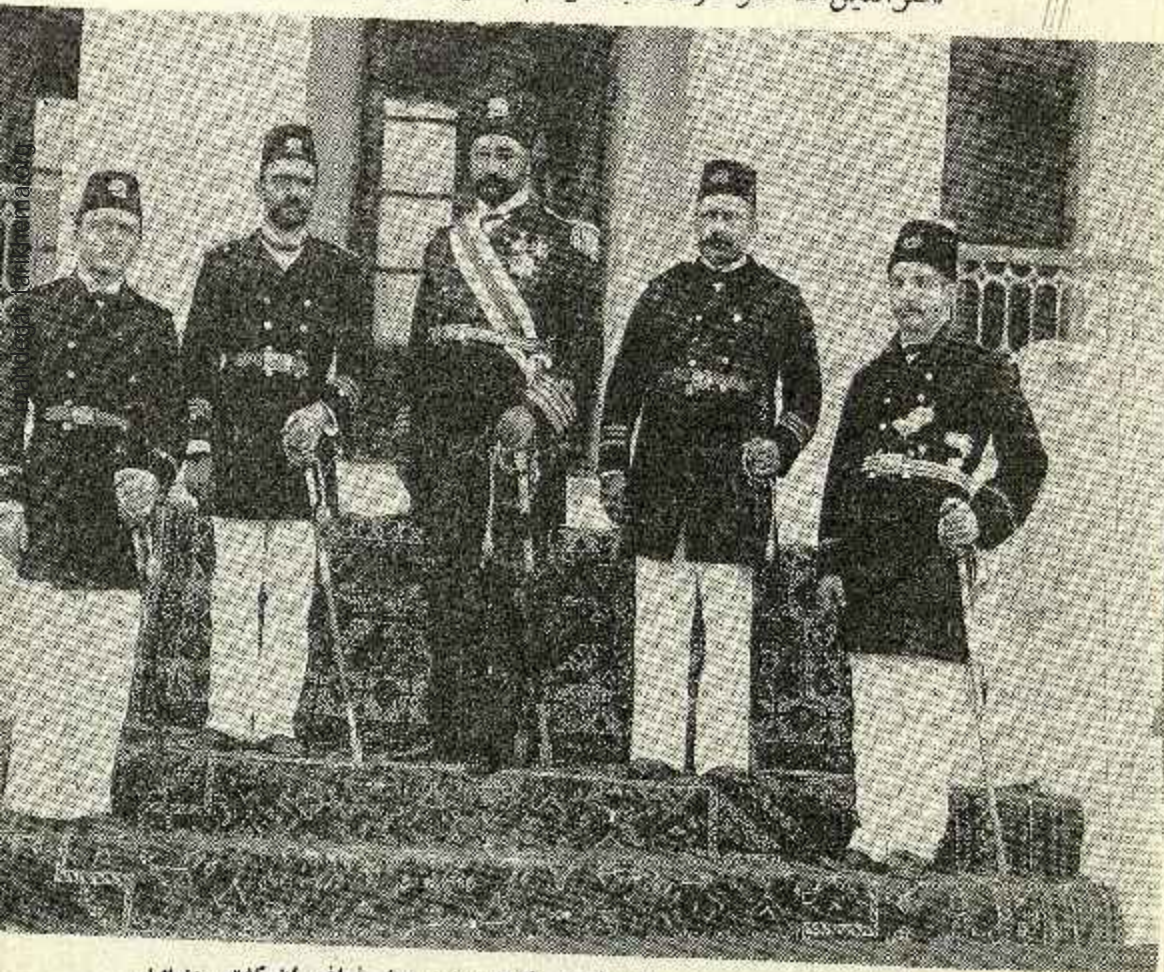
نیروی دریائی ایران و نفوذ ایران در خلیج فارس نیز جایش خالی بود. وقتیکه به حاج میرزا آغاسی اعتراض شد که به استحکام نفوذ ایران در خلیج فارس و جلوگیری از انگلیسها پردازد، همان پاسخی را که در دفاع از عهد نامه ترکمانچای میدهد تکرار میکند و میگوید: «چنانچه میتوان بایک مشت آب شور کام دوست راشیرین کرد مضایقه روا نباشد».

او نمیدانست، یا نمیخواست بداند که خلیج فارس یکی از مراکز حساس و ثروتزای کشور است و همین آب شور دریاست که سیل ثروت را بسوی کشورها سرآزیر میکند و ایرانی اگر بخواهد سطح زندگی خود را بالاتر ببرد، باید بسوی دریاهائی که در آنها ثروت بیکران خوابیده است، بویژه خلیج فارس روی آورده و بزندگی پرکار و سخت دریا که بدنبال خود آسایش پایداری را پیاور خواهد آورد تن در دهد.

نوبت زمامداری به ناصرالدین شاه میرسد و تصمیم به جبران مافات میگیرد و میخواهد نفوذ از دست رفته را در خلیج فارس بازیابد. او در نظر میگیرد برای نیل بمقصود، نیروی دریائی ارزنده ای در خلیج فارس تشکیل دهد. ولی انگلستان غیر مستقیم، مبارزه شدید خود را در راه عملی نشدن این اندیشه بکار میبرد.

لرد «کرزن» سیاستمدار معروف انگلیسی در کتاب ایران میگوید:
«در سال ۱۸۶۵ میلادی ناصرالدین شاه در نظر داشت دو تاسه کشتی جنگی خریداری نماید، ولی دولت انگلستان مایل نبود اینکار انجام شود، چون یقین داشت منظور شاه از این اقدام، نقشه احراز سیادت از دست رفته در خلیج فارس بویژه بحرین بود. «سرهنری راولین» وزیر مختار دولت انگلیس در دربار تهران، در گزارش خود به وزیر امور خارجه انگلستان مینویسد: «نه تنها شاه را تشویق ننمود بلکه بانواع دسائس متوسل شد که شاید شاه را بازدارد».

ناصرالدین شاه فکر خود را دنبال کرد و بالاخره باشرکتهای کشتی سازی کشور



فرمانده کشتی پرسپولیس (دریاپسگی فقید بوشهری) با افسران کشتی مزبور. شخصی که با علامت ضربدر مشخص شده مدیر ماشین کشتی آلمانی بوده است

آلمان قراردادی بست که دو کشتی برای ایران بسازند. یکی از کشتیهای مزبور در سال ۱۸۸۵م. آماده و بخلیج فارس وارد شد. کشتی مزبور بنام پرسیولیس نام گزاری گردید و ظرفیت آن ۶۰۰ تن و دارای چهار لوله توپ کروی بود. کشتی دیگری نیز پس از آن از کشور آلمان بخلیج فارس وارد گردید و بنام شوش نام گزاری شد. ناصرالدین شاه میخواست بدین ترقیب سالی یک کشتی خریداری و نیروی دریائی ایران را احیاء نماید.

ولی در این هنگام که انگلیسها در خلیج فارس جایگزین ایرانیان شده بودند؛ راضی بدین امر نبودند و شاه نتوانست فکر خود را دنبال کند. جریان زیر چگونگی امر را بهتر روشن می‌سازد.

لرد کرزن سیاستمدار معروف انگلیسی که از سال ۱۸۹۸ میلادی تا ۱۹۰۲ معازرت وزارت خارجه و از سال ۱۹۰۲ تا ۱۹۰۵ میلادی نایب السلطنه هندوستان بود، در سال ۱۹۰۳ به همراهی شش ناو انگلیسی نخستین دیدار رسمی خود را، بعنوان نایب السلطنه هندوستان از خلیج فارس بعمل آورد.

در ضمن مسافرت در خلیج فارس وقتی که رؤسای قبایل متحده عمان در شارجه جمع بودند، رویه خود را درباره موضوع و موقعیت دولت انگلیس در هندوستان و خلیج فارس و نیز خاورمیانه روشن ساخت و چنین اظهار نمود: «گاهی فکر میکنم که مخاطره گذشته در خطر فراموش شدن میباشد و اشخاصی هستند که می‌پرسند، چرا انگلیس هنوز ادامه باعمال قدرت خود مینماید. تاریخ حکومت و وضعیت خانواده‌های شما و وضعیت فعلی خلیج فارس پاسخ این پرسش است.

در عصر جدید تا قبل از آنکه هر دولت دیگری چهره خود را در این آب‌های گرم نشان دهد در اینجا بوده‌ایم؛ مادشمنیها و مخالفتهائی در اینجا دیده‌ایم ولی نظم

۱- اولین فرمانده ایرانی کشتی پرسپولیس ناخدا ابراهیم نام داشت که بعدها فرزندان او نام خانوادگی دریائی را برای خود انتخاب کردند. ناخدا احمد دریاییگی با ابتکار شخصی برای او وسایل ناخدایان زیر دستش لباس ویژه نیروی دریائی ایران را تهیه کرد.

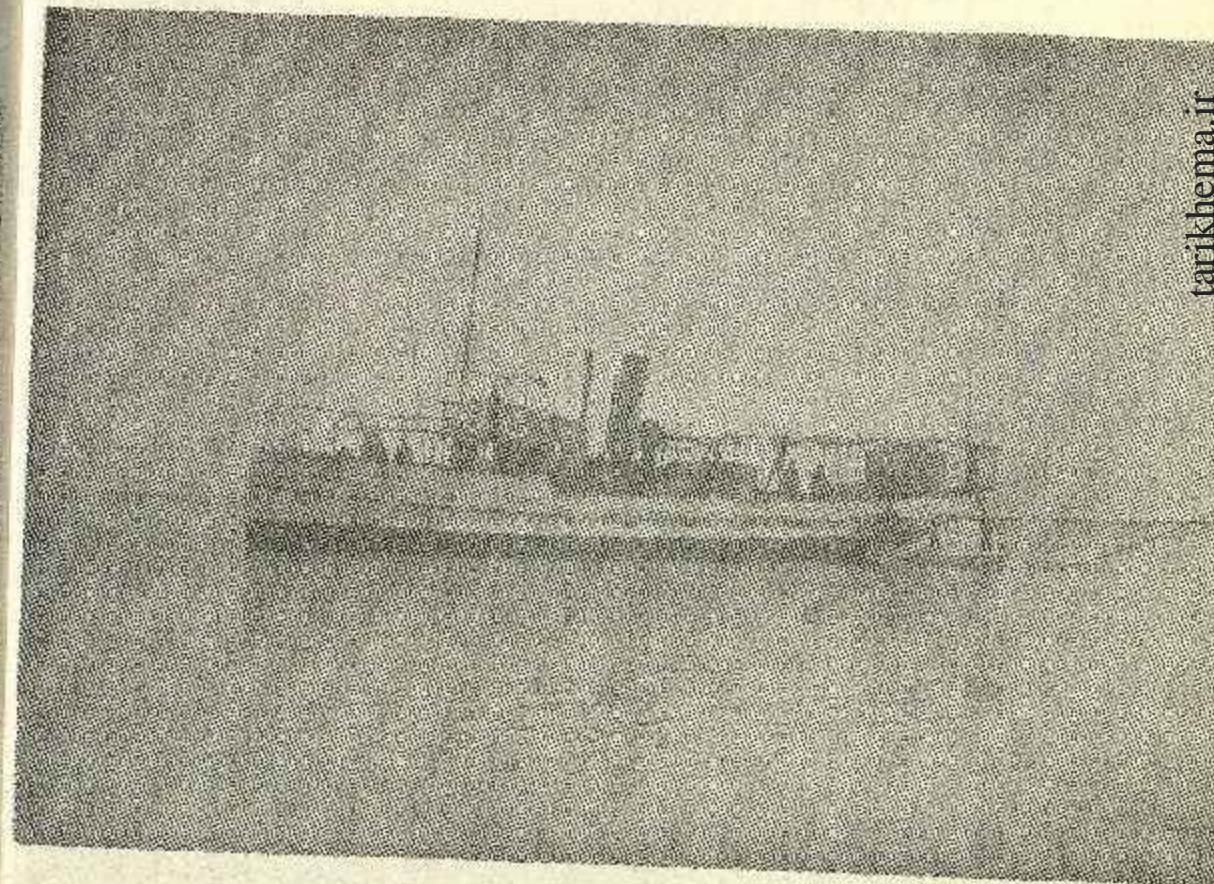
۲- لرد کرزن میگوید: این کشتی بدست نظام السلطنه اداره میشد و ناخدای آن یک ترک بندادی بود.

را تولید کرده‌ایم، تجارت ما و اهمیت شما هر دو در معرض تهدید بودند و نقاضای حمایت می‌نمودند. در هر يك از بنا در، در طول کرائه‌ها، رعایای شاه انگلیس، هنوز شاد باقی مانده و تجارت میکنند. امپراتوری بزرگ هندوستان که دفاع آن وظیفه ماست، تقریباً در جلو دروازه شما قرار گرفته است. ما شما را از نابود شدن، زیر دست همسایگان شما (که ایرانیان باشند) خلاص کردیم. ما این دریاها را برای کشتیهای تمام ملل باز کرده و موجب شدیم که پرچم آنها را ازین نبرده بلکه حفظ نمائیم. ما حالا



اقدامات ذیقیمت و پیروزمندانه يك قرن خود را دور نخواهیم انداخت و نباید صفحه تاریخی که از خودخواهی نوشته نشده است محو کنیم. آرامش این آبها باید هنوز نگاهداشته شود. حفظ استقلال شما ادامه خواهد داشت و نفوذ حکومت انگلیس بایستی جدا علی بقی بماند.

باید در نظر داشت که با این بیانات دیگر سیاست انگلیس در خلیج فارس کاملاً روشن شد. گرچه بسیاری از بیانات لرد کرزن با حقیقت وفق نمیدهد، ولی هر چه



کشتی آذر بایجان

بود انگلیسیها با انواع دبائس نفوذ خویش را در خلیج فارس استوار نموده و این مرکز حساس را در اثر بی خبری و سهل انگاری زمامداران ایران از تحت نفوذ راستیای ایرانیان بیرون کشیده و در اختیار خودشان قرار دادند. از همین زمان بود که بشدت با تأسیس و سازمان بندی نیروی دریائی ایران در خلیج فارس و تقویت کراندهای آن بوسیله آرتش ایران مخالفت می نمودند و همواره می کوشیدند توجه دولت مرکزی و ایرانیان را از خلیج فارس و اصولاً زندگی دریائی و سودبری از دریا بازدارند و این سیاست همچنان دنبال می شد. مظفرالدین شاه نیز نمیتواند گامهای ارزنده ای بسوی تقویت نیروی دریائی ایران



کشتی مازندران

بردارد و نخست، ناوی بنام مظفری^۱ بظرفیت ۳۵۰ تن از بلژیک خریداری می‌نماید و بتدریج چهار ناوچه بخاری بنامهای آذربایجان، مازندران، خراسان و گیلان نیز خریداری می‌گردد. جز این کوشش نیمه‌کاره، عمل دیگری انجام نمی‌گیرد و این وضع تا پایان زمامداری قاجاریه ادامه می‌یابد، در حالیکه روز بروز از نفوذ ایران و موجودیت نیروی دریائی در خلیج فارس کاسته می‌شد.

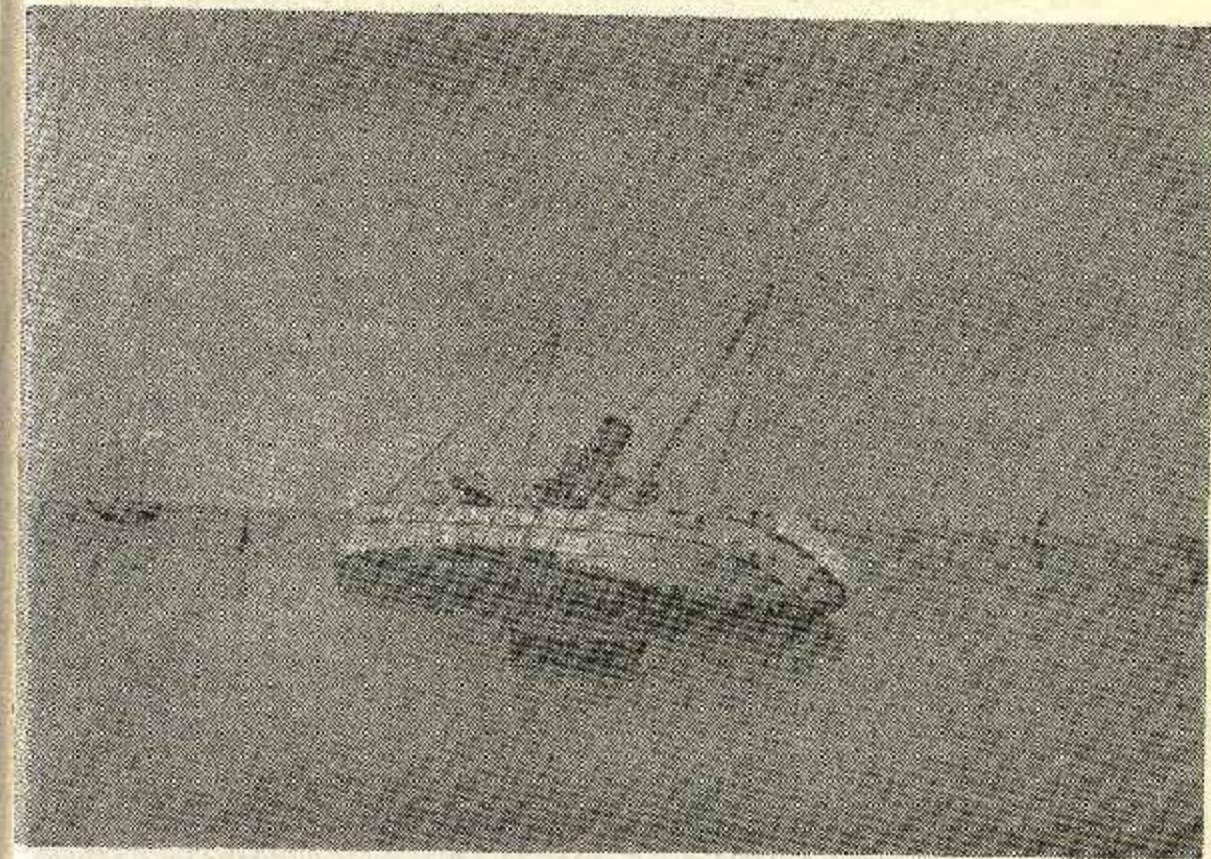
فصل بیست و چهارم

۱۴۴ - رضاشاه بزرگ و خلیج فارس

رضاشاه‌کبیر، مؤسس و سرسلسلهٔ دودمان جنابیل پهلوی پس از بیست سال فرمانروائی پرافتخار از سلطنت کناره‌گرفت. شرح رنجها، مرادها، فداکاری‌ها، دلسوزیها، وطن پرستیها، و مبارزات میهن پرستانهٔ آن سردار، در راه نوسازی ایران از خاطر هیچ وطن پرستی دور نیست و تا ابد سیمای قهرمانانه‌اش در نظر هر ایرانی مجسم و جاودان خواهد ماند.

حوادث تلخ و وقایع دردناک شهر یور ۱۳۲۰ در روح و جسم مرد وطن پرست و شجاعی چون رضاشاه‌کبیر، چنان مؤثر واقع شد که با تمام عشقی که بیان رساندن برنامه‌ها و طرحهای خود، برای آبادانی و عمران مملکت داشت، معذالک تصمیم گرفت در مقابل مخالفتها و فشار سیاست بیگانگان، بدفع مصالح و منافع ملی مملکت خود کناره‌برد و تاج و تخت کیان را بفرزند والا گهر خود بسپارد.

قبل از سلطنت دودمان پهلوی، بیگانگان چنان نفوذ و رخنه‌ای در دریاهای جنوبی میهن ماکرده بودند، که هیچ قدرت دریائی دیگری را نمی‌توانستند بینند. منابع زیرزمینی و ثروتهای بیکران جنوب ایران چنان چشم حرص و طمع سودجویان خارجی را بهم آورده بود، که هرگز توجهی به ملیت و استقلال مالک آن منابع و ثروتها نداشتند و چنان گستاخانه، سیاست و روشی در فعالیتهای تجاوزکارانه



کشتی مظفری

۱- معروفترین فرمانده ناو مظفری کاپیتان عباس دریانورد بود که تجربیات دریائی خود را در سفرهای آفریقا و چین از پدر خود در روی کشتی‌های بادبانی آموخته بود.

خود بکار می بردند که گوئی خود، همه کاره این کشور اند. لذا هر کار می خواستند می کردند و هر تصمیم که می گرفتند عمل می نمودند و بیگانه پرستان را مطابق امیال خود تطمیع می کردند. بقول مرحوم عارف قزوینی شاعر نامدار و حماسه سزای معاصر:

چه شد که مجلس شوری نمی کند معلوم

که خانه، خانه غیر است یا که خانه ماست

خراب مملکت از دست دزد خانگی است

زدست غیر چه نالیم که هر چه هست از ماست

ایران در چنین شرایطی نیازمند یک معجزه و یا مشیت الهی بود. خداوند رضاشاه کبیر را برگزید؛ که حقوق ملت رنج دیده و پژمرده شده‌ای را که در زیر جور و پیدادگری و لهو و لعب و بوالهوسی های خائنین بوطن، از دست رفته بود با نان بازگرداند.

باطلوع ستاره رضاشاه کبیر، باین خیره سری‌ها خاتمه داده شد و ضمن انجام هزاران اقدام مفید، آن سردار بزرگ در دریای جنوب، تصمیم بتأسیس یک نیروی دریایی جوان و مجهز گرفت. در نظر داشت با آن، نفوذ و رخنه بیگانگان را در خلیج فارس ریشه کن کرده و بندهای اسارت و بندگی ساحل نشینان را از هم بگسلاند و بالاخره زندگی هم میهنان عزیزمان را در خلیج فارس، از شر نفوذ بیگانگان و سوداگران بی رحم خارجی رهائی بخشد.

۱۴۵ - آغاز سلطنت پهلوی و تأسیس نیروی دریایی

سالهای بین ۱۲۹۰ و ۱۳۰۴ شمسی از دوران غم انگیز و پیرمرج و مرج کشور ما و نیروی دریایی ما محسوب می شوند. در این سالها اوضاع ایران دستخوش اهمال گریهای آخرین شاهان سلسله قاجاریه بود و هیچیک از آنان توجهی باوضاع دریایی کشور نکرده و بالتسبیح در سواحل شرقی خلیج فارس هیچگونه امنیت و

آرامشی وجود نداشت و با آسانی کالاهای قاچاق و اسلحه و مهمات وارد مرزها می گردیدند و در عوض اطفال و زنان ایرانی از سواحل مکران ربوده و در بازارهای کشورهای اجنبی برای فروش عرضه می شدند.

در آن موقع بواسطه فقدان نیروی دریایی، ممانعت از این عملیات با هیچ وسیله دیگری امکان پذیر نبود. کم کم موجبات نا امنی و نگرانی در سراسر مناطق ساحل- نشین ایرانی خلیج فارس بوجود آمد. نفوذ و حاکمیت دولت مرکزی در خلیج فارس، بعلت عدم وجود نیروی دریایی رفته رفته روبه تضعیف گذارده و بهترین فرصت برای سوء استفاده دول بیگانه در این منطقه آسیائی بوجود آمد. خارجیان و عمال محلی خائن، میدان بزرگی برای فعالیت پیدا کردند و بنوبه خود در هر ج و مرج اوضاع خلیج فارس و انهدام بقایای نیروی دریایی ایران کوشیدند و بنا برین مختلف نفوذ و سیادت خود را در آن حدود توسعه دادند.

تا آنکه ساکنین از زندگی در سواحل و بنادر بیزار گردیده و از آشیانه و زاد و بوم اجدادی خود دل شسته و برای تأمین معاش بسواحل جنوبی خلیج فارس پناهنده شدند و بدین ترتیب بنادر بزرگ و پر جمعیتی چون بندر لنگه و بندر بوشهر از اغلب ساکنین خالی و خانه‌ها و ساختمانی آنها تبدیل به آشیانه‌های چغدها و کلاغها شدند. این درد بزرگ فقط زائیده ضعف دولت مرکزی آن زمان و عدم توجه با اهمیت وجود یک سازمان نیروی دریایی در خلیج فارس بوده است. این اوضاع همچنان در هم ریخته بود تا در سال ۱۲۹۹ که ستاره بخت ایران درخشیدن گرفت و با کودتای آن سال، زامردی دلسوز و از جان گذشته کمر به نجات ایران بست و بارادهای آهنین راهی سخت و دشوار در پیش گرفت و هرگز از زور و تحمیل سیاستهای خارجی نهراسید. آرزوها و افکار و نظرات مترقیانه آن مرد بزرگ، برای احراز سرافرازی و سر بلندی و ترقی و پیشرفت ایران و ملت ایران بسیار است که ذکر جزئیات آن را بوقت دیگر می گذاریم و فقط آن قسمت که مربوط به خلیج فارس و نیروی دریایی ایران است یاد آورده می شویم و همین قسمت اخیر نیز خود، یکی از بزرگترین شاهکارهای رضاشاه کبیر است. آن سردار بزرگ از سالها قبل، شاید از اوائل دوران جوانی، بخوبی

موضوعه شده بودند که ایران احتیاج بديك ناوگان نیرومند و مجهزی در خلیج فارس دارد، در سال ۱۲۹۹؛ موقعیکه هنوز سمت سردار سپه و وزارت جنگ را بعهده داشتند، افکارشان در زمینه تأسیس نیروی دریائی از اقدامات و کارهایشان در آن روزها مشهود است. کما اینکه دو سال بعد از تاجگذاری در سال ۱۳۰۶ بر حسب اراده ایشان هیئت دولت برای خاتمه دادن به بی نظمی و هرج و مرج در خلیج فارس و سواحل آن شروع بمطالعه و تأسیس يك اداره بحریه ای را نمود، که قبل از هر چیز اهمیت آن برای مملکت ضروری و مقدم بر سایر کارها بود. بهمین منظور در همان سال، پیشنهادی در این زمینه تنظیم و بمجلس شورای ملی تقدیم شد و مجلس در جلسه ۲۹ اسفند ۱۳۰۶ ضمن تصویب مبلغی اعتبار؛ بمنظور خریداری کشتیهای مسلح برای عملیات ضد قاچاق و نیز تعمیر کشتیهای موجود در گمرک، بدولت وقت اجازه داد که دو نفر کارشناس دریائی از کشور ایتالیا استخدام و زیر نظر وزارت جنگ، نسبت به خریداری واحدهای دریائی اقدام نمایند.

چنانکه قبلاً در قسمت نیروی دریائی ایران در دوران قاجاریه اشاره شد؛ دولت ایران فقط دو کشتی بنامهای «شوش» و «پرسپولیس» داشت که با آنها بزبان ساحل نشینان خلیج فارس «جهاز» گفته می شد و بطوریکه در همان فصل شرح داده شده است، این کشتیها در ۱۲۶۴ شمسی در زمان ناصرالدین شاه از آلمان برای امور گمرکی بندرهای خلیج فارس خریداری شده بودند. از همان تاریخ کشتی «پرسپولیس» در اختیار حکمران فارس و کشتی شوش در اختیار حکومت خوزستان قرار گرفته بود. اما اندکی قبل از سال یکهزار و سیصد شمسی، دولت ایران این دو کشتی را که فرسوده شده بودند به مزایده فروخت و تنها کشتی کوچک مظفری که در زمان مظفرالدین شاه خریداری شده بود باقی ماند و همین کشتی پس از تشکیل ارتش نوین ایران بتصرف ارتش درآمد و سردار سپه و فرمانده کل قوا در سال ۱۳۰۲ آن کشتی را پایه نیروی دریائی ایران قرار داد و نمونه لباس و درجات و حقوقی برای پرسنل این کشتی معین کرد که تفصیل آن در حکم شماره ۱۸۸ عمومی قشون بتاريخ ۴ حوت مندرج است و از نظر اهمیت، قسمت اول آن را، که تاریخ تشکیل نیروی دریائی ایران را تصریح میکند عیناً در اینجا نقل می کنیم.

حکم نمر ۱۸۸۵ تاریخ ۴ حوت ۱۳۰۲

نمونه لباس و درجات و حقوق اعضای جهاز مظفری را از اول حوت هذه السنه (سال ۱۳۰۲ شمسی) ذیلامقرر مینداریم.

مواد تفصیلی این حکم مربوط بشرح جزئیات لباس افسران جزء و درجه داران نیروی «بحری» است و چون در ضمن تفصیل این حکم از نمونه لباس صاحب منصبان ارشدن کبری نشده است، باید گفت که در آن هنگام در میان اعضا و اجزای این کشتی افسر ارشد نبوده است و بهر صورت بدین ترتیب نیروی دریائی ایران از اول ماه اسفند ۱۳۰۳ شمسی با يك کشتی و چند تن افسر جزء و عده ای ملاح تشکیل یافت. در همین سال، هنگامی که بمنظور سرکوبی ترکمنها و اشرار مسلح دشت گرگان قوای انتظامی مأموریت یافته بود، بدستور سردار سپه، برای جلوگیری از فرار ترکمنها از راه دریا عده ای از قوای رشت با يك کشتی ایرانی بنام سفیدرود که ظرفیت آن ۶۱ تن و فرماندهی آن بعهده «فیودر نیکلاریچ فون کروزه» بود بسواحل گرگان آمدند. این نخستین بار است که در تاریخ ارتش نوین ایران نیروی زمینی در عملیات خود از راه دریا ایزبشتیبانی شده است.

توفیقی که در این عملیات بدست آمد فکر تأسیس يك نیروی دریائی در شمال و جنوب را در مغز سردار سپه بیشتر تقویت نمود.

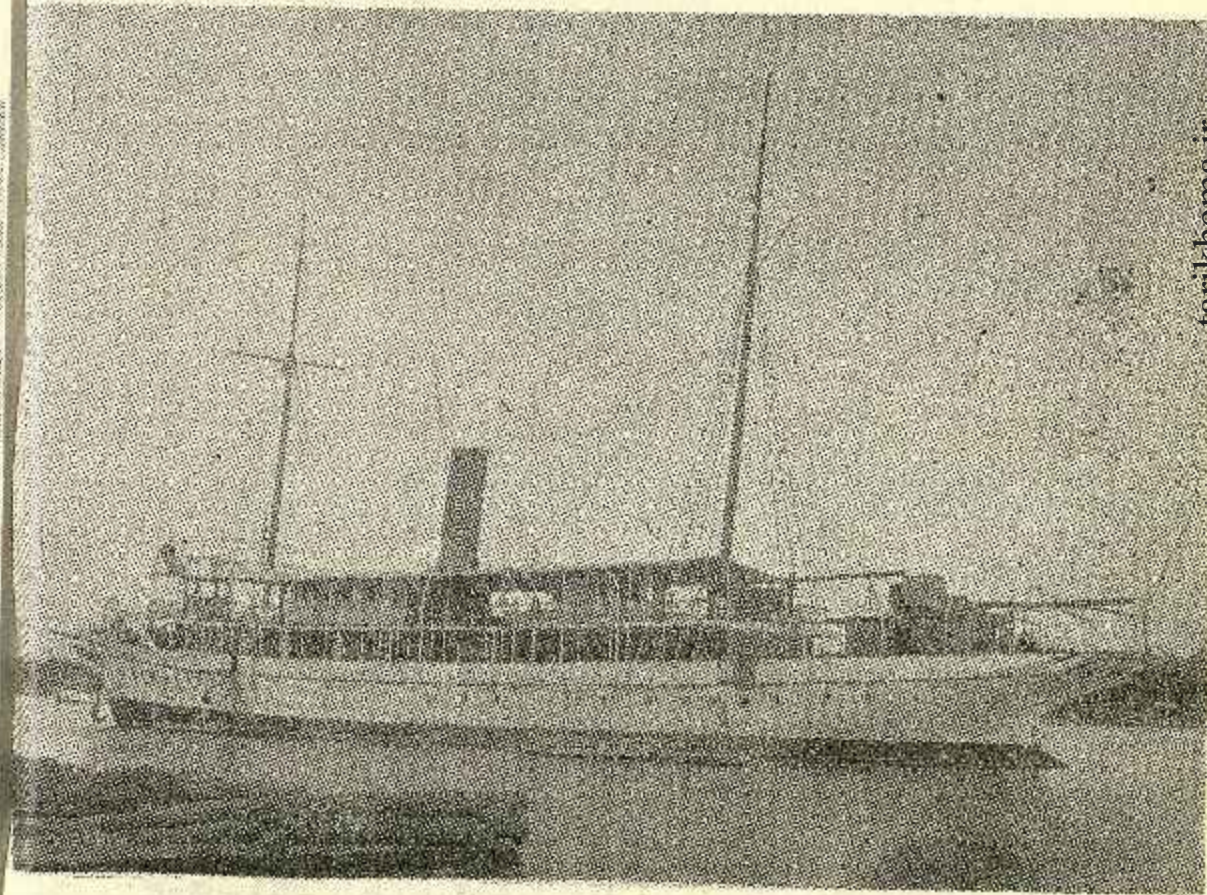
این کشتی پس از بازگشت به بندر الزلی (بندر پهلوی) بیک افسر ایرانی بنام نایب سوم آریانی سپرده شد و نام کشتی هم بکشتی «هنگ» تغییر یافت. از این پس بتدریج چند کرجی موتوری و بی موتور بر تشکیلات نیروی دریائی شمال افزوده شد، اما هنوز نیروی دریائی بطور رسمی وجود نداشت.

در سال ۱۳۰۳ که سردار سپه با مقام ریاست وزراء، مصمم بسرکوبی شیخ خزعل عازم خوزستان گردید؛ شخصی بنام حسین موقر، يك نازچه کوچک با نام «خوزستان» متعلق بخود را بدولت ایران تقدیم کرد. این نازچه شصت تن ظرفیت داشت و در حین جنگ بین الملل اول جزیره نیروی دریائی انگلیس و مأمور خلیج فارس بود که انگلیسیها

۱- این شخص بعدها بنمایندگی خرمشهر در مجلس شورای ملی انتخاب شد.

پس از جنگ ، توپ آنرا برداشته و به حسین موقر فروخته بودند .
بدین ترتیب این ناوچه دومین عنصر متشکل نیروی دریائی ایران گردید و
در عملیات دستگیری خزعل ، برای حمل افراد نظامی در میان اهواز و خرمشهر
روی رود کارون بکار برده شد .

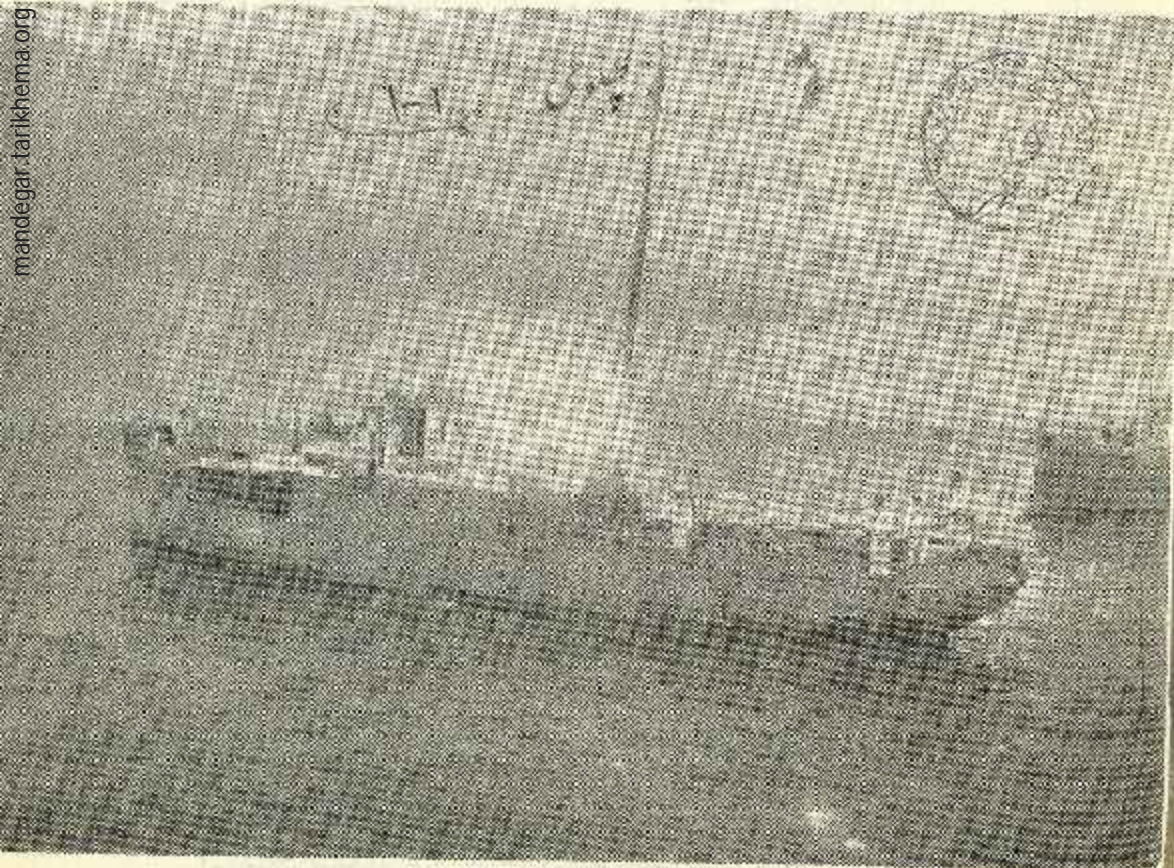
پس از دستگیری خزعل ، سه کشتی دریایما و شطی او نیز به تصرف قوای دولتی
درآمد و سردار سپه آنها را نیز جزو نیروی دریائی کرد . لیکن کمی بعد ، یکی از آن سه
کشتی موسوم به همای را که بطرفیت یک هزار تن و یک کشتی اقیانوس پیما بود ، برای



کشتی هزارتنی همای که در سال ۱۳۰۳ بقصر نیروی دریائی جنوب در آمد. در سینه
این کشتی یک توپ سلام قرار داشت .

نیروی دریائی نگاهداشت و دو کشتی دیگر را برای کارهای بندر سازی بندر شاهپور
در اختیار مهندسین امریکائی گذاشت . در سال ۱۳۰۴ هم یک ناوچه مین جمع کن
آلمانی که دستگاه جمع آوری مین درپاشنه آن بود خریداری شد . ظرفیت این
ناوچه در حدود ۱۴۱ تن و آبخور آن یک متر بود و در آغاز «پهلوی» و بعدها
«شاهین» نامیده شد . بموازات این اقدامات ، وزارت جنگ هم برای اجرای
تصویب نامه ، دو نفر افسر ارشد دریائی از ایتالیا استخدام نمود .

بر اساس مطالعات دو افسر مزبور سفارش ساختمان چند ناو به کارخانجات کشتی
سازی ایتالیا داده شد و همزمان با این اقدامات اولین گروه افسران جوان که برای
فرا گرفتن فنون دریائی به ایتالیا در سال ۱۳۰۶ اعزام شدند عبارت بودند از :



ناوچه پهلوی که تا سال ۱۳۰۵ در نیروی دریائی ایران خدمت میکرد .

۱- عبدالله ظلی - با درجه ستوان یکمی.

۲- نصرالله نقدی - با درجه ستوان دومی.

۳- حبیبالله شاهین - با درجه ستوان دومی.

این سه نفر افسر دوره آکادمی دریائی ایتالیا و همچنین دوره فرماندهی عالی در شهر «تارانگو» و چند دوره تکمیلی دیگر را که لازمه فرماندهی بود گذرانیدند و عبدالله ظلی با درجه نوسروانی و دو افسر دیگر با درجه ناوبان یکمی فارغ التحصیل گردیدند.

در این گروه شش نفر زیر که دوره سه ساله ۱۳۰۸-۱۳۰۶ دانشکده دریائی

لیورنو را پایان رساندند نیز شرکت داشتند.

۱- مرتضی دقتری.

۲- فرج الله بخشایش.

۳- علی زند.

۴- حسن میلانیان.

۵- محمد پیشوا.

۶- حبیبالله مشکین نفس.

دومین گروه دانشجویان اعزامی به ایتالیا نه نفر بودند که پنج نفر آنان دوره

مهندسی دریائی و بقیه دوره فرماندهی را گذرانیدند. این نه نفر عبارت بودند از:

۱- نصرالله امان پور.

۲- جعفر فزولی.

۳- فرج الله رسائی.

۴- عمید از شیروانی.

۵- هادی روستازاد.

۶- غلامرضا دهتازیانی.

۷- ناصر رافت.

۸- عباس صفائی.

۹- رضا نوربخش.

این دانشجویان در سال ۱۳۱۱ تحصیلات خود را پایان رساندند.

در نیمه دوم سال ۱۳۰۹، یعنی هنگامیکه ساخته ان نوه های ایرانی که به کارخانجات کشتی سازی ایتالیا سفارش داده شده و در شرف اتمام بودند، برای تکمیل کردن کادر دریائی عده ای تحت نظر سرگرد توپخانه غلامعلی بایندر برای طی دوره های درجه داری به ایتالیا اعزام شدند. این عده دوره های مختلف دریائی از قبیل موتور، بی سیم، برق، ملوان و ساکن را در شهرهای «ونیز»، «یولا» و «لاسیتسیا» پایان رساندند. در همین سال سومین گروه دانشجویان ایرانی به دانشکده دریائی ایتالیا اعزام و آنان با درجه ناوبان دومی از آن دانشکده فارغ التحصیل شدند. دانشجویان سومین گروه عبارت بودند از:

۱- محمد اردلان.

۲- علی محمد خان مقدم.

۳- نصیر زند.

در سال ۱۳۱۰ دو گروه به ایتالیا اعزام شدند که دوره رسته های فرماندهی و

مهندسی دریائی را پایان رساندند. دانشجویان گروه اول عبارت بودند از:

۱- یدالله بایندر.

۲- صمد مجلسی.

۳- جعفر کوروس.

۴- ابونراب غفاری.

گروه دوم شامل ده نفر افسر و چهل نفر ناو استوار و مهندسی تحت سرپرستی

ناوبان علی زند، ناوبان مشکین نفس و ناوبان پیشوا بودند. دانشجویان افسری در

«ونیز» و درجه داران در «لاسیتسیا» مشغول تحصیل گردیدند. اسامی دانشجویان افسری

این گروه بشرح زیر میباشد.

۱- ابوالحسن فاطمی.

۲- پرویز یار افشار.

۳- ناصر عمیدی.

۴- منوچهر امیر ابراهیمی.

- ۵- مهدی افخمی .
- ۶- هوشنگ افخمی .
- ۷- رحمت‌الله دبیر علائی .
- ۸- تخیری .
- ۹- محمدعلی احتسایان .
- ۱۰- امیر حاجب .

در اواخر سال ۱۳۱۱ ناوهای ایرانی آماده و بفرماندهی ناخدا غلامعلی بایندر و با همکاری تعدادی کارشناس فنی ایتالیایی، از راه کانال سوئز، دریای سرخ، اقیانوس هند و دریای عمان به خلیج فارس آمدند. دانشجویان اعزامی به کشور ایتالیا در این موقع فارغ التحصیل شده و هر يك نسبت به درجه خود سمتی را روی ناوها احراز نمودند. در سال ۱۳۱۴ گروهی دیگر از دانشجویان افسری به کشور فرانسه اعزام گردیدند. اسامی آنان بشرح زیر میباشد :

- ۱- شمس‌الدین صفوی .
- ۲- عبدالحسین وهابی .
- ۳- حسن کهنمویی .
- ۴- احمد عظیمی .
- ۵- اعتمادزاده .
- ۶- مستند .

دسته دیگری نیز بشرح زیر یکسال بعد یعنی در سال ۱۳۱۵ به کشور فرانسه اعزام گردیدند :

- ۱- جلیل اصغرزاده .
- ۲- ابراهیم هریسچی .
- ۳- مهدی ابراهیمی .

این دانشجویان تحصیلات خود را در دانشکده دریائی فرانسه واقع در شهر «برست» در شمال غربی فرانسه به پایان رسانده و به ایران مراجعت کردند .

۱۴۶- اولین مستشاران دریائی در نیروی دریائی ایران

این متخصصین عبارت بودند از سرگرد «دوزان» که بسمت مستشار دریائی در ۱۳۰۸ بخدمت نیروی دریائی ایران دعوت شد و تا سال ۱۳۱۰ در شغل و سمت خود باقی بود. هنگامیکه بخدمت او پایان داده شد افسر دیگری بجای وی بنام کلنل «کنت دبیر لویی ژیل پیرانو» با حقوقی برابر ۲۱۶ لیره استرلینگ از تاریخ اول دیماه ۱۳۱۰ برابر با (۳ دسامبر ۱۹۳۱) استخدام گردید و از تا ۲۳ تیرماه ۱۳۱۱ یعنی سه ماه قبل از رسیدن اولین ناوگان نظامی ایران از ایتالیا با بهای مبین، کشور ما را ترک کرد .

مدتی نیز این دو مستشار با تفاق یکدیگر در خدمت نیروی دریائی ایران بودند و مسافرتها و مأموریتهایی با تفاق انجام دادند. این مستشاران موفق شدند که در معیت افسران و کارشناسان وزارت جنگ و وزارت امور خارجه، از کراته های خلیج فارس و قسمت جنوبی دریای مازندران بررسی و بازدیدهایی بعمل آورده و دریایان آن چنین تصمیم گرفتند؛ که ابتدا بساکن و در بند کاز، تهیه دو فرود ناوهای نوپندار بظرفیت های حدود ۱۰۰۰ تن و چهار ناوچه نوپندار بظرفیت های حدود ۳۲۰ تن مناسب با اوضاع و احوال و شرایط اقتصادی و هم آهنگ با قدرت پرسنل و تعداد نفرات تربیت شده آن زمان ضروری و اضطراری است .

این واحدها مأموریت خواهند داشت که در خدمات ساحلی و در عملیات مبارزه با قاچاق شرکت جسته و ناظر بر امور و مجری قوانین و مقررات کشور شاهنشاهی ایران در دریاهای مبین باشند .

طرح افسران مستشار ایتالیائی، مورد تصویب اعلیحضرت رضاشاه کبیر واقع شد و بلافاصله مقرر فرمودند که بکارخانجات کشتی سازی ایتالیا سفارش داده شود . مستشاران دریائی ایتالیائی که می توان آنرا اولین مستشاران دریائی خارجی در نیروی دریائی ایران دانست تا اواسط سال ۱۳۱۱ شمسی در ایران بودند .

۱۴۷ - تدبیر رضاشاه بزرگ

نیروی دریائی در ادوار مختلف تاریخ بوسیله پادشاهان برای کمک به نیروی زمینی بکار می‌رفته است، ولی باید اعتراف کرد که تنها پادشاهی که اساس نیروی دریائی را بر پایه محکمی مستقر ساخت، اعلیحضرت رضاشاه کبیر بود. زیرا پادشاهان ایران گرچه کشتی می‌ساختند و نیروی دریائی تشکیل می‌دادند ولی غالباً افسراد و پرسنل کشتیها را از ملل تابعه تعیین می‌نمودند و در نتیجه هیچگاه ناوهای ایرانی با پرسنل کاملاً ایرانی سازمان داده نمی‌شدند. گاهی فینیقیها و زمانی اعراب و افراملل تابعه ایران اداره نرگان ایران را بعهده داشتند. اعلیحضرت رضاشاه بزرگ قبل از سفارش و خرید ناوهای نیروی دریائی در سالهای ۱۳۰۵ - ۱۳۰۸ عده‌ای دانشجو بدانشگاه دریائی ایتالیا اعزام داشتند و در سال ۱۳۱۱ این دانشجویان با ۶ فروند ناوهای ایرانی، بفرماندهی اولین فرمانده نیروی دریائی، سرگرد توپخانه غلامعلی بابندر که حسب الامر اعلیحضرت رضاشاه بزرگ بسمت فرماندهی نیروی دریائی جنوب منصوب گردیده بود، بخلیج فارس وارد و به بندر بوشهر رسیدند.

۱۴۸ - رضاشاه کبیر و نیروی دریائی

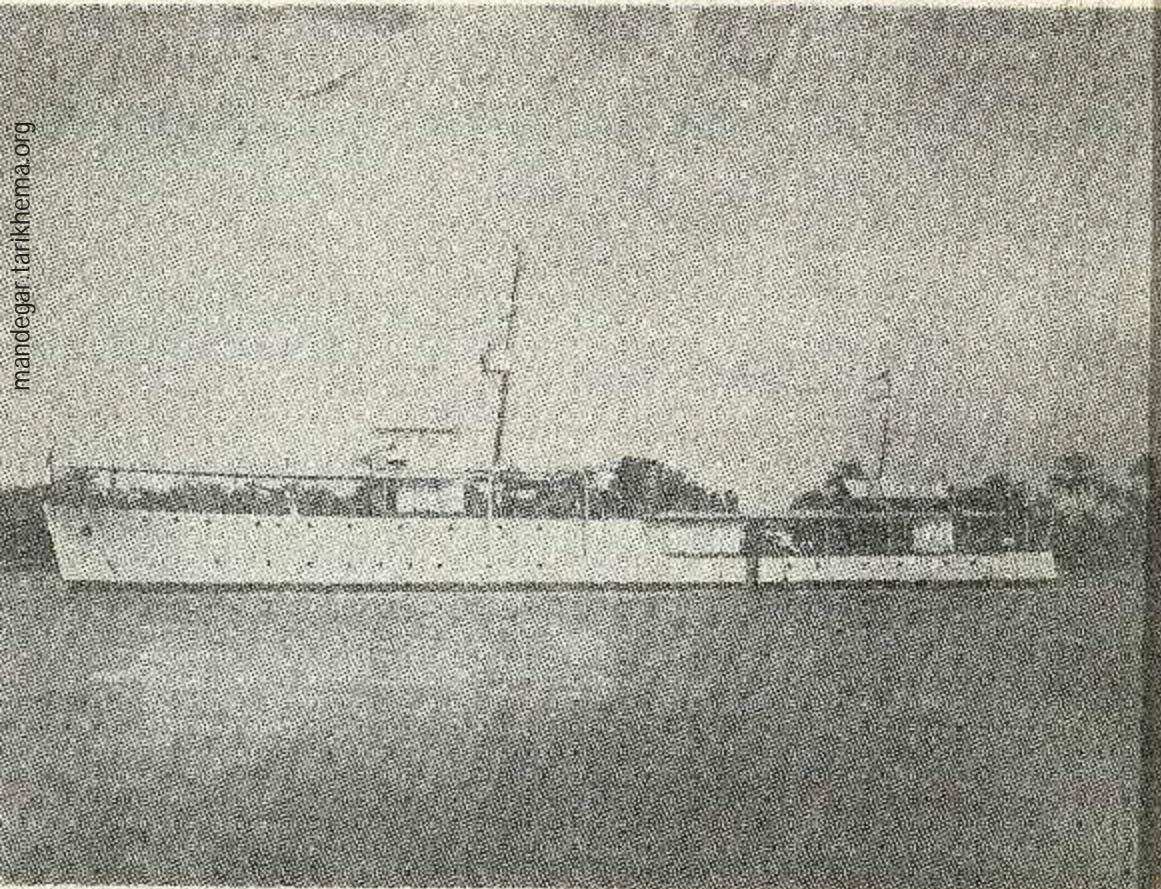
اعلیحضرت رضاشاه کبیر قبل از تاجگذاری، برای سرکشی و بازدید از بنادر جنوب، مسافرتی بسواحل خلیج فارس فرمودند. بهنگام مراجعت از بوشهر به خرمشهر، چون مصادف با موعد عبور کشتیهای تجارسی نبود و در آلمان وسیله دیگری برای مسافرت وجود نداشت بناچار مدتی در بندر بوشهر با انتظار ماندند تا کشتی کوچکی رسید و بازگشت مسافرت بخرمشهر انجام گردید.

اعلیحضرت رضاشاه بزرگ در این مسافرت به اندازه‌ای ناراحت و متأثر شد که بمحض بازگشت از خوزستان دستور فرمودند در خرید کشتی و تشکیل نیروی

۱- شادروان در یادار بایندر مطابق قانون ارتش شاهنشاهی بکروز قبل از شهادت بدرجه دریابانی منتخرشد.

دریائی تسریع شود. زیرا گذشته از رنج سفر از نزدیک نیز مشاهده فرمودند که حاکمیت ایران بر سواحل جنوب بدون نیروی دریائی مجهز معنی و مفهومی نخواهد داشت.

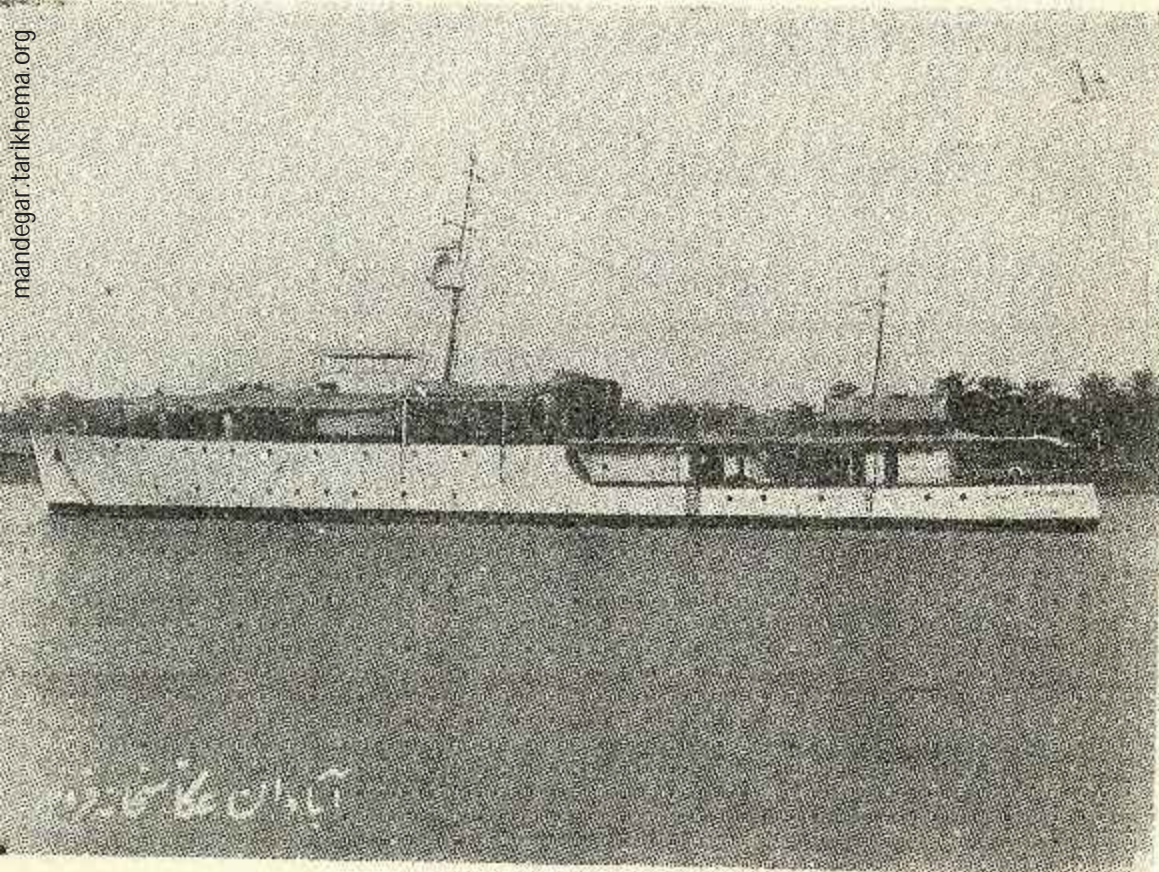
نش سال بعد دریائیز سال ۱۳۱۱ ناوهای شاهنشاهی ایران بسواحل آبهای مین رسیدند. در آن روز وجود ناوهای ایرانی که «بیر» و «پلنگ» در وسط و ناوهای «شهباز»، «سیمرخ»، «کرکس» و «شاهرخ» در اطراف قرار گرفته بودند، برپهنه آبهای



ناو کرکس یکی از اولین ناوهای نیکه برای حفاظت سواحل جنوب ایران در بندر بالرم (ایتالیا) در سال ۱۳۱۱ برای ایران ساخته شد.

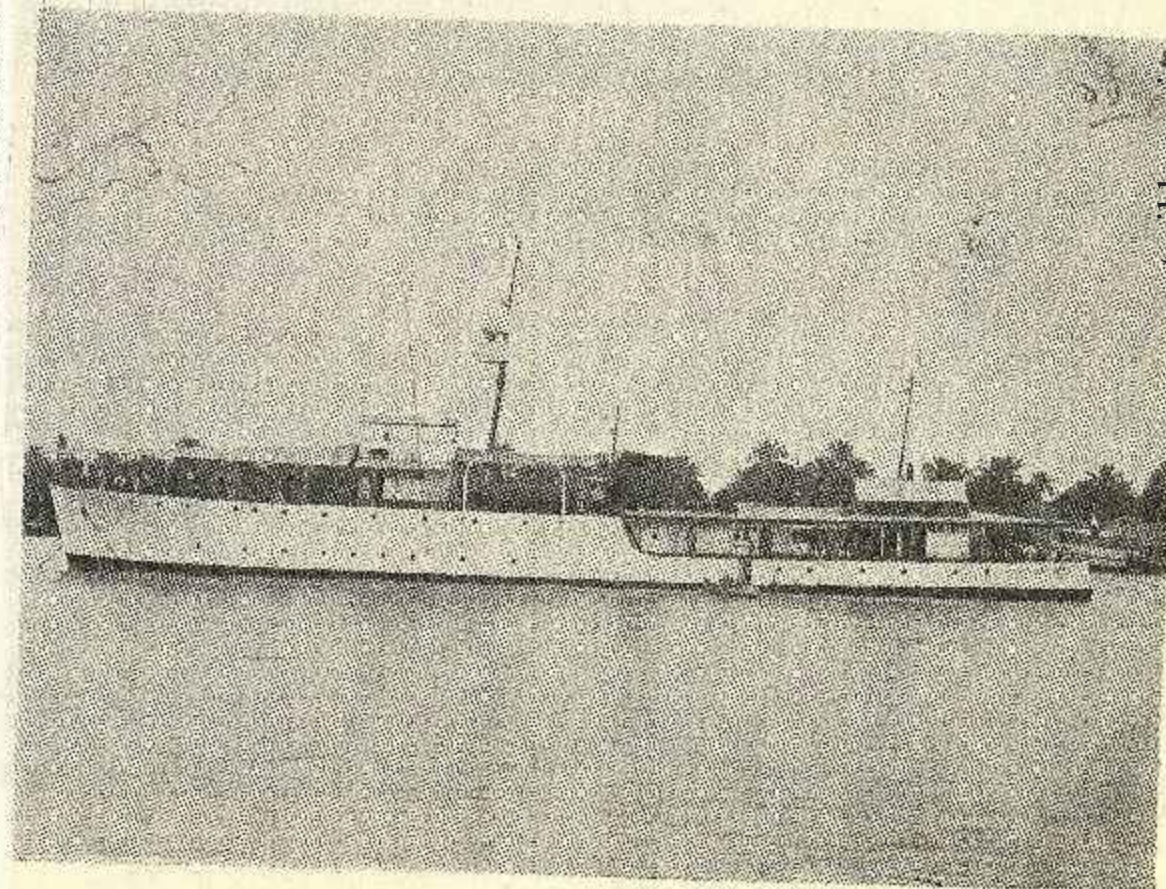
حرکت بود .

آن روز چهاردهم آبان سال یکهزار و سیصد و نازده شمسی بود. ناوگان ایران در لنگرگاه بندر بوشهر لشکر انداخته و افسران و درجه داران آن در لباس سفید بر عرشه ناوها بیف شده بودند. اعلیحضرت رضاشاه کبیر آنقدر به ورود این ناوگان دیدن کشتیهای ایران علاقمند بودند که برنامه ورود ناوگان به بندر بوشهر درست مقارن تشریف فرمائی ایشان باین بندر ترتیب یافته بود. در ساعت هفت و نیم صبح آن روز یک قایق موتوری از ناوگان شاهنشاهی ایران جدا شد. دریا شنه این قایق در افسر جوان ردرمیان آنان ناخدا سوم باینده فرمانده نیروی دریائی ایران در لباس



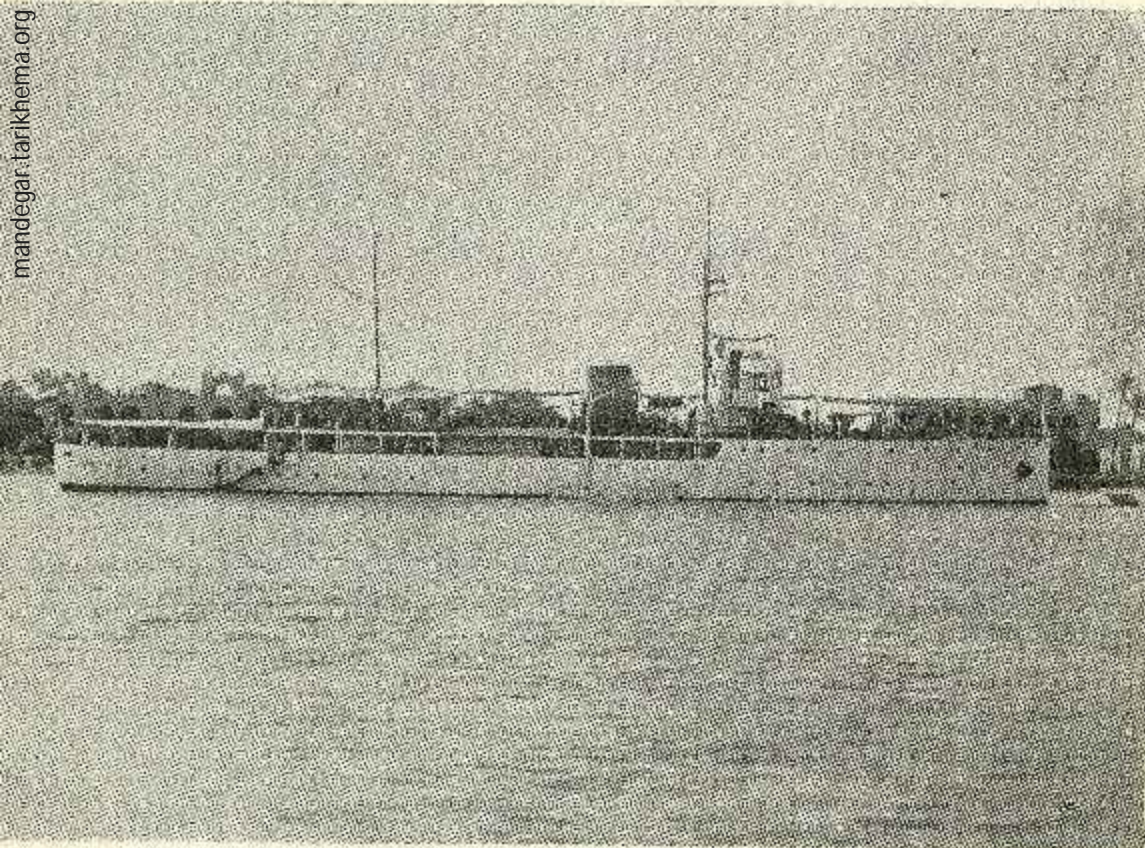
ناو شاهرخ

خلیج فارس جلوه و ابهت خاصی داشتند. شاید این کاروان کوچک در مقایسه با ناوگان سایر کشورهای بزرگه تناسبی نداشت، ولی در عوض آن کاروان کوچک فقط نطقه‌ای بود و ارزش و اهمیت مقام و جلوه آن برای ایرانیان آنقدر بزرگ و پراهمیت بود که در سینه فرد فرد افسران و ملوانان آن ناوها و هر ایرانی میهن پرست، دریائی از غرور و افتخار موج میزد. در باهائیکه سالیان دراز، هزاران هزار سال مرزهای میهن ما را تشکیل می دادند و صدها سال بود که در گیر و دار انقلاب و کشوقوسهای تاریخی میدان تاخت و تاز و رقابتهای بیگانگان قرار گرفته بود، اینک برای اولین بار در عصر دودمان جلیل پهلوی، ناوگان ایرانی برپهنه پر خروش آن درگشت و



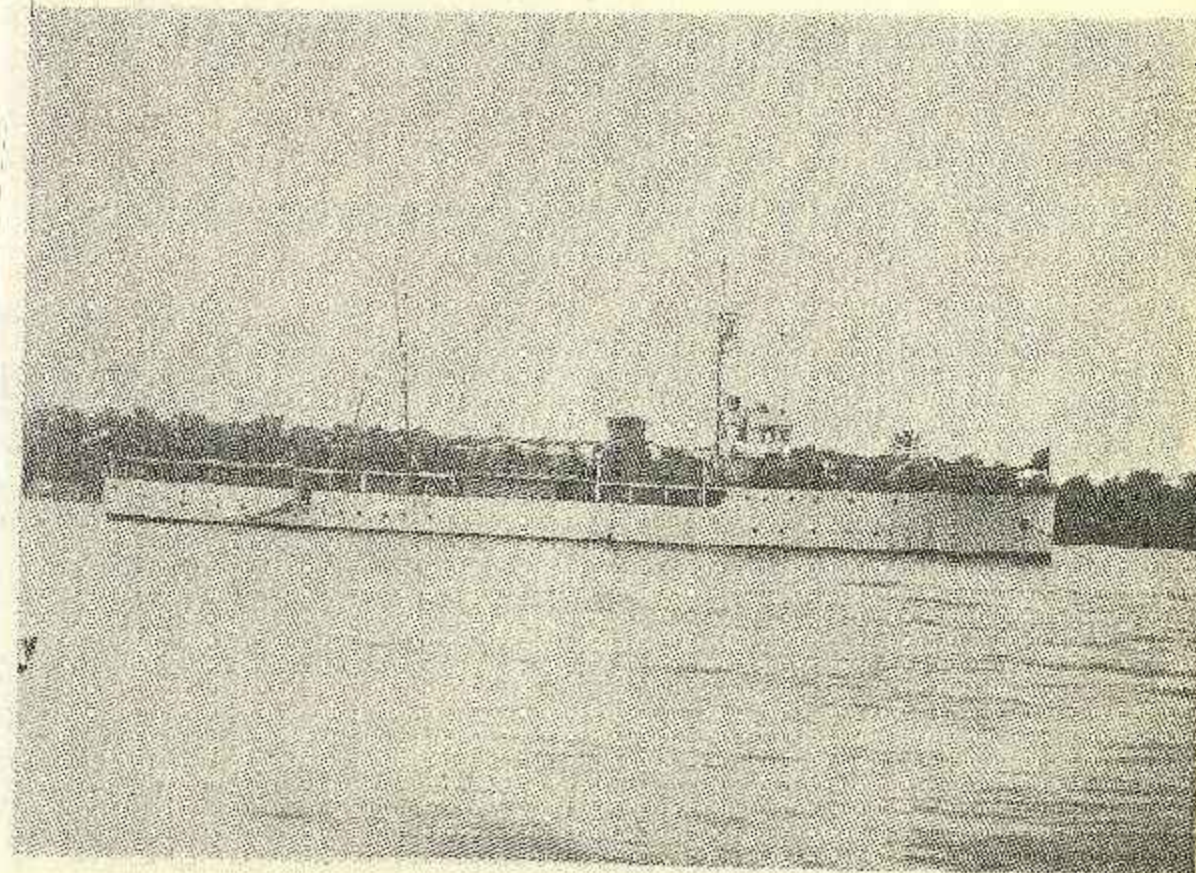
ناو شهباز

و افراد سرازیر شد ، افسران و افرادی که سالها از وطن دور بودند ، نه فقط خاک وطن را می دیدند ، بلکه شاهنشاه عزیز را چون نگین انگشتری دربین خود داشتند . آه چه منظره پرابهتی ، اعلیحضرت رضاشاه کبیر بر روی ناو قدم میزدند و پرچم سهرنگ ایران را نظاره می نمودند ، پرچمی که قبل از آن ، سالها در باهای وطن آنرا ندیده بودند . ناوها به فرمان فرمانده ناو گروه لنگر کشیدند . لباسهای سفید افسران و افراد مانند قلبشان بر روی امواج نیلگون خلیج فارس میدرخشیدند . یکدنيا غرور و افتخار در قیافه های آنان دیده میشد ، همه بهم تبریک می گفتند . مگر نه آن بود که پس از سالها دوری از وطن شاه خود را میدیدند ؟ مردم ستمدیده بوشهر از آنکه شاهنشاهی ایران از آن بندر دیدن می نمودند بسیار خوشحال و خرم بودند . آنها شاهنشاهی



ناو پالنگ

تمام رسمی ، ایستاده بودند . قایق یکسر بساحل بوشهر نزدیک شد . چند دقیقه بعد پادشاه ایران رضاشاه کبیر بداخل قایق نزول اجلال فرمودند . قایق مانور کوتاهی کرده و بطرف ناوگان بندر برگشت . ولی این بار با خود گوهر گرانبهایی را حمل میکرد . گوهری که برای ایرانیان ارزش و بهائی بس بزرگ داشت . در موقع نزدیک شدن قایق به ناوها از طرف افسران و افراد نیروی دریائی مراسم احترامات نظامی انجام شد . اعلیحضرت رضاشاه بزرگ برای تشریف فرم شدن بر روی ناو پالنگ قایق را ترک فرمودند . درفش شاهنشاهی بر بالای دکل ناو پالنگ افراشته شد و صدای هورای افسران و افراد ناوها برخاست ، صدائی که از اعماق قلب آنها بر می خاست و لاجرم بر قلوب همه ایرانیان می نشست . اشک شوق از دیدگان افسران ، درجهداران

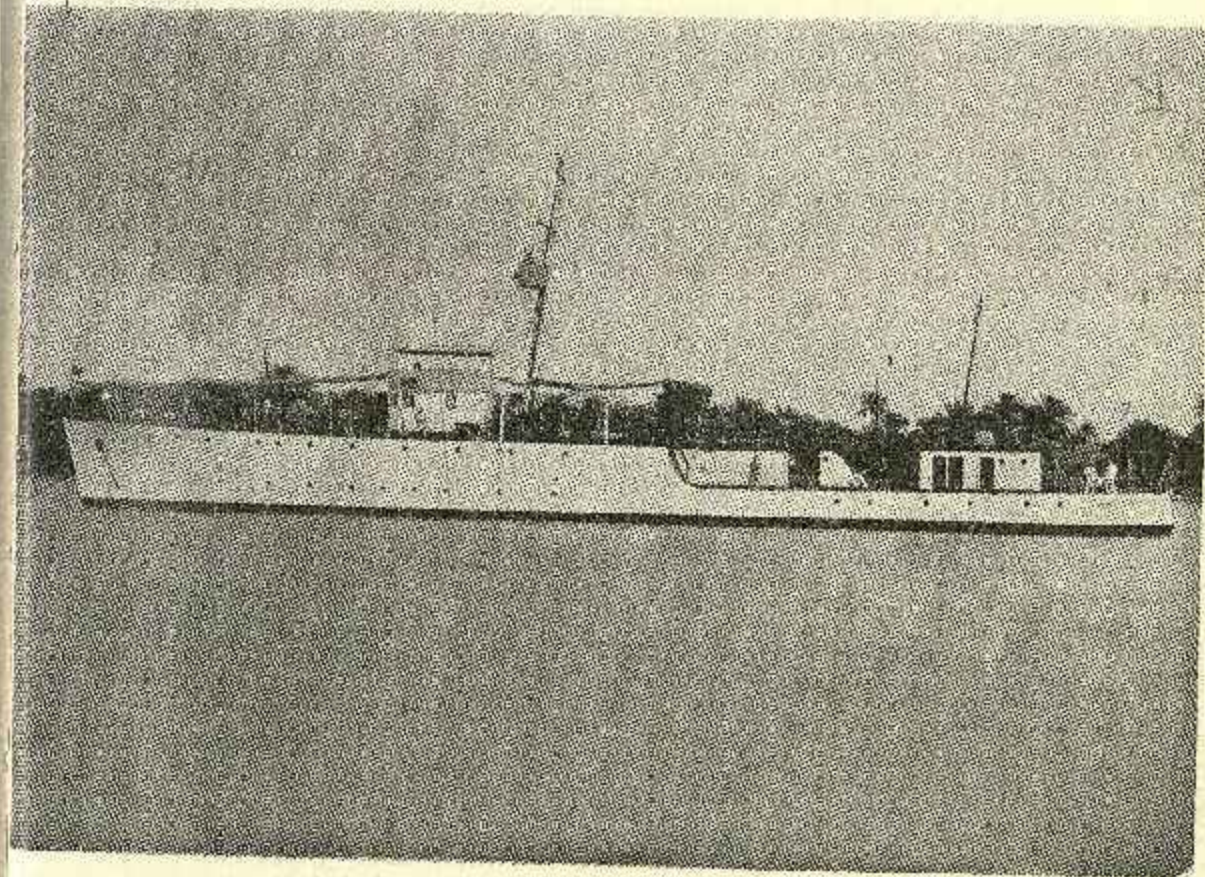


ناو بهر

را می‌دیدند که بایران استقلال کامل و امنیت دادند، اعتبار و حیثیت دادند و اینک نیز قدرت دریائی داده بودند.

مردم باقایق‌های موتوری و بادبانی دور ناوهای ایرانی طواف می‌کردند و بقبله آمال خود و مظهر نبوغ ایرانی سر تعظیم فرود می‌آوردند. دریا کم‌کم طوفانی شد، ولی مردمان وطن پرست بوشهر تازه بگنج واقعی دسترسی پیدا نموده بودند و از او دل بر نمی‌کنند.

اطراف ناو پلنگه شاگردان مدارس، دوشیزگان، زنان و مردان از صمیم قلب هورا میکشیدند و بخاطر می‌آوردند که چگونه چندسال قبل دهات و آبادی‌هاشان دستخوش تهاجم قرار گرفته بودند. آنها بیاد می‌آوردند که چقدر آرزو داشتند



ناو سیمرغ

این بندر را با پرچم سه رنگ ایران بر بالای دکل کشتیهای ایرانی بینند. امروز آن آرزو برآورده شده بود، امروز شاهنشاه ایران و ناوهای ایرانی باین بندر آمده بودند، آنها می‌دیدند که این افسران و افراد ایرانی باچه شوق و نوقی از دیدار هموطنان بوشهری خوشحال هستند. ناوها کم‌کم دور می‌شدند ولی قلوب مردم بوشهر و ملت ایران هرچه بیشتر بیکدیگر نزدیکتر می‌گردیدند. ساعت ۹ روز ۱۴ آبان ۱۳۱۱ ساعتی بس میمون و فرخنده برای افسران و افراد دریائی بود. چه در این ساعت شاهنشاه بزرگ ایران باتشریف فرمائی روی ناوشاهنشاهی پلنگه عملاً نیروی دریائی ایران را تأسیس فرمودند.

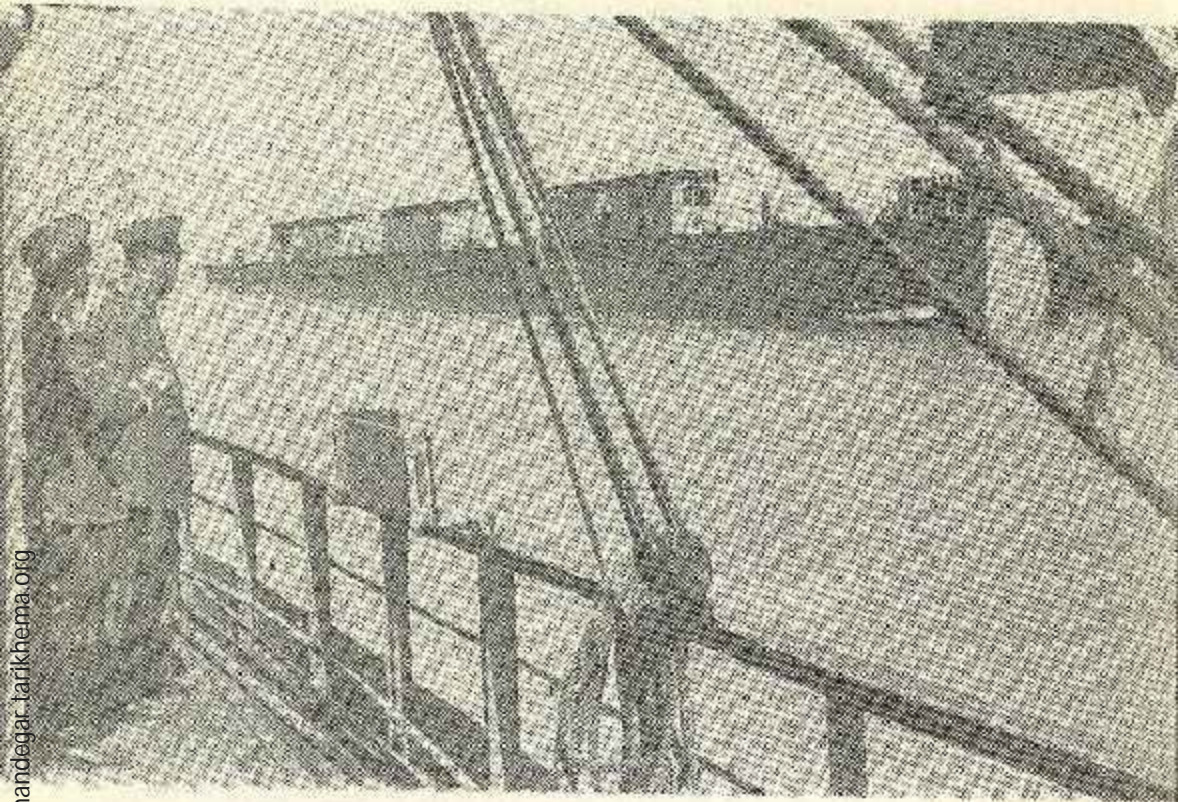
پس از اجرای این مراسم دیگر نیروی دریائی شاهنشاهی ایران بوجود آمده بود و آنگاه بفرمان شاهانه، ناوگان بطرف بندر شاهپور حرکت در آمد. شاهنشاه مایل بودند که افسران و درجه‌داران ناوگان نیروی دریائی در مراسم گشایش راه آهن بندر شاهپور به اندیمش شرکت نمایند. این مراسم انجام یافت.

در بندر شاهپور هنگامیکه اعلیحضرت رضاشاه بزرگ از ناوپلنگه پیاده شدند، با اندازه‌ای از این مسافرت دلشاد بودند که بی اختیار روبه‌ناخدا سوم بایندر نموده و فرمودند:

«خاطر تلخ سفر چند سال پیش را باکشتی بیگانه هنوز فراموش نکرده‌ام، در عوض از مسافرت امروز بقدری خوشوقتم که بشما تبریک می‌گویم».

پس از پیاده شدن اعلیحضرت رضاشاه بزرگ، کشتیها بجانب دهانه اروندرود حرکت و پس از ورود، یکسره بجانب بندر خرمشهر عزیمت کردند و در آنجا لنگر انداختند.

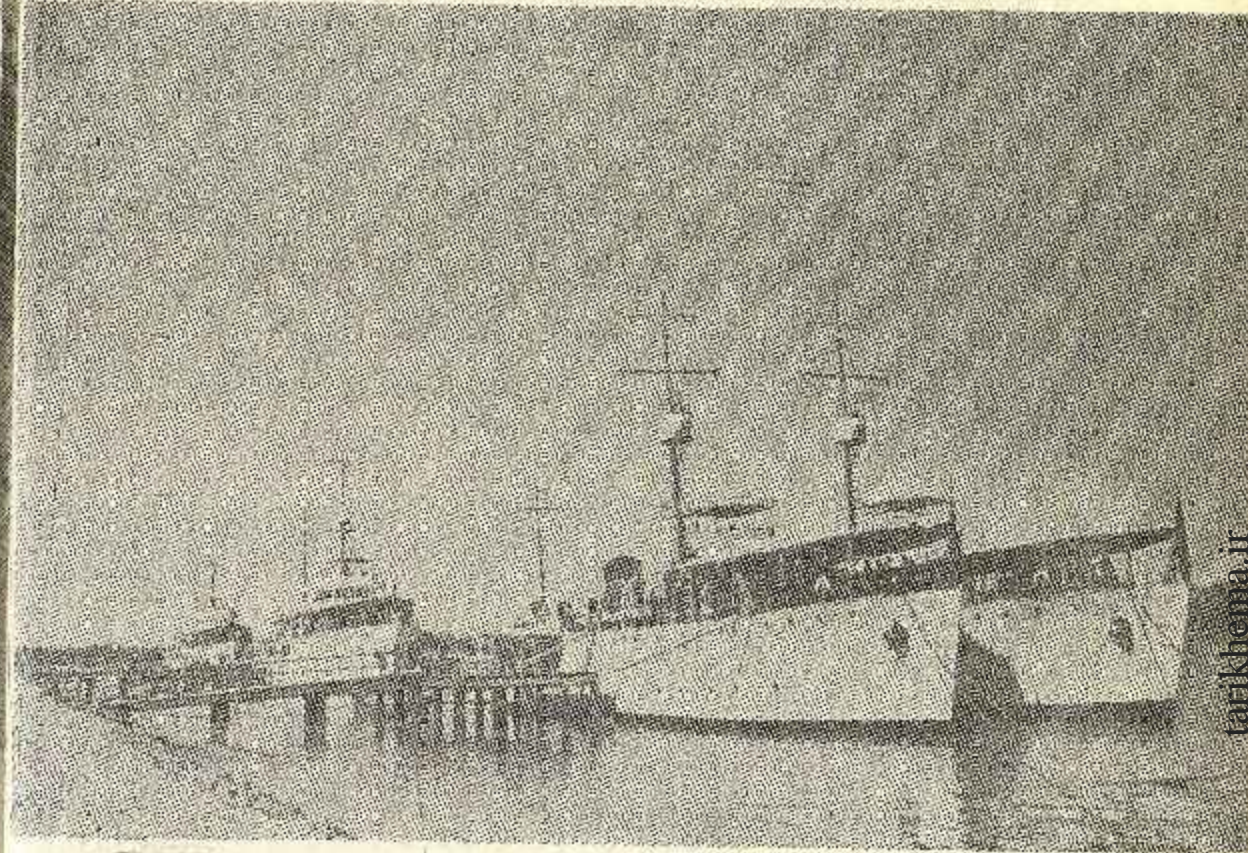
باین ترتیب نخستین قدم برای تشکیل و برقراری نیروی دریائی جنوب طی مراسم باشکوه و پرهیجانی برداشته شد و از همان تاریخ پرچمهای بیگانه‌ای که در برخی از جزایر و بنادر هنوز بحال افرشته مانده بودند برای همیشه بیابین کشیده شدند و بجای آن پرچم سه رنگ شیرخورشید ایران باهتزاز در آمد.



اعلیحضرت رضاشاه کبیر در معیت اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر (والاحضرت ولیعهد) از روی ناوشاهنشاهی پلنگ، حوض شناور ۶۰۰ تنی را ملاحظه میفرمایند.

برای حفظ ناوها و انجام تعمیرات لازم، ابتدا در خرمشهر تعمیرگاهی ایجاد شد؛ ولی برای رنگ‌تراشی و رنگ‌زنی بدنه زیر آبی ناوها چون در آن موقع وسیله‌ای نداشتند، ناچار بودند سالی یکمرتبه ناوها را برای این منظور به کراچی و سواحل هندوستان ببرند.

برای رفع این نقیصه نیز یک حوض شناور ۶۰۰ تنی در سال ۱۹۳۳ م. سفارش داده شد تا در آینه ناوها را در خود ایران رنگ‌آمیزی و تعمیر نمایند. این حوض شناور را در سال بعد بخلیج فارس آوردند و در بندر شاهپور مستقر ساختند. برای تقویت کادر درجداران فنی، در ناو دهسای که تکلی فرسوده شده بود و



ناوهای شاهنشاهی پیر و پلنگ و سیمرخ و کرکس در اسکله‌های نیروی دریائی خرمشهر.

دیری نگذشت که با افزودن ناو ۱۰۰ تنی «همای» و ناوچه ۱۷۱ تنی «شاهین» سازمان نیروی دریائی جنوب شرح زیر مقرر گردید:

دسته اول مرکب از: ناوهای پیر، شهباز و سیمرخ.

دسته دوم مرکب از: ناوهای پلنگ و شاهرخ و کرکس.

دسته سوم مرکب از: ناویدک بر ۴۰۰ تنی، ناوچه شاهین، دو کرجی مسلح

تدارکات بنام «کارون» و قایق موتوری ۳۰ تنی چلچله و سه کرجی بندری بنامهای «مازندران» و «گیلان» و «آذربایجان» که هر کدام مسلح بیک توپ ۳۷ میلیمتری

بودند و دو مخزن شناور «دوبه» که این دسته بنام «دسته ساحلی» نامگذاری شد.

قابلیت تحرک نداشت يك آموزشگاه مهندسی ایجاد گردید. در اواخر سال ۱۳۱۹ شمسی در بندر شاهپور مقدمات ساختمان لازم برای تکمیل احتیاجات این بندرگاه فراهم شد و مؤسسات دریائی بندر خرمشهر در این مدت بانمام رسید و سربازخانه و باشگاه افسران نیروی دریائی بصورت آبرومندی درآمد و نیز از حیث نصب فانوسهای دریائی برای راهنمایی کشتیها در نقاط لازم اقدام گردید.

بدین ترتیب اساس سازمان نیروی دریائی شاهنشاهی کم کم نصبح می گرفت. ناوهای مأمورها و مأموریههای مرتب و منظمی انجام میدادند. رفت و آمد و سرکشی بجزایر و بنادر خلیج فارس بطور مرتب انجام مییافت.

پاسگاههای دریائی در نقاط مختلف خلیج فارس و در دورترین بنادر بوجود آمده بودند. ساحل نشینان خلیج فارس که بر اثر نبودن وسائط دریائی زمینی سالها بود رابطهای یا مرکز و دولت ایران نداشتند رفته رفته بیجنب و جوش و حرکت درآمدند و از دولت و مملکت خود باخبر و از پزشک و دارو تا آذوقه و آب شیرین بهره مند شدند. با اعمال برده فروشی و زدنی اطفال و غیره، قاچاق و دزدیهای شدیداً مبارزه میشد. نیروی دریائی شاهنشاهی در خلیج فارس و دریای عمان وظایف خطیری بعهده داشت و در اندک زمان میبایست غبار درد و زنج و بی سرو سامانی سالیان دراز محرومیت و آزارهای وجودی قدرت دریائی ملی از سر تا سر پهنه خلیج فارس و بنادر و جزایر آن بزداید. این غبار غم زده شده و جای آنرا اشکهای شادی فرا گرفت و رابطه معنوی و قلبی بین ساحل نشینان محروم خلیج فارس با افسران و افراد دریائی برقرار شد. افسران و افرادیکه خود از میان مردم برخاسته بودند، محبت ملت آنچنان در قلبهایشان ریشه دوآید که بی اختیار از دل و جان در راه وطن درسوم شهریور ۱۳۲۰ سر باختند و جان شیرین را فدای شاهنشاه بزرگی ایران و ملت ایران نمودند. شاهنشاهی که بایران همه چیز دادند و سر انجام خود بامشتی خاک وطن و پرچم سه رنگ در کشور بیگانه جان بجان آفرین تسلیم کردند. خدایش آن را در مورد رحمت نماید که از مراحم آن بزرگوار ملتی زنده شد و فرزند برومندش کشوری را در مدت بسیار قلیلی بمرتبیه کشورهای متمدنی جهان رسانیدند. باشد که عمر چنین

شاهنشاه عزیز و دوست داشتنی درازباد تا بتواند تمام برنامههای مترقیانه خود را بیابان برساند و ایران عزیز ما را جزو کشورهای پیشرفته جهان قرار دهند. اوضاع دریائی ایران در بهترین راه و روش خود ترقی میکرد و اگر همچنان ادامه مییافت امروز قدرت و سیادت دریائی میهن ما از جمله نیرومندترین نیروهای دریائی آسیا میشد. اما افسوس که سر نوشت درخفا نقش ظالمانه ای را بر تار و پود نیروی دریائی جوان ما قلم میزد.

جنگ جهانی دوم آغاز میشود و در پی آن وقایع شوم شهر یور بیست فرامیرسد. از اینجا اوضاع نیروی دریائی ایران برای چندین سال دگرگون میشود تا سال ۱۳۲۵ که سر آغاز سلطنت شهریار بزرگ محمد رضاشاه پهلوی است؛ نیروی دریائی شاهنشاهی از نوجوان گرفته و پیا میخیزد.

۱۳۹ - یادها و افتخارها

خوشبختانه هنوز بقای عمر دارند کسانی که در جریان تأسیس نیروی دریائی شاهنشاهی، در آغاز سلطنت دودمان جلیل پهلوی افتخار حضور داشته و هر کدام از آنها که در مکتب رضاشاه کبیر تربیت شده اند، امروز همچنان مصدرا مور پر مسئولیتی در میهن خود می باشند و هر کدام از آنها تاریخ متحرک و گویائی هستند که از دورانهای جوانی خود، که همزمان با بحرانها و کش و قوسهای سیاسی و نظامی نیم قرن اخیر کشور ما بوده است، عملاً دست در کار بوده و همواره بعنوان خدمتگزارانی صدیق و میهن پرستانی فداکار، بملت شناخته شده اند. یکی از این مردان مفتخر تیمسار سرتیپ صفاری شهردار سابق تهران می باشد که روزگاری که هنوز نیروی دریائی نصبح نگرفته بود، در سازمان بحریه شاهنشاهی آن روز، از طرف اعلیحضرت رضا شاه بزرگ مأموریت یافتند که بامور دریائی ایران در خلیج فارس بعنوان رئیس اداره بحریه ایران در مرکز وظایفی را انجام دهند.

مطلب زیر از دفتر خاطرات ایشان گرفته شده و گویای مسائل جالب و

ارزنده‌ایست که برای مزید اطلاع خوانندگان عزیز آورده می‌شود.

۱۵۰ - ورود اولین ناوگان نظامی شاهنشاهی ایران در عصر

اعلیحضرت رضاشاه بزرگ

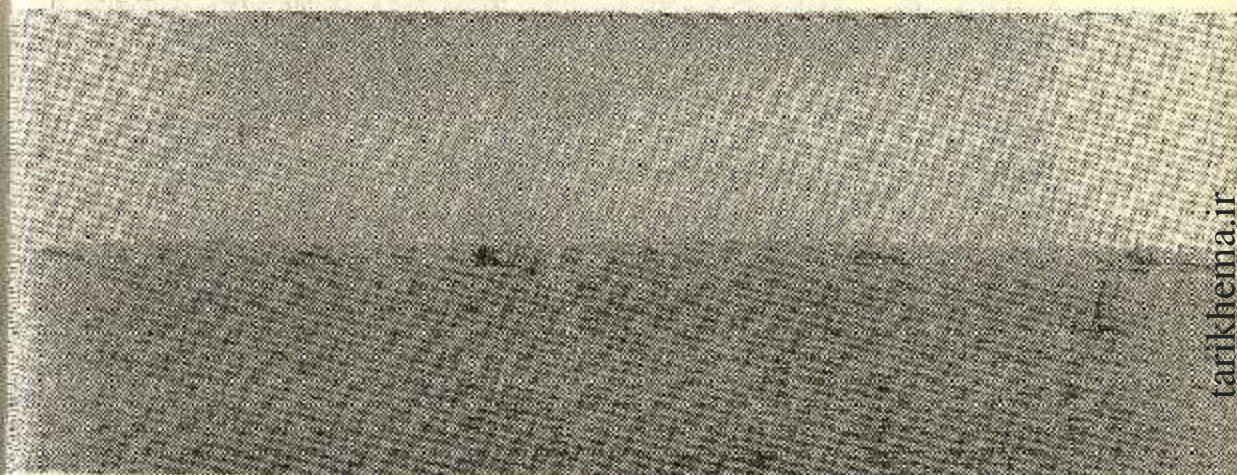
در دوران خدمت نظامی، روزی از ستاد ارتش حکمی بدستم رسید که بریاست امور بحریه شاهنشاهی منصوب شده‌ام و باید با کمک مشاورین و کارشناسان ایتالیایی برنامه ایجاد سازمان بحریه را تدوین و تنظیم نمایم. خوب بخاطر دارم وقتی سراغ این مؤسسه جدیدالتأسیس رفتم، پرسیان و جویان در خیابان ایران، مرا به خانه‌ای راهنمایی کردند که دارای دو تابلو بود؛ تابلو «مجلسه ارتش و امور بحریه شاهنشاهی». معلوم شد این دو مؤسسه در یک مکان مستقر شده‌اند! وارد شده از سر بازی که دم پله‌های بنای یک طبقه قدیمی ایستاده بود جویای دفتر امور بحریه شدم. مرا به اطاقی هدایت کردند که فقط دارای سه میز بود و یک ستوان دوم دفتری هم پشت یکی از میزها بکار اشتغال داشت. این افسر بپاخاست و احترام نظامی بجای آورده سؤال کرد چه کاری دارم؟ خود را معرفی کرده پشت یکی از میزهای سه‌گانه نشستم. نوبت سؤال بمن رسید، پرسیدم سازمان این مؤسسه عبارت از چیست و تکالیف از چه قرار است؟ مستشاران ایتالیایی کجا هستند و چه می‌کنند؟ گفت این دفتر مرکب از سه اطاق است که تازه تشکیل یافته، مستشاران عبارتند از کماندان «دلپراتو» «ماژر دزان» و یک تن دیگر. آنها صبحها چند ساعتی از وقت خود را در این دفتر می‌گذرانند و عجلتاً مشغول بررسی و جمع‌آوری اطلاعات هستند. افسر دیگری هم با سمت مترجمی با آنها کار می‌کند. منم دفتر دار و همه‌کاره این مؤسسه هستم. من که قبلاً معاون محاسبات مخصوص شاهنشاهی و همچنین معاون شهردار تهران بوده و مشاغل عدیده بعهد داشتم و اکنون بچنین دفتر محقری مأمور شده بودم احساس ناراحتی بسیار زیاد در خود کردم.

بد نیست گفته شود که چرا از آنهمه مشاغل برکنار شده و باین شغل بظاهر کوچک منصوب شده بودم؟ داستان چنین بود: روزی در مقابل ایراد اعلیحضرت رضاشاه بزرگی، که سروکارم پیوسته با آن مرد بزرگ بود، از روی کمال جوانی و بی تجربه‌گی پاسخی نسنجیده دادم. با حسن نظر و عطفی که باین خدمتگزار داشتند فقط امر فرمودند فوراً خود را بستاد ارتش معرفی کنم.

در دنبال این معرفی بدین سمت برگزیده شدم. لحظه‌ای بعد مستشاران آمدند و خود را با نام معرفی کردم. افسرانی بسیار خونگرم و شاداب بودند. وظائفم را باختصار بیان کردند، شمه‌ای از امور بحریه و اینکه بحریه نظامی عبارت از چیست توضیح دادند. از معلومات و تحصیلاتم پرسیدند و اجازه دادند شروع بکار کنم. در آن هنگام برنامه ده ساله‌ای برای تشکیل نیروی دریائی تهیه و تدوین شده بود که میبایستی بنا بر تعهدات بین‌المللی به تصویب «مجمع اتفاق ملل» سابق که بعد از جنگ اول جهانی تشکیل یافته بود برسد و هنوز تصویب آن ابلاغ نشده بود. اما قبل از وصول خبر از مجمع اتفاق ملل، سفارش ۶ فروردین کشتی جنگی (دو فرورد ۹۵۰ تنی و چهار فرورد هر یک بظرفیت ۳۲۰ تن) به کارخانجات کشتی سازی ایتالیا داده شده و عده‌ای در حدود ده دوازده تن افسر هم برای تحصیل در رشته‌های مختلف دریانوردی با آنجا اعزام شده بودند.

وقتی من شروع بکار کردم، از مقامات ایرانی مقیم ایتالیا گزارش رسید که کشتی‌ها حاضر در ریمیا با آب انداخته خواهند شد و برای آوردن آنها بایران بایستی افسران و افرادی را آماده نمود. بنابراین اصل، دریابان باید در کس آنوقت درجه سرگردی داشت و افسر توپخانه بود، با چند تن از افسران صفوف مختلف ارتش مأمور شدند که با عده‌ای از افراد، ملاحان سابقه‌دار سواحل جنوبی را از نواحی بو شهر و خرمشهر و آبادان جمع‌آوری و با خود بایتالیا برده تحت تعلیمات نظامی و بحری قرار داده پس از طی دوره تعلیمات مربوطه، کشتی‌ها را با آب‌های ایران بیاورند. شادروان دریابان بایندر، با کمال دقت و حوصله این افراد را از بین عده کثیری از مسمولین و وظیفه انتخاب نمود که از هر جهت لیاقت و برآوردگی داشته باشند.

این افراد نزدیک به ۱۴ ماه در ایتالیا تحت تعلیم و آموزش قرار گرفتند. افسران سرپرست هم در این مدت در دفاتر وزارت بحریه ایتالیا تقسیم و بکار مشغول شدند تا از طرق اداره کردن امور بحریه نظامی کسب معلومات نمایند. همینکه تعدادی از افسران دانشجو آماده و افراد اعزامی نیز مهیا شدند. کشتی‌های شش‌گانه با مساعدت و نظارت فرماندهان و مکاتیبین‌های ایتالیایی و ایرانی بطرف ایران حرکت نمودند.



نارهای شاهنشاهی در مسافرت از ایتالیا به ایران در سال ۱۳۱۱. این عکس در نشرنامه «تاران» در ایتالیا برداشته شده است.

روزی تلگرافی خبر رسید که کشتی‌ها بسواحل ایران نزدیک شدند و بحمدالله افسران و افراد ایرانی توانستند بانظارت فرماندهان ایتالیایی اقیانوس‌ها را پیچوده بوطن بازگردند.

صبح روز چهارشنبه ۴ آبان ماه ۱۳۱۲ شمسی حکم ذیل از ارکان حرب کل قشون سابق بدستم رسید.

شماره ۲۷۵۷ رآ

تاریخ ۱۳۱۲/۸/۴

سلطان محمدعلی صفاری

لازم است فوراً بطرف بندر بوشهر حرکت و خودتان را به «یوربایندر» معرفی نمائید تا از جریانات اداری و امورات داخلی کشتی‌های بحریه شاهنشاهی باندازه‌ای که برای اداره کردن ارکان امور بحری در مرکز لازم است اطلاع حاصل کنید.

کفیل ارکان حرب کل قشون - امیر لشکر نخب جوان.

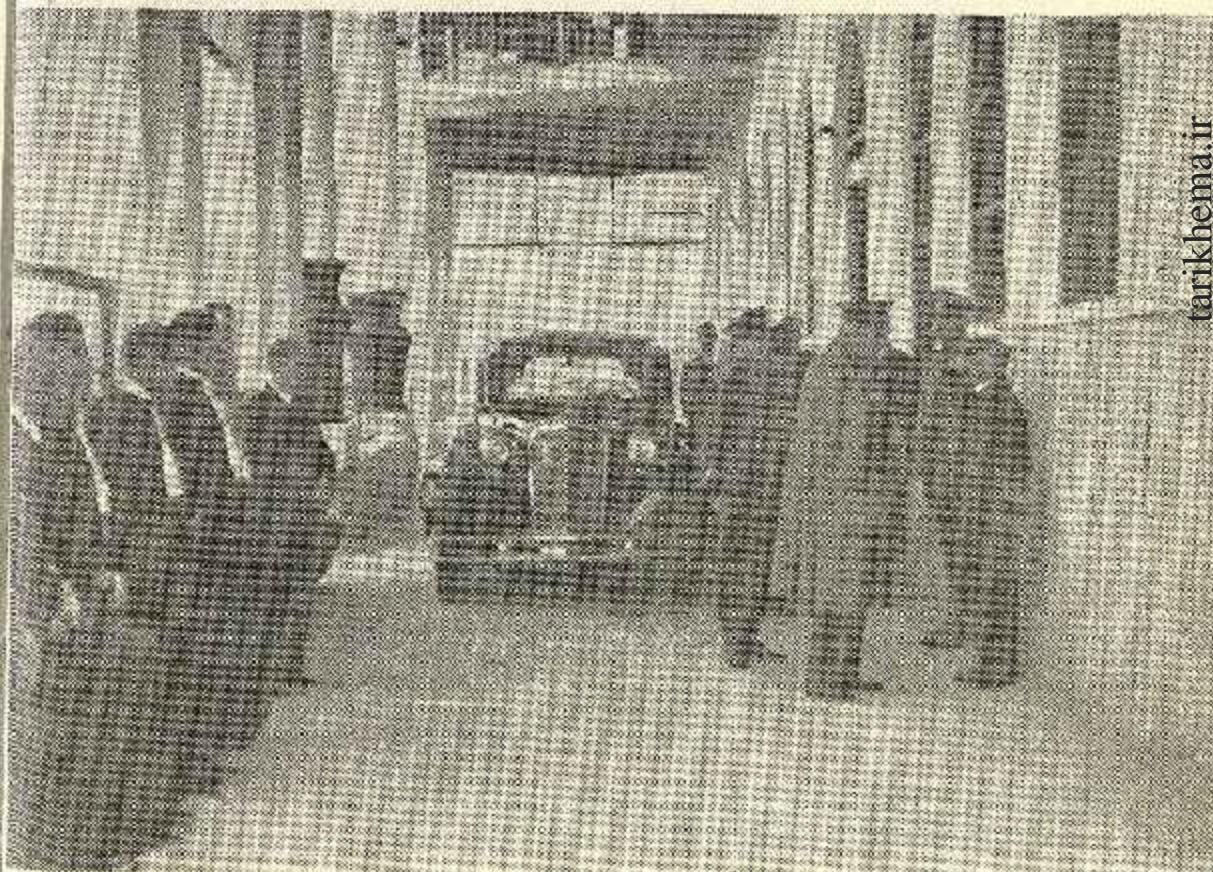
ضمناً مقرر بود که باکمک مأموران محلی و شادروان بندر، وسایل پذیرائی موکب اعلیحضرت رضاشاه کبیر را که برای گشایش عملیات بحریه شاهنشاهی با عده‌ای از سران قوم به بوشهر تشریف میبردند فراهم نمایم.

بعد از ظهر روز مذکور با یک دستگاه اتومبیل فوراً کرایه عازم بوشهر شدم.

وقتی به سفهان رسیدم معلوم شد اعلیحضرت رضاشاه کبیر هم صبح آن روز حرکت کرده و شب وارد اصفهان شده و استراحت کرده اند که صبح روز بعد حرکت نمایند. من چون میبایستی قبل از ورود موکب شاهانه در بوشهر می‌بودم، لذا پس از مختصر استراحتی توقف بیشتر را جائز ندانسته شبانه حرکت کردم و موکب ملوکانه واپست سر گذاشتم و شب را باکمال کوفتگی و خستگی در شیراز بسر بردم. باز صبح روز بعد حرکت کرده و مقارن غروب بدفترهای بنام «دالگی» رسیدم و از آنجا گذشتم. برای کنترل موتور کنار جاده توقف کردیم، خلفاً صدای شلیک پیاپی بگوش رسید. باید دانست که تا آنسال هنوز جاده‌های فارس خیلی امن نبودند و بعضی از اشرار و دزدان گاهی به مسافران آن راهها حمله می‌کردند. یقین کردم که ما هم گرفتار چنین حمله‌ای شده‌ایم. صدای شلیک پیاپی غوغا میکرد. من هم با اسلحه خود آماده دفاع شدم. در این هنگام صدای شلیک موقوف و سرو صدای افراد، جانشین آن گردید و بفاصله نیم ساعتی که گذشت در تازیکی هیکل‌هایی پیدا شدند. همینکه نزدیکتر شدند معلوم گردید، ژاندارمها توفیق پیدا کرده پس از زد و خورد عده‌ای از اشرار را دستگیر کرده‌اند.

رئیس پاسگاه تقاضا کرد که سر دسته اشرار را با خود به پادگان بزازجان برده تحویل دهیم، همین کار را هم کردم. تمام شب را راه رفتیم و چون آن زمان هنوز قسمتی از جاده تا بوشهر ساخته نشده بود، مسافران از وسط کویر عبور میکردند. قطعاً شبها اگر مسافری نابلد بود، در جاده کویری بوشهر راه را گم میکرد و سرگردان می‌ماند.

ماعم بهمین بلامبتلا شدیم و تا صبح تلاش کردیم تا به بندر بوشهر رسیدیم. بلافاصله پس از ورود از کشتی‌ها خیر گرفتیم. معلوم شد وارد بندر شده‌اند، بدیدار حکمران بندر رفتیم. اینطور بخاطر هم‌سرد که حاکم بنادر آقای طالقانی پدر آقای مهندس خلیل طالقانی بود. طالقانی مردی بود خوش محضر و با اطلاع، ایشان هم در تلاش وسایل پذیرائی شاهنشاه بزرگ و ملتزمین رکاب بودند. باتفاق ایشان بدیدن بایندر رفتیم. چون کشتی‌ها نتوانسته بودند کنار بندر پهلو بگیرند و بفاصله شش کیلومتری بندر بوشهر و در میان آبهای خروشان لنگر انداخته بودند؛ قبل از اینکه باسکله برسیم یک‌فایق موتوردار، از کشتی جدا شده بسمت اسکله روان شد و پس از دقایقی



اعلیحضرت رضاشاه کبیر و الاحضرت ولیعهد در محوطه فرمانداری بندر بوشهر. فرمانده وقت نیروی دریائی توضیحاتی در مورد نیروی دریائی بعرض ملوکانه میرساند.

بایندر با افسر دیگری پیاده شده بسوی ما آمدند. پس از ادای تعارفات و گفت و شنود قرار شد به کشتی رفته نهار را آنجا صرف کرده ضمناً راجع به برنامه تشریف‌فرمائی صحبت کنیم.

باقایق به کشتی رفتیم، چون برای اولین بار قدم به کشتی جنگی خودمان می‌گذاشتم احساسات من بشدت تحریک شده و اشک شوق از دیدگاتم فرو ریخت. گارد احترام و افسر نگهبان که در عرشه کشتی، کنار پله‌صاف، کشیده بودند با صدای سوت و پیش‌فنگ ادای احترام کردند. شادروان بایندر افسران کشتی را بدین شرح معرفی کرد:

- ۱- کماندان «جورجیو جرجیس» که سمت فرماندهی کشتی‌ها را از ایتالیا تا ایران به عهده داشت.
- ۲- «هاژر وزان» مکانسین و مأمور کارگاه تعمیرات.
- ۳- ناویان یکم «ریسو» راهنمای کشتی.
- ۳- یاور «بهرندسن» آلمانی تبعه ایران، مکانسین.
- ۵- ناوسروان ظلی فرمانده دوم.
- ۶- ناویان یکم میلانیان افسر توپخانه.
- ۷- ناویان دوم امان‌پور افسر پل.

ناهار بسیار مطبوعی در کشتی صرف شد. ضمناً در اثنای صرف نهار درباره برنامه تشریفات و پذیرائی مذاکره و تصمیمات لازم اتخاذ گردید. چون طبق برنامه تهیه شده قرار بود شاهنشاه شب را در ارجان بسر برده و روز بعد به بوشهر تشریف‌فرما شوند؛ بنابراین باتفاق شادروان بایندر بمنظور پیشواز صبح روز بعد بسوی ارجان حرکت کردیم.

در ارجان آماده شرفیابی شدیم. همه رؤسای ادارات آن حدود و خوانین محلی هم در جلوی تلگرافخانه، که یگانه بنای نسبتاً سالم و تمیز بر ارجان بود، اجتماع کرده بودند. چون موضوع قانون اتحاد شکل لباس نازه اجراء شده بود، خوانین دشتی و دشتستان و تنگستان هم برای اینکه مورد قهر و غضب شاهانه قرار نگیرند،

سعی کرده بودند که از لباس قانونی استفاده نمایند و چون در آن حدود وسایل اینکار فراهم نبود لباس های عجیب و غریبی به تن داشتند مثلاً در آن میان چشم بمردی قوی هیکل افتاد که جلب نظر را نمود و هیکل و قیافه اش هنوز بخاطرم هست و می توانم بیان کنم . مردی بود بلندقد ، چهارشانه ، دارای ریشی بلند که قبائی سیاه و بلند بتن داشت و شال ابریشمین منقشی زیر آن قبای بلند به در کمر پیچیده و کلابهلوی که لبه آفتاب گردانش بیش از حد معمول بلند و پیش آمده بود بر سر و چارق ضخیمی بیا داشت . کراوات گلی رنگی که گره آن باز شده بود بگردن داشت . با چشمان احولش بهر طرف نگاه می کرد . این قیافه و هیکل خیلی جلب توجه می کرد . معلوم شد این شخص «حیدرخان بندر رنگی» از خوانین آن حدود بود و برای تشریف به پیشگاه شاهانه آمده بود .

خلاصه در تاریکی هوا ، شاهنشاه با اتفاق ملتزمین رکاب وارد شدند و پس از عبور از جلو صفوف مستقبلمین برای استراحت به عمارت تلگر افخانه رفتند و پس از ساختن من و بایندر را احضار فرمودند . با بشاشت و خوشروئی بسیار زیاد ما را پذیرفتند و از جریان سفر و کیفیت کشتی ها از بایندر سئوالاتی فرمودند . تعدادی از ملتزمین هم حضور داشتند ، آنها عبارت بودند از ، حاج فطن الملک والی فارس ، سردار اسعد وزیر جنگ ، سپهبد احمد آقاخان امیر احمدی ، سر لشکر علی نقدی (سردار رفعت) ، امیر نظام گروسی ، دکتر امیر اعلم و تعدادی هم از نمایندگان مجلس شورایی ملی از استان فارس و بنادر .

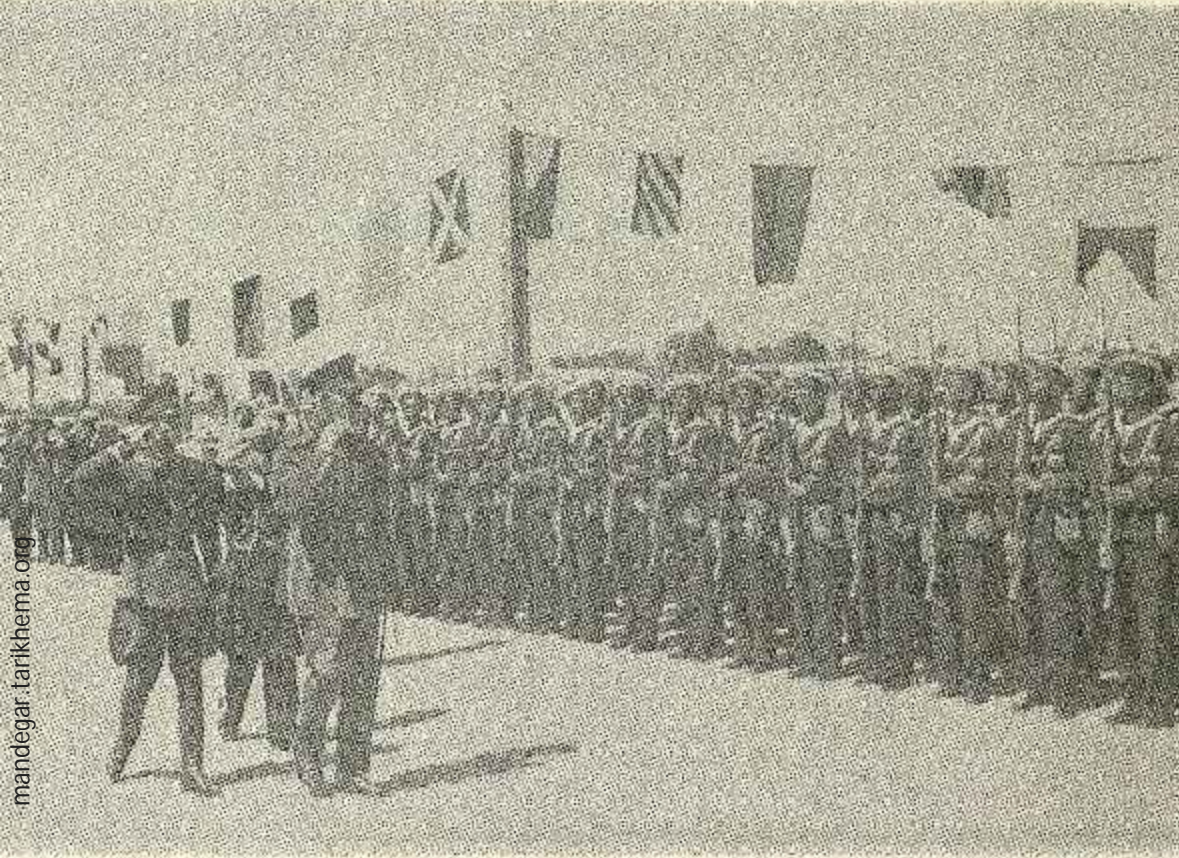
با قیافت بشاشت خطاب بمن فرمودند : «فلانی ، چطور است محل خدمت شما را که اهل دریا هستی در جنوب قرار دهیم؟» عرض کردم من سر بازم و مطیع اوامر فرمودند : «معلوم می شود از سماجت پشه و مگس این حدود هنوز خبر نداری؟»

از حضور ایشان کسب اجازه کرده به بوشهر مراجعت کردیم . روز بعد اعلیحضرت رضاشاه کبیر به بندر بوشهر تشریف فرما شده و در عمارت فرمانداری اقامت گزیدند . آن شب بافتخار ورود کشتی ها ، خان حاکم دعوتی ترتیب داده بود . همه افسران ایتالیائی و ایرانی و رؤسای ادارات دولتی بوشهر و ملتزمین رکاب در سر میز شام افتخار

حضور داشتند . بعد از صرف شام شاهنشاه به بالکن فرمانداری که مشرف بر دریا بود تشریف بردند ، ما هم حضور داشتیم . آنجا من شاهد وضعی بودم که هیچوقت از خاطرم دور نمی شود . کشتی های ششگانه بصف در کنار ساحل ایستاده بودند و بمنظور تشریفات ورود موکب ملوکانه تمام سطح کشتی ها را با چراغ های الوان برق آراسته بودند و از ساحل دیدن نور این چراغاتی بسیار دلپذیر و مطبوع بود . شاهنشاه مدتی محو تماشا بوده و بفکر فرورفته و قیافه ای بسیار جدی بخود گرفته بودند . همه ساکت بودند .

۱۵۱ - غرور زاید الوصف شاهنشاه

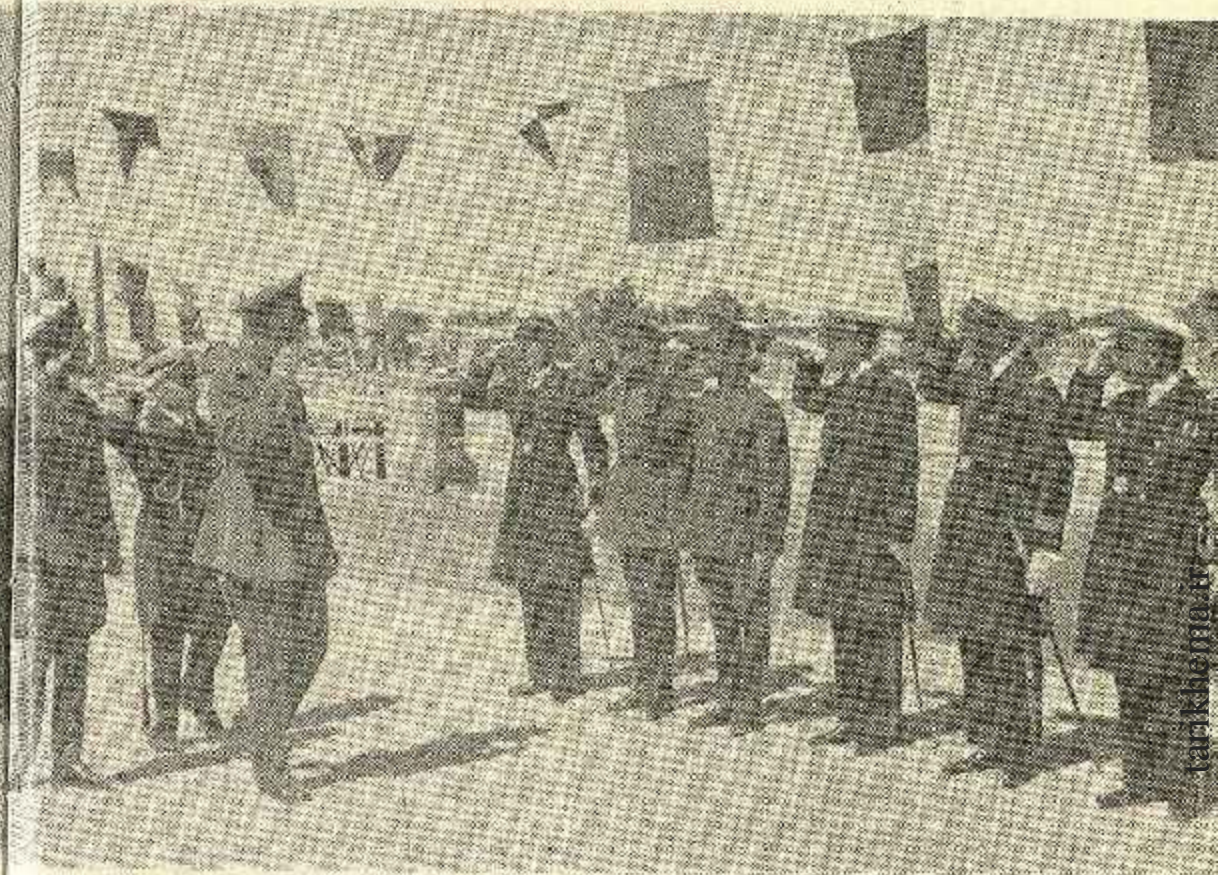
شاهنشاه غفلتاً بسمت ما توجه کرد و فرمودند : «می دانید چه فکر می کردم ، به روزگاران گذشته می اندیشیدم . با نوقت که ایران صاحب این نقاط اصیل ایرانی نبود و کوچکترین نفوذی نداشت ، وقتی يك کشتی جنگی خارجی در این سواحل لنگر می انداخت و ملاحان برای گردش از کشتی قدم بساحل می گذاشتند يك مشت مردان و اطفال مستمند ، لاغر و گرسنه دنبال آنها دویده ، صاحب صاحب گویان دست تکدی بسوی آنها دراز می کردند ، و صاحب ها هم با کمال خشونت آنها را از خود دور ساخته ، گاهی هم اگر در دست آنها از ماکولات چیزی بود بسوی آنها پرتاب می کردند و این ستم دیده ها با اشتیاق فراوان از پسر مانده غذای صاحب ها استفاده می کردند . مأموران بیچاره دولت ، غلام وار کمر خدمت ، حتی در مقابل ملاح ساده خارجی بمیان می بستند . اما حالا خدا را شکر و سپاس که بمن آن اندازه سلامتی و عمر عطا فرمود که دیدم ما خود ، دارای کشتی های جنگی شدیم ، ما خود می توانیم بی کمک دیگران ، سواحل خلیج فارس را محافظت کنیم . حالا صاحب اصلی کشور ، برای ایران حکومت می کند ، حالا ایرانی می تواند در کشور خود آقا باشد و بخارجی ، صاحب صاحب نگوید . می تواند سر بلند باشد ،»



اعلیحضرت رضا شاه کبیر در معیت والاحضرت ولیعهد از مقابل کاروان
احترام نیروی دریائی شاهنشاهی عبور میفرمایند.

۱۵۳ - ورود شاهنشاه به کشتی جنگی پلنگ

همان شب دستور فرمودند، که چون کشتی‌ها خیلی دور ایستاده‌اند سعی کنند
هر قدر ممکن باشد نزدیک‌تر بیایند. بایندر و من در اجرای امر بسوی کشتی‌ها راه
افتادیم. افسران ایتالیائی گفتند: ما تلاش خواهیم کرد، یکی از کشتی‌ها مأمور عمقیابی
شد. پس از چند ساعت تلاش، محل نزدیک‌تری را در کناره «ریشهر» پیدا
کردند. صبح‌روز بعد بسوی کشتی‌ها حرکت کردیم.
من و بایندر و مرحوم سردار اسعد و چندتن دیگر بکشتی پلنگ که برای



تشریف‌فرمائی اعلیحضرت رضا شاه کبیر به پایگاه دریائی بوشهر

۱۵۲ - اشک از چشمان شاهنشاه جاری شد

شاهنشاه در دنبال این گفتار زورگردانده، دستمال از جیب بدرآورده اشک
چشمان‌را پاک‌کردند. این لحظه آنچنان پرهیجان بود که مدتی سکوت حکم فرما شد و
حاضران مریک از کثرت شوق و ذوق واقعاً متأثر بودند. من اشک رضا شاه کبیر را دوبار
دیدم یکبار موقع ورود اولین دسته هواپیماهای آرنشی در فرودگاه قلعه مرغی،
دفعه دیگر در شبی که شرحش گذشت.

۱۵۴ - خصوصیات اولین دسته کشتی‌های جنگی ایران

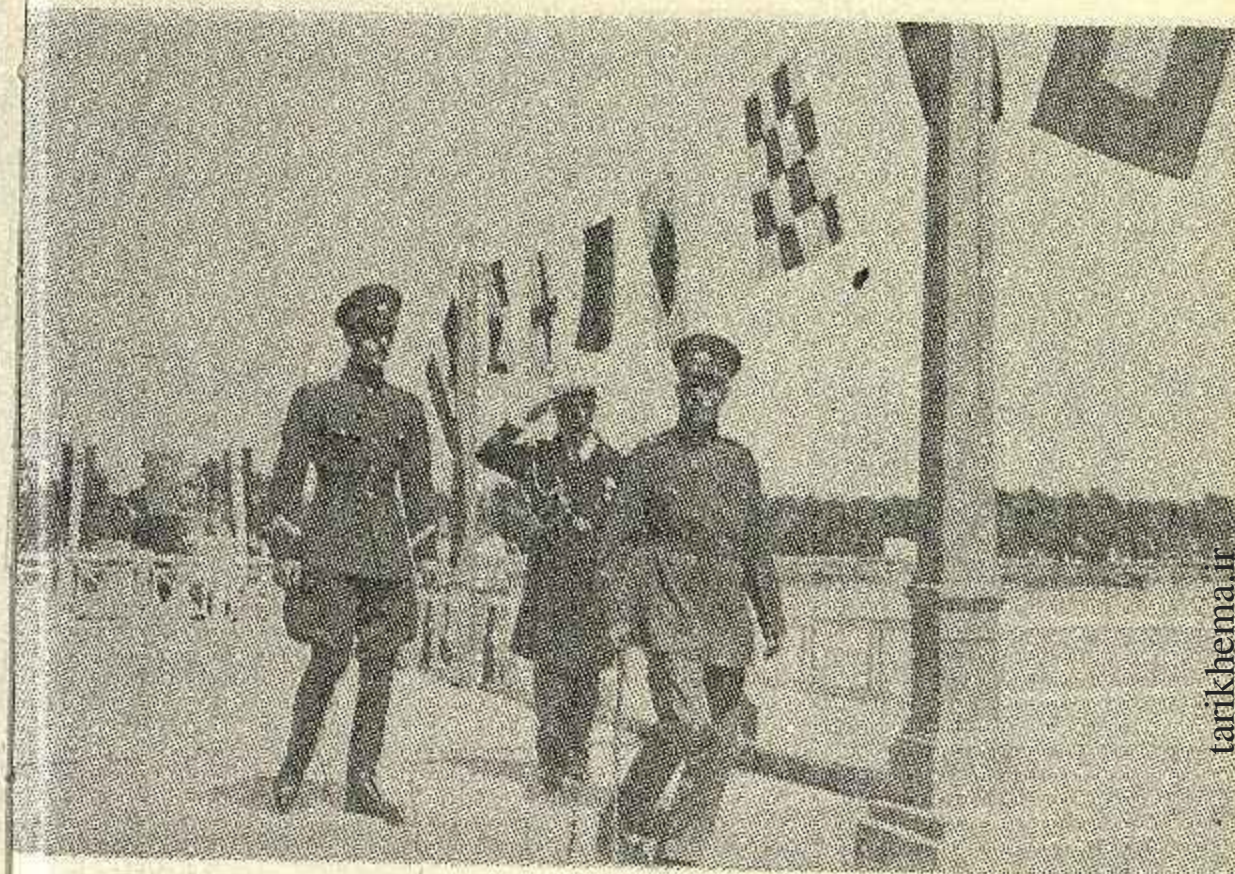
اکنون به خصوصیات و مشخصات کشتی‌ها بپردازیم. ناو پلنگ دارای ۹۵۰ تن ظرفیت و دارای دو توپ ۱۰۴ میلیمتری و دو توپ ۷۶ میلیمتری ضد طیاره و دو توپ مسلسل سنگین ۷/۶ میلیمتری بود.

این ناو ۷ تن افسر و ۷۳ تن ملاح و گروهبان داشت. برای افسران و افراد دارای اطاق‌های خواب زیبا و مجهز بود و همچنین برای استراحت و تهاذخوری سالن‌های متعدد داشت، راز همه حیت مجهز بوسایل زندگی در مناطق حاره بود. ناو دیگر بنام بر نیز، دارای چنین مشخصاتی بود که متأسفانه در اولین حمله نیروی بیگانه به خرمشهر و مقاومتی که کردند غرق شدند.

چهار ناو دیگر باسماهی، شهباز، کرکس، سیمرخ، شاهین هر یک دارای سیصد و بیست تن ظرفیت، مسلح به دو توپ ۷۶ میلیمتری بحری و به تناسب وضعیت و گنجایش خود، دارای تمام وسائل لازم از قبیل بی‌سیم، نورافکن، قایق‌جات، اطاق‌های خواب، غذاخوری، حمام‌های دوشی و درمانگاه بودند. ملترزمین رکاب و مدعوین را در تمام کشتی‌ها جادادند و پس از ساعتی کشتی‌ها لنگر کشیده بسوی بندر شاهپور راه افتادیم و قرار بود شاهنشاه تاهار را در بندر شاهپور با تمام مدعوین و افسران صرف فرموده و از آنجا با قطار عازم تهران شوند. شب بسیار بخروشی گذشت و شام با نقل داستاها و مطایبات دلپذیر پایان رسید.

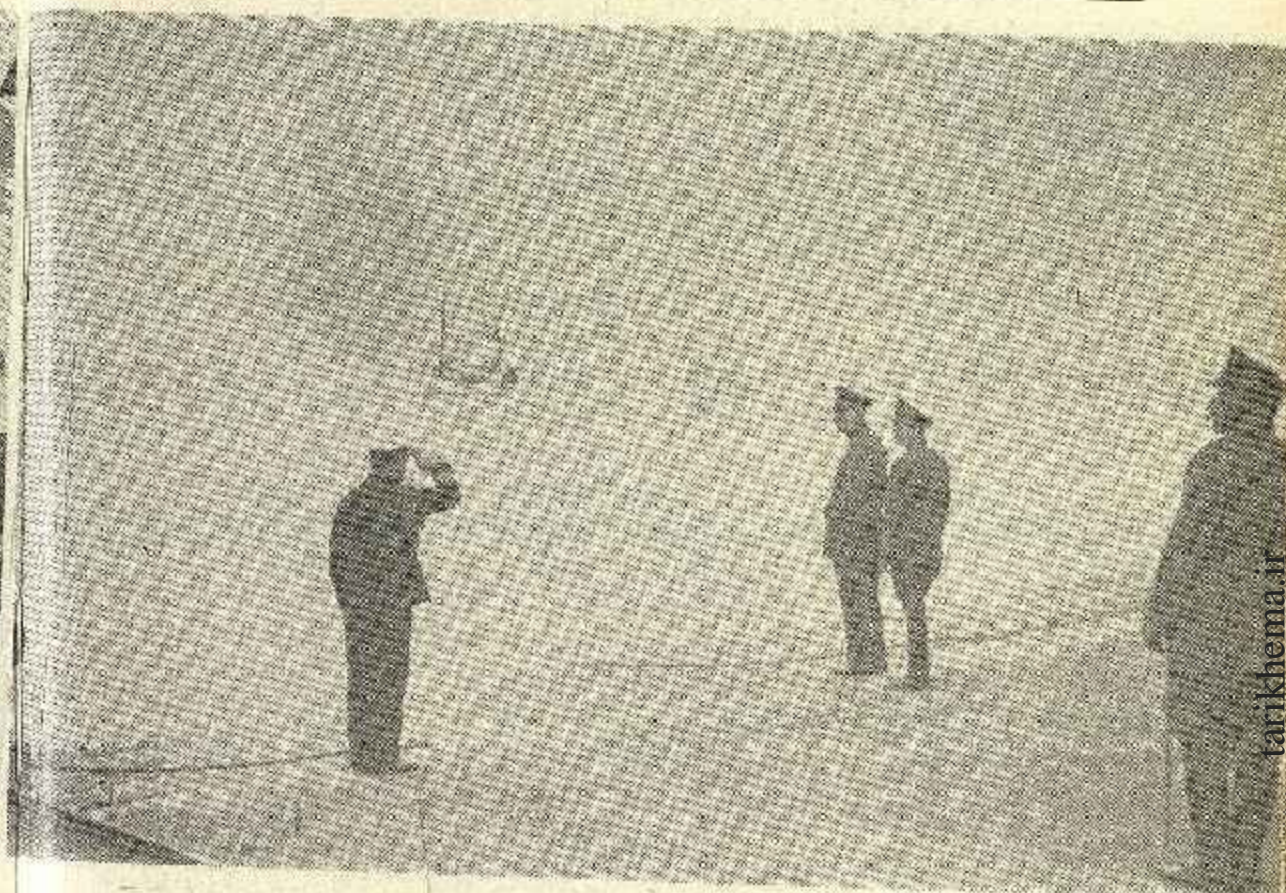
۱۵۵ - ورود اعلیحضرت همایونی به بندر شاهپور

صبح روز بعد، مقارن ظهر به بندر شاهپور رسیدیم. بندر شاهپور در آن سال تازه ساخته شده و دارای اسکله طویل چوبی بود و از تأسیسات بندری، جز چند خانه و یک بارانداز و چند بنای دیگر که اختصاص بدفتر گمرک و بندر داشت، دیگر بنای قابل توجهی وجود نداشت. جزر و مد آب در بندر شاهپور عجیب است، شب‌ها



اعلیحضرت رضاشاه کبیر و والاحضرت ولیعهد در محوطه فرمانداری بوشهر. ناخدا بایندر نیز افتخار حضور دارد.

اقامت شاهنشاه آماده شده بود وارد شدیم. موقع ورود بکشتی شلیک توپ‌ها متوالیاً بگوش می‌رسید. شاهنشاه از اینکه قایق موتوری بسبب تلاطم و وجود امواج بزرگت توانست به کنار کشتی پهلو بگیرد بسیار ناراحت بودند، ولی همینکه پا بداخل کشتی گذاشتند مجدداً قیافه متبسم بخود گرفتند. پس از انجام معرفی، خطاب به سادروان سر لشکر علی نقدی که (سادروان ناسروان نقدی پسرش) فرماندهی کشتی را بعهده داشت) فرمودند: «سردار رفعت، قریباً خواهیم دید که نقدی پسر ت ریشش از پرنسپال گذشته و امیر البحر خلیج فارس خواهد شد. حالا کجارا دیدی، اول کار است.»



اعلیحضرت رضا شاه کبیر و والاحضرت ولیعهد در ساحل بندر بوشهر.
ناخدا بایدند توضیحات لازم را بشرفعرض میرسانند.

چندکیلو متر از ساحل زیر آب می‌رود و روزها آب بمقدار زیادی پائین می‌آید.
بهین جهت کشتی موقتی کنار اسکله پهلو گرفت ناچار نردبان گذاشتند که از
آن بیلا رفته قدم بساحل بگذاریم.

اینکار برای شاهنشاه و بعضی از ملتزمین بسیار دشوار بود، اعلیحضرت
رضاشاه بزرگ از اینکه به ایشان کمک کرده زیر بغلشان را بگیرند، سخت ناراحت و متنفر
بودند. مدتی بالبخند به نردبان نگر بستند و شغل همیشگی را از دوش برداشته
و پایه پل نردبان گذاشتند و سرانجام صعود کردند. ولی قیافه درهم ایشان

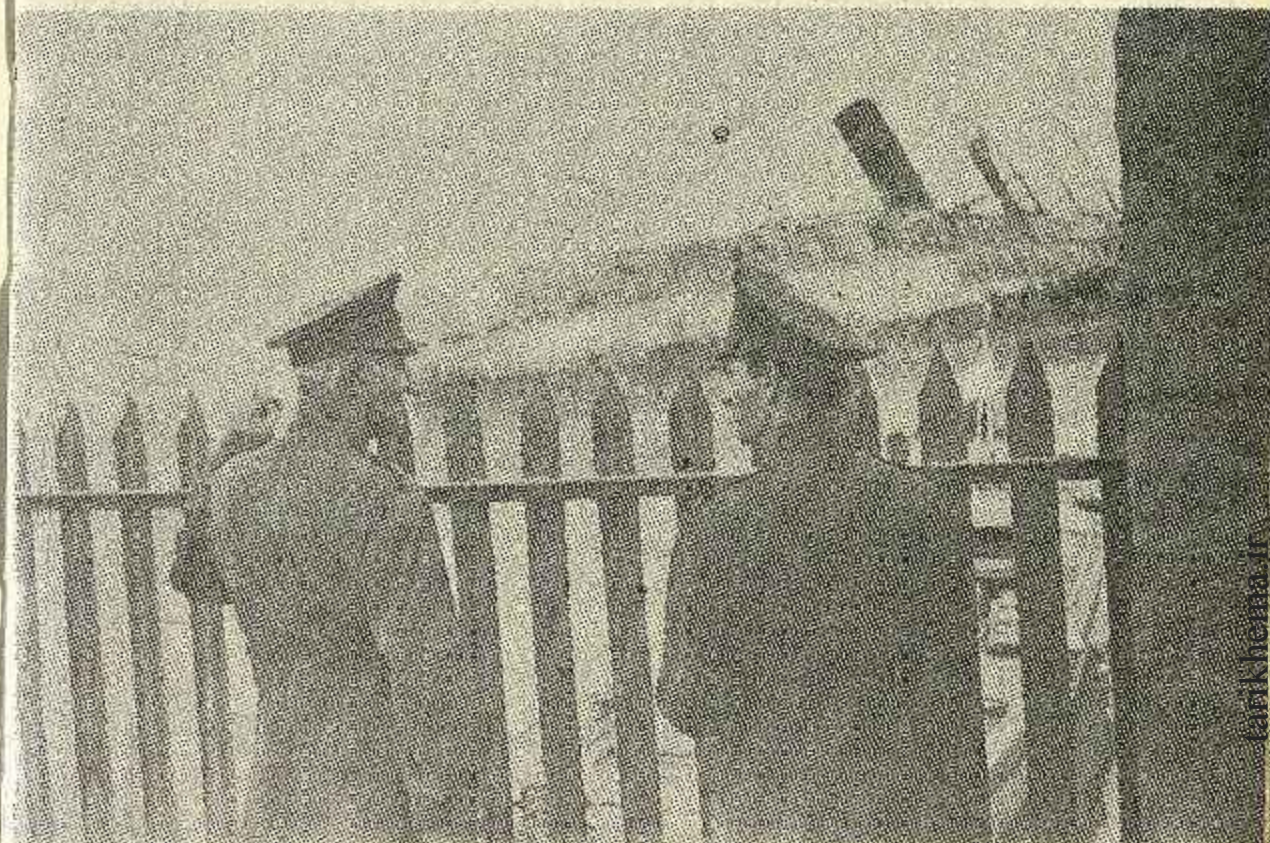


اعلیحضرت رضا شاه کبیر پس از ترک ناو شاهنشاهی پلنگ از پله‌های اسکله بندر شاهپور
بالا می‌روند.

کاملاً ناراحتی معظم له را نشان میداد. به سردار رفعت یکی از افسران کمک کرد، خلاصه
هریک با زحمتی خود راه ساحل رسانیدند.

۱۵۶- دسته گل پیشخدمت وزارت راه

در ساحل، سر لشکر مجید فیروز (ناصرالدوله) وزیر راه وعده‌ای از دولتیان و
مأموران صف کشیده بودند و پس از عرض خیر مقدم از طرف ناصرالدوله، به «بنگله‌ها»
یعنی همان چند بنای بندر و گمرک روی آوردیم.
ناهار در پیشگاه شاهنشاه صرف شد. آنجا یکی از پیشخدمت‌ها دسته گلی
بآب داد.



اعلیحضرت رضا شاه بر روی و والاحضرت ولیعهد، کشتی بگل نشسته «مناظری» را ملاحظه میفرمایند.

موقع گردآیدن غذا دستش لرزید و روغن خورش قرمه سبزی را بروی شانه «کماندان جرجیس» که لباس سفید نیروی دریائی به تن داشت فروریخت. بیچاره باعذر خواهی از جایش برای تعویض لباس بلند شد. خشم و غضب شاهنشاه بعدی رسیده بود که ماغذا خوردن را از یاد بردیم و مجلس ناهار تا آخر به طرز بسیار نامطلوبی گذشت. پس از صرف ناهار همه مهمانان خارجی رفتند. ناصرالدوله فیروز، وزیر راه گرفتار مؤاخذه شدید شد که چرا نتوانسته است پیشخدمت‌های ورزیده و وارد از تهران بیاورد؟ قیافه ناصرالدوله واقعاً دیدنی بود و نزدیک بود از ترس قالب نهی کند.

۱۵۷- نطق اعلیحضرت خطاب با افسران ایرانی و ایتالیائی

دو ساعه بعد از ظهر قطار سلطنتی آماده شد، ما هم در کنار قطار بصف ایستادیم. شاهنشاه بصف افسران نزدیک شده و پس از اظهار کمال محبت نسبت به بایندر و افسران خارجی و دیگران خطاب با افسران ایتالیائی چنین فرمودند:

«ما امیدواریم باکمک شما افسران نجیب و دلیر بتوانیم به بحر شاهنشاهی رونق بدهیم، ملت ایتالیا از قدیم‌ترین ایام با ما همیشه ارتباط نزدیک داشت. کشور شما روز بروز در حال پیشرفت است. ما هم تلاش میکنیم که از قافله تمدن دنیا عقب نیافتیم. همیشه نظر ما به دوستانی است که در کمال بیطرفی و بیغرضی در راه پیشرفت به ما کمک می‌نمایند. امیدوارم در سایه صلح و آرامش، ملتین ایتالیا و ایران به هدف نهائی خود برسند».

۱۵۸- سلام افسران ایتالیائی و طرز بدرقه از شاهنشاه

افسران ایتالیائی چون در دوران فاشیست خدمت میکردند، هورا کشیده با سلام فاشیستی شاهنشاه را بدرقه کردند. خوب بخاطر دارم، «کماندان جرجیس» پس از حرکت قطار بمن نزدیک شد و گفت: شاه شما واقعاً دعوات به تمام معنی است. هر سیدم چه چیز موجب این اظهار عقیده شده است؟ گفت: من خیال میکردم حالا با کسی روبرو میشویم که با جلال و جبروت باغلامان و مستخدمین زیاد و تشریفات جالب حرکت میکند و ولی می‌بینم این مرد دلیر بایک پیراهن سر بازی و یک جفت کفش سفید (ملکی بیاداشتند) و یک عصای ساده حرکت میکند. از تمام مستخدمین خیالی من فقط یک نفر را دیدم که کیفی در دست داشته و دنبال ایشان در حرکت بود.

این بود داستان ایجاد سازمان نیروی دریائی شاهنشاهی و ورود اولین دسته جہازات جنگی به سواحل ایران در سال ۱۳۱۲ شمسی.

آغاز شده بود و حتی در دوره نادرشاه افشار نیز اقداماتی برای تأسیس نیروی دریایی در شمال انجام گرفت.

معذالك در دوران قاجاریه، تجاوزات ازبکها بقدری توسعه پیدا کرده بود که حتی دریك مورد، جسارت راجعانی رسانده بودند که تا نزدیکیهای سمنان و مشهد و استرآباد پیش آمده و دستبرد هائی بشهرها می زدند. این اوضاع ناامن و تجاوزات از جانب متجاوزین ادامه داشت؛ تا آنکه در سال ۱۳۰۳ با آغاز سلطنت اعلیحضرت رضاشاه بزرگ شیبی در گرگان اتفاقی افتاد. انضافی بسیار ناگوار و دردناک که روح و قلب مردمیهن پرست ویرجرائی مثل رضاشاه کبیر را آزرده و جریحه دار ساخت.

در آن شب عده ای از دزدان تراکمه پیاسگاه قرمتیه فرح آباد و گمرک محل شیبخون می زدند و در آن موقع شخصی بنام عنایت الله خان هاشمی سمت ریاست گمرک رابعهده داشت و از محترمین محل محسوب میشد. متجاوزین بخانه این مرد دستبرد می زدند، بطوریکه به چپاول و غارت اموال و اذیت منزل آن مرد اکتفا نکرده، او را میکشند و بدنش را نیز قطعه قطعه میکنند و حتی چوپانی را که در منزل مشارالیه بوده نیز میکشند و زنهای آن دو را که گویا تازه عروس بوده اند با خود سوار قایق کرده بغنیمت میبرند.

متأسفانه در آن موقع پاسگاه دریائی و اصولاً نیروی دریائی در شمال وجود نداشت و همین امر سبب شد که اعلیحضرت رضاشاه بزرگ شدیداً متأثر گردیده و تأسیس نیروی دریائی و نگهداری آنرا را مقدم بر سایر امور تلقی نمایند. در آن موقع اعلیحضرت رضاشاه بزرگ سرکار سرهنگ اسماعیل خان شفائی (سر لشکر بازنشسته فعلی) را با اروپا فرستاده بودند تا هواپیما و اسلحه خریداری نموده و بتدریج بایران ارسال دارد و معمولاً محل استقرار وی در آلمان بود.

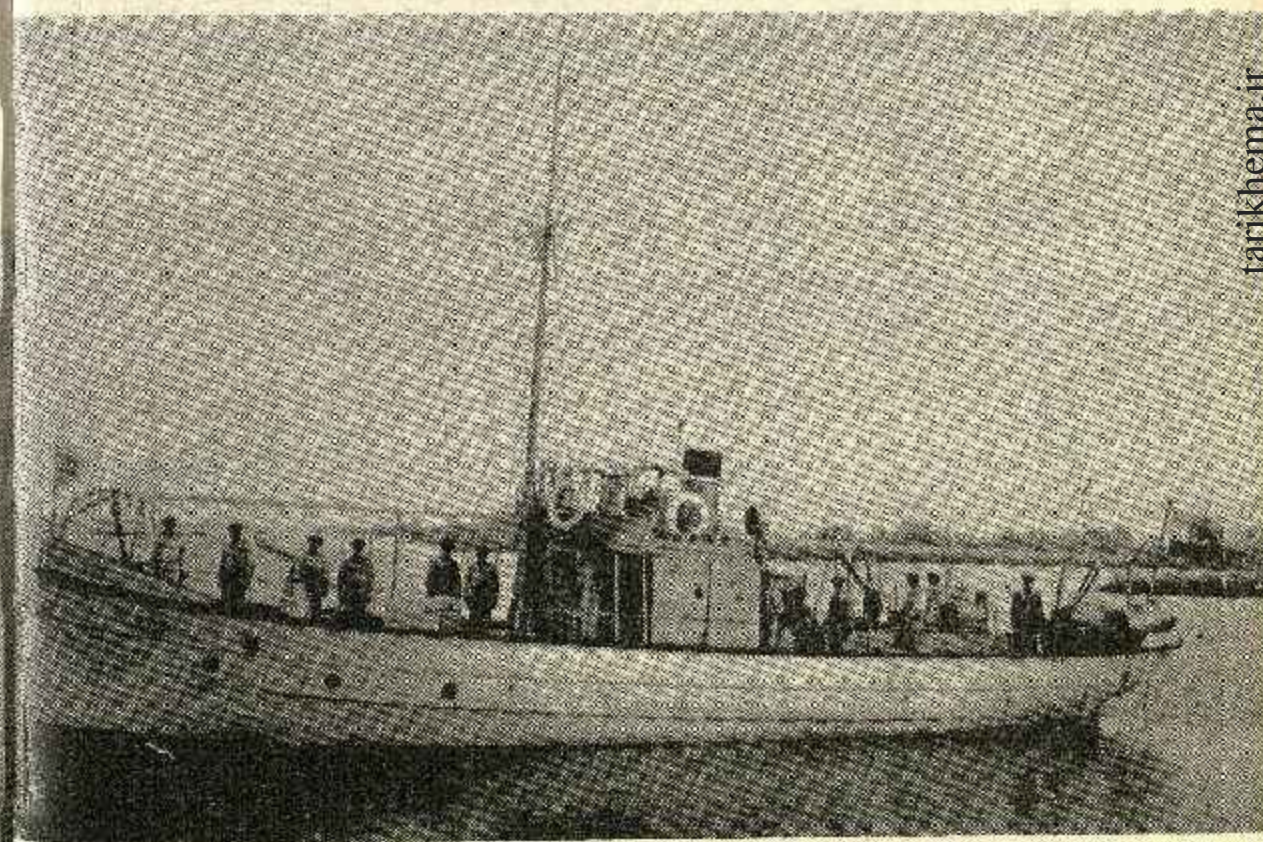
پس از جریان آن شب متجاوزین، اعلیحضرت رضاشاه بزرگ تلگرافی بسرهنگ اسماعیل خان مقرر میفرمایند که در مورد خرید يك فروند کشتی جهت دریای مازندران مطالعه نموده و نتیجه مطالعه و بالاخره خرید کشتی را فوراً اطلاع دهد.

فصل بیست و پنجم

۱۵۹- نیروی دریائی شمال چگونه بوجود آمد؟

عقربه زمانه آخرین ساعات اختتام عمر دورانی را، که جز بدبختی و نحوست برای کشور ما اثر دیگری در تاریخ باقی نگذاشته بود نشان میداد. ابرهای تیره آسمان صاف ایران را فرا گرفته بود و قلوب ملتی در التهاب پیدایش ناجی بزرگ ایران می طپید. دوران هرج و مرج و سرحد کمال رسیده بود. در مرزهای ایران بی نظمی و کشتار، قلوب مردان را جریحه دار ساخته بود و همه جا یأس و ناامیدی حکومت می کرد. در چنین دوران هرج و مرجی که مواد حکومت قاجاریه بود؛ رادمردی در سوم اسفند ۱۲۹۹ شمسی از افق ناریك ایران درخشیدن آغاز کرد و چون خورشید تابانی سراسر ایران زامنور ساخت. هماهنگ با هزاران اقدام نیکو برای سروسامان دادن بوضع آشفته کشور، به شمال ایران توجه خاصی مبذول و با بغاظر آوردن فداکارهایی که خود و سربازانش در آن سرزمین پر از مزرعه و جنگل جان بر کف، سالها در سخت ترین شرایط زندگی انجام بودند، بقلع رومع و نجاسرین پرداخته و اقدام به تشکیل اولین هسته نیروی دریائی شاهنشاهی عزیز ایران در دریای خزر نمودند. قبل از آن نیز در دوران سلسله صفویه و بخصوص در زمان سلطنت شاه اسمعیل صفوی، کوششهای بسیاری شده که نیروی دریائی در بحر خزر بوجود آورده شود و ازبکها را که بشهرهای ایران حمله کرده بودند از طریق دریا مورد سرکوبی قرار دهند. در زمان شاه عباس کبیر نیز اقداماتی بموازات عملیات دریائی جنوب در شمال ایران در دریای خزر

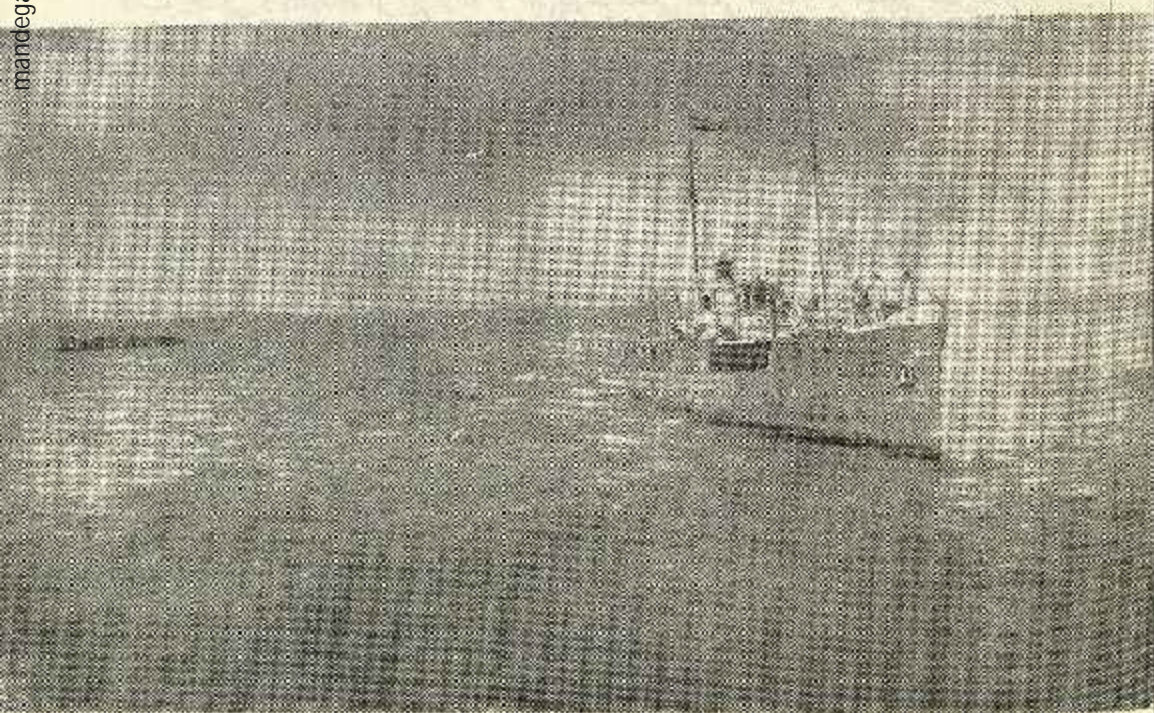
سرکارسرهنگ اسماعیل خان مدنی بمطالعه میبرد و بالاخره موفق میشود یک کشتی مین جمع کن بنام Paliya و بظرفیت ۱۷۱ تن (ساخته شده در سال ۱۹۱۷) و متعلق به بقایای نوگان نظامی آلمانها بعد از جنگ جهانی اول بود، بمبلغ ۴۰۰۰ پوند خریداری نماید (ارزش پوند در آن موقع در ایران پنجاهریال بوده است). سرکارسرهنگ اسماعیل خان برای مسلح کردن کشتی (نظر باینکه آلمانها در جنگ شکست خورده بودند، لذا توپهای این ناو را برداشته و فقط پایه‌های آن باقی مانده بود) علیحده یک توپ ۴۷ میلیمتری و یک مسلسل سنگین ۳۷ میلیمتری خریداری کرده و بر روی آن نصب می نماید.



اولین واحد توپدار برای نیروی دریایی شمال - سال ۱۳۰۳ .

در آن موقع در آلمان مردی ایرانی ارمنی بنام خاچیک می زیست ، که در اثر دریاوردیهای مختلف با کشتی های آلمانی به رموز دریاوردی بخوبی آشنا شده بود . سرکارسرهنگ اسماعیل خان این مرد را بعنوان فرمانده کشتی استخدام کرده و در صد گرفتن اجازه و مراسم و تشریفات ترانزیت از ولگا یعنی خاک روسیه برمی آید تا بدین ترتیب کشتی را روانه بندر پهلوی نماید .

سرکارسرهنگ اسماعیل خان، آنروز با سفارت روسیه در بران تماس می گیرد . ولی پس از چندماه سردواندن و بلا تکلیفی بالاخره بوی اطلاع داده می شود که عبور یک کشتی نظامی از ولگا با حفظ منافع روسیه معایرت دارد . بعدها بوی گفته می شود؛ در صورتیکه ایران این کشتی را برای مبارزه با قاجاقچیان و یا برقراری امنیت محل می خواهد ، دولت روسیه در هر موقع، یک چنین کشتی جنگی در اختیار دولت ایران خواهد گذاشت و خلاصه چندماه دیگر می گذرد . سرکارسرهنگ اسماعیل خان بخیال اینکه اگر توپها را بطور جداگانه بایران فرستاده و فقط کشتی بدون سلاح را



کشتی پهلوی در خلیج فارس .

از ولگا عبور دهد روسها موافقت خواهند کرد. این کار را انجام می دهد ولی این تدبیر هم مورد تأیید و موافقت روسها قرار نمی گیرد. بالاخره اعلیحضرت رضاشاه بزرگ دستور می فرماید که کشتی مزبور را بخلیج فارس بفرستند. نام این کشتی در اصل چنانکه گفته شد با آلمانی Fatiya بود و در ایران بر روی آن نام پهلوی گذارده شد. ولی چون کشتی مزبور کوچک و در خور شأن نام پهلوی نبوده اسم آن از پهلوی به شاعین (نام پرنده شاعین) برگردانده شد.

در همین موقع اعلیحضرت رضاشاه بزرگ به تیه سارسر تیب محمد حسین خان آیرم فرمانده تیپ مستقل شمال مقرر می فرمایند که برای تهیه يك کشتی و یا چند کرجی در دریای مازندران فکری بیافزاید. از طرفی به سر تیب محمد حسین خان آیرم اطلاع داده بودند که يك کشتی فرسوده ۷۱ تنی متعلق بشرکت شبالات «لییانازف» بعلتبی استفاده بودن در چمنخاله بکنار دریا افتاده است. تیه سارسر تیب محمد حسین خان بلافاصله با عده ای از افراد محلی تماس گرفته و از آنها قول می گیرد که با کوشش دسته جمعی و استفاده از ابزار کار و تسهیلات محلی کشتی مزبور را تعمیر کرده و قابل استفاده نمایند. اسامی اشخاصیکه مأمور تعمیر این کشتی شدند با ذکر تخصص آنان بشرح زیر است:

۱- آقای «یورگین بهر ندیس» تبعه ایران. شغل اصلی سرگرد سابق و مهندس کشتی.

۲- ناوبان یکم «فون کروزه» افسر سابق نیروی دریائی شغل ناوبری.

۳- ناوبان دوم «وایاکوفسکی» افسر سابق نیروی دریائی اهل لهستان.

۴- «روبرت بونردوزف» مکانیسین کشتی اهل فنلاند.

اشخاص فوق بمعیت عده ای از ایرانیان بالاخره پس از چند ماه زحمت موفق شدند ناوچه مزبور را که «بارکاس سفید رود» نامیده شد تعمیر و مورد استفاده قرار دهند.

دوقبضه از توپهای کوهستانی ۳۷ میلیمتری نیز از قورخانه تهران بمارکهای «نور» و «امفل» برای نصب بر روی آنها به بندر پهلوی آورده شدند و در پابان

بنا بر فرمان اعلیحضرت رضاشاه بزرگ سازمان آن ابلاغ گردید.

در این جا بد نیست اشاره شود که به «بارکاس سفید رود» بعداً نام «پهنگ» داده شد و بعنوان اولین واحد دریائی ایران، در بندر تاسیس نیروی دریائی شاهنشاهی در دوران سلطنت پهلوی ظاهر می شود.

عین فرمان اعلیحضرت رضاشاه بزرگ جهت مزید اطلاع درج می شود!

حکم عمومی قشونی شماره ۲۵۶ تاریخ ۱۵/۱۱/۱۳۰۳
ماده ۵

نظر به خرید «بارکاس سفید رود» از طرف قشون برای حفظ سواحل بحر خزر و جلوگیری از عملیات قاچاق، تشکیلات اعضاء و اجزای آن را ذیلاً تصویب و مقرر میداریم.

نام و نام خانوادگی	شغل
۱- «فون کروزه»	ناخدای کشتی
۲- «روبرت بونردوزف»	جانشین ناخدا
۳- «وایاکوفسکی»	سرکار اول
۴- محمد حسن	سرکار دوم
۵- عباس بیث	سکائی

مدرك راپورت تیپ مستقل شمال

شماره ۲۵۲۰

وراپورت خزانه داری کل قشون

شماره ۲۲۰۱۹

چندی بعد کشتی کوچک دیگری بظرفیت ۱۵ تن بنام «بارکاس چالوس» نیز از شرکت شبالات «لییانازف» خریداری شده و بواحد اول اضافه می گردد.

عین فرمان دوم اعلیحضرت رضاشاه بزرگ بدین ترتیب است:

حرف ن حکم عمومی قشونی شماره ۴۷۵ تاریخ ۱۷/۷/۱۳۰۶

از تاریخ ۱۶ شهریورماه ۱۳۰۶ تشکیلات جدید تیپ مستقل شمال بشرح ذیل

در سال ۱۳۰۶ اعلیحضرت رضا شاه بزرگ اولین دوره دانشجویان دریائی را بکشور ایتالیا اعزام میدارند و بدینال سفارش ساختمان کشتی های جنگی بکشور ایتالیا دستور ساختمان سه فروند ناوچه های ۳۲ تنی مسلح بتوپهای ۴۷ میلیمتری و مسلسل های سنگین داده میشود که در کارخانجات کشتی سازی بندر «انکونا» ساخته و بطور مجزا و قطعات باز ازهم باکشتی به بندر خرمشهر حمل مینمایند. بعداً ازبندر خرمشهر این قطعات را با کامیون به بندر پهلوی برده و با کمک مهندسین ایرانی و متخصصین ایتالیائی کارخانه سازنده، موفق بسوار کردن و براه انداختن آنان درمحل میشوند.

در سال ۱۳۱۴ عده ای از افسران فارغ التحصیل در رشته های مختلف دریائی که در سال ۱۳۱۱ بایران مراجعت کرده بودند، در سازمان نیروی دریائی شمال و بر روی همان ناوچه ها مشغول انجام وظیفه شدند. اسامی این ناوچه ها بترتیب عبارت بودند از: ناوچه سفیدرود، ناوچه گرگان، ناوچه بابلسر.

بدین ترتیب هسته اصلی و سازمان اولیه نیروی دریائی شمال بوجود آمد و اقتضای اولین فرماندهی نیروی دریائی شمال نصیب ناخدا سوم ظلی (دریادار بازنشسته فعلی) گردید.

در سال ۱۳۱۵ ناو شاهنشاهی شهسوار بظرفیت ۶۰۰ تن که در هلند ساخته شده بود، ازولگا عبور کرده و وارد آبهای بندر پهلوی میشود. فرماندهی این ناو را نیز ناخدا سوم ظلی بعهده داشته است.

بالاخره در شهر یور سال ۱۳۲۰ که دامنه جنگ خانمانسوز جهانی دوم، بکشور ایران هم کشیده میشود، متفقین بدون رعایت اصول و مقررات بین المللی و بدون توجه به بی طرفی کشور شاهنشاهی ایران، به نیروی دریائی جنوب و شمال شبیخون زدند و از جمله در بندر پهلوی یک افسر بنام ناسروان یدالله بایندر، برادر دریابان شهید بایندر بشهادت رسید و متفقین ناوچه های نیروی دریائی شمال را بنیامت بردند ولی پس از چندی مجدداً بایران بازگردانند.

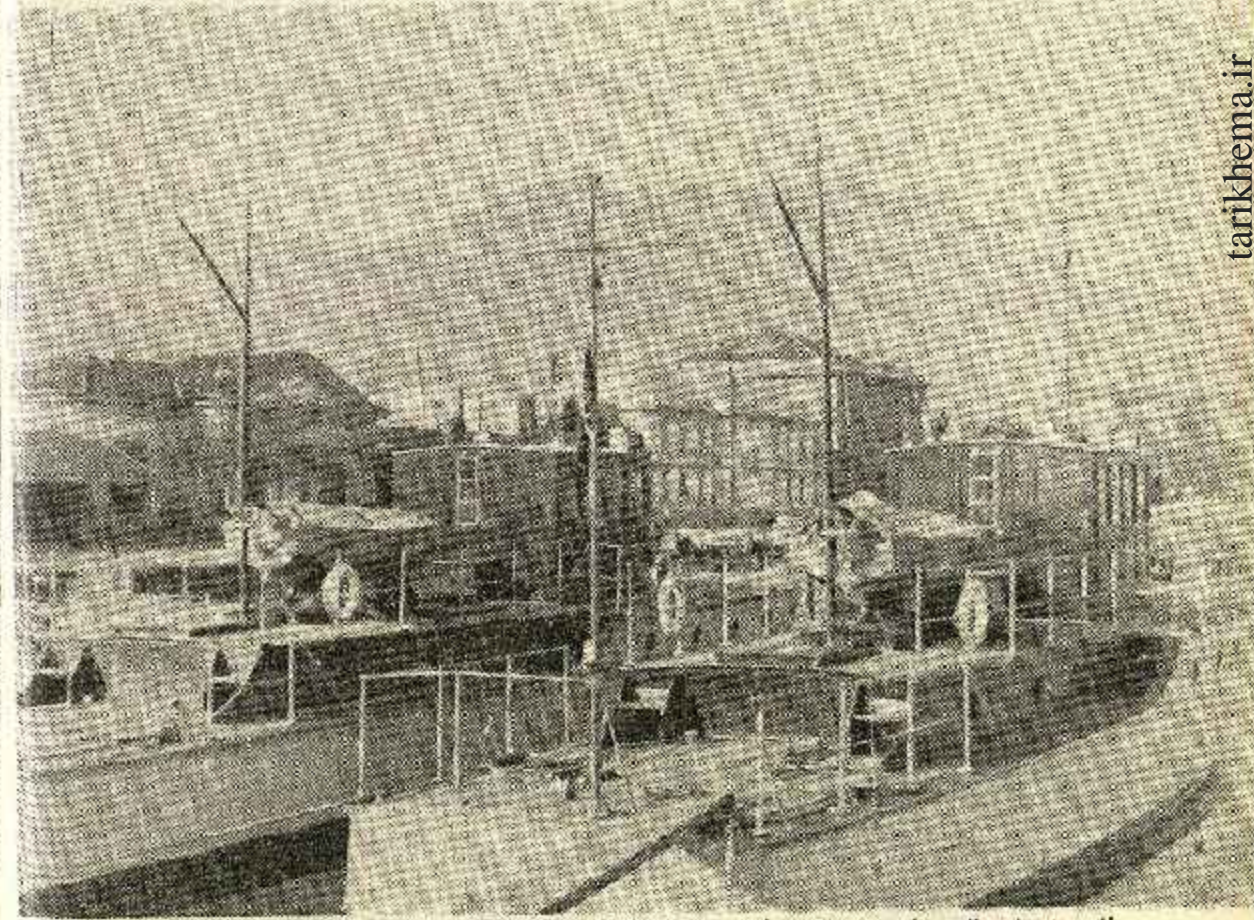
ضمناً از ضبط ناو شاهنشاهی شهسوار صرف نظر کرده و در موقع استرداد

مقرر میگردد.

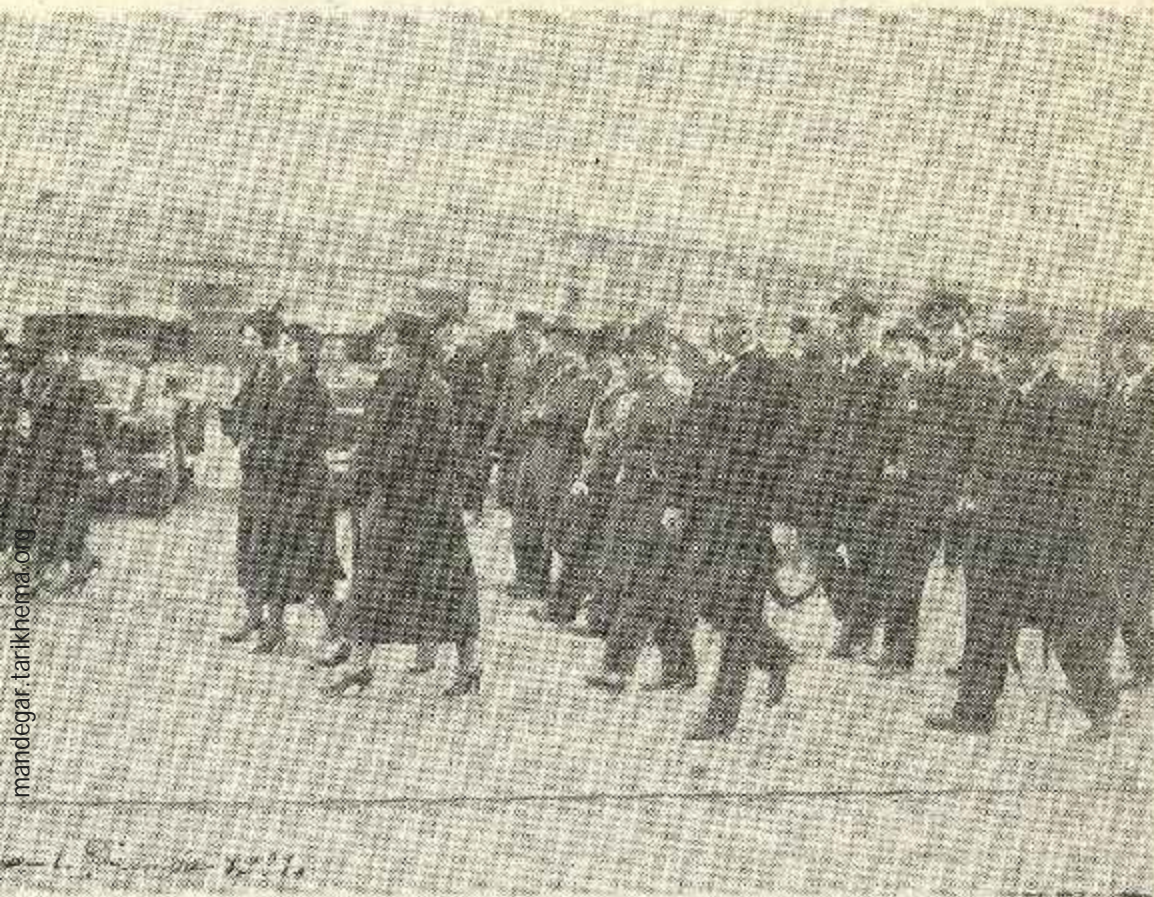
ن - بحریه تیپ مختلط مستقر شمال.

- ۱- غیر نظامی همردیف نایب اول «فون کروزه» ناخدای جهاز «پنگ» مکانیسین
- ۲- غیر نظامی همردیف نایب اول «روبرت بوئر دورف» جانشین ناخدا
- ۳- غیر نظامی همردیف نایب دوم «وایکوفسکی» ناخدای «بارکاس چالوس» معاون مکانیسین
- ۴- همردیف نایب سوم حاج محمدخان آریائی مهندس
- ۵- همردیف نایب سوم محمدخان نظری مهندس
- ۶- همردیف یاور «بورگین بهر ندسن» مهندس

۱۳۰۶/۲/۱۲



ناوچه های توپدار ۳۱ تنی نیروی دریائی شمال از نوع ناوچه «بابلسر».



مراسم بآب انداختن ناوهای شاهنشاهی بهر پلنتک در بندر پالم (ایتالیا) .

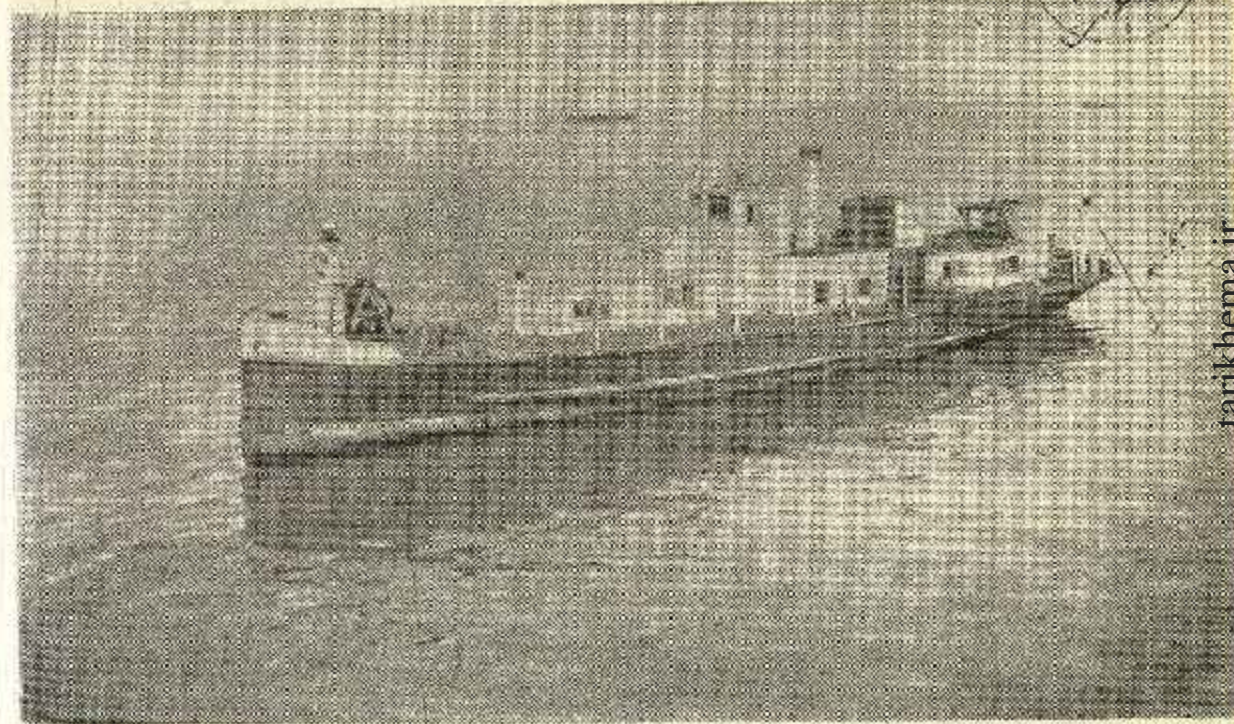
سال کشورشاهنشاهی ایران رسماً دارای دو نیروی دریائی؛ در شمال (دریای مازندران) و در جنوب (خلیج فارس و دریان عمان) گردید. به علاوه، اداره بندر شاهپور هم به سازمان نیروی دریائی جنوب محول گردید. بر روی هم سازمان و ترکیب نیروی دریائی شاهنشاهی ایران تا شهر یور سال یک هزار و سیصد و بیست برابر عناصر مشروح در زیر تشکیل میگردد:

الف- نیروی دریائی شمال (مرکز در بندر پهلوی).

نیروی دریائی شمال شامل عناصر زیر بود:

۱- ارکان نیرو (ستاد فرماندهی، امور اداری، مستحفظان، تعمیرگاه، بهداشتی).

ناوچه‌های برده شده، فقط ناوچه نهنک را برنگرداندند و علت آن بطوریکه در بین مردم شایع شده بود آن بوده است که ناوچه نهنک چون همان «بارکاس سفید رود» قدیم بود و روزی آن «بارکاس» بشرکت صید ماهی «لییانازف» تعلق داشته است خود را مالک آن میدانستند. بدین طریق تاریخ مختصری از تأسیس نیروی دریائی شاهنشاهی ایران در شمال از نظر خواننده محترم گذرانده شد.



ناوچه قهرمان که تا سال ۱۳۰۸ در خدمت نیروی دریائی ایران بود.

۱۶۰- سازمان و ترکیب نیروی دریائی ایران

تا سال ۱۳۳۰

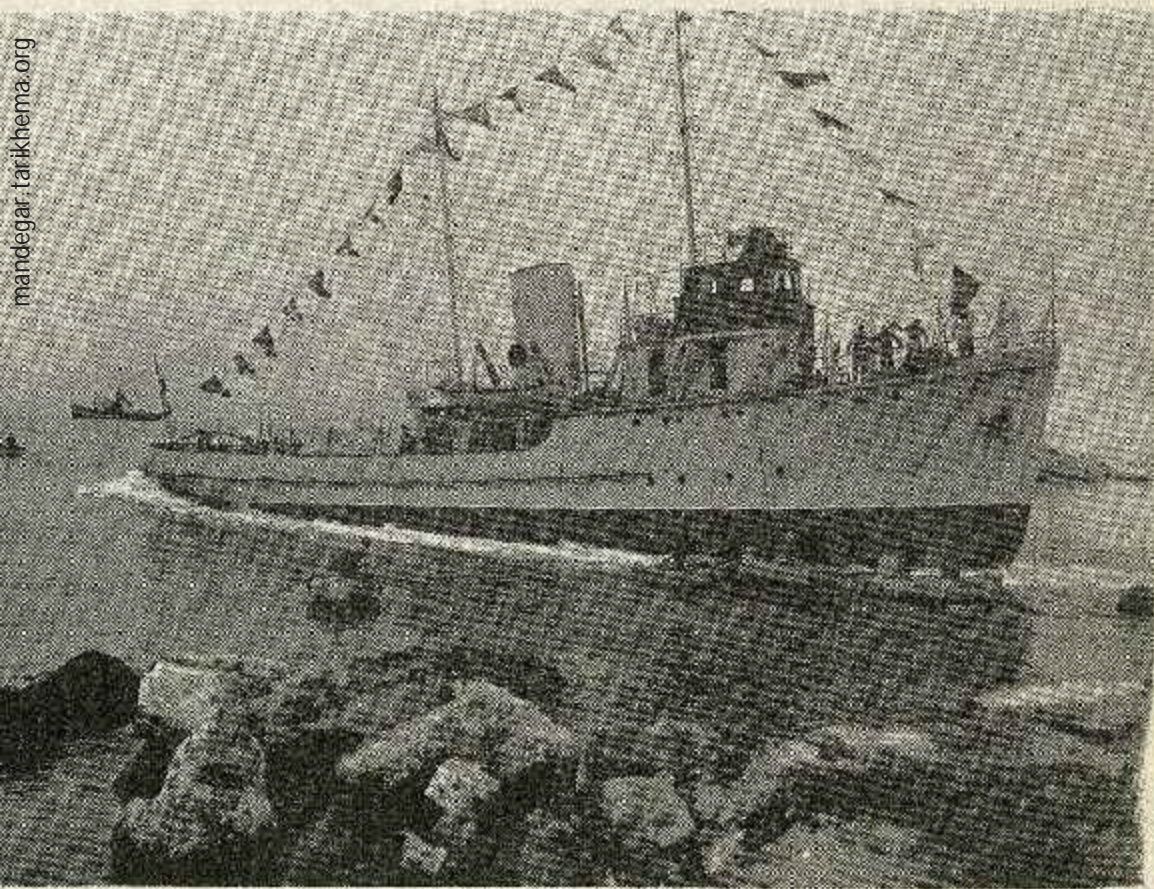
بطوریکه در شرح تأسیس نیروی دریائی ایران در شمال مین گذشت در سال ۱۳۱۴ نیروی دریائی شمال جزو سازمان کلی نیروی دریائی ایران درآمد و از آن

کرجی موتوروی آتش نشانی.

ب- نیروی دریائی جنوب (مرکز در خرمشهر):

۱- ارکان نیرو شامل ستاد فرماندهی، بهداشتی، آموزشی، آموزشگاه میناوی (در کشتی همای بظرفیت ۱۰۰۰ تن) کشتی یدکبر، حوض شناور، تعمیرگاه ثابت، تعمیرگاه متحرک، دو نفتکش بنسگاه فانوسهای دریائی (فانوس دریائی بوشهر و فانوس دریائی خرمشهر)، مرکز چهارگانه ندادارکات بندرها، اداره بندری خزعل آباد و اداره بندری بندر شاپور.

۲- ناوها



مراسم بآب انداختن ناو یدکبر «نیرو» در پالرم در سال ۱۳۱۳.

۲- ناوچهها و کرجیها شامل:

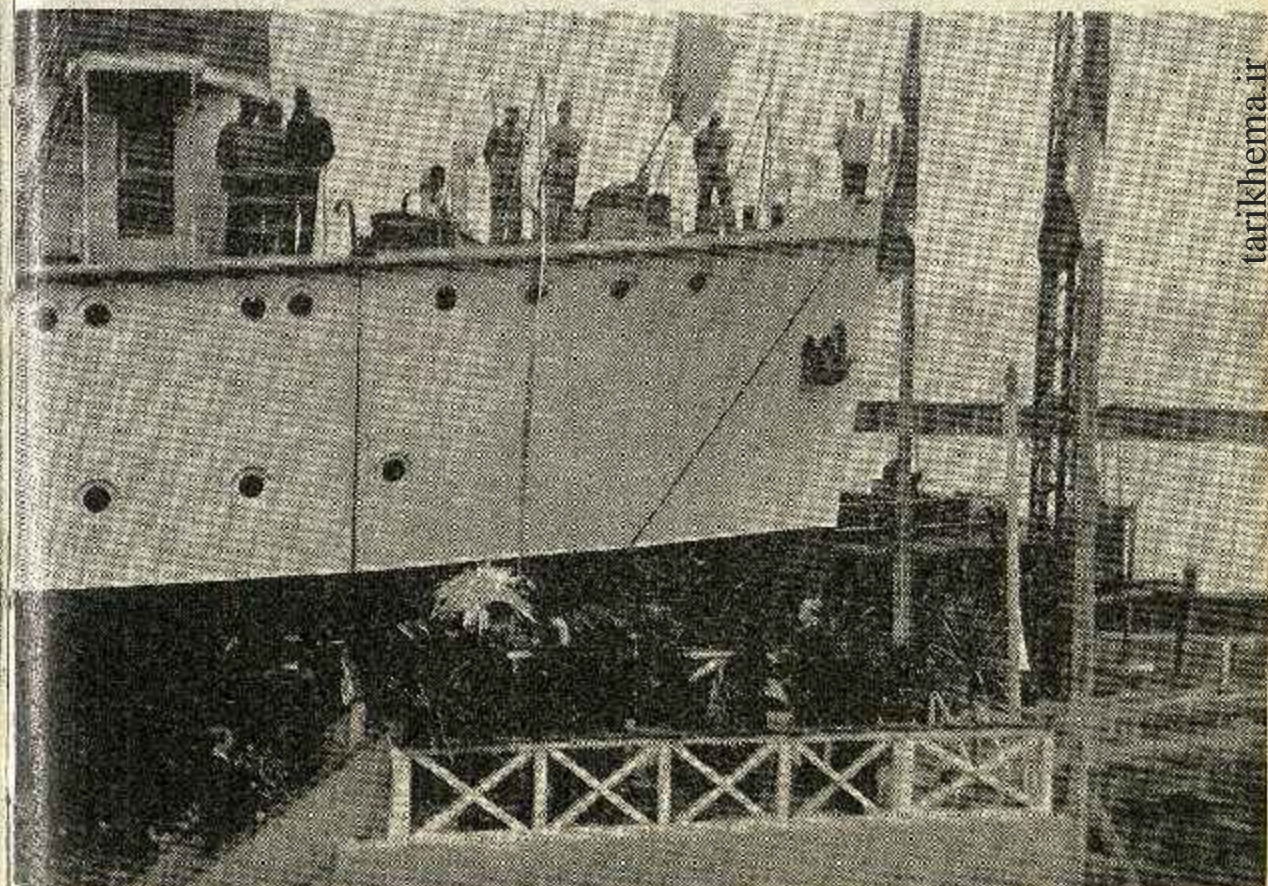
ناوچههای بابلسر، سفیدرود، گرگان هر یک بظرفیت ۶۰ تن و مسلح بیک توپ ۴۷ میلیمتری «اشکودا» و یک مسلسل سنگین «ماکزیم» و هر یک دارای یک دستگاه فرستنده و گیرنده.

ناوچه نهنک دارای ظرفیت ۷۰ تن که بدون وسائل بود و فقط بمنظور باربری از آن استفاده میشد.

کرجیهای مسلح رامسر و نوشهر.

ناوسلطنتی شمسوار (۶۰۰ تن) بی اسلحه.

کرجیهای ۱ و ۲ موتوروی، مخصوص سواری افسران و افراد و همچنین یک



مراسم بآب انداختن ناو یدکبر «نیرو» در پالرم (ایتالیا) سال ۱۳۱۳.

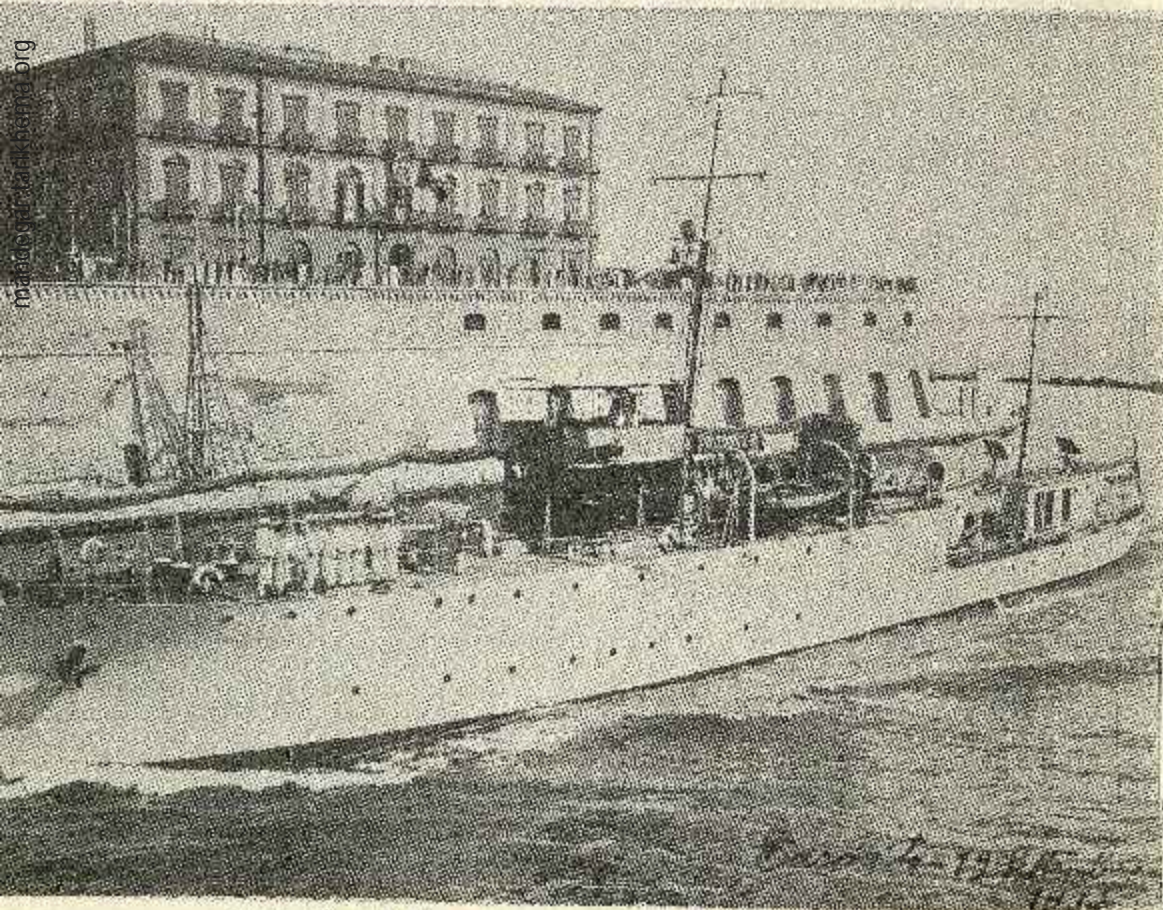
دسته دوم :

۱- ناویاننگ بظرفیت ۹۵۰ تن دارای دستگاه فرستنده و گیرنده (موج بلند و متوسط کوتاه) و دو توپ ۱۰۲ دربائی و دو توپ ۷۶ دربائی و ضد هوایی و یک مسلسل سنگین «ماکزیم» و ۲۰ قبضه تفنگ «برنو» .

۲- دو ناو کرکس و شاهرخ هر یک بظرفیت ۳۳۰ تن و هر کدام دارای دستگاه فرستنده و گیرنده (موج متوسط و بلند) و دو توپ ۷۶ دربائی و دو مسلسل سنگین «ماکزیم» و ۲۰ قبضه تفنگ برنو .

دسته سوم :

شامل ارکان دسته ساحلی ، در بندر خرمشهر ، دو گروهان پیاده مستحفظان

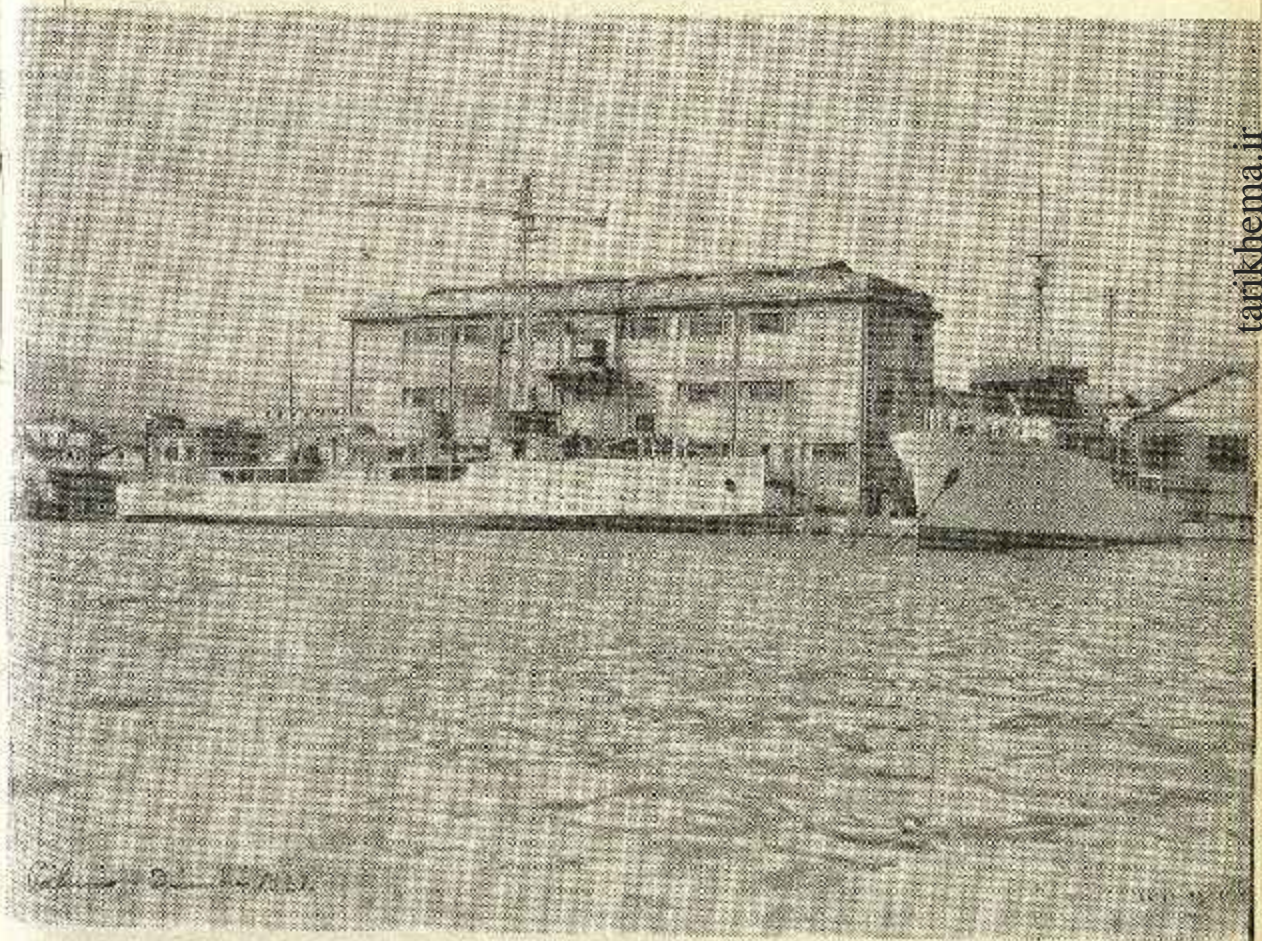


ناو شاهرخ هنگام ورود به بند تارانگو (ایتالیا) .

دسته یکم

۱- ناویر ۹۵۰ تنی مسلح بیک دستگاه فرستنده و گیرنده (موج بلند ، متوسط و کوتاه) و دو توپ ۱۰۲ دربائی و دو توپ ۷۶ دربائی و ضد هوایی و دو مسلسل سنگین «ماکزیم» و ۴۰ قبضه تفنگ «برنو» .

۲- دو ناو شهباز و سیمرغ ۳۳۰ تنی هر یک دارای دستگاه فرستنده و گیرنده (موج بلند و کوتاه و متوسط) و دو توپ ۷۶ دربائی و دو مسلسل سنگین «ماکزیم» و ۲۰ قبضه تفنگ .



ناوهای شاهنشاهی بپرو پلنگ پس از به آب انداخته شدن در کارخانه پالرم

دسامبر ۱۹۳۱ .

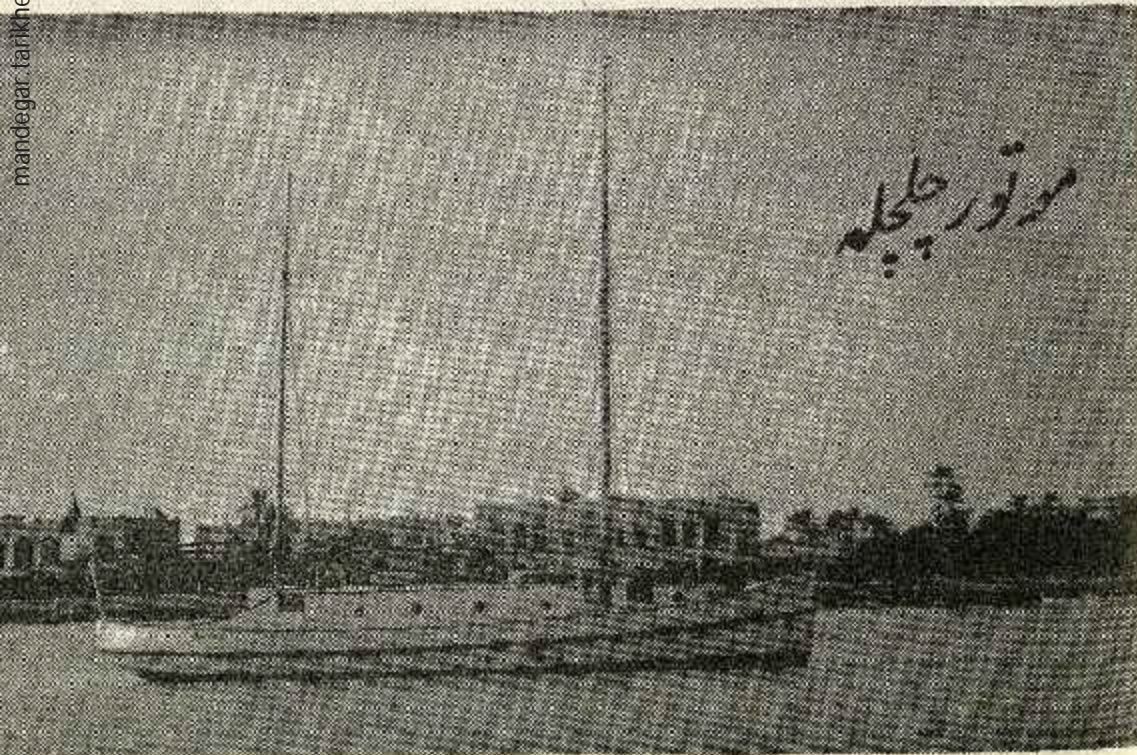
و بطور کلی نیروی دریائی ایران (در شمال و جنوب) شامل ۱۵ ناو و ناوچه و ۲۰ کرجی موتوری بشرح زیر بود.

الف - در شمال

ناو سلطنتی بظرفیت ۶۰۰ تن، سه ناوچه ۶۰ تنی، یک ناوچه ۷۰ تنی و پنج کرجی موتوری.

ب - در جنوب

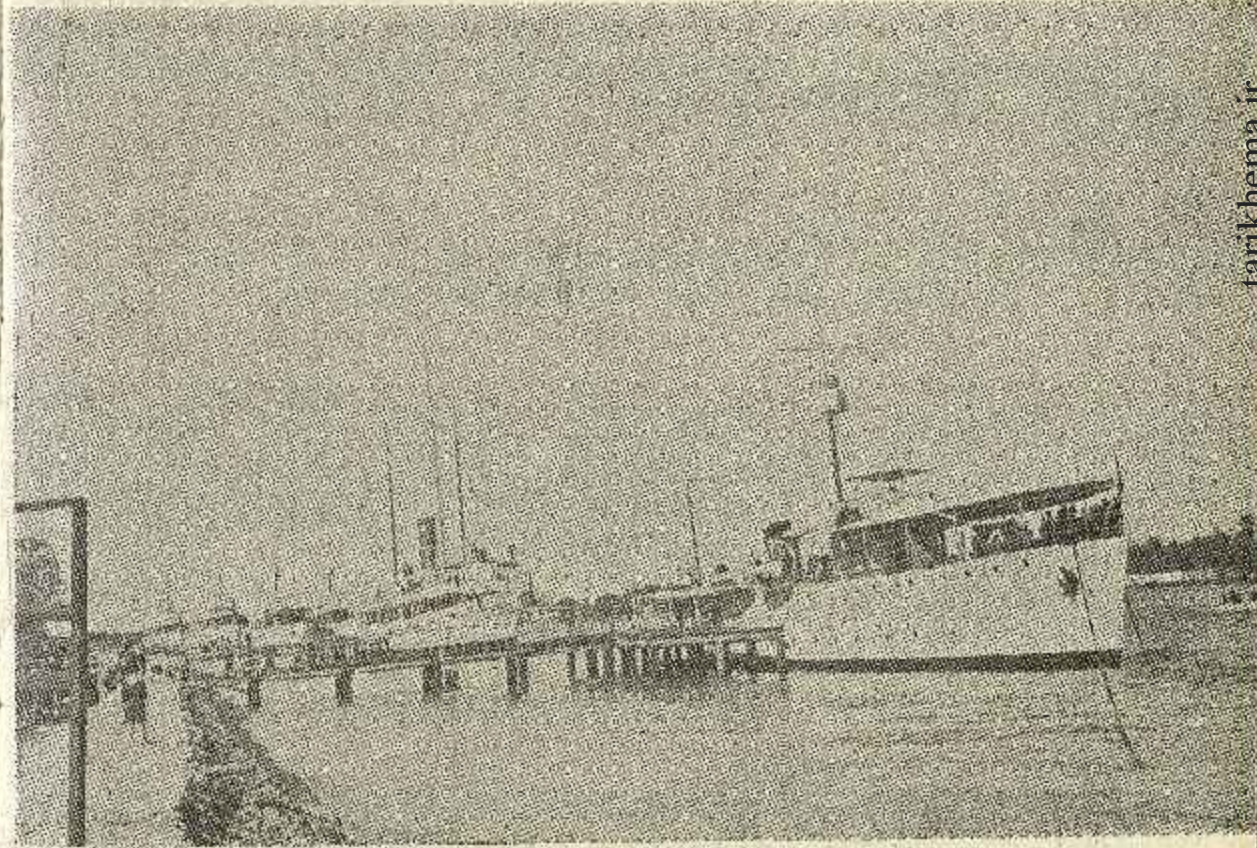
دو ناو ۹۵۰ تنی، چهار ناو ۳۳۰ تنی، یک کشتی بزرگ ۳۷۰ تنی؛ یک کشتی ۱۰۰۰ تنی (آموزشگاه)، یک ناوچه ۱۵۰ تنی، پانزده کرجی موتوری و یک ناوچه آتش نشانی.



موتور لنج چلچله در ساحل خرمشهر.

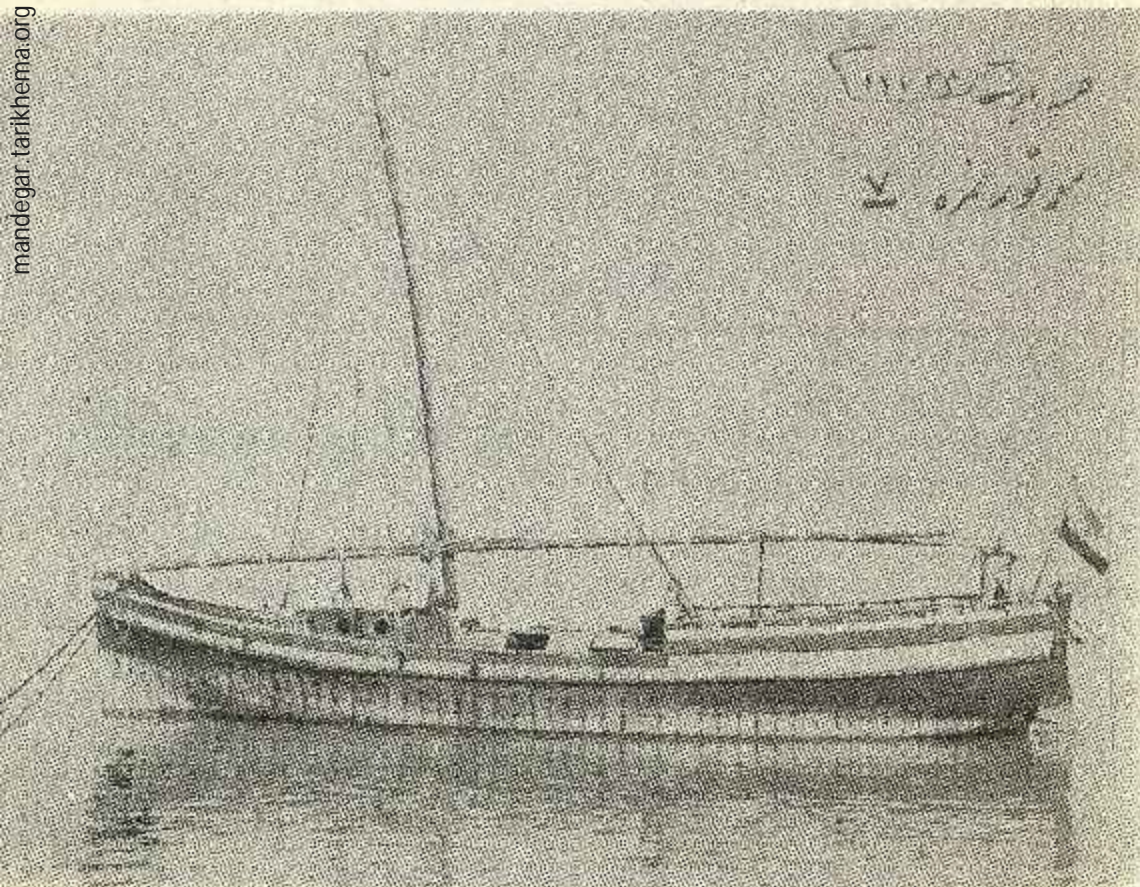
جزایر مرکزی، ناوچه ۱۵۰ تنی شاهین برای باربری و حمل و نقل خواربار و آب و نفت و راه نما.

کرجی موتوری چلچله، کرجی باربری کارون، کرجی کهن، کرجی چنگر، کرجی سواری فرماندهی، کرجیهای موتوری خلیج پیما از شماره ۱ تا ۱۰ که هر یک دارای یک قبضه مسلسل سبک نوع «هویچکیس» بوده است و یک کشتی بزرگ بظرفیت ۳۷۵ تن، دارای دستگاه فرستنده و گیرنده (موج کوتاه، متوسط و بلند) و دو مسلسل سنگین و ۲۰ قبضه تفنگ «برنو»، نیروی دریائی جنوب را تشکیل می دادند.



ناوهای شاهنشاهی ببر، پلنگ، کرکس و سیمرغ در اسکله های نیروی دریائی خرمشهر.

لیورن - ۲۷ اکتبر - دوست و بیست و شش دانشجوی نیروی دریائی و هفت افسر ایرانی از بیروت باین بندر وارد شده و از راه خشکی عازم و نیز میباشند. این دسته قسمتی از گروه جوانان ایرانی هستند که در ایتالیا تربیت میشوند تا نیروی دریائی ایران را که در آینه نزدیک تاسیس خواهد شد اداره کنند. ناوگان فعلی ایران مرکب از سه ناوچه توپدار نسبتاً فرسوده است که بیشتر برای گشت و جلوگیری از قاچاق از آنها استفاده میشود ولی در نظر است دو رزمناو و یک زیر دریائی بکارخانههای ایتالیا سفارش دهند.



موتور لنج شماره ۷ در لنگرگاه آبهای ساحلی ایران .

فصل بیست و هشتم

۱۶۱ - رضا شاه کبیر و نظر مطبوعات اروپائی در

بدو تاسیس نیروی دریائی در ۱۳۱۱

ایونینگ استاندارد - ۴ دسامبر ۱۹۲۸ (۱۳ آذر ۱۳۰۷) .

تهران - سه شنبه - دو کشتی جنگی دیگر برای نیروی دریائی ایران از طرف شاه ایران سفارش داده شد و این کشتیها از نوع ناوشکن خواهند بود . برای تشکیل اساس ناوگان جدید چهار ناوچه مسلح نیز در نظر گرفته شده و قرارداد ساختمان کشتیهای جنگی با ایتالیا منعقد و یک شرکت ترک ساختمان ناوچههای مسلح را بر عهده گرفته است .

۱۶۲ - ناوچه توپدار برای ایران

خبرگزاری هند - ایونینگ استاندارد - ۳ اوت ۱۹۳۱ (۱۲ مرداد ۱۳۱۰) .

پالرمو ، سیسیل - سه شنبه:

اولین ناوچه توپدار که دولت ایران سفارش داده بود با موفقیت آب انداخته شد.

۱۶۳ - نقشه‌های دریائی ایران

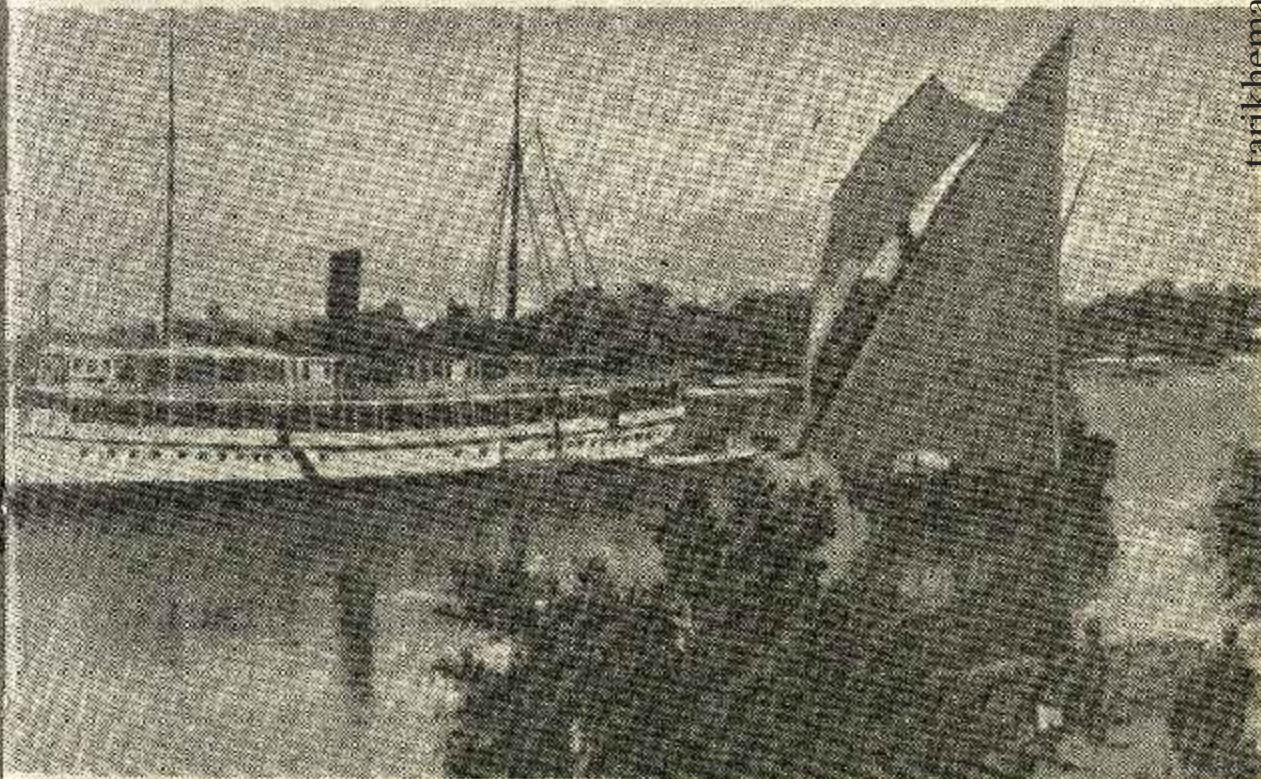
مورینگ پست - ۲۸ اکتبر ۱۹۳۱ (۵ آبان ۱۳۱۰) .

۱۶۴- ناوهای توپدار ایران

روینر تایمز - ۱۷ سپتامبر ۱۹۳۲ (۲۶ شهریور ۱۳۱۱).

رم - ۱۶ سپتامبر ۱۹۳۲ - دوناوچه توپدار و چهار موتور لنج که در کارخانجات کشتی سازی ایتالیا برای ایران ساخته شده فردا از بندر ناپل بطرف «تاراتو» و خاور زمین حرکت میکنند.

این ناوچه‌ها بمنظور انجام وظیفه در کرانه‌ها سفارش داده شده و ملوانان و افسران آنها در ایتالیا تربیت یافته‌اند. ناوهای توپدار که ظرفیت نهصد و پنجاه تن میباشند و حداکثر سرعشان پانزده میل دریائی است؛ بادو توپ دریائی ۱۰۲ میلیمتری



ناو مدرسه «همای» که از آن برای آموزش درجه‌داران در نیروی دریائی شاهنشاهی جنوب استفاده میشد.

ودو توپ ضد هوائی ۷۶ میلیمتری مجهز میباشند.

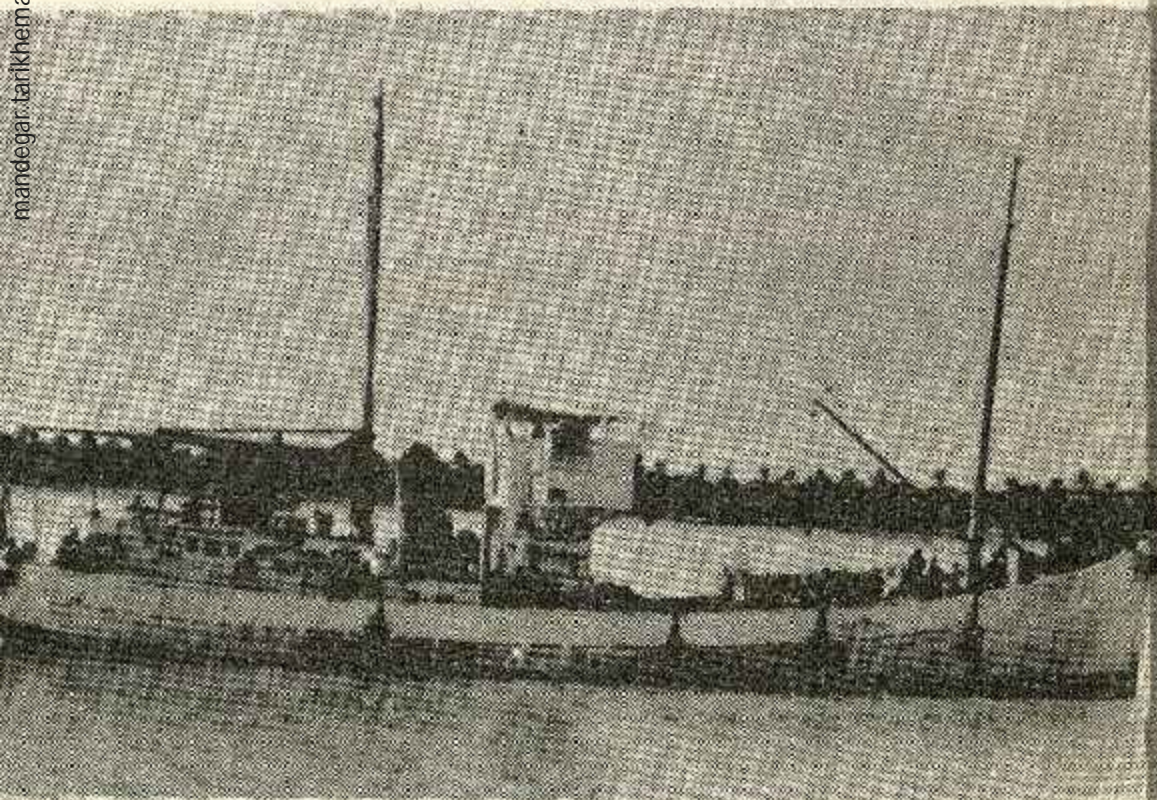
۱۶۵- نیروی دریائی جدید

دیلی میل - ۱۹ سپتامبر ۱۹۳۲ (۲۸ شهریور ۱۳۱۱).

رم - یکشنبه - شش ناوکه در ایتالیا ساخته شده و هسته نیروی دریائی جدید ایران را تشکیل میدهند، ناپل را بقصد ایران ترک گفتند. بیست و نه افسر ایرانی و سی ملوان که همگی در ایتالیا تربیت یافته ناوگان مزبور را رهبری میکنند و ۹ افسر ایتالیائی و چندتن کارشناسان موتور خانه همراه آنان هستند. این ناوها بپای سیصد و هشتاد هزار لیره انگلیسی برای ایران تمام شده‌اند.

۱۶۶- ناوگان ایران

تایمز ۱۰ نوامبر ۱۹۳۲ (۱۹ آبان ۱۳۱۱).



ناوچه آتش نشانی «سری» که ظرفیت آن ۲۰ تن و ساخت آلمان بود در نیروی دریائی جنوب خدمت می‌کرد.

روز چهارم نوامبر شاهنشاه به همراهی جعفر قلی خان اسعد وزیر جنگ و درباردار با بندر باکشتی پلنگ که یکی از ناوهای توپدارششگانه است و اخیراً از ایتالیا بخلیج فارس رسیده از بوشهر حرکت کردند. اعلیحضرت بندر جدید شاهپور را که منتهی الیه جنوبی راه آهن دولتی است افتتاح کردند و پس از آن سرورس منظم قطار میان این بندر و صالح آباد بکار افتاد. در محرمه و آبادان و اهواز جشنهایی بافتخار ناوگان جدید برپا خواهد شد.

ایونینت استاندرد - ۹ نوامبر ۱۹۳۲ (۱۸ آبان ۱۳۱۱).

امروز شاهنشاه از نیروی دریائی ایران بازدید مینمایند. کشتیهای نیروی دریائی ایران در ایتالیا ساخته شده و چند هفته پیش بخلیج فارس وارد شدند. ناوگان مرکب از شش ناوچه توپدار است که برای عملیات گشتی و جلوگیری از قاچاق که تاکنون منحصرأ بوسیله ناوگان انگلیس بعمل میآمد مورد استفاده قرار خواهند گرفت. ایرانیان بکشتیهای خود اهمیت زیادی میدهند زیرا امور مربوط بخلیج فارس را از افتخارات ملی خود میدانند و در اینگونه مسائل بسیار حساس اند و شاهنشاه نیز برای ترضیه خاطر مردم بایجاد نیروی دریائی مبادرت ورزیده اند.

ناوگان ایران، در کرانههای بحر خزر عملیاتی انجام نمیدهند زیرا بلشویکها اجازه نمیدهند که هیچ دولتی در منطقه نفوذ آنها در بحر خزر مداخله نماید.

اکنون باید دید که ایرانیان در آبهای خلیج فارس چه کاری انجام خواهند داد، زیرا چندین قرن قبل از این، آنها در بانوردان ماهر و شایسته ای بودند.

۱۶۷ - توقیف کشتیهای ایران از جانب شوروی

تاریخ - ۱۱ آوریل ۱۹۳۳ (۲۲ فروردین ۱۳۱۲).

تهران - ۹ آوریل - امروز روزنامه شفق سرخ از منبع موثقی اطلاع داد که کشتیهای شوروی در آبهای گرگان در انتهای جنوب شرقی بحر خزر کشتیهای ماهیگیری ایرانی را مصادره و سر نشینان آنها را توقیف نموده اند. گرگان در ۲۰ میلی مرز شوروی واقع است. ساختمان راه جدید از تهران تا ده نو کنار

بحر خزر اکنون پایان یافته و این کوتاهترین راه بین تهران و دریای خزر است و چون راه مزبور از يك گردنه کوه البرز با ارتفاع قریب ده هزار پاه می گذرد؛ بنابراین هر تفع ترین جلدهای روی زمین است. سراسر این راه بدست ایرانی ها ساخته شده است.

۱۶۸ - واقعه «باسعیدو»

در تابستان سال ۱۳۱۲ شمسی با ناوشاهنشاهی پلنگه مأموریت یافتیم که به تمام نقاط ساحلی و جزایر واقع در خلیج فارس سرکشی نمایم، در این مأموریت قرار بود ما بوضع کلیه جزایر و سواحل خلیج فارس سرکشی کنیم و ضمن رسیدگی به وضع آنها، گزارش جامعی برای دولت تهیه نماییم.

در آن زمان تمام بنادر خلیج فارس از بوشهر، لنگه، بندرعباس، جزیره هنگام و جاسک تا چاه بهار بمناسبت عبور خط تلگرافی هند و اروپا در اختیار انگلیسیها بود و انگلیسیها در اغلب این نقاط پادگانهای نظامی داشتند و هر وقت که ناوهای شاهنشاهی ایران به آنجا وارد میشدند، پرچم انگلیس را بر میافراشتند و بدون کسب اجازه دولت ایران در بنادر ما، خود سرانه می آمدند و میرفتند. پس از تشکیل نیروی دریائی ایران در سال ۱۳۱۱ وقتی برای اولین دفعه يك کشتی جنگی ایرانی به بنادر فوق الذکر وارد میشد، مواجه با احساسات شدید اهالی میگردد.

در سال ۱۳۱۲ با ناو «پلنگه» ضمن انجام مأموریت فوق الذکر به بندر «باسعیدو» واقع در منتهی الیه غربی جزیره قشم وارد شدیم. در این بندر انگلیسیها قبرستانی ایجاد کرده بودند و در حدود بیست تن از مأمورین آن دولت که در مأموریت های خلیج فارس در گذشته بودند؛ در آنجا دفن شده بودند و علاوه بر يك انبار ذغال سنگ هم در آنجا ساخته بودند که بمصرف احتیاجات ناوگان آنها در خلیج فارس می رسید. انگلیسیها بدلیل داشتن این قبرستان و انبار ذغال، «باسعیدو» را جزو مستملکات خود قلمداد کرده و يك دسته سرباز هندی در آنجا

۱- این بخش از قول ناسروان فزونی به نقل از روزنامه اطلاعات شماره های ۱۲۸۷۷ تا ۱۲۸۹۹ مورخه ۱۱ اردیبهشت ۱۳۴۸ و ۳ خرداد ۱۳۴۸ عیناً درج شده است.

گمارده بودند که از قبور محافظت نماید و در مقابل محل سکونت سر بازان هم دکلی برپا کرده بودند که هر وقت ناوهای انگلیسی به آنجا میرفتند سر بازان مزبور پرچم جنگی انگلیس را که در اختیار داشتند به علامت احترام بر میافراشتند.

ناو پلنگ به تدریج به سواحل «باسعیدو» نزدیک میشد و سر بازان هندی که تصور نمیکردند ناو دیگری غیر از ناو انگلیسی به آنجا بیاید، به تصور این که ناو پلنگ هم یکی از ناوهای انگلیسی است، طبق سنن پیشین پرچم جنگی انگلیس را برافراشتند و این موضوع مایه تعجب و نگرانی ماگردید.

همینکه ناو پلنگ در لنگرگاه «باسعیدو» لنگر انداخت و سر بازان هندی مشاهده نمودند که ناو پلنگ یک ناو غیر انگلیسی و متعلق به دولت ایران است و متوجه شدند که چنانچه افراد آن پیاده شوند آنها را دستگیر خواهند نمود، لذا قرار اختیار نمودند. خوب به خاطر دارم تصمیم گرفتیم که پرچم ایران را بجای پرچم انگلیس در آنجا برافرازم، لذا با یک دسته ناوی مسلح و طبل و شیپور یعنی گارد احترام کامل بساحل رفتم و پرچم انگلستان را پائین آوردم و بجای آن پرچم ایران را با احترامات نظامی به جای آن برافراشتم و چند ناوی را برای نگاهداری پرچم مزبور در آنجا گماردم. بیاس این اقدام افتخار آمیز شب آنروز در عرشه ناو پلنگ جشنی برگزار کردم و تمام ناویان سرود شاهنشاهی را خواندند.

۱۶۹- اقدام دولت انگلیس و عکس العمل دولت ایران

در واقعه «باسعیدو»

یکی از اصول سیاست استعماری انگلستان در آن موقع بی خبر نگاه داشتن و گمراه ساختن ملل مناطقی بود که در قلمرو استعمار آنها بودند و همیشه سعی میکردند که دنیا از اوضاع داخلی مستعمرانشان بی اطلاع و مناطق مستعمره هم از وضع دنیای خارج بی خبر باشند.

مثلاً در مورد واقعه «باسعیدو» خوب بخاطر دارم که پائین کشیدن پرچم

انگلیس در اواخر مرداد ماه ۱۳۱۲ اتفاق افتاد و خبر آن در اواسط شهریور ماه ۱۳۱۲ یعنی پس از یکماه منتشر شد و بقرار اطلاع، در این باره از طرف دولت انگلستان به ایران اعتراض شده بود که دولت ایران بعلمت آن که هنوز اطلاعی از موضوع نداشت که این حادثه در کجا اتفاق افتاده است، جوابی داده بود که منجر به انتشار خبر زیر از طرف انگلیسیها در دنیا گردید:

«آژانس بریتانیا ۸ سپتامبر ۱۹۳۳- لندن - جواب دولت ایران راجع به حادثه «باسعیدو» در حوالی جزیره قشم واقع در خلیج فارس که اخیراً یک صاحب منصب بحری ایران در آنجا پیاده شده و بیرق انگلیس را برچیده بود واصل گردیده است. - حساس است که «باسعیدو» در تصرف دولت انگلیس میباشد و دولت ایران در جواب دولت انگلیس به نماینده انگلیس در تهران اطمینان داده است که اقدام صاحب منصب ایرانی مزبور مطلقاً بدون اجازه دولت بوده و قوای بحری انگلیس مجدداً بیرق انگلیس را به جای خود قرار دادند».

نقل از صفحه ۳ روزنامه اطلاعات شماره ۲۰۰۱ مورخه ۲۸/۶/۱۳۱۲.

بطوریکه ملاحظه میشود؛ خبر فوق حکایت از این مینماید که قبلاً اعتراضی از طرف دولت انگلستان راجع به پائین کشیدن پرچم آنها در «باسعیدو» بدولت ایران شده بود و دولت ایران که هنوز از واقعه اطلاعی نداشت بتصور اینکه ممکنست از طرف ناوگان ایران تجاوزی به قلمرو دولت انگلستان در خلیج فارس شده باشد؛ جواب داده شده که اقدام صاحب منصب ایرانی مزبور مطلقاً بدون اجازه دولت ایران بوده است.

متعاقب وصول جواب دولت ایران که از موضوع اظهار بی اطلاعی شده بود؛ همانطوریکه در خبر فوق اشاره شده، انگلیسیها ناوگان خود را به «باسعیدو» اعزام و بپایاده کردن عدهای سر باز آنجا را اشغال و پرچم خود را مجدداً برافراشتند. مأموریت ما در خلیج فارس در آن سفر تا اواسط شهریور ادامه یافت و سپس به خرمشهر مراجعت نمودیم و من برای استفاده از مرخصی سالیانه به تهران آمدم. روز ۲۸ شهریور ماه خبر فوق را در روزنامه اطلاعات خواندم و چون عامل این

کار بودم، بلافاصله نزد جناب آقای عباس مسعودی مدیر روزنامه اطلاعات که در آن موقع وکیل مجلس عم بود رفتم ضمن تشریح واقعه و توضیح این که «باسعیدو» جزو خاک ایران است و انگلیسی‌ها حق این اقدامات را نداشته‌اند بایشان گفتم، و چون تجاوز مجدد انگلیسی‌ها به «باسعیدو» در مرکز ایجاد نگرانی شدید نموده و موضوع به صورت مسئله مهم روز درآمده بود، لذا آقای مسعودی بلافاصله مرا همراه خود به مجلس شورای ملی برد و به مرحوم محترم السلطنه اسفندیاری معرفی نمود و آن فقید سعید هم اطلاعاتی که من دادم یادداشت نمود تا بعرض اعلیحضرت رضاشاه کبیر برساند.

مقارن همین احوال گزارش مشروحی هم از طرف تیمسار شهید دریادار بایندر فرمانده نیروی دریائی شاهنشاهی به مرکز مخابره شده بود که حقایق را بطور کامل و مستند بعرض رسانیده بود، که تا حد زیادی موجب رفع نگرانی ها گردیده و دولت ایران بلافاصله و به پیروی از ابتکارات خردمندانانه و تدابیر عاقلانه اعلیحضرت رضاشاه کبیر و راهنماییهای گرانقدر آن شاهنشاه بزرگ نسبت به تجاوز انگلیسیها به جامعه ملل آنروز و نیز به دیوان داوری لاهه شکایت نمود.

مقارن همین اقدامات انگلستان برای مرعوب ساختن دولت ایران بسرشدت عمل خود در «باسعیدو» افزود که خبر آن به شرح زیر در دنیا منتشر گردید:

«بر طبق اطلاعات واصله چند روز قبل مدیر گمرک «باسعیدو» را در حین انجام وظیفه خود، مأمورین بحری انگلیس که در آن حدود بوده‌اند توقیف نموده و بکشتی جنگی انگلیس برده و استنطاق کرده و پس از آن با کشتی جنگی خودشان به بندر عباس فرستاده‌اند».

نقل از صفحه اول روزنامه اطلاعات شماره ۲۰۲۸ مورخه ۲۹/۷/۱۳۱۲
روزنامه اطلاعات در ذیل این خبر با ابراز حیرت و تعجب از وزارت خارجه خواسته است که در اطراف موضوع توضیح بدهد.

روز بعد یعنی یکشنبه ۳۰ مهر ماه ۱۳۱۲ مرحوم محترم السلطنه بر اساس اطلاعاتی که داشت و اخباری که منتشر شده بود، راجع به این موضوع از وزیر خارجه

وقت در مجلس سؤال می نماید و وزیر خارجه هم در جواب با ابراز تأسف و وقوع حادثه «باسعیدو» را تأیید و به تفصیل بر اساس همدن اطلاعات و گزارش های رسیده موضوع تجاوز انگلیسیها را به «باسعیدو» باستحضار مجلس شورای ملی می رساند.

سؤال مرحوم اسفندیاری و پاسخ وزیر خارجه که در چهل و سومین جلسه مورخه ۳۰/۷/۱۳۱۲ مجلس شورای ملی بوده است، مشروحاً در چندین ستون در شماره ۲۰۲۹ روزنامه اطلاعات درج شده است.

من دیگر از جزئیات و چگونگی اقداماتی که دولت برای بیرون راندن انگلیسیها از «باسعیدو» و سایر بنادر و جزایر ایران معمول داشت اطلاعی ندارم. همینقدر مبداهتم که بر اساس همان گزارش هایی که در آن مأموریت از وضع سواحل و جزایر و بنادر خلیج فارس تهیه شده بود و این که اعلیحضرت رضاشاه کبیر پس از اطلاع از آن حقایق تلخ که تمام بنادر و سواحل ایرانی خلیج فارس تحت تسلط و نفوذ انگلیسیها بودند و بهیچوجه با استقلال و حق مالکیت ایران منطبق نبود، بسیار ناراحت و عصبانی گردیده بودند، لذا در کمال شجاعت با درایت مخصوص اقداماتی بعمل آوردند، که نتیجه اش آن شد که پس از چندماه دولت انگلستان اتباع نظامی و مأموران و کارگزاران خود را در سواحل و بنادر ایران فراخواند و کلیه تأسیسات خود را در تمام طول سواحل ایرانی خلیج فارس برچید و بناهای موجود را بدولت ایران واگذار نمود و با احترام به حقوق حقه ما، از آن تاریخ به بعد آمد و رفت ناوگان و مأمورین خود را به بنادر و سواحل ایرانی با رعایت کلیه اصول و مقررات بین المللی انجام داده و میدهد.

در اینجا وظیفه خود می دانم که از راد مرد بزرگ و شهید دریادار بایندر یاد نموده و به روح پرفروختن از صمیم قلب درود بفرستم، زیرا به محض حصول این موفقیت بزرگ و افتخار آمیز، مرا نزد خود احضار نموده و خطاب بمن چنین گفت: «تا بان فروزی، اقدام شما در مورد پائین کشیدن پرچم انگلیس که به زور و از راه تجاوز بر فراز «باسعیدو» افراشته شده بود موجب گردید که طبق رأی صادره از طرف سازمان های بین المللی، انگلیسیها کلیه نفاط و سواحل و بنادر ایرانی

خلیج فارس را که بناحق تحت سلطه خود در آورده بودند ترک گفته و تأسیسات خود را هم تحویل ما نمایند و ضمن تمجید و تقدیر از احساسات شاهرستی و میهن پرستی من نشان افتخار طلائی که بفرمان اعلیحضرت رضاشاه کبیر بمن اعطاء شده بود زیب سینه من نمود.

اکنون که به تفصیل شرح این واقعه تاریخی و افتخار آمیز که در حقیقت اولین گامی بوده که عملاً برای مبارزه و ریشه کن نمودن نفوذ بیگانگان پس از تشکیل نیروی دریائی شاهنشاهی ایران برداشته شد باستحضار خوانندگان عزیز رسید، بطور اختصار به تجزیه و تحلیل یکی دیگر از روشهای سیاسی دولت استعماری آنروز انگلستان می پردازم.

انگلیس ها در آن موقع با قدرت و نفوذ و تسلطی که در دنیا داشتند بهیچوجه تصور نمی کردند که دولت ایران بتواند در جامعه ملل و دیوان دآوری لاهه عرض اندام نموده و برفع خود و بر علیه انگلستان رأی صادر نماید.

من شنیدم که در مورد دفاع از شکایت دولت ایران در مورد «باسمیدو» مرحوم ذکاء الملک فروری از طرف اعلیحضرت رضاشاه کبیر مأموریت یافت که در جلسه دآوری حضور و از دادخواست دولت ایران و حقوق حقه ملی ما دفاع نماید. فقید سعید با شخصیت محترم و ممتاز بین المللی خود، با وجود آن که ریاست داوران بین المللی را یکنفر انگلیسی عهده دار بود، دفاعاتش با دلایل منطقی و غیر قابل انکار طوری مؤثر واقع شدند که داوران با اتفاق آراء حقانیت ما را تأیید کردند و انگلیسی ها هم برای حفظ پرستی دیوان دآوری که رئیس آن یکنفر انگلیسی بود و برای آن که نشان بدهند نسبت بقوانین و مقررات بین المللی مطیع می باشند؛ برخلاف میل خود و با وجود تمام قدرتی که در آن زمان داشتند بدون تشبث، تسلیم رأی دیوان دآوری گردیده و سواحل ایران را فوراً تخلیه و ترک نمودند.

فصل بیست و هفتم

۱۷۰ - علل وقایع شهریور ۱۳۲۰

تا شهر یوزماه ۱۳۲۰ مردم ایران فقط خبرهای مربوط به جنگ را از طریق روزنامه ها و رادیو دنبال می کردند در درون مرزهای خود با خیالی آسوده، با توجه به اعلام بی طرفی دولت ایران، روزگاری گذرانیدند. در آن روزها، جنگ بین دو جبهه «محوره» که شامل آلمان و ایتالیا و یازانشان و «متفقین» که از چهار کشور بزرگ یعنی روس، آمریکا، فرانسه و انگلستان تشکیل شده بود، در خارج از ایران ادامه داشت. دولت ایران با تمام قوا می کوشید که بیطرفی کامل خود را حفظ کرده و نمی خواست هیچگونه بی نهایی، هر چند در هم که کوچک باشد بدست هر یک از دو جبهه بدهد. آنگهی زیر که در روزهای قبل از شهریور در روزنامه اطلاعات از جانب شهربانی کل کشور چاپ شده بود شاهد گویائی بر این گفته است:

«... چنانچه مردم در پیرامون مسائل سیاسی تبادل افکار نموده، به مباحثه مشغول گردند، از طرف مقامات مربوطه تعقیب خواهند شد».

علاوه بر این، دولت ایران برای اینکه جای هیچگونه بهانه ای از طرف متفقین باقی نماند، در پاسخ یادداشت مورخه ۲۸ تیرماه ۱۳۲۰ رسماً به نمایندگان سیاسی دولتین آلمان و ایتالیا اطلاع داده بود که: «بیگانگان مقیم ایران که می توان مشاغل آنان را بایرانیان واگذار نمود، از ایران خارج خواهند شد و نمایندگان دولت بریتانیا را ناخر و مراقب اجرای این تصمیم قرار می دهیم».

(۱) - تاریخ شهدای ایران تألیف محمد رضا خلیلی عراقی ص ۲۱ جزوه اول.

با اینحال در ساعت چهار باامداد سوم شهریور ۱۳۲۰ یادداشت مشترك «سرریدرز بولارد» وزیر مختار انگلیس و «اسمیرنوف» سفیر کبیر شوروی که به منصورالملک نخست وزیر وقت تسلیم شد خود شاهد گویائی بر بهانه جوئی متفقین برای اشغال ایران می باشد. با توجه باینکه طبق اسناد و شواهد موجود دول متفق از ساعت ۲۳ روز دوم شهریورماه ۱۳۲۰ اقدام باشغال ایران از طریق بمباران شهرهای مرزی و ساحلی و آغاز انهدام نیروی دریائی شاهنشاهی نموده بودند، عمل ناجوانمردانه و غافلگیرانه آنان کاملاً مشهود است.

در یادداشت مشترك سوم شهریورماه ۱۳۲۰ گفته شده بود که: «بعامت سهل انگاری دولت در انجام یادداشتهای مورخه ۲۸ تیرماه ۱۳۲۰ و ۲۵ امردادماه ۱۳۲۰ و اتخاذ سیاست مبهم و قبول نکردن اظهارات و تذکرات دوستانه در پیرون نمودن آلمانیها اقدامی نشده، ناگزیر به نیروهای مسلح دستور داده شد که از مرزهای ایران عبور نمایند».

پرواضح است که استدلال آنروز دول متفق که وجود چند کارشناس آلمانی را دستاویز حمله ناجوانمردانه بایران قلمداد نمودند بهانه یوچی بیش نبوده و امروز که مسائل پشت پرده آشکار گردیده می توان با صراحت و استناد به مدارک موجود گفت: حمله بایران و انهدام نیروی دریائی شاهنشاهی به منظور ایجاد یک راه ارتباطی بین خلیج فارس و بحر خزر و رساندن قوای کمکی به جبهه روسیه بوده است. گو اینکه با اشغال ایران مقاصد دیگر دولت انگلیس مبنی بر تضعیف ایران بخاطر تسلط بر هندوستان نیز بر آورده شد. چنانکه در تلگرامی که ژنرال «ویول» فرمانده نظامی انگلیس در هندوستان به «وینستون چرچیل» نخست وزیر وقت معابر کرده و متن آن در کتاب خاطرات چرچیل جلد سوم آمده است، با صراحت کامل باین موضوع اشاره میشود:

«... بعقیده من اتخاذ روش مسالمت آمیز نسبت به دولت ایران معنی ندارد. حفظ استقلال هندوستان لازمه اش اخراج کلید آلمانیها از خاک ایران است.

۱- تاریخ شهدای ایران تألیف محمد رضا خلیلی عراقی.

هرگاه در این اقدام توفیق حاصل آید، نتیجه اش همان خواهد شد که در عراق دیدیم... هرگاه دولت فعلی (ایران) حاضر نباشد در این طریق تسهیلاتی برای ما قائل گردد، باید از میان برداشته شود... هم اکنون باید نهایت فشار بر دولت ایران وارد آید...».

بانگرش به آنچه گفته شد میتوان با کمال قوت اظهار داشت که دلایل شوروی اشغال ایران توسط متفقین وجود چند کارشناس آلمانی و بهانه جوئی های بیدلیل بوده است و از بین غرضهای اصلی آنان گشودن يك راه ارتباطی از طریق خلیج فارس به جبهه روسیه و مقاصد سوء دیگری نظیر تسلط بر خلیج فارس و جزایر و بهره برداری از منابع آنرا میتوان نام برد.

۱۷۱- فعالیت نیروی دریائی شاهنشاهی پیش از

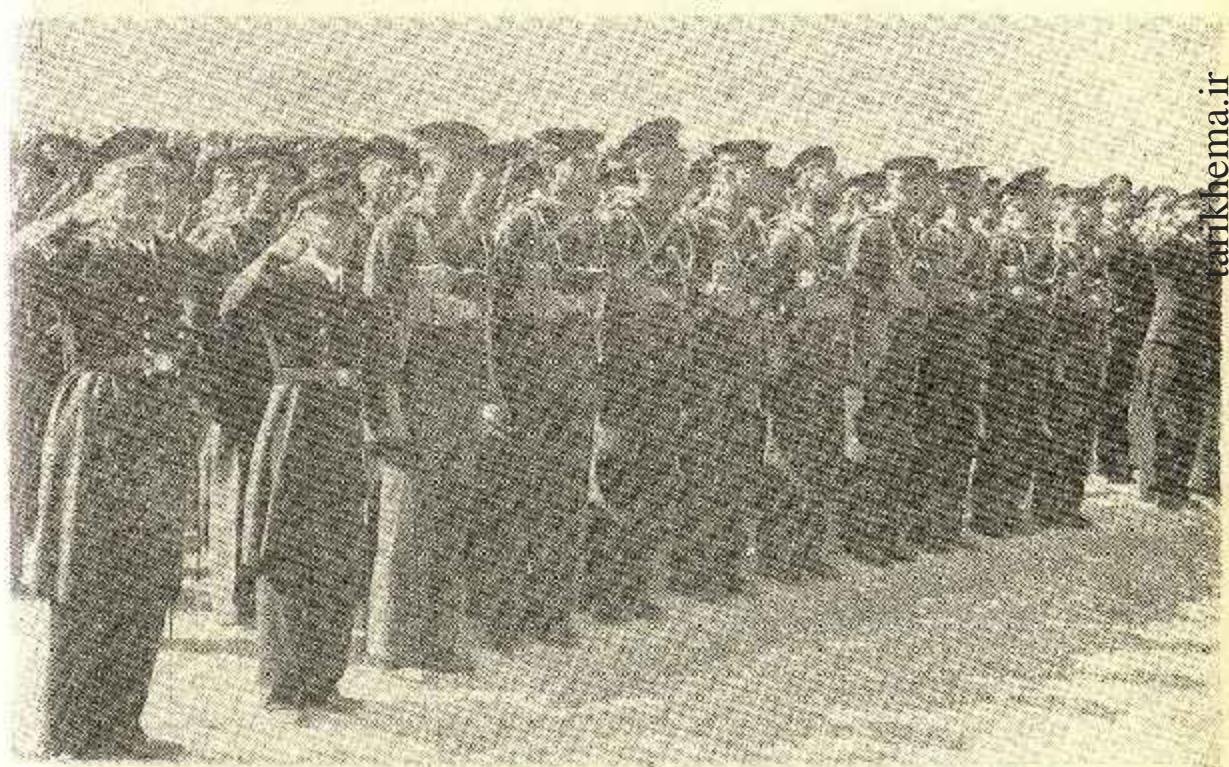
شهریور ۱۳۲۰

نگارنده هنگامیکه با درجه ناوسروائی فرماندهی ناو شاهنشاهی شهباز را عهده دار بود امریه ای کثیری از نیمسار دریادار بایندر فرمانده نیروی دریائی جنوب دریافت نمود که مضمون آن چنین بود: «چون کشتی های آلمانی و ایتالیائی به دولت ایران پناهنده شده اند بایستی نهایت مراقبت را بنمائید تا کارکنان این کشتیها کوچکترین تبلیغاتی بر علیه متفقین ننمایند و همانطوریکه دولت ایران اعلام کرده است بایستی بیطرفی مطلقاً دقیقاً رعایت کنید. در صورتیکه کشتی های آلمانی و ایتالیائی بخواهند نظاره رانی بر علیه متفقین بنمایند فوراً جلوگیری کنید».

۱- توضیح اینکه اگر در زمان جنگ هر يك از کشتی های یکی از کشورهای متخاصم از ورود به بندر خودی احساس خطری نماید می تواند به یکی از کشورهای بیطرف پناهنده شود. مدتها پیش از شهریور ۱۳۲۰ چند کشتی آلمانی که در نزدیکی سواحل ایران در خلیج فارس بودند از اعلام جنگ آلمان ولوستان و احتمال وقوع جنگ جهانی باخبر و به بندر شاهپور پناهنده شدند. بزرگترین این کشتیها «ویزن فلس»؛ «هوین فلس» و «مازین فلس» نام داشتند و متعلق به شرکت کشتیرانی «هاترالاین» بودند. مدتی بعد چند کشتی ایتالیائی نیز به بندر شاهپور پناهنده شدند و این بندر موقعیت بسیار حساسی پیدا کرد.

هنگامیکه فرمانده نظامی و رئیس بندر بحر خصبی رفته و مسئولیت وی را نگارنده عهده دار بود؛ کارکنان کشتی های آلمانی بمناسبت فتح پاریس و ویشو توسط ارتش نازی خواستند باینراشتن پرچمهای جشنی، برفراز کشتی های خود ابراز شادی نمایند. ولی يك گروه مسلح به فرماندهی نازبان يكم رسولی، بدستور نگارنده، بروی کشتی های آلمانی رفتند و پرچمهای جشنی را پائین آوردند.

برای آنکه هیچگونه اشکالی بوجود نیاید کمال مراقبت بعمل میآمد؛ تمام اجناسی که به کشتی های آلمانی و ایتالیائی وارد و یا از آنها خارج می شدند دقیقاً مورد بازرسی قرار می گرفتند تا هرگونه امکان خرابکاری و غیره ازین برود، بدستور نگارنده در زمین فوتبال مجزا دربندر شاهپور احداث گردیده بود و



عکسی از مراسم سان و رژه در میدان جلالیه قبل از شهریور ۱۳۲۰. در عکس فوق از چپ بر است ناوران فرج الله رسائی (دریابدفعلی و فرمانده نیروی دریائی شاهنشاهی) و نازبان یکم آهمنین (دریادار بالانشسته) دیده می شوند.

هنگامیکه کارکنان کشتی های پناهنده و افراد کشتی های انگلیسی یا سایر متفقین برای بازی وارد این زمین ها میشدند افراد نیروی دریائی شاهنشاهی بین دوزمین فرار میکردند تا امکان هیچگونه برخوردی نباشد.

نماینده شرکت کشتی رانی «هانزا لاین» که يك نازی متعصب بود و حتی زمانیکه هنوز آلمان نازی پیروزیمائی در جبهه های جنگ بدست نیآورده بود بمردم فخر می فروخت و بآنان بدیده حقارت می نگرست، سعی میکرد احساسات عامه رابسوی آلمان متمایل نماید. او را احضار کرده و باوگفتم: «سیاست مملکت ما، سیاست بی طرفی است و شما حق ندارید درجائی که من مسئول هستم اظهارات و اقداماتی بنمائید» و بعلمت توهینی که به رئیس بندر شاهپور کرده بود دستور بازداشت او را صادر نمودم تا بعداً ازبندر شاهپور اخراج شود. خوب بخاطر دارم که بمن گفت: «میدانید که ما آلمانیها پاریس را فتح کرده و قریباً به ایران خواهیم رسید» باوجواب دادم: «بدشت آهوی تا گرفته ببخش؛ ماملت مستقل و بیطرفی هستیم. من نه از هیتلر میترسم و نه از تهدید شما. فعلاً من فرماندار نظامی این بندر هستم و باکمال قدرت اوامر شاهنشاه را اجرا می نمایم و شما بعلمت توهینی که به رئیس بندر نموده اید بازداشت و سپس ازبندر شاهپور اخراج خواهید شد».

این شخص باعصبانیت بمن گفت: «وقتی ما به ایران رسیدیم شما را اعدام خواهیم کرد». گفتم: «من الساعه شما را توقیف می کنم تا بدانید ملت ایران ازکسی ترسی ندارد و امر شاهنشاه ایران برای افسران لازم الاجراست و شما وامثال شما باید بدانید که ماملت مستقلی هستیم و از هیچ کسی و احمه نداریم».

بلافاصله پس ازاین جلسه به نماینده شرکت کشتی رانی «هانزا لاین» دراهواز دستور دادم که پیش ازاینکه نماینده آن شرکت دربندر شاهپور تسلیم دادگاه نظامی شود، موجبات خروج وی را ازبندر شاهپور هرچه زودتر فراهم نماید.

بااین وصف یعنی دفاع کامل از استقلال و بیطرفی کشور ایران در مقابل یگانگان روحیه مردم بندر شاهپور باوجود اخباری که ازپیشروی قوای آلمان نازی ازگوشه و کنار میرسید بسیار عالی بود تا اینکه ... ساعت چهار بامداد سوم

شهر یور ۱۳۲۰ آرامش بندر شاهپور باغرش توپخانه ناوهای انگلیسی درهم ریخت و ناآرامی و تشویش در دل مردم صالح دوست آن، خانه کرد.

یادداشت مشترک انگلیس و شوروی در ساعت چهار روز سوم شهر یور تسلیم منصورالملک نخست وزیر وقت شده بود. درست در همان ساعت انگلیسی ها با ناوهای خود به بندر شاهپور حمله کردند. بایک محاسبه کوتاه، یعنی با در نظر گرفتن سرعت ناوهای انگلیسی و فاصله دهانه خور موسی تا بندر شاهپور میتوان دانست که در حدود پنج ساعت، زمان دریانوردی این فاصله است. پس میتوان نتیجه گرفت که ناوهای انگلیسی در حدود ساعت ۲۳۰۰ روز دوم شهر یور مصاد ۱۳۲۰ وارد آبهای ایران شده بودند.

۱۷۲- حمله سوم شهریور ۱۳۲۰ چگونه آغاز شد؟

در سال ۱۳۱۱ نیروی دریائی نوین ایران بوجود آمد. افسران و درجه داران این نیرو تاریخ ایران را بعد از ۱۲۹۹ بخوبی بررسی کرده و واقف بودند که سر دودمان پهلوی، رضاشاه بزرگ، چه خدمات ارزنده ای باین مملکت نموده اند و در تمام طول زندگی خود تا آنروز، چه در ایران و چه در اروپا، شاهد پیشرفت ها و ترفیات این مرزوبوم بودند. از این رو، یک روح شدید میهن پرستی در آنان بوجود آمده بود که هیچ نیروئی نمی توانست خدشه ای بر آن وارد آورده و یا آنان را اندکی از وظیفه خود منحرف نماید. عشق و ایمان آنان نسبت به رضاشاه بزرگ که یک سمبل ایران دوستی و میهن پرستی بشمار می رفت آنقدر بود که اگر شاهنشاه می فرمودند، بروید خود را در دیباغرق نمائید، آنان از روی ایمان و عقیده، با کمال خلوص نیت این کار را انجام می دادند.

نیروی دریائی شاهنشاهی از زمان تأسیس (۱۳۱۱) تا شهریور ۱۳۲۰ نیروئی کوچک ولی با ایمان و معتقد بود و افسران و درجه داران و نوابان، دارای احساسات عمیق میهن پرستی بودند.

ناوهای نیروی دریائی شاهنشاهی طی ماوریت های دریانوردی چندماهه بتمام

بنادر و سواحل خلیج فارس و دریای عمان و حتی داخل خورها می رفتند و همچون فرشتگان نجات میازی ساحل نشینان می شناختند. مهر و محبتی شدید و بسی شایبه بین ساحل نشینان و افراد نیروی دریائی وجود داشت و دارد. نگارنده به کرات شاهد بود که افسران و افراد ناوها از حقوق ناچیز خود و حتی جیره روزانه، بمردم ساحل نشینان که در چارقه حظی و خشکسالی و نسکدستی بودند کمک می کردند و با آنان آنزوقه می رساندند. این سنت پسندیده هنوز هم در نیروی دریائی شاهنشاهی وجود دارد.

نوشته زیر که به قلم نگارنده در روزنامه نبرد مورخه سوم شهریور ۱۳۲۱ تحت عنوان «در منظره» چاپ شده بود، خود شاعری بر این گفته است:

یکدروز از آبان ماه ۱۳۱۱:

صدای شلیک توپ ناوها بر می خیزد، شاهنشاه ایران برای اولین بار بر روی ناوهای ایرانی که از سواحل اروپا حرکت کرده و به بوشهر وارد شده اند، تشریف فرما می شوند. این یکروز برجسته در تاریخ نیروی دریائی ایران است. در این روز، غریب شادی صدها افسر و درجه دار بالباس سقید که نشانه نیت پانک میهن پرستانه قلوب آنهاست بر می خیزد. آنان از دیدن سواحل کشور عزیز خود که قلبشان همیشه آکنده از مهر و محبت آنست خوشحال شده، هورا می کشیدند.

نیروی دریائی ایران به فرماندهی شادروان دریابان بایندر ایجاد می شود و حفاظت سرحدات جنوبی ما را بعهده می گیرد. ساحل نشینان بادفای ایرانی برای ابراز احساسات بی آرایش خود دیوانهوار خود را بدریا زده و چون پروانه بدور ناوها می گردند.

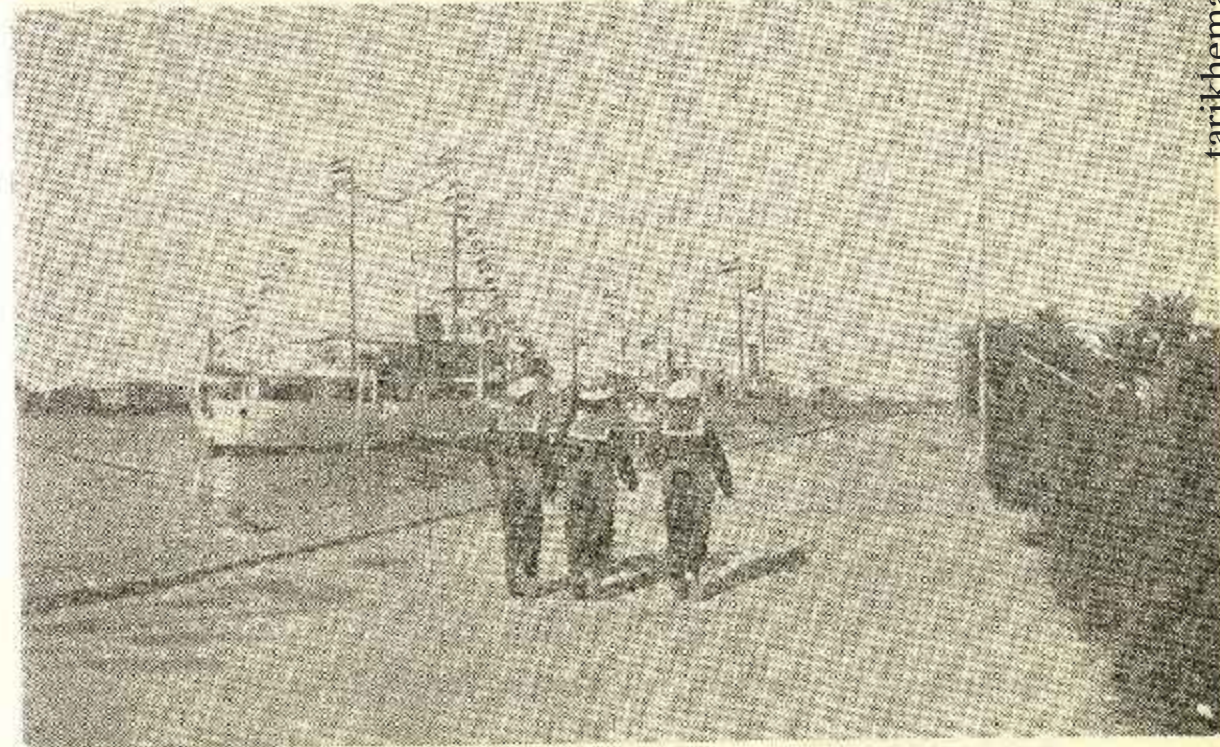
عدهائی از شوق می گریند و گروهی از شغف می خندند. آری این ناوهای که بر بالای دکل آنها پرچم سدرنگ ایران افراشته شده از آن و ثمره سالهارنج و محن ماست.

شاهنشاه پیاده میشوند، افسران و افراد بساحل بندر بوشهر، بندری که فرنها نیروی دریائی منظم و مرتبی بخود ندیده بود، می رسند و برای دیدار میهن پس از مدتها دریانوردی پای بخشکی می گذارند. همه ساحل نشینان گرد آنها را گرفته و از

ابراز ذوق و شغف نمی‌توانند خوردداری نمایند. اشگک شادی در چشم همه آنان حلقه‌زده است. زنان سالخورده هر يك قرآنی بدست گرفته و جوانان میهن را از زیر کتاب آسمانی عبور می‌دهند و گلاب بر سر و روی آنان می‌پاشند و شاد باش می‌گویند.

زن زنده پوشی جمعیت را شکافته به زحمت خود را به افسران و افراد می‌رساند، باچشمائی پر از اشگک فریاد می‌کشد؛ برادران، من برای شرکت در چنین جشنی امروز کلیه اندوخته خود را صرف خرید شیرینی کرده و بشما فرزندان میهن به رسم هدیه ناقابلی تقدیم می‌کنم، آنرا قبول کنید.

اشگک در چشم افسران و افراد پرمی‌شود، انبوه زنان و مردان از شوق می‌گیرند. اینجا فقط احساسات حکمفرمائی میکند و دیگر تظاهراتی در بین نیست. اینجا توده ایرانی گردهم آمده‌اند. اینجا است که باید روزی خون‌ها برای پاسداری میهن



اسکله فیروی دریائی شاهنشاهی در خر مشهور قبل از وقایع شهر یور ۱۳۲۰. ناو شاهنشاهی ببر درعکس دیده می‌شود.

ریخته شود.

افسران به فرمانداری می‌روند، خارجیان از دیدن این صحنه مبهوت می‌شوند. بلی ایرانی وطنش را دوست دارد و بآن عشق می‌ورزد و یکی از اسرار بقای این کشور داشتن اینگونه احساسات است.

يك روز از شهر یور ۱۳۲۰

افسران و افراد ارتش ایران که در بند اسارت مهاجمین بودند باز می‌گردند. ساحل نشینان با حزن و اندوه مقدم آنان را گرامی می‌دارند. زن زنده پوشی که کوزه آبی بردوش دارد به توریسیدگان نزدیک میشود. درگرمای تابستان کوزه آب خود را بایشان تقدیم می‌کند. از زیر روسری پاره‌ری بزرگت می‌توان چهره اندوهگینش را تشخیص داد؛ ولی اشگهایش بخوبی بر روی گونه‌های پژمرده‌اش دیده میشوند. ناگهان فریاد می‌کشد: برادران عزیز من، لابد گر سنهاید و بلافاصله با پاها می‌برند، دوان دوان بسوی ناوائی رفته و کیسه پاره‌ای از زیر چادر خود بیرون آورده و پول آنرا بر روی تخت ناوائی می‌ریزد. صدائی برمی‌خیزد و جز چهارریال و پنجاه دینار مبلغی دیده نمی‌شود. این نتیجه يك روز کار اومیباشد. نان خریده و بدون اینکه ایداً در فکر نان شب خود باشد آنرا بین افراد تقسیم می‌کند. این بار می‌خندد، او وظیفه خود را، بایمان باینکه درست است انجام میدهد. از قلب رئوف و مهربانی دارد. او ایرانی را برادر خود می‌داند. افراد نان می‌خورند و لسی خون می‌گیرند. این زن می‌گوید: برادران من، چرا گریه می‌کنید، کاش من می‌مردم و شما را با این روز نمی‌دیدم.

این است نمونه احساسات ایرانی، آیه‌ملتی که اینگونه زفائی با چنین احساساتی دارد می‌میرد؟ بخدا نه. این کشور جاودان و ملتش همیشه سر بلند خواهد بود. ملتی که زنان آن اشگک ریزان به فرزندان خود بگویند: «بهتر بود شماها که بمیدان رزم شتافته بودید شهید می‌شدید و بر نمی‌گشتید و ما ایران را با این روز نمی‌دیدیم» ممکن نیست بمیرد.

احساسات اینگونه مادران، نیکوترین نمونه احساسات بی‌آلایش زنان ایرانی

است. ملتی که مردان سالخورده آن از دیدن نیروهای نظامی بخواهند خود را بزیر تانکها و زره پوشها انداخته و قربانی ایران و جوانان دلیرش بشوند، ممکن نیست تا بود شود و همیشه جاودان خواهد ماند.

با توجه باین روحیه؛ يك درياسالار انگلیسی نوشت: «نسبت نیروی دریائی انگلیس و نیروی دریائی ایران مانند فیلی است در مقام مقایسه با يك پشه. اگر این پشه وارد خرطوم فیل شود درست است که او را نخواهد کشت ولی او را خواهد آزرده. آنها خواستند بزعم خود این پشه را هم از بین ببرند تا هیچگونه دغدغه خاطر ی نداشته باشند.

ناوهای انگلیسی هر روز در اروندرود، از مقابل اسکلههای آبادان و خرمشهر و ناوهای نیروی دریائی شاهنشاهی، برای رفت و آمد به بصره عبور میکردند. هیچگونه دشمنی و پاکینهئی وجود نداشت و برابر قوانین بین المللی هنگام عبور ناوهای انگلیسی از کنار ناوهای ایرانی، چون فرماندهان ناوهای شاهنشاهی از نظر درجه مادرن تر از فرماندهان ناوهای انگلیسی بودند با شیور ادای احترام نموده و آنان نیز پاسخ می دادند.

روز سوم شهریور نیز چنین بود، ولی ناوهای انگلیسی ناوهای ایرانی را بدون هیچگونه اختطاری بگلوله بستند. در ساعت چهار با مدام ناو انگلیسی «بارو» ناو شاهنشاهی بزر را در خرمشهر و ناو دیگری ناو شاهنشاهی پانگک را در آبادان غرق نمود. مقصود اصلی این بود که نیروی دریائی شاهنشاهی یا بقول آن درياسالار انگلیسی این پشه مزاحم منهدم شود و گرنه همانطوریکه متفقین در سایر نقاط جهان انجام دادند، انگلیسیها نیز می توانستند بدولت ایران اعلام نمایند؛ یا تسلیم شوید یا جنگ خواهیم کرد.

آنها نه فقط این کار را نکردند، بلکه قبل از ساعت چهار با مدام روز سوم شهریور همانطوریکه اشاره شد وارد آبهای ایران شده و ضربه دیگری به بندر شاهپور وارد کردند. انگلیسیها با این عمل می خواستند از يك طرف واحدهای نظامی خود را

از آبادان و از طرفی دیگر از بندر شاهپور گسیل داشته و بطور گزائبری به اهواز حمله برده و راه آهن خرمشهر - اهواز و بندر شاهپور - اهواز را در اختیار گرفته و ضمناً کشتیهای آلمانی و ایتالیائی پناهنده به بندر شاهپور را بچنگ آورند.

آنها با این عمل بار دیگر ثابت کردند که هر گاه پای منافع شخصی آن دولت در میان باشد همه قوانین و مقررات بین المللی را نادیده گرفته و زبر یا خواهند گذاشت و همین جاست که سخنان چرچیل که قبلاً بآن اشاره شد مصداق پیدا میکند. بخت زبر (از ۱۷۳ تا ۱۷۹) از زبان ناوسروان جعفر فروزی که در آن زمان فرمانده ناو شاهنشاهی سیمرخ و افسری مجرب و لایق بود نقل می شود.

۱۷۳ - حمله انگلیس به بندر شاهپور

آتش جنگ سراسر اروپا را می سوزاند، قوای آلمان تا نزدیکهای قفقاز پیش آمده بودند. اوضاع در شمال آفریقا، بکام مارشال رومل بود. وضع متفقین بد بود. شوروی جدا از دیگر متحدان، يك تنه با فاشیزم می جنگید. کمک به شوروی برای پیروزی متفقین حیاتی بود. آمریکا آماده کمک بود. انگلیسیها به اهمیت نجات شوروی از زیر چنگال قوای هیتلر آگاهی داشتند.

هنده چیز برای کمک متفقین به شوروی آماده بود، در این جا تنها يك مشکل وجود داشت و آن بر گردیدن نزدیکترین راه برای ایجاد ارتباط با شوروی بود. طراحان نظامی یکصدا به يك فرمول عملی دست یافتند و آنرا روی میز دیپلماتها و رهبران سیاسی نهادند؛ اشغال ایران و استفاده از این کشور برای فرستادن کمک به شوروی! این را هم بگویم که در اوایل جنگ، چند هواپیمای ایتالیائی از بندر «مساوا» واقع در ساحل غربی دریای سرخ به پرواز در آمده و تأسیسات نفتی بحرین را بمباران کرده بودند. وقتی نقشه محرمانه حمله بایران طرح ریزی شد؛ برای اجرای آن بهانههایی لازم بود، یکی از این بهانهها وجود اتباع آلمانی در ایران، و بهانه دیگر امکان حمله هواپیماهای قوای مجبور به تأسیسات نفتی آبادان بود.

انگلیسی‌ها از رضاشاه بزرگ خواستند که دفاع از تأسیسات نفتی را بعهده بگیرند. رضاشاه بزرگ پاسخ منفی دادند و بلافاصله فرمودند که ناو شاهنشاهی پلنگه حفاظت از پالایشگاه را بعهده بگیرد و چندین آتشبار ضد هوایی نیز در اطراف جزیره آبادان مستقر شد. در این ضمن یک واحد نیروی زمینی شاهنشاهی مرکب از چهار هزار نفر برای تقویت قوای مرزی به جنوب اعزام شد که شادروان دریادار باینده علاوه بر فرماندهی نیروی دریائی جنوب فرماندهی این واحد را هم بعهده داشت.

۱۷۴- هشت کشتی آلمانی و ایتالیائی در بندر شاهپور

وقتی جنگ آلمان و هم پیمانانش با متفقین شروع شد؛ چند کشتی متعلق به آلمان و ایتالیا در حوالی خلیج فارس بودند و چون راه بازگشت بکشورشان پراز مخاطرات بود، تصمیم گرفتند طبق قوانین بین‌المللی دریائی به بندرگاه یک دولت بیطرف پناه ببرند و نزدیک‌ترین بندرگاه دولت بیطرف، بندر شاهپور ایران بود. پنج کشتی آلمانی که هر یک ده هزار تن ظرفیت داشتند که البته چنین ظرفیتی در زمان جنگ برای هر کشور بسیار ذقیمت و ارزشمند است، به بندر شاهپور پناه آوردند. شش ماه بعد سه کشتی ده هزار تنی ایتالیائی نیز همین کار را کردند و در نتیجه ۸ کشتی دول‌محمور بظرفیت هشتاد هزار تن به بندر شاهپور پناهنده شده بودند و چون بیم آن میرفت که از این کشتی‌ها افرادی پیاده شده و در تأسیسات نفتی ایران خرابکاری کنند؛ دستور داده شد که ناو شاهنشاهی سیمرغ به فرماندهی من (ناوسروان سابق جعفر قزوینی) و ناو شاهنشاهی شهباز به فرماندهی ناوسروان فرج‌الله رسائی (دریابد فعلی و فرمانده نیروی دریائی شاهنشاهی) ضمن حفاظت از تأسیسات نفتی مراقب کشتی‌های پناهنده آلمانی و ایتالیائی نیز باشیم. ولی چون کلیه ناوهای ایرانی از ایتالیا خریداری شده بودند و بعثت بروز جنگ، دو سال بود که نمی‌توانستیم وسائل یدکی از ایتالیا وارد کنیم و این برای ناوهای که ۱۲ سال از عمرشان می‌گذشت ضربه بزرگی بود و در نتیجه آمادگی رزمی ناوها بطور قابل ملاحظه‌ئی پائین آمده بود، بهمین جهت

ناوهای شاهنشاهی شهباز و سیمرغ در لنگرگاه بندر شاهپور در کنار یکدیگر پهلو گرفته و در حقیقت یکدیگر متصل شده بودند. ما مراقب ناوهای آلمانی و ایتالیائی بودیم و مطابق قوانین بین‌المللی با سرنشینان آنها رفتار می‌کردیم. سرنشینان هر یک از این کشتی‌ها بین ۲۵ تا ۳۰ نفر بودند.

۱۷۵- شبیخون انگلیس

روزهای گرم و شهبائی پراز «شرجی» داشتیم. هوا مرطوب بود و مدهشید تا ساعتی از روز دریارا می‌پوشانید. ساعت چهار بامداد روز سوم شهریور ۱۳۲۰ بود. من و ناوسروان رسائی در عرشه کشتی خوابیده بودیم. بهتر است بگوئیم دراز کشیده بودیم؛ چون در آن گرمای خفه کننده خواب بچشمانمان راه نمی‌یافت. درست یادم نیست چه ساعتی بود ولی همین قدر میدانم که ساعت از چهار صبح گذشته بود که میناوی پاس بنام میناوی ناصر نعمان آمد و خبر داد که در محوطه بندر شاهپور سروصداهائی است. خیلی زود متوجه شدیم که صدای شلیک اسلحه میباشد. وضع قرار گرفتن کشتی‌ها طوری بود که ناوهای شاهنشاهی شهباز و سیمرغ بین کشتی‌های آلمانی و ایتالیائی قرار گرفته بودند. بهتر بگویم، اول پنج کشتی آلمانی هر یک بفاصله تقریبی یک میل از یکدیگر لنگر انداخته و بعد دو ناو ایرانی در کنار یکدیگر پهلو گرفته بودند. آنسوی ماسه کشتی ایتالیائی لنگر انداخته بودند. باین ترتیب کشتی‌های آلمانی زودتر از ناوهای ما و کشتی‌های ایتالیائی مورد حمله ناگهانی ناوهای انگلیسی قرار گرفتند. انگلیسی‌ها برای مبارزه با بازده واحد مستقر در بندر شاهپور (پنج کشتی آلمانی و سه کشتی ایتالیائی و ناوهای شاهنشاهی شهباز و سیمرغ و حوض شناور) ۱۶ ناو مجهز انگلیسی و استرالیائی را وارد میدان کرده بودند. طبق سوم قوانین دریائی در چنین مواقعی که خطر برای کشتی قطعی است، فرمانده کشتی برای اینکه کشتی او بدست دشمن نیافتد آنرا منفجر مینماید و از بین می‌برد. انگلیسی‌ها با یورش‌های ناگهانی موفق شدند سه کشتی آلمانی را سالم بگیرند. ولی دو کشتی دیگر

آلمانی و سه کشتی ایتالیایی بدست کارکنانشان منفجر شدند. ماکه مواد منفجره برای انهدام ناوها نداشتیم تصمیم گرفتیم با استفاده از بمزین، ناوها را منفجر نمائیم ولی ناگهان خود را در محاصره سربازان انگلیسی دیدیم و از آنجائی که ناوهای ما بارها برای تعمیرات سالیانه به تعمیرگاههایشان رفته بودند از این رو بخوبی از همه سوراخ و سنبه‌های آنها خبر داشتند. بطوریکه بلافاصله پس از تصرف کشتی نقاط حساس آنها را اشغال کردند.

البته پیش از حمله، باشلیک مسلسل خدمه کشتی‌ها را غافلگیر کردند. تمام این عملیات یکی دو ساعت بیشتر طول نکشید. از سوی دیگر، نیروهای پیاده انگلیس نیز در ساحل پیاده شدند و تازه‌ما به مفهوم واقعی نطق چهارروز پیش چرچیل که گفته بود: «برای کمک به شوروی چاره‌ئی نداریم جز اینکه از طریق خاورمیانه وارد شویم» یی بردیم.

۱۷۶- تسلیمت فرمانده انگلیسی

مارا بعنوان اسرای جنگی دستگیر کردند و صبح آنروز ما را باطاق «کننل آدامس» فرمانده نیروهای مهاجم انگلیسی بردند. فرمانده مهاجمین باخونسردی خاصی گفت: «از اینکه بعزت خاص زمان جنگ مجبور شدیم بکشور دوست خودمان حمله کنیم متأسفیم! ولی خوشحالم که تلفاتی بشما وارد نشده است». بعدگفت بشما تسلیمت میگویم، چون خیر رسیده بود که دربادار بایندر شهید شده است. سرهنگ آدامس ازما خواست آرامش خودرا حفظ کرده و سرخدمت خود باشیم، چه بزودی اوضاع مملکت بشکلی درخواهد آمد که با ورود آنان رسماً موافقت خواهد شد و ترک مخاصمه برقرار خواهد گردید. ما از این طرز صحبت کردن ناراحت شدیم و جواب دادیم که رفتار شما بسیار وحشیانه و برخلاف همه اصول و قوانین بین‌المللی و انسانی است، زیرا مادر این جا، درعین حال که حافظ منافع کشور خود بودیم، از منافع دولت شما نیز حفاظت می‌کردیم و باشما روابط دوستانه داشتیم، شروع عملیات خصمانه و جنگی طبق سنن موجود لااقل احتیاج به اولتیماتوم و اتمام حجت دارد

ولی شما با این بورتس ناگهانی و ناجوانمردانه از پشت بمانجنجر زدید و تاریخ این اقدام شمارا فراموش نخواهد کرد. ضمناً این راهم بشما اعلام میکنیم که هیچوجه برای همکاری باشما آماده نیستیم.

فرمانده مهاجمین انگلیسی از شنیدن این جواب بشدت متعیر شد و دستور داد ما را بازداشت کنند. ناسروان رسائی و تمام افراد ناوها و سربازان رابه اردوگاه بصره فرستاد و من و ناسروان کورس (دریاسالار بازنشسته فعلی) فرمانده حوض شناورا در همان ناو «کوئین بولا» زندانی کرد. سه روز بعد سرهنگ آدامس ما را خواست و گفت بشما مرده میدهم که دولت شما بااستقرار نیروی ما در ایران موافقت کرد و ترک مخاصمه برقرار گردید و شما هم در ادامه جنگ متفق ما هستید. باوجود این، از آزاد کردن ما خودداری کرد ولی رفتار آنان با ما کمی بهتر شد و ماتحت نظر مأموران شام و نهار را در باشگاه افسران ناسروان می‌کردیم.

۱۷۷- آتش زدن و آتشنهای کنف

معمولاً وقتی دشمن، سرزمینی را اشغال می‌کند، اولین وظیفه مردم سرزمین اشغال شده خرابکاری و ایجاد بی‌نظمی و هرج و مرج در اردوگاه دشمن است. دیدیم که آلمانیها در جریان اشغال سرزمینهای اروپا بوسیله قوای هیتلر، چه ضربه‌های جبران ناپذیری از چربکها و میهن پرستان خوردند.

نزدیک دوسه هفته از بازداشت ما در ناو انگلیسی می‌گذشت که اولین محموله‌ای که برای حمل بشوروی آماده شده بود در بندر شاهپور تخلیه شد و آن چندین هزار تن کنف بود که برای ساختن بمب و مهمات بکار میرفت.

یک روز من توانستم تحت نظر یک مأمور انگلیسی به بهانه پست کردن نامه‌ای بشهر بروم. دیدم تمام محوطه راه آهن و بندر مملو از بسته‌های کنف است و از آنجا که بمصرف کنف در تهیه مهمات آگاهی داشتم یک باره فکری بخاطرم رسید که بی‌اختیار مرا تکان داد. دست درجیب کردم و دیدم کپورت دارم، ترسیده به پست‌خانه به بهانه اینکه می‌خواهم وارد آنجا شوم بدیوار پشت آنجا رفتم و درجائی که سعی

میکردم دیده نشوم نشستم. کبریت کشیدم و بمیان کنفها انداختم و بلافاصله به پست خانه آمدم و نامم را پست کردم و رسیدم گرفتم تدلیلی موجهی برای آمدن بشهر داشته باشم.

هوا گرم و کنفها خشک بودند و اطمینان داشتم که بزودی جهنمی از آتش برپا خواهد شد. هر لحظه انتظار داشتم خبر آتش گرفتن کنفها را بشنوم. ولی تا نیم ساعت خبری نشد، مأیوس شدم و فکر کردم لابد مأموری بر حسب تصادف به آتش سوزی پی برده و آنرا خاموش کرده و یا یک عامل طبیعی به این کار کمک کرده است. ولی چیزی از ظهر نگذشته بود که خبر رسید مقابل بندر شاهپور آتش گرفته است و کلیه کنف هائی که در ایستگاهها انداخته بودند از زمین رفته اند. انگلیسیها از این کار به شدت خشمگین شدند ولی کاری از دستشان بر نمیآید. حتی بما ظنین شده بودند ولی دلیلی در دست نداشتند. این کار افلاک ماه کار حمل و نقل را در بندر شاهپور به تأخیر انداخته بود. مدتی بعد، پس از دو ماه حبس، ما را آزاد کردند و به تهران اعزام داشتند.

۱۷۸ - یورش ناجوانمر دانه

ناو شاهنشاهی پلنگ به فرماندهی شادروان ناخدا میلانیان برای حفاظت پالایشگاه آبادان در کنار یکی از اسکلههای این بندر پهلو گرفته بود. در شب واقعه که ناوهای دشمن بر ما یورش آوردند، یک ناو انگلیسی وارد آبهای آبادان شد و در نزدیکی ناو شاهنشاهی پلنگ پهلو گرفت. در این مواقع معمولاً رسم بر این است که فرمانده ناو ارشدتر آجودانش را بدیدار فرمانده ناو دیگر می فرستد و بعد فرمانده آن ناو بدیدن همکار ارشد خود می رود و آنگاه فرمانده ارشد هم به بازدید ناو او میرود.

روز دوم شهر یور بود که آجودان ناخدای انگلیسی به دیدن ناخدا میلانیان رفت و ناخدا میلانیان پس از بازدید از فرمانده انگلیسی و انجام تشریفات وقتی تصمیم بمراجعت گرفت فرمانده ناو انگلیسی باو گفت: «امروز وقت نیست فردا اول وقت

به بازدید شما خواهم آمد». ناخدا میلانیان هم به ناو شاهنشاهی پلنگ برگشت و در مورد تشریفات بازدید فردا دستورهائی داد و با خیال بازدید فرمانده ناو انگلیسی بخواب رفت.

آتشب قریب صد نفر از افسران و ملوانان و دیگر کارکنان ناو نیز بی خبر از همه جا به خواب رفتند. سحرگاه شوم و خونین سوم شهر یور، درست سر ساعت ۴ صبح که کشتیهای تحت فرماندهی سرهنگ آدامس به کشتیهای آلمانی و ایتالیائی و ایرانی در بندر شاهپور حمله کردند، در همان موقع فرمانده ناو انگلیسی نیز با نهایت ناجوانمردی آتش توپهایش را بر روی ناو شاهنشاهی پلنگ که کارکنان و سر نشینان آن بخواب فرو رفته بودند گشود و آنرا با عمق سر نشینانش در زیر آب مدفون ساخت. البته در این میان ناخدا میلانیان که زخمی شده بود نجات یافت و او را در بیمارستانی که زیر نظر انگلیسیها اداره می شد بستری کردند، ولی این افسر شجاع و وطن پرست که از ناجوانمردی انگلیسیها به شدت به خشم آمده بود مصراً خواست که او را به بیمارستان دیگری منتقل کنند، ولی برای انتقالش بمركز وسیلهای موجود نبود.

چهل و هشت ساعت طول کشید تا بالاخره او را با قطار باری به تهران آوردند. اما وقتی به بیمارستان رسید بعلت چرکین شدن جراحتش از پای درآمد. در این ماجرا افسران غیوری نظیر ناریان کهنسوئی، تاوبان ریاضی، (برادر آقای سپند ریاضی رئیس مجلس شورایی) و بیش از صد نفر درجه دار دیگر در همان لحظه اوز حمله ناگهانی ناو انگلیسی و انفجار ناو شاهنشاهی پلنگ شهید شدند. دریادار بایندر فرمانده نیروی دریائی در منزلش بود که از شلیک گلولههای ناوهای انگلیسی به ناو شاهنشاهی بیرکه منجر با غرق شدن آن شد با خبر گردید. بلافاصله به اتفاق سروان نویخانه مگری نژاد عازم مرز شد تا سربازان ایرانی مستقر در آنجا را برای دفاع آماده کند. ولی در مقابل بی سیم خرمشهر اتومبیلش مورد

۱- همانطوریکه قبلاً اشاره شد شادروان دریادار بایندر فرماندهی واحد چهار هزار نفری نیروی زمینی شاهنشاهی مأمور بجنوب را نیز بعهده داشت.

حمله تانکها و ارا بهای جنگی انگلیسی قرار گرفت و دو افسر فدakar شربت شهادت نوشیدند.

ناخدا نقدی رئیس ستاد نیروی دریائی شاهنشاهی در آن لحظات در باشگاه افسران برمی برد و پس از شنیدن صدای توپها بر بازخانه که جنب باشگاه افسران بود رفت و دستور داد که شیپور آماده باش بزنند و بلافاصله با تمام افراد حاضر در بازخانه در ساحل کارون و اروندرود موضع گرفت و برای جلوگیری از پیاده شدن دشمن به مقاومت پرداخت. ولی طولی نکشید که ابن افسر شجاع از پای درآمد و همراه با دهها هم‌رزم فدakarش شهید شد.

ناوبان هر یسچی که جان سالم بند برده بود، يك مسلسل بدست آورد و در یکی از اطاقهای ناو یندکبر « نیرو » سنگر گرفت و شروع به تیراندازی کرد. آنقدر به مقاومت مردانه اش ادامه داد تا او نیز چون دیگر بارانش به افتخار شهادت نایل گردید.

۱۷۹- دریادار بایندر چگونه شهید شد؟

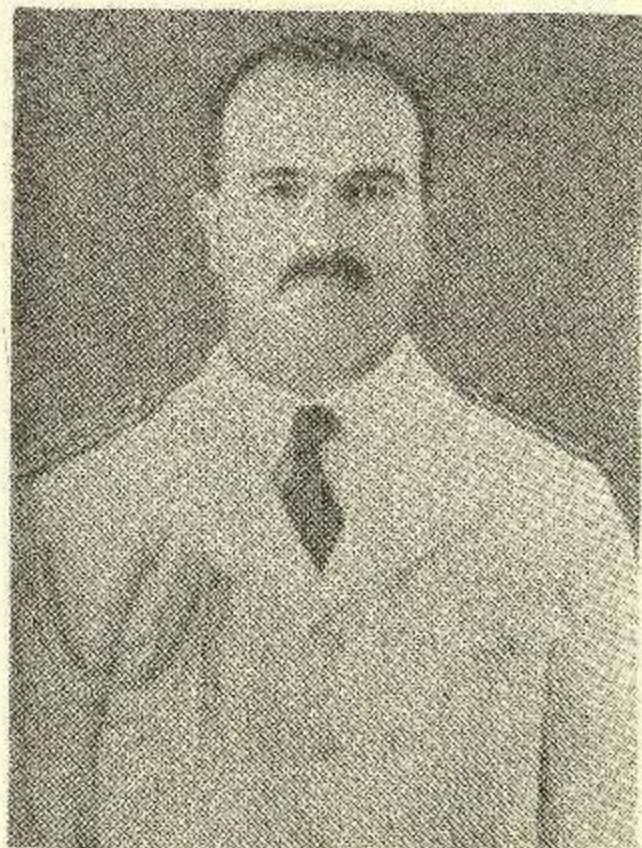
ساعت ۵¼ بعد از ظهر روز یکشنبه دوم شهر یور ۱۳۲۰ تیمسار دریادار بایندر با کرجی سسک در معیت سر هنگک نمجوان و سر هنگک معصومی (فرمانده تیب و فرمانده هنگک) به آبادان رفت و در اسکله مرغابی (اسکله شماره ۱) پیاده شد. منظور تیمسار سرکشی پست های مرزی بود. قبل از حرکت از خرمشهر تیمسار دستور داده بود که اتومبیلش در مقابل اسکله مزبور، ساعت غمنتظر او باشد. ساعت ۷ بعد از ظهر تیمسار تنها به خرمشهر مراجعت نمود و به من دستور داد که شبانه اتومبیل را برای سرکشی به پاسگاه های پل نو و حفار به آن طرف رودخانه (قسمت شمالی رودخانه کارون) ببرم. ساعت ۳ صبح روز سوم شهر یور اتومبیل را به آن طرف رودخانه بردم، ولی هنوز ماشین از محلیله (وسیله حمل و نقل بر روی کارون) پیاده نشده بود که به تیراندازی

۱- متن گفته های راننده شادروان تیمسار دریادار بایندر در بازداشتگاه «زیر» که در تاریخ ۶ شهریور ماه ۱۳۲۰ توسط ناوبان یکم عبدالحمین و هابی یادداشت شده است.

کردند. اتومبیل را فوراً به منزل تیمسار بردم. مهنای یکم جمالزاده گفت تیمسار در منزل نیست. آشپز تیمسار گفت با کرجی فرماندهی به ستاد نیروی دریائی رفته است. پس از یک ربع ساعت تیمسار مراجعت کرد. قوری سوار اتومبیل شده و مستقیماً به پل نو آمد و پس از دادن دستورات لازم به سروان عبدی فرمانده گردان پل نو با سروان مگری نژاد فرمانده آتش بار به اتومبیل بازگشت و گفت به حفار برویم. تقریباً در حدود ساعت ۶ صبح روز ۳ شهریور ۲۰ درشتن کیلومتری حفار به چهار زره پوش و تعداد زیادی اتومبیل حامل نیروهای انگلیسی بر خوردیم. آنها بلافاصله شروع به تیراندازی کردند. تیمسار بایندر گفت به خرمشهر برگردیم. نزدیک میدان بی سیم با هم تعداد زیادی زره پوش انگلیسی و عده ای سر باز انگلیسی که موضع گرفته بودند مشاهده شد. اتومبیل را نگاهداشتیم. تیمسار بایندر و سروان مگری نژاد پیاده شدند. تیمسار بایندر يك تفنگ بر نو و سروان مگری نژاد يك هفت تیر با خود داشتند. تیمسار بمن دستور داد همانجا ایستم و اگر توضیحی خواستند بگویم میدانم. بعداً تیمسار با سروان مگری نژاد در نهر جاسبی سنگر گرفته و بطرف خرمشهر روان شدند. سر بازان انگلیسی آنها را تعقیب کرده و بطرف آنها تیراندازی می نمودند. تیمسار هم دو تیر بطرف سر بازان انگلیسی شلیک کرد و سروان مگری نژاد هم با هفت تیر خود تیراندازی می نمود. هنوز صد متر از محلی که اتومبیل متوقف شده بود دور نشده بودند که گلوله های پیاپی تیمسار بایندر خورد و افتاد، ولی فوراً برخاست و با کمک سروان مگری نژاد مجدداً براد خود ادامه داد. در این موقع در زیر رگبار مسلسل سر بازان انگلیسی که همچنان آنها را تعقیب می کردند فرار گرفتند و بلافاصله هر دو بزمین افتادند. سر بازان انگلیسی دست از تیراندازی برداشته و بسمت اجساد تیمسار بایندر و سروان مگری نژاد رفتند. نعش تیمسار بایندر و سروان مگری نژاد را یکی از اطاق های بی سیم برده و در اطراف آن محل چهار نگهبان گذاشتند. بعد يك سر هنگک داخل اطاق شده و پس از دیدن نعش ها به سمت ماشین آمده و از من پرسید: آیا این ارباب تو بوده؟ اول اظهار بی اطلاعی کردم و بعد گفتم او يك افسر نیروی دریائی بود. آن سر هنگک داخل ماشین را بازرسی کرد و پرچم کوچک

فرماندهی تیمسار را دیدم. مجدداً به اطاق داخل شد و من هم بدنبال او بودم، درجه‌های تیمسار بایندر را نگاه می‌کرده و پس از خارج شدن به افسر دیگری که بالاتر از او بود جریان را گزارش داد. او گفت این تیمسار در یادار بایندر بود که کشته شده است. (وقتی من داخل اطاق بی‌سیم شدم تیمسار بایندر هنوز زنده بود و آخرین کلمه اش آب بود) آنوقت یک نگهبان بالای جسد تیمسار گذاشتند و محل بی‌سیم را ترک کرده و مرا با خود به پل نو بردند.

در پل نو تمام افراد تنگ‌کله‌های خود را زمین گذاشته و پرچم سفیدی در دست یکی از آنها بود. سروان عبدی هم در کنار افرادی که بوسیلهٔ سربازان هندی محاصر شده بودند ایستاده بود. تمام افراد را سوار کامیون کرده و سمت بصره روان شدند.



دربابان غلامعلی بایندر
اولین فرماندهٔ نیروی
دریائی شاهنشاهی.
۱۳۲۰ - ۱۳۱۱

آنچه در بالا نوشته شده‌ام تقریباً در اندک شادروان دریادار بایندر بود که در بعدازظهر روز ۶ شهریور ۲۰ با حضور ناوسروان فرج‌الله رسائی فرماندهٔ ناو شاهنشاهی شهباز پس از ادای سوگند و باستناد مشهودات خود بیان کرد و من یادداشت نمودم.

۱۸۰- وقایع نیمه‌شب سوم شهریور ۱۳۲۰ در خرّمشهر^۱

یکروز قبل از واقعهٔ شهریور ۱۳۲۰ پاسدار اسکلهٔ نیروی دریائی درازند رود اطلاع داد که یک کشتی جنگی از سمت آبادان به طرف بصره در حرکت است. این کشتی یک ناو انگلیسی بنام Yarra و جزو نیروی دریائی انگلیس در خلیج فارس بود. بطوریکه با دوربین مشاهده گردید پرچم فرماندهی ناو دارای دو ستاره و معلوم بود که حامل یک امیرالبحر انگلیسی می‌باشد. طبق معمول هنگام عبور ناو مزبور از مقابل محوطهٔ نیروی دریائی احترامات مرسوم رد و بدل شد و ناو انگلیسی آرام آرام از دهانهٔ کارون گذشته و عازم بصره گردید.

در همان روز یعنی در روز دوم شهریور کسب اطلاع گردید که در حوالی بصره نیروی نظامی انگلیس بر روی ارزدرد پل از شناورهای لاستیکی برای عبور دادن وسائط نقلیهٔ موتوری زده‌اند. مفاد این گزارش با اطلاع فرماندهٔ نیروی دریائی جنوب، دریادار بایندر رسانیده شد و ایشان دستور دادند چگونگی امر بررسی گردد.

شب سوم شهریور ۱۳۲۰ طبق معمول عده‌ای از افسران در مهم جمع و سرگرم بودند، عموماً کسل بنظر می‌آمدند، هوا گرم و میزان رطوبت بیشتر از حد معمول بود. در آن شب برای اولین بار بین چند نفر از افسران گفتگوهایی شد که موجب کنورت خاطر سایر افسران حاضر در آن جلسه گردید. در همسایگی آن منزل، خانواده‌ای سکونت داشت که صاحب سگی بود. تا آن شب کسی صدای عووی گوشخراش و زندهٔ آن حیوان را نشنیده بود، ولی آن شب فریادهای شکوه آمیز و زوزه‌های طولانی آن سگ حتی برای صاحبش نیز موجب حیرت و تعجب شده بود.

در حدود ساعت ۱۱ شب افسران متفرق شده و برای خواب بمنزل خود رفتند. من نیز عازم منزل خود که نزدیک محوطهٔ نیروی دریائی و در سر راه کسوت شیخ واقع بود شدم. فوراً لباس خواب پوشیده و برای خواب به روی بام منزل رفتم و خوابیدم.

۱- خلاصهٔ مشهودات یکی از افسران نیروی دریائی در روزهای سوم و چهارم و پنجم و ششم شهریور ماه ۱۳۲۰.

ناگاه گماشته‌ام را دیدم که با عجله مرا صدامی کرد و می‌گفت: سرکار از دور صدای تیراندازی با توپ می‌آید. سراسیمه برخاستم، فکر کردم که بازهم مانند چند روز قبل هواپیمای ناشناسی بر فراز آبادان مشاهده شده و نار پلنگه که در اسکله شماره ۱۱ آبادان پهلو گرفته بسوی آن هواپیما تیراندازی می‌کند. هنوز به این فکرم سر و صورتی نداده بودم که محوطه نیروی دریائی روشن شد و صدای شلیک توپ در همان نزدیکی گوشه‌هایم را سخت متأثر ساخت. بازهم خیال کردم که هواپیمائی در آسمان خرمشهر دیده شده و نار بزرگ آن هواپیما را هدف قرار داده است. با شتاب از روی بام پائین آمده و تفنگ شکاری خود را با مقداری فشنگ در اختیار گماشته گذاشتم. خواستم چراغ را روشن کنم تا لباس بیوشم ولی متأسفانه برق نبود و بنظر می‌آمد که جریان برق در تمام شهر خرمشهر و محوطه نیروی دریائی قطع شده است.

پس از خروج از منزل، در مقابل اسکله شرکت نفت مشاهده گردید که یکی از افسران ناو شاهنشاهی بزرگوار (ناویان یکم احمد عظیمی) با عده‌ای از ناویان وظیفه که برای تمرین تیراندازی در محوطه بی‌سیم می‌خواستند به آن طرف رودخانه کارون بروند از وسط راه برگشته‌اند، آن افسر بمن اشاره کرد که روی زمین دراز بکشم و خود را پنهان سازم. افرادی که برای تیراندازی می‌خواستند بروند در داخل کرجی کارون که عملاً خود را مخفی ساخته بودند. ناگهان رگبار مسلسل سنگین شیشه‌های منزل مجاور را درهم شکسته و موجب تعجب من شد.

افسر نامبرده با افراد خود در اسکله شرکت نفت پیاده شده و خود را پنهان ساختند. بطوریکه افسر مزبور می‌گفت هواپیمائی در میان نبوده بلکه یک کشتی جنگی انگلیسی به ناو بزرگ یا نیرومندترین واحد نیروی دریائی ایران حمله کرده و آنرا آتش زده است. بلافاصله با آن افسر به سمت محوطه نیروی دریائی روان شدیم و افراد نیز بدنبال ما روی زمین می‌خزیدند. صدای شیپور آشوب از سر بازخانه نیروی دریائی شنیده می‌شد. با هزار زحمت به سر بازخانه رسیدیم. رئیس ستاد نیروی دریائی مرحوم ناخدا سوم نصرالدین با اتفاق سرافسر تکمیلان (ناویان علی زند)

رافسر تکمیلان (ستوان یکم سعید مبصر) و فرماندهان گروه دریائی ناویان یکم سیف‌الله آهنین و ناویان یکم ابوالحسن قاطمی و همچنین مدیر ماشین‌ها و بزرگواران سروان مهندس رضا نوربخش در سر بازخانه بودند. ما برای کسب تکلیف، خود را به رئیس ستاد معرفی کردیم. ایشان دستور دادند افراد فوراً اسلحه بگیرند و آماده دفاع شوند، ضمناً به سروان نوربخش و ناویان یکم عظیمی تأکید کرد که هر چه زودتر خود را بناویان که همچنان می‌سوخت برسانند و سعی کنند تا بلکه موفق به خاموش کردن آتش در روی ناو مزبور بشوند. لذا دو افسر اخیر الذکر به سمت ناویان رفتند، ولی چون خاموش کردن ناو میسر نبوده استفاده از توپخانه و مسلسل‌های ناو مذکور بعلت آنکه در زیر آتش ناو انگلیسی قرار گرفته و یا شدت میسوخت عملی نبود، ناچار برای جلوگیری از سرایت آتش سوزی به مخازن مهمات که ممکن بود بکلی محوطه نیروی دریائی را از بین ببرد، دو افسر مزبور شیرهای مخصوص غرق کردن مخازن مهمات ناو را با دشواری فراوان گشودند و در نتیجه آب رودخانه با فشار زیاد در مدت بسیار کوتاهی مخازن مهمات را پر کرده و بدین ترتیب کشتی نیمه غرق گردید. فرماندهان گروهان‌های دریائی هر کدام به نوبه خود افرادی را مسلح کرده (البته فرصت آن نبود که ناویان لباس بیوشنند هر کدام با زیر پیراهن و شلوار، تفنگ و فشنگ گرفته و بر اسی افتادند و در حرکت لباس می‌پوشیدند) و آنها را در پشت دره‌های ساحلی محوطه نیروی دریائی مستقر ساختند. این افراد در نزدیکی نرده‌ها موضع گرفته و آماده تیراندازی شدند. عده دیگری از ناویان برای آنکه همبدا اشخاص غیر نظامی یا نظامی از ساحل عراق به محوطه نیروی دریائی هجوم بیاورند در کنار ساحل اروندرود مستقر گردیدند. در این موقع من با ناویان یکم آهنین در وسط محوطه، نزدیک مجسمه رضاشاه قدم می‌زدیم، البته گاه و بیگاه بسوی ما تیراندازی می‌شد ولی افراد ما با کمال شہامت مواضع خود را حفظ می‌کردند. ناو انگلیسی از اروندرود داخل رودخانه کارون شده و تقریباً به مقابل ناو بزرگ که بحالت نیمه غرق در آمده و میسوخت رسیده بود. یک کشتی حامل نیروی انگلیسی بظرفیت ۵۰۰۰ تن در مقابل گمرک در ساحل عراق لنگر انداخته بود. ناو انگلیسی در کارون آرام آرام پیش میرفت و در ضمن

هر دو طرف ساحل رود را زیر آتش سنگین مسلسل‌های خود گرفته بود. من مجدداً از محوطه بهسربازخانه برگشتم. رئیس ستاد نیرو و همچنان درسبازخانه بود و به افراد دستور میداد که بسوی ناوانگلیسی تیراندازی کنند. ضمناً سربازخانه هم زیر رگبار مسلسل‌های ناوانگلیسی که در روز هنگام عبور از اروندرود در مقابل محوطه نیروی دریائی به خاک ایران سلام کرده و ادای احترام نموده بود قرار داشت. همچنین نارنجک‌های زیادی از طرف ناومزبور بهسربازخانه پرتاب می‌شدند که بمحض برخورد به زمین در نقاط مختلف سربازخانه منفجر شده و ایجاد رعب و وحشت مینمودند. رگبار مسلسل مخزن آب آشامیدنی را که بین سربازخانه و تعمیرگاه جای داشت سوراخ سوراخ کرده و آب تصفیه شده که با هزار زحمت برای رفع احتیاج افراد و ساکنین محوطه نیروی دریائی تهیه شده بود بشدت خارج می‌شد.

سینه ناوچه‌هایی که داخل کارون به اسکله چسبیده بودند بسمت رودخانه بهمین شیر بود و لذا باتوپ کوچکی که در قسمت جاو داشتند نمی‌توانستند به ناوانگلیسی که از دهانه کارون داخل شده بود تیراندازی نمایند و لذا رئیس ستاد نیروی دریائی به سمت ناوچه‌ها روان شد که برای تیراندازی دستورانی به آنها بدهد و برای آنکه مورد اصابت رگبار مسلسل‌ها و انگلیسی قرار نگیرد از پشت انبارهای نیروی دریائی که نزدیک تعمیرگاه بودند حرکت میکرد. یکی از ناویان در همان نزدیکی ایستاده و بسمت ناوانگلیسی تیراندازی میکرد، چون من بر رئیس ستاد بودم لذا بمن دستور داد که بطرف آن سرباز بروم و با او بگویم که درازکش تیراندازی نماید. من رفتم که بهسرباز مزبور دستور بدهم، که رئیس ستاد مقابل گاراژ انومبیل دریادار بایندر شدت بزمین افتاد و گفت: «تیر خوردم»، با تفق دوسرباز دیگر که در همان نزدیکی بودند کشان کشان رئیس ستاد را که مینالید و خون از بدنش میرفت از لای سیمهای خاردار دور بهداری گذرانده و بلافاصله در بهداری بستری نمودیم.

در این موقع دو افسر دیگر (ناخدا ۳ مشکین نفس و ناوسروان زند) در بیمارستان بودند. چند دقیقه بعد افسر نگهبان (ستوان مبصر) هم که کمانه یک تیر پیشانی‌اش را خراشانده بود به بهداری آمد.

صدای هواپیماهایی شنیده شد که بهسوی خر مشهر و محوطه نیروی دریائی می‌آمدند. دکتر نگهبان (دکتر بصیر) که دوره خدمت وظیفه‌اش را طی میکرد از شنیدن صدای هواپیما بی‌اندازه نگران شد و بوسیله یک ملافتة سفید که در روی آن با محلول مرکب کرم یک صلیب سرخ کشیده بود پرچمی درست کرد و آنرا در روی بام بهداری بوسیله یک نازی که شخصاً داوطلب شده بود گسترده.

دکتر مزبور محل اصابت و خروج گلوله را که بسینه ناخدا نقدی خورده و از پشتش خارج گردیده بود با محلول تننورید ضد عفونی کرد و چون مقداری خون از بدنش خارج شده بود برای ترمیم آن مقداری آب نمک به بدن او تزریق کرد. در این موقع دکتر نامه برده باطابق عمل مراجعه کرد تا لوازم مورد احتیاج را از اطاق عمل بیرون آورد؛ زیرا تعداد زخمی‌ها زیاد و لازم بود که از خون ریزهای شدید فوراً جلوگیری شود. صدای چند ضربه بیکه برای باز کردن در اطاق عمل بکار بردند در خارج منعکس شد و بتصور آنکه ممکن است از طرف بهداری مقاومتی بخرج داده شود آن اطاق فوراً مورد هدف مسلسل‌های سنگین قرار گرفت و افراد هندی که در ساحل کارون پیاده می‌شدند به تیراندازی به سوی بهداری پرداختند. سرفاسر نگهبان تصمیم گرفت که از بهداری خارج شود. از محوطه پشت بهداری بمحض آنکه خواست از لای سیم‌های خاردار بیرون برود هدف گلوله‌های عندها قرار گرفت و ناچار بداخل بیمارستان مراجعت کرد.

در این هنگام برای باز دید وضع و حال رئیس ستاد نیروی دریائی که روی تخت افتاده بود رفتم، نامبرده اظهار داشت که تشنه و گرسنه است. چون آن روز صبح چیزی صبحانه بهداری دریافت نشده بود لذا نان و پنخ و مواد دیگر در بیمارستان وجود نداشت. بالاخره یکی از نفرات اظهار داشت که ممکن است در انبار خارج مقداری نان از شب گذشته باقی مانده باشد، ناوی دیگری داوطلب شد که برود و از آن انبار اگر نان باشد مقداری با خود بیاورد. هنوز نازی مزبور از درب پشت بیمارستان خارج نشده بود که صدای رگبار مسلسل سبک از طرف سربازان هندی که بیمارستان را محاصره کرده بودند بگوش رسید و دیگر از آن ناوی خبری نشد. سرباز دیگری داوطلب شد که بدنبال

تهیه نان برود و درحالی که می خزید خود را به انبار رسانید و مقداری نان بیات همراه خود آورد. مقداری از آنرا برای ناخدا نقدی بردند مشارالیه پس از آنکه لقمه‌های در دهان گذاشت نتوانست آنرا فرو ببرد و گفت این نان‌ها را بین سربازان تقسیم کنید. در این هنگام محوطه نیروی دریائی هدف مسلسل‌های ناو انگلیسی که داخل کارون شده و مقابل بهداری رسیده بود قرار گرفته و سربازان هندی نیز با یرتاب خمپاره وحشت و اضطراب عجیبی بین افراد مجروحی که در کف بیمارستان افتاده و همچنان می نالیدند ایجاد کرده بود. ناخدا نقدی ضمن دلداری که از طرف دکتر بصیر و من به او داده می شد گفت: من معالجه شدنی نیستم و خوشحالم که کشته شدم و بمرگ طبیعی از بین فرستم. فقط مایلم که بخانم من بگوئید غصه نخورد. پس از کمی تأمل گفت: من در قفسه شخصی خود در ستاد نیروی دریائی مبلغ ۱۳۰۰ ریال دارم که اگر توانستید آنرا به من برسانید. ناخدا نقدی مرتب اظهار تشنگی می کرد و دائم خاکشیر یخ‌مال و آب هندوانه می خواست که متأسفانه در آن موقعیت تهیه هیچکدام میسر نبود. بعداً که از اطاق ایشان خارج شدیم تعداد زیادی ناوی مجروح توسط دکتر بصیر بستری گردیدند و چون لوازم جراحی و مداوا موجود نبود لذا بهیچ ترتیبی دردهای مجروحین را نمی شد تسکین داد و فقط با بالا بردن روحیه، آنان را مطمئن می ساختیم که بزودی حالشان خوب خواهد شد. صدای ناله مجروحین و شکایت آنها از تشنگی فراوان و درعین حال نگرانی شدید از آنکه ممکن است تا چند لحظه دیگر بیمارستان به باران شود دکتر بصیر را مجبور کرد که تصمیم جدیدی بگیرد. اول پیشنهاد کرد که یکنفر بناو انگلیسی که در مقابل بهداری در ورود کارون لنگر انداخته بود برود و موقعیت بهداری و وضع مجروحین را با اطلاع فرمانده ناو برساند تا اقلاً از تیراندازی به طرف بهداری جلوگیری شود. چون بین افسرانی که در آنجا حضور داشتند بهتر از همه خود دکتر بود لذا شخصاً داوطلب رفتن بروی ناو انگلیسی شد و برای این کار پیراهن سفید خود را پوشیده و ملافه سفیدی را بر سر چوبدست یکی از بیماران کرده و بهمراهی یکنفر پزشکیار درحالی که آن چوبدست را در دست گرفته بود از بیمارستان خارج و بسوی ناوی که ذکر شد

روان گردید. خوشبختانه تا نزدیك شدن بناو اتفقی روی نداد و بهدکتر و پزشکیار از طرف ناو انگلیسی تیراندازی نشد. نگهبان مسلحی از ورود آنها جلو گیری و مراتب را توسط پاسنداری بفرمانده ناو اطلاع داد. بهدکتر و پزشکیار اجازه داده شد که به روی ناو «یارا» بروند.

دکتر می گفت: فرمانده ناو پس از اطلاع از وضعیت ناگوار بهداری فوراً افسر تیر خود را احضار و دستور داد که دیگر به سمت بهداری تیراندازی نکنند و حتی مقداری یخ و دارو و کنسر و باتفاق دو افسر انگلیسی که گویا طبیب بودند به بهداری فرستاد. دکتر بصیر مواد مزبور را بین نفرات مجروح تقسیم و افسران انگلیسی از قسمت‌های مختلف بهداری بازدید نموده و اظهار داشتند که چون ما لوازم جراحی همراه نداریم لذا لوازم جراحی موجود در اطاق عمل بایستی تحت نظر رئیس بهداری آماده گردد که مورد استفاده قرار گیرد. چون بهداری یخ موجود بود با مقداری کنسر و برای ناخدا نقدی که همچنان بیحال روی تخت افتاده بود برده شد و قطعات کوچک یخ در دهان او گذاشته می شد. ناخدا نقدی پرسید: از اوضاع چه خبر دارید؟ آنچه شنیده و دیده بودیم کم و بیش برای ایشان نقل کردیم اظهار داشت: ما بکرات گزارش دادیم که اینها می خواهند کاری در ایران بکنند.

در حدود ساعت ۴ بعد از ظهر یکعده سرباز مسلح انگلیسی که تفنگ‌های خود را سر بزر در دست داشتند در دو ردیف اطراف جنازه‌ای را که به سمت باغ نیروی دریائی در کنار اروند رود می بردند حرکت می کردند، گفتند این جنازه دریا دار باینده است که صبح زود در میدان بی سیم شهید شده است.

بمحض آنکه ناخدا نقدی از شهادت دریا دار باینده اطلاع یافت اشک چشماتش را پر کرد و پرسید از بندر شاهپور و آبادان چه خبر دارید؟ ناوهای بلندگه و شهباز و سیمرخ چه شدند؟

چون کوچکترین اطلاعی در آن موقع از بندر شاهپور و آبادان نداشتیم پاسخی ندادیم. ارتباط تلفنی بلافاصله پس از هجوم نیروی انگلیسی از ساعت ۴ بعد از نیمه شب قطع شده بود و ضمناً جریان برق هم وجود نداشت. ناخدا نقدی خواهش

کرد مرا تنها نگذارید، بازوهایم را بمالید. آن شب من تائیمه شب پای تخت ناخدا نقدی نشسته و در روشنائی يك چراغ نفتی گردشوز قیافه رنگه پریده او را تماشا میکردم. ناگهان ناخدا نقدی چشم گشود و باحالتی بشاشن نگاهى بمن کرد گفت چرا نمى خوابی؟ استراحت کن اگر کاری داشتم و لازم شد ترا بیدار مى کنم. منمم بالباس همآبجاری زمین دراز کشیدم.

هنوز صدای تیراندازی ازدور بگوش می رسید. صبح روز چهارم شهر بود که اندکی هوارشن شده بود برخاستم وازاطاق خارج شدم. وضعیت بهداری کم و بیش مانند روزقبل بود، مقدار زیادی خون کهروز گذشته روی زمین ریخته بود لخته لخته و خشک شده بودند. مجروحینی که دراطاق فرمازخون بستری شده بودند در اثر شدت جراحات و خونریزی زیاد رفته رفته خاموش می شدند.

از پنجره، صحن سر بازخانه دیده می شد. سر بازان هندی در حال ورزش بوده و سر بازخانه و ساختمانهایش را بکلی اشغال کرده بودند. صبحانه مختصری فراهم و برای ناخدا نقدی آوردند، چندلقمه خورد. دکتر بصیر بایشان گفت میخواهم راجع به بردن شما به بیمارستان شرکت نفت بافرمانده ناوانگلیسی صحبت کنم. ناخدا نقدی همچنان ساکت ماند و پیدا بود که به این امر مایل نیست.

تزدیک ساعت ۱۰ حالت استفراغ شدیدی بمشارالیه دست داد، مقدار زیادی خون استفراغ کرد و از شدت دل درد می نالید. تزدیک ظهر دو افسر انگلیسی به بهداری آمده وگویا گفته بودند که زودتر بایستی مجروحین را بنقاط دیگر ببرد چون مابه بهداری احتیاج داریم.

در این هنگام چند نفر سرباز مسلح هندی، ناوبان یکم صفوی و ستوان سوم غنی را به بهداری آوردند. صفوی اظهار داشت که فرمانده ناوانگلیسی گفته است که کجا مایل هستید جنازه دریا دار باینند مدفون گردد. افسرانی که در بیمارستان بودند اظهار داشتند؛ از همه جا مناسبتر پسای مجسمه رضاشاه بزرگ دریاغ نیروی دریائی است.

ساعت ۳ بعد از ظهر عدهای برای کسب اطلاع از وضع مجروحین به بیمارستان

آمده و وضعیت آنها را می پرسیدند. هنوز هم بکسی اجازه داده نشده بود که از بیمارستان خارج شود.

آن شب هم ناخدا نقدی در همان حال بیهوشی و اغماء بسر برد. صبح روز پنجم شهر بوز وضعیت آب و برق بیمارستان مرتب شد و بیمارانی که قادر به حرکت بودند از بیمارستان خارج شدند. من و ناوسروان زند برای احوال پرسى به اطاق ناخدا نقدی رفتیم، گفتند قراست ایشان رابه بیمارستان شرکت نفت ببرند. ناخدا نقدی گفت شماها سعی کنید از بیمارستان خارج شوید، می ترسم شما را اسیر کنند و به هندوستان روانه کنند، نگاهداری و مراقبت از من دیگر فایده ای ندارد. باحالتی وصف ناپذیر صورت رنگ پریده ناخدا نقدی را بوسیدم و او هم ما را بوسید و برای همیشه از یکدیگر جدا حافظی کردیم.

بدین ترتیب من و ناوسروان زند از بیمارستان خارج شده و یکسر به طرف منزل های خود رهسپار شدیم. وضع خانه را کفلا دگرگون دیدم. آنچه بود و نبود بغارت رفته و جز تخت خواب و میز و چیزهای سنگین دیگر بقیه اثاثیه مورد چپاول قرار گرفته بودند. خوشبختانه مبلغی پول در گوشه صندوق باقی مانده بود که آنرا باعکس های خودم برداشته و به کونت شیخ رفتم. از کونت شیخ با بلم بطرف دیگر رودخانه روان شدم. بمنزل هر يك از رفقا مراجعه میکردم کسی را نمى یافتم، بالاخره به منزل ناوبان ناصری رفتم. پس از چند دقیقه داخل شدم، عده ای از افسران (ناصری- اعتصام- دکتر رفیعی- دکتر مالکی- ممبر- مشکین نفس) در آنجا جمع بودند. ناوسروان زند هم به آنجا آمد. آن روز را در آنجا گذرانیدیم. زند و مشکین نفس بعد از ظهر خارج شدند وگویا بمنزل برادر زند رفتند.

آن شب تا صبح تمام افسران بیدار مانده و منتظر بروز حوادث تازه ای بودند. روز بعد آقای خلفی ناظم اداره پست و تلگراف به آنجا آمد و گفت که رابطه با تهران بکلی قطع و فقط بکنفر از کارمندان اداره پست که از مرخصی بازگشته میگویند وضعیت تهران مغشوش و کسی بکسی نیست، این خبر بیشتر باعث نگرانی ما شد، عصر آن روز دکتر بصیر آمد و گفت ناخدا نقدی به بیمارستان شرکت نفت برده شد و از حالش

خبر تازه‌ای ندارم. ساعت يك بعد از ظهر رادیو تهران را گرفتیم و انتظار داشتیم بوسیله رادیو دستوراتی به افسران و افراد داده شود ولی در این مورد مطلبی اظهار نکردند. رادیو دهلی را گرفتیم و از آن جا شنیدیم که چه حوادث شومی روی داده و با چه سرعتی نیروهای مهاجم از شمال و جنوب پیشروی می‌کنند. در پایان اخبار رادیو دهلی اعلام کرد: آخرین خبر حاکی از ترك مخاصمه و تغییر کابینه و بروی کار آمدن فروغی می‌باشد.

این خبر تا اندازه‌ای وضعیت را روشن ساخت و تکلیف‌عده‌ای را معین کرد. من از منزل ناصری خارج شده و به منزل رأفت رفتم تا شاید بتوانم از احوالات سایر رفقا مستحضر شوم. در آنجا عده دیگری از رفقا (نوربخش - سراج - افشنگ) جمع بودند. اینها حتی از اطلاعات مختصری هم که ما داشتیم بی بهره بودند.

تعدادی افراد مسلح انگلیسی برای جلب کلاشمرز بمنزل او رفته و او را دستگیر نمودند. یکی از افسران را (ناربان بهزادی) که بعادت اصابت تکه آهنی که هنگام انفجار گلوله توپی به پهلویش خورده و مجروحش کرده بود برای پسانمان نزد دکتر بصیر بردیم و در آنجا با کمال تأسف اطلاع یافتیم که ناخدا نقدی در بیمارستان شرکت نفت در گذشته است.

این افسر شریف، رفتی باشنیدن صدای شلیک توپی می‌خواهد برای انجام وظیفه از خانه خارج شود، همسرش باو می‌گوید: تو پدر دو طفل، یکی در شکم مادر و دیگری در مقابلت هستی، ما را به که می‌سپاری؟ پاسخ می‌دهد: خانم عزیز من که رئیس ستاد دو کودک خود نیستم، من رئیس ستاد نیروی دریائی جنوب و مسئول اطفالی هستم که هم اکنون زیر آتش گلوله‌های مهاجمین مشغول مبارزه می‌باشند. با این کلمات با همسر خود وداع می‌کند و سرانجام به شهادت می‌رسد.

روز هفتم شهر یور آقای خلفی اطلاع داد که ارتباط تلگرافی با تهران دایر شده است. از اهواز هیچگونه اطلاعی نداریم و نمیدانیم بر سر رفقا و همقطاران ما دربندر شاهپور چه آمده و بچه سر نوشتی دچار شده‌اند.

چند روز بعد در پاسخ تلگرامهای متعددی که به مرکز مخابره کسره بودیم

تلگرافی دریافت کردیم که در آن گفته بودند برای ترتیب کار افسران و درجه داران نیروی دریائی سر هنگک امین و ناسروان از شیروانی به خرمشهر می‌آیند. چون ناربان بهزادی بعلت جراحت پهنو سخت ناراحت بود لذا با موافقت رفقا قرار شد من با او به اهواز بروم.

روز ۱۶ شهریور ۲۰ با بهزادی به اهواز آمدیم و خود را به لشکر خوزستان معرفی کردیم. در اهواز ناربان آهنین و ناربان عظیم را دیدیم که با عده زیادی از افراد نیروی دریائی و مقدار قابل توجهی اسلحه و مهمات پیاده از خرمشهر عقب نشینی کرده و به لشکر خوزستان پیوسته بودند.

در اهواز نیز شنیدیم که ناسروان دهتازیانی در راه مراجعت به خرمشهر (باخاتم از مرخصی به تهران مراجعت می‌کرد) گرفتار نیروی انگلیسی شده و شدیداً مجروح گردیده و در بیمارستان بصره بستری می‌باشد.

چون داستان گرفتاری ناسروان دهتازیانی بسیار غم‌انگیز و نجات وی از مرگ به معجزه‌ای بیشتر شبیه بود؛ عین واقعه ذیلاً از نظر خوانندگان گرام می‌گذرد.

هنگامیکه وقایع شوم سوم شهریور بوقوع پیوست ناسروان دهتازیانی در مرخصی تهران بود و بمحض اینکه از این وقایع اطلاع حاصل کرد بانفاق همسر و فرزند خود برای مداح شدن بواحد خود با اتومبیل بسوی جنوب حرکت کرد. وقتی به اهواز میرسد باو میگویند که: جلوتر بروید راهها بسیار شلوغ و نا امن می‌باشند. پاسخ می‌دهد: من افسر دریائی نشده‌ام که در اهواز بمانم، بایستی بواحدم برگردم. در راه اهواز - خرمشهر هندی‌ها اتومبیل او را به مسلسل می‌بندند و راننده و گماشته او کشته می‌شوند. يك سر باز هندی باسریزه به ناسروان دهتازیانی حمله کرده و سرنیزه خود را از عقب به بدن او فرومی‌برد. سر باز هندی هر چه کوشش می‌کند نمی‌تواند سرنیزه را از بدن او خارج نماید، در این موقع ناسروان دهتازیانی باو اشاره می‌کند که پای خود را روی کمر او بگذارد و سرنیزه را خارج کند. از اینجا به بعد این قسمت بقلم نگارنده می‌باشد.

نماید. پس از آن نوسروان دهتازیانی بیپوش می‌شود و در همان حال او را به بصره منتقل می‌نمایند که بعداً معالجه و بهبودی می‌یابد.

نوسروان اردلان (دریادار بازنشسته) که با استفاده از مرخصی به تبریز که پدرش در آنجا سمت استانداری داشت رفته بود. بمحض اطلاع از وقایع جنوب با اتومبیل پدرش عازم تهران می‌شود و از آنجا با ترمینسوی خرمشهر حرکت می‌کند. وقتی که به اهواز می‌رسد مطلع می‌شود که خرمشهر سقوط کرده است و ناچار خود را به تیمسار شاه بخئی فرمانده اهواز معرفی می‌نماید.

نوسروان کهنموئی، افسر نویخانه نوا شاهنشاهی پلنگ پای توپ مجروح می‌شود ولی با وجود جراحت زیاد حاضر به ترك پست خود نمی‌شود و به مبارزه ادامه می‌دهد و در اثر اصابت گلوله‌های متعدد دست و پایش قطع و در روی نوا به افتخار شهادت می‌رسد. جسد پاره‌پاره او را همراه با پیکر تکه‌تکه سدا شهیدان وطن در گودال بزرگی در نزدیکی گورستان احمدآباد آبادان مدفون می‌نمایند.

از این مدفن، که گورستان سرباز گمنام واقعی و آرامگاه ناخدا نقدی، ناخدا کهنموئی، نوابان هریسچی، نوابان ریاضی و سایر شهدای نیروی دریایی جنوب می‌باشد، تا پیش از تشکیل مجدد نیروی دریایی شاهنشاهی فقط عده معدودی از خانواده افسران و درجه‌داران اطلاع داشتند. در سال ۱۳۲۵، هنگامیکه نیروی دریایی شاهنشاهی بفرمان مبارک شاهنشاه آریامهر مجدداً تأسیس گردید؛ افسران قدیمی دریایی گردهم آمدند و بر آن شدند که برای زنده نگاه داشتن نام شهدای مین آرامگاهی برای آنان بنا نمایند. شاهنشاه آریامهر که خود مظهری از وطن پرستی و ایران دوستی می‌باشند؛ امر و مقرر فرمودند تا اعتباری برای این منظور حواله گردد. آرامگاه شهدا با استفاده از اعتبار مذکور و کمک شهرداری آبادان بنا گردید.

در زمان فرماندهی نگارنده، هر يك از افسران دریایی بفرخور حال، مبلغی فراهم آوردند و با این وجه سنگ یادبودی جهت نصب در محوطه مجسمه رضاشاه بزرگ

در ستاد نیروی دریایی خرمشهر ساخته شد. در روی این سنگ، اسامی شهدای نیروی دریایی و بیستی بشرح زیر حك شده است:

در بابان غلامعلی بایندر فرمانده نیروی دریایی جنوب

ناخدا سوم حسن میلانیان	ناخدا سوم نصرالهدی
نوسروان یدالله بایندر	نوسروان حسن کهنموئی
سروان مکرری نژاد	نوابان یکم ابراهیم هریسچی
نوابان یکم مهدی ریاضی	نوابان سوم جعفر مسگرزاده
استوار دوم جواد پرستنده	مهنای یکم جواد همراز
مهنای یکم محمد ابراهیم طاهری	مهنای یکم محمد ربیع گیلانی
مهنای یکم حسین تگ حرزبان	مهنای دوم هاشم واحدی
مهنای دوم محمود پورنابت	مهنای دوم اسماعیل یوسفی
مهنای دوم سرخه‌ئی	
و ششصد ناوی	

عشق به ایران بخون کشیدت و این خون

کی کند ایرانی از کس است فراموش

۱۸۱ - ماجرای اسارت

هنگامیکه در بندر شاهپور به کشتی‌های مستقر در بندر حمله شد، عده‌ای نیز به نواشاهنشاهی شهباز حمله کردند. وقتی افراد مهاجم که مسلح به تبر و مسلسل بودند متوجه شدند که افراد نوا شاهنشاهی شهباز می‌خواهند بدستور نگارنده نقاد حساس نوا را منهدم نمایند؛ خشونت بیشتری بخرج دادند و سعی کردند بارگبار مسلسل افراد را از موتورخانه، بی‌سیم و سایر امکنه حساس نوا بیرون برانند. مدیر ماشین و افسر مخابرات نوا را برای مجازات بیشتر زیر آفتاب داغ شهر یور، که گرمای آن تقریباً ۵۰ درجه بود قرار دادند.

در اثر اعتراض من باین عمل يك افسر انگلیسی که درجهٔ سروانی داشت چند گلوله بسوی من شلیک نمود که من بموقع خود را کنار کشیدم و نجات یافتم. ولی بعداً که افسر ارشد انگلیسی که يك سرهنگه دوم بود بروی ناو آمد بدان افسر اعتراض نمود که چرا می‌خواست فرماندهٔ ناو را بقتل برساند و با اصرار من مدیر ماشین و افسر مخابرات را از زیر آفتاب بدرون ناو آوردند.

برای اینکه دستگاههای بی‌سیم ناو را بکار بیاندازند اسلحه‌های را بروی شقیقهٔ ناوبان انصاری افسر مخابرات ناو (ناخدا سوم بازنشسته) گذارده و می‌خواستند با تهدید او را وادار به این عمل نمایند. ولی این افسر با کمال رشادت گفت: من بهیچوجه زیر بار نخواهم رفت و به میهن خود خیانت نخواهم کرد.

جالب اینکه همین افسر که اعتقادات شدید مذهبی داشت پس از شهر روبرو ۲۰ بعالت بدی وضع مالی حتی پول خرید قندوچای برای شکستن روزه خود را نداشت ولی نه فقط در مقابل تهدید تسلیم نشد حتی در مقابل تطمیع که باو گفتند اگر برای ما کار کنید علاوه بر مزایای زیادی که خواهید داشت آتیۀ خوبی نیز در انتظار شماست؛ حاضر به همکاری نشد و اصالت اعتقاد و ایمان خود را عملاً نشان داد.

پس از تسخیر کشتی آنرا غارت نمودند و ما را بروی ناو انگلیسی بردند و بما گفتند: شما می‌توانید با ما همکاری کنید، من پاسخ دادم: ما به شاهنشاه بزرگ خود رضا شاه کبیر سوگند وفاداری خورده‌ایم و هرگز با شما همکاری نخواهیم کرد و بوطن عزیز خود خیانت نمی‌کنیم. گفتند: پس دستور دهید افسران شما با ما همکاری نمایند، جواب دادم از خودشان پرسید، ولی تمام افسران مثل ناوبان میرجهانگیری (ناخدا یکم بازنشسته) و ناوبان وهابی (ناخدا یکم بازنشسته) یکصدا گفتند: ما از فرماندهٔ خود متابعت خواهیم کرد و غیر ممکن است برخلاف سوگند خود کاری بکنیم.

پس از آنکه انگلیسی‌ها کاملاً از همکاری ما ناامید شدند، تعدادی از افراد نیروی دریائی جمعی ناوهای شهباز، سیمرغ و چهار افسر؛ ناوبان یکم عبدالحسین وهابی فرماندهٔ دوم ناوشهباز، ناوبان دوم یدالله میرجهانگیری مدیر ماشین نار

شهباز، ناوبان سوم انصاری، افسر مخابرات ناومزبور و نگارنده کفر مانده‌ی ناوشاهنشاهی شهباز را بعهده داشت به اسارت بردند. و از طریق خورموسی واروندود به اردوگاه زندانیان واقع در محله‌ای بنام «شمعیده» در وسط صحرا هجراور شهر «زیر» در عراق گسیل داشتند. بمحض ورود به اردوگاه مشاهده شد که تعدادی زیادی از افسران نیروی زمینی

شاهنشاهی و عده‌ای از کارکنان کشتی‌های آلمانی پناهنده به بندر شاهپور نیز در آنجا هستند. باوجود اینکه همهٔ افراد مستقر در اردوگاه، زندانی انگلیسی‌ها بودند مقامات اردوگاه تبعیض شدیدی بین اروپائیها و سایرین قائل می‌شدند؛ مثلاً به افراد آلمانی

جیره یخ داده می‌شد و به زندانیان ایرانی که قسمت اعظم آنها از اهالی قسمت مرکزی ایران بودند وزندگی در نقاط گرمسیر زیاد به مزاج آنها سازگار نبود یخ داده نمی‌شد. من بلافاصله به این عمل اعتراض کردم و فرماندهٔ اردوگاه

گفت: نمی‌توان به تمام زندانیان جیره یخ داد و این کار عملی نیست. باین دلیل من دستور دادم که هیچیک از افسران و درجه‌داران برای حضور و غیاب از چادرهای خود خارج نشوند و همهٔ زندانیان ایرانی با اجرای دستور من نشان دادند که ایرانیان

در هر حال، حتی در اسارت، یکدل و يك زبان هستند. وقتی زمان حضور و غیاب فرارسید و صدای سوت نگهبانان، زندانیان ایرانی توجهی نکرده و از چادرهای خود خارج نشدند؛ مرا که آنان بنام «کاپیتان رسائی» می‌شناختند جهت ادای

توضیحات به اطاق فرماندهٔ اردوگاه بردند. او بمن گفت: شنیده‌ام شما این دستور را صادر کرده‌اید؟ پاسخ دادم: شما نباید با زندانیان جنگ چنین رفتاری بنمائید و بین آنها تبعیض قائل شوید و مادامیکه این حالت بر طرف نگردد، دستورات من بوقت خود

باقی خواهند بود. فرمانده اردوگاه گفت: اگر لازم باشد شما را به هندوستان تبعید خواهیم کرد، گفتم: اشکالی ندارد ولی شما دیدید که هیچیک از افسران و افراد، با شما همکاری نکردند و سوگند خود به رضاشاه بزرگ وفادار ماندند. شما

شبانده به ناوهای ما ریختید و مغایر با تمام اصول بین‌المللی فرماندهٔ نیروی دریائی و افسران ما را کشتید و حتی از چند ناو کوچک ما هم ترسیدید و از این نظر حق خود میدانم از منافع کشور و هموطنانم دفاع کنم.

خلاصه پس از مدت‌ها بحث، موافقت شد که بجیره زندانیان ایرانی نیز بسنج افزوده گردد و علاوه بر آن بجای غذای هندی اردوگاه، به ایرانیان غذائی مطابق طبع آنان داده شود. پس از آن دستور دادم که افراد از چادرهای خود بیرون آمده و در حضور و غیاب شرکت نمایند و علاوه بر آن، برای پاسخ به زندانیان آلمانی که تظاهر به ورزشکاری می‌کردند در تمام مدت اسارت تا آنجا که ممکن بود به ورزش بپردازند.

در این کتاب بایستی از جوانمردانی که شبانه از برابر سربازان مسلح انگلیسی و هندی و از زیر سیمهای خاردار اردوگاه گریختند تا خبر سلامتی ما را بمقامات ایرانی اطلاع دهند و یا از سربازانی که شبانه با تقبل خطرات بسیار از اردوگاه می‌گریختند و با اخذ آخرین اخبار از ایران برای من باردوگاه بازمی‌گشتند یاد شود.

بایستی یاد آن درجه‌دارانی را گرامی داشت که از فرط احساسات و عشق به میهن می‌خواستند خود را در اردوگاه انگلیسی‌ها بدار بیاویزند و بخواهش من از خودکشی صرف نظر کردند.

بایستی به احساسات و روحیه عالی سربازی درجه‌دارانی بدیده احترام نگریست که هنگام ورود من به اردوگاه در چادر لختی که مقامات انگلیسی بمن تخصیص داده بودند پیر این کار و لباسهای خود را روی زمین گسترده تا فرمانده‌شان روی زمین لخت نخواهد.

بایستی از آن نای دلیر یاد کرد که وقتی انگلیسی‌ها بعلمت اینک که او زبان آنها را خوب می‌دانست گفتند با آنها بماند و همکاری نماید می‌خواست خود را در دریا غرق نماید و حاضر بهمکاری نشد و انگلیسی‌ها بموقع متوجه شدند و او را به اردوگاه زندانیان فرستادند.

اخبار ایران اشغال شده از گوشه و کنار همانطوریکه اشاره شد بمای رسیدند و در اینجا بسیار بجااست که از پزشک مسلمان پاکستانی اردوگاه که اکنون نمی‌دانم در کدام نقطه دیاست سپاسگزار می‌نمایم. این شخص روزنامه را از مقامات اردوگاه

برای خود می‌گرفت و برای مطالعه بما می‌داد. یکبار محافظین اردوگاه افراد ایرانی را در حال مطالعه روزنامه غافلگیر کردند و آنان برای آنکه آن پزشک پاکستانی را گرفتار نکنند فوراً روزنامه را خوردند تا هیچگونه مدرکی بر علیه وی در دست باقی نماند.

ایام پر زنج و محن سپری می‌شد و عقبار غم‌قلوب همه ما را فرا گرفته بود. روزی مرایه قزاق اردوگاه فرا خواندند. در آنجا افسران انگلیسی می‌کوشیدند با ارائه دلایل گوناگون حقیقت حمله خود را ثابت نمایند. افسر بازرسی که یک سروان انگلیسی بود به من گفت: با این تفنگ بر تو که می‌بینید یک سرباز ایرانی برادر مرا که یک ستوان یک بوده کشته و نا آخرین گلوله خود را بر علیه ما بکار برده است.

جنگ در هر کجا که باشد، چه برای غالب و چه برای مغلوب جز رنج و درد چیزی بازمغان نمی‌آورد.

روز ۲۲ شهریور ماه ۱۳۲۰ با افسران گردهم نشسته، گفتگو می‌کردیم و به ایران اشغال شده می‌اندیشیدیم. یکی از افسران تفالی بدیوان حافظزد و غزلی به مطلع زیر پاسخ آن بود.

یوسف هم گشته باز آید به کنعان غم مخور

کلبه احزان شود روزی گلستان غم مخور

درست یکساعت پس از آن، سرهنکه انگلیسی بمن اطلاع داد که ساعت آزادی شما فرارسیده است و به افراد بگوئید خود را برای رفتن به ایران آماده نمایند.

نیمه شب ۲۴ شهریور ۱۳۲۰ بایک کشتی از بصره حرکت کرده ساعت ۱۰ صبح به بندر شاهپور ساعت ۱۴ همگی به اهواز رسیده و دوران اسارت خاتمه یافت و همانطوریکه در صفحات پیشین این کتاب تحت عنوان دو منظره گفته شد استقبالی حزن انگیز از ما بعمل آمد.

۱۸۲- وقایع سوم شهر یور ۱۳۲۰ در شمال

در ساعت ۳ صبح سوم شهریور ۱۳۲۰ نازگان شوروی که در بین آنها یک نازبزرگی که

۱- این مطلب از زبان تیمسار دریابان باز نشسته و مستأزاد که در آن زمان با درجه نائبروانی در بندر پهلوی خدمت می‌نمود ذکر می‌گردد.

دارای هواپیماهای آب‌نشین هم بود (Hydravion) در دوازده میلی ساحل بندرپهلوی لشکر انداخت. نیروی دریائی شمال در آن موقع دارای سه ناوچه ۳۰ تنی که هر يك مجهز به يك قبضه مسلسل در سینه و يك توپ کالیبر کوچک در پاشنه و ناو سلطنتی شهسوار و ناوچه شاهنشاهی ننگه بود.

در آن شب دریا توفانی و بسیار متلاطم بود و بنا به تصمیم فرمانده شمال به ناوچه شاهنشاهی گرگان دستور داده شد که بمنظور گشت و شناسائی از دهانه موج شکن بندرپهلوی خارج شود، ولی بعلمت توفانی بودن دریا این امر عملی نشد. ولی وقتیکه ناوچه شاهنشاهی گرگان در نزدیکی موج شکن بالای موج قرار می‌گرفت از جریان حضور ناوگان شوروی اطلاع حاصل نمود و مراجعت کرد. مراتب به استحضار فرمانده رسید و دستور داده شد که «شتر» را در جلوی دهانه فرقی نمایند. این کار انجام و بالنتیجه از ورود ناوگان شوروی بدینوسیله جلوگیری بعمل آمد، ولی آرتش شوروی که مجهز به تانگه و خودرو بود از راه آستارا بطرف بندرپهلوی سرازیر شد.

مقرر ظهر روز سوم شهریور يك هواپیمای اکتشافی شوروی در آسمان بندر پهلوی دیده شد و پس از شناسائی مراجعت نمود. روز چهارم شهریور موج هواپیماهایی که هر دسته از آنها شامل چهار فروند بود در آسمان گیلان ظاهر شدند و ابتدا آشیانه مسلسلی را که از طرف نیپ گیلان در ساحل غازیان، روبروی باشگاه افسران مستقر شده بود بوسیله بمب ویران نمودند و بعد بامباران محوطه شیلات و گمرک و میدان غازیان بکار خود پایان دادند.

روز پنجم شهریور باز هواپیماهای شوروی به سربازخانه های رشت و بندر پهلوی هجوم آوردند و بامباران آسایشگاه و اصطبل سربازان زیادی را شهید و تعدادی دواب را تلف کردند. در بندر پهلوی نیز تعدادی کشته شدند. هنگامیکه هواپیماهای شوروی پس از بمباران مراجعت و در افق دریای خزر ناپدید می شدند همه افسران و درجه داران و غیر نظامیان از پناهگاههای خود خارج شدند، ولی يك هواپیمای شوروی

۱- هنگامیکه نو سلطنتی شهسوار از هلند خریداری شد و از راه دریای سیاه عازم دریای خزر گردید بعلمت زیاد بودن آبخورد برای عبور از کانال دن - ولگا روی حوض شناور که بعداً «شتر» نامیده شد قرار گرفت.

دفعته مراجعت و بمب‌های خود در محل تمرکز افسران و درجه داران که خود را دوباره در پناهگاهها پنهان می نمودند ریخت و سپس شروع به تیراندازی با مسلسل کرد. در نتیجه نا سروان عبدالله بایندر شهید و نابان اعتماد زاده دست راست خود را از دست داد. چند نفر درجه دار و غیر نظامی نیز به شهادت رسیدند.

در خلال این سه روز همانطوریکه اشاره شد آرتش شوروی از راه آستارا به بندر پهلوی ورشت مرزن آباد وارد و نقاط حساس و سرباز خانه‌ها را اشغال نمودند و تعدادی از افسران نیپ گیلان و نیروی دریائی شمال را که تعداد آنها به ۷۰ نفر می رسید در ساختمان شیر و خورشید بندرپهلوی زندانی کردند و مدت زندانی بودن آنان به تفاوت يك تا دو ماه و نیم طول کشید.

ناگفته نماند که روز پنجم شهریور هنگامیکه دستور ترك مخاصمه و عدم مقاومت از تهران صادر شد، شخصی با يك قایق موتوری ویرجیم سفید بعلاوه تسلیم نزدیک ناوهای شوروی رفت و در نتیجه عده ای سرباز شوروی با يك قایق موتوری از راه کانال به بندرپهلوی وارد شدند.

۱۸۳- واژه‌ها و اصطلاحات جاری در نیروی دریائی ایران

تا سال ۱۳۳۰

در مهرماه ۱۳۱۴ شمسی بموجب حکم عمومی آرتشی شماره ۲۲۹۰ لغات و اصطلاحات جدید بشرح زیر تبدیل و معمول گردیدند.

لغات و اصطلاحات قدیم	لغات و اصطلاحات جدید
بحریه	نیروی دریائی
بحری - منسوب بدریا	دریائی
ناویگاتور	دریائیان
رائنده کشتی	دریائورد - ناوبر
تحت البحری	زیر دریائی

لغات و اصطلاحات جدید

لغات و اصطلاحات قدیم

ناو	نایین در قوای بحری - ملاح کشتی جنگی
سر ناوی	سرجوخه بحری
مهنای دوم	گروهیان دوم
مهنای یکم	گروهیان یکم
ناو استوار دوم	استوار دوم
ناو استوار یکم	استوار یکم
ناوبان سوم	ستوان ۳ بحری
ناوبان دوم	ستوان ۲ بحری
ناوبان یکم	ستوان ۱ بحری
ناو سروان	سروان بحری
ناخدا سوم	سرگرد بحری
ناخدا دوم	سرهنگ دوم بحری
ناخدا یکم	سرهنگ بحری
دریادار	امیرالبحر سوم
دریابان	امیرالبحر دوم
دریاسالار	امیرالبحر یکم
ناوگان	جهازات و مجموع کشتی های جنگی
ناوبخش	یك دولت (۲ تا ۳ اسکادر) مطابق آرتش
ناو تیپ	اسکادر (۲ تا ۳ دیویزیون) مطابق سیاه
ناو گروه	دیویزیون (۲ تا ۳ اسکادریل) مطابق لشکر
دسته	اسکادریل فلوئید (۲ تا ۳ سکسیون) مطابق تیپ
ملوان	سکسیون (۲ کشتی) مطابق هنگ
جاشو	ملاح (در کشتی های عادی)
	جاشو - عملة کشتی

لغات و اصطلاحات جدید

لغات و اصطلاحات قدیم

آب باز	غواص
کشتی	کشتی بمعنی مطلق و اعم
ناو	کشتی جنگی بمعنی اعم
ناوچه	کشتی کوچک جنگی
کرچی	قابق پاروئی و یا موتوردار
کرو	قابق بادی دریائی
فبرد ناو	کرواز در باتای
رزم ناو	کروازور
پی گرد	اکسیلوراتور
پی گردی	اکسیلوراسیوان
زره دار	کشتی زره پوش
ناو شکن	ضد توریور
اژدر	تورپیل
اژدر انداز	لانس تورپیل
توپدار	کشتی کوچک دارای توپ

ایران : که يك نیروی تعرضی نبود، توسط متفقین منهدم شده‌اند، آنگاه بایستی نه فقط غرامت ناوهای غرق شده را بپردازند، بلکه تعدادی افسر برای نیروی دریائی شاهنشاهی ایران آموزش دهند.

دولت انگلیس به عنوان پرداخت غرامت بلکه تحت عنوان اینکه دول متحدی هستیم و با تفاق یکدیگر علیه آلمان و دول محور بجنگ پیوستیم، بجای ناوهای ببر و پلنگ سابق دونا دیگر تحویل دادند که بیاد ناوهای غرق شده ببر و پلنگ نامگذاری شدند. ناوهای شاهرخ، شهباز، سیمرخ، کرکس و پندبیر را که از نیروی دریائی شاهنشاهی گرفته بودند مجدداً در سال ۱۳۲۶ مسترد نمودند.

شادروان تیمسار سپهبد رزم آرا رئیس ستاد و تیمسار سپهبد امیر احمدی وزیر جنگ



در یادگار عبداللّه ظلی
دومین فرمانده نیروی
دریائی شاهنشاهی از
۱۳۲۶ تا ۱۳۳۱

فصل بیست و هشتم

۱۸۴- نیروی دریائی شاهنشاهی پس از جنگ جهانی دوم

در سال ۱۳۲۵، پس از فتح آذربایجان و راندن متجاسرین، تیمسار سپهبد جهانبانی وزیر کشور وقت ایران راجع به اشاعه قاچاق در خلیج فارس گزارشی تقدیم هیئت دولت نمود و بفرمان شاهنشاه آریامهر مقرر شد با توجه به راج قاچاق در خلیج فارس با انگلیسی ها گفتگو بعمل آید که بجای کشتی های ایرانی که غرق نموده اند یا کشتی های جدیدی بدولت ایران بدهند و یا اینکه وسائلی در اختیار بگذارند. دولت انگلیس بوسیله وابستگی خود اطلاع داد که حاضر است چهار ناو ۳۲۰ تنی نیروی دریائی شاهنشاهی ایران را که هنگام جنگ جهانی دوم در هندوستان از آنها استفاده می نمود تحویل دهد. کمیسیونی در اطاق تیمسار هدایت (معاون وقت وزارت جنگ) تشکیل و قرار شد کمیسیون دیگری با حضور تیمساران فعلی و ناخدایان آن زمان شاهین، نصیرزند، ظلی، رأفت و نگارنده تشکیل شود. کمیسیون مزبور نظر داد که چون ناوچه های مورد بحث در سال ۱۳۱۱ ساخته شده و بحدت چهار سال در زمان جنگ مورد استفاده قرار گرفته اند، نمیتوانند نیازمندیهای نیروی دریائی شاهنشاهی را مرتفع نمایند و حال که دولت انگلیس حاضر به مذاکره شده است، اجازه داده شود تا کمیسیون مجددی با شرکت افسران نیروی دریائی شاهنشاهی به ریاست تیمسار سپهبد جهانبانی تشکیل گردد. در این کمیسیون نظر داده شد که چون در زمان جنگ بدون توجه به مقررات مربوطه ناوها و ناوچه های نیروی دریائی

وقت گفتند: مطالعه کنیم تاراه حلی برای راه انداختن ناوها بیاییم زیرا آرتش در آن زمان پولی نداشت. قرار شد حقوق افسران نیروی دریایی را آرتش بدهد و فوق العاده دریا نوردی مربوطه را اداره گمرک بپردازد.

هیئتی باتفاق تیمسار شاهین و تیمسار صفائی بانگلستان رفت تا بجای پیر و پلنگ سابق دوناو دیگر تحویل بگیرد. انگلیسی‌ها اظهار داشتند که بجای ۳۲۰۰ تن ظرفیت کشتی که از نیروی دریایی ایران غرق کرده‌اند، واحدهای شناوری بهمان ظرفیت تحویل خواهند داد و دوناو که بعداً پیر و پلنگ نامیده شدند و دوناوچه ۵۰ تنی بنام «عسلو» و «تهمادو» جمعاً با ۳۳۰۰ تن ظرفیت تحویل نیروی دریایی شاهنشاهی گردیدند و سازمان جدید نیروی دریایی شاهنشاهی با این شش فروند ناو (۴ فروند کهنه و ۲ فروند که در زمان جنگ دوم جهانی ساخته شده بودند) برآه افتاد.

قبل از شهریور ۱۳۲۰ برای اینکه اعلیحضرت رضا شاه بزرگ بتوانند انگلیس‌ها و سایر دول دنیا را بکمک برای بنیاد گذاری نیروی دریایی نوین ایران ترغیب نمایند؛ لزوم ایجاد نیروی دریایی را ضمن سرکشی به بنادر و سواحل و جزایر خلیج فارس، مبارزه با قاچاق عنوان کرده بودند. ولی پس از آنکه ایران در پیمان‌های نظامی شرکت کرد، نیروی دریایی شاهنشاهی وظیفه اصلی خود را که عبارت از دفاع از کشور و آبهای میهن و کمک به متحدین می‌باشد بعهده گرفت.

۱۸۵- سلطنت اعلیحضرت همایون محمد رضاشاه پهلوی

آریامهر و نیروی دریایی شاهنشاهی

هنگامیکه اعلیحضرت همایون محمد رضاشاه پهلوی زمام سلطنت ایران را بدست مبارک گرفتند، در عنقوان جوانی بودند و خود را با سلطنت بر کشوری مواجه دیدند که بیگانگان شمال و جنوب آنرا تصرف کرده بودند.

شاهنشاهی که در ابتدای زندگی ساده و عادی خودشان با مسائل و مشکلات سختی روبرو می‌شدند، مسئولیت نگهداری و حراست مملکت متشکست و پراشوبی را قبول

می‌فرمودند؛ که اوضاع داخلی آن دستخوش اراده خائنین خانگی و امور اداری و حقوقی آن روی دست امیال غناسری سودجو و فریب خورده می‌گشت. در استانها، شهرها و بین ایلات و عشایر اوضاع آرام و مطمئنی وجود نداشت. حتی در خیابانهای پایتخت نیز امنیت از بین رفته بود و هیچکس پس از غروب آفتاب جرأت تردد در شهر بویژه در مکانهای تاریک را نداشت. در چنین شرایطی، محور اوضاع سیاست خارجی ایران نیز روی نظرات و اعمال نفوذهای قدرتمند و بیگانه مقیم مملکت ما می‌گشت. آتش جنگ دوم جهانی هنوز شعله‌ور بود و نیروهای متفقین گاه و بیگاه در خیابانهای پایتخت و شهرهای بزرگ ایران رژه می‌رفتند. استخوان بندی اساس یک کشور مستفل و فرهنگ و اصول حقوقی مملکتی که در ازای ۲۰ سال فعالیت رضاشاه بزرگ ناسزه تضح گرفته بود؛ یکبارگی همه جریحه‌دار شده و ناقص ماند و اساس پاره‌ای از



دریادار

شلامحسین بایندر

سومین فرمانده نیروی

دریائی شاهنشاهی

از ۱۳۳۱ تا تیرماه ۱۳۳۳

رضاشاه بزرگ، در ایران درخشیدن گرفته بود خاموش گردد. چنانکه اشاره شد از نیروی دریائی شاهنشاهی پس از واقعه سوم شهریور ماه ۱۳۲۰ هیچ چیز جز دلبهای امیدوار افسران و نوابان نیروی دریائی که به تصمیم شاهنشاه خود چشم دوخته بودند نمانده بود. شاهنشاه آریامهر بهمه این دلها نور امید و بهمه ساحل نشینان و مانم زدگان خلیج فارس روح پیروزی بخشیدند. آن روزها و ساعتها که مردم بوشهر و سایر بنادر و جزایر خلیج فارس بالذبحها و قایقهای بادبانی خود بدور ناوهای نیروی دریائی شاهنشاهی شادی کنان و هلهله گویان می جرخیدند و گل می ریختند، باز هم تکرار شد. چهره های سوخته و بهم رفته پیر مردان و کودکان یتیمی که



بازدید اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ از دانشاران آکادمی دریائی لیورنو (ایتا) عدد زیادی از افسران نیروی دریائی شاهنشاهی از این آکادمی فارغ التحصیل شده اند.

اقدامات مترقیانه آن رادمرد نیربکلی از هم پاشید. یکی از آن اقدامات تأسیس سازمان نیروی دریائی شاهنشاهی در چهاردهم آبان ۱۳۱۱ بود؛ سازمانی که پس از ۹ سال تلاش و زحمت، تحمل رنجها و استقامت های سیاسی رضاشاه بزرگ تازه در دریاهای جنوبی میهن، بحرکت درآمده بود و میرفت که قدرت و سیادت در خلیج فارس پیدا کند؛ یکباره در شب سوم شهریور ماه ۱۳۲۰ همه شالوده و اساس آن به یغما رفت و نتیجه چندین سال رنج و مرارت در چند ساعت محو و نابود گشت.

در اواخر سال ۱۳۲۵ شاهنشاه آریامهر، علی رغم همه مخالفتها و کارشکنی های نفوذ خارجی، اراده فرمودند که باردیگر نیروی دریائی شاهنشاهی تأسیس گردد و سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان را به زیر بال خود گیرد. ایشان با این اقدام بجای منطق و حیاتی نگذاشتند مشعل رستاخیزی که باراده موجد ایران نوین،



دریابان حبیب الله شاهین
چهارمین فرمانده نیروی
دریائی شاهنشاهی از تیرماه
۱۳۳۳ تا سال ۱۳۳۹

والدینشان را در نیروی دریائی از دست داده بودند، دوباره شکفته شدند و لبخندشادی و رضایت در چهره مادران و داغدیدگان هویدا گشت.

نیروی دریائی شاهنشاهی بازاده اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر دوباره رسماً تأسیس شد و اولین گروه دانشجویان ایرانی در سال ۱۳۲۹ برای آموزش‌های دریائی به اروپا اعزام گردیدند.

۱۸۶- نیروی دریائی شاهنشاهی دوباره زنده می‌شود.

«... اگر در گذشته نیروی دریائی ایران برای مدتی اسمی بوش نبود و قدرت جنگی خود را از دست داده، تقریباً بهمان میزان و بهمان مدت قدرت فعاله کشور نیز محدود شده بود، ولی امروز کشور شما در دنیا مقام دیگری پیدا کرده است. خوشبختانه می‌بینیم که به تناسب پیشرفتهای مملکتی نیروی دریائی ایران نیز دوباره زنده می‌شود. نیروی دریائی که ما بنامی کنیم برای ابراز قدرت و بمنظور گردش و دریانوردی بهبود یافته یا برای تجاوز و تخطی بدیگران نیست، بلکه نیروی دریائی ایران حافظ سرحدات این مملکت است، سرحدات ایران و اساسی که ما از آن دفاع می‌کنیم قابل توجه و اهمیت می‌باشند. نیروی دریائی ایران نیز بهمان نسبت قادر و مجهز خواهد شد، به نسبت ازدیاد قدرت مادی نیروی دریائی ایران، سازمان این نیرو نیز در حال توسعه است، معلومات علمی و فنی نیروی دریائی ایران نیز قوی‌تر می‌شود. ... امروز علاوه بر انجام وظیفه ملی، یک سر باز ایرانی افتخار آنرا دارد که این انجام وظیفه توأم با خدمت در راه صلح و راه پرافتخار و شرافتمندانه است. مطمئن هستیم همانطور که مقرر داشتیم پس از پایان دوره جدید، نیروی دریائی شاهنشاهی، این نیرو از هر جهت شایستگی و لیاقت این سرزمین کهنسال را پیدا خواهد کرد.»

از فرمایشات ملوکانه درستاد نیروی دریائی خرمشهر

۱۱ اسفند ۱۳۴۵

آنها که کم و بیش به تاریخین المملی آشنائی دارند خوب می‌دانند که تاریخ صنایع و اقتصاد نه فقط به اصل تولید و توزیع و بهره بستگی دارد، بلکه تجربیات صنعتی و اقتصادی برای هر ملتی بعنوان سرمایه مهمی تلقی شده و آنچه که به مرور زمان از ساخته‌ها و تولیدات برای ملتی میماند، خود نیز سرمایه و پایه‌های اقتصادی و صنعتی دیگری را تشکیل میدهد.

کیفیت نیروی دریائی برای هر کشوری خارج از این فاعده نیست، زیرا سازمان دریائی در هر کشوری، اعم از نظامی یا تجارتنی و صرف نظر از جنبه بخصوص نظامی آن، بمنزله یک واحد بزرگ فنی و صنعتی است. این واحد دراصل، بستگی به بنیه اقتصادی و مالی آن کشور و تجربیات صنعتی و دریائی آن ملت داشته و به موقعیت جغرافیائی و شرایط اقلیمی و تعداد نفوس و بالاخره شرایط سیاسی آن کشور مربوط می‌شود.

پرسنل نیروی دریائی شاهنشاهی مگر در شهریور ۱۳۲۰ چقدر بود که متجاوز از ۶۰ نفر آنان نابود شدند؛ از طرفی نفوس کشور ما نسبت به وسعت خاک ما بسیار کم بوده و تجربیات دریائی و صنایع کشتی سازی باستانی میهن ما به‌عللی که همه می‌دانند در جنگهای پی‌درپی بکلی از بین رفتند.

این درست است که همه چیز در زندگی نسبی است و ما میدانیم که موجودیت و گسترش امپراتوری دریائی میهن ما در دوران هخامنشیان زبانزد جهانیان بود، ولی وسعت و شناسائی جهان آن روز چه بوده است؟ سابقه تجربیات دریائی آن چقدر بوده است؟ مهمتر اینکه باید دانست امپراتوری دریائی ایران در آن موقع با چه کشورهایی مقایسه می‌شده است؟ امروز نیز مسأله نیروی دریائی شاهنشاهی و مقننات و امکانات آن بهمین نحو مطرح است.

اگر بخواهیم نیروی دریائی شاهنشاهی امروز را بانیره‌های دریائی جهان مقایسه کنیم، باید در نظر داشته باشیم که از زمان تأسیس بسیاری از آن نیروها، چند صدسال میگذرد و تجربیات و معلومات و اطلاعات دریائی و فنی آنان به مرور زمان چون قشرهای سرمایه و ثروتی رو بهم انباشته شده، تا با امروز که نیروی دریائی نیرومند

هر کدام از آنها بدین گونه در جهان جلوه گر شده است. اما از زمان بوجود آمدن نیروی دریائی نوین ایران، با شرایط نامساعدی که قبلاً اشاره شد فقط چند سالی میگذرد. پس وقتی نیروی دریائی شاهنشاهی را در مقام مقایسه کنار دیگر نیروهای دریائی جهان قرار میدهیم؛ باید منصفانه همه اطراف و جوانب و شرایط بوجود آمدن و تأسیس آن را در نظر مجسم سازیم. روی این اصل اگر گفته شود که در عرض يك ربع قرن نیروی دریائی ده صد ساله پیموده و هرگز کیفیت آن



بازدید
اعلیحضرت
همایون
شاهنشاه
آریامهر
بزرگ
ارتشداران
از آکادمی
دریائی
لیورنو
(ایتالیا)
در سال
۱۳۳۶

در گذشته به یایه امروز نبوده است سخنی بگزارف نبوده و در هر حال باید نسبت را در نظر داشت.

امروز نیروی دریائی شاهنشاهی، دارای تشکیلات منظم در ساحل و سازمانهای مدد نظامی بر روی ناوها می باشد.

سازمان یگانهای شناور نیروی دریائی شاهنشاهی دارای يك ناوگان مدد می باشد که بشرح زیر از واحدهای مختلف تشکیل یافته است:

ناوهای سلطنتی بظرفیت	۷۵۶ تن
ناوهای نوع ناوشکن سنگین بظرفیت	۱۰۰۰۱ تن
ناوهای نوع سام (ناوشکن پاسور) بظرفیت	۴۸۰۰ تن
ناوهای نوع بایندر (ناو پاسور) بظرفیت	۴۵۵۰ تن
ناوهای نوع مین روبر کرانه ای بظرفیت	۱۵۱۲ تن
ناوهای نوع مین روبر رودخانه ای بظرفیت	۴۷۰ تن
ناوهای نوع ناوگشتی توپدار بظرفیت	۴۳۸ تن
ناوچه های نوع ناوچه گشتی توپدار بظرفیت	۴۲۸ تن
ناوچه های نوع زهره	۲۲۸ تن
ناوچه های گشتی سرویس	۴۸ تن
ناوهای لجستیکی و تعمیراتی	۱۶۶۶۰ تن
هواناوهای نوع SRN6	۱۱۰ تن
هواناوهای نوع BH7	۱۰۰ تن

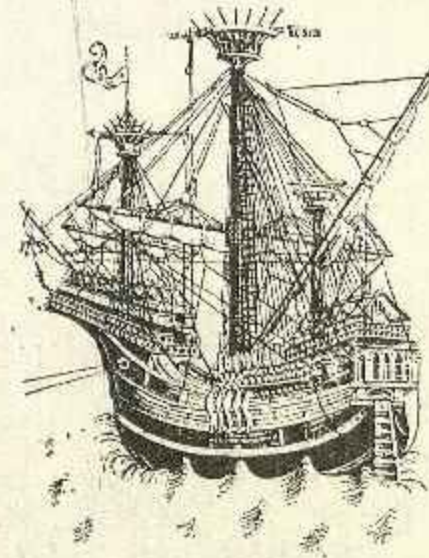
علاوه بر این، یگان هوادریای نیروی دریائی شاهنشاهی دارای تعدادی هلیکوپتر نوع سیکورسکی، UH-1H و Jet Ranger نیز می باشد.

بامقایسه ظرفیت فعلی یگانهای شناور نیروی دریائی شاهنشاهی (۴۰۱۰۱ تن) و سال ۱۳۲۵ (۳۳۰۰ تن) یعنی تاریخ تأسیس مجدد نیروی دریائی شاهنشاهی میتوان باسانی دریافت که چگونه به یگانهای شناور نیروی دریائی شاهنشاهی مرتباً افزوده گردیده و با بعبارت دیگر ظرفیت یگانهای شناور نیروی دریائی شاهنشاهی ۱۲/۱ برابر



شده است و برای پشتیبانی یگانهای شناور، پایگاههای مجهزی در خرمشهر، آبادان، خسروآباد، خارگ، بندر بوشهر، بندرعباس، بندر پهلوی، سیرجان و رشت احداث شده است. درحالیکه نیروی دریائی شاهنشاهی پیش از شهریور ۱۳۲۰ فقط دارای یک پایگاه کوچک در خرمشهر و چند پاسگاه دریائی در بندرعباس و بندر بوشهر و بندر پهلوی بود و در مرکز مطلقاً سازهائی نداشت.

نیروی دریائی شاهنشاهی تحت رهبری خردمندان عالیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران به گسترش سریع خود روز بروز ادامه می دهد؛ باشد تا روزی بمقام ارجمندی که شایسته آنست فائق گردد.



فهرست نام گسان و جایها

تعداد	نام گسان و جایها	تعداد	نام گسان و جایها
۲۱۱-۲۴۲-۲۴۴	ادوارد کونوک	۶	آبادان
۱۴۱	اردشیر		آستانه
۱۲۸-۱۱۹	استرابون	۴۳	آپلن داقن فوز
۳۶-۳۵	اسکندر	۱۱۹	آتیک
۵۴-۳۶	اسکی لاکس	۱۱۰	آخمنس
۱۹-۱۸	اقراسباب	۱۰۶-۹۷	آرت میزیوم
۳۱۸	القرنه	۷۹	آرناس
۱۱۹	القطیف	۹۶-۹۵	آریا بیگ نس
۱۴۷	المنذر بن ساوی	۱۱۰	آریامن
۳۰۸	الله تلیمان	۱۰۲-۷۹	آریان
۲۰۹-۲۰۷	الله وردیخان	۱۱۳-۱۰۹-۱۰۵	آریستید
۲۲۵-۲۲۳-۲۰۷	امام قلی بیگ	۱۲۷	آسیدها
۲۲۲-۲۱۷-۲۰۹	امام قلی خن	۱۱۱-۱۱۰	آغامحمدخان قاجار
۲۲۶	امیر زین الدین محمد	۱۰۹	آبو کرک
۲۰۸	امیر یوسف شاه	۳۶۵	آلفونسو دورونوونها
۱۰۵	امن آنازی رونت	۲۰۰-۱۹۴	آلمین
۱۵۱-۱۵۰	اتوشیروان	۲۰۵	آماردها
۹۴	اوبه	۲۵۵	آمی نیاس
۱۰۸-۹۸-۹۷	اوری بیاد	۱۱۸	آن تی دور
۱۲۲	اومانه	۱۰۵-۱۰۱-۱۰۰	
۱۳۰	ایتره	۹۵	
۹۷	ایستیم		
۳۰	ایلامیها		
	ب	۱۵۵	ابوالقیس
۱۹۳	بارتلمی دیاز	۱۳۶-۱۲۵	ابوله
۱۳۱	باری غزه	۱۳۶-۱۳۲-۱۳۰	اپولو گوس
۱۴۶	باذان	۱۲۷	اپیس
۱۴۴	بقن اردشیر	۱۳۱-۱۳۰	اتام بلوس
۳۴	بخت النسر	۲۶۹	احمد یوسعیدی

تعداد	نام گسان و جایها	تعداد	نام گسان و جایها
۲۵۸	بلعرب بن حمیر	۲۵۸	تسپایا نها
۳۲۳	بنی خالد	۲۶۷-۲۶۱-۲۶۰	تقی خان شیرازی
۲۸۸	بنی کعب	۱۰۹-۱۰۸-۹۸	تصتو کل
۲۶۷	بیلی	۲۳۸	توماس استیفنس
۱۵۱-۱۵۲-۱۸۳	بیزان تیوم	۲۴۴	توماس یارکر
	پ	۲۰۱	تورا نشاه
		۲۴۵	تیکزیرا
۱۳۰	پارتیان		
۱۳۰	پالمیر		
۱۳۱	پان چائو		
۱۳۱	پترا		
۲۱۹-۲۱۷-۲۱۲	پر دمنودولا کروز	۱۸۴	جا بلما
۳۷۶-۳۶۸-۳۶۴	پر سهولیس (کشتی)	۲۵۵-۲۵۸	جواسم
۲۲۱	پر نیکلا پر	۱۳۸	جانابا
۲۰۵	پر نیگ	۱۹۷	جرون
۱۳۰	پر بیلوس	۲۱۵-۱۳	جمشید
۳۶۶	پضار کبیر	۲۳۳-۲۳۲	جمیز اول
۹۷	پلاب		
۱۱۱	پلاته		
۱۰۰-۹۹	پلو پونس	۲۶۶-۲۶۵-۲۶۰	حاجی میرزا آغاسی
۲۲۷	پولادیگ	۱۷۴	حسن ابن علی
۱۲۹	پلی بیوس	۲۹۵	حیدرقلی خان امیر زنگنه
۱۳۲-۱۳۱-۱۳۰	پلین		
۱۰۶	پیز سترات		
۱۰۵	پولی کریت		
۱۳۵	پیروز شاپور		
	ت		
۱۳۱	تستن		
۲۰۴	تاوارزدوسوزا		
۹۷	تب		
۱۱۸	تبوریهها		
۱۳۲	تراژان		
۲۸۱	ترانکی		
۱۲۹	تردون		
۱۸۹	تره دل		
۶۰	داتیس		
۳۶	داریوش		
۲۰۴-۱۹۵	داکونا		
۱۴۴	دپبول		
۳۶۷	دردیا بیگی		

۲۷۴-۲۷۳-۲۷۱	دریاسالار امام وردیخان
۲۷۲-۲۷۱	دریاسالار میرعلیخان
۳۵۹	دریای قلزم
۱۴۳	دستاگرد
۲۱۴-۲۱۰-۲۰۹	دن گارسیا دوسیلوا
۲۱۲	دن لوئی دوسوزا
۷۰	دمارات
۲۵۷	دویناک
۲۰۶	دوساتاکروز
۱۴۳	دومیا
۲۰۰	دون اما توکل
۲۰۲	دوندارت دومنزس
۲۰۶	دون سیاستیان
ر	
۲۱۳	رابرت شرلی
۲۳۹	رالف فتیج
۳۶۳-۳۶۲	راولنسن
۱۹-۱۸	رستم
۲۰۷	رکن‌الدین مسمود
۲۲۱-۲۱۹-۲۱۸	روی فری ایراداندادا
۱۵۶-۱۳۸	ریشهر
۲۰۱	رئیس احمد
۲۰۷	رئیس شرف‌الدین لطف‌الله
ز	
۲۹۱	زکی خان
۱۷-۱۶	زیره
ژ	
۲۱۷-۲۱۴-۲۱۲	ژان تاده
س	
۱۱۳	ساتراپها
۳۹۶	سازمان بحریه
۱۵-۱۳	سراندیب شاه
۲۴۲-۲۴۰	سرتومانس رو
۳۰۹-۳۰۶	سرجان ملکم
	سردار محمد حسین خان
۲۷۱	سقار
۳۸۲	سرگرد دوزان
۳۵۸-۳۸۶	سرها فر دجونز
۳۳۲-۳۱۱	سلیمان آقا
۲۶۶-۲۵۸	سلطان بن سیف تانی
۳۲۴	سلطان عبدالمجید
۲۰۷	ساطان محمد
۱۴۲-۱۲۹	سلوکیه
۱۵۴	سناخریب
۱۳۸-۱۳۷	سنیر
۲۲۳	سولی
۳۰	سومریها
۱۶۴	سیام
۳۵۷-۳۵۶	سیدسلطان
۱۴۱-۱۴۰-۱۲۹	سیراف
۲۶۰	سیف بن سلطان
۱۶۳	سیلان
۹۴	سیل لیاں
۲۲۵	سیمون دوملو
۲۰۷	سیمون موراس
۳۴۹-۳۳۶	سیور روسو
۱۴۷	سیبوخت یوشایش
ش	
۲۰۳-۲۰۰	شاه اسمعیل
۱۸۰	شاهرخ شاه
۲۲۸-۲۲۷-۲۲۳	شاهنلی بیک
۲۲۷	شاه قلی محمد سلطان
۲۶۵-۲۵۹-۲۵۸	شیخ جبار هولی کنگانی
۳۰۱	شیخ سعدون آل مذکور
۲۸۹	شیخ سلمان
۲۰۸	شیخ سلیمان

۳۱۰-۲۹۱	شیخ عبدالله
۳۷۸-۳۷۷	شیخ خزعل
۳۵۷	شیخ علی
۳۲۲-۳۲۱	شیخ محمود
۲۶۰	شیخ نصر خان، پوشهری
۳۷۶-۳۶۸-۳۶۴	شوس (کشتی)
ص	
۳۱۱-۳۰۸	صادق خان
۱۲۰	صور
ط	
۲۲۲	طالب بیک
۲۰۶	طهماسب اول
۲۷۰	طهماسب خان جلایر
ع	
۳۷۴	عارف قزوینی
۳۲۷	عبدالرحمن
۱۸۰	عبدالرزاق بن اسحق
۱۴۷	عبدالله ابن زنجیب
۲۶۷	عبره
۱۷۸	عثمان
۲۰۰-۱۷۱	عدن
۱۳۷	عقب بن غزوان
۲۰۵	علی جلیلی
۲۲۷	علی قلی بیک
۳۶۳	علی قلیخان مخبرالدوله
۳۴۵-۳۴۴-۳۴۱	علی محمد خان زند
۱۷۸	عمر
۱۴۸	عمر بن خطاب عاملی
۲۲۴-۲۹۴-۲۹۲	عمر پاشا
غ	
۳۸۴-۳۸۱	غلامعلی بایندر
ف	
۱۰۸	فالرون
۲۸۰-۲۷۶	فتح شاه
۳۶۵-۳۵۷	فتحعلیشاه
۱۹۴	فرانسسکو دو آل میدا
۲۲۵	فرانسسکو دوسوزا
۳۶۰	فریدون میرزا
۲۱۵-۲۱۴-۲۱۲	فیلیپ سوم
۳۷۷	فیودر نیکلایویچ فون کروژه
۲۰۸-۲۰۷	فیروز شاه
۹۵	فیلاتون
ق	
۱۳۷	قدا به
۲۳۷	قسططنیه
۱۷۹	قیس
ک	
۱۱۸	کادوسیان
۱۰۳	کاریه
۳۲۸	کرخ
۲۷۹	کالوشکین
۱۴	کانیبار
۱۰۲-۱۰۱	کالیندیان
۱۰۶	کلپاد
۱۳۱	کامپی
۲۱۶	کانت رودوندو
۲۶۹-۲۶۸-۲۶۰	کلپعلی خان
۳۸۲	کنت پسر لوئی ژئی دل پراتو
۱۶۲-۱۶۰-۱۵۹	کانتون
۱۳۱	کان نیسگ
۱۹-۱۸	کیخسرو
۱۷	کیکوس
گ	
۳۵۸-۱۸۹	گاردان

۲۵۳-۲۵۲	منوکس	۱۶۸	کجرات
۲۹۸	مهدیخان	۲۱	کرداب دهان شیر
۱۳۷-۲۶	مهوربان	۱۱۹	کرا
۱۹۶	میربهاالدین ایاز	۱۳	گرشاسب
۳۶۱	میرزا حسین خان	۱۳۲-۱۲۹	گرهه
۳۶۳	میرزا علی خان امین الممالک	۱۴۱	گشتاسب
۳۶۲	میرزا محسن خان		ل
۳۰۳-۳۰۱	میرمهناز و غامی		لرد کوزن
۱۹۸	میلنون	۳۶۸-۳۶۷	لطفعلیخان داغستانی
	ن	-۲۵۸	لطیف خان
۳۵۸	نابشون	۲۶۷-۲۶۳	لوپوسوارز
۳۱۰	نارامسین	۲۰۲	لوکه کومه
۳۶۶-۳۶۳	ناصرالدینشاه	۱۳۱	لویز دوکامونس
۳۷۷	نایب سوم آریانی	۱۹۷	لوپوواز
۵۵	نخانو	۲۰۳	م
۲۶۰	نظام الملک		مار کوپولو
۱۴۷	نعمان بن مندز	۱۹۵	ماگان
۲۸۵-۱۲۸	نیبور	۴۱	محمدخان بلوچ
۱۲۹-۱۲۶	نثار کوس	۲۵۹-۲۵۸	محمد شاه
۳۰	نی دوک کی	۲۰۲	محمدوهری افندی
۲۵	نیه آرخوی	۲۲۵-۲۹۵	محمود شاه
	و	۲۳۱	محمود غلیزائی
۱۹۴	واسکو دو گاما	۲۵۷	مراج
۱۸۹	واسموی	۱۴-۱۳	مراد بیک
۱۸۰	وجایانگر	۲۰۵	مردونیوس
۱۱۸	ورکالیان	۱۱۱-۱۰۸-۹۹	مردونیه
۳۸۱	ونیز	۵۸	مصطفی پاشا
۲۲۷	ویلیام بافین	۳۲۹-۳۲۸	مصنم
	ه	۱۲۹	مظفری (کشتی)
۱۰۳	هالیکارناس	۳۷۲	مظفرالدین شاه
۱۸-۱۵	هاماوران	۳۷۱	معاویه
۱۵۲	هراکلیوس	۱۸۳-۱۶۱	معین الدین خالی
۱۸۰-۱۵۷	هرمز	۲۰۸-۲۰۷	ملک عزالدین
۱۱۱-۱۰۸	هلنس پونت	۱۶۹	ملکه الیزابت

۹۵۷
۵۰



10087500374338

کتابخانه مرکزی دانشگاه