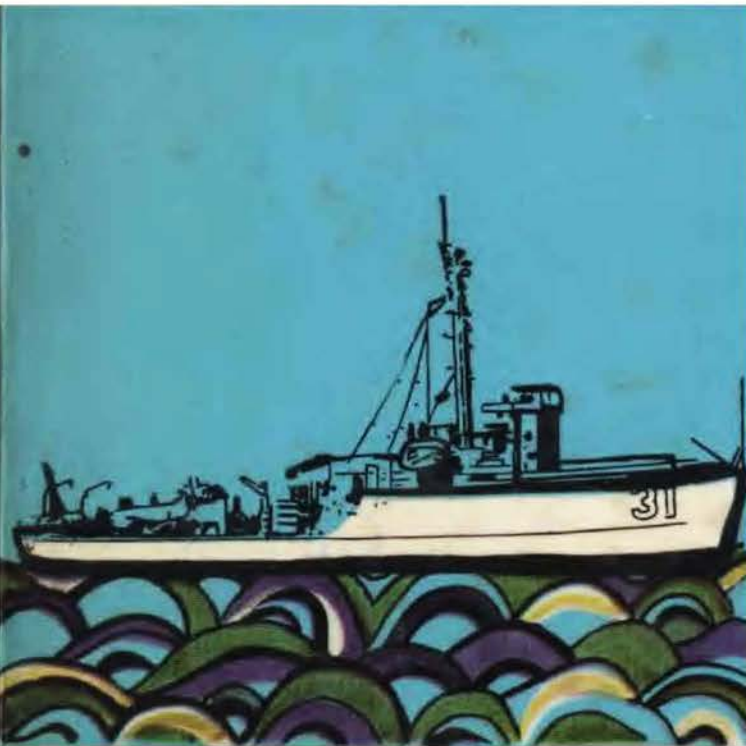


از عصر استعمار تا امروز

نوشته: اسماعیل رامین

# دیپانوردک ایرانیات



نوشتہ :

اسماعیل رائین

# دریا نوردی ایرانیان

جلد دوم



دریانوردی ایرانیان (جلد دوم)

نوشته : اسماعیل رائین

چاپ دوم : بهار ۲۵۳۶

چاپ : چاپخانه زیبا

حق چاپ برای نویسنده محفوظ است

استفاده از متن کتاب - عکس‌ها - اسناد و ترجمه‌ها بدون اجازه کتبی نگارنده

ممنوع است

نشانی : تهران - صندوق پستی ۱۶۱۲ - ۱۱

## آنچه که در این کتاب میخوانید :

۶۲۶-۵۶۳	عصر استعمار	بخش دهم
۶۵۸-۶۲۷	نیروی دریائی نادرشاه در خلیج فارس	بخش یازدهم
۶۷۶-۶۵۹	از افشار تا قاجار	بخش دوازدهم
۷۱۲-۶۷۵	برده فروشی و نابودی دریانوردی ایران در خلیج فارس	بخش سیزدهم
۷۷۴-۷۱۳	سلسله قاجاریه و کشتیرانی در خلیج فارس	بخش چهاردهم
	تجدید حیات :	بخش پانزدهم
	تاریخچه کوتاه تشکیل نیروی دریائی ایران	
	اسناد و مدارك وزارت خارجه انگلستان	
	تصرف پاسگاه باسعید و	
۹۰۶-۷۷۵	سوم شهریور ... وانهدام نیروی دریائی	
۹۲۰-۹۰۷	نیروی دریائی زنده میشود	بخش شانزدهم
۹۷۴-۹۲۱	کتابشناسی خلیج فارس	بخش هفدهم
۹۷۷ تا پایان کتاب	فهرست ها	

« تو ، ای ایرانی ، که در این سرزمین پهناور ریست میکنی ، و خلیج فارس »  
« را تنها با این انگیزه که بخشی از وطن توست ، دوست میداری .... ، ای هموطن که »  
« کرانه‌های سوزان خلیج زادگاه توست و این ژرفای زندگی بخش مراوریدهایش را »  
« نثار تو میسازد ، نامزد تلاشت را از کام کوسه‌ها بدر آری و ماهیان را هدیه فرزندان ، »  
« تا قوت آنان را تأمین کنی .... و تو که فرسنگها دورتر از این دریای ایرانی ، خلیج »  
« فارس را تنها از روی نقشه جغرافیا میشناسی .... آیا هرگز با خود اندیشیده‌ای که »  
« این آب تلخ و شور پهناور ، بهترین پاسدار تاریخ تو ، شرف تو ، ولایت تو است ... ؟ »  
« تو ای ایرانی که در گوشه‌ای از این آب و خاک بسر میری و بفرهنگ و تمدن خویش »  
« میبالی و افتخار میکنی ، هیچ میدانی که همین دریا زادگاه فرهنگ و تاریخ و تمدن »  
« تو بوده است ... تو ، ای ایرانی که در دامنه مفرح کوهستانها ، در کرانه‌های فیروزه‌فام »  
« دریای مازندران ، در دشتهای گسترده داخل کشور ، زندگی میکنی ، در سایه درختانش »  
« آرامش میبایی ، در باغهای مصفايش روح خود را صفا میبخشی و با تماشای طبیعت »  
« زیبا و دل‌انگیز آن غرق در لذت میشوی .... و همه شما که در هر نقطه از مواهب این »  
« سرزمین برخوردارید و آنچنان بدهکده و باشهرستان زادگاه خود دل بسته‌اید ، که »  
« حتی بهنگام ضرورت نیز بزحمت قادر بترك آن هستید .... هیچ میدانید که اگر »  
« روزگاری که هرگز چنان روزگاری مباد - ایران این مرز دریائی خود را از دست »  
« بدهد و یا نیروی لازم برای پاسداری از آبهای آنرا نداشته باشد ، همه ما چون »  
« پرنده‌ای اسیر ، در قفس زادگاهمان ، زندانی خواهیم شد ... ؟ »

« تو ، ای ایرانی . همواره بیاد داشته باش که اگر چنان روزی فرا رسد همه »  
« شیرینی‌های زندگی در کامت شرنگ خواهد شد .... در قفس سرزمین خود آنقدر »  
« محبوس میمانی تا ناگزیر همه دسترنج سالیانهات ، همه آنچه را که با تحمل تلخیها و »  
« مشقات بسیار فراچنگ آورده‌ای ، همه داروندارت را بکمترین بها از دست بدهی و »  
« آنچه را که مورد نیاز توست ببهای جان بدست آوری ... »

« بس ، هرگاه که باین مرزسوزان و آذرخیز مینگری ، یا بر آبهای تلخ و شورش »  
« گذرداری ، یا درباره آن سخنی میشنوی ، نخست بیاد آر که این آذر برای آنست که »  
« در جان دشمنان ایران درگیرد و این تلخی و شوری برای فرو بردن در کام آنانست .... »  
« اگر میخواهی سرزمین آبائیت بزرگ و سربلند بماند و تو که فرزند وزاده »  
« این سرزمینی از این سربلندی بیالی و افتخار کنی ، اگر میخواهی که شایسته نام »  
« ایران و قوم ایرانی باشی ، نخست این مایه زندگی خود را پاسدار باش . این مرز »  
« محافظ را نیرو بخش و آنرا چنانکه بمیراث برده‌ای بدست آیندگان بسپار ... » .

خلیج فارس - شادروان دریابان غلامعلی بایندر

- صفحه ۱۴۸ - با اندک تغییری در لفظ

---

بخش دهم

---

عصر استعمار

---

پس از دو فصل مهم و باشکوه در تاریخ دریانوردی که طی نخستین فصل آن (عصر هخامنشی) مردان دریانورد پارس، نام مردم این سرزمین را بعنوان ملتی دریانورد، بر صفحات تاریخ ثبت کردند، و درفش برافراشته امپراطوری بزرگ ایران را برفراز دکلها و بادبان‌ها تا آنسوی دریا‌های دوردست و اقیانوسهای پهناور به اهتزاز در آوردند و در فصل دوم (عصر ساسانی) با احداث بنادر عظیم، شهرهای بزرگ و احیاء جزایر در سرتاسر سواحل جنوبی و کرانه‌های خلیج فارس و بحر عمان، بازرگانی ایران را از طریق دریا تا چین و هند و سیلان گسترش دادند، به دورانی رسیدیم که طی آن نام دریا-نورد ایرانی بتدریج تحت‌الشعاع ملاح عرب قرار گرفت و از دریانوردی بزرگ و گسترده ایران جز نامی بجای نماند و گروهی کوچ نشین و مهاجر در جزایر، دوردست و پراکنده، که از مهارت ملتی در کار دریانوردی و تسلطشان بر دریا در گذشته‌ای دور - حکایت میکرد...

اگرچه در همان دوران پیشین نیز تاریخ دریانوردی ایران با شکستهای بزرگ و نامهایی چون «سالامین»، همراه است ولی این نکته شایان توجه است، که در این مورد خاص، مسئله شکست یا پیروزی، در جنگهای دریائی، نمی‌تواند ملاک عمل و مبنای اساسی مبحث مآقرار گیرد، چرا که اصل، اثبات وجود يك ناوگان نیرومند ایرانی، آنهم در روزگاری است، که حتی مردم ساکن جزایر و کرانه‌های دریا و اقیانوسها، در شرق و غرب بادریانوردی بیگانه بودند... هم‌چنین، هدف، اثبات و شرح موجودیت سفاین تجاری و بازرگانان دریانورد ایرانی است، که فرهنگ و تمدن ایران را تا اقصی نقاط گیتی گسترش دادند و نشانه‌هایی از این تمدن کهن، در همه این مناطق بجای نهادند، که هنوز آثار آن باقی است... اما در فصل (دریانوردی در دوران اسلامی) دیدیم که طی پنج - شش قرن - پس از نخستین سالهای گسترش دین اسلام - ایرانیانی که در پهنه دریاهای، یکه‌تاز منحصر بفرد بودند، چگونه با پذیرفتن آئین جدید، اعراب را یاری کردند، تا آنانرا جانشین خود سازند و با گذشت زمان نام ایران و عنصر ایرانی بتدریج جای خود را، بدریانورد عرب داد، اگرچه این عمل جدید نیز، جز ایرانیان مسلمان (که در کار دریانوردی پیشتاز و متبحر بودند) و ملل دریانورد دیگر - که اسلام پذیرفته بودند - چیز دیگری نبود.

در فصول پیشین، هم‌چنین یادآور شدیم که اهمیت خاص و استثنائی خلیج فارس، باعث شد، که از همان آغاز تاریخ، توجه همه ملل متمدن و دولتهای مقتدر را بسوی خود جلب کند.

سفرنامه مارکوپولو جهانگرد ونیزی که خلیج فارس را دیده و مطالب افسانه‌وارى درباره آن نوشته، یکی از نخستین کسانی است که توجه سرمایه‌داران حریص اروپائی قرون وسطی را متوجه خلیج فارس و منابع سرشار و مزایای بازرگانی و اقتصادی آن ساخت... پس از نخستین کشتی، بناگهان سیل سفاین سودجویان غرب بسوی دریاهای مشرق زمین سرازیر شد و کشتی‌ها یکی پس از دیگری درحالیکه بادبانهای خود را برافراشته و مملواز کالاها و مواد طبیعی و معدنی این سامان بودند، رهسپار غرب شدند. این نخستین طلیعه و سرفصل تاریخ قطور استثمار مشرق زمین بود، که صفحات آن با ظلم و خشونت و تجاوز، رنگی خونین بخود گرفته است. اما قبل از پرداختن بچگونگی ورود اولین گروههای استعمارگر به خاورمیانه، خاور دور و مخصوصاً هندوستان و هم‌چنین پرتغالیها به خلیج فارس، لازم است از اوضاع سیاسی و اجتماعی ایران در آن روزگار و چگونگی کسب اهمیت دوباره خلیج فارس - از نظر سیاستهای استعماری - آگاه شویم:

«... عوامل وقوع و نتایج جنگ هفت‌ساله را که از سال ۱۱۶۹ تا ۱۱۷۶ هجری - ۱۷۵۶ (۱۷۶۳ - م) امتداد یافت می‌توان آغاز اهمیت خلیج فارس در نظر انگلیس‌ها شمرد. در نتیجه این جنگ بود که دولت فرانسه به موجب پیمانی که میان خویش و دولت انگلیس به سال ۱۷۶۳ (۱۱۷۶ هـ - ق) در پاریس به امضاء رسانید از تمامی مستملکاتی که در هندوستان دارا بود صرف‌نظر کرده و اختیار آنها را به کمپانی هند شرقی انگلیس واگذار نمود. از همان اوان معلوم گردید که خلیج فارس، چه تأثیری در شئون سیاسی و بازرگانی دولت انگلیس - که می‌رفت باتمام قوا هندوستان را استعمار کند - ممکن است داشته باشد...»<sup>۱</sup>

انگلستان، با انبار آذوقه و مستعمره بزرگ خویش - هندوستان - گاه نزدیک بیک سال فاصله زمانی داشت: «... هنگام جنگهای هفت ساله، در هندوستان مرسولات پستی از یازده ماه از انگلستان می‌رسید...»<sup>۲</sup> پس طبیعی است اگر جستجوی یک راه نزدیک نهایت آرزوی انگلیس‌ها باشد. و این راه فقط طریق خلیج فارس بود که بیش از ششماه از طول مسافت زمانی می‌کاست. بدینترتیب که پست انگلیس از طریق حلب به بغداد، از بغداد به بصره و از بصره از طریق خلیج فارس به هندوستان می‌رفت و این مسافت را در مدتی کمتر از پنج ماه طی می‌کرد. اما این راه کوتاه و آسان قبل از جنگهای هفت ساله و استیلای انگلستان بر مستملکات فرانسه در هندوستان ناشناخته بود. اما پس از آن انگلیس نه فقط بر هندوستان بلکه با عبور از خلیج فارس بر مناطق وسیعی از خاورمیانه و دور تسلط یافت و هنگامیکه شبه قاره هند را به سه منطقه بزرگ (کلکته - بمبئی -

۱ - تاریخ سیاسی خلیج فارس - ص ۱۱۲

۲ - ایضاً - ص ۱۱۳



مدرس) تقسیم کرد، اداره خلیج فارس نیز به حکومت بمبئی انگلیس سپرده شد. اما قبل از گشوده شدن پای انگلیس به خلیج فارس، یک دولت اروپائی دیگر - که در آن زمان از ممالک مقتدر و استثمارگر غرب بشمار می‌رفت، مخصوصاً از نظر نیروی دریائی یکی از مجهزترین ناوگانهای زمان خود را در اختیار داشت، نفوذ و سلطه خود را بر منطقه خلیج فارس گسترده بود، که برای آشنائی با آن لازم است اندکی بعقب بازگردیم.

«... در ایام انحطاط و زوال امپراطوری روم و نیزی‌ها قسمت اعظم تجارت بین‌المللی را در دست خود گرفته بودند. پس از سقوط قسطنطنیه «و نیز» یونان تسلط و برتری یافت و در نتیجه آن، ثروت و تمول جمهوری مزبور روبه ترقی گذاشت و نفوذ و استیلای آن در دریای مدیترانه بی‌رقیب و منازع گردید. و نیزی‌ها دایره تجارت خود (مخصوصاً تجارت امتعه شرقی) را در قسطنطنیه بسط و توسعه زیاد داده بودند، لیکن امپراطور «بیزانس» بر نفوذ و ثروت روزافزون ایشان رشک برده آنها را از قسطنطنیه اخراج نمود و جای ایشان را بسوداگران ژنوا و پیزا تفویض کرد. همینکه و نیزی‌ها از قسطنطنیه رانده شدند توجه خود را به جانب مصر معطوف ساختند و از راه اسکندریه و «روستا» در آن مملکت روابط تجارتمنظمی با مشرق برقرار کرده و بزودی تجارت بحری شرق را به انحصار خویش درآوردند. از طرف دیگر ژنوا و پیزا نیز تجارت دیرینه امپراطوری بیزانس را احیاء و تجدید کردند و برای خود از راه خشکی روابط تجارتمنظمی با مشرق اقصی برقرار نمودند لیکن چون از قدرت و اختیاراتی که حکومت بیزانس برایشان اعطاء کرده بود سوء استفاده میکردند، امپراطور بیزانس ناگزیر به کمک و نیزی‌ها و ترک‌ها، ایشان را از مملکت خودراند و پس از آن نفوذ و قدرت ژنوا در شرق روبه زوال گذاشت و و نیزی‌ها رفته‌رفته مالک الرقاب تجارت مشرق گردیدند.

در اواخر قرن پانزدهم تفوق تجارتمنظمی و نیزی‌ها در مقابل پیشرفت ترک‌ها شروع به انحطاط کرد و و نیزی‌ها مجبور شدند مراکز تجارت خود را در شرق به آنها تسلیم نمایند. طرق مختلف تجارت ایشان با هندوستان هم متدرجاً مسدود گردید. چنانکه پس از فتح قسطنطنیه بدست ترک‌ها فقط یک راه تجارت با هندوستان از طریق اسکندریه و بحر احمر برای آنها باقی ماند که آنها از طرفی مطمح حرص و آز سلاطین مملوک مصر و از طرف دیگر دچار تکفیر و لعن پاپ بود... آخرین ضربتی که به تجارت شرقی و نیزی‌ها وارد آمد، اکتشاف راه دماغه امید به هندوستان بود که پرتغالیها آنرا پیدا کرده و در نتیجه کشتیهای ایشان توانست امتعه و محصولات مشرق را به قیمتی خیلی ارزاتر از آنچه سابقاً از راه مصر وارد می‌شد به اروپا بیاورد. در سنه ۱۴۸۶ «بارتلومودو دیاز» از دماغه امید عبور کرد، لیکن خودش متوجه این مسئله نگردید. بعد از او واسکودو گاما در سنه ۱۴۹۲ هـ ق (۱۴۹۸ م) از لیسبون حرکت کرده و در ۱۴۹۳ هـ ق (۱۴۹۸) به هندوستان رسید و سال بعد به لیسبون مراجعت نمود. این مسافرت در تاریخ عالم‌دارای اهمیت زیاد است و نتیجه مستقیم آن برای پرتغالیها آن بود که راه را برای ایجاد مستعمرات آن دولت در هندوستان و مشرق باز کرد و اعتبار و حیثیت بسیار به جهت آن دولت تحصیل نمود چنانکه از آن موقع به بعد سلاطین پرتغال خود را بعنوان «خداوند فتح و کشتیرانی و

تجارت - هندوستان و حبشه و عربستان و ایران» می‌نامیدند و پاپ هم این لقب را برای آنها تصویب کرده بود...<sup>۱</sup>

قبل از اینکه واسکودوگاما امیرالبحر پرتغالی راه هندوستان را از طریق دماغه امید کشف کند و خلیج فارس و دریای عمان را وارد مرحله نوینی از تاریخ خود سازد در فاصله سالهای ۱۴۸۱ تا ۱۴۸۷ هیأت‌هایی از اروپا بسرزمینهای شرقی اعزام شدند. هدف اساسی آنها در این سفرها کشف مناطقی بود که «... در آنجا ادویه می‌روید...»<sup>۲</sup>. گزارش‌هایی که توسط این هیأتها تهیه شده راه را برای تسلط اروپائیان بر خلیج فارس گشود و تجارت دریائی مشرق زمین را که تا آن هنگام پس از پارسیان - در انحصار اعراب عمان و یمن بود بیک دولت اروپائی منتقل ساخت و در حقیقت پرتغالیها، این تجارت را بزور از دست آنان خارج ساختند و تا سیصد سال بعد، آنرا بخود اختصاص دادند. صید مروارید و تجارت ابریشم، دو رشته بازرگانی پرسود بود که تجار سودجوی پرتغالی را متوجه خلیج فارس ساخت، زیرا تنها در این منطقه بود که می‌توانستند یک مرکز مهم تجارتی بین شرق و غرب دایر کنند. اما از یکسو مبارزه با صاحبان پیشین قدرت و مقاومت‌هایی که در محل از طرف ساکنین بومی بعمل می‌آمد و از سوی دیگر بخاطر جلوگیری و مقابله هجوم راهزنان دریائی، ناچار بودند، در هر منطقه‌ای که مستقر شدند، قلعه مستحکمی احداث کنند، گفتنی است که در این کار «البوکرک» امیرالبحر پرتغالی و نخستین فاتح اروپائی خلیج فارس، دقیقاً از نقشه‌های اسکندر کبیر تقلید می‌کرد و می‌کوشید تا از این طریق سلاطین و امرای منطقه‌ای رام‌شور کند و قسمتی از سرزمین را تحت قیمومیت پرتغال درآورد.

البوکرک، یکی از دریانوردان معروف پرتغالی است که بسال ۱۵۰۶ میلادی - (۱۹۱۲ هجری) یعنی سال ششم سلطنت شاه اسمعیل اول باناوانگانی مرکب از چهارده کشتی جنگی به بحر عمان و خلیج فارس حمله‌ور شد و مسقط را به تصرف خویش درآورد و سال بعد دامنه تجاوز خود را بجزیره هرمز و بندر گمبرون توسعه داد و بدین ترتیب استقرار پرتغالیها را برای آبهای ساحلی مسجل ساخت.

از آن نظر که «هرمز» اولین پایگاه استعمارگران پرتغالی و نخستین منطقه نفوذ آنان به خلیج فارس و سواحل جنوبی ایران است، تشریح اوضاع جزیره در آن زمان - بطور مختصر ضروری بنظر می‌رسد:

«... هرمز عروس جزایر خلیج فارس و جزیره «خاک طلائی» ایران است. روزگاری که صنایع ظریف و زیبای آن، مخصوصاً زریهای قشنگ دستبافش در سراسر جهان «خاک طلا» می‌ریخت. همه دنیا بزبانی و صنعت و آبادانی آن رشک آورده بودند... عروس خلیج در دوران تسلط پرتغالیها ۸۰ هزار سکنه داشت... اکنون از پرتغالیها قلاع خرابه، لوله توپهای شکسته و گلوله توپهای دورافتاده باقیمانده است. تنها یک

۱ - خلیج فارس، سرارنولدویلین، ص ۱۲۲ - ۱۲۴

۲ - یکی از این مأموریت‌ها بمهد «ژواپرس دوکاویلها» و «الفونسو دوسوا» که در سنه ۱۴۸۷ از طریق بارسلون، ناپل، رودز، به قاهره و سپس از آن جا به جزیره هرمز رفت و شرح کامل سفر خود را نگاشت - نقل از کتاب خلیج فارس - سرارنولدویلین، ص ۱۲۴

یادگار پابرجا از دورانهای قدیم در این سال زیبا به چشم می خورد و آن امامزاده علی بن ابوطالب است که از دوران تسلط خلفای مسلمین بر جزیره حکایت می کند ... آنچه امروز تاریخ هرمز جدید را تشکیل می دهد از زمانی است که پرتغالیها شروع بدست اندازی بجزایر خلیج فارس کردند. البوکرک ملاح معروف پرتغالی که بنایب السلطنه گی هند پرتغال منصوب شده بود، بیادشاه پرتغال پیشنهاد کرد که جزایر و بنادر خلیج فارس را نیز بتصرف درآورد. در آن وقت در ساحل باب هرمز که در ناحیه عمان و جزیره هرمز و کناره موغستان قرار دارد، ملوک هرمز سلطنت داشتند و شاه سیف الدین نام که طفلی خردسال بود، بر جزیره حکمرانی می کرد و بمحض آنکه از خیال دست اندازی البوکرک اطلاع یافت، بهمراهی وزیر باتدبیرش خواجه عطار، به تهیه سپاه و جهازات جنگی از افراد ایرانی و عرب پرداخت، ولی نتوانست در برابر نیروی عظیم پرتغالیها مقاومت کند. البوکرک ابتدا باو پیشنهاد خراجگری کرد و چون شاه سیف الدین نپذیرفت، نیروی پرتغال پس از جنگ سخت و خونینی، هرمز را بتصرف درآورد و سیف الدین را مجبور بپرداخت پنج هزار اشرفی غرامت و پانزده هزار اشرفی خراج سالانه کرد.

از آن تاریخ پرتغالیها در هرمز مستقر شدند، و برای آنکه از حملات رقیب و همچنین مخالفت های محلی در امان بمانند شروع به ساختن استحکامات ساحلی بزرگی کردند و محرك آنها در این امر حبله تورانشاه - جانشین سیف الدین - سلطان هرمز بود که یکبار خواست به کمک شیوخ عرب، پرتغالیها را بدریا بریزد ولی شیوخ به او خیانت کردند و پرتغالیها بقوای تورانشاه هجوم آوردند و سلطان که مأیوس شده بود، شبانه هرمز را آتش زده از جزیره گریخت و عروس خلیج فارس، مدت چهارشنبه روز در آتش مهیبی می سوخت ...»

پس از استقرار پرتغالیها بر جزیره هرمز و سواحل جنوبی ایران است، که رقابت شدید دولت مقتدر استعماری آنروز (انگلستان و پرتغال) - چنانکه در آغاز فصل اشاره شد - در گرفت. اما قبل از شرح این رقابت که اثری انکار ناپذیر، در تاریخ خلیج فارس و سواحل جنوبی ایران دارد، بروایت «سرآرنولد ویلسن» نویسنده کتاب خلیج فارس، درباره چگونگی آغاز نفوذ پرتغالیها در آبهای ایران می پردازیم:

«... فرماندهی کشتیهای البوکرک بمهدده شخصی بوده، موسوم به «تریستوداکونا» وی فرمان داشت که از راه دماغه به «سوکوترا» رفته، و در آنجا برای مخزن مهمات کشتیهای که بنا بود بقصد انسداد بحرا حمر و جلوگیری از ایاب و ذهاب جهازات مصری و ونیزی بیایند، قلعه و استحکاماتی بنا کند و پس از آن خود با قسمتی از کشتیها به هندوستان رفته و البوکرک را باجماعتی از همراهانش در همانجا بگذارد، که عدن و جدّه را متصرف شود و به تجارت مسلمین سخته وارد آورد. ضمناً به البوکرک محرمانه دستور داده شده بود که پس از انقضای مدت سه سال «المیداء» را معزول کرده و خود بجای وی حاکم و نایب السلطنه هندوستان شود. در بین راه طوفان شدیدی کشتیها را پراکنده ساخت لیکن چندی بعد همه آنها در «موزامبیک» به یکدیگر ملحق شدند، غیر از دو فروند که یکی بریاست «پریرا» مدتها در دریاها سرگردان بود و سرانجام جزیره «ماداگاسکار»

را کشف کرد. کمی بعد بین «داکونا» و البوکرک اختلافی برسر مقصد و خط سیر کشتی‌ها رخ داد و داکونا قسمت اعظم جهازات را به البوکرک سپرده، او را بریاست ملاحان و ناخدایان منصوب کرد، و خود به هندوستان رفت.

البوکرک چون قوای خود را برای تسخیر عدن غیر کافی می‌دانست، بفکر تصرف هرمز افتاد... هرمز در آن زمان بطوری که سابقاً شرح دادیم مهمترین مرکز تجارتی خلیج فارس بود و اگر البوکرک موفق به تسخیر این جزیره میشد، کلیه خطوط تجارتی خلیج فارس بدست او می‌افتاد و فایده این کار بمراتب بیشتر و مهمتر از انسداد موقتی بحرا حمر بود. بنابراین کشتی‌های او در دهم ماه اوت از «سوکوترا» خارج شد از کنار جزایر «کوریاموریا» گذشتند و چون برأس الحد رسیدند، سی - چهل کشتی صیادی را که از هرمز وسایر نقاط آمده و در آنجا لنگر انداخته بودند، آتش زدند، سپس متوجه شمال غربی شده و روبروی «کالحت» که مخزن تجارت بحری هندوستان و جزو متصرفات پادشاه هرمز بود، لنگر انداختند. اهالی این نقطه تبعیت دولت پرتغال را قبول کردند. البوکرک برای کشتی‌های خود آذوقه و لوازم دیگر از مردم آنجا گرفته و باصرار قیمت آنها را پرداخت. سپس از آنجا به کوریا رفت و چون اهالی در صدد دفاع از خود برآمدند، شهر را مورد حمله و تهاجم قرار داد و پس از کشته شدن هشتاد نفر از اهالی و سه نفر از پرتغالیها، سرانجام وارد شهر شد و ابتدا به قتل و غارت پرداخت، سپس شهر را با چهارده کشتی که در بندر بود آتش زد و بعد از آن به مسقط رفت. مسقط شهری است که از سایر بلاد آن نواحی مستحکم‌تر است و جمعیت زیاد دارد ضمناً تمام کسانی هم که خبر انهدام کوریا را شنیده بودند بدانجا پناه آورده بودند. چون کشتی‌های البوکرک در بندر مسقط لنگر انداختند، دو نفر از «رجال مسلمین» بنماینده‌گی از طرف حاکم شهر نزد وی آمدند و تقاضا کردند که آسیب و گزند بکشهر نرساند و در مقابل حاضر شدند که تبعیت پادشاه پرتغال را قبول کرده و خراجی را که بسطان هرمز می‌پرداختند بسوی بپردازند.

عاقبت مذاکرات طرفین به نتیجه نرسیده و البوکرک با این تصور که اهالی در صدد تهیه تجهیزات و اقدام بمقاومت هستند، بدو فروند از کشتی‌های خود دستور داد که شهر را از ساحل گلوله باران کنند. اهالی ابتدا با کمال رشادت بمقابله پرداختند، لیکن سرانجام مجبور به تسلیم شدند و از البوکرک تقاضا کردند که شهر را آتش نزنند. وی نیز تقاضای آنها را پذیرفت. البته با این شرط که تا فردا قبل از ظهر ده هزار زرافین طلا (معادل ۶۲۵ لیره) بعنوان غرامت بپردازند... اما چون وجه مزبور در موقع معین پرداخت نشد البوکرک شهر را با مسجد جامع آن و کشتی‌هایی که در بندر بودند به آتش کشید و چند نفر زن و مرد اسیر را که فایده‌ای از وجود آنها متصور نبود و پرتغالیها نمیتوانستند آنها را با خود ببرند، گوش و بینی برید، آنگاه آزادشان ساخت. هنگام چپاول و غارت شهر تنها خانه حاکم مسقط از هر گونه تعرضی مصون ماند زیرا در آن و آغاز کار از مهاجمین استقبال کرده و آنها را دوستانه پذیرائی کرده بود. توصیفی که در کتاب «وقایع اتفاقیه» از شهر مسقط شده است، اهمیت سیاسی و اقتصادی آنجا را در اوایل قرن شانزدهم بخوبی مجسم می‌کند. در کتاب مزبور آمده است:

«مسقط شهر بزرگ و پرجمعیتی است که یکطرف آن را کوههای بزرگ احاطه کرده و از سمت دیگر مجاور دریاست... بندرگاه آن کوچک و بشکل نعل اسب است که از مخاطرات بادهای شدید، مصون و محفوظ می ماند. این شهر مخزن تجارتی مملکت هرمز است و کشتی‌هاییکه در این حوالی ایاب و ذهاب می کنند همه در مسقط لنگر می اندازند... مسقط از روزگاران دور، محل عمده خرید و فروش اسب و خرما بوده است. خانه‌های آنجا همگی ظریف و قشنگ است و درازای آن گندم و ذرت و جو و خرما بعمل می آید که توسط کشتی‌بخارج صادر می شود.

این شهر جزو متصرفات پادشاه هرمز است «... پرتغالی‌ها پس از غارت و تخریب مسقط متوجه «سحار» گردیدند. سحار در آن ایام دارای قلعه مستحکمی بود که هزار مرد جنگی در داخل آن از شهر دفاع می کردند، لیکن با وجود این اهالی جملگی از ترس پرتغالی‌ها فرار می کردند و فقط حاکم و چند نفر از معاریف مسلمین در آنجا باقی مانده، شهر را به تصرف ایشان دادند، اما دوباره آنرا به نام پادشاه پرتغال پس گرفتند و قرار گذاشتند خراجی را که سابقاً پادشاهی هرمز می پرداختند، از آن پس بدولت پرتغال تادیه کنند. سپس کشتیهای پرتغالی از سحار به خورفکان رفتند و چون ساکنین آنجا درصدد مقاومت برآمدند، پرتغالیها شهر را گرفته، وغارت کردند و سپس آنرا به آتش کشیدند. آنگاه گوش و بینی اسرا را، مثل محبوسین مسقط بریدند. سرانجام البوکرک با تمامی کشتیهای خود به جزیره هرمز آمد و در مقابل شهر لنگر انداخت. لیکن پرتغالی‌ها از مشاهده اوضاع شهر متوحش و هراسان شدند و در شروع به اقدامات علیه اهالی مردمانند، زیرا دیدند شهر بسیار بزرگ است، و جمع کثیری از مردان جنگی در ساحل صف کشیده‌اند، علاوه بر این چندین کشتی جنگی با تجهیزات کامل در ساحل لنگر انداخته است. به این جهت ناخدایان با تشویش و نگرانی نزد البوکرک آمدند و بوی گفتند در انجام کارها جانب حزم و احتیاط را فراموش نگذارد، «زیرا این شهر غیر از سایر بلادی است که تاکنون در این نواحی دیده و آنها را خراب کرده‌ایم و قشون و مهمات هیچیک از آنها پیاپی این یکی نمی‌رسید...».

پادشاه هرمز چون از آمدن پرتغالیها آگاه شد قوای خود را برای دفاع و حمله متقابل آماده ساخت. «فاریاسوسا» می‌نویسد: «وقتی البوکرک به هرمز رسید پادشاه هرمز طفلی دوازده ساله موسوم به سیف‌الدین بود و یکی از غلامان او، معروف به خواجه عطار، که مردی دلیر و کاردان بود، سمت‌نیابت سلطنت را داشت. مشارالیه چون از اقدامات البوکرک مستحضر گشت، به تجهیز نیروهای مقاوم پرداخت و اولاً: چندین فرزند کشتی جنگی در بندرگاه آماده ساخت.

«ثانیاً: از ممالک مجاور مانند ایران و عربستان و غیره، قشون‌هایی اجیر کرد. بطوریکه هنگام ورود البوکرک سی هزار مرد جنگی مسلح در شهر حاضر بودند، از جمله چهار هزار ایرانی که مهارت تامی در تیراندازی داشتند. چهارصد کشتی بزرگ و کوچک

۱- گروهی از نویسندگان و مترجمان «سحار» و جمعی دیگر «سحار» نوشته‌اند. در این جا عین املاء محمد سعیدی در کتاب ارنولد ویلسن آمده است.

هم با ۲۵۰۰ نفر مرد جنگی در بندر آماده نبرده بودند. البوکرک به پادشاه پیشنهاد کرد که تبعیت شاه پرتغال را بپذیرد، لیکن چون مذاکرات در این زمینه بجائی نرسید، باوجود کثرت افراد قشون دشمن و کمی قوای خود فرمان جنگ داد و پس از زحمات و مشقات بسیار فتح و غلبه کامل نصیب او شد. در نتیجه این شکست پادشاه هرمز به تبعیت دولت پرتغال درآمد و پنجهزار «زرافین» بعنوان غرامت نقدا پرداخت و متعهد شد که سالی ۱۵ هزار زرافین هم خراج بدهد؛ بعلاوه البوکرک قراردادی با او بست که مالالتجاره‌های وارده به پرتغال از پرداخت عوارض معاف باشند و به اجناس خریداری آنها هم بیشتر از میزان مالیاتی که خوداهالی بومی می‌دهند، مبلغی تعلق نگیرد. از همه اینها گذشته پرتغالیها برای حفظ تفوق و تسلط خود بر سرزمین هرمز، قرار گذاشتند که هیچیک از جهازات بومی بدون اجازه مخصوص آنها در خلیج به تجارت نپردازد و بدین ترتیب شالوده تجارت و بحریپیمائی وسیع خود را در خلیج فارس بنیان نهادند.

بعد از عقد معاهده صلح البوکرک در جزیره هرمز محلی را خواست که قلعه‌ای در آن بنا کند ابتدا چند نقطه را مورد توجه و بررسی قرار داد و عاقبت محلی موسوم به «مورونا» را برگزیده و در ۱۵۰۷ شروع به ساختمان برج و قلعه‌ای در آنجا کرد...

البوکرک کوشید که هرچه زودتر ساختمان قلعه باتمام برسد، تا پرتغالی‌ها محل مناسبی برای حفاظت و مدافعه خود داشته باشند. بعلاوه تجارتخانه بزرگی هم در شهر هرمز تأسیس کرد، و مقدار زیادی مالالتجاره بدانجا فرستاد تا پرتغالیها با مسلمین معامله و تجارت را آغاز کنند و مخصوصاً به متصدیان امر و تجار پرتغالی دستور داد که برای جلب توجه و رضایت مردم اجناس خود را به قیمت ارزان بفروشند. کمی بعد از این وقایع شاه اسمعیل پادشاه ایران، از پادشاه هرمز خراج معمولی خود را مطالبه کرد، و پادشاه هرمز هم ضمن مراجعه به البوکرک، در این خصوص از وی کسب تکلیف کرد. البوکرک در جواب او گفت:

«... مملکت هرمز را ما به زور بازو گرفته‌ایم و متعلق بیادشاه پرتغال است و سلطان هرمز حق ندارد غیر از دولت پرتغال، به هیچ دولت دیگری باج و خراج بدهد و اگر سلطان غیر از این رفتار کند، ما مملکت هرمز را از او گرفته و به شخص دیگری خواهیم داد، که از شاه اسمعیل بیم و ترسی نداشته باشد». سپس فرستاد مقداری گلوله توپ و باروت و تفنگ از کشتیها آوردند، آنگاه به قاصد پادشاه هرمز گفت: «برو به آقایت بگو، اینها را بجای خراج برای شاه اسمعیل بفرستند، زیرا پادشاه پرتغال بما دستور داده است، که غیر از این اشیاء چیز دیگری به دشمنان خود ندهیم... من شخصاً همینکه ساختمان قلعه هرمز باتمام رسید به خلیج فارس خواهم رفت و تمام نقاط ساحلی آنجا را که فعلاً در تصرف شاه اسمعیل است بنام پادشاه پرتغال فتح خواهم کرد».

به سال ۱۵۰۸ هنگامی که هنوز کشتیهای پرتغال مقیم هرمز بودند، اختلاف و برخورد شدیدی بین ناخدایان و صاحبمنصبان بحریه در گرفت.. و در نتیجه البوکرک مجبور شد جزیره هرمز را ترك گفته و از ادامه فتوحات خود موقتاً صرفنظر کند.

موضوع اختلاف نظر و عدم رضایت صاحبمنصبان مذکور این بود که می‌گفتند: اگر مابدماغه «گاردافوم» برویم و در آنجا به کمین کشتیهائی که بقصد تجارت ادویه هندوستان می‌آیند به نشینیم، فایده‌اش برای پادشاه پرتغال بمراتب بیشتر از آن خواهد بود که وقت خود را در هرگز صرف ساختمان قلعه و استحکامات کنیم... و همینکه از آنجا خارج شدیم آنها را در اختیار مسلمین بگذاریم. بنابراین البوکرک باتفاق معدودی از صاحبمنصبان که نسبت باو وفادار مانده بودند از راه سحاروسو کو ترا عازم هندوستان شد. صاحبمنصبان متمرد هم بعد از او به هندوستان رفتند و در آنجا نزد نایب‌السلطنه علیه البوکرک شکایت و اقامه دعوی کردند. نایب‌السلطنه نیز هیئتی رامامور رسیدگی و تحقیق در این قضیه کرد. بدین ترتیب نخستین اقدام پرتغالی‌ها برای ایجاد نفوذ سیاسی در خلیج فارس خاتمه پذیرفت.

به سال ۱۵۰۹ «المیداء» از هندوستان عزیمت کرد و البوکرک بجای وی به حکومت و نیابت سلطنت آنجا منصوب شد. از وقایع مهمی که در اوایل حکومت وی اتفاق افتاد، شورش و طغیان «گوا» بود که ابتدا چندی از تصرف پرتغالیها بیرون آمد ولی البوکرک مجدداً آنها را به تصرف خود درآورده و مصمم شد که آنجا را مرکز خلافت پرتغال در هند سازد. در طول زمان البوکرک متوجه این نکته شد تا خطوط ارتباطی کافی در دست او نباشد نخواهد توانست موقعیت خویش را در هندوستان مستحکم سازد. او در نامه‌ای که بتاريخ ۱۵۱۲ پادشاه پرتغال نوشته است می‌گوید:

«...بزرگترین بلا و خطری که دائماً هندوستان را تهدید می‌کند خبر آمدن رومیهاست<sup>۱</sup> بی‌جهت در افواه منتشر شده و باعث ناراحتی خیال هردو گروه اهالی بومی و مسیحیان شده است. بعقیده من مادام که ما تا بحرا حمر پیش نرفته و باین مردم شتاب نکرده‌ایم که آمدن رومی‌ها شایعه‌ای موهوم است و اصلاً چنین قومی وجود ندارد آسایش و امنیت اتباع اعلیحضرت در این حدود در معرض ترزل و خطر خواهد بود.»

البوکرک کمی پس از ارسال این نامه با کلیه کشتیها و افراد ناوگان خود عازم عمان و مکه شد، لیکن بواسطه انقلابات جوی و بدی آب و هوا کار مهمی از پیش نبرد جز آنکه قلعه سوکو ترا را چون بکلی بی‌فایده بود خراب کرد و توانست خراج هرگز را وصول کنند...» در فوریه ۱۵۱۳ فرمانی از طرف پادشاه پرتغال رسید که فوراً بقصد تسخیر عدن و ورود به تنگه بحرا حمر عازم آن مناطق شود، بنابراین البوکرک بایست کشتی بزرگ که ۱۷۰۰ نفر پرتغالی و ۸۰۰ نفر از اهالی بومی در آنها سوار بودند، از «گائو» حرکت کرد و از راه دماغه «گاردافوئی» بعدن آمد. البوکرک باتمام کوششی که بکار برد نتوانست عدن را متصرف شود و از این شکست و مغلوبیت بی‌اندازه متاثر و مایوس شد، زیرا بعقیده او برای حفظ و صیانت متصرفات پرتغال در هندوستان سه چیز نهایت لزوم و ضرورت را داشت:

اول - تسخیر و تصرف عدن برای نگاهداری تنگه باب‌المنذب.

۱ - ترک‌های رومانی ادعا می‌کردند که از اخلاف رومیان قدیمند و به این جهت هندی‌ها ایشان را به نام «رومی» نامیده‌اند. کتاب وقایع اتفاقیه

دوم - حفظ جزیره هرمز بجهت تسلط بر «تنگه بصره» .

سوم - نگاهداری «دیو» و «گوا» برای تصرف سایر نواحی هندوستان .

پرتغالی‌ها در موقع حمله بمعدن، تنها کاری که توانستند انجام بدهند این بود که بادبانها و لنگرهای کشتیهای بندرعدن را برای استفاده در کشتیهای خود بردارند و بعد همه کشتیهای مذکور را آتش بزنند . از آنجا کشتیها عازم بحرا حمر شدند، لیکن بواسطه وزش بادهای مخالف، مدتی در «کاماران» متوقف ماندند و نتوانستند از این نقطه پیشتر بروند، تا سرانجام فرمان مراجعت فرارسید و بدون آنکه از این مسافرت هیچگونه نتیجه‌ای برده باشند، به «دیو» بازگشتند . درحین توقف اجباری در «کاماران» البوکرک از اوقات بیکاری خود استفاده کرد و بجمع‌آوری اطلاعات جامعی درخصوصی نواحی مجاور بحر احمر پرداخت و یک سفرهم بقصد سیاحت به جزیره «پریم» رفت .

پس از مراجعت البوکرک به هندوستان، سفیری از جانب شاه اسمعیل نزدوی آمد و روابط دوستانه‌ای با او برقرار ساخت . وطولی نکشید که خبر رسید عدن شروع به تجاوز به متصرفات پرتغال را کرده است و بعلاوه حاکم شهر هرمز هم وفات یافته‌است . به این جهت البوکرک مجدداً کشتیهای پرتغالی را بریاست برادرزاده خود «پرو» بدان صفحات اعزام داشت . پروردرتا بستان ۱۵۱۳ اطراف سوکوترا را گردش کرد و بسیاری از جهازات تجارتی اعراب را که عازم بحرا حمر بودند، اسیر ساخت و سال بعد به هرمز رفت . در آنجا پرو نتوانست کار مهمی از پیش ببرد جز آنکه راجع به تسلیم قلعه شهر و پرداخت خراج معوقه با پادشاه مذاکراتی طولانی داشت اما چون پادشاه هرمز قبلاً به تبعیت شاه اسمعیل درآمده بود، نتیجه‌ای از مذاکرات مذکور حاصل نشد، پرو ناگزیر در ماه سپتامبر ۱۵۱۴ به «گوا» مراجعت کرد و وقایع را با اطلاع عموی خود رسانید . البوکرک چون از قضایای هرمز آگاه شد تصمیم گرفت که با سرعتی هر چه تمامتر بدانجا برود و بدین قصد شروع به تدارک تجهیزات نمود و چنان وانمود کرد که میخواهد به بحرا حمر مسافرت کند . در مکتوبی که بتاريخ ۲۰ اکتبر به پادشاه پرتغال نوشته و وسعت صدور هوش و کفایت سیاسی خود را بخوبی در آن نشان داده است . اوضاع بحرا حمر را چنین تشریح می‌کند :

«... باید عدن را متصرف شد و قلعه مستحکمی در آنجا بنا کرد، بندرگاه آنجا بسیار خوبست و در زمستان کشتیهای ما را می‌تواند در خود جای دهد . در باب المنذب امکان احداث قلعه ممکن نیست، زیرا آب آشامیدنی در آن حدود یافت نمی‌شود . لیکن چون از آنجا تا عدن فقط سه روز راه است، من آن شهر را کلید باب المنذب می‌دانم ... راجع به جزیره «کاماران» شنیده‌ام که رومیها با کمک شیخ عدن در آنجا مشغول احداث قلعه‌ای هستند ولی این موضوع برای ما چندان اهمیتی ندارد زیرا خودمان در نزدیکی جده قلعه محکمی بنام «فرزان» داریم ... نخستین اقدامی که برای مانهاست لزوم و ضرورت را دارد اینست که موقعیت خود را در «مئوی» مستحکم سازیم تا از حیث آذوقه و لوازم

۱- نام البوکرک بگفته استاد فقید عباس اقبال را مبنی بر اینکه حتی در این دوران نیز عنصر ایرانی واصطلاحات دریائی و دریاوردی فارسی‌مقام خود را حفظ کرده است باثبات می‌رساند، تا آن جا که حتی قلاع پرتغالی نیز نامی بخود می‌گیرند، که ریشه پارسی دارند .



تأمین داشته باشیم .

... و در نامه دیگری می‌نویسد : « با وجود کارهای مهم تجارتي که در هرمز داریم معذالك مصمم هستم قبلا به « مئوی » رفته « دالك » را مسخر سازم و ترتیب کارهای جده را بدهم . مسافرت بحرا حمر ، بواسطه مقادیر زیاد ادویه - که همه ساله از هندوستان بدانجا می‌آید - متضمن منافع هنگفتی است . قصد من آنست که رومیان را قلع و قمع کنم و بعد بتمکین رفته آنجا را ویران سازم بنابراین دلایل تصمیم گرفته‌ام که ابتدا مسافرتی به بحرا حمر کرده واققدار و تسلط سلطان قاهره را از آن دیار براندازم .

البوكرک چون اوضاع هندوستان را قرین آرامش و انتظام دید ، سال ۱۵۱۵ با بیست و شش کشتی و دوهزار و دویست مرد جنگی بطرف هرمز حرکت کرد . زیرا اوضاع آنجا بوخامت گرائیده بود و چون سیف‌الدین پادشاه جزیره ، خود را تسلیم صفویان کرده و دست نشاندۀ شاه اسمعیل شده بود ، هر لحظه خطر آن می‌رفت ، که اینها هرمز را متصرف شوند و طبعاً پرتغالیها را از آنجا بیرون کنند . اکتیها ابتدا به « کوریانت » و بعد بمسقط رسیدند و البوكرک در آنجا شنید که هرمز دچار انقلاب و آشوب شده و شخصی بنام « رئیس حامد » را یت طغیان برافراشته و پادشاه را دستگیر و محبوس ساخته است . به این جهت با شتاب تمام خود را به هرمز رسانید و به محض ورود به بندر فرمان داد که شهر را گلوله باران کنند . رئیس حامد از شلیک توپها آنچنان متوحش شد که بی هیچ دفاعی فوراً پادشاه را آزاد کرد و پرتغالیها پس مذاکرات بسیار با وی قلعه را متصرف شدند و بپس خود را بر فراز مقر سلطنتی برافراشتند . کمی بعد از این وقایع سفیری از جانب شاه اسمعیل آمد و قراردادی با پرتغالیها بست ، که بموجب آن قرار شد ، پادشاه هرمز « ... از طرف اعلیحضرت پادشاه پرتغال در آنجا سلطنت نماید »<sup>۱</sup> و بدین ترتیب تسلط پرتغالیها بر هرمز اسماً و رسماً برقرار و مسلم شد .

البوكرک برادرزاده خود پرو را بریاست مستحفظ قلعه هرمز گماشت و دستورهای لازم راجع باتمام ساختمان باروها و تکمیل تجهیزات آن بوی داد و خود با حال کسالت و ناخوشی به هندوستان مراجعت کرد . در بین راه مرض او روز بروز شدیدتر می‌شد ، تا اینکه سرانجام در پانزدهم دسامبر ۱۵۱۵ به محض آنکه وارد خاک « گوا » شد ، بدرود حیات گفت .

آخرین مکتوبی که از « وسط دریا » به پادشاه پرتغال نوشته بدین مضمون است : « این مراسله را من به خط خود به اعلیحضرت نوشته‌ام و در حین تقریر آن گرفتار سیاه سرفه شدیدی هستم که علامت مرگ است ... در اینجا من یک پسر دارم که مایملک مختصر خود را به او واگذار کرده‌ام اوضاع و وقایع هندوستان شاهد و گواه صادقی است درباره اقدامات و عملیات من ... اکنون قسمت اعظم خاک هندوستان به تصرف آن اعلیحضرت

۱ - تریپل ذیل در قرار داد قید شده بود :

اول - ناوگان پرتغالیها باید با قشون کئی ایرانیان علیه بحرین و قطیف مساعدت کنند .  
دوم - پرتغالیها باید در خاموش کردن اغتشاش و شورش که در مکران رخ داده بوده پادشاه اسمعیل معاضدت کنند .

سوم - ایرانیها و پرتغالیها باید با یکدیگر متحد شده و مشترکاً باترکها بجنگند .

درآمده و تنها کار لازمی که باقی است ، آنست که مدخل باب‌المندوب مسدود شود . از حضور اعلیحضرت استدعا دارم که خدمات مرا در نظر داشته باشند و بخاطر من پسر م را سرپرستی کنند و او را بمقامی عالی برسانند ...»

بدین ترتیب نخستین کسی که اساس وشالوده مستعمرات اروپائی را در آسیا پی‌ریزی کرد ، بدرود زندگی گفت بدون آنکه همه مقاصد ونقشه‌های دور و دراز خود را اجرا کرده باشد .

البوکرک دارای اراده‌ای متین وعزمی راسخ بوده که در سایه آن بر تمام موانع ومشکلات غلبه کرد، قدرت و نفوذ پرتغال را بسط وتوسعه داد وتجارت مشرق زمین را به انحصار مملکت خود درآورد . لیکن خشونت رفتار وتندی و سخت‌گیری او نسبت بمخالفان سبب شد دولتی که او بزحمت ایجاد کرده بود سرانجام روبرووال واضمحلال برود .

جانشین البوکرک شخصی شد موسوم به «لوپوسوارز»... این شخص از حیث سیرت و اخلاق بکلی بالبوکرک اختلاف داشت و چون به «کچن» رسید خشونت وسخت‌گیری او همه را متنفر ومنزجر ساخت ، مخصوصاً پادشاه را که قبل از او بادب واحترام فوق‌العاده البوکرک عادت کرده بود . از آن بی‌بعد سیاست پرتغال در مشرق زمین تغییر کرد ، زیرا بقول فاریاسوسا: «... تا آنزمان نجبا و اصیل زادگان بقاعده شرافت وافتخار زندگی می‌کردند و سلاح وشمشیر خود را بر ثروت وتجمل ترجیح می‌دادند ، لیکن از آن پس ، تجارت وسوداگری چنان آنانرا بخود مشغول داشت ، که صاحب منصبان و رؤسای آرتشی هم کارشان به تجارت و داد وستد کشید و قدر و منزلت واقعی خود را فراموش کردند . «لوپوسوارز» چون بحکومت منصوب شد نخست قلعه‌ها واستحکامات را مورد بازدید قرارداد . کوتوالان وصاحب‌منصبان را عوض کرد واوقات خود را مصروف بکارهای جزئی وبی‌اهمیتی ساخت که اشاره بدانها جز سیاه‌کردن کاغذ نتیجه‌ای ندارد و بر اطلاعات تاریخی خواننده چیزی نمی‌افزاید» ... وهمین رفتار باعث شد که بتدریج جزیره هرمز روبه انحطاط برود واهمیت و رونق تجارتی خود را از دست بدهد .<sup>۱</sup>

باتوجه بمطالبی که در این فصل عنوان شد از این واقعیت آگاه می‌شویم که قرن شانزدهم از آغاز تا پایان - نه فقط در تاریخ دریانوردی ایران نقشی شگرف واستثنائی دارد ، بلکه بطور کلی ، در تاریخ مشرق زمین و تغییر مسیر آن ، اثری بسیار مهم و تعیین کننده بجای نهاده است و همچنین ، با آغاز واستقرار تسلط استثماری چند دولت غربی بر قسمتی از سرزمینهای شرق ، بطور کلی این قرن ، بخشی از صفحات تاریخ جهان را تشکیل می‌دهد ، که آثار وعوارض آن تا سالها و قرنهای بعد - حتی تا زمان حال - بجای مانده است ... وبایانی دیگر ، همین تجاوز و تسلط وغارت وچپاول ثروت ملی سرزمینهای اشغال شده ، باعث شد که آنان مقابله با تجاوز کاران بیافتند تجاوز کارانی که با اتکاء بناوگان نیرومند خود برتری وتسلطشان را حفظ کرده بودند و برای درگیر شدن

۱ - خلیج فارس، سرارنولد ویلسن، ترجمه محمد سمیدی . (با اصلاحات وتقییرات اضطراری در الفاظ ، واژه‌ها وجملات) ، ص ۱۲۵ تا ۱۳۷

با آنها ایجاد يك نیروی دریائی مشابه اجتناب ناپذیر بود و همین انگیزه باعث شد که مردم استعمارزده کشورهای مورد تهاجم ب فکر تشکیل چنین نیروئی بیافتند. پس اگر همین عوامل را یکی از پایه های اساسی وریشه های اصلی احیاء و تجدید حیات نیروی دریائی ایران بشمار آوریم سخنی به گزاف نگفته ایم. زیرا ملتی که از آغاز تاریخ، صاحب نیر و مندترین تشکیلات دریائی و دریانوردی بود و زمانیکه سفاین جنگی او، دریای اژه و مدیترانه را پیموده و تا قلب اروپا پیشرفته بود، اصولاً از نیروی دریائی پرتغال نام و نشانی نبود، و هنوز هم اطلاعات و تجربیات نسلهای گذشته همین ملت، راهبر و راهگشای همه ملل دریانورد جدید در چهار گوشه جهان بود، چگونه میتواندست، تسلط دولتی متجاوز را بر آنها، سرزمینها و منابع خداداد خویش تحمل کند ... ؟

اهمیت قرن شانزدهم در تاریخ ایران و جهان - مخصوصاً تاریخ دریانوردی - هنگامی افزایش می یابد که در پایان قرن بارقابت و برخورد نیروهای استعمارگرا از کشورهای مختلف روبرو می شویم. اما چنانکه گفتیم قبل از پرداختن باین مبحث برای روشن شدن مطلب، نخست شواهد و مآخذ دیگری را که درباره نفوذ استعمار اروپائی بر خلیج فارس در دست داریم منعکس می کنیم، تا با تطبیق و مقابله آنها واقعیت امر بر روشنی آشکار شود. نویسنده تاریخ سیاسی خلیج فارس بهانه ورود پرتغالیها را بآبهای جنوبی ایران، چنین توجیه می کند:

«... بازرگانان ونیزی که سود فراوانی از فروش کالاهای مشرق زمین در فرنگستان می بردند، برای برقراری روابط بازرگانی بین خود و شهریاران ایلیخانی ایران کوشیدند، تا موفق شدند که از شهریاران مزبور فرمانهائی دریافت کنند که بموجب آنها «تجارتشان در همه جای ایران آزاد باشد و جز عوارض گمرک، چیز دیگری بهیچ عنوان از آنها مطالبه نشود» این فرمانها، برای آنان پیروزی بزرگی محسوب می شد، زیرا ایران نزدیکترین و آزادترین وسیله ارتباط شرق با غرب بود و خیال آنها را تا آخر آسوده می ساخت ولی این خوشبختی با ظهور امیر تیمور و یورشهای خانه براندازی از میان رفت و فتح قسطنطنیه بدست سلطان محمد فاتح که از ترکان متعصب عثمانی بود، خود نیز خطر بزرگی برای دول فرنگستان محسوب می گشت و از سوی دیگر مزید بر بدبختی های بازرگانان اروپائی شد. این دو موضوع سبب گردید که بازرگانان فرنگستان راه دیگری که آنها را به کشورهای شرق برساند، برای خود جستجو کنند و اتفاقاً در آن گیرودارها یکنفر ملاح پرتغالی بنام «بارتل میدیاز» موفق شد، خود را بدماغه امین در جنوب افریقا برساند، ولی نتوانست از آنجا بگذارد و بسواحل آسیا برسد. سال بعد یعنی سال ۱۴۹۷ - یکنفر ملاح دیگر معروف بواسکودوگاماتوانست از دماغه امید بگذرد و اقیانوس هند را برهبری یکنفر ناخدای نجدی عرب بنام شهاب الدین ابن ماجد به پیماید و به سواحل هند برسد. واسکودوگاما با تصرف سواحل هند برای دولت خود نخستین پایه استعمار و استعمار را طرح ریزی کرد و معلم اول مکتب استعمار جهان گردید. چندسال بعد یکنفر ملاح پرتغالی دیگر موسوم به آلبو کرک به اهمیت خلیج فارس و ارزش آن در کوتاه ساختن راه پرتغال بشرق پی برده و به فرمان «آمانوئل» پادشاه آن کشور با شانزده کشتی حرکت کرد و سه سال بعد پس از تصرف جزیره سواقرا به خلیج فارس

روی آورد و به تسخیر بندر قلّهات در خاک عمان که مقر حکمران ایرانی آن سامان بود. چشم طمع دوخت و برئیس شرف‌الدین حکمران آنجا پیشنهاد کرد که خود را تحت‌الحمايه دولت پرتغال قرار دهد.

رئیس شرف‌الدین به عنبر اینکه اختیار عمان با شهریار هرمز است. این پیشنهاد را نپذیرفت و چون آلبوکرک در خود نیروی زد و خورد با رئیس شرف‌الدین را نمی‌دید لذا به مسقط و مطرح و صحار و سایر نقاط عمان حمله برد و آن اماکن را بباد قتل و غارت داد و سپس بجزیره سوقطرا بازگشت که در آنجا نفس تازه کند و اختلاف فرماندهان کشتیهای خود را رفع نماید و پس از وصول نیروهای امدادی از پرتغال بار دیگر به قصد تصرف جزیره هرمز - پایگاه اصلی منطقه خلیج فارس - حرکت نماید و روی همین نقشه در سال ۹۱۴ هجری عهد شاه اسمعیل صفوی مجدداً وارد آبهای خلیج فارس شد و جزیره هرمز را محاصره کرد شهریار جوان هرمز - سیف‌الدین و وزیر با تدبیر او «خواجه عطار» چون نتوانستند با نیروی جنگی آلبوکرک مقابله کنند و از وصول امدادی که از شاه اسمعیل خواسته بودند بعلت گرفتاری او با ترکهای عثمانی ناامید شدند. لذا ناچار به تسلیم گردیدند و پرتغالیها در هرمز دست به ساختن قاعه نظامی جهت سربازان ساخلوی خود زدند و از امیر هرمز تعهد گرفت که دست آنها را از حیث تجارت و کشتیرانی در تمام قلمرو خویش (منطقه خلیج فارس) باز گذارد. امیر هرمز ناگزیر به قبول این امر گردید، ولی همواره در پی فرصت می‌گشت، که خود و کارگذاران خود را چه در عمان و چه در بحرین و سایر نقاط از دست این استعمار جویان متمگر که مردم از فرط حرص آنها به جان آمده بودند، برهاند. تورانشاه جانشین سیف‌الدین برای عملی ساختن آرزوی سلف خویش در خفا می‌کوشید و مقدمات این منظور را محرمانه فراهم می‌ساخت. تا در ساعت ۹۲۷. که پای آلبوکرک غدار از میدان رفت و معلوم شد پرتغالیها گرفتار وضع نامساعدی در هندوستان شده‌اند بتمام روسا و حکام تابع خود در عمان و بحرین دستورهایی محرمانه داد که مردم را آماده کنند تا در روز معین متفقاً بر پرتغالیهای غاصب بشورند و این کار را کردند و جمع زیادی از بازرگانان و سربازان پرتغالی را در نقاط مختلف - خاصه بحرین - از پای درآوردند. این پیشامد برای یغماگران پرتغالی خیلی گران تمام شد و ناگزیرشان کرد که - ولو موقتاً عقب نشینی اختیار کنند و مردم را بحال خود بگذارند. از این تاریخ بعد استعمار پرتغالیها در خلیج فارس و سواحل آن بی‌پا و خفیف گردید و آنانرا ناچار ساخت تاسیسات «کجدارومریز» را در رفتار خود اختیار کنند. به این معنی که هرگاه مدعی زورمندی در مقابل آنان عرض اندام نماید. با او ست بگیرند و همینکه میدان را خالی به بینند قدرت نشان دهند و زور بگویند...»<sup>۱</sup>

پس از دورانه‌های نخستین و درخشان دریانوردی ایران - عصر هخامنشی و ساسانی که خلیج فارس و بسیاری دریاها و دیگر جولانگاه کشتیها و دریانوردان ایرانی بود، خلیج فارس، جز نبردهای پراکنده که شرح آن در فصول پیشین گذشت و یا برخورد

کشتیهای تجارتي باسفاين دزدان دریائی، یا ناوگانهاییکه به قصد سرکوبی این دزدان با آنان درگیر می‌شدند، خلیج فارس دیگر جنگ بزرگی بخود ندیده بود، تا زمانیکه پرتغالیها به جزیره هرمز حمله ور شدند والبوکرك در رأس نیروهای دریائی خود با ناوگان امیرسیف‌الدین حکمران جزیره به زد و خورد پرداخت. بهمین جهت این نبرد دریائی گذشته از ارتباط و اهمیتی که با تاریخ ایران در خلیج فارس دارد، از این نقطه نظر نیز شایان توجه است.

وقایع این پیکار در «مرات‌البلدان ناصری» و «سیاحتنامه تاورینه» به تفصیل آمده است و مادر اینجا خلاصه آنرا به نقل از تاریخ سیاسی خلیج فارس شرح می‌دهیم:

«... البوکرك در سال ۱۵۰۷ یا ۱۵۰۸ میلادی (مطابق با ۹۱۳ یا ۹۱۴ هجری) با هفت کشتی جنگی، جزیره هرمز را محاصره کرد. شماره سپاهیان این کشتیها زیاده از چهارصد و شصت نفر نبود و این جمعیت برای تصرف این جزیره بسیار ناچیز بود.

ولی البوکرك که سرداری قابل و مجرب بود، کمی لشکر را مانع از نیل بمقصود ندانسته برخود حتم نمود که جزیره را متصرف خواهد شد. سیف‌الدین که در آن وقت حکمران جزیره هرمز بود. قبلاً شنیده بود که پرتغالیها به سواحل هندوستان و عربستان و بحر عمان راه یافته و بعضی از شهرهای آن کشورها را به تصرف درآورده‌اند و آنها قصد دارند پس از فراغت از آنجا برای تسخیر جزیره هرمز بسوی آبهای خلیج فارس عزیمت نمایند. از این رو فرمان داد تا شصت کشتی برای نگهبانی از جزیره تجهیز و آماده شوند.

البوکرك بعد از تصرف شهرهایی از سواحل هندوستان و عربستان بقصد تصرف جزیره هرمز بجانب خلیج فارس شتافت. هنگامی که به نزدیک جزیره رسید دستور داد. تا کشتیها را متوقف نمودند و آنگاه کشتی خود را بمیان پنج کشتی سیف‌الدین که از همه کشتیهای او بزرگتر و معتبرتر بودند. راند و همانجا لنگر انداخت. چون از طرف کشتیهای جنگی سیف‌الدین و اهالی جزیره اظهار خصومتی نشد به منازعه مبادرت نکرد و بین طرفین صحبت مصالحه به میان آمد. گفتگوی آنها مدتی بطول انجامید. بطوریکه برای البوکرك یقین حاصل شد که مقصود سیف‌الدین از اطاله مذاکرات و دفع‌الوقت این است که فرصتی پیدا شود تا کمک خارجی به او رسد. بنابراین قبل از اینکه فرمان یورش بدهد تمام سران قشون را فراخواند و قصد خود را با آنها در میان نهاد. افسران متفقاً به او پاسخ دادند که اینکار خارج از قدرت نیروهائی است که در اختیار داریم. زیرا غده ما کم و قشون دشمن صد برابر است البوکرك گفت: من از آن سردارها نیستم که يك چنین امر مهمی که برای دولت پرتغال فوائد عظیم و معتناهی دربردارد. به این آسانی و رودی از دست بدهم. بنابراین باید دلیرانه فرمان مرا اطاعت کنید. یقین داشته باشید. بخت با ما یاری خواهد کرد و بیاری عیسی، کار را بر مسلمانان زار کرده، یا سلطان ایشان را مطیع پادشاه پرتغال می‌نمائیم یا آنها سرما را خواهند برید و جزو غنائم بنزد پادشاه خود می‌برند. بهر حال مصلحت و چاره‌ای جز این نیست که پیکار را شروع کنیم زیرا اگر از تصمیم خود برگردیم و قصد فرار کنیم آنوقت است که مسلمانان جری شده ما را دنبال و مصدوم خواهند کرد و اگر باز هم تأمل نمائیم و

اوقات را بمذاکره بگذرانیم کمک به آنها خواهد رسید و دیگر کاری از پیش نخواهیم برد و جنگ به شکست ما تمام می‌شود، پس شایسته است که قبل از غافلگیر شدن جنگ را شروع کنیم...»

البوکرک این بگفت و دستور داد بمحض اینکه صدای توپ از کشتی من بلند شد جنگ را آغاز و همان کنید که من خواهم کرد. فرماندهان کشتیها اگر چه به این امر راضی نبودند ولی بناچار تمکین کردند و در نتیجه جنگ در گرفت. مسلمانان جزیره هرمز از تیرگی هوا که بواسطه دود توپها بوجود آمده بود استفاده کرده، با سفاین کوچک خود به کشتیهای البوکرک نزدیک شده، با تیر و زوبین، لشکریان او را می‌کشتند. وقتی البوکرک به این جریان آگاه گردید، فرمان داد تا توپها را بسوی کشتیها شلیک کردند و در نتیجه با اولین تیری که از دهانه توپ خارج شد، بیست کشتی از سفاین ایرانیان غرق شد. آنروز از طلوع تا غروب آفتاب این جنگ دریائی طول کشید و در خلال این پیکار تمام کشتیهای سلطان جزیره هرمز یا غرق شد و یا آتش گرفت و نابود گردید. از طرفی چون بعضی از سفاین جنگی سلطان هرمز که نزدیک بندرگاه بود برای دفاع از قلعه هرمز و جلوگیری از هجوم پرتغالیها ناگیر به تیراندازی شده و در نتیجه قسمتی از بنای خارجی قلعه خراب شده بود، از این رو سلطان هرمز ناچار شد که جمعی را برای انعقاد قرارداد مصالحه و ترک جنگ بنزد البوکرک بفرستد، اما البوکرک حاضر به صلح نشد و قلعه هرمز را به تصرف درآورد.

تاورینه جهانگرد فرانسوی می‌نویسد: آلبوکرک بعد از دو سال توقف در جزیره هرمز، بواسطه نفاقی که میان سرداران او پیدا شد، ناچار گردید که جزیره را تخلیه و ترک نموده عازم هندوستان شود. ولی در سال ۱۵۱۴ میلادی (۹۲۰ هجری) - مجدداً بجزیره هرمز بازگشت و آنجا را به تصرف درآورد.

جهانگرد فرانسوی می‌گوید:

تا زمان سلطنت شاه عباس کبیر - یعنی بیش از صد سال - این جزیره و بلکه تمام جزایر خلیج فارس در تصرف پرتغالیها بود، رفته‌رفته جزایر مزبور از زیر سلطه پرتغالیها خارج شد، تا اینکه در سال ۱۳۰۲ هجری (۱۸۸۴ - م) شاه عباس به سرداری امام قلیخان و کمک انگلیسها (شرحی که بعداً خواهد آمد) جزیره هرمز یعنی تنها جزیره‌ای که در آن موقع پرتغالیها در تصرف داشتند، از دست آنها خارج نمود و برای همیشه بدوران فرمانروائی آنان در جزیره هرمز خاتمه داد...»<sup>۱</sup>.

پرتغالیها در تمام طول قرن شانزدهم، فرمانروای مطلق العنان نواحی خلیج فارس بودند. آنان بر این سواحل و جزیره هرمز که بخاطر موقعیت خاص استراتژیکی - یعنی واقع شدن در تنگ‌ترین دهانه حد فاصل بحر عمان و خلیج فارس - دارای ارزش و اهمیت فوق‌العاده‌ای بود، تسلط کامل داشتند تا آنجا که هرمز را مرکز کلبه عملیات دریائی و بازرگانی دریائی خود قرار دادند و همه اقدامات تجارتنی و دریانوردی آنان تابصره، مسقط و سایر مناطق ساحلی و جزایر خلیج فارس از این مرکز رهبری

می‌شد. با همین ترتیب نفوذ و تسلط پرتغالیها، برخلیج فارس به نحوی روزافزون تا پایان قرن شانزدهم ادامه داشت. اما با همه اینها، هرگز روز بروز بویرانی و انحطاط نزدیک می‌شد، بتدریج تجارت آن از رونق و اهمیت افتاد و علت اصلی این سقوط را باید در حرص و آزوتیه‌کاریهای حکام و صاحب منصبانی جستجو کرد که در این منطفه مستقر می‌شدند. چنانکه دیدیم سرآرنولد ویلسن با استناد بنامه‌های متبادله بین البوکرک و پادشاه پرتغال، ماجرای ورود پرتغالیها را به جزیره هرمز از دیدگاهی دیگر بررسی کرده است، ولی بهیچ تردیدی یکی از دقیق‌ترین گزارشهای مربوط به تسلط یکصدساله پرتغالیان برخلیج فارس مطالبی است (اگرچه فشرده) که شادروان عباس اقبال بسال ۱۳۲۶ شمسی در مجله یادگار<sup>۱</sup> نگاشته و بعداً آنرا با افزودن فصولی برآغاز و انجام در سال ۱۳۲۸ شمسی با عنوان مطالعاتی درباب بحرین و جزایر و سواحل خلیج فارس منتشر کرده است.

اقبال می‌نویسد: «... ماجرای این مدت بالنسبه طویل را هیچیک از مورخین ما ننوشته‌اند، تمام اطلاعاتی که از کتب ایشان راجع به این دوره بدست می‌آید، ازبکی دو صفحه و درپاره‌ای موارد از چند سطر تجاوز نمی‌کند»<sup>۲</sup>. و برای اولین بار مورخ صاحب‌نظر با استناد بهمه مآخذ و ضوابط خارجی به تدوین این بخش از تاریخ ایران که خود باعنوان «یکی از پر عبرت‌ترین و جانگذارترین ادوار تاریخ ایران» از آن نامبرده، پرداخته است.

تسلط پرتغالیان برخلیج فارس از سال ۹۱۲ هجری قمری تا ۱۰۳۱ - (۱۵۰۶ تا ۱۶۲۱ م) یعنی درست ۱۱۹ سال بطول انجامید و یکی از انگیزه‌های اصلی آن، دور بودن جزایر و مناطق ساحلی جنوب ایران، از پایتخت سلاطین صفوی و دیگر درگیر بودن شدید شاه اسماعیل و شاه طهماسب با ترکان عثمانی و ازبکان ترکستان، بخاطر دفاع از مرزهای غربی و شمال شرقی کشور بود. همین حوادث، باعث شد که یک قرن تمام قسمتی از سرزمین ما و مردم غیور آن گرفتار یکی از بی رحم‌ترین دول استعماری اروپا شوند<sup>۳</sup>.

عباس اقبال پس از شرح کشف راه دریائی هند (سال ۸۹۱ هجری - ۱۴۸۶ میلادی) یعنی ۵۳ سال بعد از فتح قسطنطنیه بدست سلطان محمد عثمانی و پانزده سال پیش از تشکیل سلسله صفویه در ایران و سفر واسکودوگاما و همچنین ضربه بزرگی که این اقدام بتجارت اروپا وارد آورد. بسفر دو مأمور پرتغالی و بازدید از خلیج فارس و جزیره هرمز می‌پردازد و آنگاه ماجرای البوکرک را چنین حکایت می‌کند:

«... در سال ۹۱۵ (۱۵۰۹ - م) مقام نایب‌السلطنگی هند پرتغال نصیب ملاح قابل و جاه طلبی شد، بنام البوکرک که در ۹۰۹ سفری به آسیا آمده و پس از اطلاع

۱ - سال چهارم - شماره‌های اول تا چهارم - شهریور تا آذر ۱۳۲۶

۲ - مجله یادگار - شماره اول و دوم - ص ۱۰۴

۳ - خشونت پرتغالیها نسبت ب مردم ممالک تحت تسلط یا مستعمره، نکته‌ای که مورخان متفقاً درباره آن وحدت نظر دارند. حتی هم اکنون نیز رفتار اشغالگران پرتغالی در مستعمرات آفریقائی خشم همه مردم صلحدوست و نیک‌اندیش جهان را برانگیخته است.

کامل بر اوضاع و احوال سواحل بحر عمان و خلیج فارس به پادشاه پرتغال پیشنهادی دایر بر ضبط جزایر و سواحل این دو دریا و بسط و قدرت مستعمراتی مملکت خود در این نواحی تسلیم کرده بود، با اینکه غالب رجال دولتی پرتغال با اجرای نقشه او همراه نبودند «مانوئل» پیشنهاد او را پذیرفت و آلبوکرک مأمور آسیا شد.<sup>۱</sup>

از همین جاست که شوم‌ترین ادوار تاریخ خلیج فارس آغاز می‌شود، یعنی از سال ۹۱۲ - (۱۵۰۶ م) که آلبوکرک کشتیهای خود را به ساحل عمان شرقی می‌آورد و در مقابل بندر «قلهات»<sup>۲</sup> مرکز اقامت حکمران ایرانی عمان از طرف ملوک هرمز لنگر می‌اندازد. اینک پس از اولین باری که پای خارجیان به خلیج فارس رسید - یعنی هجوم اسکندر مقدونی، باردیگر بدست یک فاتح اروپائی، قسمتی از سرزمین ایران تحت تسلط خارجیان درمی‌آید. آنهم مهاجمانی بمراتب بیرحم‌تر و مجهزتر و با تجربه‌تر از اسکندر مقدونی.

طبیعی بود مردمی که سالیان دراز با آزادی و آزادگی بسر برده و پشتوانه مملکتی چون تاریخ مدون گذشته داشتند بسادگی زیر بار تسلط خارجیان نمی‌رفتند، چرا که اگر تسلط شاهنشاهی ایران - پس از ساسانیان - بر این مناطق پایان رسیده بود، هیچ قدرت خارجی نیز نتوانسته بود جانشین آن شود، و اگر با اعراب و مظاهر وجود آنان در این مناطق برخورد می‌کنیم، در حقیقت اینها همان ایرانیانی هستند، که اسلام پذیرفته بودند و اکنون اعراب مهاجم را در خود مستحیل ساخته بودند. و بهمین جهت بود که حکمران ایرانی قلهات نیز تسلط آلبوکرک را نپذیرفت. دنباله ماجرا را از زبان تاریخ بشنویم:

حکمران قلهات به آلبوکرک گفت «... عمان ملک پادشاه هرموز است و آلبوکرک باید مستقیماً با او داخل مذاکره شود و بهر حال باید بدانند که پادشاه هرموز هر قسم تصمیم بگیرد ساخلوی ایرانی قلهات زیر بار اطاعت پرتغال نخواهند رفت و مرگ را بر قبول این ننگ ترجیح خواهند نهاد. آلبوکرک که کمال احتیاج را بتهیه آذوقه جهت همراهان خود داشت و برای جنگ نیز مهیا نبود، جواب حکمران قلهات را پذیرفت و بنام پادشاه پرتغال ضمانت‌نامه‌ای نیز بمردم قلهات داد و ایشان را مطمئن نمود که کشتی‌های دیگر پرتغالی نیز حق تعرض به آنجا را نخواهند داشت»<sup>۳</sup>.

وقتی آلبوکرک از قلهات عازم سواحل مسقط شد (۱۲ ربیع‌الثانی ۹۱۳) نخست لنگرگاه قریات در خاور مسقط را مورد هجوم قرارداد. مقاومت مردم، سخت و قهرمانانه بود و در نخستین برخورد سی ملاح پرتغالی را بقتل رساندند، ولی سرانجام آلبوکرک پیروز شد و پس از تسلط، شهر را به آتش کشید، ارگ آنرا سوزاند و بسوی شهر مسقط عزیمت کرد. در این زمان مسقط نیز زیر نظر پادشاه هرمز اداره می‌شد و حکمران آن نخست از ترس اینکه مبدا مردم مسقط نیز در مقابله با پرتغالیان بهمان سرنوشت اهالی عمان دچار شوند، تسلیم شد، ولی آلبوکرک پیشنهاد آنرا که وی خراج

۱ - مجله یادگار - شماره اول و دوم - ص ۱۰۸

۲ - به فتح قاف و سکون لام - عباس اقبال

۳ - مجله یادگار - عباس اقبال - شماره اول و دوم - شهریور و مهر ۱۳۲۶ - ص ۱۰۸



معمول را بجای پادشاه هرمز پیدایش پرتغال پردازد . اما حکمران در برابر این پیشنهاد مقاومت کرد که نتیجه آن گلوله باران مسقط توسط افراد آلبوکرک بود . مقاومت قهرمانانه اهالی سرانجام در زیر رگبار گلوله‌های توپ در هم شکست و مردم تعهد کردند مبلغی گزاف پول طلا به آلبوکرک بدهند تا از غارت و سوختن شهر دست بردارد، ولی چون این مبلغ بموقع نرسید ، پرتغالیهای بیرحم بشهر هجوم بردند ، پس از آتش زدن مسجد شهر و لنگرگاه آن گروهی را کشتند و زنان و مردان بسیاری را به اسارت بردند ، که اغلب این اسیران پس از بریده شدن گوش و بینی آزاد شدند. پس از قتل و غارت مسقط آلبوکرک بسوی صحارا تاخت و پس از تسلیم حکمران آن شهر و قرار تسلیم خراج پیدایش پرتغال البوکرک بسوی فکان تاخت . جمعی را نیز در آنجا گوش و بینی برید . آنگاه اختلافاتی را که بین جهازات او در سکوتره بروز کرده بود فرو نشاند و پس با نیروئی مجهز عازم هجوم به هرمز شد .

«... آلبوکرک در جمادی‌الاولی از سال ۹۱۴ (۱۵۰۸ - م) بعد از نظم کار جزیره سکوتره و رسیدن کشتیهائی که انتظار آنها را می کشید ، بطرف هرموز حرکت کرد ، ولی قبل از توجه به آن جزیره مصمم شد که ابتدا بندر قلعات را مسخر سازد و رئیس شرف‌الدین حکمران آنجا را که در دفعه اول به او جوابی سخت داده بود ، تنبیه نماید .

امیرالبحر عهد شکن پرتغالی با اینکه سابقاً به مردم قلعات ضمانت‌نامه‌ای بنام پادشاه پرتغال در عدم تعرض به آن ناحیه داده بود ، به این بهانه که اهالی بندر از فرمان پادشاه هرمز اطاعت می کنند، برادرزاده خود را پیش رئیس شرف‌الدین فرستاد و او را بداخل کشتیهای پرتغالی خواند . شرف‌الدین که مردی محتاط بود از قبول این دعوت سرپیچید البوکرک هم متغیر شد و حکم حمله به قلعات را داد .

رئیس شرف‌الدین و ساخلوی ایرانی قلعات مردانه پایداری کردند و جمعی از مهاجمین پرتغالی را بـخاک هلاک انداختند ، لیکن عاقبت شکست یافتند و آلبوکرک سفاک حکم داد تا در شهر آتش زدند و جامع شهر را که یکی از بهترین نمونه‌های معماری ایرانی بود ، بکلی با آتش بیرحمی سوختند . بعد از تسخیر قلعات آلبوکرک از مامورین ایرانی شهر اطلاعات جامعی راجع بهرمز و احوال دربار امیر آن و تعداد قرای او بدست آورد و پس از تهیه اسباب کار از طریق رأس مسندم عازم آن جزیره شد .

جزیره هرموز چنانکه قبلاً هم گفتیم از زمان مسافرت «کویلهایو» و «پایوا»<sup>۲</sup> به خلیج فارس بزرگترین منظور پرتغالیان بود ، چه این جزیره کوچک که مرکز امارت ملوک هرموز و مقر دولت معتبر ایشان بود ، بر غالب جزایر و سواحل خلیج ، مثل بحرین و کیش (قیس) و لارک و قشم و عمان و مسقط مستولی بود. بعلاوه بزرگترین دارالتجاره خلیج و مرکز جمیع معاملات بین عراق عرب و ایران و عربستان و آفریقا محسوب می شد .

۱ - بضم صاد - از بنادر ساحل هجر در شمال مسقط (عباس اقبال)

۲ - مأموران پادشاه پرتغال ، که پس از سفر واسکودوگاما در سال ۸۹۲ هجری از بارسالن عزیمت کرده و پس از بازدید ، گزارش کاملی از وضع خلیج فارس و جزایر و بنادر آن تهیه کردند.

ابتدا خیال آلبو کرک این بود که هرمز را بکلی ویران سازد و راه تجارت عمده خلیج را از آنجا برگرداند و جزیره سکوتره را که از مدتی قبل به تصرف پرتغالیها در آمده بود جانشین آن کند، لیکن پس از آنکه فهمید که سکوتره این قابلیت را ندارد، تصمیم گرفت که بهر قیمت باشد، هرمز را تحت لوای پرتغال بیاورد<sup>۱</sup>.

چگونگی تصرف هرمز توسط آلبو کرک در صفحات پیشین از نظر تان گذشت و می‌دانیم که سیف‌الدین، پنج هزار اشرفی غرامت و سالی ۱۵ هزار اشرفی خراج تحت الحمایه پادشاه پرتغال شد و قرار شد که از مالالتجاره‌های پرتغالی گمرک نگبرد و اهالی هرمز و بنادر و جزایر تابعه، امتعه خود را بهمان قیمت محل به پرتغالیها بفروشند و زمینی را برای احداث قلعه نظامی در جزیره هرمز در اختیار آلبو کرک بگذارد.

آلبو کرک چنان تسلط جابرانه‌ای بر هرمز یافت که اهالی بدون اجازه او حق تجارت و سفر دریائی نداشتند و مردم نیز با جبار قید تسلط آمانوئل پادشاه پرتغال و امیر البحر بیرحم او را گردن نهادند. آلبو کرک که اینک تسلطی کامل بر منطقه یافته بود از جمادی‌الثانی سال ۹۱۳ (۱۵۰۷ - م) ساختن ارگی بزرگ و نظامی را در جزیره هرمز آغاز کرد که از آنجا می‌توانست تمام جزیره را زیر نظر داشته باشد و هر گونه طغیانی را سرکوب کند. هنگام بنای این قلعه بود که نماینده شاه اسمعیل صفوی به پادشاه هرمز مراجعه کرد و از او خراج سالانه معمول را - که اینک اجباراً از آن پادشاه پرتغال بود - طلب کرد و در مقابل کسب تکلیف سیف‌الدین آلبو کرک با صراحت بوی گفت که تحت الحمایه پادشاه پرتغال است و اگر جز او بدیگری خراج بپردازد از سلطنت خلع خواهد شد. نماینده شاه اسمعیل نیز تهدید کرد که بموقع خود سرتاسر منطقه را به فرمان پادشاه صفوی از وجود پرتغالیان پاک خواهد کرد. اما چنانکه گفتیم بروز اختلاف بین ناخدایان کشتیهای پرتغالی و آلبو کرک بهندوستان از آن شد که آلبو کرک به سرعت این قضیه را فیصله دهد.

در شعبان سال ۹۱۵ - (۱۵۰۹ - م) نایب‌السلطنه هند به پرتغال احضار شد و آلبو کرک بجای او منصوب گردید. وی پس از فرونشاندن شورش گوا، حفظ ارتباط هند پرتغال و اروپا را هدف اساسی خود قرارداد و برای اینکار تصرف بندر عدن و نگاهداری هرمز و همچنین دو بندر دیو و گوا در هند را لازم می‌شمرد، ولی اقدامات او در سالهای ۹۱۸ - ۹۱۹ (۱۵۱۲ - ۱۵۱۳ - م) برای تصرف عدن به نتیجه نرسید. آلبو کرک پس از دومین تهاجم بهند بازگشت و با رسولی که از جانب شاه اسمعیل صفوی آمده بود ملاقات کرد، ولی این بار خلاف گذشته چون از قیام شیخ عدن علیه پرتغالیها آگاه شده بود این رسول را بگرمی پذیرفت و با ایران از در دوستی درآمد.

دنباله ماجرا را عباس اقبال در کتاب خود بدین شرح آورده است:

«... در این اثنا به آلبو کرک خبر رسید که سیف‌الدین امیر هرمز که همه وقت با نقشه پرتغالیها در ساختن قلعه هرمز مخالفت می‌نمود، مسموم شده و برادرش تورانشاه (۹۱۹ - ۹۲۸) بجای او نشسته و این پادشاه تازه هرموز اطاعت شاه اسمعیل را پذیرفته

و بفرستادن خراج هرموز بخدمت آن پادشاه تمهید کرده است .  
 آلبوکرک برادرزاده خود را که پرونام داشت باعده‌ای سفاین در تابستان سال ۹۱۹ روانه خلیج فارس کرد و پروپس از سفری به بحرا حمر و جزیره سقوطره در ربیع-الاول این سال در مقابل جزیره هرمز لنگر انداخت و از تورانشاه مطالبه خراج نمود ، تورانشاه از ترس آنکه مبادا پرتغالیها سفاین او را آتش بزنند مبلغ ۱۰۰۰۰ اشرفی برسم علی‌الحساب به پرو داد و از او عذر خواست که بالفعل بعلت عدم استطاعت‌تجار هرمز نمی‌تواند بیشتر از آن مبلغ بپردازد . پرو نیز بهمان قناعت کرده و در ربیع‌الثانی همان سال بطرف جزایر بحرین که تاکنون بچنگ پرتغالیها نیفتاده بود حرکت نمود ...»<sup>۱</sup>  
 اما در این هنگام شیخ جزیره مطیع امیر هرمز بود و پرو که می‌دید کاری نمی‌تواند از پیش ببرد روانه هندوستان شد . بدین ترتیب تسخیر بحرین بدست پرتغالیها تا سال ۹۲۶ یعنی هفت سال بعد بتأخیر افتاد .

از سوی دیگر آلبوکرک که لحظه‌ای از اندیشه تصرف هرمز غافل نبود ، پس از پایان کار هند در سال ۹۲۱ از بندر گوا بسوی جزیره هرمز حرکت کرد و در راس‌الحد، کشتیهائی را که قبلاً پرتغالیها برای همین منظور آماده کرده بودند ، به نیروهای خود پیوست و بسوی مسقط شراع کشید . ولی در آنجا شنید که رئیس احمد برادر رئیس نورالدین عامل ایرانی مستبد و مقتدر مسقط پس از حمله به هرمز تورانشاه را دستگیر کرده و خود مدعی سلطنت بر هرمز است ، باشتاب عازم هرمز شد و در يك گلوله باران شدید رئیس احمد را شکست داده ، تورانشاه را آزاد و قلعه شهر را تصرف کرد .

... در این گیرودار فرستاده‌ای از جانب شاه اسماعیل صفوی بهرمز پیش آلبوکرک آمد و بین طرفین یعنی مابین دولت ایران و دولت پرتغال قرارنامه‌ای منعقد شد که شرایط مهم آن بقرار ذیل بوده است :

- ۱ - در لشکر کشیهای ایرانیان به بحرین و قطیف جهازات پرتغالی کمک کنند .
- ۲ - پرتغالیها در خواباندن انقلاب‌مکران مددکار شاه اسماعیل باشند .
- ۳ - ایران و پرتغال بر ضد ترکان عثمانی بایکدیگر اتحاد کنند .
- ۴ - تورانشاه بنام دن‌مانوئل پادشاه پرتغال کمافی‌السابق بامارت هرمز قرار بماند ...»<sup>۲</sup> این پیروزی و عقد قرارداد ، آخرین اقدام آلبوکرک ، امیرالبحرین پرتغال و پیشقراول استعمار اروپائیان در مشرق زمین بود ، زیرا وی که هنگام هجوم بهرمز بیمار بود ، فرماندهی ناوگان هرمز و پایان کار قلعه را ببرادرزاده خود پرو سپرده ، به هندوستان بازگشت و در ۲۲ ذی‌القعدة سال ۹۲۱ ، در بندر گوا درگذشت .

### شورشهای ضد استعماری :

طبیعی است ، بر مردم آزاده سواحل جنوبی ایران ، که سالیان دراز ، درکنار این دریای ایرانی زندگی و بر روی آن تجارت و از اعمال آن ارتزاق میکردند، تسلط نیروهای استعمارگر بیگانه ، بسیار ناگوار بود .

بهمین جهت از همان آغاز کار پرتغالیها با شورشهای ضد استعماری مردم روبرو می‌شدند، این شورشها از سال ۹۲۵ تا ۹۳۸ هجری که پرتغالیها شورشیان را مقهور خود ساختند ادامه داشت.

توران‌شاه که اضطراراً دست‌نشانده پرتغالیها شده بود، چهار سال پس از مرگ آلبوکرک تصمیم گرفت عامل خود، در بندر قلهاط - رئیس شهاب‌الدین - را که دم از استقلال و عصیان علیه تسلط پرتغالیها میزد، معزول کند، ولی چون بتنهائی قدرت اجرای این تصمیم را نداشت، از فرمانده پرتغالی هرمز و دریاسالار او «گارسیا داکوتین - هو» کمک‌خواست و او نیز ناخدای خود را برای دستگیری رئیس شهاب‌الدین اعزام داشت، ولی او که باسپاهی نیرومند در قلعه قلهاط متحصن شده بود، در برابر فرستاده پرتغالی مقاومت ورزید، تا آنجا که ناچار شدند از کشتیهای پرتغالی که برای تقویت هرمز عازم خلیج فارس شده بودند، کمک بگیرند.

پس از رسیدن کشتیها و نیروهای تازه شبانه بر قلهاط تاختند. ولی برخلاف انتظار و تصور آنان مردان عصیانگر، نه فقط با شهادت بسیار از موضع خود دفاع کردند، بلکه با خروج از قلعه و هجوم به پرتغالیها، آنانرا پس از يك شکست سخت بطرف دریا راندند و گروهی کثیر از پرتغالیها کشته را اسیر شدند.

وقتی این خبر به «دیگولیس داسکویرا» نایب‌السلطنه پرتغالی هند رسید، با ۲۳ ناو جنگی بخلیج فارس تاخت، نخست در عمان فرمانده پرتغالی ناوگان هرمز را محکوم ساخت و بزنجیر کشید و آنگاه رهسپار هرمز شد.

در فاصله این حوادث، آوازه پیروزی درخشان رئیس شهاب‌الدین و مردان غیور او، سرتاسر منطقه ساحلی خلیج فارس و جزایر آنرا فراگرفت. از نظر آنان افسانه اقتدار و شکست‌ناپذیری پرتغالیها پایان یافته بود. از طرفی - چنانکه در آغاز فصل گفتیم - پرتغالیها که خشن‌ترین و بیرحم‌ترین استعمارگران تاریخ بشمار می‌روند، در این مدت از هیچ بیداد و فجایعی خودداری نکرده بود و این امر نیز بیشتر مردم را به قیام علیه آنان تشویق می‌کرد... بتدریج موج طغیان بالا گرفت، چنانکه در سال ۹۲۷ از هرمز تا قلهاط و بحرین و سواحل عربستان آتش شورش زبانه می‌کشید و مردم ساخلوهای پرتغالی را قتل‌عام می‌کردند، چنانکه بنا بگفته‌ی عباس اقبال «اگر فرار بموقع و رشادت بعضی از ایشان نبود شاید شورشیان همگی را قتل‌عام نموده بودند و در همان دوران استعمار پرتغالیها پایان می‌یافت.»<sup>۱</sup>

پادشاه هرمز توران‌شاه نیز، بفکر استفاده از این فرصت افتاد و برای اینکه ناوگان نیرومند پرتغال را از سواحل جزیره براند، بفرمانده پرتغالی جزیره اعلام خطر کرد که دزدان دریائی عرب در سواحل عمان امنیت هرمز را به‌خطر افکنده‌اند و سرکوبی آنان ضروری است. پس از اینکه نیروهای پرتغالی از ساحل دور شدند، توران‌شاه که همه حقوق و درآمدهایش قطع شده و بدست پرتغالیها افتاده بود و در پی فرصتی برای شوراندن مردم علیه آنان بود. پنهانی بتدارک مقدمات پرداخت و آنگاه نامه‌هایی محرمانه

بکلیه کارگزاران ایرانی سواحل و جزایر خلیج فارس فرستاد. در این نامه يك طرح قیام ناگهانی، در يك روز معین پیش‌بینی شده بود، طوری که فرصت فرار و پناه گرفتن در کشتیها به هیچکدام از سربازان و ساخلوهای پرتغالی داده نشود.

همزمان با دورشدن نیمی از سفاین پرتغالی با حبله سرکوبی دزدان دریائی، تورانشاه و هم سوگندان او با اغتنام فرصت در آخر ذی‌الحجه ۹۲۷ قمری دست بمشورشی همه جانبه زدند. نخست دوکشتی از ناوگان پرتغال بدست شورشیان افتاد و طبق نقشه پیش‌بینی شده، با آتشی که در عرشه کشتیها برافروخته شد، مردم آگاهی یافتند، که موقع مناسب فرارسیده است. قرار براین بود که مردم با مشاهده شعله‌ها، پرتغالیها را درهرکجا که هستند قتل عام کنند. اما این برنامه چنانکه باید و شاید به انجام نرسید، اگرچه شورشیان در حدود ۶۰ نفر پرتغالی را کشتند و یا به اسارت گرفتند، ولی بقیه با وقوف برنقشه شورش، با سرعتی هرچه تمامتر بقلعه هرمز گریختند، تا در آنجا به انتظار رسیدن کمک از هند، پناهنده شوند.

در هرمز وضع بدین منوال بود و در سایر مناطق چون بحرین، صحار، مسقط و قلعات نیز همین برنامه اجرا شد، آنچنانکه در بحرین کار بقتل عام همه مسیحیان کشید و در صحار نیز گروه کثیری پرتغالی را از دم تیغ گذراندند اما در مسقط، قیام با خیانت شیخ رشیدحکمران و سازش او با پرتغالیها روبرو شده، در هم شکسته شد.

دنباله ماجرا را از زبان شادروان عباس اقبال می‌شنویم:

«... در موقعیکه تورانشاه به محاصره قلعه پرتغالی هرمز مشغول بود رئیس دارالتجاره‌های پرتغالی قلعات و سواحل عمان که به خیانت شیخ رشیدمستظهر شده بود بنام واس دوویکا بطرف هرمز حرکت کرد و در راه بناخدای جهازاتی که تورانشاه آنها را به حبله روانه عمان داشته بود برخورد و بمدد ایشان مصمم شد که ساخلوی پرتغالی جزیره هرمز را که محصور مانده‌اند نجات دهد و به‌این خیال خود عازم هرمز گردید و ناخدای مزبور را هم برای جمع‌اسرای پرتغالی عمان روانه آن حدود نمود.

ناخدای پرتغالی چون به مسقط رسید شنید که شیخ رشید از ترس رئیس دلاور شاه حکمران ایرانی قلعات مسقط را خالی کرده و گریخته است، ناچار به قلعات رفت تا با رئیس دلاور شاه و وزیر او خواجه زین‌الدین برای پس گرفتن اسرای پرتغالی داخل مذاکره شود. در این اثنا شیخ رشید هم که از آمدن ناخدای پرتغالی به سواحل عمان اطلاع پیدا کرده بود، بار دیگر به مسقط آمد و نسبت به فرماندهان پرتغالی اظهار اطاعت و خدمتگزاری نمود.

خواجه زین‌الدین وزیر فتنات از پس دادن اسرای پرتغالی به این بهانه که نامه‌ای از تورانشاه برای نایب‌السلطنه هند پرتغال دارد و تا رسیدن نایب‌السلطنه و رساندن نامه به او از تسلیم اسرا معذور است آنانرا رها ننمود و ایام را بدفع‌الوقت گذراند و ناخدای پرتغالی هم که منتظر رسیدن امداد از هند بود نمی‌توانست به زور بررئیس دلاور شاه و خواجه زین‌الدین غلبه یابد و ناچار در انتظار ماند.

نایب‌السلطنه هند برادر خود لوئیز دومنز را در ربیع‌الثانی ۹۲۸ با تهیاتی تمام برای سرکوبی شورشیان و تثبیت مقام مترزلر پرتغال مأمور خلیج فارس کرد.

لوئیزا ابتدا به قلعات آمد و در غیاب رئیس دلاور شاه از خواجه‌زین‌الدین اسرای پرتغالی را خواست. خواجه هم نامه تورانشاه را خطاب به نایب‌السلطنه هند باو داد. این نامه فقط شکایتی بود که از طرز رفتار فرماندهان پرتغالی هرمز و درباب اسرا مطلبی دربر نداشت.

لوئیزا بار دیگر تسلیم اسرا را از خواجه زین‌الدین خواست و خواجه این بار به این بهانه که تعیین تکلیف آنها با حکمران قلعات است و او خود دستوری در این باب ندارد از دادن آنها باز سرپیچید و گفت فرمانده پرتغال باید منتظر رسیدن رئیس دلاور شاه بنشیند.

شیخ رشید خائن که از رئیس دلاور شاه سخت ترسناک و امید دفع خطر از او را بوسیله پرتغالیها داشت، پیش لوئیزا آمده از او کمک گرفت و بمدد اسلحه ناریه‌ای که پرتغالیها به او دادند غفلتاً برسر لشکریان ایرانی دلاور شاه تاخت و ایشانرا مغلوب و دلاور شاه را مقتول کرد و در نتیجه این حرکت خائنانه مورد محبت لوئیزا قرار گرفت. لوئیزا بنام پادشاه پرتغال او را تهنیت گفت و مسقط بار دیگر به این شکل در چنگال پرتغالیان افتاد.

در بندر صحار نیز دو تن از شیوخ خائن عرب سلطان ابن مسعود و حسین بن سعید برضد رئیس شهاب‌الدین حکمران ایرانی آن حدود قیام کردند و کمک کار لوئیزا شدند. لوئیزا به ایشان وعده داد که پس از غلبه بر رئیس شهاب‌الدین صحار را به آن شیوخ واگذارد.

شهاب‌الدین که تاب مقاومت نداشت به هرمز پناهنده شد و ساخلوی ایرانی صحار هم که قلبی بیش نبودند از شهر بیرون رفتند و پرتغالیان به سهولت به صحار ریختند و از مردم بیگناه جمعی را کشتند. لوئیزا شیخ حسین بن سعید را حاکم صحار کرد و قرار شد که او از اطاعت امر پادشاه هرمز آزاد باشد، لیکن مأموری پرتغالی برای نظارت در دخل و خرج صحار معین گردید. لوئیزا بعد از خاتمه عمل مسقط و قلعات و صحار بجانب هرمز حرکت نمود.

تورانشاه از خبر رسیدن لوئیزا دومنزس وحشت کرد و چون دید که نقشه او بر اثر خیانت شیوخ عرب مسقط و صحار به نتیجه نرسید، برای آنکه هرموز آباد بدست پرتغالیها نیفتد، شهر را آتش زد و خود به جزیره قشم رفت و هرمز چهار شبانه روز در آن آتش می‌سوخت. تورانشاه را در جزیره قشم وزیرش در اوسط سال ۹۲۸ زهر داد و برادرزاده سیزده ساله او محمدشاه بن سیف‌الدین بجای او پادشاه خوانده شد.

محمدشاه در ماه رمضان ۹۲۹ در بندر میناب با نایب‌السلطنه هند پرتغال معاهده‌ای بست و عهدی را که پدرش شاه سیف‌الدین در ایام آلبوکرک کرده و به موجب آن هرمز را به مانوئل پادشاه پرتغالی وا گذاشته بود، تمدید نمود و پس از بستن این قرارداد به هرمز آمد و در آنجا تحت حمایت پرتغال به امارت مشغول شد.

در سال ۹۳۲ محمدشاه و وزیر او رئیس شرف‌الدین از جور دیگو و ملو، فرمانده پرتغالی هرمز به تنگ آمده برضد او قیام کردند و بار دیگر حکام ایرانی مسقط و قلعات را بمشورش واداشتند.

نایب‌السلطنه هند پرتغال در شعبان ۹۳۳ از بندر گوآپانچ کشتی بطرف عمان حرکت کرد و چون به مقابل قلعات رسید، برخلاف سابقین بامردم از در مسالمت درآمده، به ایشان وعده داد که فرمانده پرتغالی هرگز را که موجب شورش شده بود تنبیه نماید و در مسقط نیز عیناً بهمین شکل عمل کرد. سپس به هرمز آمده با تدبیر اختلافات مابین محمداشاه و رئیس شرف‌الدین و دیگودوملو را برطرف ساخت، بعد با گرفتن خراج عقب مانده به هند برگشت<sup>۱</sup>.

در این هنگام حوادث دیگری در خلیج فارس در شرف تکوین بود. ترکان عثمانی رقیب نیرومندی برای پرتغالیها شده بودند و سلطان سلیم اول پس از فتح مصر و یمن و حجاز، راه تجارتنی پرتغالیان را بین هندوستان و خلیج فارس از طرفی و عدن و سکوتره و پرتغال از سوی دیگر دوچار خطری بزرگ کرد. نتیجه این اوضاع برخورد های متعدد بین پرتغالیها و ترکان عثمانی در آبهای خلیج فارس بود، که اگر چه محل وقوع حوادث خلیج فارس است و اغلب طرفین با تهدید و تحبیب پای عوامل ایرانی جزایر و سواحل خلیج را به میان می‌کشند، ولی چون موضوع مورد بحث ما «دریانوردی ایرانیان» است و این جنگها بین دو کشور خارجی، منتهی در آبهای ایران اتفاق می‌افتد، از شرح آن خودداری می‌کنیم، تنها به این نکته بسنده می‌کنیم، که در طول این مدت بارها جزایر و سواحل خلیج فارس زیر گلوله‌های توپ درهم کوبیده شد و جنگهای دریائی پهنه خلیج فارس را به آتش کشید.

«... در مدت شصت سالی که پرتغال ضمیمه اسپانیا بود، بعلمت عدم توجه کامل اسپانیا بشان مستعمرات شرقی و گرفتاریهای پادشاهان آن مملکت در اروپا و امریکا شوکت سابق دولتی که به دستیاری واسکوداگاما و آلفونسو البوکرك در مشرق درست شده بود، به سرعت روبه‌زوال گذاشت و هرمز و سایر جزایر و سواحل خلیج از قید تسلط ایشان آزاد شد و امری که این پیش‌آمد را به عجله تمام باعث گردید، ظهور پادشاه قوی شوکتی بود، مانند شاه عباس کبیر در ایران و باز شدن سفاین انگلیسی و هلندی به آبهای خلیج و شروع دوره رقابت مابین ملاحان این دو ملت، با دریانوردان پرتغالی و اسپانیائی...»<sup>۲</sup>

این دو عامل اساسی که شادروان عباس اقبال به آنها اشاره می‌کند، در حقیقت تنها عواملی بودند که توانستند به خشن‌ترین دوران تسلط استعمار خونین غربیان بر قسمتی حساس از سرزمین ما و استثمار مردم آن پایان دهند.

در اینجا باز بهتر آن دیدیم که چگونه ظهور انگلیسها و هلندیها را در خلیج فارس با مراجعه به تحقیقات شادروان عباس اقبال که با توجه به اغلب اسناد و مآخذ موجود تنظیم شده است، منعکس کنیم و آنگاه به پیدایش دولت صفویه بپردازیم:

«... اگرچه پرتغالیها در مدت يك قرن استیلای خود بر جزایر و سواحل خلیج

۱- مطالعاتی در باب بحرین و خلیج فارس - ص ۶۳ تا ۶۶

۲- ایضاً - ص ۲۱

مکرر باشورش ملوک هرمز و رؤسا و امرای ایرانی و شیوخ عرب و در دوره اخیر با قوای بحری سلاطین عثمانی مواجه شده بودند و پاره‌ای اوقات نیز در زحمت و خطرات بزرگ افتاده، لیکن تا حدود اوایل قرن هفدهم میلادی (نیمه اول قرن یازدهم هجری) که مقارن طلوع کوکب عظمت و اقبال شاه عباس کبیر در ایران است، هیچگاه شکستی جبران ناپذیر نیافته و باحریفانی قوی‌تر از خود روبرو نشده بود.

در این تاریخ اخیر، در سواحل و آبهای خلیج برای پرتغالیها رقبای زورمندی پیداشد که از جهت قدرت و وسایل کار به مراتب از دشمنان سابق قوی‌تر بودند، بخصوص که در دوره شصت ساله تسلط اسپانیا بر پرتغال اهمیت و شوکت دولت مستعمراتی این مملکت ثانی کاملاً روبه انحطاط گذاشته و بیرحمی و طمع کاری و ستم پیشگی عمال پرتغالی نیز پیمانۀ صبر و مردم رالبریز کرده بود.

این رقبای جدید از طرفی دولت مقتدر صفوی بود در ایران و از طرفی دیگر انگلیسها و هلندیها که برای زمین‌زدن قدرت پرتغال در مشرق و تصرف مستعمرات آن که تحت اداره اسپانیا بود از برانگیختن هیچ وسیله‌ای کوتاهی نداشتند، تا به این تدبیر فلیپ دوم پادشاه اسپانیا را که در اروپا با این دو قوم در زدو خورد بود ضعیف کنند. ضمناً در استفاده از مستعمرات ذیقیمت خود جانشین پرتغالیها و اسپانیاییها شوند.

انگلیسها از اواسط قرن شانزدهم میلادی برای تجارت با شرق و غرب از سرمایه داران و تجار و مالکین کشتیهای تجارتهی شرکتیهای بزرگ در مملکت خود تشکیل داده بودند که از لحاظ تاریخی مقدم‌ترین آنها شرکتی بود بنام «شرکت جهانگردان تاجر انگلیسی»، که در سال ۱۵۵۳ میلادی (۹۶۰ هجری) تشکیل شده و بعدها به اسم شرکت مسکوی یا شرکت روسیه موسوم گردید.

نمایندگان این شرکت بعد از چند فقره مذاکره با تزارهای مسکوی یعنی روسیه قدیم اجازه یافتند که از طریق شط ولگا و بحر خزر با ایران داخل تجارت شوند و بهمین نیت از ۹۶۸ (سال سی و هشتم سلطنت شاه طهماسب اول صفوی) تا سال ۹۸۷ (سال دوم سلطنت شاه محمد خدابنده پدر شاه عباس کبیر) سه سفیر به ایران فرستادند و در نتیجه معاهداتی که با ایران بستند به گرفتن امتیازاتی جهت تجارت در داخله مملکت صفوی نایل آمدند.

بعد از فتح بحری بزرگی که در سال ۹۹۶ (سال جلوس شاه عباس کبیر) در اروپا دولت انگلیس را در مقابل فلیپ دوم پادشاه اسپانیا منصوب شد و در نتیجه آن سیادت بحری که تا این تاریخ در دست کشتیهای اسپانیایی و پرتغالی بود به انگلیسها منتقل گردید، نظر تجار و اربابان کشتیهای تجارتهی از راه پرآسب مسکوی برگشت و نظر ایشان بر آن قرار گرفت که مانند پرتغالیها از طریق دریا برای تجارت با ایران و هندوستان استفاده کنند. بخصوص که عده‌ای از مسافرین انگلیسی مکرر به هندوستان و به جزایر و سواحل خلیج فارس آمده و اطلاعات جامعی از احوال تجارت این نواحی فراهم کرده بودند. بهمین جهت در سال ۱۶۰۰ میلادی در لندن شرکتی برای تجارت شرق به اسم «شرکت هند شرقی» تأسیس شد، ولی از چند سال قبل از تأسیس این شرکت عیناً بهمان روش پرتغالیها عده‌ای از جهانگردان و منفعت‌جویان انگلیسی هم با جهازاتی



به سواحل غربی آسیا آمده و قسمتی از تجارت مشرق افریقا و اطراف اوقیانوس هند را از دست پرتغالیها گرفته بودند .

هلندیها هم که در این ایام در اروپا برای تحصیل و حفظ استقلال خود بافیلیپ دوم پادشاه اسپانیا در نزاع بودند ، از تاریخ ۹۹۱ هجری متوجه مشرق شدند ، ولی چون هنوز کاملاً از قید رقیب اسپانیا خلاص و آزاد نگشته بودند، غالب مسافرتهاى ایشان به مشرق در خدمت دولت مزبور انجام می گرفت .

باتمام این احوال دریانوردان هلندی نیز مثل انگلیسها موفق شدند که در سال ۱۶۰۲ میلادی (۱۰۱۱ هجری) شرکتی به اسم «شرکت هند شرقی» جهت تجارت با هندوستان و جزایر هند شرقی و سواحل و جزایر خلیج فارس و بحر عمان درست کنند و چون ایشان هم مانند انگلیسها رقیب و خصم دولت اسپانیا و به مستعمرات سابق پرتغال چشم طمع دوخته بودند جداً به انهدام بنیان تجارت اسپانیا و پرتغال در مشرق و تصرف مستعمرات مزبور مصمم شدند و چیزی طول نکشید که غالب دارالتجاره‌ها و متصرفات پرتغال را در اوقیانوس هند و کبیر مثل جزایر ملوک و سلب و سوماترا و قسمتی از جزیره سرندیب و ژاپون را از کف ایشان بدر آوردند و بندرگاه مهم بطاویه را برای همچشمی با بندر گوا در جزیره جاوه ساختند اما چون تا مدتها سرگرم تسخیر و اداره هند و جزایر شرقی بودند و باینکه یکبار هم در حدود ۱۰۱۰ به مسقط حمله کردند باز تا زمان بروز جنگ بین ایران و پرتغال یعنی تا سال ۱۰۳۱ به تجارت خلیج فارس چندان اظهار توجه ننموده بودند در صورتیکه برخلاف ایشان شرکت هند شرقی انگلیس بعد از آنکه در هندوستان کاملاً مستقر گردید و از جهانگیر پسر اکبر شاه گورگانی فرمانی دایر بر بنای دارالتجاره‌ای در بندر سورات (صورت) گرفت متوجه بسط دامنه نفوذ تجارتهی در سواحل و جزایر خلیج فارس شد و نمایندگانی برای تحصیل امتیازاتی تجارتهی در حدود سال ۱۰۲۴ به اصفهان به دربار شاه عباس کبیر فرستاد ...»<sup>۱</sup>

چنانکه گفتیم تشکیل سلسله صفوی نخستین گام در راه  
سلسله صفوی و  
اخراج پرتغالیها  
به دریا ریختن استعمارگران پرتغالی بود . بدین جهت  
قبل از پرداختن بشرح جنگ بزرگ هرمز ، لازم است اجمالاً  
به چگونگی پیدایش این سلسله و مقدمات اخراج پرتغالیها بپردازیم :

«... سلسله صفوی که به سال ۹۰۵ هجری مطابق ۱۵۰۰ میلادی ، یعنی هفت سال قبل از تصرف جزیره هرمز بدست پرتغالیها به ظهور شاه اسماعیل اول شروع شد بعلت وجود ملوک الطوائفی در ایران و تجدید دائمی دو خطر عظیمی که از مغرب و شمال شرقی هستی مملکت را پیوسته تهدید می کرد ، یعنی حملات ترکان عثمانی و ازبکان ، قریب یک قرن که تا اوایل سلطنت شاه عباس کبیر طول کشید گرفتار استحکام بنیان تشکیلات داخلی و رفع و تضرعاتی که غالباً از جانب مردم سواحل و جزایر خلیج از دست کارکنان جفاکار پرتغالی به پیشگاه ایشان می شده، به علل فوق نمی توانسته اند بکار خلیج و رفع ظلم از مسلمانان آن حدود بپردازند و شاه اسماعیل چنانکه دیدیم باینکه درصدد

گرفتن خراج هرمز و آوردن شاه سیفالدین تحت تبعیت خود برآمد، چون کشتی نداشت و قدرت پرتغالیها نیز در حد کمال بود با آلبوکرک از در مصالحه درآمد و در سال ۹۲۸ هم که مردم جزایر و سواحل بر ضد پرتغالیان در حال شورش بودند پادشاه صفوی بقدری در ایران سرگرم بود که نتوانست بمدد مسلمین آن نقاط بشتابد و کار پرتغالیان را که بسیار ناگوار شده بود یکسره سازد.

معاهده میناب در سال ۹۲۹ و فتح بحریره پرتغال در سال ۹۶۱ در مسقط در برابر جهازات عثمانی و عدم توجه پادشاهان صفوی بشأن خلیج سبب اشتغالات دیگر پرتغالیها را تا تاریخ تشکیل شرکتهای هند شرقی انگلیس و هلند و طلوع اختر سعادت شاه عباس کبیر در آبهای مشرق - بخصوص در خلیج فارس - صاحب اختیار مطلق کرده بود و در این مدت اگر هم گاهی بر اثر ظلم و تعدیات عمال حریص ایشان، از مردم شورشی سرمیزد به سهولت شورشیان را سرکوبی می کردند و هر وقت که پادشاه هرمز با گماشتگان او در بحرین و عمان و مسقط از ادای خراج سرباز میزدند نایب السلطنه هند پرتغال با امیر البحرین از جانب او بایک عده کشتی به خلیج می آمد و خراج بازمانده را وصول نموده به بندر گوا برمی گشت.

در سال ۹۸۲ پادشاه پرتغال سفیری را بنام دن سپاستیان باقریب پنجاه تن ملازم با جلال و ابهت تمام بخدمت شاه طهماسب اول به ایران فرستاد و او که در ۹۵۸ نیز فرستاده ای دیگر بخدمت همین پادشاه صفوی روانه داشته بود با ارسال این هیئت و تقدیم تحف و هدایائی با ایران دم ازدوستی و صفا می زد و نسبت به شاه طهماسب اظهار ارادت و حسن اعتقاد می کرد لیکن شاه طهماسب بعلمت حرکات زشتی که از پرتغالیان مقیم جزیره هرمز نسبت به مسلمین همیشه صادر می شد، مخصوصاً جلوگیری ایشان از رواج مساجد و غیره، فرستادگان پادشاه پرتغال را منظور نظر قرار نداد و تازنده بود ایشانرا در ایران نگاه داشت و اجازه مراجعت نفرمود. این جماعت در ۹۸۵ یعنی سال جلوس شاه محمد خدابنده رخصت بازگشت یافتند. از این تاریخ تا زمان بروز جنگ بین شاه عباس کبیر و پرتغالیها روابط دیگری میان ایران و پرتغال (و اسپانیا که بعدها یعنی در تاریخ ۹۸۸ جای پرتغال را در مشرق گرفت) برقرار نشد از طرفی پرتغال در شرف از میان رفتن و ضمیمه شدن به اسپانیا بود و از طرفی دیگر شاه عباس برای تسخیر جزایر و سواحل خلیج از کف عمال پرتغالی و اسپانیائی تهیه مقدمه می کرد و گرفتاریهای داخلی هردو مملکت هم هردو را سخت سرگرم می داشت...<sup>۱</sup>

شاه عباس کبیر که در تدارک نقشه، برای اخراج پرتغالیها بود، و در این میان قبل از هر نقطه دیگر به جزیره بحرین می اندیشید، زیرا اولاً بعلمت دوری راه و قرار نگرفتن در مسیر کشتیهای بازرگانی، پرتغالیها کمتر متوجه این جزیره می شدند، ثانیاً آمادگی مردم از هر نقطه دیگری بیشتر بود، زیرا همانطور که دیدیم بحرین در سال ۹۲۶ توسط پرتغالیها فتح شد، ولی سال بعد در شورش عمومی ساکنین سواحل و جزایر، نه فقط پرتغالیها بلکه عیسویان نیز قتل عام شدند و رئیس دارالتجاره پرتغال نیز بدار آویخته شد.

اگر چه پس از فرونشستن شورش ، بحرین نیز به ظاهر مطیع فرمانده پرتغالی ناوگان مقیم هرمز شد ولی رسماً خود را فرمانبردار امیر هرمز می‌دانست . مردم جزیره تنها بدادن خراج به پرتغالیها اکتفا می‌کردند. ولی غالباً از جانب پادشاه هرمز نماینده‌ای بعنوان رئیس یاوزیر برای اداره بحرین مأمور این جزیره می‌شد . شاید بحرین می‌توانست زودتر از اینها آزاد شود ، ولی مسائل گوناگونی مانع اقدام قاطع بحرینیها بود ، از جمله موضوع مذهب :

« . . . در ایام استیلای ترکان عثمانی بر قسمتی از آبهای خلیج اگر چه مردم بحرین برای نجات از تعدیات عمال پرتغالی سربه استقلال برداشتند و موقتاً نسبت به ترکان عثمانی روی خوش نشان دادند، ولی به این علت که اکثر شیعی مذهب بودند تسلط ترکان عثمانی رانیز به مسرت نمی‌خواستند و میل غالب ایشان آن بود که تحت حمایت و سرپرستی دولت صفوی درآیند و نماینده‌ای نیز بهمین استدعا پیش شاه‌عباس فرستادند .

در سال ۱۰۱۰ فرخ شاه پادشاه هرمز مرد و پسرش فیروز شاه بجای او نشست ، وزیر هرمز رئیس شرف‌الدین لطف‌الله برادر خود رکن‌الدین مسعود را بحکومت بحرین فرستاد . این رکن‌الدین مسعود پس از رسیدن بجزیره اول مصمم شد که بحرین را از هرمز مجزا و مستقل کند ، ولی چون از جهازات پرتغالی بیم داشت از یکی از وجوهای فارس که با او خویشی نیز داشت بنام معین‌الدین فالی تقاضای مدد کرد . معین‌الدین فالی این قصه را به والی فارس الله‌وردیخان ، گفت و الله‌وردیخان به این عنوان که بحرین مثل سایر جزایر خلیج از توابع فارس است و تسخیر و بیرون آوردن آن از جنگ بیگانان جزء وظایف اوست از این پیش‌آمد استفاده کرد و معین‌الدین فالی را بامقداری تفنگچی از همشهریان او ظاهراً بیاری رکن‌الدین مسعود و باطناً بقصد تصرف بحرین به آن سمت فرستاد .

همراهان معین‌الدین فالی به بحرین وارد شدند و برکن‌الدین مسعود چنین فهماندند که به کمک او آمده‌اند اما شبی غفلتاً به خانه اوریختند و او را کشته و سپاهیان او را نیز مغلوب کردند و به این ترتیب بر بحرین مستولی گردیدند و در این فتح امیر یوسف شاه یکی دیگر از امرای فارس هم که بفرمان الله‌وردیخان بمدد معین‌الدین آمده بود شرکت داشت .

چون خبر قتل رکن‌الدین مسعود و فتح بحرین بدست معین‌الدین فالی و امیر یوسف شاه به هرمز رسید فیروز شاه و رئیس شرف‌الدین لطف‌الله و فرمانده پرتغالی هرمز یعنی «پدرو کوتین‌هو» در صدد دفع لشکریان فارسی برآمدند. رئیس شرف‌الدین لطف‌الله مأمور جنگ درخشکی و «فرانچیسکو دوستومایور» با جهازاتی مأمور حمله از طرف دریا شد و کمی بعد جنگ بین طرفین درخشکی و دریا در گرفت .

الله‌وردیخان بیگلربیگی فارس برای آنکه فشار یاران فیروز شاه و «پدرو - کوتین‌هو» را بر بحرین تخفیف دهد و از جانبی دیگر نیز موجب زحمت عمال پرتغالی و پادشاه هرمز را فراهم آورد یکی از سران سپاهی خود را با لشکری به تسخیر بندر جرون که پرتغالیها آنرا کمبرو یا کمبرون می‌خواندند فرستاد و این بندر جرون که بعدها بندر عاسی در نزدیکی آن بنا شده ، از دارالتجاره‌های معتبر ساحل لارستان برکنار باب هرمز

و ضمیمه ممالک فیروزشاه بود و بالنتیجه تحت حمایت پرتغالیها محسوب می‌شد . اگرچه در نتیجه جنگهای بری و بحری بحرین معین‌الدین قالی و امیر یوسف شاه هردو زخم برداشته و از آسیب همان جراحات نیز هردو جان دادند ، لیکن فتح نصیب لشکریان ایرانی شد و بحرین در تصرف ایشان باقی ماند و به این ترتیب در تاریخ ۱۰۱۰ هجری دوره تسلط و حمایت پرتغالیها بر جزایر بحرین خاتمه یافت و این جزایر کمافی‌السابق ضمیمه فارس و از سال مذکور در عداد ممالک صفوی معدود گردید و این اولین ناحیه‌ای بود از جزایر و سواحل خلیج که از دست پرتغالیان بعد از یک قرن رقت بیرون می‌آمد ...»<sup>۱</sup>

آزادی بحرین خشم و هراس پرتغالیها را برانگیخت در سال ۱۰۱۱ شهرت یافت که نایب‌السلطنه پرتغالی هند ، برای بازپس گرفتن بحرین بانا و گانی بزرگ از بندرگوا عازم خلیج شده است . اگر چه این خبر در اصل صحت نداشت ، ولی هنگامیکه این خبر به الله‌وردیخان والی فارس رسید ، باردیگر بندر جرون را تحت محاصره درآورد و این منطقه را که بخاطر توجه به فتح لارستان آزاد گذاشته بود ، مورد تهاجم قرارداد و علاوه بر این دست اندازی بسایر مناطق تحت نفوذ پادشاه هرمز را آغاز کرد :

«... هنگامیکه لشکریان فارسی به محاصره بندر جرون و تعرض به متعلقات هرمز اشتغال داشتند فیلیپ سوم پادشاه اسپانیا در تاریخ ربیع‌اول ۱۰۱۱ سفیری بنام آنتونیو دو گووه‌آ به حضور شاه عباس فرستاد و او در مشهد به خدمت پادشاه صفوی رسید و چند تن از مبلغین عیسوی نیز که نایب‌السلطنه هند همراه او کرده بود در مصاحبتن بودند .

نمایندگان مزبور پس از تقدیم هدایائی که از طرف پادشاه اسپانیا و نایب‌السلطنه هند برای پیشکش به شاه عباس آورده بودند ، نامه فیلیپ سوم را ۵۱۰ ایر برفع محاصره بندر جرون و تسلیم بحرین از نظر شاه گذراندند . شاه عباس ایشانرا بگرمی تمام پذیرفت . چون در این ایام تمام هم آن پادشاه معروف برانگیختن ممالک عیسوی اروپا برضد ترکان عثمانی و بستن معاهداتی با آنها در این زمینه بود فرستادگان فیلیپ سوم را احترام مخصوص کرد حتی حاضر شد که در مقابل حمله اسپانیا در اروپا به عثمانی درخواست فیلیپ سوم را در برداشتن محاصره بندر جرون و رد جزایر بحرین بپذیرد و بهمین نظر هم به الله - وردیخان دستور داد که از سرفتح جرون گذشته به شیراز مراجعت کند و ظاهراً به عمل ایرانی بحرین نیز امر کرد که آن جزایر را به تصرف کارکنان پرتغالی بدهند . لیکن چون در این قصد دوم زیاد اصرار نداشت و صدور چنان امری نیز برای امتناع سفیر فیلیپ سوم بود ، عمل ایرانی هم از واگذاشتن بحرین خودداری کردند و پرتغالیها را به آنجا راه ندادند .

از این ایام تا سال ۱۰۳۱ که جزیره هرمز بدست شاه عباس افتاد و یکباره بساط استیلا و تسلط پرتغال و اسپانیا از خلیج فارس برچیده شد ، فیلیپ سوم مکرر درصدد تسخیر مجدد بحرین برآمده و در غالب مراسلاتی که بنایب‌السلطنه‌های هند می‌نوشته لزوم این امر را به ایشان خاطر نشان می‌کرده است . مخصوصاً وقتیکه خبریافت که مأمورین

ایرانی برخلاف وعده شاه عباس بحرین را بتصرف نمایندگان او نداده‌اند بار دیگر آنتونیو سابق‌الذکر را در سال ۱۰۱۷ به ایران فرستاد و درنامه‌ای که مصحوب او به خدمت پادشاه ایران روانه داشت پادشاه عالیجاه صفوی را به فتوحات بزرگی که در مقابل ترکان عثمانی نصیب او شده بود تبریک گفت و از درملاطفت حتی تملق و مزاحگویی درآمده دوستانه از او خواهش کرد که مستعمرات آسیائی پرتغال و اسپانیا را تحت حمایت خود بگیرد. ضمناً از رفتار الله‌وردیخان و تعرضات سپاهیان او به متعلقات پادشاه هرمز شکایت کرد و قسه بحرین را نیز دفعه‌ای دیگر درمیان گذاشت. شاه عباس که از قصد سرکوبی کامل ترکان عثمانی بیرون نرفته بود می‌خواست که بهرنحو باشد فیلیپ سوم را با خود همدست کرده از تعرضات او در اروپا به عثمانی استفاده نماید، سفير پادشاه اسپانیا را بازبخوشی و گرمی پذیرفت و بملاطفت برگرداند، ولی درنامه‌ای که همراه او بعنوان فیلیپ سوم فرستاد، ابدأ از بابت بحرین سخنی بمیان نیاورد و بعد این مسئله را مسکوت عنها گذاشت...<sup>۱</sup>

تدارك برای دفع  
کامل استعمار

فتح بحرین نخستین گام سلطان بزرگ صفوی، برای آزادساختن سراسر منطقه خلیج فارس بود. الله‌وردیخان نیز پس از پیروزی نخستین دیگر حاضر نبود گامی بعقب بردارد و یا متوقف شود. حمایت سلطان صفوی هرروز او را به پیروزیهای تازه تری برمی‌انگیخت. او که احساس می‌کرد فرمانده پرتغالی هرمز و فیروز شاه و پس از او پسرش محمود شاه که بسال ۱۰۱۷ جانشین پدر شده بود، همه هم خود را صرف استرداد بحرین کرده‌اند. برای اینکه امکان چنین اقدامی را از او بگیرد، تصمیم گرفت توجه پرتغالیها را به نقاط دیگر معطوف دارد و به پیروی از این نقشه مستملکات پادشاه هرمز و مناطقی را که تحت حمایت پرتغال و اسپانیا بود، و بعضی از قلاع و بنادر اطراف هرمز را مرتباً مورد هجوم و تعرض قرار می‌داد، از جمله چنانکه اشاره شد بندر جرون، در ساحل لار و در فاصله دو فرسنگی هرمز، که محل استقرار کاروانهای تجارتي بین جزیره هرمز و سواحل ایران بود، و پرتغالیها بانا و گان نیرومند و بنای قلعه‌ای مستحکم از آن دفاع می‌کردند. این بندر که جزء متعلقات خوانین نیمه مستقل لارستان بود و برسر تصرف آن، چندبار نیز بین این افراد و پادشاهان هرمز (دست‌نشانده پرتغال) برخوردهائی در گرفته بود؛ که البته ملوک هرمز با حمایت نیروهای زمینی و دریائی پرتغال همواره برخوانین لارستان پیروز می‌شدند و این بندر اگر چه اسماً جزء مستملکات هرمز بشمار می‌رفت، در اصل تحت انقیاد پرتغال بود. پس از تهاجمات دو گانه الله‌وردیخان در سالهای ۱۰۱۰ و ۱۰۱۱ و محاصره جرون، چون هر بار بدلائیل فوق بیگلربیگی فارس مجبور بترك مخاصمه می‌شد. تصرف این بندر را به تعویق می‌افکند، اما هرگز از انجام این نقشه منصرف نشده بود. حتی برای اجرای همین برنامه به فرمان شاه عباس در مجاورت بندر قلعه‌ای بنا کرد که آنرا قلعه عباسی نام نهاد. منظور از احداث این قلعه پناه دادن گروهی از سپاهیان فارس و تهدید دائمی جرون و هرمز بود.

«... در سال ۱۰۲۲ الهوردیخان پسر خود امامقلی خان را بمحاصره جرون فرستاد اما باز به تسخیر آن توفیق نیافت. چه الهوردیخان درضمن این محاصره مرد و امامقلی خان برای تنظیم امور فارس و اداره آن ایالت بجای پدر بترك حصار جرون ناچار شد. شاه عباس در ۱۰۲۳ امامقلی خان را بمقام سابق پدر، یعنی بولایت فارس منصوب نمود و باو امرداد که قلعه جرون را بهرنحو هست از دست پرتغالبان بیرون بیاورد. اما امامقلی خان این بار بر بندر جرون دست یافت و قلعه آنرا خراب کرد و برای آنکه لنگرگاه نوینی جهت پناه سفاین در آن نزدیکی فراهم باشد، در جوار قلعه عباسی سابق الذکر بندری تازه بجای جرون ساخت و این بندر که بزودی اهمیت گذشته جرون را بدست آورد، همین بندرعباسی حالیه است.

در سال ۱۰۰۶ موقعیکه شاه عباس به تسخیر مملکت خراسان و جنگ با اوزبکان از اصفهان عازم مشهد بود، مردی از نجیبزادگان انگلیسی که شخصی پخته و در دانش و جنگ آوری آزموده بود، به تشویق یکی از رجال معروف انگلستان با قریب سی نفر همراه از مملکت خود بقصد ملاقات شاه عباس عازم ایران شد و غرض او از این سفر و ملاقات با پادشاه ایران از یک طرف تحصیل امتیازاتی تجارتمی بود و از طرف دیگر وارد ساختن پادشاه صفوی در حلقه اتحاد با سلاطین عیسوی اروپا برضد ترکان عثمانی.

این مرد، که آنتونی شرلی نام داشت با برادر خود رابرت با هیئت همراهان در قزوین بخدمت شاه عباس رسیدند. پادشاه صفوی شرلی و مصاحبین او را بملاطفت پذیرفت و ایشانرا با خود به اصفهان برد.

در اصفهان شرلی بدستگیری الهوردیخان و بمیتت همراهیان متخصص خود که بعضی در فن توپ ریزی و بعضی دیگر در مسائل نظامی خبره و بصیر بودند باصلاح سپاهیان شاه عباس پرداخت و موفق شد که بزودی لشکر ایران را بداشتن پیاده نظامی تعلیم یافته و توپ و تفنگ کافی مانند سپاهیان فرنگی مجهز سازد.

بعد از تهیه این مقدمات شرلی شاه عباس را به بستن اتحاد با پادشاهان عیسوی فرنگ دعوت نمود و حاضر شد که خود واسطه عقد این پیمان و مأمور سفارت به دربار های اروپا شود و برای اثبات صدق دعوی، قبول کرد که رابرت برادر خویش را با پنج نفر دیگر از مصاحبینش در خدمت پادشاه ایران باقی بگذارد.

شاه عباس که مهیای لشگرکشی برای دفع ترکان عثمانی بود، در اواخر سال ۱۰۰۷ آنتونی شرلی را به معیت حسینعلی بیگ بیات از سران لشگری خود بمسافرت بدربارهای اروپا فرستاد، تا هم درباب فروش ابریشم ایران بخارج با سلاطین فرنگی قرارنامه های مفیدی ببندد و هم پایه اتحاد برضد عثمانی را برمقامی استوار بگذارد.

سفرای ایران از راه روسیه بممالک بوهم و آلمان و ایتالیا رفتند، ولی در این اثنا ما بین حسینعلی بیگ و آنتونی شرلی بهم خورد و شرلی فرار کرده باسپانیا رفت و دیگر به ایران برنگشت. حسینعلی بیگ مسافرت خود را ادامه داده وارد اسپانیا شد و از طرف فلیپ سوم پادشاه اسپانیا بخوشی پذیرفته شد. اما چون سفر او به فرنگستان زیاد طول کشیده بود، از رفتن به انگلستان و فرانسه ولهستان و رساندن نامه های شاه عباس پادشاهان این ممالک صرف نظر نموده از طریق جنوب افریقا با یک کشتی که فلیپ سوم در اختیار او

گذاشته بود به ایران مراجعت کرد .

در همین اوان یعنی قبل از رسیدن حسینعلی بیك به دربار اسپانیا بود که فلیپ سوم به شرحی که سابقاً گذشت از جانب خود آنتونیو دو گووه آ را به سفارت نزد شاه عباس فرستاد .

در سال ۱۰۱۷ شاه عباس پس از ملاقات دوم با آنتونیو دو گووه آ سفیر فلیپ سوم چنانکه قبلاً هم گفتیم او را با وعده انجام خواهشهای پادشاه اسپانیا در مساعدت به عیسویان مقیم ایران و رفع زحمت از بندر جرون ورد جزایر بحرین اجازه مراجعت داد و دنگیر بیك روملو را هم با نامه‌ای بعنوان فلیپ سوم و اصرار در طلب کمک پادشاه اسپانیا برای حمله به ثمانی همراه او نمود .

دنگیر بیك و سفیر پادشاه اسپانیا در اواخر سال ۱۱۲۱ به ایران مراجعت کردند، شاه عباس که از خیابتهای دنگیر بیك در این مسافرت در خشم شده بود ، فرستاده خود را کشت و با آنتونیو دو گووه آ هم که به سفارت سوم خود می آمد به تندى معامله نمود چه در این ایام شاه عباس جداً فکر تسخیر قطعی جرون و هرمز را در مغز خود می پخت و از عدم مساعدت فلیپ سوم در جنگهای با عثمانی بهیچوجه راضی نبود و می دید که پادشاه اسپانیا در این مرحله حاضر به اقدامی نیست و همه را بوعده و دفع الوقت می گذراند .

در موقعیکه آنتونی شرلی و حسنعلی بیك بیات در اروپا بودند و مسافرت ایشان طول کشیده بود . یعنی در سال ۱۰۱۶ شاه عباس برادر آنتونی ، یعنی رابرت شرلی را که در جنگهای ایران با عثمانی خدمات نیکو کرده و منظور مرحمت شاه قرار گرفته بود ، روانه اروپا ساخت .

رابرت شرلی از ۱۰۱۶ تا ۱۰۲۴ در دربارهای آلمان و ایتالیا ، یعنی دربار پاپ و انگلستان و هندوستان بنام شاه عباس با سلاطین این ممالک ملاقاتها و مذاکراتی داشت و از جمله در ۱۰۱۹ بخدمت فلیپ سوم رسید ، ولی در اسپانیا گرفتار توطئه های برادرش آنتونی که در این مملکت مقیم گردیده بود شد ، چه آنتونی برجاه برادر رشك می برد و او را متهم می کرد که غرضش بر انگیختن پادشاه انگلیس است برضد عثمانی و تولید جنگ و غیره ....

رابرت شرلی عاقبت موفق شد که در ۱۰۲۰ خود را به لندن برساند و به حضور پادشاه انگلیس بار یابد و نامه شاه عباس کبیر را به او برساند .

پادشاه انگلیس پیشنهادهای رابرت شرلی را در خصوص اعطای آزادی تجارت از طرف شاه عباس به تجار انگلیسی در دوبندر از بنادر ایران و داشتن نمایندگان سیاسی در آن دو نقطه و آزاد بودن گماشتگان شرکت هند شرقی انگلیس برای قطع تجارت با عثمانی به حسن قبول تلقی کرد لیکن جمعی از تجار انگلیسی که از در خطر افتادن منافع خود در سواحل شام و در خاک عثمانی ترس داشتند با قبول پیشنهادهای رابرت شرلی مخالفت کردند و بدو گفتند که نفع احتمالی تجارت با ایران بمراتب از منافع فعلی تجارت با عثمانی کمتر است و صلاح انگلیس بهیچوجه اقتضای آنرا ندارد که بعشق این قبیل وعده های آجل از سود عاجل خود دست بردارد .

با وجود این مخالفت‌ها باز پادشاه انگلیس به رابرت شرلی اجازه داد که برای عقد معاهده‌ای تجارتي بين انگلیس و ایران بدربار شاه عباس برگردد. او نیز بهمین نیت در سال ۱۰۲۱ انگلستان را ترك کرده مستقیماً به بندرگوا در آمد و قصدش این بود که زودتر از راه مکران خود را به اصفهان برساند اما در آنجا اطلاع یافت که جمعی از راهزنان بلوچ در پی قتل او و همراهانش نشسته‌اند، ناچار با کشتی حامل خود بهندوستان رفت سپس از آنجا عازم اصفهان شده در ۱۰۲۴ خود را به این شهر رساند.

سابقاً گفتیم که شرکت هند شرقی انگلیس در سال ۱۰۲۴ بياز کردن روابط تجارتي با ایران شروع کرد و علت اقدام شرکت به این امر نیز آن بود که می‌خواست مقداری از اجناس و کالاهائی را که از انگلیس به‌هند وارد کرده بود و در بازار هند فروش نداشت در ایران آب‌کند و چون به توسط یکی از مسافرین انگلیسی اطلاع یافته بود که مردم ایران بسیار طالب آن امتعه هستند سفیری در همین سال به اصفهان فرستاد. ورود این سفیر به دارالسلطنه مقارن شد با مراجعت رابرت شرلی از سفر دور و دراز خود به اصفهان.

شرلی با قبول درخواست سفیر شرکت هند شرقی چندان مساعد نبود و با افتتاح روابط تجارتي میان ایرانیها و انگلیسها در این تاریخ برخلاف سابق زباد موافقت نداشت.

اما نماینده شرکت به قدری اصرار نمود و از مزایای این امر برای شاه عباس لاف زد، که در سال ۱۰۲۵ به گرفتن فرمانی از شاه توفیق یافت، دایر بر آنکه مردم ایران با تجار و مسافرین انگلیسی بخوشی معامله نمایند و نماینده شرکت هر يك از بندرهای ایرانرا که طالب است برای مرکز تجارتي خود اختیار کند. نماینده شرکت بعد از تحقیقاتی جاسک را برای این کار انتخاب نمود.

صدور این فرمان و مرکزیت یافتن تجارت انگلیس در بندر جاسک و باز شدن پای جهازات کمپانی هند شرقی به آبهای جنوب ایران دامنه رقابت بین انگلیسیان و پرتغالی‌ها را که از مدتی قبل در اقیانوس هند و هندوستان شروع شده بود، به سواحل ایران کشاند و برای این قوم دوم که شاه عباس و ولایة فارس نیز دامن استیصال ایشانرا بکمر زده بودند خطر بزرگی پیش‌آورد.

در همان اوقاتی که نمایندگان شرکت هند شرقی در ایران برای تحصیل فرمان تجارت دست و پا می‌کردند، شاه عباس بار دیگر رابرت شرلی را به سفارت به اروپا فرستاد.

فیلیپ سوم هم قبل از حرکت رابرت شرلی، یعنی در اوائل سال ۱۰۲۳ سفیری تازه بنام گارسیدوسیلووفیکونروآ روانه ایران نمود، چه تا این تاریخ نه شاه عباس از برانگیختن فیلیپ سوم برضد عثمانی مأیوس شده بود، نه فیلیپ سوم از پس گرفتن جزایر بحرین.

رابرت شرلی در ۱۰۲۶ به پرتغال رسید و تمام مدت بین این سال و سنه ۱۰۳۱ را در اسپانیا ماند و سفیر فیلیپ هم در ۱۰۲۷ وارد ایران شد. این دو سفارت هیچکدام نتایجی را که مطلوب هر يك از دو پادشاه ایران و



اسپانیا بود نداد چه شاه عباس حاضر نشد که جزایر بحرین و بندر جرون را که در ضمن مسافرت سفیر فیلیپ امامقلی خان فتح کرده بود، پس بدهد و در جواب پادشاه اسپانیا گفت که بحرین را لشکریان او از امیر هرمز گرفته‌اند و بندر جرون نیز جزء خاک فارس است بعلاوه صریحاً تعدیات عمال پرتغالی را بمسلمین هرمز و تبلیغات دینی ایشانرا بگارد سیادوسیلوا با خشم تمام خاطر نشان کرد. بعلاوه با اجازه نداد که از انگلیسها ناسزا بگویند.

بهمین علت گارسیدوسیلوا در شعبان سال ۱۰۲۸ از اصفهان بطرف هرمز حرکت نمود و راپرت شرلی هم که از نتیجه مذاکرات نماینده فیلیپ سوم مسبوق شده بود در اواخر سال ۱۰۳۱ اسپانیا را ترك نمود.

حرکت سفیر فیلیپ سوم از اصفهان در حقیقت بمنزله قطع ارتباط مابین ایران و اسپانیا بود، چه شاه عباس که در این تاریخ از جنگ با عثمانی فراغت یافته و با آن دولت صلح کرده بود و با شرکت هند شرقی نیز روابط حسنه برقرار نموده و کارتجارت ابریشم ایران را با خارج صورتی خوش بخشیده بود، علاوه بر آنکه دیگر خود را به مساعدت بحری فیلیپ سوم بر ضد عثمانی محتاج نمی‌دید، از اصرار او در پس گرفتن بحرین و بندر جرون خشمگین بود، بلکه می‌خواست در این موقع که از جانب حدود شرقی و غربی مملکت خود خاطری آسوده داشت با گرفتن جزیره هرمز یکباره دست پرتغالیها و اسپانیاییها را از آبهای خلیج و بحر عمان کوتاه کند، ولی چون این کار قبل از همه قوای بحری لازم داشت و ایران قدرت آنکه بتواند در دریا با بحریه قوی اسپانیا و پرتغال برابری نماید، متوجه شرکتهای هند شرقی انگلیس و هلند شد و این دو قوم که رقیب جدی پرتغال و اسپانیا بودند اقبال شاه عباس را در این مرحله نسبت بخود بخوشی تمام تلقی نمودند.

در موقعیکه گارسیدوسیلوا هنوز به هرمز نرسیده بود. فرمانده پرتغالی هرمز مراسله‌ای را که از فیلیپ سوم بتازگی آمده بود برای او فرستاد و گارسیا آنرا با مراسله‌ای از خود پیش یکی از کشیشان اصفهان فرستاد که آنها را پیش شاه برده برای او ترجمه نماید.

فیلیپ سوم باز در این نامه از پس دادن بحرین و بندر جرون و عدم تعرض شاه عباس بقتل و هرمز صحبت داشته ضمناً فهمانده بود که اگر ایران با پرتغالیهای هرمز بخوشی رفتار ننماید، دولت مسئول حرکات خصمانه‌ای که از پرتغالیها ممکن است سر بزند نخواهد بود. شاه عباس پس از اطلاع از مضمون مراسله فیلیپ سوم و گارسیدوسیلوا بقدری غضبناک شد، که نامه گارسید را پاره کرد و فی المجلس قسم خورد که بزودی جزیره هرمز را بضرر شمشیر از پرتغالیها پس بگیرد.

در سال ۱۰۳۰ در نزدیک بندر جاسک ما بین کشتیهای انگلیسی و پرتغال جنگی در گرفت و در این معرکه اولین کشمکش بحری بین قوای دریائی این دو قوم در آبهای جنوب ایران بود فتح نصیب انگلیسها شد و این ضربت بکلی عظمت و اعتبار پرتغال را در سواحل و جزایر خلیج فارس و بحر عمان در هم شکست.

شاه عباس از یک سال پیش برای بدست آوردن کمک بحری شرکت هند و شرقی با اولیای

آن داخل مذاکره شده بود که با عقد قراردادی شرکت مزبور برای تسخیر هرمز و راندن پرتغالیها از آنجا چند کشتی جنگی به اختیار ایران بگذارد و این مذاکرات قریب یکسال به طول انجامید. چه زمامداران شرکت هند شرقی انگلیس با وجود صدماتیکه سابقاً از پرتغالیها دیده بودند و میلی که به اضمحلال قدرت ایشان در شرق داشتند به آسانی زیر این بار نمی‌رفتند، چه از طرفی بیم آنرا داشتند که از عهده تسخیر قلعه هرمز برنمایند و از طرفی دیگر چون دولت انگلیس با دولت اسپانیا روابطی دوستانه داشت نمی‌خواستند بدون دستور پادشاه انگلستان به این جنگ اقدام نمایند، عاقبت امامقلیخان والی فارس ایشانرا سخت تهدید کرد که اگر پادشاه ایران در لشکرکشی بهرمز و جنگ با پرتغالیها همراهی ننمایند، شاه جمیع کالاهای متعلق به ایشان را در ایران ضبط و امتیازات سابق را که شرکت داده است لغو خواهد نمود و در صورت مساعدت تهیه جمیع مایحتاج آنان و پس از فتح پرداخت کلیه خسارات بعهده ایران خواهد بود.

قرار داد بین نمایندگان شرکت و امامقلیخان بشرايط ذیل در بندر میناب منعقد شد: تقسیم غنائم به تساوی، ضبط قلعه هرمز پس از تسخیر بتوسط قوای طرفین، تقسیم حاصل گمرک هرمز بتساوی و معاف شدن اجناسی که انگلیسها برای شاه و والی فارس وارد می‌کنند. تسلیم اسرای عیسوی به انگلیسها و اسرای مسلمان به ایران مگر فرمانده پرتغالی هرمز و حکمران عیسوی آن که باید تسلیم ایران شوند، تأدیه مخارج کشتیها و کارکنان آنها و مصالح ناریه به تساوی.

بعد از عقد این قرار، نقشه امامقلیخان بر آن قرار گرفت که اولاً جزیره قسم را که منبع آب شیرین هرمز در آنجا بود در قدم اول تسخیر کند، تا بدین وسیله راه آب را بر پرتغالیها و کشتیهای ایشان ببندد. ثانیاً عمان را برضد پرتغالیها بشوراند و راه آذوقه را از آن طرف برایشان مسدود سازد. ثالثاً خود از راه خشکی و انگلیسها از طرف دریا بمحاصره و تصرف قلعه هرمز مشغول شوند.

فرمانده قوای بحری اسپانیائی و پرتغالی در این موقع امیرالبحری بود بنام روی فریزه داآندرادا که در ماه رجب ۱۰۲۹ با يك عده جهازات جنگی بساحل هرمز آمده و چنانکه سابقاً گفتیم در ماه صفر ۱۰۳۰ در نزدیکی بندر جاسک از قوای بحری انگلیس شکستی بزرگ خورده بود.

این شخص که از سیاست و تدبیر خالی بود بجای آنکه بشکلی خاطر شاه را راضی نگاه دارد و بی‌علت قوای خود را در جنگ با انگلیسها ضعیف نسازد، برخلاف از در ستیزه جوئی درآمد و برای مقابله با حریفان پرزور در عوض صرف تدبیر به تحکیم قلعه هرمز مشغول شد...<sup>۲</sup>

### جنگ بزرگ هرمز:

اینک مقدمات حمله نهائی و پایان دادن بکار پرتغالیها فراهم شده بود. پس از یکصد سال که قسمتی حساس از سرزمین ما زیر فشار و سلطه بیرحم‌ترین استثمارگران

۱ - در اصل «آذوقه» نوشته شده

۲ - مطالعاتی در باب بحرین و سواحل خلیج فارس - ص ۸۱ - ۸۸

زمان شکنجه می‌دید، پادشاه صفوی تصمیم گرفته بود که به‌این خفت و سرشکستگی پایان دهد .

امامقلی‌خان والی فارس و سردار دلیر شاه عباس، بادرایت و هشیاری بسیار بطرح نقشه پرداخت . او پس از کسب و حفظ پیروزیهای پیشین می‌باید این بار چنان با درایت و پیش‌بینی همه جوانب امر عمل کند ، که نتیجه کاملاً قطعی باشد .

در اینجا نیز شادروان عباس اقبال با بررسی و مطالعه اغلب مآخذ و منابع داخلی و خارجی ، ماجرای نبرد هرمز را که یکی از بزرگترین رویدادهای تاریخ ایران است بیان می‌کند ، و ما در این فصل از مطالعات و تجربیات استاد فقید بهره بسیار جسته‌ایم، در اینجا نیز ابتدا نتیجه تحقیقات ایشان را می‌آوریم و سپس بروایات و ضوابط دیگر می‌پردازیم و در پایان نیز رپرتاژگونه‌ای را در همین زمینه از نظرتان می‌گذرانیم که در حدود خود گزارشی است جالب و استثنائی از جنگ بزرگ هرمز :

«... امامقلی‌خان برطبق نقشه‌ای که طرح کرده بود ، ابتدا امر داد که در جزیره قشم راه آب شیرین را بر پرتغالیها بستند و عامل امیر هرمز را نیز در بندر جلفار عمان بشورش برضد ساخلوی پرتغالی واداشت و عامل مزبور بمدد اعراب محلی جلفار را از جنگ پرتغالیها بدر برد و از آن طریق نیز راه آب شیرین و سیورسات بر لشگریان پرتغالی هرمز مسدود گردید . سپس به‌این عنوان که جزیره هرمز قبل از ورود پرتغالیها خراج گزار خان لار بوده و حالیه نیز باید بهمان روش عمل کند از پادشاه هرمز مطالبه خراج نمود لیکن پرتغالیها این دعوی را خلاف حق حاکمیت خود دانسته بسختی رد نمودند و بهانه برای حمله مستقیم بهرمز که مقدمات آن تهیه شده بود، بدست امامقلی‌خان افتاد .

قبل از اینکه لشگریان ایران مستعد حمله به هرمز شوند ، فرمانده پرتغالی هرمز برای باز کردن راه آب شیرین قشم بآن جزیره تعرض کرد و در رجب ۱۰۳۰ قسمتی از آنرا مسخر ساخته ، به عجله برای حفظ ساخلوی پرتغالی قلعه‌ای در آنجا ساخت .

امامقلی‌خان در ربیع‌الاول سال ۱۰۳۱ با ۵۰۰۰ تن سپاهی خود به بندر جرون آمد و فوراً قسمتی از همراهان خود را بسرکردگی فرماندهی بنام امامقلی‌بیک بتصرف قلعه پرتغالی قشم فرستاد .

سپاهیان ایرانی از خشکی و جهازات انگلیسی از دریا قلعه قشم را بیاد گلوله گرفتند و در این وقت قریب دویست پرتغالی و ۲۵۰ عرب از مردم جلفار از آن ارك دفاع می‌کردند و «روی فریزه» فرمانده بحری هرمز نیز در میان ایشان بود . ساخلوی پرتغالی و عرب بزودی احساس کردند که در مقابل حملات لشگریان ایرانی وتوپهای جهازات انگلیسی نمی‌توانند کاری از پیش ببرند باین جهت دست از دفاع برداشتند و فرمانده خود را به تسلیم مجبور کردند و کمی بعد همگی تسلیم شدند.

پرتغالیها و فرمانده بحری هرمز را انگلیسها بکشتیهای خود بردند ولی اعراب و ایرانیانیکه بدشمن پیوسته بودند، بدست سپاهیان امامقلی‌خان افتادند و غالباً بجرم خیانت و همدستی باکفار به قتل رسیدند .

بعد از فتح قشم لشکریان امامقلی خان قسمتی بعنوان ساخلو در آن جزیره ماندند و بقیه با کشتیهای انگلیسی به بندر عباس آمدند تا تهیات خود را کامل کرده برای حمله به هرمز مستعد شوند.

قوای بحری انگلیسی در ربیع الثانی ۱۰۳۱ بکنار جزیره هرمز لنگر انداختند و در آنجا منتظر ماندند تا سپاهیان امامقلی خان نیز از خشکی برسند. قشون متحدین پس از الحاق بیکدیگر در ۲۷ ربیع الثانی به محاصره قلعه نظامی جزیره مشغول شدند و بالاخره آنجا را در دهم جمادی الاخری، پس از کشتش و کوشش بسیار گرفتند و ساخلوی قلعه را اسیر کردند.

اسرای پرتغالی که قریب ۳۰۰۰ نفر بودند مطابق قرارنامه تسلیم انگلیسها و به هندوستان فرستاده شدند ولی اسرای عرب و ایرانی را غالباً بفرمان امامقلی خان بجرم خیانت کشتند و سرهای ایشانرا عبرة للناظرین ببندر عباس فرستادند. از این فتح غنایم و خزاین و اسلحه و توپ بسیار بدست فاتحین افتاد و اکثر آنها نصیب ایرانیها گردید و انگلیسها حتی سهم خود را هم به ایرانیها فروختند. پادشاه هرمز یعنی محمود شاه برادر فیروز شاه سابق الذکر هم که در ذی القعدة ۱۰۱۷ بجای برادر نشسته و به ذلت تمام تا این مدت تحت تبعیت فرمانده پرتغالی هرمز و نایب السلطنه هندوستان اسمی از سلطنت داشت اسیر لشکریان ایران شد و او را به شیراز فرستادند. با گرفتاری محمود شاه در دهم جمادی الاخری سال ۱۰۳۱ سلسله ملوک هرمز که چندین قرن بود گاهی به استقلال و غالب اوقات تحت تبعیت امرای فارس و کرمان و در دوره اخیر به حمایت سلاطین پرتغال و اسپانیا بر غالب جزایر و سواحل خلیج فارس حکومت داشتند بکلی برافتاد.

بیرون رفتن جزیره هرمز از دست پرتغالیها بزرگترین ضربتی بود که در خلیج فارس به ایشان وارد آمد چه این نقطه بعد از مسخر شدن بحرین در ۱۰۱۰ و بندر جرون در ۱۰۲۲ و قشم در ربیع الاول ۱۰۳۱ آخرین پناه گاه قوای بحری پرتغال در خلیج فارس محسوب می شد و به مناسبت اهمیت موقع و استحکام قلعه پادشاه اسپانیا و نایب السلطنه هند تمام هم خود را بخصوص صرف حفظ و دفاع آن جزیره کرده بودند و می کوشیدند که بانگاهداری آن نقطه بسیار مهم مدخل خلیج فارس را در دست داشته نگذارند که کشتیهای ایرانی و انگلیسی و هلندی در این منطقه به آزادی رفت و آمد و تجارت داشته باشند و بر قابت با تجارت پرتغال و متزلزل ساختن مقام آن موفق آیند اما خوشبختانه باز دست رفتن هرمز دیگر این امید ایشان بیأس کلی مبدل گردید و آن جزیره بعد از ۱۱۷ سال در زیر دست بیگانگان ماندن به صاحبان اصلی آن بازگشت.

فتح هرمز در حکم خاتمه دوره اعتبار و اهمیت آن جزیره نیز هست چه ایرانیها ظاهراً برای آنکه چشم طمع پرتغالیها را الی الابد از آن قطع کنند تقریباً تمام آبادی هرمز را خراب کردند و جز قلعه‌ای که از نو بنا و بساخلوی ایرانی مقیم جزیره سپرده شد، دیگر چیزی از عمارت و عمران آن برجا نگذاشتند و در عوض بندر جرون سابق یعنی عباسی را رونق بخشیده و تجارت سابق هرمز را به آنجا انتقال دادند.

پرتغالیها برای آنکه پناهگاه دیگری جهت بازار تجارت خود داشته واز آنجا با بنادر عباسی و جاسک رقابت نماید مسقط را به این قصد مرکز قرار دادند ولی مسقط

نه اهمیت موقعی هرمز را داشت و نه از دستبرد دزدان دریائی و تعرض اعراب بادیه مصون بود بهمین علل آن نقطه هیچگاه نتوانست اعتبار سابق هرمز را بدست آورد و رقیب جدی بنادر عباسی و جاسک شود.

بعد از تسخیر هرمز امامقلی خان به خیال افتاد که عمان و مسقط را هم که از قدیم خراجگزار ولایت کرمان و فارس بودند از چنگ پرتغالیها بیرون آورد و یکبارگی مردم جزایر و سواحل را از شر ایشان خلاصی بخشد، ولی انگلیسها که از دخالتهای خود در فتح هرمز و نتایجی که عاید ایشان شده بود چندان راضی نبودند برای دادن مدد بحری شرائطی به امامقلی خان تکلیف کردند که او از قبول آنها استنکاف نمود از قبیل واگذاری تمام جزیره هرمز و نصف عایدات گمرکی آن به انگلیسها و دادن حق نگاهداری چهار جهاز جنگی در آن جزیره برای حمایت تجارت خود. امامقلی خان که نمیخواست بعد از راندن پرتغالیها قوم عیسوی دیگری در هرمز جابگیرد و همان اوضاع واحوال سابق تجدید گردد از مساعدت انگلیسها گذشت فقط فرمانده قوای بحری انگلیس در خلیج بفر و ختن یک کشتی بسپاه ایران حاضر شد که آن نیز از کار افتاده و کهنه بود.

قشون ایران در همین سال ۱۰۳۶ بهمان حمله بردند و قلاع صحار و خورفکان را گرفتند لیکن چون روی فریزه فرمانده سابق هرمز که در قشم اسیر شده بود و بوسیله انگلیسها به هند روانه گردیده بود در این موقع با شش کشتی بمند پرتغالیان مسقط آمد و عرصه بر قوای مامور ایرانی تنگ شد و او با کشتیهای دیگری که باز بیاری او از هند رسید پس از زحمت بسیار دو قلعه فوق را از ایرانیها پس گرفت سپس برای کشیدن انتقام شکستهای قشم و هرمز مصمم شد که لشکر به هرمز بیاورد و آن جزیره را پس بگیرد و بهمین خیال باجهازات عدیده خود به اطراف هرمز آمد و تا ششماه دورادور آنرا گرفت تا شاید با قطع ارتباط ساکنین آن با خارج آنجا را به تسلیم مجبور سازد لیکن بعد از این مدت انتظار چون به نتیجه نرسید از محاصره آن دست برداشت.

در ماه رجب ۱۰۳۳ نایب السلطنه هند قوای تازه‌ای از بندر گوا بعزم پس گرفتن هرمز بکمک «روی فریزه» فرستاده این فرمانده پس از رسیدن مدد بار دیگر به حصار هرمز اقدام کرد، اما در این فاصله مردم جزیره هرمز و ساخلوی ایرانی آنجا تهیه سیورسات نموده و خود را برای ایستادگی کاملاً مهیا ساخته بودند بعلاوه جهازات انگلیسی و هلندی هم که به تجدید تسلط پرتغال بر هرمز راضی نبودند در مقام دفاع از آن برآمدند.

در ماه جمادی‌الاولی ۱۰۳۴ بین جهازات پرتغالی از طرفی و کشتیهای انگلیسی و هلندی از طرفی دیگر جنگ بزرگی در حوالی هرمز در گرفت و با اینکه در این واقعه تفوق با پرتغالیها بود لیکن چون به فتح کامل نایل نیامدند و از تسخیر هرمز نیز مأیوس شدند به مسقط برگشتند و امید پرتغالیها به اینکه یک بار دیگر هم در ۱۰۴۰ بقصد هرمز کشتی آوردند بکلی از پس گرفتن هرمز کنده شد.

بعد از اینکه پرتغالیها دریافتند که تجدید دولت و قدرت سابق در خلیج و پس گرفتن هرمز برای ایشان در مقابل عظمت و قوت شاه عباس ممکن نیست در ۱۰۳۴ از در صلح جوئی درآمده با ایران معاهده کردند که از جمیع متصرفات سابق خود صرف نظر

نمایند بشرط آنکه پادشاه صفوی بایشان اجازه دهد که در بندر گنگ از بنادر شمال شرقی لنکه در ساحل لارستان دارالتجاره و قلعه بسازند و نصف عایدات گمرکی این بندر و صید مروارید بحرین نیز بایشان واگذار شود. شاه عباس هم که نمی‌خواست دوستی دولت اسپانیا را بکلی از دست دهد، و اگر روزگاری میان او وانگلیسها و هلندیها بهم بخورد از مدد بحری دولتی محروم باشد بهمین شرایط با پرتغالیها صلح کرد.

**يك واقعه تاریخی :** بدینسان ماجرای يك قرن تسلط جابرانه دولت استعمارگر پرتغال برخلیج فارس به پایان می‌رسد و پادشاه بزرگ صفوی بایاری نیروهای انگلیس موفق می‌شود، پس از یکصد و نوزده سال مناطقی را که در طول این مدت بطور مداوم مورد تهاجم، نهب و غارت و بهره‌کشی و استعمار بود، بار دیگر بایران بازگرداند.

در این بخش از کتاب نیز چنانکه شیوه ماست کوشیدیم تا به استناد بهمه منابع و مآخذ داخلی و خارجی، رویدادها و حوادث تاریخی را منعکس کنیم، تا فرصت و قضاوت برای خواننده صاحب نظر که اینک از کلیه این مآخذ و ضوابط آگاه است، باقی بماند. اما درباره جنگ بزرگ هرمز - چنانکه دیدیم - تحقیقات عباس اقبال، بسیار فشرده و مختصر است، حال آنکه بیرون رفتن پرتغالیها، آنهم با کمک دولت انگلیس که مقدمه، نفوذ استعماری انگلیس در مشرق است، خود ماجرای مفصل است، که وقوف بر آنها برای آگاهی بر سرنوشت خلیج فارس و جزر و مدهای سیاسی آن ضروری است. اینک با استناد بمنابع دیگر حوادثی را که به جنگ بزرگ هرمز و همکاری ایران و انگلیس منجر شد، بررسی می‌کنیم.

شاه عباس که در سال ۹۹۶ (۱۵۸۷ - م) به تخت سلطنت جلوس کرد، همزمان با بسط و توسعه قدرت خویش مترصد فرصت بود تا غاصبین هرمز و نواحی اطراف را به جای بنشاند. لردگرزن می‌گوید «پرتغالیها متعصب و اجحاف‌کار بودند و استعداد و لیاقت کافی برای امور تجارتي نداشتند، چه بجای مسالمت و ملایمت با ایران، تجارت آن مملکت را از بین بردند و ایرانیها را مجبور نمودند که امتعه لازم خود را از تجارتخانه‌های پرتغالی بخرند و مالالتجاره‌های خویش را نیز با جهازات پرتغالی حمل کنند»<sup>۱</sup> و همین سیاست غلط بود که سرانجام نتایج خود را نشان داد. بهرحال مقدمات و علل وانگیزه‌ها هرچه که باشد، نبرد هرمز و پیروزی ایران، بدنبال يك دوران یکصد ساله استعمار، رویداد مهمی است که لازم است در این باره بیشتر گفتگو کنیم.

کتاب تاریخ سیاسی خلیج فارس شرحی نسبتاً مفصل‌تر دارد، بدین مضمون: «... هنگامیکه پرتغالیها به جزیره هرمز دست یافتند، شهری مشتمل بر بناهای بزرگ و باشکوه در آن بنا نهادند، که در آن تجملات بسیار به کار رفته بود، از جمله اینکه تمام در و پنجره‌های آهنی ساختمانها مطلا بود. مشهور است که اگر پرتغالیها چندی دیگر در این جزیره باقی بودند، بجهت منافع سرشاری که از راه تجارتي سواحل

ایران به هندوستان و فرنگستان داشتند، بجای آهن مطالب برای ساختن دروپنجره عمارت از طلا و نقره استفاده می نمودند. پرتغالیها علاوه بر احداث عمارات مجلل در جزیره هرمز حمامهای وسیعی نیز ساخته بودند تا در فصل گرما با خانواده خود برهنه در آنجا بسر برند و از گرند حرارت هوا محفوظ باشند. تاورینه جهانگرد فرانسوی می گوید: قلعه‌ای که پرتغالیها بنا کرده بودند، اکنون آباد و دایر در تصرف شاه عباس ثانی پادشاه ایران می باشد، ولی شهر آنجا بکلی خراب است. سیاح نامبرده می نویسد، هنگامیکه هلندیها از بتاویه پایتخت اندونزی بسواحل ایران مالالتجاره می آوردند و قسمتی از آنرا می فروختند، چون کشتیهایشان سبک وزن میشد و حرکت آنها در دریا دچار اختلال می گردید، برای رفع این مشکل کشتیها را از سنگهای مرمر بسیار نفیس جزیره هرمز که ارزش آن نزد ایرانیان مجهول بود بار کرده و بشهر بتاویه می بردند.

صاحب کتاب مرآت البلدان می نویسد: این سنگهای مرمر که تاورینه نقل کرده معلوم نیست که معدن آن در جزیره هرمز بوده واز آنجا استخراج می شده یا از سنگهای مرمری بوده است که سلاطین لارستان و پرتغالیها برای ساختمان عمارات خود از معادن سایر نقاط ایران به آنجا حمل کرده بودند.

جهانگرد فرانسوی می نویسد: این دو فرسخ دریائی که جزیره هرمز را از زمین جدا کرده عمق کمی دارد، پرتغالیها علاوه بر قلعه باشکوهی که در این جزیره داشتند، قلعه دیگری روبروی جزیره در خشکی بنا کرده بودند. فتح جزیره هرمز بسبب آنکه دولت ایران در آن زمان دارای سفاین جنگی نبود، بدون کمک انگلیسها برای شاه عباس میسر نشد. از این رو برای اخراج پرتغالیها از این جزیره با انگلیسها قراردادی بست که بموجب آن پس از تسخیر جزیره اسرای عیسوی مذهب تحویل انگلیسها گردد و غنایم جنگ به تساوی بین طرفین تقسیم شود. تصرف جزیره هرمز بانقشه و شیوه جالبی صورت گرفت. به این ترتیب که در ابتدا عده‌ای در حدود بیست هزار نفر قشون ایران روبروی جزیره مزبور در خشکی اردو زدند تا نگذارند پرتغالیها از جزیره که فاقد آب شیرین بوده بساحل آمده آب شیرین ببرند. پرتغالیها پس از اینکه آب ذخیره شده در آب انبارهای خود را مصرف نمودند ناچار برای بردن آب شیرین با کشتیهای خود رو بساحل آمدند. در این موقع که انگلیسها مترصد فرصت مناسب بودند از دوری کشتی پرتغالیها استفاده کرده از راه دریا بجزیره حمله بردند و قلعه آنرا به تصرف درآوردند و بدین ترتیب جزیره هرمز که بیش از صد سال در زیر سلطه پرتغالیها بود از دست آنها خارج شد و به تصرف دولت ایران درآمد. در این جنگ از جمله غنائمی که نصیب انگلیسها شد، شصت عرابه توپ بود که انگلیسها با سایر غنائم در کشتی بزرگی حمل و به طرف هندوستان بردند. هنگامیکه به بندر سورت رسیدند، به مناسبت این فتح و غنائمی که نصیبشان شده بود، جشن باشکوهی برپا کردند، ولی در اثنای آن کشتی حامل غنائم و توپها آتش گرفت و کشتی و تمام محموله آن غرق شد.

تسخیر جزیره هرمز که بفرمان شاه عباس کبیر و کمک نیروی دریائی انگلیس صورت گرفت و جریان آن منتهی باخراج پرتغالیها از خلیج فارس گردید، انگلیسها را که از همان تاریخ هوای تسلط بر خلیج فارس را در سر می پروراندند بر آن داشت

که هیأتی را به ریاست «سرآندرکت تم» به عنوان سفارت به دربار صفوی اعزام دارد، تا برای واگذاری جزیره هرمز بدولت انگلیس مذاکره نمایند و در صورتیکه در این امر موفق نگردد سفیر نامبرده کوشش کند تا موافقت دولت ایران را در مورد معافیت کالاهای انگلیسی از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی تحصیل نماید و بدین ترتیب امتیاز مخصوصی برای بازرگانان و اتباع انگلیس در ایران بدست آورد...<sup>۱</sup>

شرح این ماجرا خود داستان جالبی است، که تاورینه به تفصیل برای ما ثبت کرده است، اما چون این رویداد در جای خود و در جریان نفوذ انگلستان در خلیج فارس خواهد آمد، در اینجا از آن در میگذریم، فقط باین نکته اشاره میکنیم که انگلیسها با وجود همه کوششهای خویش نتوانستند شاه عباس را به تقسیم غنائم پرتغالیها و واگذاری جزیره هرمز وادارند، بهمن جهت نیز با اعزام سفیر نامبرده کوشیدند تا هرچه بیشتر از در دوستی با ایران در آیند.

رقابت انگلیسها و پرتغالیها که سرانجام باعث شد این دو در هرمز و خلیج فارس رودرروی هم قرار گیرند خود مبحث جداگانه‌ای است که تأسیس کمپانی هند شرقی، سفرها و ماموریتهای برادران شرلی را نیز شامل می‌شود اما از آنجا که همه این مطالب به تفصیل در بخش روابط ایران و انگلیس و نفوذ انگلیسها در خلیج فارس خواهد آمد به اینک از نظر حفظ سیر طبیعی تاریخ مربوط به قبل از نبرد هرمز است، و بایستی قبلاً بدان اشاره می‌شد. شرح آنرا به بخش مربوط وامی‌گذاریم و با بررسی منابع و مآخذ گوناگون بروایتی دیگر از چگونگی خروج پرتغالیها از خلیج فارس می‌پردازیم:

شاه عباس کبیر در سال ۱۰۳۱ (۱۶۲۱ - م) با عثمانیها صلح کرد و در خود توانائی آنرا می‌دید که پرتغالیها را از هرمز و سایر بنادر خلیج فارس اخراج کند. از طرفی انگلیسها هم برای اینکه جای پای خود را در خلیج فارس محکم سازند، حاضر بهمکاری و کمک به شاه عباس شدند لذا در همین سال شاه عباس «قنبریک خان» را وادار کرد تا دعوی مالکیت جزیره هرمز بنماید و ادعای قنبریک نیز این بود که جزیره مذکور قبل از تصرف غاصبین پرتغالی (البوکرک) خراجگذار او بوده است که پرتغالیها جواب سختی به این ادعای او دادند.<sup>۲</sup>

شاه عباس چون دارای توپخانه ضعیف و قوای بحری کافی نبود لذا در سال ۱۰۲۹ (۱۶۱۹ - م) به شرکت هند شرقی در بندر گمبرون پیشنهاد کرد که برای درهم شکستن قوای پرتغال با کمک کنند و اولیاء شرکت نیز چون از پرتغالیها آسیب فراوان دیده و با اخراج آنها از خلیج فارس کاملاً موافق بودند، اگرچه در آن وقت دولتهای انگلیس و پرتغال روابط دوستانه و کاملی داشتند، و قبول پیشنهاد شاه عباس را دشوار می‌دانستند، ولی قلباً و در باطن همه مامورین شرکت با این نیت شاه و بیرون راندن حریف از میدان موافق بودند.

امام قلیخان والی و بیگلربیگی فارس که مأمور حمله به پرتغالیها بود چون تردید

۱ - تاریخ سیاسی خلیج فارس - صفحات ۱۰۴ تا ۱۰۸

۲ - آسیای پرتغال - نادیاوسای پرتغالی



انگلیسها را دید بآنان اخطار کرد که اگر در جنگ ایران و پرتغال شاه عباس را یاری نکنند تمام ابریشمی که در ایران دارند توقیف کرده و امتیازاتی را که گرفته‌اند ملغی خواهد ساخت ، زیرا علت اصلی زدو خورد و جنگ با پرتغالیها عنایت و توجه خاصی است که شاه عباس نسبت به انگلیسها مبذول می‌دارد، لیکن اگر بادولت از دراتحاد و اتفاق درآیند، خساراتی که از جنگ متحمل شوند تلافی خواهد شد و در طول مدت جنگ نیز مایحتاج ایشان از اسلحه و آذوقه و امثال آن فراهم خواهد بود .

انگلیسها در مقابل تهدید شاه چون حمله به پرتغالی‌ها بتنهایی از طرف ایران - به قیمت شکست و نیستی آنان تمام می‌شد، لذا موافقت خود را اعلام داشته و روز اول محرم ۱۰۲۱ (۱۶ نوامبر ۱۶۲۱) در محلی بنام «سوالی» نزدیک بندر سورت شورائی بریاست توماس استیل تشکیل داده، موافقت کردند که پنج کشتی و چهار زورق بزرگ بی‌شرع برای حمله مأمور خلیج فارس شوند .

امام قلیخان باسپاه فراوان از شیراز بیجانب لار حرکت کرد . نخست یکی از سرداران خود بنام شاه‌قلی‌بیک را با سه‌هزار ایرانی و عرب مأمور تسخیر جزیره قشم ساخت ، ورود و خروج کشتی و قایق را از هرمز بسواحل ایران و بالعکس ممنوع کرد، سپس با سپهسالار خود امام‌قلی‌بیک از طریق لار عازم بندر گمبرون شد و چون اطلاع یافت که سفاین انگلیس از هندوستان بجاسک آمده‌اند ، ماموری نزد (ادوار مونوکوس) نماینده شرکت - مقیم میناب - فرستاد و پیغام داد که برای عقد پیمان اتحاد بدانجا خواهد آمد.

مونوکوس وقتی خبر ورود کشتیهای انگلیس را شنید دستور داد از جاسک به بندر کوهتک (تزدیک میناب) آمده و افسران برای عقد قرارداد و دستورات حمله مذاکره کنند.

روز ۲۴ صفر ۱۰۳۱ (۸ ژانویه ۱۶۲۲ - م) امام قلیخان والی و بیگلربیگی و امام‌قلی سپهسالاران ارتش ایران به میناب رسیدند . طرفین مجلسی منعقد ، وبی‌درنگ بانمایندگان شرکت برای عقد قرارداد بمذاکره پرداختند . در نتیجه قرارداد ذیل به تصویب طرفین رسید و همانروز امضاء شد :

#### متن قرارداد .

- ۱ - هرگاه بواسطه کمک سفاین انگلیس دولت ایران بر پرتغالیهای متصرف هرمز غالب آید، بایستی غنائم جنگی بتساوی بین طرفین متعاهدین تقسیم شود .
- ۲ - قلعه هرمز را طرفین باهم در تصرف گیرند تا از طرف شاه عباس در خصوص واگذاری قلعه بانگلیسها دستور برسد .
- ۳ - کلیه کالاهائی که برای شاه و خان فرستاده می‌شود ، از حقوق و عوارض گمرکی معاف باشد و عواید گمرکی هرمز بین ایران و شرکت تقسیم شود .
- ۴ - پس از خاتمه جنگ باید اسرای مسیحی بانگلیسها و اسرای مسلمان به ایرانیان تسلیم شوند ، بشرط آنکه دولت ایران تسلیم «روی فریزا» فرمانده کشتیهای

پرتغالی و «سیمون دوپلوا» حاکم هرمز را از انگلیسها درخواست کند بپذیرند. همچنین طرفین موافقت نمودند که اسراء و محبوسین را بترك و تغییر مذهب مجبور نکنند. ۵- مخارج تهیه مهمات باروت و سایر لوازم جنگ را طرفین بطور تساوی قبول کنند<sup>۱</sup>.

پس از انعقاد این قرارداد طرفین آماده نبرد شدند، ابتدا ملوانان انگلیسی از دخول در این زد و خورد امتناع می ورزیدند و می گفتند این اقدام مربوط بامور بازرگانی نیست و ما برای جنگ استخدام نشده ایم، لیکن در نتیجه وعده و وعید بسیار و پرداخت یکماه حقوق اضافی آنان راضی و آماده جنگ شدند.

امامقلیخان با ارتش آماده خود بطرف گمبرون حرکت کرد و کشتیهای انگلیسی نیز در روز ششم ماه ربیع اول (۱۹ ژانویه) با امامقلی بیك بجزیره هرمز حرکت کردند و سه روز بعد بکنار جزیره رسیدند.

نیروی مدافع پرتغالی در آن وقت عبارت بود از پنج کشتی جنگی و دو کشتی کوچک و عده زیادی جهازات بادبانی در پناه قلعه و استحکامات هرمز مشغول حفاظت جزیره بودند انگلیسها ابتدا منتظر بودند که حمله از طرف کشتیهای پرتغالی شروع شود، ولی چون بعد از مدتی انتظار عکس العملی از آنها دیده نشد، لذا نیروی دریائی انگلیسی بجزیره قشم رفته و روبروی قلعه پرتغالیها لنگر انداختند.

روز ۲۷ ربیع اول ۱۰۳۱ - (۹ فوریه ۱۶۲۲ م) کشتیهای انگلیسی به اتفاق دوست قایق ایرانی از بندر گمبرون حرکت کرده، برابر جزیره هرمز لنگر انداختند؛ روز بعد عده زیادی از ارتش ایران بفرماندهی امامقلیخان با سه هزار تن مرد جنگی در جزیره هرمز پیاده شدند، این عده فوراً باستحکام مواضع خود پرداخته، پرتغالیها را بداخل قلعه راندند و قلعه را بتوپ بستند، ولی پرتغالیها با حمله متقابل، سپاه ایران را عقب زدند، در این زد و خورد سیصدتن از ایرانیان کشته شدند، ولی توپخانه توانست یکی از باروهای قلعه را ویران کند.

از طرف دریا نیز انگلیسها روز ۲۲ ربیع الثانی (۲۴ فوریه) به کشتیهای پرتغالی حمله کردند، ولی عکس العملی از آنها مشاهده نشد، انگلیسها ناچار برای ایجاد وحشت و ضعف در میان پرتغالیها، کشتی (سان پدرو) را که مخصوص امیرالبحر بود و ۱۵۹۰ تن ظرفیت داشت آتش زدند. پرتغالیها از ترس سرایت آتش بسایر کشتیها لنگر سان پدرو را بریده و بدست باد دادند<sup>۲</sup>.

روز چهارم جمادی الاول (۱۷ مارس) سپاهیان ایران، قسمت بزرگی از قلعه را

۱- سرتوماس هربرت در سفرنامه خود راجع به ماده دوم این قرارداد می نویسد: «اگر قلعه هرمز بتصرف متفقین درآمد، با کلیه توپخانه و مهمات جنگی آن، متعلق به انگلیسها خواهد بود و چنانچه ایرانیها مایل باشند می توانند بخرج خود قلعه و استحکامات دیگری در جزیره هرمز بنا کنند غنائم از این جنگ باید بتساوی بین طرفین تقسیم گردد.

۲- کشتی سان پدرو در حدود جزیره لارک بدست جمعی از سپاهیان ایران افتاده و محمولات آن که بیشتر توپ و اسلحه و مهمات جنگی بود بباد غارت رفت (روابط ایران و اروپا در دوره دوم - ص ۱۱۰ - ۱۱۲)

با باروت ویران کردند و از آنجا بمحصورین حمله بردند، ولی بعد از ساعت، دفاع پرتغالیها درهم شکست و بدرون قلعه گریختند. سپاه ایران شهر را آتش زدند و عاقبت پس از پنج روز جنگ و زد و خورد، پرتغالیها چندین بار بایرانیها متوسل شدند، ولی چون فرمانده سپاه ایران از شاه عباس فقط دستور تار و مار آنها را داشت، لذا پیشنهاد تسلیم آنها را نپذیرفت، تا اینکه در روز نهم همان ماه (۲۰ آوریل ۱۶۲۲ م.) به انگلیسها متوسل و حاضر به تسلیم شدند، بشرط اینکه جان ایشان در امان بماند و سفاین انگلیسی آنها را بمسقط یا هندوستان ببرند. انگلیسها این شرط را قبول کردند و روز یازدهم جمادی الاول قلعه را تسلیم نموده و بیرق دولت پرتغال که متجاوز از یک قرن بر فراز قلعه (البوکرك) هرمز در اهتزاز بود برای همیشه فرود آمد و بشقاوت و تعدیات آنها پایان داده شد<sup>۱</sup>.

«روبنفریر» فرمانده پرتغالیها با سایر افسران اسیر، چون از شقاوت هم میهنان خود نسبت باهالی جنوب ایران واقف بودند از ترس انتقام آنها، اسارت بدست انگلیسها را بر ایرانیها ترجیح دادند.

تلفات انگلیسها در این جنگ پنج نفر بود سه نفر مقتول و دونفر مجروح ولی در میان مقتولین یکی از بزرگترین دریانوردان انگلیسی موسوم به (یافون) که کاشف خلیج ساسین و در تاریخ اکتشافات قطب شهرت فراوان، داشت بود<sup>۲</sup>.

استاد فلسفی می نویسد: «نتیجه این جنگ، هرمز بدست ایران افتاده قدرت و استیلای پرتغالیها در خلیج فارس گرچه فوراً از بین رفت ولی نقصان فاحشی یافت که دیگر در خلیج فارس نتوانستند اظهار وجودی نمایند ولی انگلیسها چون میدان را خالی دیدند شروع بتوسعه دستگاههای اقتصادی و سیاسی خود نمودند...»<sup>۳</sup>

پرتغالیها مجدداً در سال ۱۰۳۵ (۱۶۲۵ م.) لشگری بمرمز آورده در صدد تصرف آنجا برآمدند ولی گروهی از کشتیهای انگلیسی و هلندی باتفاق بر آنها حمله نموده هزیمشان دادند.

بیست و پنج سال بعد یعنی در سال ۱۶۵۰ عربها باقیمانده پرتغالیها را از مسقط نیز بیرون کردند و این نقطه که آخرین ملجاء و نقطه حیاتی آنها در خلیج فارس بوده از دست آنان خارج شد و دیگر اثری از آنها در آن حوالی باقی نماند.

آنچه در صفحات گذشته آمد شرح کامل جنگ بزرگ هرمز است، از زبان مورخان محققان و صاحب نظران گوناگون، اما اگر در پایان این بخش، بیک مطلب اساسی

۱ - عده ارتش ایران را در این جنگ اکثر مورخین اروپائی و ایرانیان متفاوت نوشته اند لیکن ارنولد ویلسن در کتاب خلیج فارس از قول کاپیتان «الکساندر هامیلتون» که به یادداشت و تحقیق او اطمینان و اعتماد کرده می نویسد: «عده قنون ایران چهل یا پنجاه هزار نفر بوده است» و تلفات ایران را نیز توماس هربرت و دیگران هزار تن می نویسند، ولی دانشمند و محقق ایرانی، نصرالله فلسفی عقیده دارد که این عده اغراق آمیز و خالی از حقیقت است. (تاریخ روابط ایران و اروپا) در هر حال سند صحیحی درین خصوص بدست ما نیامد و تلفات انگلیسها را نیز اغلب مورخین بیست نفر نوشته اند.

۲ - قبر این شخص را چند سال قبل ویران کردند و سنگ قبرش را بدریا انداختند.

۳ - تاریخ روابط ایران و اروپا، ص ۱۲۹

دیگر اشاره نکنیم، حق سخن را ادا نکرده‌ایم. این مطلب که بصورت رپرتاژی بزرگ نگاشته شده، علاوه بر اینکه لطف و حلاوت یک داستان شیرین را دربردارد، بانقل متن بسیاری از گفتگوها، معاهدات و اسناد تاریخی، نشان می‌دهد که با استناد به مآخذ معتبر، منتها بارنگ و جلای داستان برشته تحریر درآمده است؛ و چون دریک منبع مربوط بانگلستان انتشار یافته کوشیده است همکاری ایران وانگلیس را دراین جنگ (البته تا حدودی بنفع انگلستان) توجیه کند.

در جریان جنگ جهانی دوم، نشریاتی بزبانهای مختلف از طرف متفقین و محور در کشورهای گوناگون انتشار می‌یافت. گوا اینکه اغلب این نشریات، بیشتر جنبه تبلیغاتی داشتند، اما بهر حال تحقیقات و استنتاجات عمیق و اندیشمندانه‌ای نیز در آنها وجود داشت. از جمله مجله «روزگار نو» که از طرف شرکت «دابلای و در آن» نیویورک و «هورواستاتن» لندن به زبان فارسی هر دو ماه یکبار در ایران منتشر می‌شد، حاوی تحقیقاتی بسیار ارزنده، در زمینه‌های مختلف است، که بقلم پاره‌ای اساتید و دانشمندان ایرانی وانگلیسی نگاشته شده.

در دومین شماره از جلد چهارم این مجله - مورخ آخرین ماههای سال ۱۹۴۴، گزارشی درباره جنگ هرمز و ورود پرتغالیها می‌خوانیم، که اگرچه اندکی رپرتاژ گونه است و چنانکه اشاره شد از جنبه‌های تبلیغاتی - بنفع متفقین - مخصوصاً بریتانیا نیز خالی نیست، ولی از سوی دیگر، مطلب مورد بحث ما را با روشنی بسیار منعکس کرده است.

متاسفانه نام نویسنده، تدوین کننده، یا مترجم گزارش در متن نیامده است، اما هر چه هست، گزارشی است از جنگ هرمز که نظیر آنرا در کمتر مآخذ و تاریخ دیگری می‌توان یافت. بهمین جهت در اینجا بانعکاس عین این گزارش می‌پردازیم و طبیعی است که از خوانندگان صاحب نظر انتظار داریم که خود صحیح را از سقیم و واقعیت را از رنگ و روغن‌های داستان‌پردازی تفکیک کنند و با توجه باسناد و مدارک دیگری که ارائه شد، خود بقضاوت درباره واقعات می‌پردازند:

سروان «بلایت» و سروان «ودل» فرماندهان کشتیهای انگلیسی و «ادوار مونکس» نماینده شرکت هند شرقی با چندتن دیگر از نمایندگان آن شرکت تازه از سرناهاری که با سلیقه غربی تهیه شده بود، برخاسته بودند. هنوز آثار نشئه شراب خلر شیراز از چهره‌های سرخشان هویدا بود. مذاکراتی را که در حین صرف ناهار داشتند، در حال حرکت نیز ادامه داده، به اطاق مجاور رفتند، تا قهوه بعد از ناهار را براحتی بیشتری صرف کنند. این اطاق باقالیهای بسیار گرانبهای ایرانی مفروش بود و کاناپه‌های مجلل از چوب محکم هندی مدعوین را به استراحت دعوت می‌کرد. اسفندیار مستخدم ایرانی شرکت که لباس سفید بلندی بتن داشت و از قیافه‌اش آثار امانت وزیرکی هویدا بود، با چابکی مخصوص قنجانهای قهوه را منظمًا در مقابل حاضرین گذاشته، خود از اطاق خارج شد.

در عمارت شرکت هند شرقی که با اسلوب مناسب آب و هوای بسیار گرم میناب ساخته شده بود جنب و جوشی مشهود بود و مستخدمین پی در پی در دهل‌ها و اطاقها مشغول

رفت و آمد و جابجا کردن اثاثیه بودند گوئی انتظار می‌رفت که برای شرکت میهمان محترمی برسد .

در این هنگام که ماه اول زمستان بود گرمای مرطوب و موزی میناب تا اندازه‌ای تخفیف یافته بود. زندگانی ساکنین خصوصا اروپائیان بیشتر قابل تحمل بود. از پشت‌بام عمارت شرکت، کشتیهای بزرگی که نزدیک ساحل لنگر انداخته بودند، دیده می‌شد. بادبانهای این کشتیها در هم پیچیده، امواج دریا و باد آنها را برقص واداشته بود. عده زیادی از ملوانان و جاشوان به ساحل آمده، خستگی ایام دریانوردی را بوسیله تفریح در قهوه‌خانه‌ها از تن دور میکردند. عده فراوانی از قایقهای بی‌بادبان و بادبان‌دار کوچک و بزرگ نیز در کنار ساحل دیده می‌شدند. بعضی از آنها بنظر می‌آمد که بار خود را گرفته، آماده حرکت به بنادر کوچک مجاور می‌باشند. بین اهالی بندر نیز جنب و جوشی غیر - عادی محسوس بود و همه در انتظار میهمان عالیقدری بودند.

سواری با شتاب در حالیکه شمالی برپیکر آویخته داشت و چهره‌اش از تابش آفتاب سوخته بود از راه فرا رسید و در جلوی خان عمارت شرکت از اسب بزیر آمده پس از مختصر گفتگو بایکی از مستخدمین داخل عمارت شد و براهنمائی اسفندیار باطاق استراحت فرماندهان کشتیها وارد شد و پس از ادای سلام لوله کاغذی را که در دست داشت با احترام تقدیم آقای ادوارد مونکس نمود. ادوارد مونکس که در اثر مدتی اقامت در ایران بحد رفع حاجت به زبان فارسی آشنا شده بود، پیش از اینکه از مضمون نامه مطلع شود پرسید : از خان چه وقت جدا شدی ... ؟ سوار پاسخداد : دیشب پس از صرف شام ... مونکس با قیافه بشاش این سؤال و جواب را برای حاضرین به زبان انگلیسی ترجمه کرد و آنگاه به اسفندیار امر داد به منشی هندی شرکت اطلاع بدهد که بیاید و کاغذ خان را ترجمه کند. منشی سیاه چهره هندی با عمامه زری قیمتی پس از چند دقیقه وارد شد و با احترام کاغذ را گرفته خواند، سپس مفاد آنرا بزبان انگلیسی چنین بیان کرد که «... امیرالامرا فارس امام‌قلیخان پس از ادای مراسم دوستی نوشته است که شبانگاه برای صرف شام وارد خواهد شد ...» ادوارد مونکس از جا برخاسته گفت : «بسیار خوب، همه چیز مهیاست. برای اینکه در پذیرائی از این مرد محترم نیک‌سیرت قصوری نشده باشد، شخصاً به همه چیز سرکشی خواهم کرد. این سوار را هم با خود ببرید که استراحت کند ...» و آنگاه بهر یک از حاضرین برای انجام کارهاییکه برعهده داشتند دستوراتی داده خود نیز در پی منظوری که داشت روان شد.

عمارت شرکت باقالیها وقالیچه‌های خوش نقش ایرانی و قندیل‌های گرانبها و شمعدانهای دیوارکوب که نور بسیار خوش آیندی داشتند زینت شده بود. پیشه‌وران و اهالی میناب نیز شهر خود را بقدر استطاعت آرایش کرده بودند و در کوی و برزن و لوله و هیاهو برپا بود. عده زیادی از سواران مسلح باقیل و قال در جستجوی محل استراحت بودند. در حوالی عمارت شرکت نیز دستجات زیادی از هر طبقه و صنف جمع شده، بایکدیگر از ورودخان فارس حرف میزدند و درباره این ورود نامنتظر حدسهائی زده و انتظار شنیدن خیر مهمی را داشتند. یک تن از ایرانیان بچند نفر از بازرگانان هندی که دورهم جمع شده و مشغول گفتگو بودند نزدیک شده پس از ادای تعارف پرسید : «... آیا شما از سبب ورود

خان باین صفحات خبری دارید؟، یکی از آنها که مسن‌تر از دیگران بود. دستی بریش کشیده گفت: «... بنظرم بزودی جنگی رخ خواهد داد و خان مأمور است که بر فرنگیها یا در هر مز حمله برد. کشتیهای شرکت هم گویا در این حمله شرکت و مساعدت خواهند کرد». مرد سؤال‌کننده همین اندازه اطلاع را کافی دانسته شتابان از ایشان جدا شد و شنیده‌های خود را بگوش همشهریان خودش فروخواند. این‌خبر سرعت برق دهن بدهن میان جمعیت منتشر گردید. بعضی که نفعی از این جنگ در نظر داشتند از شنیدن خیرشادمان و برخی نیز که وقوع جنگ برخلاف منافع ایشان بود، دل‌تنگ شدند. اما در این موقع امام‌قلیخان در اطاقی که برای او مهیا کرده بودند بر بالش زربفت تکیه داده، نای قلیان را به‌زیر لب داشت. دست چپ خود را نیز به قبضه خنجر مرصعی که بر کمر داشت گذارده با چشمان نافذ و کنجکاو خویش به بیانات ادوارد مونکس گوش می‌داد. از لحاظ اهمیت موضوع، مترجم هندی برای بهتر فهماندن مطالب به‌مطرفین حضور داشت و بیانات ادوارد مونکس را باین طریق ترجمه کرد: «خاطر خان متوجه باشد که شرکت منحصرأ به ملاحظه الطافی که اعلیحضرت شاهنشاه همواره نسبت بما مبذول داشته می‌دارد، حاضر شده است که بمنظور اخراج پرتغالیها از این حدود، باقوای خود به نیروی ایران کمک کند. ما فراموش نمی‌کنیم که اعلیحضرت پادشاه دو سال پیش از این در جواب تقاضای اسپانیولی‌ها دایر بر اینکه بما انگلیسها توجه نکند و ما را از حدود ایران براند، فرموده بود که انگلیسها مردمان تربیت شده و قانون‌شناسی هستند، که هیچگاه برخلاف میل او رفتار نکرده‌اند و شاهنشاه باین جهت با مهربانی خواهد کرد و وسایل پیشرفت تجارت ما را فراهم خواهد ساخت. الحق این‌نظر را هم درباره ما عملی کرده و در نتیجه ما حالا با آسودگی مشغول تجارت خود هستیم. این مهربانیها موجب شده است که دوستی خود را آشکار ساخته، با اینکه اعلیحضرت پادشاه ما با دولت اسپانی در حال صلح است، بعمليات جنگی علیه پرتغالیها همت بگماریم...»

خان پکی به غلیان‌زده، دود آنرا آهسته خارج کرد و سپس اظهار داشت: «... از این مهربانی بسیار خرسندم. یقین دارم اعلیحضرت خداوندگاری شاهنشاه بزرگ که عمرش در از باد هیچگاه این مساعدت شرکت را فراموش نکرده بشما پاداش نیکو خواهد داد. شرکت می‌تواند از حالا مطمئن باشد که در آئینه از ثمره این محبت چنانکه شاید و باید برخوردار خواهد شد. ولی می‌خواهم به بینم اکنون شرکت در مقابل این همراهی چه تقاضا و پیشنهادی دارد، تا در اطراف آن بحث شود...» همینکه مترجم ترجمه را تمام کرد. ادوارد مونکس لوله کاغذی را از روی میزخاتم که در گوشه اطاق جای داشت برداشته از مترجم تقاضا کرد که آنرا بخواند و مفاد آنرا برای خان ترجمه نماید. مترجم پس از اینکه سرتاسر صفحه را خواند، خلاصه شرایط پیشنهادی شرکت را بشرح زیر ترجمه نمود: چون شرکت هند شرقی میل دارد منافع خود را در خلیج فارس بوسیله جلب مراحم خاص اعلیحضرت شاهنشاه ایران تأمین نماید، اینک بر اثر تقاضای امیر الامرا العظام خان ذی‌شان فارس، امام‌قلیخان شرکت موافقت می‌کند که از راه دریابه‌وسینه يك عده کشتیهای مسلح برای گشودن قلعه هرمز و تسخیر پرتغالیها در قشم باقوای ایران همکاری نماید. شرایط پیشنهادی شرکت از این قرار است:

- ۱- در صورتیکه کمک جهازات انگلیسی باعث غلبه نیروی ایران و تسخیر هرمز گردد، غنائم جنگی به تساوی میان هر دو طرف تقسیم شود.
- ۲- قلعه پرتغالیها، در هرمز با تمام توپخانه و ذخایر جنگی آن بانگلیسها واگذار شود. اگر دولت ایران مایل باشد، ممکن است قلعه دیگری با خرج خودش در جزیره هرمز بسازد.
- ۳- درآمد گمرکی جزیره هرمز بطور مساوی میان دولتین انگلیس و ایران تقسیم شود و همه کالاهای تجارتی انگلیس از پرداخت گمرک و عوارض دیگر معاف باشد.
- ۴- پس از پایان جنگ، اسیران مسیحی بانگلیسها و اسیران مسلمان به ایرانیان واگذار شوند.
- ۵- دولت ایران نصف مخارج کشتیها و خوراک و حقوق کارکنان آنها و خسارات جنگ را برعهده بگیرد.
- بعلاوه برای کشتیها باروت و مواد ناریه فراهم کند. پس از آنکه منشی از خواندن و ترجمه فارغ شد، خان فارس دستی بریش خود کشیده، با تانی چنین گفت: «قول و تعهد زبانی اعلیحضرت خداوندگاری شاهنشاه ایران طوری است که محتاج به قرارداد کتبی نیست. من که کوچکترین بندگان و وظیفه خور او هستم و بنا بر فرمان قضا جریان باشما صحبت می‌کنم، می‌توانم بخود جرأت داده بگویم که آنچه بر زبان می‌آورم همان فرمان شاه و واجب‌الاطاعه است. معینا اینک باصلاح این شرایط می‌پردازم و هر دو طرف پس از حصول موافقت امضا می‌کنیم. درباره ماده اول موافقت می‌شود، اما راجع باینکه قلعه هرمز، با تمام توپخانه و ذخایر بشما تسلیم شود، من مجاز به قبول نیستم. ممکن است بعد از پیروزی پادگان مختلطی از قوای هر دو طرف در آنجا بگذاریم. بهر حال من باید در این باب از اعلیحضرت شاهنشاه کسب دستور کنم. درباره ماده سوم موافقم که آنچه مال التجاره بنام شاهنشاه و من فرستاده می‌شود، از حقوق گمرکی و سایر عوارض معاف باشد. ولی مال - التجاره‌ای که برای فروش می‌آید چون شرکت فوائد فراوانی از این راه می‌برد، حق معمول دولت باید از آن اخذ شود. ماده چهارم راجع باسرا نیز مورد قبول است، منتهی اگر اعلیحضرت شاهنشاه رئیس کل کشتیهای پرتغالی و یا حاکم پرتغالی هرمز را خواستند شما باید ایشان را فوراً تسلیم نمائید که به پایتخت فرستاده شوند. مخارج تهیه باروت و مواد ناریه را هم که در ماده پنجم ذکر شده طرفین متساویا خواهیم پرداخت.»
- ادوارد مونکس پس از شنیدن بیانات خان اظهار داشت: «... تغییراتی که خان داده‌اند، تصور می‌کنم موجب اشکال باشد. فرماندهان کشتیها و رؤسای شرکت که در تنظیم این شرایط دست داشتند، اساسا مایل نبودند که علیه هم کیشان خود وارد جنگ شوند، علی‌الخصوص که اعلیحضرت پادشاه انگلستان با پادشاه اسپانیول اکنون مناسبات صلح آمیز دارد و اگر بنا باشد ما وارد این جدال شویم بایستی ازدوستی آن دولت چشم ببوشیم و چنانکه گفتیم این مساعدت به ایران را برای این قبول می‌کنیم که احسان پادشاه ایران را بلاعوض نگذاشته، مبنای دوستی را با این کشور محکمتر کنیم. من برای قبولانند این شرایط بدوستان و صاحب‌منصبان کشتیهای انگلیسی خیلی کوشیده‌ام و امیدوارم خان همین شرایط را بی‌کم و کسر بپذیرد.»

خان جواب داد: «... از جدیتهای مونکس در این راه امتنان دارم، ولی ناگزیرم که بگویم علت اصلی اردو کشی اعلیحضرت شاهنشاه ایران برای اخراج پرتغالی‌ها از هرمز و بنادر خلیج فارس و تحمل این همه مخارج این است که اعلیحضرت انگلیس‌ها را بر پرتغالیها ترجیح داده، امتیازات فراوان برای شرکت شما قائل شده است. همین عنایت خسروانه پرتغالیها را دلتنگ کرده موجب قطع روابط دوستانه ایشان با دولت ایران گردیده است والا اگر محض خاطر شما نبود اعلیحضرت سفرای پادشاه اسپانیول را بخوشی می‌پذیرفت و با شما از در همراهی در نمی‌آمد. ایشان با کمال خوشوقتی حاضر بودند از عهده ادای حقوق مقرر برآمده، چنانکه شاید و باید جبران محبتهای مبذوله را بنمایند و البته در این صورت این اردو کشی هیچ ضرورت پیدا نمی‌کرد. اما چون شاهنشاه که خداوند حفظش فرماید بدرست قوی و آداب‌دانی انگلیسها و رعایت احترام ایشان نسبت به شاعر مذهبی ایران و عدم مداخله ایشان در امور داخلی کشور اطمینان دارد، شما را بر فرنگیان دیگر رجحان می‌دهد و نباید غافل شوید که اگر شاهنشاه رنجیده خاطر شود، برای شرکت گران تمام خواهد شد و ممکنست خدای نا کرده دشمنان شما، یعنی پرتغالیها سعایت کرده شاهنشاه را وادارند تا امتیازاتی را که بشما اعطاء کرده است، لغو نماید و من نیز ناچار شوم برای اطاعت از امر مبارک از دوستی دیرین خویش باشما چشم پوشیده ابریشمها و سایر کالاهای شرکت را که در راه اصفهان است و باید به جنوب برسد ضبط کنم و ازین رو خسارت فراوان متوجه شرکت شما و تجار انگلیسی شود.»

ادوارد مونکس سر را پائین انداخت و در حالیکه با سبیل طلائی رنگ و ظریف خود بازی می‌کرد، بفکر فرو رفت. خان نیز چشمان نافذ و سیاه خود را که از زیر ابروان پر مو و بهیم پیوسته‌اش می‌درخشید بر او دوخته، مواظب کوچکترین حرکاتش بود پس از لحظه‌ای مونکس سر بلند کرده گفت: «... از نصایح مشفقانه خان بی‌نهایت متشکرم نکاتی را که متذکر شدید بخوبی می‌دانم. و درباره گران بها بودن مراسم شاهنشاه شکی ندارم. اینک اگر چه قبل از این با سران شرکت در این باب مذاکرات مفصل کرده‌ام چون شرایط پیشنهادی با نظر سران شرکت و افسران سفاین باید تنظیم یابد، خواهشمندم خان اجازه دهند من فردا با چندتن از ایشان که فعلاً در این حدود اقامت دارند مذاکره و مشاوره کرده سپس بی‌درنگ نتیجه قطعی را با اطلاع خان برسانم.»

خان با اشاره سر تقاضای ویرا قبول کرد و ادوارد مونکس پس از لحظه‌ای باقیافه بشاش از حضور امام‌قلیخان خارج شد.

ادوارد مونکس روز بعد افسران دریائی را که در آن حدود منتظر نتیجه مذاکرات بودند نزد خود خوانده خلاصه گفتگوی خویش را با خان، فارس برای ایشان بیان کرد به این مضمون که اگر واقعاً اصلاحات پیشنهادی که چندان مهم و قابل اعتنا نیست پذیرفته نشود بیم آن خواهد بود که تمام مال التجاره‌ها و ابریشم‌های شرکت که در راه است ضبط شده از این راه زیان فراوان وارد گردد. بعلاوه نکته مهم‌ترین است که رد کردن تقاضای خان توجه شاه ایران را از ما منحرف خواهد کرد و پرتغالیها و هلندیها که منتظر فرصت می‌باشند، بکلی اوضاع را دگرگون خواهند ساخت و ما که با زحمات حسن نظر دربار ایران را کاملاً جلب کرده‌ایم باشکال بر خواهیم خورد.



ناخدایان کشتی متفقا پاسخ دادند که «اصولا درباره مساعدت حرفی نیست و در این باب قبلا تصمیم اتخاذ شده است ولی يك اشکال مهم در بین می باشد باین معنی که چند روز است ملاحان ما زمزمه مخالف آغاز کرده اظهار می دارند که اقدام به جنگ ربطی به امور تجارت ندارد و ما برای زد و خورد آنهم به این شکل استخدام نشده ایم ابتدا باید این موضوع را حل نمود.»

ادوارد مونکس پاسخ داد که «متقاعد کردن ملاحان کار مشکلی نیست.

اولا همه سلحشور و ورزیده هستند و تمام عمر را به مخاطرات و زحمات دریانوردی گذرانده اند. شما بهتر به روحیه ایشان آشنا هستید. پس تحریک اراده ایشان بوارشدن در این جنگ باشماست. بعلاوه می توانید از طرف شرکت بایشان وعده بدهید که یکماه اجرت اضافی بهر يك از ایشان پرداخته خواهد شد و از آن گذشته در مقابل این خدمت پاداش خوبی نیز از شرکت خواهند گرفت و بالاخره در صورتیکه ما پیروز شویم ملاحان ما از این همه ثروتی که در هر روز انباشته شده حقا بنام غنیمت جنگی سهمی وافر میبرند.» خلاصه بهر نحوی بود در مقابل اصرار مونکس افسران وعده دادند دریانوردان را متقاعد ساخته رأی خود را بآنها به قبولانند. پس از آشامیدن چند جام شراب به نام فیروزی از هم جدا شدند.

ادوارد مونکس بادل خرم بحضور خان رسید و موافقت خود را با اصلاحاتی که خان پیشنهاد کرده بود اظهار داشت. خان خندان شد و از همکاری مونکس اظهار رضامندی کرده گفت «حالا که با مجاهدت شخصی شما این امر مهم فیصله پذیرفت بدانید که این همراهیها هرگز از خاطر شاهنشاه و من فراموش نخواهد شد. شما کاری کردید که ایرانیها همیشه شما را دوست صمیمی خود بخوانند. یقین بدانید باین حسن تفاهم و نیک اندیشی مقام بزرگی را در نظر ما احراز کرده اید. امید است که این روح معاضدت میان ما پاینده بماند و از نتایج گرانبهای آن برخوردار باشیم. حالا هر وقت ورقه معاهده حاضر شد من بنام شاهنشاه آنرا امضاء خواهم کرد.»

مونکس گفت: «به محضیکه بین ما و ناخدایان کشتی موافقت حاصل شد دستور

دادم منشی و مترجم من نسخه آنرا حاضر کند. اونیز حاضر کرده است.»

پس دو لوله کاغذی را که قبطان سبز رنگ ابریشمی دور هر يك بسته شده بود از دست مترجم هندی گرفته یکی از آنها را باز کرد و تسلیم خان نمود. خان هم متن آنرا که به فارسی تحریر شده بود خواند. آنگاه پرغازی را که نزدیک يك دوات سنگی گرانبها در مقابلش گذاشته شده بود برداشته بمرکب زد و امضای خود را پای ورقه گذاشت. سپس مترجم هندی پیش آمد و محفظه بلورینی را که پر از شن نرم و براق بود جلو گرفت. خان با دو انگشت خود مقداری از شن را برداشت و روی مرکب امضا ریخت تا خشک شود. ادوارد مونکس در حالیکه لوله کاغذ امضاء شده را از دست خان می گرفت باقیافه متبسمی گفت «آیا جناب خان متوجه هستند که شن نرمی که برای خشک شدن مرکب بکار بردید از شهای ساحل جزیره هرمز است و باید این امر را بقال نیک گرفت؟» خان پاسخ داد «اما از نظر مذهب نباید به تفأول متکی باشیم ولی قوم ما از قدیم معتقد بقال بوده است امیدوارم به یاری خدا و در ظل عنایت شاهنشاه به تسخیر هرمز و اخراج دشمنان موفق

شویم . این بگفت ولوله ناغذ دیگر را که مونکس امضاء کرده مؤدبانه پیش او گرفته بود از دست مونکس گرفت . سپس پیشخدمتی را که بانهایت احترام نزدیک آستانه گوش بر سر فرمان ایستاده بود پیش خوانده دستور داد که امام قلی بیک سپهسالار را حاضر کند و خود بکشیدن قلیان پرداخت . کمی بعد مردی سیاه چهره و بلندقد که دارای سبیلی پرپشت بود و آثار شجاعت از قیافه اش آشکار بود در حالی که دست بر قبضه شمشیر بلند خویش داشت از در وارد شده به علامت احترام سری فرود آورد . خان گفت « سردار ما خوش آمدید . به نشینید تا دستوری که دارم بگویم . امام قلی بیک با ادب دوزانو بر زمین نشست و شمشیر خود را روی زانو و دودست خود را روی شمشیر گذاشت و به انتظار شنیدن دستور سر را بریز انداخت . خان پس از اندک تأملی گفت « می خواهم شما بگویم که بیاری خداوند همه اسباب کار ما برای حمله به هرمز آماده شده است . دوستان انگلیسی ما نیز موافقت کرده اند که در این نبرد با ما همکاری نمایند و کشتیهای مسلح خود را از هر جهت بمساعدت ما بگمارند .

پس برای اینکه فرصت از دست نرود باید شما از حالا در تدارک حرکت باشید . سپاهیان خود را گرد آورده بساز و برگ آنها رسیدگی کنید . آذوقه و لوازم پیکار را از هر جهت فراهم نمایید بطوریکه نواقصی در کار نباشد . آنگاه کشتیهای انگلیسی که از دیرباز آماده بوده سوار شده بسمت هرمز بروید و به جنگ پردازید . من از اینجا برای کمک با امام قلی بیک بقمش خواهم رفت زیرا این سردار که چندینست از راه خشکی ما را محاصره کرده هنوز قلعه را مالک بوده است و بایستی زودتر کار آنجا پایان یابد . امیدوارم خبر پیروزی شما را بدشمن به فاصله کمی بشنوم .»

امام قلی بیک جواب داد « عمر خان دراز باید کار ما تهیه وسیله حمله از راه دریا بود که بحمدالله در ظل عنایت خان و با کمک دوستان انگلیسی ما مرتفع شد و دیگر از این حیث نگرانی ندارم . تمام سران سپاه بیتابانه منتظرند که با دشمنان خود و غاصبین آن دست و پنجه نرم کنند . بمحضی که از حضور مرخص شوم با اجرای فرمان مبارک اقدام خواهم کرد . امیدوارم نتیجه خدمات خاکسار مورد قبول قرار گیرد و از این ماموریت خطیر روسفید بر آیم . فقط از جناب خان اجازه می خواهم چند روزی به سپاهیان استراحت داده ضمناً بر رفع نواقص اردو پردازم . سپس بمحض فراهم شدن وسایل و تکمیل ضروریات رهسپار خواهم شد .»

خان در ضمن ابراز خوشوقتی از جای برخاست و این علامت مرخص شدن حضار بود . ایشان نیز تکلیف خود را فهمیده پس از سرفروود آوردن از اطاق خارج شده خان را تنها گذاشتند .

شب تاریک بود . ابرهای سیاه سرتاسر آسمان را فرا گرفته بود و انتظار ظهور طوفان می رفت . ماهیخواران و دیگر مرغان دریائی با صداهائی حاکی از وحشت شتابان بجانب ساحل در پرواز بودند تا پناهگاهی یافته خود را از آسیب طوفان برکنار بدارند ، نسیم نسبتاً سردی که مقدمه باد شدیدی بود می وزید . در این هنگام سیاهی یک کشتی بادبانی که دوزورق کوچک راهم دنبال خود می کشید دیده می شد . از فانوسی که بدگل آن آویخته بود نور سرخ رنگی شبیه بیک ستاره کم نور بنظر می رسید ولی این روشنائی مانند ستارگان

سیار در اثر حرکات نامنظم کشتی و پس و پیش رفتن بادبان گاهی پنهان وزمانی آشکار می‌شد. زورق‌ها که بدنبال کشتی بسته شده بودند بر اثر برخورد با امواج دائماً در رقص بودند.

کشتی رویهمرفته سرعت پیش میرفت. سرنشینان کشتی يك عده جنگجویانی بودند که با حالی مغموم در قسمت‌های مختلف کشتی برخی نشسته و برخی ایستاده بودند. اکثر آنها شمیری از پیکر آویخته یا خنجرى به کمر داشتند. چندتن نیز در اطاق مخصوصی که دارای میز چوبی و چند نیمکت بود نشسته بودند و آهسته باهم صحبت می‌کردند. چند پیاله و کوزه منقش نیز در مقابل ایشان روی میز قرار داشت. گاه گاهی یکی از آنها کوزه را برداشته پیاله‌ها را از شراب پر می‌کرد و حاضران در ضمن گفتار پیاله‌ها را برداشته سر می‌کشیدند. یکی از آنها که دستش بوسیله نوار سفیدی از گردش آویخته بود برفیق مقابل خویش که پارچه سفیدی دور پیشانی او بسته شده بود گفت: «دون گارسیا واقماً روز گاربدی داریم معلوم نیست کار این جنگ بکجا خواهد انجامید. بیچاره روی فری را با آنهامه شجاعت ناچار به تسلیم شد. بگمان تو با او چه رفتاری خواهند کرد؟» مخاطب که جوانی زردمو و آبی‌چشم بود گفت: «هرچه بود گذشت. ما وظیفه خود را خوب انجام دادیم. فرمانده ناچار بود در مقابل این قوای فراوان و سربازان بی‌پروای دیوانه هنگامی که دید دیگر وسیله‌ای برای دفاع ندارد محض رهایی از تنگنای محاصره تسلیم شود. وی مردانه جنگید و اگر کمک کشتی‌های انگلیسی نبود ایرانیها باین زودیها موفق به تسخیر قلعه قسم نمی‌شدند.»

تیراندازی توپخانه کشتیها بود که کار ما را خراب کرد. ولی فرمانده ما اکنون در کشتی انگلیسها و تحت حمایت ایشان است با اینکه ما با انگلیسها مناسبات خوبی نداشتیم گمان نمی‌کنم که ایشان در صدد تلافی برآیند. انگلیسها عموماً مردمانی نجیب و مؤدب هستند و با اسیر به مهربانی رفتار می‌کنند. «در این هنگام ملاحی با موهای زولیده داخل شده گفت: «سینیور چراغ برج جزیره هرمز نمایان شده است. بزودی به ساحل خواهیم رسید. اگر ما را ببینند ممکن است ما را دشمن تصور کنند و توپخانه قلعه بما تیراندازی کند پس چگونه علامت بدهیم که بدانند ما از دوستانیم؟»

دون کارسیا برپا خاست و گفت: «فلیپ حق باتواست. من فکر این را نکرده بودم آیا شیپورچی همراه داریم؟» فلیپ گفت: «يك شیپورچی هندی از اهالی گوا همراه ما هست ولی نمی‌دانم شیپورش را با خود دارد یا در این هنگامه از دست داده است. بعلاوه گمان نمی‌کنم در میان هیاهوی باد و امواج مستحفظین قلعه از صدای شیپور ما چیز مشخصی درك کنند.»

پس در این صورت با نور فانوس علامت خواهیم داد. آیا تو بلدی؟ بلی سینیور صدای شلیک سه تیرتوپ پی در پی بگوش رسید. از عرشه کشتی با فانوس علامتی داده شد بالاخره کشتی بکرانه نزدیک شد. طوفان در این موقع شروع شده بود و مانع از این بود که کشتی وارد پناهگاه بندر گردد. ولی عاقبت با زحمتی لنگر افکند. روشنائی برج دیدبانی قلعه خوب پیدا بود. چند زورق از ساحل جدا شده بسمت کشتی پیش آمدند. و سرنشینان کشتی را نوبت بنوبت با خود برداشتند بساحل بردند. حال یکمشت مردانی که در زورقهای

عقب‌کشتی جای داشتند در اثر تلاطم امواج دریا و تکانهای شدید بسیار بد شده بود. معه‌ذا همینکه قدم بساحل گذاشتند چهره‌های عبوسشان اندکی بازتر شد و به آرامی جمعیتی را که در این هنگام از کنجاوی در کنار ساحل برای تماشای آنها جمع شده بودند شکافته پیش می‌رفتند و در مقابل پرسشهای گوناگون و مداوم و مزاحم آنها به جوابهای کوتاه قناعت می‌ورزیدند. باری دوجوان سابق‌الذکر جمعیت را پس‌زده بسوی شهر روی نهادند. از کوچه‌های تنگ و تاریک شهر که با چراغها روشن بود می‌گذشتند.

دون کارسیا تو راه کاخ حاکم را بلدی؟

گمان می‌کنم فراموش نکرده باشم. چون دیری نیست که هرگز را ترک کرده‌ام. من وقتی که به هرمز آمدم اتفاقاً شب بود و دوروز بعدهم بقمش مسافرت کردم. مجال نشد که درست شهر را به‌بینم و چیزی بخاطر بسپارم. رفیق این‌برج بلند و با عظمت چیست؟

این برج بزبان محلی موسوم است به‌انتر آن که مسلمانان ساخته‌اند.

این برج راستی مسلمین و اهالی جزیره با ما چگونه‌اند؟

فهمیدن اخلاق و عقاید باطنی آنها مشکل است. و متحمل و خود دارند ولی تصور می‌کنم چندان علاقه‌ای به ما نداشته باشند. گرچه پادشاه آنها از خودشان است و ما در امور داخلی آنها مداخله‌ای نداریم رویهمرفته نباید از وجود ما در خاک خودشان راضی باشند. گویا جلگه تمام شد و حالا بدروازه شهر رسیده‌ایم؟

بلی اینطور است.

دوجوان سپاهی با یکدیگر صحبت‌کنان وارد شهر شدند و کوچه‌های تنگ و تاریک را که عمارات بلند در دو طرف آنها ساخته شده بود طی کرده بمیدانی رسیدند که مرکز معاملات کسبه و پیشه‌وران جزء بود. چراغهایی که در اطراف میدان نصب شده بود محوطه‌را روشن می‌کرد و چون چندساعتی بیش‌از شب نگذشته بود سروصداها و قیل‌وقالهای روزانه این میدان تخفیف‌یافته پیشه‌وران مشغول جمع‌آوری بساط خود بودند که زودتر بخانه‌های خود مراجعت نمایند. مسافرین ما از میدان عمومی عبور کرده بکوچه‌ای وارد شده و پس از طی مسافتی بار دیگر به محوطه نسبتاً وسیعی رسیدند که جلوخان کاخ حاکم محسوب می‌گردید. سردر قشنگ و زیبای کاخ و ستونهای دو طرف آن که از سنگ مرمر حجاری شده بود جلب‌نظر می‌کرد. در بانی با لباس تمیز و هیکلی آراسته درمدخل مواظب واردین به کاخ بود. دسته دسته از نجبا و سردستگان پرتغالی و همچنین روساء و رجال محلی اعم از ایرانی و عرب بالبسه متنوع و رنگارنگ خود پیوسته داخل و خارج می‌شدند. معلوم بود امشب حاکم‌دارای مشغله بسیاری بوده گرفتار حل قضایای محلی است. دوجوان سپاهی خودرا بدم در رسانیدند. همینکه نظر دربان بدست‌بسته و پیشانی پیچیده و قیافه‌تیره آن دونفر افتاد باضطراب جلو آمده پرسید: «از کجا می‌آئید و چه کاری دارید؟»

یکی از جوانان گفت: «از قشم می‌آئیم و حامل اخبار بسیار مهمی هستیم که باید

بعرض سینیور سیمون دو ملر برسد.»

دربان بلافاصله طناب ابریشمی را که با منگوله زرتار در کنار در به‌میخی‌آویخته بود کشید. زنگی در داخل کاخ صدا درآمد و در پی آن جوانی خوشرو و چالاک که

جورابه‌های سفید بلندی دریا و نیم‌تنه‌ای از زری خوش‌رنگ برتن داشت برسید. همینکه نظرش به تازه‌واردین افتاد خوش‌آمدگفت و منتظر به‌ایستاد. دربان گفت «این آقایان الان از قشم آمده حامل اخباری برای سینیور هستند». جوان سری فرود آورده گفت «بفرمائید تا راهنمایی کنم».

بدو آنانرا به اطاقی که از فرشهای زیاد و زیبای ایرانی‌مفروش و دارای صندلیهای پاکیزه و راحت بود برده گفت «اندکی بی‌سائید تا اجازه ورود بطلبیم. و این‌را هم بدانید که عده زیادی در خدمت خان حاکم هستند. پس اگر اظهارات شما با حضور جمعیت منافات ندارد خبر ورود شما را بعرض برسانم والا تأمل کنید تا مهمانان بروند». ایشان گفتند «چون در عرض اخبار شتاب داریم و بعلاوه مجروح هستیم و مدتی است نیا سوده‌ایم اگر الان حضور ما را خبر بدهی بهتر است». جوان بزودی ایشانرا به اطاق حاکم راهنمایی کرد. چند نفر از رجال پرتغالی و ایرانی حضور داشتند. انظار حاضران متوجه ایشان گردید. دو جوان مزبور پس از ادای مراسم سلام تفصیل جنگ قشم و اسارت روی فری را و تسخیر قلعه بدست نیروی مختلط انگلیس و ایران و رهائی خود را شرح داده باعث نگرانی حاکم و سایرین گردیدند.

حاکم پس از لحظه‌ای تأمل گفت «بسیار خوب. شما فعلاً مرخص‌اید. بروید و استراحت کنید». سپس یکی از پرتغالیهای حاضر که مسن‌تر از دیگران بود روی کرده و گفت «ما وسایل دفاع را از همه‌جهت آماده کرده‌ایم ولی بهتر آنست بدون فوت وقت دست بکار شده اگر نواقصی داریم رفع کنیم. ضمناً خیال می‌کنم شاه را هم باید از جریان امر مطلع ساخت. فعلاً آقایان بروند و همان دستورهائی را که مکرر داده‌ام در خاطر داشته در انجام وظیفه آنطوری که شایسته مردان باشهات است تا آخرین نفس کوشش و فداکاری نمایند تا زحمات اسلاف ما به هدر نرود و در انظار خودی و بیگانه شرمند نشویم».

محوطه کاخ سلطنتی هرمز بی‌صدا و آرام است. درخانه‌های مجاور هم جنبشی دیده نمیشود. گوئی کسی در خانه سکونت ندارد. کاخ سلطنتی که اقامتگاه سلطان هرمز است در کنار خرابه‌های عمارات سلطنتی قدیم ساخته شده و با اینکه نمای آن تزئین فراوان نیافته است جالب توجه می‌باشد.

رویه‌رفته بر عمارات دیگر شهر برتری دارد. در این موقع که زنگ ساعت از برج کلیسای سنت لوسی با آهنگ موزون ساعت ده بعد از ظهر را اعلام داشت. تخت‌روانی در مقابل در ورود کاخ ایستاد. دو غلام زنگی که ملبس بالبسه فاخر و موظف بمراقبت در جلو خان کاخ بودند از پله‌ها بزیر آمده در مقابل تازه وارد که حاکم جزیره بود سرفرود آورده به منظور راهنمایی پیشاپیش او براه افتادند. منشی و مترجم حاکم که هم‌اهل قلم و هم‌اهل شمشیر بود با قدری فاصله دنبال او می‌آمد. حاکم دستی بر قبضه شمشیر داشت و از قیافه‌اش معلوم بود که سخت متفکر است. همینکه بسرسرای عمارت که با قندیلها و چراغهای زیاد مزین بود داخل شدند حاجب سلطان که جوانی خوشرو و خوش اندام بود از طبقه فوقانی عمارت بزیر آمده خیر مقدم گفت. سپس همراه حاکم از پله‌های مرمر صیقلی بالا رفته پس از عبور از چند اطاق که همه با بهترین فرش و ائاثیه تزئین شده بود باطاق وسیعی که

محل جلوس سلطان بود وارد شدند .

چراغ بزرگی در چراغدان مخروط شکل زیبایی از سقف آویخته بود . بعلاوه در شمع‌دانهای طلا و نقره و گوهر نشان شمعیهای خوش پرتو افشانی می‌کرد . محمودشاه سلطان هر مز که مردی فربه بود در صدر مجلس روی تشک بسیار نرمی از شال‌گرانهای کشمیر نشسته ، بمخده مروارید دوزی شده تکیه داده بود . وزیر معتمد وی و همچنین قاضی نورالدین قاضی جزیره که محل وثوق اهالی بود با نهایت ادب در دو جانب مقابل‌شاه روی قالی نشسته بودند .

همینکه نظر شاه بحاکم افتاد بی‌تابانه از جای برخاست و پس از اظهار تفقد صندلی کوتاهی‌را که چند قدم دورتر قرار داشت بحاکم نشان داده اجازه جلوس داد . حاکم دستی به ریش‌سیاه خود کشید و نگاهی بحضار انداخت و سپس تفصیل جنگ قشم و شکست پرتغالیها و اسارت فرماندهان پادگان آن ناحیه را بیان کرده گفت «چون قصد نیروی متحد حمله سریع بجزیره است اولاً سلطان باید بی‌تاخیر آنچه افراد تحت سلاح دارد خیر کند تا همه خود را به فرمانده پادگان قلعه معرفی نمایند ثانیاً چون شهر و همچنین جایگاه سلطان از آسیب مهاجمین در امان نیست سلطان با وابستگان خویش عمارت سلطنتی را تخلیه کرده بقلمه پناه ببرند .»

محمودشاه بتمام اظهارات حاکم که توسط منشی ترجمه می‌شد با دقت و توجه کامل گوش می‌داد و لاینقطع با دستمال حریری که در دست داشت عرق از پیشانی خود پاک میکرد . وزیر که مردی لاغر اندام بود و همچنین قاضی نورالدین که پنجاه ساله بنظر میرسید مضطرب شدند . همینکه گفتار حاکم به پایان رسید محمود شاه عمامه زرتار خود را که بنور چراغها و شمعهها میدرخشید اندکی روی سر با دست راست حرکت داده گفت «آنچه از آن می‌ترسیدیم بالاخره بسرمان آمد . شاه ایران نیروی فراوانی برای تسخیر هرمز فراهم کرده ، انگلیسها نیز در این هجوم شریک و معاهداند . دلخوشی ما به این بود که ایرانیها فاقد نیروی دریائی هستند ولی اکنون امید ما بدل بیأس شده است . البته شجاعت سربازان پرتغالی و جنگجویان هرمزی بما امید فتح می‌دهد و اینک من فکر میکنم که بقلمه آمده بقدر قوه در حفظ کشور خویش بکوشیم .» در اینجا نظری بحضران افکند . قاضی نورالدین و وزیر سری‌بعلامت تصدیق شاه فرود آورده بسکوت اضطراب‌آمیز خود ادامه دادند . حاکم که متوجه شده بود باتبسم مخصوصی گفت «قاضی را سخت مشوش می‌بینم . صحیح است که مرد قضا و قلم را با ماکاری نیست ولی بهر حال نباید خود را باخت .» قاضی نورالدین لبخندی زده پاسخ داد . «گرچه بطوریکه حضرت حاکم بیان کردند مرا با نبرد کاری نیست ، چون پای حفظ مصالح جزیره در میان است و سستی ما بنبغ مهاجمین تمام میشود من به سهم خود حاضریم که دست از جان شسته مانند یک سپاهی بمیدان جنگ بروم . ولی ...» شاه به عجله بیان قاضی نورالدین را قطع نموده گفت «ولی چه؟» قاضی حواب داد شاه بسلامت باشد بندگان را واجب است که در چنین مواقع حقایق را پنهان ندارند . خدمتگزار عواقب این مخاصمت را روشن نمی‌بینم «شاه گفت منظور چیست ؟ ما را در چنین هنگامی چاره‌ای جز مخاصمت نیست . مگر توراهی برای رهائی از این پیشامد ناگوار در

نظر داری؟

قاضی گفت «معتقدم که اگر ممکن باشد بهتر است وسایلی برانگیخته بنا را بر مصالحه بگذاریم تا دفع شرعاجل بشود. آنگاه بعداً اگر خدا خواست باقبال شاه موقع مساعدی در نظر گرفته با کمک موثر اعلیحضرت پادشاه اسپانیا و پرتغال بطور شایسته جبران مافات را بنمائیم.»

شاه سری تکان داد و از قیافه متفکرش چنین استنباط می‌شد که به این پیشنهاد متمایل است، ولی در مقابل حاکم جزیره در برابر او موافقت خود تردید دارد. حاکم از مترجم خواست که بیانات متبادله را ترجمه نماید و پس از شنیدن آن ابروها را سخت درهم کشیده بقاضی گفت «خیلی متاسفم که در این هنگامه با اینکه از قدرت و عظمت پادشاه اسپانیا خوب مستحضر هستی می‌خواهید با این افکار نارسا و نصایح بیجا موجب هتک حیثیت سلحشوران بشوید. انتظار داشتم شما که طرف اعتماد عامه هستید در این موقع باریک و مهم نظریاتی اظهار کنید که مایه تشویق جنگاوران جزیره بشود. بهر حال سعی کنید که این قضیه تکرار نگردد والا اطمینان ما و دیگران از شما سلب خواهد شد و این البته به صلاح شما نخواهد بود.»

وزیر که می‌خواست جملاتی در تأیید اظهارات قاضی بیان نماید همینکه عدم رضایت حاکم را ملاحظه نمود سکوت را مرجع دانسته سر بزیر افکند. شاه نیز که مردی سست عنصر بود و تن پروری او را بسیار محتاط کرده بود چون از هر گونه جنجال هراس داشت برای اینکه دامنه این مشاجره توسعه نیابد در تصدیق اظهارات حاکم گفت «بلی ما نبایستی در مقابل چنین پیشامدی که عاقبت آنرا جز خدای تعالی کسی نمی‌داند خویشتن را بی‌سبب دچار نومیدی کرده نسبت به آینده بدبین باشیم. ماهمه فردا به قلعه پناه خواهیم برد و بهخواست خدا هر چه در قوه داریم بدفاع خواهیم پرداخت. خاصه که قبلا به یاران همجوار و اعراب تحت تابعیت خود دستور داده‌ایم که معجلاً از خارج کمک برسانند، و آنها هم که سالهاست از قدرت ما استفاده کرده از قبل ما همواره منافع سرشاری برده و می‌برند طبعاً از همراهی خودداری نخواهند کرد.»

چادرهای سیاه امام قلیخان امیرالامرای فارس و سردار ایران قسمت اعظم جلگه را فرا گرفته و شهر هرمز که مرکز جنب و جوش حیات بود دچار سکوتی موحش گردیده است میدان بزرگ شهر که هم‌روزه تاپاسی از شب گذشته پراز هممه و رفت و آمد پیشه‌وران و بازرگانان و حملان و مردان دیگر بود اینک دچار خمود شده است. فقط گاه گاه چند تن از سپاهیان دیده می‌شوند که برای تهیه پاره‌ای لوازم و یا انجام کارهای جنگی خود از آنجا می‌گذرند. در یکی از زوایای میدان چند سگ لاغر اندام بر سر پاره استخوانی باهم به تزاغ مشغولند. سایه بانهایی که هر روزه فروشدگان برای دفع حرارت آفتاب برپا داشته در زیر سایه آن بداد و ستد می‌پرداختند، دیگر دیده نمی‌شود. از شترهای حامل خیکچه‌های آب آشامیدنی که معمولاً برای رفع احتیاج عموم در میدان آماده بود دیگر اثری مشهود نیست. از بازرگانان هندی و ایرانی و عرب و سایر ملل که همه بلباس مخصوص کشور خود ملبس بودند و بطور عادی در ایام سابق در ضمن حرکت بسمت منازل یا حجره‌های خود و یا

بمنظور تفریح از میدان می‌گشتند دیگر اثری هویدا نیست . از کاروان‌سراهای پرغله شهر که آنی آمد و شد حمالان و دلالان در آنها قطع نمی‌شد دیگر صدائی بگوش نمی‌رسد. از میدان مال فروشها که پیش از این پر از هیاهوی فروشندگان و خرنندگان و شیبه اسبان اصیل بود اینک کوچکترین آوازی شنیده نمی‌شود . پنجره‌های اغلب خانه‌ها بسته و کوچه های شهر خلوت است، گاه گاهی عابر بیچاره‌ای که توانسته است خود را پنهان سازد و یا به قلعه پناه برد دیده می‌شود که ناچار برای تحصیل لقمه نانی بیرون آمده سرگردان است. در مواقع عادی غالباً از خانه‌های متمولین شهر نغمات دلنشین موسیقی می‌خاست و گذرندگان را محظوظ می‌کرد، اما اکنون بجای آنها فقط بانگ‌های مردانه و خشن سپاهیان شنیده می‌شود و رعب در دلها می‌افکند . دیگر زنهای خوش لباس ایرانی که با چشمان فریبنده و ابروهای سیاه و باریک و هزاران غنچ و دلال بزم خرید در بازارها و میدانها در تکاپو بودند دیده نمی‌شوند. زنان عرب که گوشواره‌های پهن و سنگین و حلقه‌های زرین و مرصع به پره‌های بینی خود آویخته در ضمن حرکت چالاک خویش از زیورهای گوش و گردن خود صدای خوش آیندی بر می‌آوردند دیگر پدیدار نیستند . خلاصه گوئی شهر هر مز از حیات چشم پوشیده و بحال احتضار افتاده است .

کشتیهای انگلیسی و صدها قایق بادبانی نزدیک سواحل هرمز با آرایش جنگی لنگر انداخته‌اند . دریانوردان خوش بنیه و زرد موی انگلیسی به کمک آنان آماده جنگ می‌باشند . سپاه آن بفرماندهی امام قلیخان چند روز است که شهر را به تصرف در آورده . در مواضع مناسب جا گرفته با آتش توپخانه خود محصورین داخل قلعه را مستأصل کرده‌اند. کشتیهای انگلیسی هم که در حمله بر اهالی قلعه چندبار اقدام نموده بدست کشتیهای جنگی پرتغال که در پناهگاه نزدیک قلعه صف آرائی کرده بودند هجوم برده‌اند. پس از اندک مقاومتی که از مدافعین بظهور رسید کشتی مخصوص امیر البحر را که موسوم به سان پدرو بود آتش زده نابود کرده‌اند .

اینک سپاهیان ایرانی و ملاحان دلیر انگلیسی که در این مهاجمه دست اتحاد بهم داده‌اند خود را برای وارد کردن ضربت دیگری بردشمن آماده می‌سازند . گاه گاه صدای شلیک تفنگ یا توپ از مواضع مدافعین و مهاجمین شنیده می‌شود. آمد و شد از ساحل به کشتیها و بالعکس بوسیله زورقها انجام می‌گیرد . از جنب و جوش فوق‌العاده‌ای که در اردوگاه ایرانیان و کشتیهای انگلیسی مشاهده می‌شود چنین بنظر می‌رسد که دستور حمله از طرف فرماندهان صادر شده است . ناگهان توپهای خاراشکاف ساحل و هم‌چنین توپهای قلعه کوب انگلیسی تقریباً در آن واحد شلیک سخت آغاز کرده فضای اطراف خود را پر از دود و دم نمودند. طولی نکشید که قسمتی از دیوار قلعه فرو ریخت و نیروی پیاده مهاجمین از چند طرف شروع به پیشروی کرد. زد و خورد شدید میان مدافعین قلعه و سپاهیان ایران در گرفت. ناله مجروحین و هیاهوی جنگاوران هنگامه غریبی برپا ساخته بود. پس از نه ساعت جنگ سخت ، پرتغالیها و سایر مدافعین قلعه تاب مقاومت نیاورده از مواضع مقدم عقب‌نشینی کردند . یکی از سرداران شجاع ایران شاه‌قلی بیگ فرصت را از دست نداده با دوستان از دلیران زنده ایرانی در زیر آتش توپ و تفنگ محصورین به تعقیب دشمن پرداخت و خود را بیکی از باروهای قلعه رسانیده آنرا به تصرف در آورد . ولی مدافعین



که از جان گذشته بودند بارشادت پافشاری کرده بزودی شاه‌قلی بیك را عقب راندند. کشتیهای انگلیسی منظمأ با آتش توپخانه‌های خود از سپاهیان مهاجم تقویت می‌نمودند. باری این حمله به نتیجه قطعی نرسید و چون نزدیک غروب بود نیروی ایران دست از پیکار کشید و با اینکه باز از برجهای قلعه بسمت آنها مرتبأ تیراندازی می‌شد مقتولین و مجروحین خود را با خونسردی جمع‌آوری و به مواضع خود مراجعت کردند تا پس از اندکی آسایش با فراغت خاطر و جلب نظر متحدین خود برای تسخیر قلعه تدبیر تازه‌ای بیندیشند.

شهر در تصرف نیروی ایران است ولی آسیب جنگ‌اغلب بناهای خوب آنرا منهدم کرده‌است. بعلاوه از لحاظ نظامی توقف سران ارتش در خانه‌های آن دور از احتیاط می‌باشد. به این دلیل چادرخان فارس و فرمانده نیرو و امام‌قلیخان را در پناه یکی از تپه‌های خارج شهر که تقریباً بر نبردگاه مشرف است برافراشته‌اند. خان فارس در این هنگام که روز پانزدهم جمادی‌الاول سال ۱۰۳۱ هجری است در چادر خود جلوس کرده سایر سرداران ایران از قبیل علی‌قلی بیك و علی بیك به ترتیب رتبه به نهایت ادب در اطراف چادر دایره‌وار نشسته و به بیانات سپهسالار خود گوش می‌دهند. دونفر از فرماندهان کشتی‌های انگلیسی نیز که نمی‌توانستند مانند ایرانیها روی زمین بنشینند در طرفین امام‌قلیخان مؤدبانه روی چهارپایه نشسته مشغول کشیدن پیپ هستند. امام‌قلیخان از طول کشیدن محاصره قلعه اظهار دلنگی می‌کرد و فرماندهان نیروی خود را سرزنش می‌کرد که باین همه سرباز و مهمات نتوانسته‌اند تاکنون به تسخیر قلعه و دستگیر کردن يك مشت پرتغالی موفق شوند. سپس روی فرماندهان کشتی‌ها کرده گفت «امروز خبر بدی شنیدم. گویا آب مشروب اردوی ما تمام شده و آب‌انبارهای خارج و داخل به کلی خشك است. شاید برای يك شبانه رور اردو هم آب نداشته باشیم. نمی‌دانم برای این مسئله چه فکری کرده‌اید؟» یکی از افسران جواب داد «خاطر خان آسوده باشد ما از همان روز اول ترتیب آب‌ار دو را داده‌ایم برای غروب امروز کشتیهای ما از قشم به مقدار کافی آب خواهند آورد.» گره‌پیشانی امام‌قلی خان باز شد و او بامنتهای ملاطفت و خشنودی گفت «واقعأ اگر کمک شما متحدین و دوستان باوفا و صمیمی نبود اردوی ما از این جهت و شاید از بسیاری جهات دیگر نیز به مشکل بر می‌خورد. ولی یقین بدانید چنانکه بارها گفته‌ام اعلیحضرت شهریار بزرگ و مقتدر ماهیچوقت این همراهی و حسن‌نیت انگلیسها را فراموش نکرده به نحو شایسته آنرا جبران خواهد نمود.» در این اثنا پرده‌دار وارد شد و سری بعلامت احترام فرود آورد گفت «دونفر پرتغالی که از قلعه خارج شده بسمت اردوی ایران می‌آمدند به توسط قراولان ما دستگیر شده‌اند ولی می‌گویند که از جانب حکمران کل حامل پیامی هستند که باید حضور مبارك عرضه بدارند.» امام‌قلیخان پس از اندک تأملی اجازه ورود داد و پیدا بود که باطنا از این خبر مسرور شده است اما نمی‌خواهد این وضع خود را آشکار سازد. دونفر پرتغالی همراه پرده‌دار وارد چادر شد و با اشاره از او درخواست نمودند که خان را به آنها نشان بدهد.

وقتیکه خان را شناختند برسم خود سلام داده و منتظر ایستادند تا اجازه سخن گفتن به آنها داده شود. خان باسر تعارفی کرده با اشاره دست به ایشان اجازه جلوس داد

پرتغالیها که از نشستن روی زمین عاجز بوده خیلی میل داشتند که مانند افسران انگلیسی روی چهارپایه جلوس کنند ناچار روی زمین نشسته به حصار می‌نگریستند. یکی از این دو نفر که ظاهری موقر و آراسته داشت و درموی انبوه او تارهای سفید مو دیده می‌شد. دیگری هنوز در عنفوان جوانی بود و می‌کوشید که غرور خود را از دست ندهد ولی آثار ناتوانی ورنجوری از قیافه پژمرده او هویدا بود. خان پس از دقت در چهره‌های ایشان گفت از طرف چه کسی آمده‌اید و با ما چه کاری دارید؟

مردی که مسن‌تر بود به زبان فارسی که با لهجه بدی ادا می‌شد جواب داد از طرف حکمران کل پیامی برای امام‌قلی‌خان دارم. حاکم هرمز سلام رسانیده می‌گوید که روزگار چنین پیش آورد که این هنگامه برپا شده خونها ریخته شود ما سالهاست در نتیجه کوشش سرداران رشید و صرف مال و جان خویش صاحب این جزیره شده‌ایم و نمی‌توانیم همه این ضایعات را نادیده انگاشته جزیره را برایگان از دست بدهیم. ناچار تا آخرین قطره خون خود از این خاک دفاع خواهیم کرد و نیز اگر خان نمیداند باطلاعش می‌رسانیم که دیر یا زود از هر طرف کمک فراوانی بما خواهد رسید و آنوقت شاید زبان فراوان عاید قوای متحده ایران و انگلیس می‌گردد. در این صورت تصور می‌رود ادامه جنگ و خونریزی بی‌ثمر و برخلاف انصاف باشد. بر عقلاست که راه حلی بیندیشند و برای قطع این پیکار که عواقب آن نامعلوم است چاره‌سازی کنند. از این رو حاکم کل مرا که یکی از خاصان او هستم به‌راهی یکی از فرماندهان دلیر قلعه مأمور کرده است که بشما سپهسالار ارتش ایران بگویم ما حاضریم دوستی خود را با شاهنشاه ایران استوار ساخته دست‌دوستی خود را بانهایت صداقت به سوی او دراز کرده با خلوص نیت قراردادی که برای طرفین سود قطعی داشته باشد منعقد سازیم تا از این جنگ و خونریزی نابجا جلوگیری بعمل آید و نفوس بیگناه بی‌سبب در این گیرودار تلف نشوند. قبل از اینکه شرایط آنرا سرکار خان استعلام فرمایند رئوس قرارداد پیشنهادی را عرضه میدارم: ما حاضریم فوری جنگ را متارکه کنیم و سپس سپاه ایران دست از محاصره بردارد. در مقابل ضایعاتی که در اثر این قشون کشی متوجه شاهنشاه ایران شده است ما متعهد می‌شویم که دویست هزار تومان نقداً و بعلاوه سالی یکصد و چهل هزار اکوی پرتغالی بخرانه شاهی بپردازیم. امید است خان مارا مایوس برنگرداند و با قبول این پیشنهاد جان جمعی را از تلف شدن نجات داده بعلاوه دوستی خالصانه دولت مقتدری را نیز برای شاهنشاه خود تأمین نماید.

خان در پایان بیان او نگاهی بحاضران کرده و در پاسخ گفت: «اولاً اینکه ما را به آمدن کمک از خارج تهدید کرده‌اید - ما که سالها به جانبازی و فداکاری در راه شاهنشاه خود عادت کرده‌ایم از این تهدید باکی نداریم. بجزقه شاهنشاه قسم اگر تمام کشتیهای پادشاه شما به کمک شما بشتابد ما که سر در کف دست گرفته برای پیروزی و استرداد حق خود جهاد می‌کنیم کوچکترین وحشتی بخود راه نخواهیم داد. ثانیاً این شما هستید که موجب این خونریزی و پیکار ناروا شده‌اید. آیا فراموش کرده‌اید که شاهنشاه بزرگ ما تا چه اندازه با پرتغالیها و اسپانیولیها و فرستادگان شما محبت و التفات فرمود و تجار شما چه استفاده‌ها در کف حمایت اعلیحضرت ولی نعمت ما کرده‌اند؟ اما شما کفران نعمت

کردید و بدین بلیه گرفتار شدید. خلف وعده و بی‌قیدی شما چه در معاملات تجارتنی وجه در دوستی با شاهنشاه بزرگ ما کراراً دیده شده و میتوان گفت دیگر نمی‌توان به قولهای شما اعتماد نمود. معهدنا... خان اینجا اندک تاملی کرده مثل اینکه در ادامه بیان مقصود تردید دارد ولی بالاخره سری جنبانیده گفت «معهدنا اگر شما از کرده خود پشیمان شده‌اید و محمود شاه حاضر است که خود را از بندگان اعلیحضرت شاهنشاه دانسته برای عذرگناهان باردو آمده هدایای قابلی به سریر اعلی تقدیم دارد و حکمران نیز تعهد نماید که پانصد هزار تومان نقداً پرداخته سالیانه نیز دو بیست هزار تومان بنام خراج عایدخزانه سلطنتی بدارد و اوامر شاهنشاه را در موارد لازمه اطاعت نماید من میتوانم از پایگاه بلند ولی نعمت خود با تدابیری استدعای عفو برای ایشان نموده به اردو فرمان بازگشت بدهم.»

همین که مخاطب این بیانات را بشنید بسمت رفیق خودش متوجه شده به زبان پرتغالی حاصل مذاکرات را با او در میان گذاشت. قیافه رفیقش درهم شده به تندی به پیرمرد جواب می‌داد و معلوم بود که از این پیشنهاد راضی نیست و می‌کوشد که پیرمرد را بعدم قبول آن وادارد.

پس از اینکه مذاکراتشان خاتمه پیدا کرد پیرمرد پرتغالی بسمت افسران انگلیسی که در تمام این مدت مشغول کشیدن پیپ بوده گاهی هم به اختصار با صدای آهسته گفتگو می‌کردند متوجه شده بزبان انگلیسی از آنها درخواست نمود که خان را به قبول پیشنهاد راضی کنند و از لحاظ هم کیشی از بر باد رفتن حیثیت و آبرو و جان و مال پرتغالیها بپرهیزند و ضمناً گفت که «پرتغالیها منتظر هستند هر گونه زبانی که در این مدت بشرکت هند شرقی وارد آورده‌اند جبران نمایند.»

یکی از افسران پاسخ داد و ما نمی‌توانیم برخلاف عهد و قول خود رفتاری کنیم. تمام این صدمات اثر اعمال ناستوده شماست که از باده نخوت سرمست بوده فکر چنین ایامی را نکردید. شما می‌دانید که ما مردمانی نیستیم که از دوستی خود با ایرانیان که نهایت محبت را بما کرده‌اند سرباز زنیم. به همین جهت علتی ندارد که کارهاییکه مربوط به شاهنشاه ایران است مداخله و یا در قبولاندن پیشنهاد شما پافشاری نمائیم. معهدنا ممکن است بعداً اگر فرصت مناسبی پیدا شود در این باب با خان مذاکره کنیم. نمایندگان از اخذ نتیجه‌آنی مایوس شدند. خود را برای قبول پیشنهاد متقابل سپهسالار ارتش ایران صالح نمی‌دانستند و اجازه مذاکره بیش از این راهم نداشتند. اما برای آخرین بار پیرمرد خان را مخاطب ساخته گفت «آیا بالاخره سرکار خان ما را بقبول پیشنهادی که جان عده‌ای منوط بآن است مفتخر نمی‌سازند؟»

خان گفت «با اینکه اجازه صریح از ولی نعمت تاجدار خود در مصالحه نداشتیم دیدید که پیشنهاد شمارا بکلی رد نکند. منتها شرایط جدیدی پیشنهاد کرده‌ام ولی اگر مورد قبول شما نیست بر من بحثی نمی‌رود.» پیرگفت «در این صورت ما را مرخص می‌فرمائید که به قلعه برگشته نتیجه مذاکرات را بعرض برسانیم؟» خان گفت «البته ما مورین محافظ ما شمارا سالم پای قلعه خواهند رسانید.» آنگاه پرتغالیها برخاسته پس از ادای مراسم خدا حافظی از چادر بدرآمده رهسپار قلعه شدند.

پس از خروج آنان خان به افسران انگلیسی روی کرده گفت «اینان می‌پندارند ما مردمانی بسیار ساده لوح هستیم و نمی‌دانیم که منظور آنان از این پیشنهاد چیست . آنها می‌خواهند بدینوسیله از حرارت و فشار ما کاسته شود و فرصتی به چنگ آرند تا کمک‌هایی به آنها برسد و زحمات ما را بدینوسیله بی‌ثمر سازند . آیا عقیده شما غیر از این است ؟»

افسران با فرود آوردن سر تصدیق کرده گفتند «چنین است . ما هم دربدو امر به این مسئله پی برده بیم آن داشتیم که مبدا سرکارخان فریفته الفاظ آنها گردد .» آنگاه خان سرداران خود روی کرده گفت «بایستی زودتر این جنگ را بی‌پایان برسانید و اقامت برای ما ننگ است که با این همه وسایل و با داشتن متحدینی مانند انگلیسها و با وجود کشتیهای جنگی که از ما پشتیبانی می‌کنند نتوانیم يك مشت مردمان قحطی‌زده مایوس را از قلعه برانیم و آنرا متصرف بشویم . من انتظار دارم در سایه همت و شجاعت شما هر چه زودتر قلعه بدست ما افتد . بدیهی است هیچیک از شما در مقابل این خدمت از پاداشی که در نظر گرفته شده است بی‌نصیب نخواهد ماند .»

سرداران برپای برخاسته ثناگویان وعده دادند که به اقبال بی‌زوال خداوند کاری شاهنشاه صفوی و در ظل رایت‌خان بزودی به تسخیر قلعه موفق شوند . سپس هر يك رخصت حاصل کرده از چادر بدرآمده خان را با افسران انگلیسی بحال خود گذاشتند .

روز هفتم جمادی‌الثانی ۱۰۳۱ هجری آتش جنگ تیزتر و حملات سپاهیان ایران و تیراندازی توپخانه کشتیهای انگلیسی به سوی قلعه شدیدتر گردید . عده‌ای از دلیران ایرانی بهدایت يك عده از ملاحان شجاع انگلیسی در زیر آتش قلعه‌داران بازحمت زیاد خود را به پای‌دونا از برجهای قلعه (که پس از چندروز کوشش سوراخی در آن ایجاد کرده بودند) رسانیده با باروت تپه‌های آماده شده را انباشتند - ضمن این اقدام بی‌باکانه چندتن از سربازان و ملاحان به تیر دشمن از پا درآمدند . اما چون دیوار قلعه حدود سی‌ذرع عرض داشت و با سنگ و آهک در نهایت استحکام ساخته شده بود برای تخریب آن راهی جز از این نداشتند . جنگجویان همینکه از ریختن باروت در سوراخها فراغت حاصل کردند قتیله را به توده باروت نزدیک کرده خود با سرعت فراوان از آن محل دور شدند .

این عقب نشینی اختیاری بازهم عده‌ای از این افراد فداکار کشته شدند . قتیله‌های آتش زده شد و ناگهان صدای مهیب احتراق باروت برخاسته و نیمی از بدنه قلعه فرو ریخت و شکاف دیوار پدیدار آمد . سپاهیان دلیر هلهله شادمانی برکشیده و به سمت شکاف روی آوردند . پرتغالیها با اینکه از صدمات محاصره و تنگی آذوقه و مبتلای به امراض گوناگون در زحمت بودند با روح قوی مقاومت می‌کردند ولی سربازان ایرانی عاقبت با دلیری بی‌پایان بیکی از برجهاییکه در اثر احتراق باروت رخنه‌دار شده بود دست یافته از جوانب دیگر نیز سایر مهاجمین جان‌بازی کرده قسمت خارجی قلعه را بتصرف درآورده پرتغالیها را بدرون قلعه راندند . سرانجام دو روز بعد یعنی نهم جمادی‌الثانی ۱۰۳۱ محصورین راه چاره را از هر طرف مسدود دیدند و ناگزیر ادامه جدال را جایز ندانسته بیرق امان برافراشتند و تنی چند از رجال واعاظم خود را به

نزد فرماندهان سفاین انگلیسی گسیل داشته پس از مذاکرات بسیار از ایشان بجان امان گرفته قبول کردند که قلعه را تسلیم نمایند مشروط بر اینکه انگلیسها زنان و کودکان پرتغالی و اسپانیولی یعنی مسیحی را به مسقط و بنادر عمان برسانند. انگلیسها نیز این شرط را پذیرفتند و در روز ۱۱ جمادی‌الثانی ۱۰۳۱ قلعه تصرف شد.

مدافعین غیر مسیحی قلعه اعم از عرب و ایرانی و غیره بسرदार ایران امام‌قلیخان تسلیم گردیدند. شاه هرمز هم با وزیر خود و قاضی جزیره بچادر امام‌قلیخان پناهنده شدند که از خونشان بگذرد.

خزاین سلطان و حاکم جزیره و اموال پرتغالیها و سایر وابستگان آنها که مقدار معتناهی بود باضافه دومیلیون اکوی اسپانیولی پول نقد بتصرف نیروی فاتح در آمد و توپخانه و اسلحه بسیاری که در قلعه بود به تساوی بین متحدین تقسیم گردید. بدین طریق اقتدار پرتغالیها در جزیره هرمز که موجب نگرانی شاهنشاه بزرگ ایران شاه عباس صفوی شده بود با معاضدت متحد باوفای وی انگلستان پس از سالهای متمادی در تاریخ یازدهم جمادی‌الثانی ۱۰۳۱ مطابق ۲۳ آوریل ۱۶۲۲ مسیحی نابود گردید...»



---

# بخش یازدهم

---

نیروی دریائی نادر شاه در خلیج فارس

---

قبلا گفتیم که در دوران سلطنت شاه سلطان حسین ناتوان و ایران بر باد ده ۱۱۰۵ - ۱۱۳۴ - ۵ - ق (۱۶۹۴ - ۱۷۲۲ - م) نیروی دریائی ایران آنقدر ضعیف و از هم پاشیده شد که هر یک از حکام دوسوی خلیج فارس و جزایری که از هزاران سال قبل جزئی از خاک ایران بودند - علم طفیان برافراشتند و اعلام استقلال کردند - یا به قتل و غارت مردم پرداختند .

پس از آنکه نادرشاه در سال ۱۱۴۶ - ۵ - ق (۱۷۳۴ - م) خراسان را از حیطة قدرت ملك محمود سیستانی خارج کرد و افاغنه را متواری ساخت . عده‌ای از افغان‌ها بطرف خلیج فارس متواری شدند و چون سپاه نادر در تعقیب آنها بود ، فراریان با کشتیهای تجاری به مسقط پناه بردند . اتفاقاً یکسال قبل از این واقعه «محمدخان بلوچ» والی کوه کیلویه ، فارس و لارستان نیز که به حمایت از طهماسب میرزا ، علیه نادرقلی بیك قیام کرده بود ، پس از جنگ مختصری که باقوای نادر کرد و شکست خورد فرار کرد و بجزیره کیش گریخت ، تا در پناه «ال هول» بقیه عمرش را بگذراند . نادر قلیخان پس از این دو حادثه به ایجاد نیروی دریائی در خلیج فارس برای حفظ سیادت در این منطقه حساس - که از اول پادشاهی سلاطین صفویه ، محل هجوم و توجه اروپائیان واقع شده بود - افتاد . نخستین اقدامی که نادر قلیخان<sup>۱</sup> را ب فکر ایجاد نیروی دریائی انداخت ، تعقیب محمدخان بود که به جزیره کیش پناهنده شده بود . بدنبال فرار محمدخان به جزیره کیش ، لطیفخان با اسناد و مدارکی که از طرف نادر قلیخان امضاء شده و در آنها به او دستوراتی برای تعقیب والی فراری داده بود . در گمبرون (بندرعباس فعلی) نزد نمایندگان دو شرکت هند شرقی انگلیس و هلند رفته و اظهار داشت که نادر قلیخان او را مأمور خرید یا اجاره دو کشتی مسلح برای تشکیل نیروی دریائی ایران کرده است و حاضر به پرداخت وجه خرید و باکرایه مدتی که این کشتیها در اجاره خواهند بود می‌باشد . و تقاضای جواب فوری دارد .

نمایندگان انگلیسی و هلندی شرکت‌های هند شرقی ، پس از مشاوره با یکدیگر ،

---

۱ - نادر تا سال ۱۱۳۸ - ۵ - ق (۱۷۲۶ - م) بنام نادرقلی بیك معروف بود . در سال ۱۱۳۹ هجری شاه طهماسب به او لقب طهماسب‌قلی‌خان داد و تا سال ۱۱۵۴ - ۵ - ق (۱۷۴۲ - م) که به نیابت سلطنت رسید ، این لقب را داشت .

به او پاسخ دادند که «ناوهای جنگی و کشتیهای بازرگانی آنان متعلق بشرکتهای متبوعه ایشانست وبدون اجازه حق اجاره دادن یا واگذار کردن آنها را بدیگری ندارند. ولی ضمناً متذکر شدند که چون در بندر سورت هندوستان هم ساختن کشتی و هم اجاره آن در دست پارسیان است و پارسیان همیشه تعدادی کشتی برای فروش و اجاره در اختیار دارند آنها حاضرند بمشاه ایران کمک کنند و برای او کشتیهای لازم را از آنجا تحصیل نمایند.»<sup>۱</sup> در این گفتگوها که درنامه‌های متبادله بین کمپانی هند شرقی و حکومت هندوستان - در بایگانی اندین افس - ضبط است جوابی که لطیف‌خان در نتیجه این استتکاف به نمایندگان کمپانی‌ها داده ثبت نشده ولی در این نامه‌ها مراجعه مجدد لطیف خان و درخواست «مجدد و فوری او برای اجاره چند فروند کشتی که یاغبان جزیره کیش را منکوب نماید نیز دیده نمی‌شود. معهذا جواب نمایندگان دو شرکت هند شرقی انگلیس و هلند در گزارشی که به لندن ارسال شده چنین آمده است» نمایندگان شرکتها پس از آن که به وی گوشزد کردند که هیچیک از شرکتها مایل نیستند اقداماتی علیه ترکها در بصره و عربها در مسقط و رعایای امپراطور هندوستان بنمایند و مایلند دوستی خود را از هر حیث با این ملل حفظ کنند. با وجود این اظهار داشتند که حاضرند فقط در این قسمت بخصوص (اردو کشتی به جزیره کیش) با پادشاه ایران معاضدت نمایند. باین ترتیب نیروی لطیف دارای دوناو انگلیسی و دوناو هلندی توپدار شد و واحدهای تحت فرماندهی او، جزیره کیش را تحت محاصره قرار دادند. دکتر لکه‌هارت در نطق خود می‌گوید: «در نتیجه محاصره یاغبان تسلیم شده و محمدخان بلوچ را با زنجیر بسته به اسپهان فرستادند که در آن جا چشمش را میل کشیدند و کمی بعد درگذشت...»<sup>۲</sup>

اما شادروان عباس اقبال می‌نویسد: «... عاقبت محمدخان چون دید تاب مقاومت با نادر، را ندارد، از لار به جزیره کیش به پناه آل هولہ گریخت. لیکن کلاتر کیش او را گرفته پیش نادر فرستاد و نادر او را کشت...»<sup>۳</sup>

دکتر لکه‌هارت بدون اینکه اخطار شدیدالحن و غضب نادری را درواگذاری چهار ناو جنگی موثر بداند، اظهار عقیده‌ای می‌کند که در این جا می‌خوانید:

«... چون دولت ایران کشتی مخصوص بخود نداشت و اروپائیان هم اگره داشتند کشتی‌های خود را بدولت مذکور اجاره بدهند، لذا ناچار بخرید واحدهای کوچکتري که متعلق به شیوخ اعراب کرانه‌های خلیج بود، اکتفا کرد. از طرف دیگر شرکتها هم حق داشتند، زیرا کشتیهای خود را برای بازرگانی و احتیاجات خویش فراهم کرده بودند و بکار بردن آنها را برای منظور دیگری غیر از بازرگانی موجب خسارت عمده می‌دانستند. بویژه که معمولاً بادهای برسات اقبانوس هند نیز تلفاتی به ناوگان آنها وارد می‌ساخت و باید در نظر داشت که دخالت کشتیهای شرکت در اردو کشتی‌هایی

۱ - دکتر لورنس لکه‌هارت خلاصه‌ای از این نامه‌ها را در مقاله انجمن آسیائی و سخنرانی در سامبر ۱۹۳۶ در انجمن ایران در لندن ارائه داده است.

۲ - سالنامه تمدن - سال ۱۳۱۸ شمسی - ص ۱۲۵

۳ - بهرین و سواحل خلیج فارس - ص ۱۰۱



به نفع دولت ایران ممکن بود نتایج سوء سیاسی برای شرکت مزبور تولید نماید و موجب رنجش ترکان عثمانی در بصره و اعراب در مسقط گردد و چون شرکتهای مزبور منافع هنگفتی در این بنادر داشتند نمیخواستند در عملیات اردو کشی دولت ایران مداخلات مستقیمی داشته باشند. و به همین جهت فکر می کردند که اگر دولت ایران کشتیهای مورد احتیاج خود را مستقیماً بکارخانه های سورت سفارش بدهد این اشکالات سیاسی برای آنان تولید نخواهد گردید...»<sup>۱</sup>

پس از خاتمه کار محمدخان بلوچ، نادرقلیخان، لطیفخان را در ۱۱۴۷ - ه.ق - (۱۷۳۵ - م) به ایالت دشتستان و شولستان و قبودانی (کاپیتانی) کل سواحل و بنادر خلیج فارس انتخاب کرد.

گرچه در فرمان صادره که میرزا مهدیخان منشی نادر و مؤلف دره نادر «نام او را در متن فرمان «عبداللطیفخان» نوشته و استاد محیط طباطبائی نیز با کلمات «عبداللطیف نامی» و با تردید، از او یاد کرده است. باین حال بعلمت آنکه لطیفخان بعداً در نبردهای دریائی، فرماندهی ناوگان نادری را بعهده داشت، تصور می رود او همان لطیفخان دریابیکی باشد:

#### فرمان عبداللطیف خان

«چون به یمن الطاف خداوند لطیف دشتستان این دولت والا از نمایش گلهای کامرانی نمونه گلزار ارم و سواحل بحر زخار این شوکت عظمی از منفعت بخشی و فیض رسانی بندر امید اهل عالم میباشد لهذا بشکرانه این موهبت عظمی برنعت همت لازم فرمودیم که هر یک از اخلاص مندان روشن کنش و عقیدت کیشان صداقت منش در آنکه بسود و زیان بندر زیندگی رسیده و در هر امری از معاملات ملکی تجربه داندوز گردیده باشد بمراتب علیه بهره مند و به مناصب سربلند فرماییم تا باین وسیله هم انتظام مهمات دولت محصل و هم ادای حق خدمتگزاری بعمل آمده باشد.

«از آنجا که مصداق این مقال حال نیکومآل ایالت و شوکت پناه حشمت دستگاه نظامالایاله والشوکه والحشمه عبداللطیفخان است، از ابتدای بارس ایل مشارالیه را برتبه ایالت دشتستان و شولستان و قبودانی کل سواحل و بنادر سرافراز و مبلغ یکصد و هشتاد تومان تبریزی مواجب در وجه مقرر فرمودیم.»<sup>۲</sup>

لطیفخان، برای تهیه ناوگانی در خلیج فارس، بوشهر را مرکز دریائی قرار داد. چند هزار سال قبل از او «ایلامی»ها و شاید «هخامنشی»ها و همچنین ساسانیها» محل فعلی قلعه ریشهر را که در خور و خلیج کوچکی واقع شده بود و محل مناسبی برای لنگرگاه کشتیها، هنگام طوفانهای دریائی بشمار می رفت، بصورت پایگاهی در آورده بودند. این محل که در ۱۲ کیلومتری بندر بوشهر کنونی است، در دوران

۱ - هشتمین سالنامه دنیا - ترجمه دریا دارظلی - ص ۱۸۹

۲ - جزر و مد سیاسی در خلیج فارس - محیط طباطبائی - نشریه وزارت امور خارجه

ایلامی بنام «لیان»<sup>۱</sup> سپس در دوران ساسانیان «رام اردشیر» و بعد ریشهر نامیده شد و عرب‌هاییکه از این راه بداخل ایران نفوذ کردند<sup>۲</sup> آنرا «زیضهر» نام گذاری کردند .

لطیف خان ، ابتدا برای خرید ناو جنگی و کشتیهای بازرگانی به بندر گمبرون رفت، ولی این بار هم انگلیسیها و هلندی‌ها باو جواب منفی دادند. و فقط موافقت کردند که ایران از کشتی‌سازان سورت که اکثر کارگاههای آنان متعلق به پارسیان مهاجر بود ، احتیاجات خود را تأمین کند .

لطیف‌خان که با دست خالی به بوشهر بازگشته بود ، در این شهر شروع به ساختمان کاروانسرا ، بندر و اقامتگاه برای پایگاه دریائی کرد . زیرا او تشخیص داده بود که نادر قلی‌بیک با پیش‌بینی ، شالوده اساسی اعمال حق سیادت ایران بر خلیج فارس را طرح کرده است .

در این موقع شورای دشت مغان پایان یافته و نادرشاه میرزا محمدتقی شیرازی را که در جریان کار شوری به نفع او فعالیت فراوانی کرده بود به ایالت فارس و بنادر انتخاب کرد و او را مأمور استقرار امنیت در خلیج فارس و سرکوبی اعراب «هوله» و شیخ جباره ساخته بود .

در همین موقع لطیف‌خان درصدد برآمد که چند ناو جنگی برای ناوگان خلیج فارس خریداری کند. او موفق شد کشتی پتنا Patna را که متعلق بیک انگلیسی موسوم به «ودل» Weeddi بود بخرد و چندی بعد انگلیسی دیگری بنام کوک Kook نیز یک ناو دیگر از نوع بریگانتین<sup>۳</sup> بنام روپرال Ruperall بلطیف‌خان فروخت .

دکتر لورنس لکه‌هارت در سخنرانی سال ۱۹۳۶ ( ۱۳۵۴ - ه ق ) خود که در انجمن ایران در لندن ایراد شد ، درباره فروش این دو ناو قسمتی از نامه نماینده کمپانی هند شرقی در گمبرون را قرائت کرد که در آن چنین نوشته شده بود :

«... ما امیدواریم که رفتار بی‌رویه این دو نفر موجبات ناراحتی ما را فراهم نماید زیرا قبلا ما به خان [مقصود نادرقلی خان] است جواب منفی داده بودیم ...»

ناطق سپس به تشریح نظریات خویش پرداخته و گفته است :

«... نماینده مزبور می‌دانست که بهم زدن معامله برای او مقدور نیست . زیرا کشتیهای مذکور در اصل متعلق به شرکت هند شرقی نبود و شرکت فقط آنها را برای حمل و نقل کالای خود کرایه کرده بود . با این حال از بمبئی به نماینده شرکت در گمبرون دستور اکید صادر گردید که کشتی‌هایی را که برای شرکت کار می‌کند و یا تحت حمایت شرکت قرار گرفته‌اند . منبعد بهیچ عنوان بدولت ایران نفروشد ...»<sup>۴</sup>

۱ - به موجب کاوش‌های فریدون توللی باستانشناس ایرانی (از باقیمانده کتابخانه ایلامی ها در بوشهر) این محل «لیان» نامیده می‌شده‌است.

۲ - در پشت قلعه ریشهر اجساد مهاجمین و مدافعین جنگ‌های اسلامی را در قبرستانی که ابتدا مخصوص دفن اجساد ایرانیان در دوران باستان بوده، دفن کرده‌اند.

۳ - ناوبریگانتین در اصطلاح ناویان انگلیسی به ناوی می‌گویند که هم ناو جنگی وهم کشتی‌سربازیر باشد .

۴ - هشتمین سالنامه دنیا - ص ۱۸۹

محمدتقی‌خان والی فارس، وقتی از خرید این دوناو جنگی مذکور آگاه شد شخصاً به بندر گمبرون رفت و در ۱۱۴۸ هـ ق (۱۷۳۵ - م) وارد این بندر شد و در چند جلسه بانمایندگان شرکتهای انگلیسی و هلندی هند شرقی گفتگو کرده و تقاضای خرید کشتی‌های دیگری را کرد. ولی نمایندگان شرکت کماکان به او جواب منفی دادند. محمدتقی‌خان به او اخطار کرد که «اگر در این باره کمکی بدولت ایران نکنند از حمایت این دولت بهره‌مند نخواهند بود.»<sup>۱</sup> این اخطار سبب شد تا نمایندگان مذکور باردیگر موضوع خرید کشتی جنگی کارگاههای کشتی سازی سورت را عنوان کنند و وعده بدهند که سعی در فروش ناوهای مورد احتیاج ایران از این کارگاه‌ها تلاش خواهند کرد.

در بهار سال ۱۱۴۸ هـ ق (۱۷۳۵ - م) لطیف‌خان مجدداً از نمایندگان شرکت‌ها تقاضای واگذاری کشتی کرد، ولی چون برای سومین بار انگلیسیها و هلندیها باو جواب منفی دادند لطیف‌خان به جزیره قشم رفت و از شیخ رشید حاکم باسیدو دو کشتی خریداری کرد. بدین ترتیب «نادر دارای چهار ناو جنگی شد به لطیف‌خان دستور داد که بوشهر را مرکز ناوگان ایران قرار دهد و قلعه کهنه پرتغالی‌ها<sup>۲</sup> را که در بوشهر بود مرمت کند. چندی بعد بندر بوشهر بنام بندر نادر به نامیده شد...»<sup>۳</sup>

یکماه بعد که لطیف‌خان با دو کشتی خریداری شده به بوشهر رسید، شنید که اعراب صحرا در بصره ترک‌های عثمانی را شکست داده‌اند. لطیف‌خان تصمیم گرفت با کمک اعراب محلی بصره، شکست سختی بقوای ترک‌های عثمانی که با نادر سرسازش نداشتند وارد کنند.

دکتر لورنس لکهارت با استفاده از گزارشی که نماینده شرکت هند شرقی انگلیسی در بصره در تاریخ پنجم و شانزدهم ژوئن ۱۷۳۵ - (۱۳۴۷ - ه - ق) به اداره مرکزی شرکت در لندن فرستاده و طی آن جنگ بصره را به تفصیل بیان کرد، در سخنرانی خویش چنین گفته است:

«ایرانیان که از وضع بندر بصره مطلع شدند با قوای مرکب از سه ناو پنجانه کشتی متوسط از نوع Trankey و مقاداری واحدهای کوچکتر داخل رودخانه شدند و قوای زمینی آنان نیز تحت فرماندهی لطیف‌خان به بندر بصره حمله‌ور شدند. پاشای بصره از نماینده شرکت کمک خواست و تقاضا کرد دوناورویال جرج و دین فریگیت که در اجاره شرکت بود و در آن موقع در بصره لنگر انداخته بودند به ناوگان ایران حمله کنند. ما به او گوشزد کردیم که ما با ایران روابط دوستی داریم و غالب مستخدمین ما ایرانی هستند و میل نداریم با ایرانیان از در خصومت داخل شویم اما پاشای

۱ - نادر شاه - نسخه انگلیسی - ص ۱۲

۲ - بندر بوشهر زادگاه نگارنده است، ولی هیچگاه نشنیده و نخوانده بودم که در این بندر قلعه پرتغالی‌ها وجود داشته باشد. باین حال برای تحقیق بیشتر در سال ۱۳۴۹ که برای تکمیل این کتاب و تحقیق در احوال دریانوردان محلی به بوشهر سفر کردم، باردیگر درسد تحقیق برآمدم، اما هیچ اثری ازین قلعه دیده نشد و تصور می‌رود لکهارت قلعه ریشهر را قلعه پرتغالی‌ها دانسته است.

۳ - سخنرانی لکهارت - انجمن ادبی لندن - ۱۹۳۶

بصره جواب داد چنانچه باملايتم اين دوناو را بهاختيار او گذارده نشود، آنها را بجبر تصرف خواهد کرد و ما فکر کردیم که اگر در مقابل او مقاومت کنیم ممکن است همه ما را بقتل برساند. لذا ناوهای ما لنگر کشیده، از رودخانه سرازیر شدند و در پنج فرسنگی شهر با ناوگان ایران تلاقی کردند. چون این نقطه تنگترین معبر شطالعرب است، ایرانیان دو آتشبار توپخانه ساحلی در زمین نصب کرده بودند و کشتیهائیکه از بصره میآمدند نمی توانستند بناوگان ایران نزدیک شوند مگر اینکه از زیر آتش این آتشبارها عبور کنند و بهمین جهت کشتیهای ما متوقف شدند دراین موقع پاشای بصره روی ناو رویال جرج آمد و امر اکید داد که به آتشبارهای زمینی حمله ور شوند واحد های ما شروع به آتش کردند و توپهای ایران نیز پاسخ دادند و بدین ترتیب آتش توپخانه طرفین تمام آنروز و دوروز متوالی بعد قطع نشد. دراین گیرودار تلفات جانی ایرانیان بقدری زیاد شد که ناوگان آنان شبانه عقب نشینی کرد. و بناوگان ما هم خسارات زیادی وارد شد ولی باآنکه قریب ۵۰ گلوله توپ بناوگان انگلیسی اصابت کرده بود، معهداً تلفات آنها فقط دونفر کشته و یکنفر زخمی بوده. پاشا مراتب را بدربار عثمانی و همچنین به ارلرف کنینسول سفیر کبیر انگلیس در اسلامبول گزارش داد و عملیات مششع ناوگانها را ستود ولی باطناً مایل بودم این عملیات مششع علیه دولت دیگری بغیر از ایران انجام می شد. البته ایرانیان نیز وضع ما را در نظر گرفته و می دانند که ما را بشرکت در این جنگ مجبور کرده اند.

درنامه دیگری بگمبرون مارتین فرنچ یادآور می شود که پاشای بصره هنگام ضبط دوناو انگلیسی، روی هریک دو بست نفر سرباز ترك گمارده بود نماینده شرکت در گمبرون «ویلیام کوکل» نظر به اطلاعی که از اخلاق تند نادر داشت، خود را در زحمت دید و برای اینکه شاید دست وپائی برای نجات شرکت کرده باشد شرحی بمحمد تقی خان استاندار فارس نوشت و تمام قضایا را برای او شرح داد وگفت اگر لطیفخان قبلا او را از مقصود خود که حمله ببصره بود آگاه کرده بودوسایلی می انگیخت که این دوناو را در آن موقع از بصره خارج کند ضمناً اضافه کرد که مارتین فرنچ وفرماندهان و افسران این دو ناو برخلاف میل و اراده شان بافشار به این عمل وادار شده اند استاندار در جواب چنین نوشت:

«گزارش شما با گزارشی که لطیفخان داده است کاملاً مغایرت دارد و رفتار شما موجب ملامت بسیار است و من از خشم طهماسبخان (مقصود نادر است) بسیار هراسناکم و نمیدانم چگونه نماینده شما با این عمل زشت موجبات فنای خود آن شرکت محترم را فراهم کرده است. طهماسب خان چنان حلقه در گوش شما خواهد کرد که تا روز قیامت آنرا فراموش نخواهید کرد. نادر از شنیدن خبر این شکست خشمناک شد، ولی غضب او منحصرأ متوجه شرکت هند شرقی نبود بلکه ابتدا لطیفخان را از شغل خود منفصل ساخت و او را مورد ملامت قرار داد که چرا قبل از اینکه قوای زمینی خود را کاملاً برای همکاری باقوای دریائی آماده سازد، شروع بحمله کرده است. شهرت غضب نادر نماینده و مأمورین شرکت هند شرقی را بوحشت انداخت چنانکه از بیم او تمام کالای انبارها را بکشتی های خود منتقل کردند وچندی را در انتظار گذراندند،

ولی نادر برای آنان مزاحمتی ایجاد نکرد...<sup>۱</sup>  
 با اینکه ایران در نخستین جنگ دریائی بصره شکست خورد، ولی چون نادر  
 در صد ایجاد یک نیروی دریائی قوی بود و بدون کمک شرکت‌های هند شرقی انگلیس و  
 هلند خرید و تهیه کشتی‌های جنگی امکان نداشت، لذا والی فارس و بنادر را واداشت  
 تا با آنان مدارا کند.

در مقابل نمایندگان شرکتها موافقت کردند که دوناو چهار صد تنی، هریک  
 دارای بیست توپ و بارزش هشتاد هزار تومان ۱۸۶۰۰ لیره انگلیسی - بود از سورت  
 برای نادر خریداری کنند. یکی از این ناوها Goivno نام داشت که بعداً آنرا «فتح  
 شاه» نام گذاشتند.

بدنبال خرید این دوناو جنگی در ربیع‌الثانی ۱۱۴۹ (مه ۱۷۳۶ م.) به امر نادر  
 مجدداً لطیف‌خان به سمت دریاداری خلیج فارس، منصوب شد و در بوشهر شروع بکار  
 کرد. او بلافاصله یک کشتی را که بنام نورتم برلند Northumberland

خوانده می‌شد و بموجب گفته دکتر لکه‌هارت متعلق بیک انگلیسی بود خریداری کرد<sup>۲</sup>  
 با آن که لکه‌هارت این کشتی را انگلیسی می‌داند و مدعیست که «... بفرمانده کشتی  
 گفته شد شرط آزادی او در مرخص ساختن کالا موکول به این است که کشتی خود را  
 به ایرانیان بفروشد...»<sup>۳</sup> با این حال کارستن نیبور فرانسوی عقیده دارد که «این کشتی  
 متعلق بیک فرانسوی بوده که آنرا به دریاسالار ایرانی فروخته و در مقابل قیمت خوبی از  
 طرف این دریاسالار دریافت داشته است.»<sup>۴</sup>

در این هنگام به محمدتقی خان والی فارس خبر رسیده بود که شیخ جبار  
 حاکم بحرین که در خفا با اعراب آنسوی خلیج همدست بود و علیه ایران اقداماتی  
 می‌کرد، از بحرین بقصد انجام فرائض مذهبی حج به مکه رفته و از جانب خود نایبی در  
 آنجا گماشته است. محمدتقی خان بلافاصله اردوئی از جنگنده‌های دشتی و دشتستانی و  
 تنگستانی تشکیل داد و آنانرا بفرماندهی لطیف‌خان دریابگی مأمور تصرف بحرین و  
 سرکوبی همدستان شیخ کرد.

لطیف‌خان با چهار هزار جنگنده از بوشهر به بحرین رفت: «سپاهیان ایرانی  
 قلاع بحرین را یکی بعد از دیگری گشودند و این جزیره را که از سال ۱۱۳۰ هـ ق  
 (۱۷۱۸ - م) موقتاً از دست عمال ایرانی بیرون رفته بود، باردیگر در سال ۱۱۴۰  
 (۱۷۳۷ - م) بفارس منضم ساختند و محمدتقی‌خان کلیدهای قلاع بحرین را پیش  
 نادرشاه فرستاد و نادرهم او را به خلعتی فاخر مفتخر داشت...»<sup>۵</sup>

۱ - هشتمین سالنامه دنیا - ص ۱۹۰

۲ - سخنرانی لکه‌هارت - انجمن ادبی لندن

۳ - هشتمین سالنامه دنیا - ص ۱۹۱

۴ - جغرافیا و تاریخ عمان - ص ۱۲۲

۵ - مطالعاتی دریاب بحرین و جزایر و سواحل خلیج فارس - عباس اقبال - ص ۱۰۲

## لشگر کشی نادرشاه به عمان و مسقط

۱۱۴۹ - ۱۱۵۲ هـ ق (۱۷۳۷ - ۱۷۴۰ - م)

پس از فتح مجمع‌الجزایر بحرین نادرشاه که از دست‌بردها و شبیخون‌های دائمی خوارج عمان به اهالی بنادر و جزایر خلیج خشمگین بود، تصمیم گرفت که عمان و مسقط را هم که همواره تا زمان استیلای پرتغالیها جزء قلمرو ایران بشمار می‌رفت و مقارن سلطنت او آشیانه خوارج شده بود مسخر سازد و ریشه فساد این طایفه را از آنجا برکند.

اتفاقاً در این ایام مردم مسقط علیه ظلم و جور و عیاشی امام سیف‌بن سلطان ثانی سر به شورش برداشته بودند و رقیب او «بلعرب بن حمید» نیز از این فرصت استفاده کرده بر امام مسقط پیروز شده بود. امام باجیر کردن عده‌ای از جنگنده‌های بلوچ مکران در صدد برآمد شورش را منکوب و شکست از رقیب را جبران کند، ولی موفق نشد. بناچار دست کمک بسوی نادر دراز کرد و سیاست دیرینه ایران را که نزدیک دو بیست و پنجاه سال در سواحل عربی اسمی بی‌مسمی شده بود، با قبول اطاعت از نادر تجدید کرد:

«... نادر این موقع را برای انجام خیال دیرینه خود نیک مناسب یافته فوراً به محمدتقی خان والی فارس حکم کرد که لشگر و جهازات را بعنوان معاونت به امام سیف به عمان بفرستد و به او دستور داد که پس از دفع امام بلعرب آنجا را بنام پادشاه ایران در ضبط لشگریان خود بیاورد...»<sup>۱</sup>

محمدتقی خان والی فارس بار دیگر لطیف‌خان را مأمور سرکوبی عمانیان کرد. او با نیروئی که مرکب از:

۱ - چهار ناو جنگی که از انگلیس‌ها و هلندی‌ها خریداری شده بود.

۲ - دو غراب که در زبان انگلیسی Gralis نامیده می‌شدند.

۳ - چند کشتی کوچک که در خلیج فارس ساخته شده بود.

۴ - ۵۰۰۰ جنگنده پیاده و سواره.

۵ - ۱۵۰۰ اسب بود، بطرف مسقط حرکت کرد.

لطیف‌خان که در ناو جنگی فتح شاه مستقر شده و آنرا ناو فرماندهی قرار داده بود، دستور داد پرچم سفیدی را که نقش شمشیر سرخی بر روی آن ترسیم شده بود، بر بالای «فتح شاه» ب اهتزاز درآورند. این اولین بار بود که بعد از ظهور اسلام دولت ایران در خلیج فارس دارای ناوگان جنگی می‌شد و پرچم مخصوص نیروی دریائی ایران در اینجا به اهتزاز در می‌آمد.

ناوگان دریائی ایران در ۱۱ ذیقعد ۱۱۴۹ (بعقیده عباس اقبال)<sup>۲</sup> و سوم تا چهاردهم مارس ۱۷۳۷ میلادی (بعقیده دکتر لکه‌هارت) از بوشهر وارد گمبرون شدند.<sup>۳</sup>

۱ و ۲ - بحرین و جزایر و سواحل خلیج فارس - عباس اقبال - ص ۱۰۲

۳ - چند تاریخچه - احمد کروی - ۱۳۲۰ و هشتمین سالنامه دنیا - ص ۱۹۱

لطیف‌خان پس از چهار روز توقف در بندر عباس بطرف خورفکان حرکت کرد. مردم فکان نخستین دسته از جنگنده‌های ایران را بدون حادثه استقبال کردند. لطیف‌خان بقیه نیروی خود را در نزدیکی رأس الخیمه پیاده کرد و با باقی مانده قوا به جلفار که در سمت شرقی دماغه مسندم واقع شده رفت. امام سیف شخصاً به استقبال وی آمد و پس از تقدیم هدیه ۲۰۰۰ تومانی به لطیف‌خان دریابگی، باکمک او بجنگ امام العرب شتافت و او و لطیف‌خان در غره صفر ۱۱۵۰ (۱۷۳۸ - م) شکست سختی به امام دادند و اغلب نقاطی را که او مالک شده بود مسخر ساختند و از اتباع بلعرب در همجا خراجی برای لشکریان ایرانی گرفته شد. شادروان عباس اقبال حوادث بعد از این فتح را به تفصیل بیان می‌کند که قسمتهائی از آنرا نقل می‌کنیم:

«... چون لطیف‌خان چندان اعتنائی به امام سیف نداشت، بعد از چندی میان ایشان بهم خورد و امام سیف بزودی فهمید که لطیف‌خان نقاطی را که فتح کرده بنام نادرشاه پادشاه ایران است نه بعنوان یاری از او. بهمین جهت سخت دلگیر و مأیوس شد و راه چاره را می‌اندیشید. لیکن قدرت طفیان علنی نداشت و ناچار تحمل می‌کرد. لطیف‌خان عاقبت در ربیع‌الثانی ۱۱۵۰ (۱۷۳۸ - م) به بندر عباس برگشت و مردم این شهر بشادی آمدن او و فتوحات لشکریان ایران چراغانی کرده از او و همراهانش استقبال شایان بعمل آوردند.

محمد تقی‌خان بیگلربیگی فارس که در این تاریخ مخصوصاً به بندر عباس آمده بود، در مراجعت لطیف‌خان زمام دریابگی را شخصاً بدست خود گرفت ولی چون مردی ممسک بود چنانکه باید مزد ملاحان را در سر موقع و به‌اندازه لازم نمی‌رساند. بهمین علت ملاحان سر بشکایت و عدم اطاعت برداشتند و به‌لطیف‌خان تقلم کردند. او بایشان وعده داد که بعد از رفتن بیگلربیگی در صلاح حال ایشان و تلافی مافات خواهد کوشید و همین پیش‌آمد تاحدی باعث تزلزل در بحریه ایران شد.

نادرشاه بعد از شنیدن خبر مراجعت لطیف‌خان، دستوری دیگر جهت بیگلربیگی فارس فرستاد که این بار خود شخصاً برای تسخیر کلی عمان عازم آن ناحیه شود و امام سیف را که از لشکریان ایران اطاعت ندارد سرکوب کند. محمدتقی‌خان و لطیف‌خان دریابگی و ۶۰۰۰ لشگری در شوال ۱۱۵۰ [۱۷۳۸ - م] به بندرگاه جلفار پیاده شدند لیکن از بدبختی این مرد که نسبت بشهرت و جاه لطیف‌خان حسد می‌برد و دائماً باآزار و تخفیف او می‌پرداخت، از همان بدو ورود دوتیرگی درمیان فرماندهان لشگر انداخت و سپاهیان نیز مردسته طرفدار یکی از دو سردار شدند و این پیش‌آمد ناگوار اسباب ضعف کلی قشون ایران را فراهم ساخت.

امام سیف ثانی چون هنوز برای دفع دشمنان شخصی و خانگی به کمک ایرانیان احتیاج داشت از لشکریان محمدتقی‌خان و لطیف‌خان استعانت خواست.

بیگلربیگی فارس در ۱۳ ذی‌القعدة ۱۱۵۰ - [۱۷۳۸ - م] ابتدا قلمه معتبر بهلی از قلاع عمان را فتح کرد سپس در ۲۴ ذی‌الحجه به گشودن مسقط موفق آمد. اما از عهده تسخیر ارك نظامی آن نتوانست برآید و بعد از چهل روز محاصره مأیوس

شده بچلفار بازگشت و در ضمن همین محاصره لطیف خان را ناجوانمردانه مسموم ساخت و از چنان مرد کاری و کاردان لشکر ایران را محروم کرد

حرکت سفیهانه محمدتقی خان و اساک کلی او در پرداخت شهریه ملاحان و بی کفایتی در فتح قلعه مسقط باعث بروز شورش در میان دریانوردان کشتیهای ایرانی و ظهور عدم اطاعت از فرمان بیگلربیگی شد. واکثر کارکنان کشتیها که از اعراب هوله قبيله شیخ جباره کنگانی بودند راه جزیره کیش را پیش گرفتند و بار دیگر مجال دستبرد و تعرض در آبهای خلیج بدست این طایفه غارتگر و خوارج عمان افتاد و ساخلوهای ایرانی عمان بدون ارتباط و آذوقه ماندند. فقط جهازات شرکت هند شرقی انگلیس به ایشان سیورساتی می‌رسانند یکی از نتایج سوء این کیفیت تعرض خوارج بود به جزیره قشم و بحرین. در قشم اعراب بندر باسعیدو را غارت کرده به کشتار مردم بیگناه دست زدند. و در بحرین نیز ساخلوی ایرانی را در ارك محصور کرده شش روز تمام اهالی را قتل عام نمودند...»<sup>۱</sup>

وقتی خبر قتل عام و کشتار ایرانیان بوسیله شیخ نصرخان آل مذکور بعرض نادر شاه رسید وی نامه زیر را باو و شیخ غیثخان نوشت :

شیخ بزرگوار : شیخ غیثخان حاکم و نماینده دولت ایران، ای دادرس ملت و ناصر دولت ، داستان تصادم شما با امام مسقط را فهمیدیم و دانستیم که جماعت اباضیه بر جزایر فارس مسلط شده‌اند . ما از واقعه‌ای که بر شما واقع شده غافل نیستیم ، در همین سال انتقام سخت و جانگدازی نظیر انتقامیکه ذوالاکتاف از اعراب گرفت از آنها خواهیم گرفت . ما قشون مجهزی داریم که در سیراف و بندر سبه وارد شده‌اند ، اکنون آنها همسایه شما هستند ، در حرکت عجله نکنید تا اینکه اوامر شما ابلاغ شود. والسلام.

نادر<sup>۲</sup>

همچنین میرزا مهدیخان منشی نادرشاه و نویسنده کتاب دره نادری بامر نادرشاه در جواب نامه شیخ نصر نوشت :

«سلام بر کسیکه بادست و بازبان بما کمک کرد . ورحمت‌اله وبرکاته ... اما بعد بدانید که دسته‌ای که معروف بشدت وشجاعت می‌باشند برای مبارزه با دشمن شما اعزام گردیده است. اما آنچه را که از سلطان مسقط ذکر کرده‌اید که جزایر را تسلیم نمی‌کند، بین ما و او نیست جز محاکمه با شمشیر. هر وقت نامه من بشما رسید بمردم امر کنید که با دشمن خود مبارزه کنند . زیرا آنها ایمان واقعی ندارند . والسلام - مهدی.»<sup>۳</sup>

این دو نامه را شادروان سیدهاشم عدنانی امام جمعه بندر بوشهر در اختیار نگارنده گذاشته واصل آن از مجموعه‌ای که بنام «الذخائر فی جغرافیا الجزایر والبنادر» نوشته مرحوم شیخ محمدحسین آل عصفور است نقل شده . این مجموعه نفیس که شاید بتوان گفت منحصر بفرد است ، از اسناد ، فرامین و نوشته‌های خاندان‌های حکومتی

۱ - مطالعاتی در باب بحرین و جزایر و سواحل خلیج فارس - ص ۱۰۳

۲ - نسخه خطی کتابخانه مرحوم عدنانی امام جمعه بواثر - بقلم شیخ محمدحسین آل عصفور

- ص ۴۱

۳ - همان مأخذ - ص ۴۲



وما كنته كمدرا محمدان  
وزير الكنادة الى الشيخ  
المدكور

و نور حدة الأيالة والرياسة والأقال ونور حدة اليقظة للسلالة والسياسة والأيالة  
شخصا الوقور الشيخ غان الذكر امامه فقد ساعدنا التوفيق بزيارتك كالمكر والاشياع  
لخطابك اما ما ذكرتم من امر الرجل من انه قد ضاقت به نصيحة وطابت له الفضيحة و  
بالقصة الشيعية دون المصلحة فدعه فان رأى التعب مرهجه فحفظ ما عندك  
من الهمة العاليه في نصيحة نفسك ففانيه ودعه غرامه وقلل نصيحته و  
واعزب من ذلك انك لا تعلم من هوواه وليست عندك خبر من هوواه والحكم  
على الغائب شاهد عليك بالاعايب وقد بلغق ان من قلت نصيحته  
وقررت جماعته فقد خالف الامر ونقض العهد واستولى عليه الشيطان فحان  
السلطان وقد امرنا كذا باخراجه من الجزائر او ارساله اليها بالزواج فاقعدك  
عن متابعتك لامر الوزير المالحين والخيانة وسوء التدبير فان شئت تبعنا  
وان شئت ساكت بسبل الملائمة فالذي ياولك من الطرفين فاتبعه فغير من السلالة

ایران در بحرین جمع‌آوری و تنظیم شده و در باب هفتم آن سه‌نامه دیگر از نادرشاه خطاب به شیخ نصرخان وجود دارد که نشان دهنده کشورداری نادر شاه و اطلاعات او از سرتاسر مملکت و توجه مخصوصش به اعمال حکام خلیج فارس می‌باشد.

نادرشاه در یکی از این فرمانها بشیخ نصرخان نوشته است :

«بمن خبر رسیده است که تو بایک تن مسیحی ارتباط پیدا کرده‌ای و با او در باب خلیج و جزایر سخن گفته‌ای و پنداشته‌ای که او جهانگرد است و فریب سخنان و رفت و آمد او را خورده‌ای چندانکه برای او بساط عالی گسترده‌ای و میان بخدمت او بر بسته‌ای . آیا این گفتار خداوند تعالی را نخوانده‌ای ؟ که می‌فرماید : یهود و نصاری از تو خشنود نخواهند شد مگر اینکه تابع آئین ایشان شوی . اگر بعد از فهمیدن امر الهی باز از هوای نفس خود پیروی کنی هلاک خواهی شد .»

پاسخ شیخ نصر در همین موضوع که می‌گوید : «آنچه درباره گفتگوی و دوستی من با مردم مسیحی بعرض رسیده است کسی که این خبر را با آنجا رسانیده درست نرسانیده است . شما میدانید که مراقبت من در کار مرزبانی و دقت در امور پوشیده نیست اما دادن جاوخوراک بمردم از خوی پیغمبران و خسروان است .»

باز در نامه دیگری که به شیخ نصرخان در همین باب نوشته شده می‌گوید : «نامه توریسید ... سخن در باب اطعام و روآبودن و نبودن آن نیست و جای این مسائل در احکام دین است نه در سیاست و ریاست که موضوع بحث ماست . حرف ما و توخیلی شبیه است به سخن کسی که می‌گفت من به او ستاره‌هائی نشان می‌دهم و او بمن ماه را می‌نماید . کسیکه به سخن او اطمینان دارم برای من گفت که آن مرد مسیحی برای کاوش تپه‌های بحرین و حفاری در اراضی بلند و پست آنجا از تو اجازه خواسته است . من ازین چشم پوشیدم زیرا حسن سیرت و پاکدلی تو معلوم است ...»<sup>۱</sup>

بهر حال قبل از اینکه نادر نیروئی برای سرکوبی متمردین به بحرین بفرستد بین خود اعراب نفاق افتاد و ایرانیان توانستند یک قسمت از ناوگان خود را مجدداً بدست بیاورند و در یک جنگ دریائی پس از آن که رئیس شورشیان کشته شد باقیمانده قوای شورشی نیز شکست خورده و متفرق شدند.<sup>۲</sup>

در سال ۱۱۵۲ - (۱۷۴۰ م) نادرشاه به محمدتقی‌خان فرمان داد تا با تجدید نیروی دریائی عملیات جنگی را در عمان و بنادر دنبال کند و اگر بمقاومت شدیدی برخوردند این بار مسقط را با خاک یکسان سازد ، لیکن بعلت شورشی که در همین ایام در کوه کیلویه روی داد و خود نادر در این موقع به فتح هندوستان اشتغال داشت، محمدتقی‌خان بیگلربیگی نتوانست فارس را ترك کند<sup>۳</sup> . در نتیجه او ابتدا بکوه کیلویه رفت و پس از خاتمه شورش این منطقه چون در مکران شورش شده بود محمدتقی‌خان چندین هزار سرباز با ناوهاییکه داشت برای سرکوبی شورشیان مکران فرستاد ولی او نه تنها در مکران

۱ - نسخه اصلی این کتاب در اختیار نگارنده است که چندی نیز به استاد محیط طباطبائی به امانت داده شده و اصل فرامین نیز در خاندان عدنانی در بوشهر نگهداری می‌شود .

۲ - سخنرانی لکه‌هات در انجمن ادبی لندن - سال ۱۹۳۶

۳ - مطالعاتی در باب بحرین و سواحل خلیج فارس - ص ۱۰۳

شکست خورد بلکه باشورش ناویان و سربازان گرسنه و مرگ عده زیادی از آنها در اثر گرسنگی مواجه شد. سربازان و ناویان که از خست تقی‌خان بستوه آمده بودند در اوایل سال ۱۱۵۳ (سپتامبر ۱۷۴۰ م) علیه فرماندهان ناوها قیام کرد. درباردار امیرعلیخان فرمانده ناوگان وعده‌ای از افسران او را کشته با تمام ناوگان ایران بخورفکان فرار کردند.

نادرشاه، محمدتقی‌خان را احضار کرد و او در سال ۱۱۵۳ (اواخر ۱۷۴۰ م) در نادرآباد قندهار حضور یافت و بفرمان شاه بحساب اورسیدگی کردند. چون سوءاستفاده او مسلم شد نادر او را از مقام والی‌گری و بیگلربیگی فارس معزول کرد و در اردوگاه نگاه داشت.<sup>۱</sup>

چندی بعد نادرشاه «محمود خان» را بسمت دریاداری ایران انتخاب کرد و او رابه گمبرون فرستاد. لکهارت می‌نویسد: «... وی نه تنها دریادار بدون ناوگان بود بلکه هیچ گونه اطلاعی از امور دریاداری نداشت. او درحالیکه از شرکت هند شرقی انگلیس تقاضای خرید یک ناویزرگ داشت، خواهش کرد که شرکت بین او و شورشیان وساطت کند و آنها را به تحویل ناوگان ایران وادار سازد و شخصاً نیز نامه‌ای به شورشیان نوشته از آنها تقاضا کرد که شرکت انگلیسی هند شرقی تسلیم شوند، ولی بدون اینکه منتظر جواب شرکت بشود دوفروند از ناوگان هلندی را اجاره کرد و عازم حمله به شورشیان شد، ولی درنبردی که بین طرفین روی داد نتیجه قطعی بدست نیامد و ناچار به گمبرون مراجعت کرد و بعداً در نتیجه اختلافاتی که بین او و هلندیها پیش آمد دستور داد سربازان مسلح ایرانی وارد ناوگان هلندی شوند.

اعراب نیز در خلیج مطلق العنان بودند و بهر کجا که می‌خواستند می‌رفتند تادر ماه مارس ۱۷۴۱ (۱۱۵۴ هجری) که بین شورشیان عرب مانند سابق نفاق افتاد و بعضی از آنها باب مذاکره را با مقامات ایرانی گشودند. عجب اینجاست که مذاکرات به زبان انگلیسی انجام شد و حتی یک نفر انگلیسی متواری از طرف شورشیان نمایندگی شرکت در مذاکرات را داشته و از طرف دولت ایران نیز نماینده شرکت انگلیس هند شرقی گفتگو می‌کرد و چون این مذاکرات به نتیجه نهائی نرسید لذا چندی بعد سردار امام وردیخان وارد گمبرون شد و در ماه اکتبر همان سال دوفروند ناو هلندیرا گرفت و عده‌ای سرباز بر آنها نشانند و برای حمله بشورشیان به طرف جزیره کیش حرکت کرد. پس از آنکه در جزیره مزبور عده‌ای در ساحل پیاده کرد، ناوگان شورشیان ظاهر شد و جنگ دریائی در گرفت و کار بشورشیان تنگ گردید ولی در این بین سردار از انفجار یکی از توپهای خود که خرج اضافی در آن گذارده بودند مجروح شد و فوت کرد...»<sup>۲</sup> !!

دکتر لکهارت به نقل از محمد کاظم بیک مروزی سمرقندی که وقایع روزانه دوران نادری را ضبط کرده می‌نویسد: «... سردار تادم آخر افراد خود را تشویق و ترغیب به جنگ می‌نمود ایرانیان که سردار خود را کشته دیدند دست از جنگ کشیدند

۱ - سخنرانی لکهارت - ترجمه ظلی - سالنامه دنیا - ص ۱۹۲

۲ - ایضاً - ص ۱۰۴

و بادبان برافراشته سربازان خود را که به خشکی پیاده شده بود بدست تقدیر سپردند...»<sup>۱</sup>  
 نادرشاه سپس مظفر علیخان بیات نیشابوری را به حکومت عمان و بحرین منصوب  
 و او را با پنجهزار نفر روانه عمان کرد. وقتی نیروی مظفر علیخان به ساحل مسقط رسید اهالی  
 و بزرگان شهر به استقبال آنان شتافتند و اظهار اطاعت کردند حاکم عمان بعد از اینکه  
 پنجهزار نفر از سپاهیان خود را در عمان مستقر کرد و ده روز بکارهای داخلی پرداخت  
 دستور داد تا کدخدایان عمان را در یک روز به حضور او بیاورند. و فرمان داد تا همه  
 یاغیان را دستگیر کنند. سپس آنها را سه دسته تقسیم کرد.

۱ - دسته اول را که از سران شورش بودند در حضور خود به قتل رسانید.

۲ - دسته دوم را که در پرداخت مالیات و حقوق دیوانی تعلل کرده بودند،  
 از هر دو چشم نابینا ساخته و یازبانشان را بریدند.

۳ - دسته سوم که اهالی را به شورش تحریک کرده و یا شورشیان را تشویق به  
 مقاومت کرده بودند با بریدن گوش. بنی وزبان و مصادره اموالشان به مجازات رسانید.<sup>۲</sup>  
 وقتی همه عمانیان منکوب شدند مظفر علیخان بنای تعدی و اجحاف را گذاشته  
 دستور داد تا یکصد و پنجاه من مروارید غلطان که اعلای آن نیمی دانه بیک مثقال و وسط  
 آن ده دانه دیگر بیست دانه یک مثقال بوده باشد، از عمال و مباشرین مذکور بصیغه ترجمان  
 بازیافت نمود...»<sup>۳</sup>

بازرگانان عمان یکصد من مروارید را از بین خود جمع کرده به او دادند. ولی  
 وی ادعا کرد که طبق فرمان نادر یکصد و پنجاه من دیگر باید تحویل بدهید. چون  
 حتی یک دانه مروارید در آن دیار باقی نمانده بود که تحویل بدهند چند صد نفر غواص  
 بصید مروارید رفته و در اندک فرصتی «باقبال صاحبقرانی پنجاه من مروارید غلطان فراهم  
 آورده بایکصد من انقاد در گاه جهانگشاه گردانید...»<sup>۴</sup>

مظفر علیخان که با جمع آوری این همه مروارید خود را موفق میدید با آسودگی  
 خیال مشغول کار حکومتی شد، ولی در سال ۱۱۵۴ - (۱۷۴۲ م) به بستر بیماری افتاد  
 و مرد.

همینکه خبر مرگ مظفر علیخان منتشر شد، عمانیان شروع به تاراج و قتل  
 عام دارائی سربازان نمودند وقتی این خبر به اطلاع نادرشاه رسید او کلب علیخان افشار  
 پسر بابا علی بیک افشار را که برادر فتحعلیخان و برادرزش بود «... بسرداری عمان و  
 مملکت فارس سرافراز ساخته مقرر داشت که جمیع عساکر فارس را که موازی بیست و  
 پنجهزار نفر می شود برداشته بنواحی مسقط و بحرین رفته سکان آندریار را قتل عام کرده  
 مراجعت بفارس نماید...»<sup>۵</sup>

بعد از این حادثه مدتی نادرشاه اقدامی برای کسب قدرت و بازگشت حکام -

۱ - یادداشت های محمد کاظم ص ۳۶۷ - نقل از نطق لکهارت

۲ - عالم آرای نادری - انستیتوی ملل آسیا - ۱۹۶۶ - دفتر سوم - ص ۱۰۸

۳ و ۴ - همان مأخذ - ص ۱۰۹

۵ - همان مأخذ - ص ۱۰۷

ایرانی در عمان سواحل غربی خلیج فارس اقدامی نکرد. ولی چون ملوانان شورشی کشتیهای ایرانی و اعراب سواحل جنوبی بار دیگر سرشورش برداشتند و جزیره کیش را به تصرف درآوردند، نادر درصدد تنبیه آنان برآمد و اتفاقاً در همین وقت: دامان سیف ثانی را مردم عمان بعلت بدعت‌ها که آورده بود و رفتار ناخوشی در ذی‌الحجه ۱۱۵۴ [مارس ۱۷۴۱] از امامت خلیع کردند و یکی از بنی‌اعمام او را که سلطان مرشد نام داشت به امامت برداشتند سیف باردیگر دست توسل بدامان محمد تقی‌خان [که در همین ایام مجدداً والی فارس شده بود] دراز کرد و از او مدد خواست. بیگلربیگی نیز درخواست او را به میل پذیرفت و به دستور نادرشاه به تهیه کشتی و سپاه پرداخت بعد از خریدن دو کشتی از هلندیها و دو کشتی دیگر از انگلیسیها لشکریان ایران بسرداری کلبعلی‌خان برادرزن نادر و سردار گرمسیرات فارس در رمضان ۱۱۵۵ [۱۷۴۲ - م] ساحل عمان پیاده شدند<sup>۱</sup>.

کلبعلی‌خان با سپاهیان که گردآورده بود، باکمک محمدتقی‌خان بیگلربیگی که سه هفته بعد باو پیوست به بندرگاه جلفا پیاده شدند امام سیف بن سلطان بمنظور اظهار اطاعت از نادرشاه و همکاریهای جنگی باردوی محمدتقی‌خان رفت تا قراردادی منعقد کند. به موجب معاهده‌ای که امام پیشنهاد کرد: هرگاه سپاهیان ایران او را با امامت عمانات منصوب کنند او متعهد می‌شود که از آن به بعد خود را تحت‌الحمایه و محکوم شاه ایران بداند.<sup>۲</sup>

پس از آن که با این شرایط بین طرفین موافقت شد، کلبعلی‌خان با سپاهانش بطرف قلعه صحار رفت و قلعه را محاصره کرد. امام و والی نیز برای تهیه نقشه‌های جنگی به مسقط رفتند.

باآنکه امام سیف ثانی خود را در اختیار والی فارس و نیروی او گذارده بود، با این حال محمد تقی‌خان که مردی ناآرام و محیل بود، برای آنکه کار قلعه مسقط را به آسانی تمام کند. شبی که امام سیف ثانی به کشتی او رفته بود: «... چون تقی‌خان می‌دانست که امام مسقط به استعمال مشروب خبلی شایق است، دعوت مفصلی از او وعده زیادی از افسران در یکی از قلاع مسقط بعمل آورد و مقدار زیادی شراب شیراز بآنها نوشاند و چون مست شدند قلعه را متصرف شد و مهرامام را تصاحب کرد و دستور تسلیم سایر قلاع مسقط را بارتش ایران با آن مهر صادر نمود به این ترتیب ایرانیان تمام قلاع و استحکامات مسقط را اشغال کردند. پس از آنکه امام مسقط بحال طبیعی برگشت و اوضاع را مشاهده نمود مدتی در آنزوا بسربرد تا از غصه و ندامت درگذشت...»<sup>۳</sup> کلبعلی‌خان که با دفاع سخت پاسداران قلعه حصار مواجه شده بود، نه تنها نتوانست طرفداران احمد بن سعید بوسعیدی را شکست بدهد، بلکه از آنها شکست سختی خورد. وقتی این خبر به نادر رسید باردیگر لشکریانی از شیراز بکمک او فرستاد و این بار نیز چهار کشتی دیگر

۱ - مطالعاتی در باب بحرین و خلیج فارس - ص ۱۰۵

۲ - ایضاً - ص ۱۰۴

۳ - سخنرانی لکهارت - انجمن ادبی لندن - ۱۹۳۶

از شرکت هندشرقی انگلیس خریداری کرد. هنگامی که نیروی امدادی به عمانات رسید «... احمد بوسعیدی بالاخره از مقاومت عاجز شد و قبول کرد که با شرایطی آبرومندانه قلعه را تسلیم نماید واهم این شرایط تأمین جانی او و سپردن حکومت صحار و بعضی نقاط دیگر عمان باو بود از طرف بیگلربیگی محمدتقیخان شرایط او را پذیرفت وقشون ایران درجمادی الاولی ۱۱۵۵ بعد از هشت ماه محاصره ودادن قریب ۳۰۰۰ تن تلفات بالاخره صحار را گرفتند واحمد بن سعید به حکمرانی صحار و یکی دو محل دیگر از عمان گماشته شد...»

**قیام علیه نادر**  
محمدتقیخان بیگلربیگی والی فارس که خود را دربه سلطنت رسانیدن نادر و فتوحات او سهم و با او برابر می دانست نه تنها از دارائی شاهی سوء استفاده می کرد . بلکه از پرداخت حقوق و دستمزد و جیره نوابان و افسران ناوها هم خودداری می کرد. او وقتی عمان بحرین ومسقط را فتح کرد، چون هنگامی که به قندهار احضار شد و تحت نظر قرار گرفت ، مرگ را در چند قدمی خود می دید ، درصدبرآمد که با کمک کلبعلیخان علیه نادرشاه قیام کند . وی در سال ۱۱۵۶ هجری (۱۷۴۳ - م) که نادر سرگرم جنگ با عثمانی بود به کلبعلیخان پیشنهاد کرد تا علیه نادر در فارس قیام کنند . کلبعلیخان پیشنهاد او را نپذیرفت وماجرا را به نادر گزارش داد . محمدتقیخان هم برای اینکه او را از بین ببرد علیه او نامه هائی به نادر نوشت ولی سرانجام بطوریکه محمد کاظم بیگ نوشته است ، محمدتقیخان بدین بهانه کلبعلیخان را کشت .

«... هرچند که رقم مبارک می رسید که باعث زرفتن به مقصد از چه راهست کلبعلیخان دراین خصوص کوتاهی بعمل آورده بخیالات فاسده افتاده اراده سلطنت در خاطر آن خطور می کرد وتقیخان وجمع دیگر از دوستاران گیتی ستان بعرض اقدس رسانیدند که کلبعلیخان را هوای سلطنت در خاطر خطور کرده وباتقیخان متفق گشته اراده سرکشی دارند صاحبقران گیتی ستان رقم بعده کلبعلیخان قلمی داشت که در محل فرصت سرتقیخان را از قلعه بدن جدا ساخته بدرگاه معلی خواهی فرستاد و رقم دیگر بمهده تقیخان قلمی داشت که هوای سلطنت در دماغ کلبعلیخان راه یافته در محل فرصت سرآن را از قلعه بدن جدا ساخته انفاد درگاه معلی نموده خود صاحب اختیار وفرمانروای مملکت فارس خواهی بود واین هر دو رقم از اتفاقات بدست تقیخان افتاد از خوف وهراسی که داشت رقم کلبعلیخان را مخفی وجمعی از سرکردگان فارس را در خلوت احضار داشته و این راز را در میان نهاد . محمد باقر بیگ نام از طائفه لك از جمله معتبرین عساکر فارس بود . گفت هرگاه مقرر نمائی من سر کلبعلیخان را امشب از قلعه بدن جدا ساخته بجهت تو حاضر نمایم. خان مذکور آنرا وعده و وعید بسیار داد درآن شب باقر بیگ مذکور با چند نفر از نامداران فارس وارد سراپرده خان عالیقدر گردید . چون محل اعتماد در خلاء وملاء با آن دب همه مصلحت وکمکاج حاضر بود بعادت هرروزه نزدخان معالی شان وارد گردید و کشبک چیان و حارثان مزاحم آن نشدند چون نمی دانستند آن نمک بحرام بورونخمه آن که دست به شمشیر کرده وبواب خانراپاره پاره کرده بقتل درآوردند و

جسد آنرا بمیان چاه عمیق افکنده سر آنرا بخدمت تقی‌خان حاضر ساختند و در آن شب شورش و انقلاب عظیم در میان عساکر رکابی افتاد. اما تقی‌خان همان رقم بندگان اقدس را حجت خود ساخته بجمیع سرکردگان خواند و آن فتنه عظیمه ساکن گردید...<sup>۱</sup>

محمدتقی‌خان پس از ضبط اموال و دارائی کلبعلیخان و خلع سلاح سرکردگان طرفدارش، همه را مطیع خود ساخت. بعد از این حادثه همه سران عشایر و بزرگان فارس خود را مطیع والی فارس دانستند. در این میان فقط رستم‌خان که در بندرعباس مشغول ساختن استحکامات بندری و تهیه کشتی‌های جنگی برای نیروی دریائی نادری بود، با تقی‌خان موافقت نکرد. تقی‌خان چند نفر از طرفداران خود را نزد او فرستاد و باو اطلاع داد که نادرشاه دچار مالیخولیا شده و پس از بازگشت از داغستان همه را به قتل خواهد رسانید و لذا برای جلوگیری از این حادثه بایستی پیش‌دستی کنیم. رستم‌خان از شنیدن این پیام سخت برآشفته و گفت هر کس چنین خیالاتی داشته باشد او را خواهد کشت. تقی‌خان چون دید او حاضر بهمدستی و هم‌فکری نیست با حيله و با کمک چند نفر از همدستانش سراو را از بدنش جدا کرده برای نادر فرستادند.<sup>۱</sup> محمدتقی‌خان بعد از قتل رستم‌خان بطرف بنادر جنوب رفت و پس از ضبط همه دارائی‌های شاهی بطرف لار حرکت کرد. نادر وقتی از قیام والی‌فارس مطلع شد، الله‌وردیخان قرخلوی افشار را باسی‌هزار نفر از سپاهیان عراقی، لر، بختیاری، خراسانی بطرف اصفهان حرکت داد. ولی سرانجام در ۱۱۵۷. (۱۷۴۴ - م) پس از اینکه شهر شیراز سه ماه در محاصره قوای الله‌وردیخان بود، تقی‌خان مجبور بفرار از شهر شد.

محمدتقی‌خان که با پسرش محمدرضاخان به بیابان فرار کرده بود، دوسه میل راه که رفتند بگله‌ای که از آن خود او بود برخوردند. محمدتقی‌خان به پسرش گفت: اگر ما را با این لباس‌های فاخر به بینند ممکن است بطمع گرفتن جایزه ما را به قتل برسانند. آنها لباسهای خود را به گله‌داران دادند و لباس آن شبانان را دربر کرده بباستن دوقرص‌نان به کمرشان پیاده عازم کوه و بیابان شدند. چند روز بعد محمدتقی‌خان در اثر گرسنگی و وحشت از دست دادن همه دارائی و مقام و منصب‌هاییکه داشت با پسرش به‌غاری پناه برده اتفاقاً یکی از مأموران الله‌وردیخان که در پی یافتن آنان بود و به‌غاری که محمدتقی‌خان و پسرش به آن پناه برده بودند دست یافت و گفتگوهای آنها را شنید. خواست دردم آنانرا بکشد، ولی محمدتقی‌خان باو گفت با کشته‌شدن ما نتیجه‌ای نخواهی برد. بهتر است ما را به نزد الله‌وردیخان ببری. سرباز نادری چنین کرد. وقتی این دو به اصفهان رسیدید آنانرا وارونه سوار الاغ کرده و بادهل و سرنا وارد شهر کردند. بفرمان الله‌وردیخان «محمد رضاخان» را جلو پدرش «محمدتقی‌خان» کشتند. سپس آلت رجولیت محمدتقی‌خان را بریده مرهم گذاشتند و شش روز بعد چشم او از حدقه درآورده با چا‌پاری نزد نادرشاه فرستادند و بدین ترتیب نادر یکی از نزدیکان خود را که در راه تأسیس نیروی دریائی ایران و تهیه ناوهای جنگی و پس گرفتن عمان، مسقط، بحرین و سایر جزایر

فداکاریهای بسیار کرده بود، از پای در آورد.<sup>۱</sup> پس از این واقعه، نادرشاه این بار تصمیم گرفت شخصا بعمان برود و کار این منطقه را تمام کند. ولی آغاز جنگ مجدد با عثمانی‌ها در ۱۱۵۸ - (۱۷۴۵م) (تغییر مزاج نادری و سپس قتل او در ۱۱۶۰ - (ژوئیه ۱۷۴۷ - م) مصادر امور ایران را از عمان و مسقط غافل ساخت. در نتیجه بار دیگر شورش عثمانیان آغاز شد. عباس‌اقبال می‌نویسد:

«... احمدبن سعید بوسعیدی که بایستی مطابق تعهد هر سال خراجی بعامل ایرانی عمان بدهد از این اوضاع استفاده کرد و بیهانه‌ایکه برای فرستادن پول از صحار به مسقط وسیله‌ای ندارد عامل ایران را بصحار خواست و چون در نتیجه تعلق او پرداخت جیره و موجب ساخلوی ایرانی مسقط بعقب افتاده و جمعی از ایشان دست از کار کشیده بودند، عاقبت يك عده از سراز سپاهی ایران بدعوت احمدبن سعید برای مذاکره درباب شکل پرداخت خراج به صحار رفتند و او خائنه جماعتی از آنانرا کشت و ساخلوی مسقط را هم بادادن پول و فریب به تسلیم واداشت و به این شکل سهولت بر صحار و مسقط و غالب نقاط دیگر عمان دست یافت فقط بندرگاه جلفار در تصرف ایرانیان باقی ماند...»<sup>۲</sup>

وبدین ترتیب بزرگترین نیروی دریائی ایران پس از اسلام با وجود بدست آمدن پیروزی‌های بزرگ بعلت بی‌کفایتی، پول‌پرستی، ظلم و سوء رفتار محمدتقی‌خان شیرازی بیگر بیگی فارس که هم سرداران زیر دست خود مانند - لطیف‌خان و کلبعلی‌خان را کشت و هم ملوانان و کشتیرانان و لشکریان را بواسطه نرساندن مقرری بشورش و عدم اطاعت و فرار واداشت از بین رفتن و کار این لشکرکشی را بکلی خراب کرد.

\* \* \*

بعد از مرگ نادرشاه در وضع سیاسی خلیج تفاوت فوری پیدا نشد و تا چند سال اثر لشکرکشی او که در خاطره‌ها باقی بود مانع از فعالیت سرکشان محلی میشد. حکومت بنادر و جزایر برعهده شیخ ناصرخان آل مذکور قرارداشت و عثمانیها بیشتر سرگرم توسعه مستعمرات خود در شرق افریقا و تکمیل قدرت دریائی خویش بودند. کشتیهای نادری که هنوز در دست ناخدایان بوشهری بود عامل مهمی برای حفظ ارتباط میان بوشهر و بنادر و جزایر بشمار می‌رفت، چنانکه در لشکرکشی کریم‌خان زند به بصره باز از وجود آنها استفاده شد و پیش از آن هم وقتی زکی‌خان زند در صدد برآمد که برای مطیع ساختن امام عمان بمسقط لشکرکشی کند، با کشتیهای نادری عازم بندر رأس الخیمه یا جلفار - که هنوز در دست ایرانیها بود شد. زکی‌خان بواسطه غفلت و نفس‌پرستی دریک حادثه هوسرانی بدست شیخ عبدالله معینی حاکم جزیره هرمز اسیر شد و موضوع پیاده کردن قوا در ساحل عمان بی‌نتیجه ماند. عثمانیها نیز که از زمان نادر بدین طرف ظاهراً از دخالت مستقیم در کار خلیج منصرف شده بودند، از این بی‌عد درصدد تلافی برآمدند چنانکه وقتی سپاه ایران بصره را محاصره و فتح کرد، کشتیهای مسقطی

۱ - عالم آرای نادری - دفتر سوم - ص ۱۴۱

۲ - مطالعاتی درباب بحرین و سواحل خلیج فارس - ص ۱۰۷



با گروهی از خوارج بیاری عثمانیها داخل آبهای شطالعرب شدند و مدتی مدید مزاحم حال و عبور و مرور ایرانیان بودند و با آنکه مایوس شدند و به مسقط بازگشتند اما همین اقدام مقدمه توجه جدید خوارج به خلیج فارس شد.<sup>۱</sup>

اعراب عتویی که قبلا در برابر بنی هوله از بحرین به ساحل قطر رانده شده بودند با تجدید فعالیت خوارج دستی از آستین در آوردند و بار دیگر به فکر غارت و وچپاول بحرین افتادند و عاقبت نیز به مقصود خود رسیدند.

«... این عتوبیها که پیرو عقیده مالکی بودند در قطر نمی گذاشتند شیعیان بحرینی بکار عزاداری سیدالشهدا (ع) بپردازند از این رو میان آنها و بحرینیها کشمکش تولید شد. شیخ نصرخان حاکم خلیج در صدد برآمد آنها را از قطر نیز براند و بدین منظور از بحرین بدانسوب رهسپار شد. در یک جنگ دریائی که در تنگه میان قطر و بحرین رخ داد، سپاه بوشهر درهم شکسته شد و شیخ نصرخان از بحرین به بوشهر گریخت و عتوبیها به بحرین درآمدند. شیخ نصرخان برای سرکوبی آنها از حاکم فارس کمک خواست و مسئولین امرچندان در اینکار مسامحه کردند که عتوبیها بر بحرین مستولی شدند و برخی از بزرگان و علمای بحرین ناگزیر از مهاجرت به ایران شدند و در بندرهای خلیج فارس مسکن گزیدند پیدایش وهابیه و پیشرفت آنها در اراضی مجاور خلیج، برای آل خلیفه که اصلا از غواصان خلیج و مردم بندر دبی محسوب می شدند، ولی در کویت و قطر به ثروت و جاه و ریاست رسیده بودند، یک موازنه از طرفداری بوجود آورد و در میان والی فارس و امام مسقط و امیر سعود نجدی متناوبا نقش خاصی را عمل می کردند... هر یک از آنها که در صدد فتح بحرین بر می آمد، عتوبیها بآن دیگری متوجه می شدند تا اینکه توانستند - برای خود در خارج از حوزه خلیج فارس نقطه اتکائی بدست آورند...»<sup>۲</sup>

از طرف دیگر «... رأس الخیمه یا جلغار که آخرین پایگاه دریائی ایران در ساحل غربی عمان بر خلیج فارس بود پس از مرگ کریم خان تکیه گاه قبیله جواسم یا قواسم شد که از راس مسندم تا مشرق قطر در دهکده های ساحلی مستقر بودند بی اطلاعی و ناتوانی مسئولین امور ایران در اداره کشور سبب شد که حق نظارت بر راههای تجارتی و امنیت روابط دریائی را در این ناحیه بر عهده انگلیسها واگذارند و زمینه را برای استقرار آن دولت در این سواحل که تا آغاز قرن نوزدهم هنوز در حوزه سیادت سیاسی ایران وارد بود بصورت قرارداد جلودگیری از اختلال امنیت طرق ارتباطی زمینه سازی کنند و بلا - فاصله بحرین را نیز در این حلقه از ارتباط اسارت آمیز در آورند.

اما مسقط که تا اوایل عهد ناصرالدین شاه به اعتبار نسبت خویشاوندی با قاجار و اجاره داری بندرهای بحر عمان و خلیج تابع ایران شناخته می شد با قراردادهای دیگری به انگلیس بستگی پیدا کرد و آخرین نقطه ای که در ساحل خلیج زیر نفوذ سیاسی انگلیس درآمد کویت بود.

ترکهای عثمانی با ازدست دادن کویت و سپس احسا و قطیف از کنار خلیج فارس

۱ - نشریه وزارت امور خارجه ایران - دوره سوم - شماره ۳ - جزر و مد خلیج فارس -

رانده شدند و برای آنها در این ناحیه راه ارتباطی جز از طریق شطالعرب باقی نماند. بهمین نظر بود که در قرارداد رفع اختلاف حدود و مرزبندی منعقد در ۱۹۱۴ کمسیون مختلط رفع اختلاف برای اینکه عثمانیها را راضی نگهدارد، در تغییر مدلول عهدنامه ارض روم که ساحل شرقی شطالعرب را تاقیله باحق کشتیرانی آزاد در آن رود از آن ایران میشناخت، بضرر ایران و برخلاف عرف سیاسی، مرز را از خط میان رود بخصط جزر ساحلی آورد و عذر این تجاوز از مقررات بین‌المللی این بود که ترکها جز این راه مدخل دیگری ندارند، در صورتیکه ایران کلیه سواحل شمالی خلیج فارس را باینرگاهها و لنگرگاههای متعدد در اختیار دارد و این رشوه از کبسه ایران برای این بود که ترکها از کویت واحسا و قطیف بسود انگلیس و ابن سعود صرفنظر کنند...<sup>۱</sup>

دولت ایران که در آغاز قرن نوزدهم صاحب اختیار قانونی کلیه سواحل و جزایر خلیج فارس - به جز ناحیه قطر و قطیف واحسا و کویت - بود در پایان این قرن قسمت مهمی از حقوق خود را در جنوب این دریا از دست داده بود و در یک قسمت دیگر آنها هم نمی‌توانست به مناسبت دخالت اجانب حق سیادت خود را اعمال کند.

خلیج فارس که از دوهزارسال پیش بدینطرف یک دریای کاملاً ایرانی بود و سرنوشت مردم مجاور آن با سرنوشت مردم کشور ایران بستگی کامل داشت برای نخستین بار با قضیه دفاع از هند امپراطوری انگلیس در جنوب آسیا ربط پیدا کرد و در حوزه نفوذ یک دولت غربی درآمد.

## کارخانه ها و کارگاههای کشتی سازی نادر

هنگامیکه نادرشاه مصمم به تشکیل یک نیروی دریائی نیرومند و جنگنده بود، همزمان با مراجعت از هندوستان، خبر شورش مجدد اعراب عمان را به اطلاع او رسانیدند. نادر در همان جا امریه‌ای به نظام‌الملک والی دکن نوشته، دستور داد تا بیست فرزند کشتی جنگی در بندر سورت برای او بسازند.

در آن ایام دربندر سورت - یکی از بنادر ساحلی هندوستان - انواع کشتیهای اقیانوس پیما ساخته میشد و اکثر کشتی‌سازان و ناخدایان سورتی و یا مالکان کارگاههای کشتی‌سازی پارسیانی بودند که اجداد آنها پس از حمله اعراب به ایران به هندوستان مهاجرت کرده و در این بندر به کار ساختن کشتی مشغول بودند. کشتی‌سازان سورت معروف‌ترین کشتی‌سازان جهان در آن ایام بشمار می‌رفتند. آنان برخلاف روش کشتی‌سازی در سده میانه، از روزیکه شروع به ساختن کشتی میکردند تا وقتیکه کشتی آنها تمام می‌شد، کشتی را در روی خشکی یعنی داخل یک خلیج مصنوعی که بشکل کارگاههای کنونی ساحل شمالی خلیج فارس است آماده ساخته و پس از اینکه همه کارهای کشتی تمام می‌شد، آنرا به دریا می‌افکندند گرچه کشتیهاییکه در سورت ساخته می‌شد، بسیارگران بود، ولی به علت داشتن استحکام و خوبی بنا و مصالح، طالب و مشتری زیاد داشت. مجله

بمبئی کاتلینشن در ۳۱ مه ۱۷۳۴ مقاله‌ای درباره کشتی‌سازان سورت نوشته و چنین نظر میدهد: «کشتیهائیکه از «تیک» در سورت یا بمبئی ساخته می‌شد، از کشتیهائیکه در اروپا می‌ساختند بهتر و با دوام‌تر بود و در هر آب و هوایی خیلی دوام می‌کرد.» ویلک می‌نویسد: (یک دریانورد هلندی بنام استیوارنیس Stavorinoss اشاره‌ای به کشتیهای سورتی نموده و مدعی است یک کشتی که در سورت در سال ۱۷۰۲ [۱۱۱۴ - ه] ساخته شده و موسوم به کشتی قدیم بود تا سال ۱۷۷۰ (۱۱۸۴ - ه) هنوز زیبایی و دوام خود را از دست نداده بود...»

نادر شاه که از مهارت کشتی‌سازان پارسی بندر سورت با خبر بود امریه موکدی برای ساختن کشتیها صادر کرد. هنگامی که بحدود داغستان رسید با اطلاع دادند که همه کشتیها در بندر سورت به آب انداخته شده است. میرزامهدی‌خان نویسنده «دره نادری» در این باره چنین می‌نویسد:

«... بروفق فرمان کشتیهای آسمان شوکت که هر یک کشور آبدان (جای آب‌گیر و مخفف اماران) و دریای پرشور را سورمتین [حصار محکم] بودند، در بندر سورت صورت اتمام یافته و غرابان [کلاغان سیاه] طیارات<sup>۱</sup> [نوعی کشتی] و طیارات غرابات که بر نسرین [نام دوستاره کرکس] پیشی می‌گرفتند در اوکار [آشیانه‌ها] مجادح [ساحل دریا] طیاری [آمادگی] پذیرفته و جهازاتی که در بروبحر برجهیز صرصر [اسب دونده] مسابقت می‌جستند با جهازات تجهیز گرفته والی سورت آن سفاین راکه هر فلکی در بحر عظیم الفلک [مضطرب یا موج زن] از سفینه فلک یاد میداد در چشم شخص چشم [مردمک] جبال متحرم به نظر می‌آمد شوکت آن اجسام جسم [تنومند] نهنگ پیکر سفینه را در بحر خزر چرخ اخضر به گرداب حیرت می‌انداخت و نظارهٔ وسعت دریای محیط نیلگون را با هزاران دیده غرق تماشا می‌ساخت...»<sup>۲</sup>

به فرمان نادرشاه همه کشتیها از بندر سورت بطرف مسقط حرکت کردند ولی چون حرکت آنها با فصل انقلابات دریای عمان - نیمه دوم خرداد تا نیمه اول مرداد - مصادف بود یکی از کشتیها به گل نشست و غرق شد. ولی بقیه به ساحل مسقط رسیدند و در اختیار تقی‌خان والی فارس قرار گرفتند. علاوه بر این نادرشاه بوالی فارس دستور داد تا سالی دو ناو جنگی پر از کالای ایرانی نموده به بندر سورت ببرد و با فروش کالای ایرانی درآمد حاصله را صرف خرید ناوهای دیگر سازد. رئیس شرکت هند شرقی در بندر گمبرون گزارشی که در اواخر ماه فوریه ۱۷۴۵ - م (۱۱۵۸ - ه) به لندن نوشته می‌نویسد: «فعلا دوفروند از ناوهای کالائی در حدود پنج هزار تومان بار - گیری کرده‌اند و حاضر بحرکت هستند...» او اضافه می‌کند: «... شاه ایران سی فروند ناو بزرگ و مقدار زیادی ناوهای کوچکتر دارد که یک قسمت از آنها در بندر گمبرون مشغول سوار کردن سرباز جهت تقویت پادگان جلقار هستند و مابقی در بندر بوشهر لنگر انداخته‌اند و بنظر می‌آید که اعلیحضرت شاه ایران هنوز نقشه تقویت نیروی دریائی

۱ - طیارات نوعی از کشتی و ترازو راهم گویند و به معنی چیز ترتیب یافته و آماده شده نیز آمده است.

خود را تعقیب می‌کند...»<sup>۱</sup> علاوه بر این او به کشتی‌سازان کنگ که از قدیمی‌ترین کشتی‌سازان ایرانی بودند و کشتیهای ساخت آنان تا سواحل چین و افریقا و حتی مدیترانه می‌رفت، دستور داد تا کشتیهای جنگی برای نیروی ایران در خلیج فارس بسازند. برای ساختن این کشتیها بودجه‌ای در اختیار کشتی‌سازان کنگی گذارده بود که در حمله ملک تبهال درانی به عباسی و کنگ از بین رفت. «... هنگام رایات جاه و جلال بنواحی جلال‌آباد چند نفر چاپار از نواحی بندرات از کناره رود و محیط‌وارد و بعرض اقدس رسانیدند که جمعی از طایفه بلوچ که در کناره بندر کنگ و عباسی سکنا داشتند به اتفاق ملک تبهال دریانی که در جزیره باپکون سکنا دارد متفق‌المهد گردیده بقدر پنج شش هزار نفر از جزیره مذکوره بیرون آمده با جماعه مزبور ملحق و جمعی از قوافل هشدرخان فرنگ که بعنوان معامله عراق وارد کناوه بندر مذکور گردیده بودند برخوردند اموال و مواشی آن جماعت را غارت بقدر هزار تومان نقد که حساب‌الامردارای جهان به جهت اخراجات عصر و کارکنان که مأمور ساختن غراب و کشتی بودند آنرا نیز تصرف و قتل و غارت زیاد در نواحی مذکور به وقوع انجامیده...»<sup>۲</sup>

در آن موقع یکنفر بلژیکی که از محترمین فنلاند و بنام لاپوتری Lepotherie در افغان سکونت داشت نادر باو دستور داد تا به بوشهر رود و بر ساختمان ناو بزرگ نظارت کند. «... هر قدر آن بیچاره اعتراض کرده که اصلاً من از کشتی‌سازی بی اطلاع، نتیجه نداشت و ناچار به بوشهر رفت، ولی این عذاب توأم با بدی آب و هوای آنجا سلامت مزاج او را بر هم زد و چندین مرتبه از مقامات ایرانی تقاضا کرده اجازه دهند بافغان مراجعت نماید تا هنگامی که کسالت او شدیدتر گردید، آن وقت موافقت شد که به افغان برود ولی بشیراز نرسیده در بین راه فوت کرد ساختمان کشتی بزرگ نادر با تمام نرسید و بدنه آن تا اوایل قرن نوزدهم در آبهای بوشهر مشاهده میشد...»<sup>۲</sup>

سرهارد فوردر جوتز که از جمله اولین سفرای انگلیس در ایران بود طی یادداشت هائی درباره بقایای کشتیهای نادری می‌نویسد: «... موقعی که من در سال ۱۷۸۴ [۱۱۶۱ هـ] به بوشهر رسیدم بقایای سه فروند کشتیهای نادری نزدیک شهر باقی بود و آن که نسبتاً از سایرین سالم‌تر مانده بود تقریباً پانصد تن ظرفیت داشت...» نیبور انگلیسی هم که چند سال زودتر از جوتز در بوشهر بوده - سال ۱۷۶۱ - م (۱۱۷۴ هـ) - ظرفیت کشتیهای نادری را دوازده پا آب گیر می‌داند. لرد گرز دربارۀ کشتیرانی نادر در خلیج فارس می‌نویسد:

«... اما اقدامات نادر برای تشکیل نیروی دریائی خلیج فارس چنین است که ابتدا به فرمان شاهنشاه ایران سی کشتی جنگی بازرگانی ساخت اروپا از هلندی‌ها و انگلیسها برای ایران خریدند ناو بانهای این کشتیها عموماً اروپائی و یا عربهای سنی بودند و آنطور که باید زیر بار ایران نمی‌رفتند در صورتیکه دولت ایران پیش از همه با عربها و عثمانیهای سنی مقیم اطراف خلیج سروکار داشت. دریا بیگی و فرمانده کل نیروی دریائی ایران در خلیج میرزامهدی‌خان [در راس نیروی ایران شخصی باین نام وجود

۱ - لکهارت - انجمن ادبی لندن - سال ۱۹۳۶

۲ - همان مأخذ

نداشته] اصلاً از دریا و کشتی اطلاعی نداشت و بدون اینکه خلیج فارس را به‌بیند برام‌های آنجا فرمانروائی می‌نمود نادرشاه این نقیصه را درک کرده دستور داد از مازندران و گیلان چوب به بوشهر بیاورند و از دریاشناسان بحر خزر استفاده کرده آنها را به بنادر خلیج اعزام دارند اما عمرش برای انجام این کار وفات کرد. ناچندی پس از کشته شدن نادرشاه کارخانه کشتی‌سازی بوشهر با مصالح و لوازم دیده می‌شد از آن به بعد مانند هر بنای ناتمام ایران بکلی محو گردید...»<sup>۱</sup>

نادرشاه به خرید کشتی از «سورت» و یا «ساختن کشتی در بندرکنگ» اکتفا نکرد بلکه چون بوشهر را مرکز نیروی دریائی خویش قرار داده بود فرمانی برای تأسیس کارخانه کشتی‌سازی در این بندر صادر نمود. نماینده شرکت هند شرقی در بندرعباس در این باره چنین می‌نویسد:

«... یکی از دشوارترین موانعی که می‌بایست برطرف گردد فقدان کامل الوار مناسب در کرانه خلیج بود. نادر، بطرزی خاص، در صدد برآمد با قطع الوار در جنگل‌های مازندران و ارسال آن از آن سرکشور به بوشهر یعنی بالغ بر شصت میل فاصله این اشکال را حل کند. اوائل سپتامبر سال ۱۸۴۱ گزارش شد که وی دستور داده است ارا به هائی برای حمل این الوار ساخته شود...»<sup>۲</sup>

نادرشاه فرامینی بحکام رشت «لاهیجان، مازندران، فارس، گرمسیرات صادر کرده به آنها دستور داد تا چوب مورد نیاز را به بحر قززم (خلیج فارس) بفرستند...»<sup>۳</sup> و بموجب نوشته «بازن»<sup>۴</sup> وی همچنان دستوری برای استخدام واعزام نجاران ماهری که بتوانند قایق و سایر انواع کشتیها را بسازند، صادر کرد.

مشکلی که در این امر مهم وجود داشت، کوههای عظیم بین کازرون تا بوشهر و نبودن جاده مالروویا ارا به رو بود. دکتر لکه‌هارت درباره حمل الوار می‌نویسد:

«... می‌بایستی قسمت اعظم راه بر دوش افراد حمل شود بعلمت فقدان جاده‌ها و مناطق کوهستانی که ناگزیر بود از آن عبور کند. حمل الوار باین طرز برای اتباع بدبخت نادر همانقدر رنج و مشقت شد که حمل قطعات عظیم سنگ مرمر از مراغه به مشهد و کلات باعث شده بود...»<sup>۵</sup>

سپس نادر فرمانی به کمپانی هند شرقی صادر کرد که نماینده شرکت هند شرقی در گزارش خویش به لندن آن فرمان را «رقم» یاد می‌کند و در این گزارش می‌نویسد: «شاه فرمان داد تا سه مرد ماهر، از جمله نجاران خود را برای انجام امریه‌اش در ساختمان کشتیها به بوشهر اعزام داریم. همچنین دستور داد که برای کارگاه کشتی‌سازی بوشهر تدارک لازم را به بینیم و ذخایری که مورد نیاز سازندگان کشتیهاست در برابر

۱ - ایران مسئله ایران - ترجمه جواهر کلام - ص ۲۰۱

۲ - سفرنامه گمبرون - ۲۵ اوت و ۵ سپتامبر ۱۷۴۱

۳ - کتاب نادری - ص ۳۰۸

۴ - پیرلسوتی‌بازن کشیش فرانسوی و نویسنده کتاب «خاطرات آخرین سال‌های سلطنت طهماسب قلیخان و مرگ غمانگیز او» است که در سال ۱۷۸۰ (۱۱۹۵ - ه) در پاریس به نام «نامه‌های مهذب و شگفت» بچاپ رسیده است.

۵ - نادرشاه - نسخه انگلیسی - ص ۲۱۴

رسیدی که به ما می‌دهند در اختیار نمایندگان شاهی بگذاریم . در مقابل بهای همه کارها و اشیاء توسط بیگلربیگی فارس بما پرداخته خواهد شد ...» اوسپس می‌نویسد : «... ولی اگر ما از انجام این خدمت قصور ورزیم ما را وادار خواهد ساخت تا خشمش را احساس کنیم ...»<sup>۱</sup> نماینده کمپانی هند شرقی در گزارش خود اشاره به جملات «رقم» نادری کرده و اضافه می‌کند: «... زمان می‌بایست حکمت این کلمات را ثابت کند ...»

نادر متعاقب ابلاغ این فرمان به شرکت هند شرقی انگلیس فرمان مشابهی نیز برای شرکت هند شرقی هلند، مقیم بندر عباس فرستاده و به آن موسسه نیز برای تهیه وسائل کشتی‌سازی و اعزام درودگران متخصص دستوراتی صادر کرد . نماینده کمپانی هند شرقی انگلیس، ساختن کشتی های جنگی و سربازبر را «طرح جاه طلبانه نادرشاه» دانسته درباره مشکلات تهیه کشتی چنین می‌نویسد :

«ولی چه احتمالی از چنین عملیات عظیمی که در دست اجراست می‌رود ممکن است بعضی از وسائلیکه آنها برای تهیه الوار و آوردن آن قریب شصت‌روز بردوش افراد از مازندران ناگزیرند بکاربرند حدس زده شود و آنها باید بهمه مصالح دیگر نیز با دشواری برابر این دست یابند ...»<sup>۲</sup>

از جمله مشکلات و دشواریهاییکه نادرشاه را در خلیج فارس در کار و دریا - نوردی شکست داد نداشتن فرمانده مورد اعتماد و آگاه بود . همچنین بی‌اطلاعی فرماندهان اعزامی برای سرکوبی شورشیان سواحل شمالی خلیج فارس از علم دریا - نوردی و کشتیرانی از جمله مسائلی بود که شکست وعدم موفقیت سردار ایرانی را تسریع کرد . بی‌اطلاعی فرماندهان دریائی نادر حتی در دستور ساختن طول و حجم کشتیها نیز اثر گذاشته بود . چنانچه یکبار نادر دستور داده بود یک کشتی بطول یکصد گز شا در کارخانه کشتی‌سازی بوشهر تهیه کنند .

نماینده کمپانی هند شرقی در گزارشهای ارسالی در این باره چنین می‌نویسد :

«... نادر دستور داده بود که یک کشتی بطور یکصد گز شا و [مقصود از گوزپا و «گزشاه» یا «شاه گز» است . یک گز یا شاه گز معادل ۱۶۱ اینچ است] ، تهیه کنند . اشتباه مسلم و بزرگی که در این دستور وجود داشت ساختن کشتی را غیر عملی ساخت . زیرا در کارخانه‌های کشتی‌سازی غرب هم ساختن چنین کشتی بزرگی عملی نبود . ساختن کشتی‌های چوبی با چنین طولی مقاومت بدنه‌های کشتی را درهم می‌شکند و نمی‌تواند به قدر کفایت سخت و محکم باشد .

دوست من ادمیرال بالارد به ما اطلاع داده است که کشتی چوبی از نوع فرقت با این طول در نیمه دوران ویکتوریائی ساخته شده . اولی بنام «فرقت اورلاند» و دومی «فرقت مرسی» که سبصد پا طول داشتند ولی هر چند این دو کشتی از بهترین چوب بلوط و با صحیح‌ترین اصول کشتی‌سازی ساخته شده بود ، با این حال این کشتی‌ها بعلت اینکه الوارهای طویل نمیتوانستند فشار کشتی را تحمل کنند زود خم میشدند ، [به

۱ - یادداشت های گمبرون - ۲۷ نوامبر و ۸ ستمبر ۱۷۴۱

۲ - نادر - نسخه انگلیسی - لکهارت - ص ۲۱۸

اصطلاح ناخدایان شکم می‌دادند<sup>۱</sup> در مدت کوتاهی از خدمت خارج می‌شدند...<sup>۲</sup>  
 دکتر لکه‌هارت در تأیید گزارش نماینده شرکت هند شرقی و به نقل از کتاب  
 نادری و نادرنامه محمد کاظم - چاپ لنینگراد درباره این فرمان نادر می‌نویسد:  
 «... از یکصد گوزشا و یا بالغ برسیصد پا (فوت انگلیسی) طول الوار ته کشتی  
 بود و بابعاد متناسب...» لکه‌هارت اضافه می‌کند: «از مختصات این کشتی اینکه باید پانصد  
 تفنگ که نام نادر بر او حک شده باشد در کشتی باشد و علاوه بر این افراد و ذخایر جنگی  
 اروپائیان نیز در کشتی مذکور جای داده شود...»<sup>۳</sup>

نادر شاه برای تهیه توپ و تفنگ کشتی‌هاییکه می‌بایستی در بوشهر ساخته شود  
 دستور داد تا در کارخانه توپ‌سازی گمرون چندین توپ بطور آزمایش ساخته شود. به  
 موجب گزارش نماینده شرکت هند شرقی: «در سپتامبر ۱۷۴۱ (۱۱۵۴ . ۵۰ ق) دو توپ  
 برنجی ریخته شد. نظر نادرشاه این بود که اگر توپها خوب کار کنند سیصد توپ دیگر نیز  
 ساخته شود. گرچه اطلاعات صحیح و منظمی از کارخانه توپ  
 ریزی مذکور و اینکه چند حلقه توپ برای ارتش و نیروی  
 دریائی نادری ساخته است، در دست نیست. ولی بر حسب تحقیقاتی که شده در بنادر  
 شمالی خلیج فارس از جمله مسقط تعداد زیادی توپ نادری که اسم این پادشاه بر روی آنها  
 حک شده تا سالهای اخیر وجود داشته است. یکی از این توپها بر صخره مرتفی که مشرف  
 بر خلیج و لنگرگاه بزرگ مسقط میباشد تا به امروز حفظ میشود. از جمله داستانهای  
 تأسف آوری که نقل شده اینست که: الله‌وردیخان آخرین فرمانده نیروی دریائی نادری  
 در خلیج فارس در یکی از جنگها دستور شلیک با توپهای ساخت بندرعباس را میدهد و  
 چون تیررس این توپها کم بوده و گلوله‌ها به نقطه تعیین شده اصابت نمی‌کند، الله‌وردی-  
 خان دستور می‌دهد چاشنی توپها را دو برابر کنند.

توپچی‌ها می‌گویند با اضافه کردن چاشنی‌ها احتمال احتراق و انفجار توپها  
 می‌رود ولی سردار دریا ندیده و جنگ دریائی نکرده همچنان اصرار می‌کند که دستورش  
 را اجرا کنند و در نتیجه هنگامی که اولین گلوله با باروت و چاشنی اضافی شلیک میشود،  
 لوله توپ منفجر شده توپچی و چند خدمه توپ را می‌کشد و الله‌وردیخان هم مجروح

۱ - یادداشت‌های گمرون - ۲۷ نوامبر و ۸ دسامبر ۱۷۴۱

۲ - با آن که نماینده شرکت هند شرقی ساختن کشتی را با مشخصاتی که نادر داده بود تا آن زمان بی‌سابقه  
 می‌داند، با این حال «ویل دورانت» نویسنده تاریخ تمدن، هنگام بحث درباره «روم فعال» ۱۴ - ۹۶  
 میلادی - درباره کشتی‌های بادبانی و طول و عرض و ظرفیت آنها چنین می‌نویسد:

«انتائوس درباره سفینه غله‌کشی می‌گوید: ۴۲۰ پا طول داشت و تیرک آن پنجاه و هفت پا  
 بود. اما این خیلی استثنائی بوده است. برخی از کشتی‌ها سه عرشه داشتند، بعضی ۲۵۰ تن و  
 چندتائی تا هزار تن بار می‌گرفتند. یوسفوس از یک کشتی سخن می‌گوید که ظرفیت آن ۶۰۰ نفر - اعم  
 از مسافر و ملوان - بوده است. کشتی دیگری مناره‌ای مصری را به بلندی مناره پارك ساترال  
 در نیویورک به انضمام دوست ملوان و ۱۳۰۰ مسافر و ۹۳۰۰۰ رطل گندم و مقداری پارچه و لفل  
 و کاغذ و شیشه حمل می‌کرده است...» (کتاب سوم - قیصر و مسیح - بخش دوم امارت ترجمه  
 پرویز داریوش - نشریه شماره ۸ سری تاریخ تمدن - کتابفروشی اقبال - ص ۱۸۸)

۳ - نادرشاه - لکه‌هارت - نسخه انگلیسی - ص ۲۱۴

میشود، ولی او پس از بهبود دستور می‌دهد که این حادثه را بهیچوجه افشاء نکنند تا نه دشمن از این ماجرا با خبر گردد و نه نادرشاه از دستور بی‌جای او اطلاع پیدا کند...»<sup>۱</sup> نادر شاه در بحر خزر نیز بفرکر تأسیس نیروی دریائی افتاد در این ناحیه به علت دسترسی به چوبهای بسیار خوب جنگلی کار کشتی‌سازی با موفقیت پیشرفت. بخصوص که در راس نیروی دریائی ایران يك انگلیسی ماجراجو بنام جان‌التن قرار داشت و او تا روزیکه نادر درگذشت صمیمانه بوی خدمت می‌کرد.

لرد گرزن در این باره می‌نویسد:

«... از پادشاهان دوره اخیر ایران فقط نادر به این فکر افتاد که برای تجدید عظمت و استقلال کشور برای نخستین‌بار در تاریخ مملکت گل و بلبل يك نیروی جنگی دریائی در خلیج فارس و دریای خزر تأسیس کند و خوشبختانه در قسمت دریای خزر کار را بدست مرد‌کاردانی سپرد که با وجود تمام مشکلات در مدت کوتاهی منظور نادر شاه را عملی ساخت. این مرد کارشناس جان‌التن انگلیسی است، که در سال ۱۷۳۹ میلادی از انگلستان به‌روسیه آمد و برای ازدیاد روابط بازرگانی ایران روس در استانهای کنار دریای خزر با اقدامات مهمی دست زد. عده‌ای از بازرگانان انگلیسی نیز همراه جان‌التن بودند و از حاجی طرخان و سایر نقاط روسیه به ایران آمد و شد می‌کردند در یکی از همین مسافرتها جان‌التن بخدمت نادرشاه رسید. ناپلئون آسیا باهوش و استعداد ذاتی خود دریافت که موضوع ساختن ناوگان جنگی بنست خود ایرانیان اداره نخواهد شد. بنابراین در تاریخ ژانویه ۱۷۴۳ میلادی برابر ۱۱۵۶ هجری قمری فرمانی بعنوان جان‌التن صادر کرد و او را جمال بیک دریابگی لقب داد، مأمور تهیه ناوگان جنگی ساخت. جمال بیک علاوه بر ساختن کشتی‌های جنگی موظف بود کرانه‌های شرقی دریای خزر را از شر دزدان دریائی ترکمن و کرانه‌های غربی را از دستبردلزی‌ها محفوظ دارد جان‌التن پیش از اینکه ناوگان ایران را تکمیل کند با کشتی خصوصی خود موسوم به «ملکه روسیه» تمام سواحل بحر خزر را بازدید کرد و با کمک سپاهیان ایرانی سراسر آن نقاط را امن و امان ساخت بقسمی که دریای خزر يك حوضچه آزاد ایرانی شد و بازرگانی آن بخوبی پیشرفت کرد. سپس التن به گیلان آمد با چوبهای جنگلی چند کشتی بازرگانی و جنگی برای ایران تهیه کرد. ناوبان‌های این کشتی‌ها عده‌ای روسی و هندی و انگلیسی و کمی هم ایرانی بودند کشتیهای جنگی ایران با بیرق شیر و خورشید به تمام بندرهای اروپائی و آسیائی بحر خزر می‌رفتند و مورد کمال احترام واقع شدند. البته دولت روس از این واقعه بسیار خشمگین شد و مرتب کار شکنی می‌کرد. اتفاقاً بازرگانان انگلیسی هم با دولت روس همدست شدند ولی جان‌التن یا جمال بیک دریابگی با معیشت گرمی نادرشاه افشار، هم روسها را سر جای خود نشانید و هم بازرگانان انگلیسی را از مداخله در امور بازرگانی ایران ممنوع ساخت. با آنکه نادرشاه افشار کشته شد ولی از آن دشمنان ایران جمال بیک دریابگی را تیر زدند (۱۷۵۱ میلادی برابر ۱۱۶۵ هجری قمری) با قتل نادر و جان‌التن تاریخ کوتاه ولی پرافتخار نیروی دریائی ایران در



دریای خزر یکسره پایان یافت و تاکنون نیز کسی نتوانسته است آنرا تجدید کند ، بلکه بالعکس بعدها دریای خزر از هر جهت تحت اختیار دولت روس درآمد و ایران از داشتن هرگونه ناوگانی در آنجا برای همیشه محروم ماند.<sup>۱</sup>

یادداشت ضمیمه و مآخذ اکنون که باختصار از نیروی دریائی نادر شاه و لشکر -  
کشی‌های ناوگان و جنگجویان نادری در خلیج فارس آگاه شدیم لازم می‌دانیم مستقلاً از مآخذی که در این فصل از آن‌ها استفاده شده ذکر می‌آوریم .

#### نادر شاه :

نخست باید ممنون پرفسور لورنس لکه‌هارت شرق شناس انگلیسی بود که نسخه انگلیسی کتاب کیمیا نادر شاه<sup>۱</sup> را که در سال ۱۹۳۸ در لندن به چاپ رسانیده بود برای نگارنده ارسال داشت . این دانشمند انگلیسی که همه عمر خود را صرف مطالعه درباره ایران کرده و خانه خود را نیز به سبک‌خانه‌های ایرانی تزئین نموده است ، آثار معتبری درباره کشور ما دارد که از همه آنها مهمتر کتاب نادر شاه اوست .

#### مجله پیمان :

علاوه بر این لکه‌هارت در دسامبر ۱۹۳۶ در «انجمن ایران در لندن» سخنرانی جامعی درباره نیروی دریائی نادرشاه ایراد کرده که بعداً نیز در مجله پادشاهی آسیائی نقل شده است .

پرفسور لکه‌هارت قبل از اینکه مقاله خود را به چاپ برساند و با سخنرانی خویش را ایراد کند ، نسخه‌ای از آنرا برای «محمداحمدخان بهادر» ایرانی مقیم بصره فرستاد که نویسنده توانست از آن بهره کافی ببرد .

محمداحمد ابتدا این جزوه را در ماهنامه پیمان - احمد کسروی - شماره ۳ - ص ۴۴ - ۵۱ - ۱۰۵ - ۱۲۵ در سال شمسی بیچاپ رسانید. این جزوه‌ها بعداً سه بار در مجموعه «چند تاریخچه» اثر مرحوم احمد کسروی دانشمند معاصر منتشر شد که نخستین چاپ آن در دیماه ۱۳۲۴ در چاپخانه پیمان بوده است.

#### سالنامه تمدن :

پس از آن در سال ۱۳۱۸ شمسی سالنامه تهران - اثر احمد تمدنی - در بخش هشتم تاریخی سخنرانی لکه‌هارت را منتشر کرد . این سخنرانی را ادیب طوسی مدیر مجله ماهتاب تبریز ترجمه و با حواشی و زیرنویسی‌هایی که مترجم بدان افزوده بود انتشار داد . بعد از انتشار این دو ترجمه نشریات فارسی زیر با تغییر جملات و حذف قسمتهائی و بنام افراد گوناگونی عیناً اقتباس و نقل کردند ، بدین شرح :

۱ - هشتمین سالنامه دنیا - ترجمه درباردار عبداله‌ظلی - ص ۱۹۹ - ۱۸۵

۲ - مجله وحید مرداد ۱۳۴۸ - ص ۶۵۷ - ۶۴۱

۳ - مجله یغما - لشکر کشی نادرشاه

۱ - ایران و مسئله ایران - لرد کرزن - ترجمه حواهر کلام - چاپ دوم - ۱۳۳۷ - ص ۲۶۹

۴ - مجله جهان نومقاله : «دروازه جنوبی ایران» ترجمه علی جواهر کلام  
عالم آرای نادری - دره نادری :

بیشتر مآخذ و اطلاعات لکهارت و سایر محققانی که درباره نادرشاه مطالعه کرده‌اند، از «دره نادری» اثر میرزامهدی‌خان منشی مخصوص نادر و سپس «عالم آرای نادری» است. عالم آرای نادری اثر محمد کاظم بیگ مروزی سمرقندی است که در این کتاب خود را «وزیر دارالملک مروشاهیجان» معرفی می‌کند.

نسخه منحصر بفرد این اثر گرانبها در اتحاد جماهیر شورویست که خوشبختانه در سال‌های اخیر متن عکسبرداری شده آن از روی متن اصلی چاپ و بوسیله «اداره نشریات ادبیات خاور» مسکو و زیر نظر «سیکلو خوماکلای» عضو فرهنگستان علوم اتحاد شوروی و انستیتوی خاورشناسی آن منتشر شده است.

جلد اول - با فهرست نویسی شبینوف سال ۱۹۶۰، در ۷۱۷ صفحه فارسی و ۲۲

صفحه روسی

جلد دوم - بکوش شچگلوا - ۱۹۶۵ - در ۶۹۷ صفحه فارسی و ۲۹ صفحه

روسی

جلد سوم - بکوش الیسوا - ۱۹۶۶ در ۵۴۰ صفحه فارسی و ۲۵ صفحه روسی

نبرد های نادرشاه، اثر سرلشگر غلامحسین مقتدر.

نویسنده در بخش یازدهم کتاب که تحت عنوان «توجه نادرشاه به ایجاد نیروی دریائی» (ص ۱۲۴ تا ۱۳۲)، با وجودیکه سعی کرده است، چنین وانمود کند که این فصل از کتابش را از «کتاب نادرشاه» تألیف لکهارت اقتباس کرده است، با این حال چنین بنظر می‌رسد که وی عیناً مقاله انجمن آسیائی بانطق لکهارت در سال ۱۹۳۶ را نقل کرده و حتی تصور می‌رود که او کتاب نادرشاه را هم ندیده باشد. زیرا تاریخ چاپ کتاب نادر لکهارت را ۱۹۳۵ دانسته، حال آن‌که کتاب مذکور بسال ۱۹۳۸ در لندن بوسیله شرکت لوزاک Luzak بچاپ رسیده است.

اسناد ایران و خلیج فارس در اداره هند :

اطلاعات گرانبهائی که لکهارت در سخنرانی، رساله و کتابش درباره نیروی دریائی نادر شاه منتشر کرده، از مجموعه «اسناد ایران در خلیج فارس در اداره هند» بدست آمد. این اسناد مجموعه گزارشهای روزانه نماینده کمپانی هند شرقی در گمبرون (بندر عباس است که کمپانی هند شرقی در لندن آنرا انتشار داده است).

برای اطلاع و استفاده بیشتر خواننده صاحب نظر مآخذ دیگری را که در آن از جنگهای نادری در عمان و خلیج فارس یاد شده، عیناً نقل می‌کنیم :

۱ - اترج - سفری به ترکیه و ایران

۲ - نیهر - کارستن - جغرافیا و تاریخ عمان

۳ - گلین چارلز - نوشته‌هایی در تاریخ و جغرافیا و تجارت افریقای شرقی.

۴ - یادداشتهای شیخ ابوسلیمان محمد بن عامر بن رشید - انتشارات حکومت

بمبئی - شماره ۲۴

۵ - تیلر، سروان رابرت - یادداشتهای درباره ایالت عمان.

- ۶ - تیلر ، سروان رابرت - جغرافیای خورفکان و جلفار .
- ۷ - بدجر . ژ . ب ، کشیش انگلیسی - تاریخ امامان و سادات عمان .
- ۸ - سلسیل بن رزاق - تاریخ جنگ‌های ایرانیان عمان - از انتشارات «جمعیت هلکیوت»
- ۹ - راسن ، سرهنگ - مختصر شرحهائی در تاریخ عمان ۱۷۲۷ - ۱۸۸۳ - این کتاب از گزارش اداری کنسولگری انگلیس در خلیج فارس مقیم مسقط است . در سال‌های ۳ - ۱۸۸۲
- ۱۰ - میلز ، سرهنگ س . ب - کشورها و طوایف خلیج ایران .
- ۱۱ - هوواریت ، کلمنت - تاریخ عربها .
- ۱۲ - گراهمن - مسقط جلد سوم .
- از منابع فارسی در ایران :
- ۱ - مطالعاتی درباره بحرین و جزایر و سواحل خلیج فارس ، عباس اقبال ، نهران ۱۳۲۸ چاپخانه مجلس ۱۵۰ + ۱۴ صفحه .
- ۲ - جزرو مد سیاسی در خلیج فارس ، سید محمد محیط طباطبائی ، نشریه وزارت امور خارجه ایران ۱۳۳۸ شمسی شماره سوم دوره سوم ص ۲۵ - ۱۳



---

**بخش دوازدهم**

---

**ازافشار تا قاجار**

---

بیر منطقی حوادث حکم می‌کند که طی این فصل از کتاب شرح دریانوردی ایرانیان را در دوران سلطنت پادشاهان قاجار منعکس کنیم . ولی چون در فاصله حکومت دوسلسله افشاریه و قاجاریه – یا درحقیقت ، پس از پیروزی دریائی ایرانیان در عصر شاه عباس صفوی تا تشکیل يك ناوگان مختصر ، در زمان ناصرالدینشاه قاجار – حوادثی رویداده است، که وقوف بر آنها، مخصوصاً از نظر چگونگی تسلط استعمارگران بر خلیج فارس و سواحل و بنادر حائز اهمیتی فوق‌العاده است ، با اندکی تفصیل ، فاصله این دو سلسله و حوادثی را که از لحاظ مسائل دریائی و دریانوردی شایان توجه است منعکس می‌کنیم .

نکته مهم دیگر اینکه، پس از يك دوران طولانی مبهم و آشفته در تاریخ دریانوردی هخامنشیان تا تسلط اعراب – که تاریخ و فرهنگ دریانوردی این سرزمین ، بخاطر نفوذ دین اسلام و زبان و فرهنگ عربی ، تقریباً بکلی در این فرهنگ و زبان مستحیل می‌شود، برای اولین بار بسیاری منابع و مآخذ خارجی را درمی‌یابیم که در این باره اظهار نظر کرده‌اند .

لازم بیادآوری است که اگرچه اغلب اینگونه قضاوتها – آنهم از سوی محافل و مجامع غربی – در نفی تاریخ دریانوردی درخشان ایرانیان است ، ولی چون با صراحت تمام از نفوذ استعمارگران و سقوط يك دریانوردی تاریخی و درخشان حکایت می‌کند ، وقوف بر آن ، برای همه کسانی که بتاریخ و سرنوشت زاد و بوم خویش علاقمنداند ، ضروری بنظر می‌رسد .

اینک ، با این مقدمه کوتاه می‌پردازیم به مبحث اصلی ، یعنی سرنوشت دریا و دریانوردی ایران، در عصر نفوذ و گسترش دریانوردان استعمارگر غرب ، در خلیج فارس و سواحل جنوبی ایران .

اگر عظمت نیروی دریائی ایران را در عصر خشایارشا و يك دوران غم‌انگیز ... سراسر دوران هخامنشیان ملاک و معیار قرار دهیم یا بخواهیم شرح سفرهای دریائی شگفت‌انگیز و قهرمانانه ناخدایان و ملاحان ایرانی را ، طی قرون و اعصار – از خلیج فارس تا سواحل چین و سوماترا – بازمانیکه مبحث این بخش ماست ، مقایسه کنیم ، کشتیرانی ایرانیان در این دوران (حتی

تا پایان سلسله قاجار) آنقدر حقیر و ناچیز بنظر می‌رسد، که اصولاً شاید قابل اغماض و چشم‌پوشی باشد.

اما اگر اندکی بعمق رویدادها بنگریم ضرورت تشریح وقایع این دوران بشدت احساس می‌شود. زیرا اگرچه در فاصله سالهای ۱۱۵۰ تا ۱۳۰۰ هـ (۱۷۳۷ تا ۱۸۸۲ م) یعنی از اوایل سلطنت نادرشاه افشار، تا پایان دوران حکومت قاجاریه، ایران عملاً فاقد نیروی دریائی است و جز در اواسط سلطنت ناصرالدینشاه و ماجرای یکی دو کشتی پرس‌پولیس و مظفری، اثری از قدرت دریائی ایران بچشم نمی‌خورد. باهمه اینها، سال‌های مورد بحث از بسیاری نظرها، یکی از حساسترین لحظات تاریخ ایران را تشکیل می‌دهد، مخصوصاً از نظر نیروی دریائی، موقعیت دریاهای ایران و تسلط مطلق استثمارگران انگلیسی بر خلیج فارس (تسلطی که آثار آن تا قرون بعد بجای مانده و هنوز هم بصورت ادامه ابقاء نیروهای انگلیسی در خلیج فارس، مشکل حادی را در این منطقه حساس ایجاد کرده‌است) شایسته توجهی فوق‌العاده است.

وباز در همین زمان است که قدرت ناپلئون بناپارت تسلط استثمارگران انگلیس را بمخاطره می‌افکند و درگیر مبارزه انگلیس و فرانسه بر سر مستعمرات است که ایران عنوان «کلید فتح هندوستان» را دریافت می‌کند (باهمه مخاطراتی که این عنوان برای یک کشور، باچند هزار کیلومتر مرز دریائی - اما فاقد حداقل نیروی دریائی پاسدار و محافظ - بوجود می‌آورد). کلیدی که استثمارگران برای دستیابی بآن از هیچ حيله و تلاشی فروگذار نمی‌کنند و طبیعی است اگر منافع و مصالح ملت ایران قبل از هر چیز در این راه قربانی شود... وباز کار بهمین‌جا خاتمه نمی‌پذیرد.

وصیتنامه پطر کبیر که آرزوی رسیدن بآبهای گرم دریاهای جنوبی از طریق پیمودن سراسر ایران و وصول بخلیج فارس را دارد، برای ملت ما مزید بر علت شده است. از جهتی دیگر، این ادعا و آرزوی همسایه شمالی سرنوشت منطقه‌ای حساس برای

۱ - «... مملکت ایران تا سنه ۱۷۳۰ در تحت تسلط افغانه باقی بود و در خلال این دوره هرج و مرج و انقلاب، روسها بنا به نقشه پطر کبیر شروع بدست‌اندازی و تهاجم بپشاک ایران کردند...» - (خلیج فارس سرآرنولد ویلسن ص ۲۰۰) - «... پطر کبیر مصمم بود که از انقلابات داخلی ایران استفاده کرده و بوسیله تصاحب سواحل غربی بحر خزر دایره تجارت مملکت خود را توسعه دهد، بهمین قصد خود او در رأس سی‌وسه هزار قشون از رودخانه ولگا گذشته و پس از عبور از بحر خزر در ساحل داغستان پیاده گردید. نقشه‌ای که پطر کبیر از برای تصاحب ایران کشیده بود، از مفاد وصیت‌نامه معروف اوبخووی معلوم می‌شود. در ماده نهم وصیتنامه مذکور (که بعد از دوستان سال زمامداران بلشویکی هم باجرای مستورات آن معتقدند) می‌نویسد: «هر قدر ممکن باشد باید باستانبول و هندوستان نزدیک شد، زیرا کسی که بر این دو نقطه تسلط و استیلا یابد، می‌تواند سلطنت تمام دنیا را در دست بگیرد، باید دائماً در عثمانی و ایران جنگ و نزاع برپا داشت. باید در بحر اسود کارخانه‌های کشتی‌سازی و لنگرگاه‌های کافیه ساخت و در حوالی این دریا و دریای بالتیک اراضی کوچکی را متصرف شد، زیرا تسلط بر این هر دو دریا، برای پیشرفت مقاصد ما لازم است. باید در موقع ضعف و انحطاط ایران تا خلیج فارس پیشرفت و روابط تجاری سابق را بدریای مدیترانه مجدداً برقرار نمود و تا هندوستان که بمنزله مخزن و ذخیره خانه دنیاست جلورفت. و حتی ما باین مملکت برسیم دیگر احتیاجی بطلای انگلیس نخواهیم داشت...» و در ماده سیزدهم می‌گوید: بقیه پاورقی در صفحه بعد

ایران (صاحب اصلی دریا) و برای همه کشورهای ساحلی و همسایه ، و مهمتر از همه برای دولتهای بزرگ استثمارگر ، که «کلید فتح هندوستان» را ملك مطلق خود می - دانستند - و اینك قدمی تازه‌ای برای این کلید میبافتند - بمخاطره افکنده است .

طبیعی است ، که در چنین شرایطی ، تنها وجود يك نیروی دریائی مقتدر و پاسدار ، قادر به مقابله با همه این ادعاها و حل مشکلاتی بود، که دیگران برای ایران و خلیج فارس ایجاد کرده بودند . ولی متأسفانه ، ایران آنروز کجا ... ؟ و يك نیروی دریائی - حتی اندك و غیرقابل توجه - کجا ... ؟

در این سالها قدرت دریائی ایران بکلی فراموش شده و بتاریخ پیوسته است . حتی اغلب ایرانیها ، خود نیز فراموش کرده‌اند ، که روزگاری صاحب چنان قدرت دریائی درخشانی بودند که نه فقط پاسدار مرزهای دریائی پهناور امپراطوری بود، بلکه دوردست‌ترین اقیانوسها و دریا‌های باستان را ، پهنه تاخت و تاز خود می‌ساخت ... اکنون آن ناوگان چنان فراموش شده‌است که بنابگفته لرد کرزن «... نداشتن نیروی دریائی منحصر بایران ناتوان و ورشکسته امروز نیست بلکه هر قدر هم که جلو برویم ایرانیان راز دریا گریزان‌تر می‌بینیم ...»

او و گروهی دیگر از مورخان بامشاهده و بررسی واقعیات روز ، حتی وجود نیروی دریائی خشایارشا را نیز که همه مورخان و صاحب‌نظران دنیای قدیم بدان معترفند تکذیب می‌کنند ... برای آنها تاریخ شکوهمند دریانوردی ایران ، فقط در يك بیت شعر - که حاکی از ترس «حافظ» از دریاست - خلاصه می‌شود ... در مقابل عربها را «برعکس ایرانیان ...» دریانوردانی جسور و قدیمی می‌خوانند ..

پس از نگارش این مقدمه که احتمالاً در قسمتی کوچک از آن ، کمتر بامر دریانوردی ایرانیان برخورد می‌کنیم ، و در بخش دیگر تنها با چند کشتی کوچک روبرو هستیم ، بیشتر از آن جهت ضروری بنظر رسید که اولاً : با انعکاس نظرانی که نمونه‌هایی از آن ارائه شده ، عظمت فاجعه سقوط دریانوردی ایران را نشان دهیم ... ثانیاً چگونگی تسلط استثمارگران را بر آبهای ایران و اثر ویرانگری را که بر همه شئون این کشور وارد ساخت مرور کنیم و سرانجام بدان خاطر که از آغاز کوشیده‌ایم تا سیر منطقی حوادث و رویدادهای تاریخی را تا آنجا که مدارک و مآخذ مستند بما اجازه میدهد - رعایت کنیم و از هر معلولی پی‌بعلت حادثه ببریم و ادوار دریانوردی ایران را - اعم از بزرگ و کوچک ، ضعیف و مقتدر ، پیروز و شکست خورده با صداقتی منصفانه منعکس کنیم ، تشریح این بخش ، با تفصیلی بیشتر ضروری احساس شد .

در اینجا قبل از رجوع باسناد و مدارک تاریخی برای اثبات آنچه که در بالا بدان اشاره شد، به نوشته «لرد کرزن» دیپلمات معروف انگلیسی درباره عصر مورد بحث

بقیه پاورقی از صفحه قبل

«پس از متلاشی ساختن سوند و تصرف ایران و تسخیر لهستان و ... باید محرمانه و جداگانه اول بدربار و رسای و بعد به‌ویژه پیشنهاد کنیم که در سلطنت برعالم با مشارکت نمایند و هر کدام این پیشنهاد را پذیرفتند ، او را با اشتراك با خود قبول کنیم» - (خلیج فارس - سرآر نولدویلسون ص ۲۰۰ پاورقی مطلب فوق)

ودریانوردی ایرانیان در این دوران می‌پردازیم، چرا که این نوشته بیش از هر سندیگری فاجعه سقوط نیروی دریائی ایران و چگونگی قضاوت يك ناظر خارجی را درباره آن روشن می‌سازد. لرد کرزن می‌نویسد:

«... قلمفرسائی در این خصوص<sup>۱</sup> مانند آنست که کسی بخواهد کتابی راجع به مارهای جزیره ایسلند تألیف کند، و از طرز زندگانی و تولد و تناسل مار در آن سرزمین پربرف و یخ صحبت بدارد، زیرا همانطور که در ایسلند مار پیدا نمی‌شود، در ایران هم بحریه و نیروی دریائی فقط حرف است. عجب آنکه نداشتن نیروی دریائی منحصر بایران ناتوان ورشکسته امروز نیست، بلکه هر قدر هم جلوتر برویم ایران را با همین وضع می‌بینیم که میان دو دریا نشسته و از آب گریزان است. ایرانیان بطور کلی دارای صفات متضادی هستند. مثلاً در عین حال که طبعاً مردمان شجاعی هستند از آب می‌ترسند، بهترین عصر طلائی ایران زمان هخامنشیان بود که به یونان قشون کشی می‌کردند و ممالک مصر و آسیای صغیر را مسخر می‌ساختند. اتفاقاً آنوقت هم ایرانیان بحریه نداشتند و مطابق تحقیقات صحیحی که بعمل آمده، خشایارشا و سایر کشور گشایان ایران در موقع لشکر کشی، کشتیهای جنگی همسایه‌ها را اجاره میکردند و خودشان ناوگان نداشتند. در نقشهای تخت جمشید و طاقستان و هر جای دیگر که آثار عظمت ایران باستان حجاری شده است، کمترین نشانه‌ای از ناوگان دیده نمی‌شود و نامی از آن نمی‌برند، فقط یکنفر از مورخین دوره ساسانی می‌نویسد که شاهپور ذوالاکتاف برای نخستین بار ناوهای بازرگانی در خلیج فارس ساخته و از آن راه با هندوستان راه داد و سستد باز کرد. در سال ۱۴۴۲ میلادی - [برابر با ۱۸۶۰ قمری] - عبدالرزاق نامی از طرف شاهرخ شاه نواده امیر تیمور بعنوان سفیر ایران مأمور هند شده و از راه دریا به هندوستان رفت و بزودی باز آمد، این مأمور عالی‌رتبه سیاسی شرح مسافرت دریائی خود و زحمات و بدبختی‌های خویش را بطور مؤثری شرح می‌دهد که برای نمونه چند جمله آنرا ذکر می‌کنیم - سفیر دریا ندیده ایران چنین می‌نویسد:

«... تابوی دریا به مشام رسید قلبم از حرکت ایستاد سه روز تمام در گوشه کشتی مثل مرده افتاده بودم و هیچکس باور نمی‌کرد زنده باشم. صدای مردم کشتی را می‌شنیدم، اما چشم نداشتم بآنها نگاه کنم. زبانم بند آمده بود و حرف زدن نمی‌توانستم، لبانم مانند کرانه دریا خشک بود و چشمانم چون ابر بهاری اشک میبارید استخوانم آب شده بود، مغزم از شدت هول و هراس کار نمی‌کرد و مانند ماهی در روی خاک خشک پروبال میزدم و هر ساعت مرگ را از خدا می‌خواستم تا از شر دریانوردی راحت شوم...»  
واقعه دیگری که بیم ایرانیان را از دریا مدلل میدارد، داستان مشهور خواجه حافظ شیرازی است که پادشاه هند ویرا دعوت کرد. خواجه حافظ از راه خلیج عازم هند شد. ولی هنوز به بندر هرمز نرسیده، بازگشت و از عطایای پادشاه هند صرف نظر نمود و قصاید بسیاری در مذمت دریانوردی سرود و مردم ایران را بکناره گیری از دریاتوصیه کرد. عربها برعکس ایرانیان عشق زیادی بآب دارند و از قرن هشتم تا شانزدهم میلادی ناوهای بازرگانی عرب بطور انحصار در آبهای چین و هند کار می‌کرد و ناوهای جنگی



عرب تا نزدیکی جاوه و اقیانوسیه هم پیش می‌رفت و اکنون هم که عربها از حیث تمدن و نیرومندی مانند ایرانیها، بلکه پست‌تر از آنها شده‌اند، باز هم تمام آبهای خلیج فارس بدست عربها اداره می‌شود و فرضاً که يك حاکم و یا مأمور قبله‌عالم بخواهد از این شهر خلیج بآن شهر برود، عربها باید او را سوار و پیاده کنند. بعد از هخامنشیان و ساسانیان نیرومندترین پادشاهان ایرانی بعد از اسلام صفویه بودند و نیرومندترین پادشاهان صفویه شاه‌عباس کبیر است، ولی همان پادشاه بزرگ هم برای بیرون کردن پرتغالی‌ها از هرمز متوسل به نیروی دریائی انگلیسها شد، و حتی ایران نیرومند آن روز يك کشتی هم در خلیج فارس نداشت.

از پادشاهان دوره اخیر ایران فقط نادر باین فکر افتاد که برای تجدید عظمت و استقلال کشور ایران بيك نیروی دریائی نیاز دارد.

پس از نادر شاه، صادق‌خان برادر کریم‌خان زند در سال ۱۷۷۵ میلادی برابر ۱۱۸۸ هجری قمری برای حمله به بصره و جنگ با عثمانیان مجبور شد سی کشتی از عربها کرایه کند و بعراق عرب حمله نماید. از آن تاریخ به بعد در خلیج فارس مانند دریای خزر ناوگان ایرانی وجود نداشته و دولت ایران که بوسیله خلیج فارس می‌تواند تا قطب شمال نیز پیش برود حتی برای حمل و نقل پست معمولی خود در خلیج فارس وسیله ندارد.

پس از شکست ایران و انعقاد پیمانهای ننگین گلستان و ترکمن‌چای بر طبق ماده پنجم عهدنامه اولی و ماده هشتم پیمان دومی، ایران متعهد شده است که در دریای خزر کشتی جنگی نداشته باشد، بلکه این حق را برای روسها اعتراف کند که جز آنان کسی نتواند در دریای خزر ناوگان جنگی اداره کند. تاکنون در تاریخ سیاسی و نظامی هیچ ملت مغلوبی این نوع تحمیل دیده نشده که دولت مغلوب علاوه بر آنکه در آبهای طبیعی خود نتواند کشتیرانی کند، در عین حال موظف باشد که نگذارد جز دشمن کسی در آنجا نیروی جنگی بیاورد و در واقع دولت ایران بایستی خود را نگاهبان منافع دولت روس در بحر خزر بداند. در نتیجه این تعهد ایرانیان ایالتهای شمالی خود را هر ساعت تحت تهدید روسها قرار داده‌اند و بطور قطع اقتدار ایران در آن صفحات بیش از يك دولت مستعمره نیست که در هر کاری مجبور به پیروی نظر روسها خواهد بود. شگفت آنکه روسها (تزاری) طمع کار باین هم قناعت ننموده بسیاری از جزایر ایرانی واقع در دریای خزر را تصرف کردند باین تفصیل که در خلیج استرآباد جزیره‌ای بنام آشوراده متعلق بایران بود، ولی ایران از عهده اداره کردن ترکمن‌های یاغی آنجا بر نمی‌آمد ناچار از دولت روس خواهش کرد دو قایق جنگی بایران بدهد تا دست ترکمن‌های دزد را کوتاه سازد و امپراطور روس در پاسخ این تقاضا فرمان داد جزیره آشوراده را تصرف نمایند و ایران ناتوان را از زحمت اداره نمودن این جزیره پرخطر آسوده سازند و پس از آن پاره‌ای اراضی دیگر نیز بهمین علت در خلیج حسینقلی و اطراف آنجا بدست روسها مسخر شد. دولت ایران هم خوشحال بود که ترکمن‌های یاغی از حوزه فرمانروائی قبله‌عالم اخراج شدند اکنون یگانه حقی که برای ایران در دریای خزر باقی مانده، آمد و شد در کرانه‌های ایرانی بحر خزر است و آنهم بوسیله کشتیهای کوچک بازرگانی و

دولتی روس انجام می‌پذیرد»<sup>۱</sup>

بیان این مطالب و انعکاس اظهار نظر يك ديپلمات خارجی ، آنهم ديپلمات کشوری که خود پرچمدار استعمار و استثمار غرب ، در مشرق زمین بشمار می‌رود ، بهیچوجه دلیل تائید این مطالب نیست ، بهمین جهت ، قبل از نگارش مطالب مربوط به دریانوردی ایرانیان ، یا پاسخگوئی بگفته‌های لرد کرزن ، می‌کوشیم تا ریشه‌های تسلط استثمارگران را بردیاهای ایران بررسی کنیم :

«... خلیج فارس - از دیرزمانی مملوح نظریات سیاسی و اقتصادی اروپائیان وبخصوص دولت انگلستان بوده است و انگلیسها بمنظور حفظ راههای امپراطوری خود که آنها را باهندوستان مرتبط می‌ساخت ، همیشه می‌خواستند اختیارات اداره امور خلیج را در دست داشته باشند وبهین خاطر ، نقشه‌ها و طرح‌های متعدد و گوناگون ، متناسب باوضع زمان و مکان ، بموقع عمل گذاشته‌اند که از آن میان طرحهای جلوگیری از تجارت برده ، نظارت برکشتی‌هاییکه درخلیج رفت و آمد می‌کردند، تأسیس قنصلگری‌ها، احداث تجارتخانه‌ها ، گماردن مأموران بازرگانی در بنادر ، قبول مسؤلیت حفظامنیت ونظم درمنطقه ، ایجاد اختلاف میان قبایل ساکن سواحل وجزایر ، بستن قراردادهائی باشیوخ آن قبایل وازهمه مهمتر تجزیه سواحل خلیج بشیخ نشین‌های مستقل را مانند شیخ‌نشینهای مسقط ، کویت ، عمان وبسیاری دیگر که تحت حمایت و زیرنظر مستقیم دولت انگلستان باشد، باید ذکر نمود .

واما درمورد آنچه مربوط بایران می‌شود ، کوششهای دولت انگلستان برای انتزاع بحرین ، تخصیص جزیره «سری» ازتوابع بندرلنگه باعراب جواسم مداخله در امور بندر جاسک ، واگذاری بندر گوادر به خان‌کلات ، تصرف جزایر قشم ، هرمز و خارك ، اصرار وپافشاری دراینکه دولت ایران در اجاره بندرعباس بامام مسقط ، قرار دادی بروفق رضای دولت انگلستان منعقد سازد . نیز، همه بمنظور پیشرفت همین مقصود و هدف بوده است ...»<sup>۲</sup>

... اما همه این حوادث از کجا ریشه می‌گیرد و چگونه استثمارگران انگلیسی پس ازقلع‌و‌قمع متجاوزین پرتغالی بدین سادگی جانشین آنها میشوند ...؟

در صفحات پیشین تا حدودی پاسخ بدین سؤال داده شده است : شاه‌عباس با روشی داهیهانه وبملت‌فقدان يك نیروی دریائی که قادر بمقابله با پرتغالیها باشد ، موفق شده که با کمک انگلیسها ریشه این استثمار خشن و مرگبار را از مناطق جنوبی ایران برفکنند. البته با استناد بشواهد تاریخی ، شهریار صفوی هرگز نمی‌خواست که قدرت استثمارری دیگری جانشین پرتغالیها شود ، ولی‌روش مودیانة انگلیسها - مخصوصاً پس ازوقوف براهبیتی که خلیج‌فارس در حفظ شبه قاره هند دارد ، بویژه پس ازدرگذشت شاه‌عباس - توجه آنانرا به این منطقه حساس ازجهان جلب کرد .

تنها امتیازاتی که در زمان شاه عباس ودر نتیجه این همکاری نصب انگلیسها

۱ - ایران ومثله ایران - ترجمه‌جوهر کلام - چاپ دوم - ص ۲۲۸

۲ - بحرین وسائل خلیج فارس ، سرهنگ‌دوم جهانگیر قائم‌مقامی - مقدمه کتاب از دیبهبست

شده اجازه احداث خانه‌های مسکونی در شیراز، اصفهان و تأسیس دفاتر و شعبات شرکت هند شرقی در این سامان بود. در زمینه عواید گمرکی عباسی نیز بعدها مباحثات و مشاجراتی بین ایران و انگلیس در گرفت که بموجب معاهده مخصوصی نصف عواید گمرکی از آن شرکت هند شرقی شد.

اما شاه عباس کبیر، که درایت و بینشی عمیق داشت، برای مقابله با انگلیسها تاحدودی بیک کشور غربی دیگر میدان داد. هلندیها که در آغاز قرن هفدهم به هندوستان راه یافته و در آنجا بتدریج (تاسال ۱۶۴۰ - م) تمام مستملکات پرتغالی‌ها را تصرف کرده بودند، از شاه‌عباس اجازه گرفتند که در امور بازرگانی و معامله ابریشم ایران شرکت کنند. با کسب این اجازه و گسترش دامنه فعالیت هلندیها در اواخر سلطنت شاه‌عباس، بازار معاملات انگلیس در مشرق زمین تقریباً فلج شد. اما پس از درگذشت وی در اشرف مازندران (سال ۱۰۳۸ هجری - ۱۶۲۹ م) شاه صفی جانشین شاه‌عباس امتیازاتی در زمینه تجارت ابریشم، استقرار نماینده سیاسی و حتی حمل اسلحه و آزادی تجارت در سراسر ایران را با انگلیسها اعطاء کرد. با همه اینها گسترش نفوذ هلندیها در شرق باعث شده که در سال ۱۶۵۱ - م (۱۰۶۱ ه) قانونی در پارلمان انگلیس بمنظور تخریب و انهدام تجارت هلندیها در خلیج فارس تصویب شود. در نتیجه تصویب همین قانون بود که سال بعد نبرد بین دو دولت در آبهای خلیج فارس در گرفت و هلندیها چند کشتی انگلیسی را در مقابل جاسک و عباسی اسیر و غرق کردند.

دولت ایران، با استفاده از این تضاد و زود و خورد، قسمتی از امتیازات انگلیسها راملفی ساخت و از پرداخت سهمیه عواید گمرکی عباسی بدانان خودداری کرد. شرکت هند شرقی به پادشاه انگلیس که در آترمان چارلز دوم بود، متوسل شد و چارلز در این زمینه نامه‌ای بشاه سلیمان نوشته (۱۶۷۰ - م - ۱۰۸۱ ه) و پس از یادآوری کمکهاییکه در گرفتن قشم و هرمز در زمان شاه عباس از طرف انگلیسها بایران شده بود، تقاضای پرداخت سهمیه عواید گمرکی را کرد، ولی دولت ایران نه فقط جوابی بنامه چارلز نداد، بلکه شیخ علیخان زنگنه (وزیر اعظم) بانمایندگی شرکت در نهایت خشونت و تغییر رفتار کرد.

اگر چه هلندیها با اتکاء بیک ناوگان تجارتمی نیرومند، روز بروز دامنه نفوذ خود را در خلیج فارس گسترش می‌دادند. ولی انگلیسها نیز از میدان بدر نمی‌رفتند و شرکت هند شرقی شعبه بندر عباس خود را همچنان حفظ کرده بود.<sup>۱</sup> با مرگ شاه‌عباس ستاره شرکت و عظمت و اقتدار سلسله صفوی نیز غروب کرد. اگر چه پس از او تا یکصد سال اخلاف سلاطین اولیه صفوی دوام یافتند، ولی در حقیقت این یک قرن رابایستی نوعی مرگ تدریجی تلقی کرد، زیرا سلسله مقتدر صفوی بچنان حدی از ضعف رسید که سرانجام چندتن وحشی و غارتگر افغانی، بساط سلطنت آنانرا برچیدند.

۱ - دکتر فریرسیاح که در سال ۱۶۷۷ از بندر عباس دیدن کرده است مینویسد: «تجارت انگلیسها در اینجا بسیار مختصر است و فقط بصدور دارو و ابریشم و بز و خرما قناعت می‌کنند ولی با وجود همه اینها، حتی نمی‌توانند مخارج مؤسسات خود را باین تجارت تامین کنند...»

چنانکه در فصول پیشین اشاره شد، نادرشاه افشار، یگانه سلطانی بود که پس از هخامنشیان و ساسانیان بارزش و اهمیت سیاسی و اقتصادی خلیج فارس واقف بود و انگلیسها با آگاهی از این قصد «جان‌التون» یکی از کشتی‌سازان ماهر خود را بایران فرستاد، تا برای نادرشاه کشتی بسازد. و باز چنانکه می‌دانیم، شهریار افشار، در این اقدام نیز چون سایر برنامه‌هایش توفیقی شگفت‌انگیز داشت و توانست يك نیروی دریائی مقتدر ایرانی - پس از چندین قرن - بوجود آورد. با احتمال قوی وجود همین نیروی دریائی مقتدر باعث شد که انگلیسها در دوران نادر موفق باخذ کوچکترین امتیازی از ایران نشوند.

در اینجا لازم یادآوری است که در اواخر دوران سلطنت صفویه، انگلیسها با سوءاستفاده از هرج و مرج داخلی و ضعف شاه سلطان حسین صفوی، با استحکام پایه‌های نفوذ خود در خلیج فارس پرداختند. ولی گرفتاریهای آنها در هندوستان این اقدامات را بی‌ثمر گذاشت. تا اینکه در سال ۱۱۴۰ هجری (۱۷۲۸ م) هجوم گروهی از افغانها برسداری زبردست خان به بندرعباس، نیروهای متحد انگلیس و هلند درهم شکست و حیثیت چندین ساله امپراطوری انگلیس بکلی بمخاطره افتاد.

پس از این وقایع بود که انگلیسها بناچار مرکز بازرگانی خود را از بندرعباس بیکی دیگر از مناطق خلیج فارس منتقل ساختند و هرمز را بعنوان محل استقرار نیروهای خود انتخاب کردند، ولی بدنبال وصول گزارش «دوگلاس» بسال ۱۷۶۲ م (۱۱۷۵ هـ) که برای همین منظور بخلیج فارس اعزام شده و پس از مطالعات دقیق گزارش معروف خودرا تنظیم کرده بود، بوشهر، بجای هرمز در نظر گرفته شد.

دوگلاس در گزارش خود مینویسد: چون بوشهر از سه طرف بدریا متصل است و از طرفی هم که بخشکی متصل است، دارای برج مقام و حصار و باروهای محکم است و با چند لوله توپ مجهز شده، بعلاوه گروه کثیری از بازرگانان ایرانی که در بوشهر اقامت داشته و دارای اختیارات کامل در زمینه ورود و صدور و فروش کالا از طرف دولت هستند، و از همه مهمتر فرماندار فعلی بوشهر (شیخ‌سعدان) دارای اخلاق و سیرتی پسندیده است و خیلی میل دارد که ما (انگلیسها) در بوشهر اقامت گزینیم، و در اینجا برای پیشرفت امور بهیچیک از مقامات دولتی و اشخاص متنفذ بجز فرماندار نباید متوسل شد، و مخارج اقامت نیز خیلی زیاد نخواهد بود، لذا عقیده دارم که این بندر را مرکز شرکت قرارداده و کلبه امور بازرگانی را در اینجا حل و فصل نمایند.<sup>۲</sup>

چندی بعد، عواملی که خارج از بحث ماست، بصره را بمرکز بازرگانی انگلیس در خلیج فارس مبدل ساخت، تا اینکه در ربیع‌الثانی ۱۱۷۶ هـ (آوریل ۱۷۶۳ م) ویلیام آندریو پرایس که شغل رسمی او «فرماندار ملت انگلیس» بود، با اختیارات کامل از بمبئی بخلیج فارس اعزام شد و بار دیگر بوشهر را بمرکز استقرار انگلیسها در خاور - میانه مبدل ساخت.

۱ - برج مقام - در جنوب شرقی شبه‌جزیره بوشهر و یگانه راهی است که بندر بوشهر را با خارج متصل می‌سازد.

۲ - گزارش دوگلاس - بایگانی عمومی انگلیس - سال ۱۷۶۲

ویلیام پرایس با اختیارات خاصی که داشت، چند کارخانه در بوشهر تأسیس کرد و قراردادی نیز با شیخ سعدان (شیخ محلی بوشهر) منعقد کرد که طبق آن امتیازات فراوانی در خلیج فارس بدست آورد. وی پس از تأسیس و افتتاح شعبه شرکت هند شرقی، شخصی بنام «بنیامین جرویس» را بسمت ریاست شرکت و کنسول انگلیس در بوشهر تعیین کرد و موفق شد معاهده‌ای را در ده ماده روز ۱۶ رجب ۱۱۷۶ (۲ ژوئیه ۱۷۶۳ م) با شیخ سعدان منعقد کند و بعد از امضای قرارداد فرماندار بوشهر، دونفر از کارمندان شرکت را با نامی «توماس وارن فورد» و «استیفن هرملیت» برای کسب امتیاز و تصویب قرارداد بحضور کریم خان زند، بشیراز اعزام داشت. کریم خان چهار ماده دیگر باین قرارداد افزود و در ۲۳ ذیحجه ۱۱۷۶ قرارداد فرماندار بوشهر و امتیازنامه با امضای کریم خان زند رسید.

با اعطای این امتیاز انگلیسها توانستند موقعیتی بسیار محکم در خلیج فارس بدست آورند... این واقعه در تاریخ گسترش و استحکام نفوذ استعماری انگلیس در خلیج فارس بسیار مؤثر بود، تا آنجا که بوشهر را بیک پایگاه کاملاً انگلیسی مبدل ساخت... بطور کلی انعقاد این قرارداد را درحقیقت باید آخرین ضربه بادامه نفوذ استعمارگران هلندی، پرتغالی، اسپانیائی و آغاز تسلط ریشه‌دار انگلیس بر خلیج فارس بحساب آورد.

با وجود این مقدمات هرگز نباید تصور کرد که شهریار زند و کسی که لقب «وکیل‌الرعیایا» را برای خود برگزیده بود، ممکن است با امضای این قرارداد، قدمی بزیران ایران و ایرانی برداشته باشد، بلکه برعکس یک نگاه به متن قرارداد نشان می‌دهد که چگونه انگلیسها به بهانه گسترش روابط تجاری، احداث کارخانجات جدید ایجاد سرویس بازرگانی دریائی و مانند اینها (که بشدت مورد نیاز ایران آنروز بود) خواست های استعماری خود را درپوششی از مسائل اقتصادی و حتی ابراز دوستی پوشانده‌اند. یک نمونه آن (تهیه و استقرار توپ در کارخانجات به بهانه گسترش روابط تجاری است...!) مواد قرارداد شیخ سعدان و ویلیام پرایس و امتیاز کریم خان زند - که متن فارسی آن از میان رفته و اینک پس از نزدیک به یکصد و دهسال، از نظر خوانندگان صاحب نظر می‌گذرد - بروشنی نشان می‌دهد که شهریار زند، با وجود وقوف برنیات استعماری انگلیسها صرفاً بخاطر توسعه اقتصادی کشور و گسترش مبادلات بازرگانی (مخصوصاً تجارت دریائی) که (یکی از عوامل اصلی پیشرفت مملکت بود) انعقاد چنین قراردادی را تصویب کرده است... و شکفت‌انگیزتر اینکه: با افزودن چهارماده بمواد دهگانه قرارداد، تقریباً همه رشته‌های انگلیس را درنیل بهدفعهای استعماری پنبه کرده است. زیرا درحالی که ده ماده اول نوعی سیاست دروازه‌های باز و آزادی عمل کامل انگلیسها را در صادرات و واردات تجویز می‌کند، کریم خان با افزودن مواد «اجناس موردنیاز» و «خرید و فروش با شرط رضایت طرفین» و «قیمت عادلانه» راه را برامیال سودجویانه انگلیس می‌بندد و مخصوصاً با قید این اصل اساسی، درنخستین ماده الحاقی که: «انگلیسها حق ندارند تمام وجوه مال‌التجاره خودشان را که در ایران بفروش رفته است بخارج حمل کنند، زیرا این عمل بتجارت ایران لطمه زده و مملکت را فقیر خواهد کرد»... نه تنها راه غارتگری بیگانه را کاملاً سد می‌کند، بلکه با افزودن مواد دیگر با تأکیدروی

این نکات که «... انگلیسها حق آزار و اذیت مسلمانان را ندارند» و «... مجاز نیستند باتباع یاغی پادشاه پناه دهند» و «... بهیچوجه نباید بادشمنان ایران همکاری کنند» نشان می‌دهد که دقیقاً از هدفهای استعماری سیاست انگلیس آگاه بوده و خواسته است، با افزودن چهار ماده ابتکاری خویش، همه این هدفهای استعماری و ضد ایرانی و مقاصد سیاسی را که زیر عنوان اقتصاد پنهان شده است، خنثی کند. اما آنان که از حيله گری ها و وسایس دولتهای استعماری آگاهند خیلی خوب می‌دانند، که چگونه می‌توان با عناوین فریبنده، امیال استعماری را از نظرها پنهان داشت، مثلاً همین ماده دهم قرارداد مبنی بر «اختصاص گورستان اتباع انگلیس» خواهیم دید که چگونه مورد سوء استفاده آنان قرار گرفته و دولت ایران را در آینده باچه مشکلات بزرگی مواجه می‌کند ...

ما در اینجا بمنظور نشان دادن چگونگی نفوذ سیاست استعماری انگلیس در خلیج فارس و عکس‌العمل داهیهانه شهریار زند - چنانکه اشاره شد - برای اولین بار پس از يك قرن متن کامل قرارداد ده ماده‌ای و همچنین چهار ماده الحاقی کریم‌خان را برای ثبت در تاریخ منعکس می‌کنیم :

«سواد فرمانی است که کریم‌خان زند بانگلیسها برای آزادی تجارت در بوشهر در سال ۱۷۶۳ - م (۱۱۷۶ - ه) داده است :

مراحم و الطاف بی‌پایان خداوند بی‌زوال فتح و فیروزی را نصیب بنده درگاه خود کریم خان فرمود و او را یگانه حکمران ممالک ایران قرارداد و بوسيله شمیر اوامیت و آسایش را در تمام اطراف و نواحی این مملکت برقرار نموده است . از آنجائی که لطف خداوندی شامل حال است که دوباره جلال و قدرت و عظمت گذشته ایران در آن سرزمین ایجاد شود و تجارت و معاملات در تحت اجرای عدالت کامل رواج پیدا کند، الحال نظر باینکه جناب «ویلیام اندریو پرایس» حاکم ملت انگلیس بخلیج فارس وارد شده، دارای اختیارات مخصوص میباشد که در بوشهر ایجاد کارخانه نماید و مستری جاسن جودیس را در آنجا مقیم کرد و او نیز بموجب دستور حاکم فوق‌الذکر مستر توماس وارن فورد که «استین هرملیت» راترد اینجانب فرستاده تا از من فرمانی تقاضا نمایند که اجازه بدهم بموجب سابقه قدیمی که در تجارت این مملکت داشتند مجدداً در آن تجارت نمایند، اینک من بمیل و اراده خود و نظر بحسن دوستی که نسبت بملت انگلیس دارم بحاکم فوق‌الذکر که از طرف پادشاه و کمپانی خود رسالت دارند، این مقررات را که غیر قابل تغییر و باایمان کامل باید محترم شناخته شود اعطا مینمایم :

۱ - کمپانی انگلیسی میتواند هر مقدار زمینی که برای تجارت‌خانه خود لازم دارد در بوشهر یا در هر محل که میخواهد در سواحل خلیج فارس کارخانه بسازد اختیار کند و هر چند توپ بخوانند در آن کارخانه سوار کنند مجاز میباشد، ولی نباید قطر آنها از شش اینچ تجاوز کند و در هر نقطه از نقاط مملکت هم بخوانند کارخانه دایر کنند مجاز خواهند بود . در باب حقوق گمرکی هیچ نوع حقوق گمرکی بمتاع انگلیسها یا بآن متاعی که از ایران خارج میکنند تعلق نخواهد گرفت . نه در بوشهر و نه در سایر بنادر خلیج فارس، مشروط باینکه هیچوقت اموال یا متاع سایرین را چه در موقع واردات و چه در موقع صادرات جز و متاع خود قلم‌داد نکند .

۲ - هیچک از ملل اروپائی حق ندارند متاع پشمی - جز انگلیسها - به بنادر خلیج فارس وارد نمایند و هرگاه کسی چنین عملی را انجام دهد بدون ملاحظه تمام متاع اوضبط دیوان اعلا خواهد گردید .

۳ - هرگاه یکی از بازرگانان ایرانی به کمپانی انگلیسی حقاً مدیون شد شیخ محل یا حاکم ، او را مجبور خواهد نمود قرض خود را تأدیه کند . در صورتیکه حاکم یا شیخ نتواند وصول نماید ، کمپانی انگلیس خود مجاز خواهد بود ، بطریقی که صلاح میدانند طلب خود را از مدیون وصول کند .

۴ - در تمام نقاط ایران کمپانی انگلیس میتواند متاع خود را بهر کس که صلاح بداند بفروش رساند و در هیچ نقطه حاکم یا شیخ محل حق ندارند از متاع وارده یا صادره آنها جلوگیری نمایند .

۵ - وقتیکه يك کشتی انگلیسی وارد یکی از بنادر خلیج فارس میشود ، هیچک از تجار مجاز نیستند محرمانه با آنها معامله کنند ، مگر با اطلاع و رضایت نماینده مقیم کمپانی انگلیسی .

۶ - هرگاه یکی از کشتیهای انگلیس در سواحل خلیج فارس بھاك نشیند یا شکسته گردد ، حاکم محل و یا شیخ آنجا حق ندارد ، از اموال آن برای خود سهمی قائل شود ، بلکه به عملجات آن کشتی کمک خواهند نمود و آنچه که در قوه دارند ، مساعدت میکنند ، شاید بتوان آن کشتی را نجات داد . اگر نتوان همه را خلاص نمود ، اقلاً قسمتی از آنرا بامتاع آن که ممکن بشود نجات خواهند داد .

۷ - کمپانی انگلیس و آن اشخاصیکه در حمایت آنها هستند ، در هر نقطه از نقاط ایران باشند ، در بجا آوردن مراسم مذهبی خود آزاد هستند و کسی حق ندارد متعرض آنها شود .

۸ - هرگاه سرباز یا ملاح و یا غلامان انگلیسها در هر قسمتی از ایران فراری شوند با آنها پناه نباید داده شود و یا اینکه آنها را بفرار تشویق کنند ، بلکه میبایست بانیت خوب آنها را بانگلیسها تسلیم کنند البته این قبیل اشخاص را برای دفعه اول و ثانی تنبیه نخواهند نمود .

۹ - در هر محلی که انگلیسها دارای تجارتخانه شوند ، مترجمین و سایر نوکر های آنها از ادای مالیات بردرآمد (در اصل هر مالیاتی) معاف خواهند بود ، همچنین این اشخاص در تحت اوامر آنها بوده و مطیع حاکم آنها خواهند بود و کسی دخالت نخواهد کرد .

۱۰ - در هر جائیکه انگلیسها مقیم باشند ، در آنجا يك محل در اختیار آنها خواهد بود که اموات خودشان را در آن محل دفن کنند و هرگاه محتاج بيك محل باشند که در آنجا برای خودشان باغی احداث کنند ، اگر آن زمین متعلق به پادشاه باشد ، مجاناً واگذار میشود و اگر مال غیر باشد ، يك قیمت عادلانه در مقابل آن خواهند پرداخت خانه ای که سابقاً کمپانی انگلیس در شیراز دارا بوده اینک من آنرا با آب و باغچه که ضمیمه آن بوده بانگلیسها مسترد میدارم .

خاتمه - امضاء شیخ سعدان و ویلیام پرایس

ایضاً مطالب زیر بمیل کریمخان زند در ذیل فرمان علاوه گردیده است :

۱ - نظر بآنچه که سابقاً معمول بوده انگلیسها مجاز میباشند اجناسی که لازم دارند و باب انگلستان و هندوستان میباشد ، از تجار ایران خریداری نمایند . مشروط بر اینکه این خرید و فروش بین انگلیسها و ایرانیها برضایت طرفین و به قیمت عادله انجام گیرد . انگلیسها مجاز نیستند تمام وجوه مالالتجاره خودشان را که در ایران بفروش میرسانند ، بخارج حمل کنند زیرا که این عمل انگلیسها مملکت را از حیث ثروت و مکتنت فقیر خواهد نمود و در نتیجه بطور کلی تجارت ایران صدمه خواهد دید .

۲ - در هر نقطه‌ای که انگلیسها برای تجارت اقامت مینمایند ، بهیچوجه نباید اسباب زحمت و اذیت مسلمانان را فراهم آورند و هر قدر جنس یا مالالتجاره وارد ایران بنمایند حق تقدم را در خرید به تجار معروف و اشخاص معتبر (ایرانی) ، خواهند داد .

۳ - انگلیسها مجاز نیستند مأمین یا پناه باتباع یاغی پادشاه بدهند و حق ندارند آنها را از مملکت ایران بخارج ببرند و باید هر کس که باشد همینکه بآنها پناه برد گرفته فوری تسلیم عمال پادشاه ایران بکنند البته برای تقصیرات اول و دوم مجازاتهای آنها سخت نخواهد شد .

۴ - انگلیسها بهیچوجه من الوجوه حق ندارند نه مستقیماً نه بطور غیر مستقیم به دشمنهای پادشاه ایران مساعدت کنند هر گاه غفلت نموده مرتکب چنین عملی بشوند مورد غضب شهرباری شده مجازات سخت خواهند دید .

داین فرمان در شیراز بتاریخ ۲۳ ذی‌الحجه ۱۱۷۶ مطابق دوم ژوئیه ۱۶۷۳ صادر شده است<sup>۱</sup>

کریمخان زند با همه درایت و سیاستی که در بی‌اثر کردن مواد دهگانه اصلی قرارداد (با افزودن چهار اصل تکمیلی) بکار برده بود خیلی زود دریافت که این قرارداد، اگرچه ممکن است از نظر گسترش مبادلات بازرگانی و تجارت ، دریائی ، در پیشرفت ایران اثر بگذارد ، اما اینک مورد سوءاستفاده انگلیس قرار گرفته است و ادامه آن ، اسارت اقتصادی و احیاناً سیاسی ایران را بدنبال خواهد داشت ، لذا در سال ۱۱۸۲ - ۵ (۱۷۶۹ - م) تصمیم بالغاء آن گرفت .

انگلیسها نیز بعنوان اعتراض تجارتخانه خود را در بوشهر تعطیل کرده به بصره رفتند . و در همین هنگام بود که باردیگر پس از مدتها قدرت نمائی نیروی دریائی ایران در خلیج فارس مشاهده شد .

بدین معنی که در بهار سال ۱۱۸۶ - ۵ (۱۷۷۳ - م) بدنبال شیوع بیماری طاعون در بصره و بغداد انگلیسها تجارتخانه‌های خود را از این مناطق تعطیل کرده و کالای خود را بادوکشتی بعزم بمبئی بحرکت درآوردند . اما کریمخان که از خروج ناگهانی آنها از بوشهر عصبانی بود، کشتیهای خود را مأمور دستگیری آنها در خلیج فارس ساخت . در برخوردی که بین کشتیهای انگلیسی و ناوگان شهربار زند رویداد ،

۱ - کتاب «معاهدات و قراردادهای ممالک مجاور هندوستان» - تألیف آنجنسن - متن انگلیسی .



يك كشتی انگلیسی و دوتن از کارمندان شرکت اسیر شدند . این کارمندان تحت الحفظ بشیراز اعزام شده و تایکسال در آنجا زندانی بودند ... انگلیسها پس از پایان شیوع وحشتناک طاعون ، مجدداً به بصره بازگشتند ولی چون بصره بسال ۱۱۸۸ هـ ( ۱۷۷۵ م) بتصرف کریمخان درآمد، آنان نیز تمام کالا و نقدینه و جواهرات خود را برداشته، و همراه باناوغان ایران به بوشهر بازگشتند .

... در سنه ۱۷۷۵ کریمخان قشونی به سرکردگی برادر خود صادقخان به بصره فرستاد و آنجا را از عثمانیها گرفت و تا موقع وفات او در سنه ۱۷۷۹ م شهر مذکور بتصرف وی باقی بود . پس از وفات کریمخان سلسله او تقریباً منقرض شد و تا مدت چند سال آرامش و استقلال ایران نیز از میان رفت،<sup>۱</sup>

شرکت هر ساله تا پایان ۱۲۰۴ هـ ( ۱۷۹۰ م) فقط يك كشتی که محموله آن مقداری پارچه نخی ، آهن ، شکر و یکنوع پارچه خیلی نازک (وال) بود ، به بوشهر می فرستاد . ولی در حقیقت بیشتر بامور سیاسی و بسط نفوذ انگلیس در ایران می پرداخت . از سال ۱۱۹۳ تا ۱۲۰۴ هـ ( ۱۷۸۰ تا ۱۷۹۰ م) طبق آمار مستخرجه از گزارشهای رسمی شعبه بوشهر شرکت ۱۸۰۰ لیره متضرر شد و هیچگاه فروش آن در طول سال از ۷۰۰ لیره تجاوز نکرد ، و حتی یکسال این رقم به ۹۳ لیره رسید . ولی پس از توسعه نفوذ ، این ارقام بسرعت تغییر کرد تا آنجا که در سال ۱۲۲۳ هـ ( ۱۸۰۹ م) تنها واردات پارچه نخی انگلیس به ششصد توپ بالغ شده بود .

قبل از پایان ماجراهای کریمخان زند ، اشاره بیک نبرد دریائی دیگر نیز ، بمنظور تکمیل تاریخ دریانوردی این عصر ضروری بنظر می رسد .

هلندیها پس از پایان کار خود در بندر عباس و بندر و جزایر دیگر ، جزیره بایر و غیر مسکون خارك<sup>۲</sup> را در سی میلی شمال غربی بوشهر مرکز تجارتی خود قرار دادند و «بارون نیفوزن» رئیس تجارتخانه هلند در بصره باین جزیره کوچ کرد و میر مهنا رئیس بندر ریک را وادار نمود که این جزیره را به کمپانی هلندی واگذار کند . آنگاه با دو کشتی و یک نیروی پنجاه نفری ، جزیره را که ساکنین آن منحصر به دو بیست نفر صیاد فقیر بودند ، متصرف شد . آنگاه تعدادی کارگر از ایران و عربستان خواست و قلعه کوچک و مستحکم در جزیره برپا کرد . کمی بعد مناقشه ای بین او و میر مهنا رئیس بندر ریک که از هلندیها مال الاجاره میخواست در گرفت .

میر مهنا رئیس بندر ریک و نواحی ساحلی شمال بوشهر برخلاف سایر روسا که با کریمخان زند متحد بودند ، علم طفیان علیه او برافراشت و باشجاعت و جسارتی خارق العاده و در عین حال سفاکی مدتها بین بشیراز و بوشهر ، بشرارت ادامه میداد<sup>۳</sup> .

۱ - خلیج فارس - سرآرنولد ویلسن - ص ۲۰۱

۲ - اگرچه پارسوتر (۱۸۰۸) جزیره خارك را قبل از ورود هلندیها غیر مسکون - میداند ، ولی گذشته از مدارک تاریخی بسیار کهن ، مبنی بر تمدن دیرین این جزیره ، شواهد دیگری نیز دال بر مسکون بودن جزیره در تاریخ مورد بحث موجود است .

۳ - برای اطلاع بیشتر به بخش دوم این کتاب مراجعه شود .

### رقیب تازه‌ای در خلیج فارس

در اوایل قرن نوزدهم میلادی، هنگامیکه فرانسه تحت قدرت و نفوذ ورهبری ناپلئون بناپارت، باوج اقتدار رسیده و پشت امپراطوری انگلیس رابلرزه درآورده بود، بناگهان توجه ناپلئون متوجه خلیج فارس و اهمیت و موقعیت فوق‌العاده آن شد. بدینسان با آغاز قرن جدید یکباره روسیه، فرانسه و انگلستان هر یک بنحوی آینده خود را در آبهای گرم خلیج فارس جستند و دست اندازی همه جانبه بخلیج فارس آغاز شد. طرحهای ناپلئون برای حمله به هندوستان که نتیجه استمداد عالی نظامی اوومذاکره با دپل، امپراطور روسیه و عثمانی و ایران بود، توجه روسها را نیز بجنوب ایران جلب کرد. از سوئی زمامداران انگلیس نیز که از سقوط احتمالی هندوستان متوحش شده بودند و خلیج فارس، عربستان، ایران عثمانی را پستهای مقدم و کلید فتح هندوستان می‌دانستند، لذا فوراً بفکر دفاع و تحکیم مواضع و معابر قوای ناپلئون افتادند.

بدینسان همزمان با آغاز سلطنت قاجاریه خلیج فارس، ارزش و اهمیتی بیش از همه ادوار دیگر یافت. و کشورهای بزرگی چون انگلیس، فرانسه و روسیه، زمانی متوجه گسترش نفوذ خویش در این منطقه شدند، که متأسفانه ایران فاقد کوچکترین نیروی دریائی محافظ بود.

این تناسب معکوس، وضعی بسیار مخاطره آمیز برای ایران بوجود آورد در حالی که سه کشور مقتدر، بانبروهای دریائی طراز اول، از هر سو بجانب خلیج فارس می‌تاختند، در چند هزار کیلومتر مرزهای دریائی جنوب ایران کوچکترین جنبشی که نشانه حیات و زندگی باشد، بچشم نمی‌خورد، بدین ترتیب، احساس می‌کنیم گفته لرد کرزن که در آغاز مقال آمد و طی آن بطور کلی دریانوردی ایرانیان در طول تاریخ نفی شده، چندان هم بی‌پایه نبوده است، زیرا وضع دریانوردی ایران، در این دوران هر جوینده‌ای، را بچنین نتیجه رهنمون می‌شود!



---

# بخش سیزدهم

---

برده‌فروشی و نابودی دریانوردی ایران  
در دوران قاجاریه

---

«... مابدون استثنا بزرگترین راهزنان و غارتگران عصر خود هستیم که در کره زمین زندگی می‌کنیم ... ما از این جهت بدتر از سایر جهانیان هستیم ، زیرا که علاوه بر آن صفات ، موذی و منافق نیز می‌باشیم ... ما به چپاول می‌بریم و همیشه این غارتگری را به خیر و صلاح جهانیان وانمود می‌کنیم ...»

نقل از کتاب : «همین است حقیقت سیاست» اثر: جان اسکاتلون – نویسنده سیاسی انگلیسی – ص ۱۳۷

" We are without exception the greatest robbers "

" and marauders that ever existed on the face of "

" the globe. We are worse than other countries "

" because we are hipocrites also, for we plunder "

" and always pretend we do so for other people's "

" good. " ( Very Foreign Affairs, by John Scanion :  
1938. p. 137. )

آغاز هجوم استعمار انگلستان به خلیج فارس را باید از اوائل قرن هفدهم دانست . پایه‌های نفوذی استثمارگری بریتانیا از سال ۱۶۱۶ – م – ( ۱۲۰۴ – ه ) در بندر جاسک گذاشته شد . در آن زمان انگلیسی‌ها از ترس قدرت‌های سیاسی و نظامی – پرتغالیها و هلندیها – نمی‌توانستند وارد خلیج فارس شوند و شرکت هند شرقی با احتیاط بسیار توانست تا کلوگاه خلیج فارس – یعنی هرمز و کمبرون – پیش بیاید . تقریباً تا اواخر قرن هجدهم ، انگلیس‌ها جز به امور تجارت بکار دیگری نمی‌پرداختند و حتی الامکان سعی می‌کردند گرد اعمال نفوذ سیاسی و نظامی نگردند . اما مسئله حفظ و نگهداری – هندوستان ، آنان را وادار می‌کرد تا هر گونه راه نفوذ به این شبه‌قاره رامسدود کنند .

نزدیکترین و بهترین راهها مسیر خلیج فارس بود، که در عین حال مطمئن‌ترین راه دریائی آن روز نیز بشمار می‌رفت. این راه از دوران جهانگیری ناپلئون تا آغاز پیشروی روسها برای رسیدن به آبهای گرم خلیج فارس همواره مورد نظر سیاستمداران و استثمارگران انگلیسی بود. بدین سبب بایستی با «روبرت جران لاندن» هم عقیده شد که می‌گوید انگلیسیها از قرن هفدهم نفوذ خود را در خلیج فارس پایه‌گذاری کردند و در قرن نوزدهم بر شدت آن افزودند، تاجائیکه در اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم حداکثر نفوذ و قدرت را در این منطقه بدست آوردند.<sup>۱</sup>

دوران دوم توسعه و قدرت نفوذ بریتانیا در خلیج فارس از ۱۷۹۸ تا ۱۸۶۲ - (۱۲۱۲ - تا ۱۲۷۸ هـ) بود در این دوره، دیگر انگلیسی‌ها «مهاجم» و «بازاریاب» نبودند، بلکه در تلاش استحکام و تثبیت موقعیت سیاسی خود و مطیع ساختن همه ساکنان خلیج فارس بودند. منافع اصلی این دوره تماماً در اطراف «...نیازمندی‌های دفاعی حکومت هند و امپراطوری انگلیس در خلیج فارس دور میزد و دولت انگلیس برای حفظ امارات ساحل خلیج فارس کوشش فراوان مینمود و داشت. در این مرحله است که بریتانیا بتدریج در امور سیاسی اعراب فعالیت‌های فراوانی را آغاز می‌کند، زیرا در این دوره منافع بریتانیا در شبه‌جزیره عربستان، بپایه منافع آن کشور در عراق و حتی در ایران رسیده بود...»<sup>۲</sup>

از سال ۱۲۱۴ - هـ (۱۸۰۰ م) به بعد تحریکات انگلیسیها در سواحل عربی به‌ضرر خود آنها تمام شد. قبایل وهابی عربستان سعودی دائماً مزاحم ساکنان کرانه‌های شرقی شبه جزیره عربستان سعودی می‌شدند. مقاومتها و زدوخوردها روز بروز وسیعتر می‌شد، تاجائیکه راههای ارتباطی هندوستان به خطر افتاد. انگلیسی‌ها ناچار شدند قوای دریائی خود را برای حفظ امنیت و سرکوبی شورشیان به خلیج فارس بفرستند، ولی خیلی زود تعداد زیادی از کشتی‌های آنها در هم شکسته شد، اموال و دارائی آنان به غارت رفت و ملوانان مهاجمین مسلح بقعر آبهای گرم سرازیر شدند.

استعمارگران انگلیسی که باجسورترین دریانوردان و راهزنان دریائی قبایل - الجواسم در رأس الخیمه مواجه شده بودند، مدت ۱۵ سال (از ۱۸۰۵ تا ۱۸۲۰) با آنان نبرد کردند. در نبرد نیروهای عرب بومیان دریانورد، انگلیسی‌ها آنقدر از «جواسم» و ساکنان «رأس الخیمه» ضربه خوردند و به وحشت افتادند که این منطقه و مردم آنرا: «ساحل دزدان دریائی»، «ساحل دریازنان» و بالاخره «ساحل دزدان» نام نهادند، و يك نویسنده عرب می‌نویسد:

«رأس الخیمه که روزی پایتخت دریازنان «الجواسم» بود در دوران لشکرکشی دریائی نادر به بحرین و مسقط محل تمرکز «خیمه» نادری بود و بدین جهت نیز بعدها به «رأس الخیمه» نامیده شد. این شیخ نشین از اوایل قرن هجدهم میلادی توسعه یافت و درین قرن بایک واحد بزرگ دریائی که مرکب از شصت کشتی بادبانی و بیست هزار

۱ - عمان از سال ۱۸۵۶ - ص ۱۶۳

۲ - خلیج فارس دکتر محمدعلی جناب - ص ۳۹۷

مردجنگی و ملوان بود، به راهزنی دریائی و مبارزه سرسختانه‌ای با انگلیسی‌ها پرداخت. انگلیسی‌ها که زیر عنوان مبارزه با دزدان دریائی، برده‌فروشی و قاچاق اسلحه تقریباً همه کشتیهای بادبانی بزرگ را غرق و نابود کرده و یا تحت انقیاد خود درآورده بودند، در فاصله سالهای ۱۸۰۹ - ۱۸۲۲ با کمک حاکم مسقط «سید سعد بن احمد» موفق شدند همه کشتی‌های مردم این سرزمین را غرق کنند...<sup>۱</sup>

در سال ۱۲۳۵ - ه (۱۸۲۰ م) استعمارگران بزرگ انگلیسی (فرمانروای هندوستان) فرمان انهدام همه ناوگان تجاری، راهزنی و هر کشتی بادبانی را که در آبهای گرم خلیج فارس در حرکت بودند، صادر کرد و در همین اوقات: «ایجاد سیستم مراقبت و نظارت دائمی و پیشگیری از هر گونه بی‌نظمی در دریا «بعده» نماینده سیاسی انگلیس مقیم بوشهر، گذاشته شد.<sup>۲</sup>

پس از اینکه نماینده سیاسی انگلیس در بندر بوشهر اقامت گزید و کاروانسرای را از شاه ایران به اجاره گرفت، نخستین پیشنهادی که به حکومت هندوستان کرد «ایجاد یک واحد دریائی هندی در خلیج فارس» بود. این واحد، بلافاصله مأمور ایران شد و جزایر قشم و هرمز بمرکز دیده‌بانی و انهدام همه کشتی‌های عربی و ایرانی مبدل گردید. اما گرمای فوق‌العاده گلوگاه خلیج فارس و بیماریها و مرگ و میرهایی که دامنگیر افسران و افراد ناوهای جنگی شد، خیلی زود، سبب شد، که این سازمان از هم پاشیده شود. از این پس انگلیسی‌ها انعقاد قراردادهای تحمیلی و تحت‌الحمایگی «سرپوشیده» را جانشین تمرکز ناوگان و جنگ و گریز و نابودی در خلیج فارس کردند. با انهدام کشتی‌های تجاری و کشتیهای «دزدان دریائی»، باپخش رشوه و پیشکش و هدایا، در میان شیوخ عرب دستگاه حاکمه ایران، نتایج بسیار خوبی عاید سیاست منحوس و استعمارگر انگلیس شد.

از این بیعد، نیروی دریائی هند، حوزه خلیج فارس را جزء ابواب جمعی اختصاص خود می‌پنداشت و آن را با سیستم اداری دلخواه خویش اداره می‌کرد: «در کلکته و بمبئی مقامات هند انگلیس، خلیج فارس را جزئی از سرحدات سیاسی هندوستان بشمار می‌آوردند. آنها، این ناحیه را قسمتی از یک منطقه محافظ و سپر حائل می‌پنداشتند که به دور هندوستان کشیده شده‌است، تا در موارد لزوم از هر گونه تجاوز و حمله بیگانگان به شبه قاره هندوستان جلوگیری کنند.»

آنها تا این هنگام هنوز هم خلیج فارس را یک منطقه خنثی کننده (تامپون) برای هندوستان می‌شمردند و معتقد بودند که پرده‌اقمار هندوستان در مشرق از برمه شروع شده و از طرف هیمالایا و افغانستان و بلوچستان و جنوب ایران به خلیج فارس می‌رسد و سپس در مغرب به قسمت‌های جنوبی خوزستان و حدود عراق و کویت خاتمه می‌پذیرد و استراتژی سیاسی دولت انگلیس در این منطقه سالها بر مبنای همین ایده پایه گذاری شد...<sup>۳</sup>

از این پس ناوهای جنگی نیروی دریائی هند، سلطان اقیانوس هند، بحر عمان و خلیج فارس شد. از سال ۱۲۴۰ - ه (۱۸۲۵ - م) به بعد، واحدهای شناور نیروی

۱ - شماره مخصوص «رجال‌الاعمال» - چاپ فوریه ۱۹۶۹ ص ۲۶۹

۲ - بایگانی بمبئی سری جدید شماره ۱۷

۳ - خلیج فارس - دکتر جناب - ص ۶۰۸

دریائی هند در خلیج فارس بحر کت درآمدند . هر جایک کشتی بادبانی تجاری می‌دیدند، بنام دزدی دریائی ، برده فروشی و قاچاق اسلحه — که مرگ فروشان اروپائی خودعامل آن بودند — بازرسی می‌کردند . هر گاه ناخدای کشتی حاضر نمی‌شد پرچم انگلیس را بر فراز دکل کشتی خود به اهتزاز درآورد . کشتی و همه کارکنان را بیرحمانه بقعر دریا می‌فرستادند و مال التجاره آنرا غارت و چپاول می‌کردند . ناوگان انگلیسی طبق یک برنامه بسیار منظم ، مدام در کرانه‌های شمالی و جنوبی خلیج فارس در حال حرکت بودند . هر گاه یکی از شیوخ عرب و یا حکام و والی‌های ایران و یا دسته‌ای از کشتی‌های تجاری از اطاعت مأموران انگلیسی سرپیچی می‌کردند ، دسته‌ای از ناوهای جنگی در کوتاهترین مدت ممکن خود را به خلیج فارس می‌رسانیدند ، مخالفان راسرکوب می‌کردند و غائله را پایان می‌دادند . هر چه بردامنه فعالیت سیاسی و نظامی این ناوگان اضافه می‌شد ، رعب و وحشت بیشتری در دل مخالفان — ساکنان سواحل خلیج فارس — می‌افکند و دایره‌های تار عنکبوتی ناوگان مقتدر استعماری در سواحل گسترده‌تر و قوی‌تر می‌شد . واحدهای جنگی مأمور رسانیدن پستهای سیاسی خواربار ، مشروب و مایحتاج نمایندگان سیاسی و نظامیان را نیز تأمین می‌کردند . ولی با وجود این ، دستورات روشنی وجود داشت که پیاده شدن ناویان را برای جنگ با ساکنان سواحل مایع می‌شد .

همینکه قدرت‌های دریائی اعراب و ایران کاملاً نابود و مضمحل شد و جز بادبان کوچک قایق‌های ماهیگیری هیچ بادبانی دیگر در خلیج برافراشته نمی‌شد . حکومت هندوستان دستور جمع‌آوری ناوگان خلیج فارس را داد . چنانچه به موجب ضبط بایگانی بمبئی در سال ۱۸۴۵ م ( ۱۲۶۰ هـ ) فقط یک گروه کشتی مرکب از هشت ناو جنگی و چند شناور کوچک در خلیج فارس عهده‌دار انجام مأموریت‌های نمایشی و احتمالاً جنگی بودند . در پایان نیمه دوم قرن هیجدهم بعد ، نیروی دریائی هندوستان ، از خلیج فارس اطلاعات فراوانی در زمینه آب شناسی ، بادشناسی و کشتیرانی بدست آورده و حکومت هندوستان و نیروی دریائی آن کشور مستقلاً چند نقشه جامع از خلیج فارس را چاپ و منتشر کرده بود .

در چنین شرایطی ، بخصوص از ۱۲۷۸ — ۱۸۶۲ ( م ) بعد ، همه کوششهای انگلیس به انعقاد قراردادهای «دسته‌جمعی» یا «مستقل» با کشورها و شیوخ دست‌نشاندهی ساحلی خلیج فارس معطوف شد . سیاستمداران انگلیسی با پشتیبانی نیروی دریائی ، خیلی زود موفق شدند ، اینگونه قراردادها را به کشورهای مورد نظر خود تحصیل کنند . اما تنها نقطه‌ای که در برابر آنها مقاومت می‌کرد ، ایران و ناورانان ایرانی خلیج فارس بودند . زیرا در نیمه دوم قرن هیجدهم ، تنها در بندر کنگ هفتصد کشتی اقیانوس‌پیمای متوسط و قایق‌هایی که بین بنادر خلیج فارس درآمد و شد بودند ، وجود داشت ، که توسط دریانوردان و ملاحان ایرانی اداره می‌شد .

بموجب دستخط حاکم تنگستان ، در گزارشی که برای والی فارس فرستاده شده: جهازات ایرانی که ناخدایان و ملوانان سواحل ایران آنها را تا فریقا ، هندوستان و گاهی تاجاوه و سوماترا می‌بردند ، که همه آنها در کارگاههای ساحل شمالی خلیج بدست کشتی

سازان ایرانی ساخته شده بود و ناخدایان و ملوانان ایرانی آنها را هدایت می‌کردند. انگلیسها و ناویان ایندولت که خود سرانه درخلیج فارس آمد و شد می‌کردند، سعی داشتند این سفاین و مردان آنها را به تابعیت خود درآورند و یا از فعالیتشان جلوگیری کنند.<sup>۱</sup> و چون درین باره موفقیتی بدست نیاوردند، لذا بهترین بهانه را «منع برده فروشی» و «بازرسی کشتیها بعنوان حمل برده و آزاد ساختن غلام و کنیزان» دانستند.

در آن ایام متاسفانه دربار ضعیف محمدشاه و سپس ناصرالدینشاه، از همه حیث آماده قبول نظرات تجاوزکارانه استعمارگران انگلیسی بودند. گرچه در صدراعظمی میرزاتقیخان امیر کبیر در برابر سوء نیت انگلیسیها مقاومت شد، ولی بطوریکه بعداً خواهیم دید، با صدور فرامین بازرسی کشتیهای ایرانی بنام «جلوگیری از حمل فروش برده» و «آماده نبودن نیروی دریائی دولت ایران برای جلوگیری از برده فروشی و فعالیت دزدان دریائی» به سلطه دریانوردان ایرانی درخلیج فارس و دریاهاى بحر احمر و اقیانوس هند پایان داده شد که اینک به تفصیل از این حادثه مهم تاریخی سخن می‌گوئیم:

جلوگیری از تجارت برده مسئله منع برده فروشی که ابتدا صرفاً از لحاظ بشردوستی و کمک به عالم انسانیت عنوان شد و پیشقدمان اینکار فرانسویها در خلیج فارس بودند، از اوائل قرن نوزدهم که بدست استعمارگران افتاد، رنگ سیاسی بخود گرفت و مخصوصاً دستاویز خوبی برای پیشرفت مقاصد انگلیسیها در آسیا شد.

انگلیسیها از این کار نتایج متعددی گرفتند که از جمله آنها باید بسط نفوذ سیاسی، تحکیم سیادت دریائی، قبضه بازرگانی بین‌المللی و تسلط بر جزایر و بنادر و تکیه گاههای نظامی کشورهای مختلف آسیا و افریقا را نام برد. پس از سقوط و تبعید ناپلئون و کناره‌گیری انگلیسیها از امور سیاسی اروپا، این دولت بتوسعه نگاهداری و تقویت مستعمرات عظیم امپراتوری پرداخت و اولین هدف آنها نیز هندوستان بود، که تازه از خطر حمله و هجوم روس و فرانسه جسته بود.

انگلیسیها نه تنها خود را پای بند عهدنامه‌هایی که سابقاً برای حفظ هندوستان بادل مجاور آن کشور بسته بودند نمی‌دانستند، بلکه برای اینکه هیچ دولت مقتدری درحول و حوش آن مستعمره زرخیز وجود نداشته باشد، عملیاتی را در ایران آغاز کردند.

انگلیسیها بخوبی پی برده بودند که ایران چشم امید امرای هند است و از اینراه است که همیشه دول روسیه، فرانسه و آلمان به فکر تسخیر هندوستان می‌افتند، لذا برای تجزیه ایران شروع به فعالیت‌های جدیدی در صفحات افغانستان و نواحی شمالی و جنوبی کردند و از طرف دیگر تصمیم گرفتند بهرنحوی شده کنترل خلیج فارس را در دست گیرند. سرهنگ سرآرنلد ویلسن درباره بردگان و وضع آنها می‌نویسد: «... کسانی که مسئولیت الغای برده فروشی را عهده گرفته‌اند بایستی این نکته را رعایت کنند، که نظریه ملل اروپائی در قرن نوزدهم نسبت به آن موضوع هرچه بوده، قرآن آنها را تجویز کرده و اجازه خرید و فروش غلام را به مسلمین داده است».



اگر طریقه اسیر کردن غلامان و طرز حمل و نقل ایشان به نقاط دور دست فجیع و رقت انگیز بود، در عوض همینکه غلامان مذکور به مقصد می‌رسیدند، وضع زندگی آنها به مراتب بهتر از نحوه زندگی ایشان در وطن خودشان می‌شد. زیرا قوانین اسلامی بعضی حقوق و امتیازات را برای آنها قائل شده بود. مثلاً اربابان موظف بودند که خوراک و پوشاک غلام خود را بدهند و تا موقع مردن از او بخوبی نگاهداری کنند و برای او همسری برگزینند و از اطفال وی مراقبت و نگاهداری نمایند.

زندگی غلامان در عربستان گرچه سخت بود، ولی بازندگی متعارف خود اعراب چندان فرقی نداشت و حتماً از طرز معیشت و زندگی قبایل آفریقایی بهتر بود. غلامان اغلب محل وثوق و اعتماد واقعه شده بمناسب عالی رسیدند و همینکه دیانت اسلام را قبول کردند می‌توانستند برای خود آزادی تام و تمام تحصیل کنند، مخصوصاً که قران آزاد کردن بندگان را از جمله ثوابهای بزرگ شناخته است.

همه ساله عده کثیری از غلامان آزاد می‌شدند و در کمال مساوات و برابری با سایر مردم زندگی می‌کردند و اغلب بواسطه قوت قلب و شجاعت خود شهرتی که به امانت و درستکاری داشتند اعتماد و اطمینان دیگران را جلب کرده و بزودی راه ترقی را در پیش می‌گرفتند.

بدیهی است که یک چنین وضع ثابت و رضایت بخشی را بوسیله وضع قوانین و مقررات و حتی بزور قوه تجربه انگلیس هم ممکن نبود باسانی بهم زد و از بین برد. اگرچه تجارت برده در خاک ایران مانند عربستان شیوع و توسعه نداشت، با این حال اغلب برده فروشی بدانجا هم سرایت کرد و صادر کنندگان آن تجار «سوریه» بودند. از سواحل مکران برده به خارج صادر می‌شد. بدین معنی که مزدوران تجار، بلوچ‌های بیچاره را دستگیر کرده و آنها را به دلان عثمانی می‌فروختند بطوریکه در سال ۱۹۰۴ - [۱۳۲۱ هـ] از بین نود و پنج نفر غلامی که در مسقط آزاد شدند ۶۰ نفر آنها ایرانی یا بلوچ بودند، که همگی از مکران به ساحل بطانه واقع در عمان فرستاده شده بودند...<sup>۱</sup>

چگونه انگلیسیها بنام برده  
فروشی بر سواحل عربی  
خلیج فارس مسلط شدند و بهانه‌ای که انگلیسیها برای کنترل می‌توانستند تحصیل کنند، مسئله منع فروش برده بود.

انگلیسیها بدین بهانه می‌توانستند ماهها کشتیها را در وسط دریا و کرانه‌های هندوستان معطل کنند، تا آنها رازیر پرچم و اطاعت خود در آورند. برای قبضه کردن سواحل خلیج فارس ابتدا شروع به ایجاد تفرقه و نفاق بین شیوخ و امارت نشینهای مستقل سواحل عربستان که بمراتب از حکمرانان ایرانی ضعیفتر بودند نموده، سپس بدون سروصدا با هر یک از آنها جداگانه قراردادهائی منعقد کردند و یا آنها را تحت - الحمایه خود ساختند.

حکومت هندوستان برای اولین بار در سال ۱۸۲۲ م - (۱۲۳۸ هـ) معاهده‌ای

باسلطان «سعید» امیر مسقط منعقد کرد، که بموجب آن اتباع سلطان را از فروش غلام بممل مسیحی بازمی‌داشت و بعلاوه قرار گذاشتند که یکنفر نماینده از طرف آن‌ها در مستملکات افریقای شرقی سلطان اقامت گیرند، تا در تجارت برده بازرسی و نظارت داشته باشد و جهازاتی را که حامل غلام به ممالک عیسوی هستند توقیف کند.

منظور اصلی از انعقاد این معاهده آن بود که تجارت برده بین افریقای شرقی و هندوستان ملنی گردد و چون هنوز موقع مناسب نبود، که سلطان سعید را وادار به منع برده فروشی در تمام قلمرو مملکت و متصرفات خویش سازد، لذا عمداً منطقه وسیعی مابین سواحل افریقا و عمان آزاد گذاشته شد، تا اعراب در آن منطقه به تجارت غلام مشغول باشند. اتفاقاً احتیاط و پیش‌بینی انگلیسیها در این مورد بسیار بموقع بود، زیرا مسلمانان چون مطابق قوانین مذهبی خود، خرید و فروش برده را مجاز می‌دانستند و در طول زمان عادت بدداشتن غلام و بنده زر خرید کرده بودند، اگر بنا می‌شد یکباره تجارت مذکور ممنوع شود، موجبات شورش و هیجان رافراهم می‌ساخت و بعلاوه هرگاه در قلمرو سلطان مسقط بیش از این سختگیری می‌شد، تجارت برده در ممالک ایران عثمانی و سایر امارت نشینهای مستقل مانند قطیف توسعه می‌یافت و چون هنوز ممالک مزبور هیچگونه اقدامی برای جلوگیری از برده فروشی بعمل نیاورده بودند، لذا انگلیسیها ابتدا برای اینکه بهتر از این عمل استفاده کنند، تنها بقرارداد باسلطان مسقط اکتفا نمودند.

انگلیسیها در سال ۱۲۵۴ - ۵ (۱۸۳۸ م) هنگامی که محمد شاه هرات را محاصره کرد و انگلیسیها نیز جزیره خارك را متصرف شدند فشار شدیدی به سلطان مسقط آورده و او را مجبور به انعقاد قراردادهائی کردند. در نتیجه در این قراردادها مقررات و اختیار بیشتری نسبت به قرارداد سال ۱۸۲۲ - ۳ (۱۳۳۸ م) (البته به نفع فروش غلام به ملل مسیحی) گنجانده شده بود.

بموجب قرارداد جدید به کشتی‌های انگلیسی اجازه داده شد که هرگاه کشتیهای عمانی را خارج از منطقه مجاز، مظنون به اشتغال تجارت برده بدانند، آنها را تفتیش نموده و در صورتیکه ثابت شود که جهازات مذکور حامل غلام جهت فروش هستند، آنها را توقیف کنند. ضمناً خرید و فروش اهالی سوماتالی نیز بعنوان برده قدغن شد، و مجازات آن در ردیف مجازاتهای دزدان دریائی مقرر گردید. مطابق همین قرارداد بنام گوادروچابهار نیز بروی تجارت برده مسدود شد.

انگلیسیها مجدداً در سال ۱۸۴۵ - ۶ (۱۲۶۰ م) عهدنامه جدیدی که هدف اصلی آن تحکیم هر چه بیشتر نفوذ سیاسی، اقتصادی و نظامی خودشان بود با شیخ مسقط منعقد کردند و بموجب آن:

اولاً - صدور برده از متصرفات انگلیس در افریقا اکیداً ممنوع می‌شد و متخلفین را بشدیدترین مجازات تنبیه می‌کردند.

ثانیاً - انگلیس همه نفوذ و اقتدار خود را بکار می‌بندد تا شیوخ عربستان و بحر

۱ - طبق قوانین اسلام اقوام سوماتالی (حر) آزاد محسوب می‌شدند و اسیر کردن آنها حرام

بوده است

احمر و خلیج فارس را وادار کند، که از ورود غلامان افریقائی بممالک خود جلوگیری کنند.

ثالثاً - طبق این قرارداد به کشتیهای «بحریه پادشاهی» نیروی انگلیس و نیروی دریائی هندوستان و کمپانی هند شرقی اجازه می‌یافتند که کشتیهای عمانی را اگر مشغول تجارت برده باشند، توقیف کنند. انگلیسها همزمان با این اقدامات و انعقاد اینگونه قراردادها، سرعت نفوذ سیاسی و اقتصادی خود را با کمک نیروی دریائی مقتدر، در خلیج فارس بیش از پیش مستقر و مستحکم کردند.

در فاصله سالهای ۱۸۳۸ م (۱۲۵۳ - ه) و ۱۸۴۷ م (۱۲۶۳ - ه) قراردادهائی با شیخ صحار که در آن زمان امارت نشین مستقلی بود - و سایر شیوخ عمان منعقد کردند، که بموجب آن پنج هزار شیوخ مستقل متمهد شدند حمل و نقل برده را بوسیله جهازات اتباع خود ممنوع سازند و ضمناً اجازه دادند که کشتیهای مظنون آنان در خلیج فارس مورد بازرسی سفاین انگلیس واقع شود و در صورت اثبات جرم، این کشتیها توقیف شوند.

در سال ۱۸۵۶ م (۱۲۷۲ - ه) بموجب معاهدات جداگانه مابین مقامات انگلیسی و امرای منطقه، هر یک از شیوخ عمان تمهد کردند که اگر غلامی وارد خاک آنها شد، او را گرفته، به مامورین دولت انگلیس تسلیم کنند از کلیه شیوخ سواحل عربستان، فقط شیوخ بحرین، قطر، صحار و کویت زیر بار قرارداد منع فروش برده نرفته بودند، که آنها هم در سال ۱۸۶۱ م (۱۲۷۸ - ه) هنگامیکه دولت ایران نسبت به استرداد جزایر بحرین، شدت شیخ بحرین را تحت فشار قرارداد داده بود، شیخ برای مقابله با این تصمیم ایران، معاهده دوستانه‌ای با دولت انگلیس منعقد سلخت، که بموجب آن صحت اعتبار کلیه معاهدات و قراردادهای قبلی انگلیسها را از خلیج فارس تصدیق می‌کرد و ضمناً تمهد می‌شد که از آن پس، از اقدام بچنگ و زدنی در دریا و تجارت برده خودداری کند. نکته جالب و مضحکتر اینکه: در سال ۱۸۶۸ م (۱۲۸۵ - ه) به کنسولهای انگلیس که در سواحل عربستان مقیم بودند، اجازه داده شد، هر یک از اتباع انگلیس را که متهم بخرید و فروش برده باشند، شخصاً محاکمه کنند. انگلیسها با بهانه بازرسی کشتیهای عربی در خلیج فارس زیر عنوان جلوگیری از فروش برده، از کار خود بهره کامل بردند و مقاصد سیاسی و اقتصادی خود را که بسط نفوذ و اقتدار کلی در خلیج فارس و در دست گرفتن امور اقتصادی بود، بدست آوردند و چون این زمان مقارن با پایان لشکرکشی محمدشاه بهرات و انعقاد معاهده صلح بود، برای اینکه بتوانند سواحل ایران (در خلیج فارس) و کشتیهای ایرانی را تحت نظر و بازرسی دقیق خود قرار دهند، برای ابلاغ فرمان منع برده فروشی، سرهنگ شیل سفیر انگلیس در تهران، با حاج میرزا آقاسی صدراعظم وقت ملاقات و مذاکره کرد. اما محمدشاه و زمامداران آنروز ایران که از دست انگلیسها دل خونی داشتند، زیر بار این خواهش شیل نرفته و محمدشاه با منع فروش برده (با این پاسخ که در اسلام اینکار حلال است و دولت گرفتار مخالفت روحانیون و در نتیجه شکست بازرگانی خلیج فارس خواهد شد) مخالفت کرد.

سرهنگ شیل در ۳۳ ذیحجه ۱۲۶۲ (۱۸۴۵ - ه) نامه‌ای به حاجی میرزا آقاسی

نوشت و از قول «لرد پالمرستون» وزیر امور خارجه انگلیس یادآور شد :

«از وصول مراسله آنجناب مشفق معظم درباب امتناع دخول سیاهها از سواحل افریقه از بنادر ایران در دریای عمان ، کمال تأسف از برای دوستدار حاصل گردید و یأس دوستدار از امید راحتی که آنجناب شفاهاً درباب این معامله شنبه فرمودند ، زیاد گشت . هرگاه سبب ایراد دولت علیه ایران آفت که از برای تجار ایران ضرری بهم می‌رسد ، برعکس این خواهد بود . زیرا که ممانعت این معامله ، از برای تجار مزبور باعث منفعت خواهد بود و آن اینست که اگر سیاه را که به ایران می‌آورند ، از ممالک افریقه امام مسقط می‌آورند ، حالا که فیما بین انگلستان و امام مسقط این معاهده شده است ، این معامله مثل سابق نخواهد بود . بعد از آنکه این معامله موقوف شد ، هر کسی دخیل این معامله شده ، زیر بار خطر و خسران کلی خواهد رفت .

اینکه نگارش رفته است که معامله سیاه خلاف شرع است ، از اینکه امام مسقط بزبور زهد و تقوی و کفایت آراسته است مشکل است که تمکین به چیزی که خلاف شرع باشد نماید .

علاوه بر این ، از اشخاصی که معرفت در مسائل دینی دارند مسموع شد ، که خرید و فروش آنها موافق شرع جایز است ، نه اینکه اگر خرید و فروش نمایند حرام و خلاف شر باشد . بنابراین ظاهراً صاحب اختیار مملکت بنا بر امور دائره مملکتی و خیر دولت خود اختیار دارد که ممانعت کند و جناب عالی استحضار کامل دارند که اینطور احکام را در دولت های اسلام هر روز جاری می‌دارند و اگر ندارند دولتداری ممکن نیست . از جمله معامله گمرک و امثال آن . اما دور از منظور است که دین اسلام معامله‌ای را که آن معامله باعث رسیدن بترس و بلا و مصیبت به انسان است ، جایز بداند . مثلاً از برای آوردن سیاه به ایران ، به این سیاه‌های بدبخت چقدر قتل و غارت و خونریزی و اذیت می‌رسد و بیشک هرگاه خاطر مرحمت اثر اقدس شهریاری استحضار می‌برد که چقدر اذیت و قتل و غارت و کشتن و خونریزی و مصیبت و بی‌عفتی همواره درباب این معامله می‌شود ، قطعا راضی به اینگونه معاملات نمی‌شدند .

ممالک اروپا و امریکا جمیعا از برای منسوخ کردن این معامله مفتوح شده‌اند ، پس چرا دولت ایران عبرت نگیرد و از برای چنین خبر حمیدیه و پسندیده با آنها اتفاق ننماید ؟

سرکار اعلیحضرت پادشاه ایران که اینهمه رعایای ایران در قید عبدیت طوایف ترکمان هستند که اجتناب می‌فرمودند و حکم ترک آدم‌دزدی می‌فرمودند ، در نظر دوستدار عوض اینکه تاسی از دولت روم بگیرند ، بهتر این بود که این فرصت را بندرت اتفاق می‌افتد که دولت انگلیس را از خود راضی و خشنود دارند ، از دست جناب جلالتمآب لرد پالمرستون وزیر امور خارجه دولت انگلیس دوستدار را مأمور کرده است که به اولیای دولت ایران اظهار نماید که تا چقدر دولت انگلیس و اهالی انگلیس درباب منسوخ کردن سیاهها منظور دارند هیچ چیز که درستی و اطمینان اهالی انگلیس را بتواند زیاده و طولانی بدولت ایران بنمایند مثل اینکه درین منظور آنها که از قلب خواهشمند هستند که سرکار

اعلیحضرت پادشاه ایران اتفاق نمایند نخواهند بود چون لازم اظهار داشت.<sup>۱</sup> نه فقط این نامه، بلکه اقدامات کلنل شیل سفیر انگلیس در ایران همجا باتنفر رو بر شد و چون این سفیر در مدت سفارت خود، نسبت به محمدشاه و دربار و دولت ایران بدرفتاری کرده و کمال عداوت را بکار برده بود، لذا هیچوقت دربار و دولت ایران بهیچیک از تقاضاهای او، هر چند خوب و پسندیده نیز می بود ترتیب اثر نمی دادند.

در مسئله برده فروشی گوا اینکه حاجی میرزا آقاسی و درباریها مایل بودند دست بکاری زده و این عمل را منع کنند، معذالك برای اینکه شیل در کارهای خود کمتر موفق شود، جواب صحیحی به او نداد و فقط شفاها مذاکراتی با وی بعمل آوردند.

کلنل شیل در سال ۱۲۹۳ - ۵ (۱۸۴۶ - م) به لندن احضار شد، و سرهنک دوم «فرانت» کاردار سفارت انگلیس در تهران بجانشینی او تعیین شد. فرانت برعکس شیل با سیاست تحسب و چربزبانی دل حاجی را بدست آورد و به انواع وسایل خود را بوی نزدیک ساخت. بدین وسیله دربار و صدراعظم را کم و بیش در دادن اجازه منع برده فروشی راضی ساخت، ولی چون احساس کرد که با وعده و عید تنها نتیجه ای از اقدامات خود نمی گیرد، لذا برای اینکه جواب صریح و قاطعی از شاه و حاجی میرزا - آقاسی بگیرد، در ۱۰ رجب ۱۲۶۴ - (۱۲ ژوئن ۱۸۴۸ - م) طی نامه مفصلی به حاجی می نویسد:

«در باب منع تجارت برده از راه دریا، در خلیج فارس مدتی است که جنابعالی وعده داده اید که منع ورود غلام و کنیز را به خلیج فارس حکم خواهید داد و اخیراً بطور صریح فرمودید که انشالله به لطف خداوند این کار در شرف انجام است و در عرض چند روز به انجام خواهد رسید، ولی معلوم است که تا حال خاتمه پیدا نکرده است.

هر گاه دولت علیه ایران تقاضای اینجناب را در این موضوع قدر می دانست، یقیناً حکم منع آن تا حال تصویب شده بود. چون تا بحال ترتیب اثر به آن داده نشده است، لذا مجبور می باشد خواهش خود را تجدید کنم و در ضمن تمنی نمایم که یک جواب روشن و صریح در این باب به اینجناب داده شود که آیا دولت علیه ایران یک چنین فرمانی دایر به منع ورود غلام و کنیز از راه دریا صادر خواهد نمود یا نه. هر گاه نیت اولیای دوله علیه ایران این باشد که این فرمان را صادر نماید تمنی می کنم امروز این مژده بمن داده شود و اگر خیال آنها برخلاف این است، در این صورت بهتر است همین امروز صریحاً این اطلاع به اینجناب برسد، تا اینکه بتوانم آن اطلاع را برای دولت متبوع خود ارسال دارم و جنابعالی دیگر بعد از این اینجناب را در انتظار وعده خود نگذارید.

دولت انگلیس بانهایت نگرانی تصمیم دولت ایران را در این باب انتظار می کشد. بنابراین از جنابعالی خواهش می کنم لطفاً یک جواب قطعی به اینجناب داده شود، چونکه دولت متبوع من به تأخیر زیاد از این رضایت نمی دهد ۱۲۰ جون ۱۸۴۸ نایب سرهنک فرانت شارژدافر دولت انگلیس.<sup>۲</sup>

۱ - امیر کبیر و ایران چاپ اول، جلد دوم ص ۴۰۹

۲ - تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس در قرن نوزدهم - جلد دوم ص ۴۰۳

این نامه که بایستی آنرا تقاضائی برای انهدام «جهازات تجاری» و کشتی‌رانی ایران در خلیج فارس دانست، نخستین گام برای هجوم انگلیس‌ها به آبهای گرم خلیج فارس بود، که باموافقت نیز روبرو شد، علت موافقت محمدشاه باین تقاضای وزیرمختار انگلیس را، دکتر فریدون آدمیت چنین بیان می‌کند:

«... باینکه نیش دسایس شیل و مکنایل چنان بردل محمد شاه نشسته واحساسات او را جریحه‌دار ساخته بود، که درهمه عمر خاطره آنرا از یاد نمی‌برد، ممهذا محض اظهار عطفوت نسبت به‌مشخص فرانت که رفتارش موجب خشنودی شاه بود دستخط (ی) ... بمهده حاجی میرزا آقاسی صادر نمودند...»<sup>۱</sup>

اگرچه در آن ایام بین دو کشور اختلافات زیادی بود، باین حال محمدشاه با اعطای حق بازرسی به انگلیسها موافقت کرد، ولی باهمه اینها بازهم معلوم نیست که چرا سفیر انگلیس و دولت استعماری بریتانیا، حتی پس از صدور فرمان نیز، از در دوستی و موافقت باشاه در نیامدند؟...

در فرمان مذکور چنین نوشته شده بود:

**دستخط ملوکانه محمدشاه به حاجی میرزا آقاسی**

«جناب حاجی، نگذارید دیگر از راه دریا کنیز و غلام وارد شود. بگذار از راه خشکی بیاورند، این مرحمت فقط در حق فرانت صاحب می‌شود. من از او خشنود می‌باشم و به این مطلب رضایت داده‌ام. در این باب به حکام فارس و عربستان بنویس من این اجازه را فقط برای حسن نیت رفتار فرانت می‌دهم، والا بین ما و دولت انگلیس هنوز خیلی اختلافات موجود است. شاه»<sup>۲</sup>

حاجی میرزا آقاسی بیدرنگ در همان روز صدور دستخط شاهانه نامه‌ای بسرهنگ فرانت نوشت و رونوشت فرمانی که خطاب به میرزا حسینخان والی فارس بود ضمیمه آن نمود. ذیلاً می‌شود کاغذ حاجی میرزا آقاسی به نیابت سرهنگ فرانت:

**بعدالعنوان**

مکتوب شما راجع ببرده و غلام واصل گردید و از مضمون آن اطلاع حاصل شد. نظر به تقاضای شما از آنجائیکه شما دوست محترم و باوفای من می‌باشید، فقط برای همین دوستی و یگانگی واحساسات یاک که نسبت بشما دارم من خارج از انصاف می‌دانم که در انجام خواهش شما تأخیر شود و من همیشه سعی خود را بکار برده‌ام، دوستی و یگانگی که بین دولتین معظمین انگلیس و ایران موجود است حفظ نمایم و بهمین ملاحظه درخواست شما را به پیشگاه اعلیحضرت شهریاری ارواحفداه تقدیم نموده و فرمان قضا جریان که علایم‌الطاف و مراحم شاهانه رانست بشما شامل است، برای افتخار شما که دوست محترم من می‌باشید، از طرف ذات مقدس ملوکانه صادر شده‌است و این مراحم شاهانه همیشه درباره شما درازد یاد است.

«در این فرمان شاهانه فقط ورود برده و غلام از راه دریا ممنوع می‌باشد واحکام

۱ - امیرکبیر و ایران، جلد دوم ص ۴۱۲

۲ - تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس در قرن نوزدهم - جلد ۲ - ص ۴۰۴

لازم بفرمانفرمای فارس و حکومت اصفهان و عربستان فرستاده می‌شود و اکیداً قدغن می‌شود که از ورود و خروج برده از راه دریا جلوگیری شود، ولی از راه خشکی آزاد خواهد بود.

دوست محترم، من خدا را شکر می‌کنم که این خواهش شما انجام شد، ولی فرمان آن فقط در سایه الطاف و مراحم بی‌پایان اعلیحضرت شهریاری ارواحنا فدا که شامل حال شماست صادر شده است و من نیز از سعی و کوشش در انجام آن فروگذاری نکرده‌ام البته وزراء دولت ایران بملاحظه دوستی و یگانگی که در بین است انتظار دارند خواهش آنها بهمین تناسب از طرف وزراء دولت انگلیس پذیرفته شود. حاجی میرزا آقاسی صدراعظم ایران رجب ۱۲۶۴ هـ (۱۸۴۸ - م)<sup>۱</sup>

فرمان دیگری از طرف محمدشاه برای حسین‌خان والی ایالت فارس و بنادر، به این شرح نوشته شد:

#### بعدالعنوان

مدت زمانست که یک خواهش برای منع ورود برده و غلام از راه دریا از طرف وزراء دولت انگلیس از وزراء دولت ایران شده است، ولی در این مدت به این خواهش جوابی از طرف ما داده نشده است. لیکن در نتیجه لطف و مرحمتی که درباره خیرخواه این مملکت سرهنگ فرانت شارژدافر دولت انگلیس داریم و او هم در این مدت اخلاق و رفتار پسندیده از خود نشان داده است، لذا فقط بتوجهی که درباره او داریم رضایت می‌دهیم با خواهش او موافقت شود. در این صورت شما بتمام تجار و کسانی که در تجارت برده و غلام هستند اطلاع دهید ورود و خروج برده و غلام بعد از این از راه دریا قدغن و ممنوع است. فقط از راه خشکی آزاد هستند شما عهده‌دار اجرای این فرمان می‌باشید. رجب ۱۲۶۴ هـ<sup>۲</sup>

متعاقب فرمان شاهی که در بالا منعکس شد، حاجی میرزا آقاسی فرمان دیگری خطاب به محمد نبی‌خان حاکم اصفهان و خوزستان به این شرح صادر کرد.

«بعدالعنوان حکمران اصفهان و خوزستان بداند در این موقع که سرهنگ فرانت شارژدافر دولت انگلیس، که شامل مراحم و الطاف اعلیحضرت شهریاری روحنا فدا می‌باشد، یک خواهش دوستانه از طرف وزراء دولت انگلیس از وزراء دولت علیه ایران نموده، نظر به اینکه دوستی و یگانگی فیما بین دولت ایران و انگلیس محفوظ بماند، فرمانی از طرف شاهنشاه معدلت‌پرور شرف‌صدور یافته که بعد از این (حمل) قبایل سیاه پوست از راه دریا منع و قدغن شود و این تجارت موقوف گردد. لهذا بموجب این فرمان قضا جریان، شامدستور کافی و قطعی به تمام تجار این عمل برده فروشی خواهید داد که ورود و خروج غلام و کنیز در تمام قلمرو ایران به جز از راه خشکی قدغن و ممنوع است و حتی ورود و خروج یک غلام هم مجاز نیست مرتکب مورد تنبیه سخت خواهد شد. شما باید اوامر اکید در جلوگیری آن در تمام قلمرو حکمرانی خود صادر نمائید. رجب

۱۲۶۴

با اینکه ، انگلیس ها با بدست آوردن این فرامین در اجرای هدفهای استعماری خود به پیروزی بزرگی در خلیج فارس نائل شدند، ولی هنوز سرارند و یلسن سردمدار استثمارگران انگلستان در خلیج فارس از فرمان مذکور ناراضی است و در این باره می نویسد :

«... شاه در اثر اقدامات نماینده سیاسی انگلیس مقیم تهران ، فرمانی در سنه ۱۸۴۸ [۱۲۶۴ . هـ - ق] صادر نمود و بموجب آن ورود برده را در خاک ایران از راه دریا قدغن کرد، ولی قراری در خصوص منع تجارت مذکور از راه خشکی نداد...»<sup>۲</sup>

چهار ماه پس از صدور این فرامین ، محمدشاه در گذشت و نخستین مرحله سیاست انگلستان در خلیج فارس هم که می توان گفت دوران آزمایش تحکیم و بسط نفوذ بود، به انجام رسید، زیرا مثلاً همان سرهنگ فرانت محبوب و مبادی آداب مردی دسیسه کار و مستبد از آب درآمد و درباره حاجی میرزا آقاسی که او را دوست می داشت ، یکرشته تحریکات شدید را آغاز کرد . از اوایل جلوس ناصرالدین شاه به سلطنت ، دورانی که باید آنرا مرحله عمل و بهره برداری سیاست انگلستان نسبت به خلیج فارس دانست ، آغاز شد. هنوز چند ماهی از سلطنت ناصرالدین شاه نگذشته بود و ایران در آتش انقلابهای داخلی و تحریکات خارجی می سوخت که فرانت در محرم ۱۲۶۵ - هـ (۱۸۴۹ - م) مجدداً زمزمه هائی را برای منع برده فروشی و بدست آوردن سیادت قطعی در منطقه خلیج فارس آغاز کرد و به امیر کبیر چنین نوشت :

«در باب فقره سیاه ها این خواهش بود از طرف جمیع اهالی انگلستان از دولت علیه ایران و شاه جنت جایگاه ، محض استرضای خاطر اهالی انگلستان که دوستی و مواجعت چندین ساله در میان بود قبول فرمودند فرامین مبارک صادر و اعلام دوستی فرمودند که حمل و نقل سیاه ها از راه دریا موقوف و هر کس از تجار و مشایخ بنادر، حمل و نقل سیاه را از دریا نماید ، مواخذه و سیاست شود . بنابراین دولت علیه انگلیس می - خواهد بداند که بعد از آنکه معلوم شد جهازی از اعراب تحت فرمان دولت علیه ایران، تمرد از حکم دولت علیه خود کرده و باز حمل سیاه را از دریا نموده ، اهالی آن جهاز چگونه مؤاخذه و تنبیه شوند که عبرت دیگران گردد و این امر منسوخ شود . جهازات دولت علیه انگلیس بعد از صدور فرامین مذکوره حق خواهند داشت که مطالبه مؤاخذه اهالی جهازی که سیاه در آن باشد بنمایند امنای دولت علیه ایران قراری خواهند داد و جائی مشخص نمود که اگر چنین اتفاقی افتد ، اهل آن جهاز را در آنجا تنبیه نمایند، یاخیر، تنبیه آنها را بدست جهازات انگلیسی خواهند گذارد ؟

دوستدار خیر و صلاح دولت ایران را در این می داند که قراری بدهند و جائی معین نمایند که تنبیه و مؤاخذه اهل جهازی که سیاه بار کرده اند و رعیت دولت ایران هستند ، حکام دولت علیه ایران باشند، نه بدست دیگران . چه فایده که دوستدار هر چه برای این دولت علیه سعی می نماید و راه خدمتی می جوید ، طور دیگر حمل می فرمایند.

۱ - تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس در قرن ۱۹ - جلد دوم - ص ۴۰۵

۲ - خلیج فارس - ص ۲۵۵



باری زحمت کشیده درست حالی فرمایند و جوابی یاقراری دراین باب بدهند که چپار دولتی معطل است و باید روانه شود»<sup>۱</sup>

فرانت بااین نامه خواست امیر کبیر را وادار کند، نظر دولت ایران را رسماً به دولت انگلیس بگوید، ولی درضمن این نامه او با حيله مخصوصی خواست مدرکی بدست بیاورد تا بعداً بتوانند کشتیهای ایران را درآبهای خلیج فارس توقیف کرده ویا نظرات دیگرشان را تحمیل کنند. ولی میرزا تقیخان امیر کبیر کسی نبود که به این سادگی خود را تسلیم انگلیسها کند. ازاین جهت پس از ارائه نامه حضور شاه، در صفر ۱۲۶۵ طی جوابی به کلنل فرانت چنین نوشت:

«... فرمودند باهمان اراده حسنه و عقیده مستحسنه که شاهنشاه جنت آرامگاه با دولت بهبه انگلیس داشتند معشئی زائنداریم و درباب سیاهها بطوریکه از شاهنشاه مرحوم دستخط صادر شده واحکام به حکام فارس صادر فرمودهاند که تبعه این دولت علیه سیاه ازراه دریا نیاورند، مانیز قبول داریم و فرامین مطاعه به افتخار حکام مزبور صادر خواهند شد، که حکم شاهنشاه مرحوم رادرآن حدود جاری دارند و اگر از تبعه دولت علیه کسی ممانعت ننماید و ازراه دریا سیاه بیاورند مورد مؤاخذه اعلیحضرت پادشاهی خواهد شد»<sup>۱</sup>

انگلیسها میخواستند با استفاده از فرامین محمدشاه کشتیهای بادبانی ایرانیان و اعراب را در سواحل ایران تحت کنترل و بازرسی خود قرار دهند و همیشه آنها را با توپهای بلند کشتیهای جنگی خود بترسانند. روی این اصل مکاتباتی بنام اینکه: «اگر اعراب تحت تابعیت دولت ایران تمرد از حکم دولت علیه خود کرده و باز از راه دریا سیاه حمل نمودند چگونه از آنها مؤاخذه و درجه محلی تنبیه شوند»<sup>۲</sup> امتیاز جدیدی را تحصیل کنند، تا بتوانند بدین بهانه کشتیهای ایرانی را تحت بازرسی شدید خود قرار دهند. ولی خوشبختانه در آن وقت میرزا تقیخان امیر کبیر صدراعظم ایران بود و او کسی نبود که باین آسانی زیر بار رفته و امتیاز جدیدی به خارجیان بدهد. امیر در مقابل درخواستهای مکرر انگلیسها تنها فرامین محمدشاه را تأیید و تحکیم کرد و اصولاً برای آنکه بیشتر آنها را مایوس کند، حل فصل امور برده را به میرزا محمدعلی خان نایب وزارت خارجه وقت محول ساخت.

فرانت پس از احاله کار بمیرزا محمدعلی خان در ربیع الاول ۱۲۶۵ هـ (۱۸۴۹) م بوی می نویسد:

«چند روز است که دوستدار نوشته است که اگر جهازی جماعت سیاه بار کرده باشد، تنبیه آنها به کدام بندر حکم خواهد شد. تابحال جوابی درست بدوستدار ننوشتهاند و این معنی حمل بر بیاهتمامی آن دوست مهربان است، که عملاً درست جواب نمی فرستند و قرار مشخص جای مذکور را نمی دهند و دوستدار نمی تواند اینطور رفتار آن دوست مهربان را متحمل شود. لابد خواهد شد که عرضه حضرت مبارک دارد، که کسی که

۱ - امیر کبیر و ایران چاپ دوم - ص ۴۱۵

۲ - همان مآخذ - ص ۴۱۶

۳ - همان مآخذ - ص ۶۱۴

چندین سال درکار وزارت دول خارجه مدخلیت داشته است جواب درست حالی نماید و همچنین چند مطالب دیگر دولتی اظهار شده تا حال جواب هیچیک نرسیده است . بنابراین نگارش می‌دارد که سبب تمویق جواب چه چیزی است، چرا باید امورات و مطالبات رعایا و متعلقات دولت را بتمویق اندازند، امروز مطالبه ، جواب صریح می‌نماید . چه زحمت دهد .<sup>۱</sup>

این نامه نسبتاً تند فرانت که می‌رسد ، امیر چون درک می‌کند که فرانت می‌خواهد شاه را ملجاء گله و شکایت خود قرار دهد ، بوسیله وزیر امور خارجه صریحاً بدو جواب داده و می‌گوید شاه فرمودند «محض به این رعایت دولت بهیه انگلیس ، سیما التفاتی مخصوص که بعالیجاه قولونل فرانت داریم ، آنقراری که شاهنشاه مرحوم در باب سیاه دستخط فرمودند ، مقرر داشتیم که تبعه ماسیاه ازراه دریا نیاورند . دیگر قرار تازه نخواهیم داد، زیرا که محل تنبیه و تنبه آنها بعهده خود ماست و بعهده دولت دیگری نخواهد بود .»<sup>۲</sup>

با ابلاغ این نامه امیر جلو تعریض و هیاهوی کاردار سفارت انگلیس را گرفته و التفات مخصوص شاه را ضامن حسن نیت دولت و اجرای این فرمان قرار میدهد و بعلاوه صریحاً بآنها می‌گوید که دراین خصوص هیچ امتیازی بانگلیسها نخواهد داد . فرانت وقتی ببیند باتهدید و هیاهو نمیتواند امیر را وادار بقصد قرارداد جدید نماید ، طی نامه دیگر مورخ ۲۹ صفر ۱۲۶۵ - ۵ (۲۴ ژانویه ۱۸۴۹ م) لحن نوشته خود را تغییر داده و درمورد اعراب مختلف کسب تکلیف میکند «جهازات اعراب اگر لامحاله بدست جهازات انگلیسی افتادند تکلیف چیست»

با وجود همه این اقدامات فرانت بهیچوجه درمدت اقامت خود، در زمان سلطنت ناصرالدین شاه نه تنها نتوانست امتیازی کسب کند، بلکه حتی بدریافت جواب مساعدی هم نایل نشد . فرانت درسال ۱۲۶۶ - ۵ (۱۸۴۹ م) ایران راترك کرد و جای خود رابه کلنل شیل سپرد .

امیر کبیر گرچه به خارجها سخت می‌نوشت و جلوی تقاضاهای نامشروع آنها را می‌گرفت ، ولی سعی می‌کرد همانطور که از دخالت‌های بیگانگان ممانعت می‌کند بهانه و دستاویزی نیز بدست آنها ندهد . بهمین منظور دستورهای موکد و لازم بفرمانداران خوزستان ، فارس و بنادر صادر کرد و به آنها تأکید کرد که از تجارت برده ممانعت بعمل آورند . ضمناً امیر برای اینکه جلوگیری از تجارت برده را تحت نظر مستقیم خود قرار دهد ، امیرحسنعلی خان را به دریابگی خلیج فارس به بوشهر اعزام داشت و او را به سفارت انگلیس و (مستر هنل) کنسول آن دولت در بوشهر رسماً معرفی کرد.<sup>۳</sup>

امیر حسنعلی خان مأمور بود که جداً ازفروش برده درخلیج فارس جلوگیری کند و بازرگانان برده رامورد توبیخ و جریمه قرار دهد. و همچنین حاکم بوشهر مأموریت داشت از بازرگانانی که برده حمل می‌کنند جریمه مالی بگیرد ، تا وقتیکه از عهده پرداخت جریمه برنیامده‌اند ، جهازات و اموال آنانرا توقیف کند . حسنعلی خان گرچه

دربوشهر اقداماتی برای جلوگیری از بازرگانی محل بعمل آورد ، ولی در اثر نداشتن کشتی برای بازرسی دریائی و متمرکز نبودن قدرت دولت مرکزی ، نتوانست این عمل رایشه کن سازد و اغلب صاحبان کشتیها و بازرگانان از بیراهه و بنادری که مأمورین دولت در آنجا وجود نداشتند ، غلام دریائی وارد می کردند .

در همین ایام یکی از بقله های (بوم یا بقله کشتیهای سیصدتنی بادی را می گویند) حاجی خان ضابط دشتی و دشتستان که ناخدایش (محمد برداس) و موسوم به «فتح الخیر» حامل هجده زرخرید بود ، وارد یکی از بنادر شده و غلامان خود را پیاده کرد . حسنعلی خان بلافاصله سیصد تومان بعنوان جریمه وصول کرد و جریان را به امیر نوشته ، از او کسب تکلیف کرد . همینکه این خبر به امیر رسید ، به بهرام میرزا صاحب اختیار فارس و بنادر دستور داد که : «بهمحض وصول این نامه نواب والاآدمی مخصوص روانه بندر بوشهر بفرمائید که حکماً جریمه مزبور را از ناخدای مذکور گرفته بیاورد ، که باعث عبرت دیگران شده تا مرتکب چنین عملی نشوند .»<sup>۱</sup>

انگلیسها که منتظر چنین پیش آمدی بودند ، همینکه گزارش «هنل» کنسول انگلیس در بوشهر به سفارت رسید ، کلنل شیل فوراً دنباله عملیات و نظریات فرانت را گرفته ، در تاریخ ربیع الاول ۱۲۶۶ هـ (۱۸۵۰ م) نامه ای بدین مضمون به امیر کبیر می نویسد :

«... در باب احکامی که از برای جریمه سیصد تومان از ناخدای کشتی که در این اواخر هجده نفر غلام بمبسی به بوشهر حمل کرده بود ، آنجناب اطلاع دارند که ثمری نبخشید . از قراریکه معلوم شد مجدداً زحمت داده آنجناب را اطلاع می دهد ، که تکرار آن احکام همان ثمر را خواهد بخشید که سابقاً بوده و آنجناب می دانند که صاحب این کشتی خان بزرگ دشتی و دشتستان است . شبهه ندارد که آن کشتی مدتیست از بوشهر به سمتهای دیگر رفته است و فرضاً که هنوز در آن بندر بوده باشد ، شیخ نصر حاکم بوشهر نمی تواند و جرأت نمی کند که دخل و تصرف نماید ، یا جریمه مضبوط از آن کشتی بگیرد ، زیرا که اگر چنین کار می کرد ، میانه او و حاکم دشتی نزاعی واقع می شد و قوت او زیاد از حاکم بوشهر است . همچنین همان صورت خواهد داشت که محصل بفرستند بولایت حاجی خان و در آنجا جریمه بگیرند ، آشکار است که قاعده او اینست که بر صفای خود مالیات نمی دهد ، خصوصاً حالا ظاهر است که به او تکلیف نمایند که خود را جریمه کند ، صورتی نخواهد داشت . بنابراین در نظر دوستدار بهتر این بود که فرمان پادشاهی را محافظت از این بیحرمتی چنین کسیکه اعتنا نکند ، نمایند . خاصه بعد از آنکه با حکم پادشاهی چنین بی اعتنائی کرده است باز غلام آورده است ، لهذا امیدوار است که آنجناب از عمل آوردن این مؤاخذه قسم دیگر که امید انجام داشته باشد قرار فرمایند . شك ندارد که دولت علیه ایران امروز مایل هستند که قراری را که فیما بین دولتین و ملتین انگلیس و ایران بوده ، بانجام برسانند و هم مایل هستند که حمایت نمایند بدولت علیه انگلیس ، در منع تجارت بندگان خدا و جمیع کشتیهای ایران که حمل بنده می کنند ، از مال شیوخ بندرات گرمسیرات می باشد و آنها نه حکم پادشاه را بصد یکدیگر بعمل

خواهند آورد و هم اطاعت این احکام را که برخلاف بندر خودشان است اطاعت نخواهند کرد و دولت علیه ایران هم از خود کشتی ندارد که احکام خود را بزور جاری سازد. از برای منسوخ کردن این تجارت چیزی لازم ندارد مگر دوسه عبرت. دولت علیه روم و جمیع شیوخ اعراب اذن داده‌اند که کشتیهائی که حمل سیاه می‌کند، ضبط نماید. اگر دولت ایران مایل نیستند که چنین اذنی بدهند، دوستدار می‌خواهد حد وسطی به ملاحظه آنجناب برساند و آن این است که کشتیهای انگلیس مأذون باشند که هر کشتی بنده وارد و کشتی که بنده در آن باشد آن کشتی را معطل نمایند و آنها را تسلیم کنند، در هر بندر یادرتزد هر کارگذاری که دولت ایران معین نماید. آنجناب خاطر جمع باشند که اهالی انگلیس این علامت اعتبار و دوستی را از جانب دولت ایران خیلی گران خواهند شمرد. گویا خود آنجناب هم اعتراف باین خواهند کرد که از چنین علامت بی‌حق نیستند. می‌خواهد به آنجناب اظهار دارد که مجموعه سیصد تومان از خلاف کننده به احکام پادشاهی به این آشکاری، کفایت نمی‌کند. الحق زیاد مشابهت دارد بوجه گمرک تا بوجه مؤاخذه و لکن حالا که گذشته است لازم نیست در این خصوص زحمتی بدهد که بزودی قراردادن فقره بدهند چون لازم بود اظهار داشت...<sup>۱</sup>

کلنل شیل به شیوه دیرینه مأمورین وزارت خارجه انگلیس در این نامه نیز سعی کرده است عده‌ای از شیوخ میهن پرست بنادر ایران را که حاضر نمی‌شدند مثل شیوخ عربستان و عمان زیر بار قراردادهای ننگین وزارت مستعمرات انگلیس بروند، به عدم اطاعت از حکومت بنادر و دولت مرکزی ایران متهم کند و ایشان را عامل تجارت برده و غلام (که نه تنها شیوخ گرمسیرات، بلکه اکثر ایرانیان تن بچنین عمل خجالت‌آوری نمی‌دادند) معرفی کند.

پس از وصول نامه اخیر شیل، امیر در تعقیب دستوری که به بهرام میرزا داده بود، در ۱۴ ربیع اول ۱۲۶۶ - ۵ (۱۸۵۰ م) می‌نویسد: «برسید این نوشته محصلی تعیین بفرمائید که اگر بغله مزبور در بندر بوشهر باشد حکما مبلغ مزبور را از خود عالیه حاجی خان دشتی که صاحب بغله مزبور است گرفته خدمت نواب والا آورده که ارسال دارالخلافة دارید، که موجب عبرت دیگران گردد». این دستور که برای نشان دادن قدرت دولت مرکزی به سفیر انگلیس صادر شده بود، همراه با خون سردی و متانت و جوابهای دیپلماسی که امیر می‌داد، شیل را عصبانی می‌کند تا جائیکه بی‌پرده می‌نویسد: «علاج این کار همان است که دولت انگلیس آن کشتیهای حامل غلام و کنیز را معطل نمایند... و دور نیست که اولیای این دولت هم اعتراف به این خواهند کرد که علاج دیگر ندارد و امنای دولت خاطر جمع باشند که دولت انگلیس هرگز این تکلیف را نمی‌کرد هر گاه می‌دانست ضرر و نقصی از برای دولت میداشت»<sup>۲</sup> با این نامه مکنونات قلبی و هدف اصلی شیل و وزارت خارجه انگلیس با ثبات رسید و مسلم شد که انگلیسها بجز تفتیش و توقیف سفاین تجاری ایران در آبهای خلیج فارس هدف دیگری ندارند و بدین وسیله می‌خواهند آنان را نابود کنند و یا پرچم انگلیس را بر فراز جهازات خود به اهتزاز درآورند.

اصولاً امیر مثل اغلب سیاستمداران دنیا جوابها را گاهی با عبارات دلنشین ، آراسته و زیبا وزمانی روشن ، صریح و تند می‌نوشت . درجواب شیل نیز همان فرمان محمدشاه را که شیل می‌خواست آنرا کان‌لم‌یکن فرض کند، تکرار کرده و اساساً اجرای آن قرار را هم تنها بخاطر شخص وی دانسته و منتهی نیز بگردن شیل می‌گذاشت و راه هرگونه امیدی را براو قطع می‌کرد . دراین هنگام شیل که احساس کرد با مردگاردان و بصیری روبرو شده است که بهیچ‌وجه فریب عبارات و الفاظ را نمی‌خورد ، لذا برای اینکه شاید بتواند کاری ازپیش ببرد و حریف را شکست بدهد، شخصاً باشاه جوان که از کلمات دیپلماسی و نیرنگهای دیپلماتها اطلاعی نداشت و نمی‌دانست از هرکلمه‌ای که در مصاحبه و گفتگو ازدهانش خارج شود ، اتخاذ سند می‌کنند ، مراجعه کرد و شاه درضمن صحبت کم‌وبیش قول مساعدی به کننل شیل داد .

امیر چون می‌دانست اگر اجازه تفتیش یا هرگونه امتیازی در خلیج فارس به انگلیسها بدهد ، باختامه بازرگانی و عدم اقتدار دولت ایران مواجه خواهد شد ، زیرا مسلماً انگلیسها به بهانه بازرسی کشتیها آنقدر آنها را معطل کرده و به آنها صدمه می‌رسانند که اصولاً از ورود به خلیج فارس صرفنظر کنند، لذا جداً شاه را از دادن هرگونه امتیازی منع کرد و نگذاشت شیل بمقصود خودنایل آید . شیل بعد از مدتی چون از وعده شاه نتیجه نگرفت ، دانست باز امیر کار خودرا کرده و نگذارده است کشته او ثمردهد . پس در ۱۰ جمادی اول ۱۲۶۶ طی نامه گلایه آمیزی نوشت :

«در زمان شرفیابی بحضور سرکار اعلیحضرت، شهریار بدوستدار صریح فرمایش ملوکانه فرمودند که دراین خصوص جواب خوش و دلپذیر از امنای دولت بشما خواهد رسید و آشکار است که معنی این فرمایش این بود که خواهش دولت انگلیس را قبول می‌فرمایند . از آنجانب مسئلت می‌نماید که آیا موافق عدل است که وزرای با درایت دستورالعمل بسلاطین بدهند که از آنچه فرموده‌اند اختلاف رأی بهم‌رسانند<sup>۱</sup> امیرکبیر پس از وصول نامه شیل در ۲۴ جمادی اول ۱۲۶۶ (۱۸۵۰ - م) در جواب وی نوشت :

«هرچه مقرر فرمایند بدون کم و زیاد فرمایش اقدس ملوکانه را به آنجانب دوست مشفق معظم اظهار داشت حال هم که مجدداً دراین باب بحضور اقدس ملوکانه عرض شد، فرمودند که جواب همان است که پیش فرموده‌ایم<sup>۲</sup>»

شیل چون از وزارت خارجه انگلستان مأموریت داشت که بهر نحویست اقدامات فرانت را دنبال کرده سیاست تحکیم نفوذ و استقرار سیادت نیروی دریائی پادشاهی را برای حفظ بزرگترین مستملکات و مستعمرات انگلستان در خلیج فارس بدست آورد، لذا طبق دستور حکومت هندوستان دست به یک سلسله عملیات شدید و خطرناک زد و خواست با دست خود دریانوردان خلیج فارس و کشتی‌های آنها را در حیطه اقتدار دولت انگلیس درآورد . سرهنگ شیل طی نامه‌ای که به مستر هنل کنسول انگلیس مقیم بوشهر می‌نویسد ما دستور می‌دهد اشتهدای از ساکنین سواحل خلیج فارس تهیه و ارسال دارد .

کنسول انگلیس که در بوشهر دارای قدرت و نفوذ فوق‌العاده‌ای بود، عده‌ای از

۱- امیرکبیر و ایران - چاپ اول - ص ۴۲۵

۲ - ایضاً - ص ۴۲۶

بازرگانان را با پول و جمعی را بزور و تهدید و ادار به امضاء این استشهاد نمود. این بازرگانان در اثر عدم اطلاع و نادانی بادت خود سند اضمحلال و انهدام امور تجاری و کشتیهای خود را در خلیج فارس مهر و امضاء کرده و تسلیم بیگانگان کردند. جریاناتی که بعداً در خلیج فارس توسط عمال انگلیسی و کشتیهای انگلیسی صورت گرفت، نشان داد که استدلال و بافتاریهای امیر چقدر بجا بوده است. انگلیسها پس از استیلا بر خلیج به فلج کردن امور بازرگانی ایران پرداختند. کشتیهای تجارتی ایرانیان را به بهانه بازرسی به بنادر هندوستان برده، ماهها نگاه می‌داشتند و کار بهانه‌جویی و بدرفتاری را بجائی رسانیدند که عده‌ای از بازرگانان ورشکست شده، دست از تجارت کشیدند و عده‌ای نیز بیرق دولت ایران را ترك گفته، بیرق انگلیس را بجای آن بر فراز کشتیهای خود نصب کردند.

انگلیسها گرچه کراراً می‌گفتند که تسلط بر مشایخ عرب و خلیج فارس برای آنها هیچگونه نفع سیاسی و بازرگانی ندارد، ولی زمامداران آن روز از عملیات گذشته انگلیسها و چگونگی تسلط تدریجی آنها در خلیج فارس آشنا بودند، می‌دانستند که اینهمه اصرار شیل و سایر سفراء انگلیس فقط بخاطر استقرار نفوذ سیاسی و اقتصادی و تسلط بر خلیج فارس است. سفیر انگلستان برای اینکه سوءظن ایرانیان را بر طرف کند، طی نامه‌ای به امیر کبیر نوشت: «ظاهراً واهمه است که مبدا از برای انگلستان تسلط بر مشایخ دریای فارس حاصل آید. دوستدار خواهش می‌نماید که بیک دقیقه ملاحظه بفرمائید از برای دولتی مثل دولت انگلستان تسلط در میان بعضی مشایخ بی‌آن نیست که هیچ وجود ندارد چه مصرف دارد.

البته نزد آن جناب واضح است که از همچو تسلطی هیچ نفع دولتی یا تجارتی حاصل نمی‌شود علاوه بر این آشکار هست که انگلستان در همه اوقات اسباب حاضر دارد که چنان قدرت حاصل کند...»<sup>۱</sup> انگلیسها که خیلی دلشان برای برده و غلام افریقائی می‌سوخت و هیچ نفع و مصرفی از خلیج فارس عایدشان نمی‌شد بالاخره استشهادی بنام اهالی بوشهر تهیه کردند بعنوان بهترین مدرک برای امیر کبیر فرستادند.

شیل طی نامه‌ای در ۲۵ رجب ۱۲۶۶ استشهادنامه ذیل را برای امیر کبیر می -

فرستد :

«استشهاد و استعلام و استخبار و استفهام می‌نماید از جمع تجار ذوی‌العز و الاعتبار و اهل اجتناب صداقت شعاریل که علیم و خبیر است در اینکه توقف و تردد جهازات سرکار و سعت مدار انگلیس در خلیج فارس به جهت رفع غوائل و فساد و قمع متمردين اهل عناد در دریای فارس و بسط بساط آنان و اطمینان بجهت حصول آرامی و آسودگی مسافرین و عابرین است. اما آنچه فهمیده و دریافت نموده‌اند مراتب مرقومه چنین است یا خبر و دیگر هر گاه جهازات سرکار به توقف و تردد در خلیج فارس نداشته که مراقب متمردين و مفسدین بوده باشند، آیا بجهت اخشاب و سفره هیچ ضرر و آسیبی می‌رسد، یا بهمان اطمینان و امنیت باقی می‌باشد و چون بجهت انضباط امر محارست و محافظت لازم است که از اخشاب و متمردين و عابرین در خلیج فارس و ارسی نمایند و از احوالات آنها واقف

و آگاه شوند، لهذا هیچ معلوم دریافت می‌شود که به‌علت واریسی‌های سرکاریه<sup>۱</sup> ضرر و نقصی در امور تجارت می‌رسد یا خیر (؟) هر قسم که مفهوم و حالی شده در فقرات مسطوره تمنا چنان است که شهادت خود را در حاشیه این نوشته مرقوم دارید و کفی‌باله شهیداً تحریراً مورخه ۲۸ شهر ربیع‌الثانی ۱۲۶۶ هـ (۱۸۵۰ - م) در حاشیه این استشهاد نامه، جمعی از بازرگانان مهر کرده و به این مضمون نوشته‌اند که «تردد و توقف‌های سرکاری در خلیج فارس باعث اطمینان تجار و اخشاب و موجب امنیت دریا و بنادر عرب و عجم است و ضرر و تعدیشان گاهی بهیچ کس در دریا نرسیده، بل باعث آسودگی و رفاه و اطمینان اهل کشتی و تجار را از تعدی بعضی طوایف عرب مثل جواسم و غیره است و از واریسی‌های سرکاری باخساب مترددین که آنها را بشناسند و واقف شوند هیچ عیب و نقصی در اموال تجارت بهم نمی‌رسد»

این استشهاد را مستر هنل کنسول انگلیس در بوشهر بزور قدرت و رشوه تهیه کرد و تجاری که آنرا امضاء کردند، یا از جمله کسانی بودند که با انگلیسها سروکاری داشتند و از قبل آنان متمتع می‌شدند، و یا به‌زور و تهدید از آنان امضاء گرفته بودند. اهالی بیچاره بوشهر گرچه این سند را بازور سرنیزه و فشار امضاء کرده بودند، ولی نمی‌توانستند بفهمند که با امضای چنین استشهادی، سند اضمحلال و انهدام دریانوردی و تجارت خویش را مهر و تسلیم بیگانگان کرده‌اند.

بهر حال آنچه مسلم و محقق است، انگلیسها از اینکار نظری جز استیلای بر خلیج فارس نداشتند، زیرا پس از اینکه بانیرنگ موفق به تحصیل اولین امتیاز (منع صدور ورود برده در آبهای ایران) از دولت و دربار ایران شدند و بدین وسیله سیادت دریائی خود را در خلیج مستحکم ساخته، بفلج کردن امور بازرگانی پرداختند. ازین پس کشتیهای تجاری ایران را که در زیر پرچم شیروخورشید تا سواحل آفریقا و حتی دماغه «امید» آمدوشد می‌کردند، ماهها در خلیج و آبهای هندوستان بنام اینکه «برده‌داشته‌اند» متوقف کرده و بدین وسیله امور بازرگانی ایران را فلج کردند، این عمل انگلیسها سبب خسارت فراوان تجار ایرانی و نواحی جنوبی شد، بطوریکه در عرض یکسال عده زیادی از آنها ورشکست شده و دست از تجارت کشیدند و بقیه هم برای اینکه از نابودی سرمایه خود جلوگیری کنند، ببق انگلستان را بر فراز کشتیهای خود نصب کردند و برای خودو عملجات کشتی و حتی کشتیهای خود پروانه انگلیسی و ورقه تابعیت انگلستان تهیه کردند.

پس از این جریانات چون دولت ایران در صدد تهیه نیروی دریائی برای جلوگیری از تجارت برده در خلیج فارس برآمد، انگلیسها لحن سخن را عوض کرده، مجدداً فرمانی را که محمدشاه در رجب ۱۲۶۴ صادر کرده بودند، بهانه قرار دادند. آنان در ۵ شعبان ۱۲۶۶ بدولت ایران چنین نوشتند:

«آنجناب اظهار می‌داشت که اعلیحضرت اقرار کرده‌اند عمل دوستانه سرکار شاه مرحوم را معلوم است که تنها قراردادن بمعمل پادشاه پیش دلیل بسیار گرم ازدوستی

۱ - جهازات سرکاری منظور کشتیهای انگلیسی است

۲ - امیرکبیر و ایران چاپ اول ص ۴۲۸

نیست . از خود سرکار شاه هست که دولت انگلیس اظهار بمودت و حرمت می‌خواهد  
 «دولت انگلستان بیست بلیان پوند انگلیسی که نزدیک به نود کرورتومان است  
 درخرد و آزاد کردن سیاهها که از رعایای انگلیس در افریقا بودند خرج کرده‌اند ...  
 آنجناب می‌بایست تصدیق نمایند که از برای انگلستان خیلی صعب می‌شود ممانعت در  
 خصوص تجاوز بر حقوق خودش که از عهود حاصل کرده است . بعد از آنکه علاج  
 منحصر باشد ، جمیع دولتهای اروپا آماریقا بادولتهای تربیت یافته آسیا بانگلستان متفق  
 شده‌اند که این معامله سیاهها را از راه دریا موقوف نمایند و بانگلستان در اینخصوص  
 همدستند . آیا میشود که دولت ایران تنها مستثنی باشد»<sup>۱</sup>.

در نامه دیگری سفیر انگلیس قیافه خدا پسندانه و معصومانهای بخود گرفته ،  
 از بشردوستی سخن می‌گوید و بخاطر آزار و اذیتی که به سیاهان افریقا وارد می‌آید  
 اشک حسرت می‌ریزد و می‌خواهد چنان وانمود کند که دولت انگلستان جز خدمت به  
 برده‌ها نظر دیگری ندارد . در ۳۳۳ شوال در این باره چنین می‌نویسد : «... هرگاه  
 اعلیحضرت شهریاری می‌توانستند به تصور درآوردن آن افعال ذمیه که در معامله سیاه‌های  
 افریقا اتفاق می‌افتد ، اینقدر تاخیر در قبول خواهشهای دولت انگلیس نمی‌فرمودند و اگر  
 آنجناب نصف اذیت‌های این عمل را از خونریزی و جنگها و آتش زدن‌ها و تاخت و  
 تاراج و مفارقت عیال از یکدیگر القصه بدترین جمیع بلاها که درباره مخلوق خدا جاریست  
 و بر سر اهالی افریقا می‌آورند میدانستند . آنجناب از این فقره خاطر جمع باشند که هیچ  
 معصیتی از مخلوق خدا بظهور نرسیده است که مساوی با این معصیت که در معامله سیاه‌های  
 افریقا واقع می‌شود باشد . بر ذمه هر کس که با دیانت است لازم است که امداد در منسوخ  
 کردن این معامله نماید . دولت انگلیس از خاطر منیر سرکار اعلیحضرت شهریاری امید  
 دارد که امداد سعی ایشان نیز با مساعی پادشاهان مری دنیا مزید گردد و اعتقاد آنها اینست  
 که از یمن اهتمام آن جناب ایران احتمال در حالت ترقی است و واضح شدن سویلواسیان  
 علم و انصافی عن قریب است . توقع ملتی دارد که جواب این مراسم دلایل از برای امیدها  
 خواهد بود .»<sup>۲</sup>

از مطالعه این نامه‌ها بخوبی مستفاد می‌شود که انگلیسها برای کسب اجازه  
 بازرسی کشتی‌های تجاری و تحت تابعیت درآوردن دریانوردان ایرانی تا آنجا که توانسته‌اند  
 حبله و نیرنگ بکار برده‌اند تا سرانجام موفق به تحصیل اجازه شده‌اند . گرچه این تلاش  
 را «نجات بندگان خدا» و «برندگان عالم» نام نهادند ، ولی چون در مقابل انگلیسها  
 صدر اعظمی چون امیرکبیر قرارداد داشت که فریب این عناوین را نمی‌خورد ، تا یکسال  
 دیگر هیچ کاری از پیش نبردند . لذا برای اینکه باین کار خاتمه دهند دست بعمل عجیبی  
 زده و در واقع از بیراهه به مقصود خود رسیدند . انگلیسها واقعه تصرف جزایر اشوراده  
 و قریه فیروزه را بدست روسها علم کردند و همینکه در رجب ۱۲۶۷ روسها موفق شدند  
 مهدیقلی میرزا را عزل نمایند ، سفیر انگلیس هم به دربار مراجعه کرد و گفت همانطور که

۱ - امیرکبیر و ایران چاپ اول ص ۳۱۴

۲ - همان مأخذ - ص ۳۳۲



در شمال بروسها امتیازی داده‌اید در جنوب هم بایستی امتیاز جلوگیری از برده‌فروشی را بما بدهید. امیر کبیر ناچار شد اجازه دهد فقط يك کشتی جنگی انگلیسی با يك مأمور دولت در آن کشتی - فقط برای مدت چهارماه - در خلیج تفحص کنند که کشتی‌های حامل زرخريد و برده را فقط برای یکبار متوقف کرده زرخريدان آنرا تحویل ایران دهند. انگلیسها که چندین سال آرزوی بدست آوردن چنین امتیازی را داشتند هنگامیکه دولت ایران از يك سو گرفتار روسها شده، از سوی دیگر بدولت و امیر کبیر صدر - اعظم وقت فشار آوردند، تا دامنه امتیاز را وسیع‌تر کند بدین معنی:

اولا - مدت منع ورود برده زیاده‌تر شود.

ثانياً - امتیازات بیشتری بدست آورند. روی این اصل کلنل شیل در ۲۹ رجب

۱۲۶۷ نامه‌ای بدین مضمون به امیر نوشت:

«از قراریکه عالیجاه طامس صاحب بدوستدار نوشته بود، امنای دولت ایران قرارداد داده‌اند که يك کشتی جنگی انگلیس با یک نفر وکیل ایران در آن کشتی تا چهارماه مأذون باشند که در روی دریا گردش نمایند که در هر کشتی ایرانی غلام سیاه به بینند معطل کنند، آنها هم یکدفعه و هم عالیجاه مشارالیه با آنجناب اظهار داشته است که این مراتب و آنجناب لرد پالمستون اطلاع خواهد داد اینکه یحتمل از عظم و ارزش این قبیل اظهار امنای ایندولت هم در اشتباه نیفتند لازم دید که به آنجناب اظهار دارد که این تکلیف اولیای دولت بهیچوجه مناسب با منظورات دولت انگلیس ندارد. وقتیکه نزدیک بکل دولت های سویلزاسیان روی زمین راضی شوند و یا دولت انگلیس عهد و شرط ابدی در اینخصوص به بندند، چگونه می‌شود که دولت انگلیس به این اذن چهارماهه راضی شود، که در حقیقت مثل ریشخندی است. امنای دولت ایران نایست در این اشتباه بمانند که به چنین وسیله می‌توانند محرك شوند و تازه کنند محبتی را که عقل عمومی تصدیق می‌کند که دولت ایران با کمال جدو جهدمی‌بایست مساعی جمیله در تازه کردن آن محبت بعمل آورند عوض اینکه این مرحله موجب ملایمت گردد. برخلاف آن موجب تصوراتی که دولت ایران با کمال بی‌انصافی و منافی دوراندیشی نسبت به دولت انگلیس دارند زیاده‌تر آشکار می‌کند. از کثرت منظوری که خود دوستدار دارد که هر قدر ممکن باشد دوری و برودت دولتین را تبدیل به نزدیکی و گرمی کند هر چند دور نیست که این تکلیف هم منافی رأی اولیای دولت انگلیس باشد، به امنای دولت ایران اشاره می‌کند که بدوستدار شرحی بنویسد و در آن در ضمن قبول کند که هر کشتی که غلام سیاه می‌آورند کشتی جنگی انگلیسی معطل کند و بکارگذاران ایران بسپارد و حمل نکند آن سیاه را بجزیره که در آنجا آزاد باشند و امر معیشت خود را بکدیمین خود بگذارند و هم در آن ضمن دولت ایران محض مخالفت نباشد.

دوستدار نمیداند چگونه تعویق میاندازد تکلیفی را که کمال محافظت از برای دولت ایران دارد. آنجناب خاطر جمع باشند که تکلیفاتی را که دوستدار کرده است همین خاطر جمع نیست که کفایت از برای تکلیفات و منظورات دولت انگلیس و هم خالی از تشویق نیست که این میل شخصی خود دوستدار از برای ازدیاد محبت دولتین بلکه

بردوستاندار زیاد از حد تاثیر کرده باشد»<sup>۱</sup>

بهر حال با مطالعه این نامه و توجه به سایر اقدامات انگلیسها، بایستی گفت دوره مقاومت ایران در مقابل انگلیسها، با اتمام حجتی که روسها در موضوع عزل مهدیقلی میرزا حاکم مازندران به ایران دادند سرآمد و بمحض اینکه مهدیقلی میرزا احضار شد، یعنی ایران در مقابل روسها سنگر خالی کرد، به تصریح نوشته مورخین انگلیسی از قبیل یادداشتهای لیدی شیل همسر وزیر مختار انگلیس در ایران و واتسن دبیر سفارت انگلیس و بعضی دیگر از مؤلفان اروپائی امتیازی را که انگلیسها چندین سال برای گرفتن آن تلاش کرده بودند، بدست آوردند. بطوریکه قبلاً گفته شد: بین واقعه جزایر آشوراده واقع در خلیج حسینقلی یعنی اشغال قوای روسیه تزاری و موضوع برده فروشی در خلیج فارس رابطه‌ای موجود بوده است تذکر بجا و بموقع و صحیحی بوده است. زیرا درست یک هفته پس از عزل مهدیقلی میرزا، کلنل شیل وزیر مختار انگلیس در ایران دربار و دولت ایران را تحت فشار گذاشت تا قرارداد جدیدی درباب منع برده فروشی در خلیج فارس منعقد کند. بالاخره قرارنامه مذکور در شوال ۱۲۶۷ (اوت ۱۸۵۱) در اصفهان بین ایران و انگلیس منعقد شد.

این قرارنامه با دستوره‌های ضمیمه آن به وزیر خارجه، والی‌های فارس و خوزستان، برای نخستین بار در جلد دوم «تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس در قرن نوزدهم» اثر گرانبهای ایران پرست نامی محمود محمود، منتشر گردید. سالها بعد ازین، نسخه‌ای از این «قرارنامه» که در مجموعه اسناد شخصی مرحوم نصرت‌الدوله فیروز بود و هم اکنون در کتابخانه شخصی شاهرخ فیروز نگهداری می‌شود، به دست نگارنده افتاد. با تطبیق قرارنامه مذکور، کلمات و جملاتی که در این دو نسخه بود، با یکدیگر تفاوت داشت، عیناً استخراج شد که ذیلاً نقل می‌شود:

سواد قرارنامه که مابین دولت ایران و انگلیس درباب غلام و کنیز سیاه داده شدیم «... دولت ایران قرار می‌دهد که کشتی‌های جنگی دولت انگلیس و کمپنی تا مدت یازده سال مأذون می‌باشد که بجهت احتمال حمل غلام و کنیز سیاه کشتیهای تجارتی ایران را به تفصیلی که در این صفحه مرقوم میشود تفحص نمایند، سوای کشتی‌ها دولت ایران که کشتیهای تجارتی و رعیتی نباشد و بآن کشتیهای دولتی مطلقاً دخل و تصرف نباید بشود و اولیای دولت ایران قرار می‌دهند که به هیچوجه غلام و کنیز سیاه در کشتیهای دولت حمل ننمایند.

اولا - قرار این است که این اذن و اجازه تفحص که در کشتیهای تجارتی و رعیتی داده می‌شود از ابتدای تفحص تا انتهای به‌دستگیری و توسط واستحضار صاحب - منصبان ایران شود که در کشتیهای دولت انگلیس منزل و مکان دارند.

ثانیاً - کشتیهای تجار را زیاد از مقدار زمان تفحص غلام و کنیز معطل نکند و اگر غلام و کنیز در کشتی ایران و کشتیها بوده باشد کارگذاران دولت انگلیس گرفته ببرند و بی آنکه خسارت و معطلی بر آنها وارد شود و برای بردن غلام و کنیز نباید زحمت

و ضرری به آنها برسد، خودکشتی را به دستباری و استحضار صاحب‌منصبان ایران که در کشتیهای انگلیس هستند بکارگذاران بنادر ایران که از جانب این دولت هستند سپارند و صاحب آن کشتی را که به خلاف حکم اعلیحضرت پادشاه ایران عمل نموده و غلام و کنیز حمل کرده کارگذاران این دولت به اندازه تنبیه و ترجمان نمایند و کشتیهای جنگی دولت انگلیس بی دستباری صاحب‌منصبان دولت ایران هیچ نوع دخل و تصرف در کشتیهای تجارتی ایران نکند لیکن صاحب منصبان دولت ایران هم نباید از شغل محوله خود کوتاهی نمایند. و این قرار است تا موعد یازده سال و بعد از گذشتن یازده سال و تمام شدن موعد و مدت اگر یک روز زیاده بریازده سال معمول مداخله در کشتیها شود خلاف رويه دوستی دولت ایران و خلاف رعایت حقوق ایشان شده است از جانب دولت ترضیه مطالبه خواهد شد.

ثالثاً - غلام و کنیز قدیمی ایران که حال در ایران هستند، از حال تحریر و ما بعدها اگر بخواهند از راه دریا به خلیج یا هندوستان [در نسخه خطی اسناد نصرت‌الدوله فیروز به جای کلمه «خلیج» کلمه «حج» نوشته شده] بروند یا سفر دریا نمایند باید بلیط از مباشرین تذکره ایران که دربندر بوشهر می‌باشند [در نسخه فیروز نوشته شده «... ابوشهر بگیرند و کسی را بعد از بلیط به آن غلام و کنیز حرفی و ایرادی نخواهد بود و آن بلیط ...»] به استحضار دولت انگلیس متوقف بندر بوشهر مثل سایر قرارهای منظور [مسطوره - نسخه کتابخانه فیروز] فوق تا مدت یازده سال است.

ابتدای شروع به این قرار تفحص و رفتن صاحب منصبان ایران از غزه شهر ربیع‌الاول ۱۲۶۸ [۱۲۶۷ - نسخه کتابخانه فیروز] است از حال تحریر تا ابتدای آن تاریخ فوق حق تفحص و تفتیش [در نسخه کتابخانه فیروز کلمه تفتیش نوشته نشده] نیست تحریراً شهر شوال الکرّم ۱۲۶۷

سواد دستخط همایون که در اول این قرارنامه مرقوم فرموده‌اند.

«این سواد مطابق اصل و اصل هم بنا به فرمایش ما نوشته شد صحیح است فی شهر شوال المکرّم ۱۲۶۷ در دارالسلطنه اصفهان مطابق سال تنگوزئیل و السلام».

نکات مهم در این قرارنامه از اینقرار است:

۱ - اجرای تفتیش فقط در باره کشتیهای تجاری اتباع ایران است نه کشتیهای دولتی ایران.

۲ - تفتیش من البدوالی الختم تحت نظارت صاحب‌منصبان ایران باید انجام شود.

۳ - کشتیها را نباید بیش از مدت تفتیش معطل نمایند.

۴ - حق تنبیه فقط با ایران بود و دولت انگلیس تنها درم خریداران را بوطن آنها می‌رساند.

۵ - زر خریدانی که در ایران اقامت داشتند مشمول مقررات این قرارنامه نبودند.

در طول مدت قرارنامه هنگام سفر دریا بلیط از مأموران ایرانی تحصیل می‌کردند.

۶ - مدت اعتبار این قرارنامه فقط یازده سال بود نه بیشتر و «اگر یک روز زیاده

۱ - تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس در قرن ۱۹ میلادی - محمود محمود جلد دوم - ص

بر ۱۱ سال معمول و مداخله در کشتیها شود خلاف رویه دوستی دولت ایران و خلاف رعایت حقوق انسان شده است. « از جانب دولت علیه ترضیه مطالبه خواهد شد .

۷ - تاریخ اجرای این قرارنامه چهارماه و کسری پس از امضای آن بوده و این مهلت خود به ایران فرصتی می‌داد که مقدمات کار را طوری ترتیب دهد که عملاً مستمرکی بدست انگلیسها ندهد .

**صورت دستورالعمل عالیجاه میرزا محمودخان آجودان وزارت دول خارجه درباب غلام و کنیز :**

آن عالیجاه بر حسب امر قدر قدرت اعلیحضرت شاهنشاه جمجاه عالمیان پناه روح العالمین فداه مأمور است که روانه بندر بوشهر شود و در سفاین دولت انگلیس بوده مشغول تفحص و تجسس باشد که تبعه دولت علیه در کشتیهای خودغلام و کنیز سیاه به سمت بنادر فارس حمل و نقل نمایند و هرگاه کسی مرتکب شده باشد آن عالیجاه بتفصیلی که در ذیل همین دستورالعمل مسطور و مقرر است مرتکبین را تنبیه و ترجمان نمایند و به شرایطی که ذکر خواهد شد معمول دارد . اگر چه سابقاً از جانب اولیای دولت علیه بنواب شاهزاده اعظم نصرت‌الدوله فیروز میرزا در این باب اظهار شده و نواب معزی الیه نیز بحکام و مشایخ اعراب بنادر و سواحل و جزایر بحرالعجم اخبار نموده است که من بعد مرتکب حمل و نقل غلام و کنیز سیاه نشوند و به سمت بنادر فارس نیاورند و جزایر را اعلام کرده است که با وجود اعلانات نواب والا باز تخلف کرده باشند و وقتی که آن عالیجاه تفحص نمایند و معلوم شود که غلام و کنیز سیاه حمل نموده اند آنوقت تنبیه و ترجمان آنها را از قرار تفصیل بعمل آید .

دفعه اول تنبیه و ترجمان مرتکب این است که آن عالیجاه مرتکب و صاحب را دوپست چوبزده و دو مساوی قیمت کنیز و غلام را که آورده باشد از او ترجمان بگیرد . به این معنی که نصف دومساوی را وجه نقد گرفته عاید دیوان اعلی نماید و عوض نصف دیگر غلام و کنیز سیاه را آزاد نمایند و کیفیت دومساوی به این طریق است : مثلاً اگر غلام و کنیز بیست تومان باشد ، چهل تومان منظور نماید .

دفعه ثانی اگر صاحب همان کشتی مرتکب شود ، بعلاوه تنبیه و ترجمان سابق به تفصیلی که ذکر شد صاحب کشتی را با کشتی او ششماه حبس نماید .

دفعه ثالث هرگاه باز صاحب کشتی مرتکب شود ، این دفعه باز کشتی را ضبط دولت علیه نماید . و غلام و کنیز سیاه را آزاد نماید و تسلیم گماشتگان دولت انگلیس نماید که آنها را به اوطان خود روانه نمایند و آن عالیجاه کیفیت آنرا به اولیاء دولت علیه ایران عرض نماید و این قرارداد ما در خصوص تنبیه و ترجمان در صورتی است که از یک کشتی سه دفعه خلاف قرارداد دولت علیه به ظهور رسیده باشد و کل این تنبیهات را بدون مداخله احدی بدست آن عالیجاه و حکام بنادر این دولت علیه مجری نمایند و نیز باید چهار نفر آدم صاحب سواد همراه آن عالیجاه باشد که هر یک از یکی از سفاین دولت بهیبه انگلیس که سیاحت دریا می‌نمایند ، بگذارند و آنرا مراقب باشند ، همین که غلام و کنیز

را در کشتی‌های تبعه این دولت دیدند، بدون اینکه خود آنها مداخله نمایند، یا اینکه از طرف گماشتگان دولت بیهه انگلیس اذیت و آزار برسد، به آن عالیجاء اخبار نمایند، که آن عالیجاء موافق دستورالعمل مقرر اولیای دولت علیه ایران به اجرای تنبیه و ترجمان آنها پیردازد می‌باید آن عالیجاء موافق دستورالعمل و مطابق شرحی که در تاریخ شوال ۱۲۶۷ قلمی شده و به دستخط همایون رسیده و سواد آن ترد آن عالیجاء است، افتخار نمایند و به جز آن عالیجاء نباید دیگری در این امر مداخله داشته باشد، بلکه مأموریت را مخصوص خود دادند و مأذون نیست که مخالف این دستورالعمل و معاذیر همسان شرحی که به دستخط مبارک همایون رسیده است، میباید اجری شود تحریراً فی‌غره ربیع‌الاول ۱۲۶۸ - صورت دستخط مبارک: این سواد صحیح و مطابق اصل فرمایش ما هست که جناب صدراعظم اجل آنرا مهر کرده و به سفارت انگلیس داده‌اند. تحریراً در ۱۶ ربیع‌الثانی ۱۲۶۸.<sup>۱</sup>

سرانولد ویلسن از این قرارداد و فرامین صادره بسیار راضی است. او قرار داد ۱۲۶۷ - (۱۸۵۱ - م) را مکمل قرار صادره در دوران سلطنت محمدشاه دانسته می‌نویسد: «... در سنه ۱۸۵۱ [۱۲۶۷ - ه - ق] قراردادی به مدت ۱۱ سال مابین دولت ایران و انگلیس منعقد گردید و به کشتیهای جنگی انگلیس اجازه داده شد که جهازات تجارتی ایران را تفتیش نمایند که بحمل و نقل غلامان افریقائی مبادرت نورزند، ولی شرط شد که تفتیش جهازات مظنون با حضور مامورین رسمی ایران بعمل آید و اگر در جهازی غلام سیاه یافت گردید غلامان را انگلیسها با خود ببرند و کشتی را تسلیم دولت ایران نمایند...»<sup>۲</sup>

انگلیسها با بدست آوردن این فرمان بتدریج موفق شدند تمام امور خلیج فارس را کنترل کرده و برای اینکه کشتیهای ایران را بازرسی کنند و در نتیجه از ورود و خروج کالاهائی که آنها میل داشتند جلوگیری کنند، فرمان فوق را بهانه قرارداد و بهزار حبله و مکر متوسل می‌شدند. در بعضی مواقع هم که کشتیهای انگلیسی با کشتیهای حامل بردگان مصادف می‌شد، پس از اینکه سیاه‌های آنرا خارج می‌کردند کشتی با سر نشینان آن را به توپ بسته آنها را به قعر دریا می‌فرستادند.<sup>۳</sup>

۱ - تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس - جلد دوم - ص ۴۵۷

۲ - خلیج فارس ترجمه محمد سعیدی - ص ۲۵۵

۳ - برای اطلاع خواننده گرامی، یک نمونه از حمله ناوگان جنگی انگلیس به جهازات برده فروشان را از روزنامه «وقایع اتفاقیه» نقل می‌کنیم:  
«ماه شوال ۱۳۰۴ - تنگوزئیل - دفتر وقایع روزانه»

جهاز شرعی که حمل آن یکصد و پنجاه نفر غلام سیاه بوده و از زنگبار به مسقطی آمده نزدیک به مسقط جهاز جنگی انگلیس جهاز مذکور را ملاقات کرده بیست نفر از سرباز را در یک ماشوه پائین نموده به جهاز شرعی فرستاد که جهاز را دستگیر نموده بیاورد. چون جهاز شرعی نزدیک کناره بوده اعتنائی بجهاز جنگی نکرده از جهاز جنگی یک توپ بجهاز شرعی شلیک کرده توپ یکطرف جهاز این بین ماشوه آتشی بیست نفر سرباز هم به جهاز شرعی را برده ولی عملجات سلامت مانده‌اند. در شرعی رسیده ناخدای جهاز مذکور پنج نفر از عملجات شرعی با شمشیر سر این ۲۰ نفر سرباز

يك سال بعد ازین قرارداد ، انگلیسی‌ها بهانه‌ی «برده فروشی» را بکنار نهاده و این بار «حفظ نظم» را وسیله نابودی و آتش‌زدن و غرق جهازات ایرانیان قراردادند. در میان اسناد دولتی نامه‌ای بتاریخ دوم شوال ۱۲۶۹ یعنی درست - ششماه - بعد از انعقاد قرارداد فوق موجود است ، که از طرف دولت ایران برای وزیر مختار انگلیس در تهران فرستاده شده است . مفادنامه حاکیست که در این سال کشتی‌های انگلیسی به بهانه حفظ انتظام در خلیج فارس ، بندر چارک را بتوپ بسته و کشتی‌های بادی شیخ‌حسن‌آل‌علی را - که از نوع بغله بوده - سوزانیده ، اموال و آلات زینتی همسر و اولادانش را بزور به یغما برده‌اند . دولت ایران که با این قرارداد وسیله نابودی جهازات و نیروی محرکه خود را در خلیج فارس بدست انگلیسی‌ها داده بود ، از این اقدام آنان به وحشت افتاده ، نامه زیر را برای وزیر مختار انگلیس در تهران فرستاده است :

«مراسله آن عالیجاه فخامت همراہ مورخہ ۲۱ ماه مبارک رمضان در جواب مراسله دوستدار مشتمل بر مقدمه بندر چارک رسید ، لازم آمد که بنگارش جواب ، زحمت افزای آن عالیجاه محبان استظهاری شود که اولیای این دولت منکر نیستند که از بودن کشتیهای دولت انگلیس در بحر فارس نظم و امنیت و فراغت از بی‌نظمی و تمرد مشایخ بنادر و سرقت دریایی حاصل شده و هکذا در دوستی دولتین سزاوار است که کشتیهای دولت انگلیس بر حسب خواهش اولیای این دولت قدیمآ و جدیدآ زحمت کشیده امری بجهت انتظام بنادر ایران تمسیت داده باشند یا منبعده بدیهی است که اینگونه مراتب دلیل کمال اتحاد و یگانگی و مثمر فواید دولتی است لیکن حرف اولیای این دولت این است که اولاً این مقدمه بندر چارک در خشکی و خاک متعلقه این دولت اتفاق افتاده دخلی بعمل دریائی ندارد ثانیاً اگر هم دخل بر نظم روی دریا می‌داشت و کشتیهای دولت انگلیس نظر به حفظ امنیت و انتظام دریا لازم می‌دانستند که قراری در این خصوص وارد آید می‌بایست اظهار بحکمران مملکت فارس و یا به اولیای این دولت نمایند نه اینکه صاحب‌منصب کشتی بمیل خودش بدون اطلاع این دولت توپ بر آن بندر بسته بغله شیخ‌حسن‌آل‌علی را بسوزاند و بآن طورها بر رعیت این دولت سخت گرفته اسباب تجمل و زینت عیالشان را اظطراراً به اسم غرامت بگیرد. آن عالیجاه فخامت همراہ معلوم خواهند کرد که آن حالات سابقه اظهاری آن محبان استظهاری و خواهشهای دوستانه و یا لزوم حفظ امنیت روی دریا با این حالت عالیجاهان بالیوز و بزرگ کشتی دولت انگلیس فرق کلی دارد . اینکه اولیای این دولت مطالبه می‌نمایند تلافی عمل بی‌قاعدہ و ناصوابی است که موافق رسم صحیح دولت و ملتی ، حق نداشتند که متعرض چنین



انگلیسی را بریده و جهاز خودشان را زیر آب کرده صد و پنجاه نفر غلام را برداشته بیک سمتی از صحرا فرار کرده‌اند . جهاز جنگی بمسقط آمده مطالبه قاتلین این بیست نفر سرباز را از سید ترکی حاکم مسقط می‌نماید و می‌گوید اینها رعیت مسقط و بغله آن‌ها هم متعلق به حکومت مسقط می‌باشد سید ترکی جواب داده که من اصلاً حضرات را نمی‌شناسم و از این مقدمه اطلاع ندارم .

حرکت و رفتار شوند .

اینکه آن محبان استظهاری اظهار داشته‌اند که چرا اولیای این دولت حالا شروع در این معنی کرده‌اند سبب آن آشکاراست که علت تعویق ، عمل آوردن تحقیق بود که حرف واهی بی‌حقیقت زحمت به آن محبان استظهاری نداده باشند . اکنون که از قرار اظهارات مأمورین دولت علیه و تحقیقات سایر محقق شد که چنین امری اتفاق افتاده است زحمت داده مطالبه تلافی و خسارت و ترضیه می‌نمایند والا اقدام درامر جدید و حادثی نشده است . باری اولیای این دولت کماکان انتظار آنرا دارند که آن عالیجاه جلالت همراه تدارک این عمل را برحسب مزبور کرده دستدار را از قرار خود خرسند دارند . تحریر آقی ۲ شهر شوال سنه ۱۲۶۹ .»

شادروان محمود محمود ، قراردادهای فوق را مقدمه محو دریاداری ایران در خلیج فارس و نفوذ انگلیسها دانسته می‌نویسد :

«... ابتدای این عمل خیلی ساده و بدون نمایشات و تهدیدات سیاسی بود ... ولی به مرور یکی از مسائل مهم بسط نفوذ سیاسی دولت انگلیس در خلیج فارس شد . در تحت این عنوان کشتی‌های جنگی دولت انگلیس بنام عدالت و انصاف و بشر دوستی داخل آبهای خلیج فارس می‌شود . انگلیسها جزء دلایل نفوذ سیاسی خود یکی هم موضوع جلوگیری از برده فروشی در خلیج فارس را ذکر می‌کنند و می‌گویند ما این خدمت را برای خاطر عالم انسانیت بدون اجرو مزد مادی انجام داده‌ایم ، بنابراین در خلیج فارس حق تقدم و تفوق سیاسی را دارا می‌باشیم ...»<sup>۱</sup>

بدبختانه این توافقی‌های سیاسی که با نیرنگ و دغل‌کاری دیپلمات‌های انگلستان در ایران و زمامداران ایرانی که یا نمی‌دانستند ، و یا مجبور به دادن امتیازات و فرامین فوق شدند، سبب شد تا دریاداری انگلیس در خلیج فارس هر چه می‌خواست انجام دهد . بازرگانان و مردم بنادر ایران که بعد از نادرشاه ، بتدریج زیر نفوذ و فشار انگلیسها قرار گرفتند ، بتدریج ورشکست شده ، ترك بازرگانی و داد و ستد کردند و آنان که جهازات بادی‌شان تنها وسیله اعاشه خودشان و ناخدایان و ملوانان بود ، با برافراشتن پرچم انگلیس بر بالای جهازات خود ، تابعیت و مقررات انگلستان را پذیرفتند . در حالی که هیچ امیدی به شاه و دولت ایران نداشتند.<sup>۲</sup>

ای‌کاش سیاست ظالمانه و تجاوزکارانه انگلیس در قرن نوزدهم به فرامین و قراردادهای استثماری فوق اکتفا کرده بودند . همین که انگلیسها موفقیت تازه‌ای بدست آوردند و در دوران صدارت میرزا آقاخان نوری با انتزاع افغانستان از ایران موفق به

۱ - تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس - جلد دوم - ص ۴۰۵

۲ - شادروان محمود محمود می‌نویسد : در دوران زمامداری حاجی میرزا آقاسی : «کوچکترین ایراد ویا اعتراضی از طرف عمال خارجی در این مدت به صدور این فرمان ممتاز ابراز نگردیده و آخرین خدمت او هم به دولت انگلیس همانا اجازه رسمی بود که برای ورود کشتی‌های جنگی دولت انگلیس به خلیج فارس ، برای جلوگیری از حمل و نقل غلام و کنیز به سرهنگ فرانت داد و عمال دولت انگلیس همین اجازه را مستمک قرارداد، در خلیج فارس نفوذ پیدا کردند و توانستند تمام شیوخ اعراب را در سواحل خلیج فارس تحت نفوذ خود قرار بدهند ...» تاریخ روابط ایران و انگلیس ، جلد دوم ، ص ۴۵۳

انعقاد قرارداد پاریس شدند ، قرارنامه‌ای بنام «ترك عمل برده فروشی» با ایران ، امضاء کردند و اینست آن قرارداد ننگین :

### بسم الله الرحمن الرحيم

قرارنامه مابین ایران و انگلیس درباب ترك برده فروشی که در تهران بتاريخ دوم مارس ۱۸۸۲ - م (۱۲۹۹ - ه) امضاء شده و در چهاردهم ژوئن ۱۸۸۲ - م (۱۲۹۹ - ه) مبادله گردیده است :

چون اعلیحضرت شاهنشاه ایران و اعلیحضرت ملکه ممالک مجتمعه بریطانیای کبیر و ایرلاند و امپراطریس هندوستان از صمیم قلب مایل هستند که درباب ترك عمل برده فروشی معاونت و همراهی کرده باشند تصمیم عزم نمودند که برای حصول این مقصود قرارنامه‌ئی منعقد شود . لهذا وکلای مختار خود را به تفصیل ذیل معین داشتند :

از طرف اعلیحضرت ملکه ممالک مجتمعه بریطانیای «واتالدمز کوزن تم من اسکوایر» وزیر مختار وایلچی مخصوص در دربار دولت علیه از طرف اعلیحضرت پادشاه ایران جناب میرزا سعیدخان وزیر امور خارجه ، مشارالیهها بعد از اینکه وکالت‌نامه‌های خود را مبادله کرده و شرایط صحت را در آن یافتند ، فصول ذیل را منعقد داشتند :

فصل اول - محض منع حمل غلام و کنیز سیاه بمملکت ایران ، جهازات سیار انگلیس (کژازر) مأذون خواهند بود که سفاین تجارتی را که در تحت بیرق ایران یا متعلق به اتباع ایران بوده و حامل غلام و کنیزند برای تفحص معاینه کرده و نگاهدارند و جهازات سیار انگلیس همین حق را خواهند داشت در مورد سفاینی که بدلیل موجه مظنونند که در همان مسافرت که تلاقی شده است حامل عبید هستند یا اینکه عبید حمل کرده‌اند و اگر چنین عبیدی یافت شود ، سفاین تجارتی مزبور با هر چه در آن است برای رسیدگی نزد کارگذاران ایران ، بنزدیکترین محل حرکت داده خواهد شد ، ولی اشخاصیکه بزیرارت مشرف شده و تذکره دولتی که به امضای بالیوز یا کسول انگلیس رسیده در دست داشته باشند ، در موقع مراجعت مورد هیچگونه تعرض نخواهند بود . بشرط اینکه مومی‌الیهم بیش از عده‌ای که در تذکره آنها قید است ، غلام و کنیز همراه نداشته باشند و اگر عده سیاه زیادتر بوده باشد ، همین فقره دلیل واضحی بر اقدام در تجارت عبید محسوب خواهد شد .

فصل دوم - اگر سفینه تجارتی که دارای بیرق ایران است گرفتار شده و برای تحقیق حمل به بندر ایران شود ، باید صاحب منصب همان جهازیکه سفینه را گرفتار کرده است ، یا صاحب منصب دیگر دولت انگلیس که مأمور باین امر باشد ، در موقع تحقیق حضور بهمرساند . در صورتیکه سفینه تجارتی که گرفتار شده است ، محکوم و فروخته شود ، حاصل فروش آن متعلق بدولت علیه ایران بوده و عبیدی که در آن است ، بمامورین دولت انگلیس تسلیم خواهد شد .

فصل سوم - اعلیحضرت شاهنشاه ایران قبول می‌فرمایند که هر تبعه ایرانی یا تبعه خارجه محکوم بمحاکمات ایرانی که معلوم شود از راه دریا تجارت عبید میکنند ، بطور سخت تنبیه نماید و نیز قبول می‌فرمایند که تمام غلام و کنیزهائی را که برخلاف قانون یعنی بعد از امضای این قرارنامه از راه دریا بمملکت ایران وارد کرده‌اند ، آزاد کرده و



قسمی نمایند که اسباب اذیت فراهم نشود و بطور صحیح با آنها رفتار شود .

فصل چهارم - این قرارداد از اول ماه مه سال ۱۸۸۲ میلادی مجری خواهد شد و پس از برقراری و اجرای فصل هشتم عهدنامه چهارم مارس ۱۸۵۷ که در پاریس منعقد و بموجب فصل مزبور قرارداد سنه ۱۸۵۱ - م مابین ایران - انگلیس تجدید شده است ، منسوخ و از درجه اعتبار ساقط خواهد شد . به استثنا هر گونه ترتیباتیکه بموجب مدلول فصل فوق بعمل آمده یا در دست اقدام است .

فصل پنجم - تصدیق نامجات این قرارنامه در ظرف پنجماه و حتی الامکان زودتر در تهران ، مبادله خواهد شد در تهران مورخه ۲ مارس ۱۸۸۲ - ۱۲۹۹ . هجری قمری ، بچهار نسخه نگاشته شد .

رانالد تم سن میرزا سعیدخان<sup>۱</sup>

در پایان مطالب مربوط به امحاء کشتی رانی ایرانیان در آغاز دوران تسلط استعماری انگلستان و دست یازی جا برانه بر خلیج فارس ، نظریه دکتر فریدون آدمیت را نقل می کنیم :  
 «... خوبست ... بیاد آوریم که نماینده انگلیس چه عناوین گلدوخته ای در حقیقت برای تسلط بر خلیج فارس ایراد می کرد . گاهی دم از «صلح» ، «انسانیت» ، «بشر - دوستی» میزد . وقتی تقاضای «امداد بر مساعی پادشاهان مرئی دنیا» می کرد . هنگامی این اقدام را خالصانه و فقط برای جلوگیری «از خونریزی و جنگ ها ، آتش زدن ها و تاخت و تاراج و مفارقت عیال از یکدیگر» به قلم می آورد . زمانی کشور ما را که تسلیم مقاصد آنان نمی شد به دهن بی تربیتی و وحشیگری شماتت می کرد - بعد که بر آرزوی خود استوار می شد و به مقصود می رسید تجارت و حاکمیت بحری مارالطمه وارد فلج می کرد . اینجاست که هر بیننده حساس و وطن پرستی بی اختیار بیاد گفته «هانری لاپوچر» آن نماینده انگلیسی می افتد که در پارلمان آن کشور «هنگامیکه دولت انگلستان خاطر نشان مینمود که برای تسلط مدنیت که بر عهده دولت انگلستان است مجاهدت می نماید» لاپوچر اعلام داشت :

«مابدون استثناء بزرگترین راهزنان و غارتگران عصر خود هستیم که در کره زمین زندگی می کنند - ما از این جهت بدتر از سایر جهانیان هستیم زیرا که علاوه بر آن صفات ، موذی و منافق نیز می باشیم . ما به چپاول میبریم و همیشه آن غارت را به خیر و صلاح جهانیان وانمود می نمائیم ...»<sup>۲</sup>

انگلیسی ها تا پایان دوران قاجاریه ، همیشه سعی داشتند **قانون منع برده فروشی** «برده فروشی» و «محروم بودن ایران از نیروی دریائی» را بهانه قرارداد ، در بازداشت جهازات بادی و حتی موتور و مجبور کردن آنها به افزایش پرچم انگلیس بر فراز دکلهای خود تردید نکنند . این تعدیات نیروی دریائی انگلیس که خلیج فارس را حوزه نفوذ و اقتدار خود می دانست تا به سلطنت رسیدن

۱ - اسناد و مدارک سیاسی امین الدوله (فرخ خان)

۲ - امیر کبیر و ایران چاپ دوم - ص ۴۴۴

رضاشاه فقید و تأسیس نیروی دریائی ایران که تفصیل آن خواهد آمد - کماکان ادامه داشت .

در سال ۱۳۰۷ - (۱۹۲۸) که نیروی دریائی ایران پایگاه باسعیدورا - که زیر تسلط نیروی دریائی انگلیس بود - متصرف شد و از ادامه کارموسسات هوائی سلطنتی انگلیس «امپریال ایرزویوز» در فرودگاههای بنادر ایران جلوگیری شد ، انگلیسیها در سراسر دنیا به وسیله مطبوعات و رادیوها ، علیه شاه فقید و ایران ، تبلیغات شدیدی را آغاز کردند . آنها ضمن متهم ساختن ایران وانمود می کردند که موسسات : «انگلیس به علت جلوگیری از برده فروشی تعطیل می شود» رضاشاه برای اینکه به این قبیل شایعات و تبلیغات پایان دهد ، به رئیس دولت وقت دستور داد تا لایحه مجازات برده فروشان را به مجلس شورایی پیشنهاد کند . این لایحه در بهمن ماه ۱۳۰۷ - (۱۹۲۸ - م) از طرف وزیر دادگستری بمجلس پیشنهاد شد . مذاکراتی که در جلسه علنی مجلس هنگام طرح لایحه مذکور ، صورت گرفته ، نشان دهنده افکار مردم ایران درباره برده فروشی است .

رئیس - آقای وزیر عدلیه فرمایشی دارید ؟

وزیر عدلیه - دو لایحه است که تقدیم می کنم یکی لایحه بودجه است که میرود به کمیسیون بودجه و یک لایحه دیگری است که تقاضا شده است با قید دو فوریت در مجلس مطرح شود .

(لایحه مزبور بشرح آتی خواننده شد)

ساحت محترم مجلس شورای ملی اگرچه عمل برده فروشی مدتها است در ایران متروک گردیده ولی چون دیده می شود گاهی از خارج ایران اشخاصی با برده وارد خاک ایران شده و غافل از اینکه ایران بموجب تعهدات بین المللی هیچکس را در خاک خود بعنوان برده نمی شناسد گاهی آزادی برده را موکول بصدور جواز خاصی می دانند . دولت لازم دید که بوسیله وضع قانونی امر بردگی را بطور روشن و قطعی از بین برده و بدون اینکه برده خود را محتاج بحصول جواز خاصی بداند آزادی او را از طریق قانونی تأمین کند نظر به این مقدمه ماده واحده ذیل با قید دو فوریت پیشنهاد و تصویب آن تقاضا می شود .

ماده واحده - در مملکت ایران هیچکس بعنوان برده شناخته نشده و هر برده ای بمجرد ورود بخاک ایران یا آب های ساحلی ایران آزاد خواهد بود هر کسی انسانی را بنام برده خرید و فروش کرده رفتار مالکانه دیگری نسبت به انسانی بنماید یا واسطه معامله و حمل و نقل برده بشود محکوم بیک تا سه سال حبس تأدیبی خواهد گردید .

رئیس - فوریت اول مطرح است . مخالفی نیست فیروزآبادی - بنده مخالفم  
رئیس - بفرمائید .

فیروزآبادی - بنده بعضی عرایض دارم که انشاء الله بموقع خودش بعرض میرسانم چیزی که فعلا عرض می کنم این است که این لایحه چندان مهم نیست و در مملکت ما هم عملی به آن نمی شود با وجود این نمی دانم دو فوریت بچه مناسبت است پس بگذارید

مثل سایر امورات به کمیسیونهای مربوطه خودش برود بعد بیاید در مجلس چیزی که عملی نیست دو فوریت لازم ندارد البته عرض خودم را در موقعش بعرض میرسانم .

رئیس - آقای عراقی

عراقی - آقای فیروزآبادی با قید دو فوریت ... مخالف بودند در صورتیکه مطابق فرمایشاتیکه در بیرون از خودشان بنده شنیدم اگر چنانچه یک دقیقه این قانون زودتر اجرا شود هم برای مملکت ما وهم برای مذهب ما بهتر است کاش مجلس چهار فوریت داشت و بنده عرض می کردم که این لایحه در تحت چهار فوریت بگذرد .

رئیس - رای میگیریم بفوریت قسم اول آقایان موافقین قیام فرمایند .  
(اکثر قیام نمودند)

رئیس - تصویب شد رای گرفته می شود بفوریت ثانوی آقایان موافقین قیام فرمایند .

(اغلب قیام نمودند)

رئیس - تصویب شد. ماده واحده قرائت می شود .

(شرح ذیل خوانده شد)

ماده واحده - در مملکت ایران هیچکس بعنوان برده شناخته نشده و هر برده به مجرد ورود به خاک یا آبهای ساحلی ایران آزاد خواهد بود - هر کس انسانی را بنام برده خرید و فروش کرده یا رفتار مالکانه دیگری نسبت به انسانی بنماید و یا واسطه معامله و حمل و نقل برده بشود محکوم بیک تا سه سال حبس تأدیبی خواهد گردید .

رئیس - آقای دشتی

دشتی - موافقم

رئیس - آقای افشار

افشار - موافقم

جمعی از نمایندگان - مخالفی نیست

فیروز آبادی - بنده مخالفم

رئیس - بفرمائید

فیروزآبادی - بنده اولاً می خواهم يك دفاعی از قانون اسلام بکنم چون اشتباه شده است به غالب دول که بنای اسلام بر این است که يك کسی را بنده یا غلام یا کنیز خود قرار می دهند که همه جور کار برای آنها بکنند در صورتیکه در اسلام این ترتیب و این جور نیست (نمایندگان صحیح است .) اساس اسلام و مبنای اسلام این بود که اشخاصیکه در جنگها یا اشخاص وحشی و جنگلی را بدست می آوردند آنها را در شهر و خانه های خودشان لباس بر آنها می پوشانند، تربیت می کردند ، تعلیم می دادند اگر مرد بودند به آنها زن می دادند و اگر زن بودند به آنها شوهر می دادند و با کمال احترام از آنها نگاهداری می کردند حتی در مذهب اسلام بقدری سفارش شده که کسی تعدی نسبت به آنها نکند کار زیاد و بیش از حد استطاعت به آنها رجوع نکند . بنای اسلام بر این بود و بعد هم تقریباً شاید در هر موردی واجب کرده است که آنها را آزاد کند اگر کسی روزه بخورد واجب است که یکنفر از آنها را آزاد کند اگر کسی خدای نخواستہ قطع نفس کرد

لازم است که يك بنده‌ای را آزاد کند. اگر کسی برخلاف نذر و وعده خود رفتار کرد باید يکنفر را آزاد کند. اگر کسی قسم دروغ خورد باید يك نفر را آزاد کند. ده مورد زیادتر است که واجب کرده و شاید صد مورد هم مستحب کرده که دیگر با آن قانون يك نفر بنده باقی نمی‌ماند. این است قانون اسلام نه اینکه مبنای اسلام بر این بوده است که شخصی يك نفری را بیاورد بنده خود قرار دهد بلکه اینها محترم بوده‌اند و اگر در خانه خدمتی بوده است يك خدمت خانم می‌کرد و يك خدمت هم آن کنیز این طریق محترم بوده‌اند. حتی در اسفار هم اگر يك غلامی همراه آقائی بود و يك مال داشتند آن مال را يك فرسخ آقاسوار می‌شد و يك فرسخ را غلام مبنای اسلام بر روی ظلم نیست (نمایندگان - صحیح است) خوب است همهٔ دول دنیا بخصوص بعضی استعماری طلبها در نظر بگیرند و در صد برنمایند دوست کرور صد کرور هزار کرور اشخاص آزاد را بنده خودشان (صحیح است) بکنند به اسم و بعنوان استعماری اینها را از بین ببرند والا در اسلام و در ایران يك نفر غلام نیست. (نمایندگان - صحیح است) در دو سال قبل ما خواستیم يکنفر بنده در طهران بخریم و آزاد کنیم با اینکه يك کرور جمعیت دارد هر چه گشتیم پیدا نکردیم این است مبنای اسلام اینها اشتباه است و بنده نمی‌دانم از چه نقطه نظر این اشتباهات شده است.

کازرونی - عمداً می‌گویند.

فیروزآبادی - این اشتباه است که بعضی‌ها خیال می‌کنند مبنای اسلام بر این است که يك کسی را بیاورند غلام یا کنیز خود قرار بدهند و خرید و فروش بنمایند و شب و روز برای آنها کار بکنند این طور نیست روز اول هم که این اشخاص را می‌آورند نظر بر این بود که آنها را تربیت بکنند و آزاد نمایند.

جمعی از نمایندگان - صحیح است. احسنت احسنت.

رئیس - آقای دشتی

دشتی - عرض کنم اینکه آقایان و کلاه فرمودند مذاکرات کافی است برای این بود که آقای فیروزآبادی هم مخالفت نکردند. بعقبه بنده این فرمایشات ایشان هم موضوع نداشت بجهت اینکه همه ماها می‌دانیم که مبادی دین ما چه چیز است. دیگران هم غالباً بهتر از ما می‌دانند زیرا تفحص در مذهب اسلام کرده‌اند و کاملاً دانند این قسمت‌ها در جای خودش محفوظ است. بنده حتی به درجهٔ این مسائل رابدهی می‌دانم که آوردن این لایحه را هم زیادی می‌دانم برای چه؟ برای اینکه در ایران هیچ سابقه نداشته نه حالا بلکه از قدیم الایام هم همینطور بوده است ولی این که حالا گفته می‌شود برای این است که اشخاصی از خارج وارد ایران می‌شوند مخصوصاً در قسمت جنوب بعضی سواحل هستند که تحت قیمومیت خارجی‌ها هستند که در آنجاها برده فروشی هست و از آنجاها ممکن است بسواحل ما بیایند این قانون برای این است که در سواحل ما بهیچوجه این لکه ننگ نباشد.

جمعی از نمایندگان - مذاکرات کافی است.

رئیس - پیشنهادی از آقای یاسائی رسیده است قرائت می‌شود.

(بمضمون ذیل خوانده شد)

بنده تبصره ذیل را بماده واحده پیشنهاد می‌کنم که الحاق شود :  
تبصره - هر يك از مأمورین دولتی مكلف است بمحض اطلاع بامراجعه كسیكه مورد معامله یارفتار بردگی شده است فوراً وسائل استخلاص او را فراهم آورده برای تعقیب مجرم به نزدیکترین پار که بدایت اطلاع دهد .

رئیس - آقای یاسائی

یاسائی - خیلی واضح است که کلیه مجرمین را به پار که اعزام می‌دارند ولی این جا برای اینکه اشخاصی که می‌خواهند معامله برده بکنند و وارد مملکت ایران بشوند و مادر تمام سواحل و همه جا پار که بدایت نداریم و ممکن است این قبیل اتفاقات بیفتد بنده پیشنهاد کردم کلیه مأمورین مكلف باشند بمحض اطلاع از این قبیل اتفاقات به پار که اطلاع بدهند که زودتر خلاص شوند مقصود بنده از این پیشنهاد این است .

وزیر عدلیه - بنده قبول می‌کنم

رئیس - پیشنهاد آقای آقا سید یعقوب قرائت می‌شود .

(بنحو ذیل خوانده شد)

پیشنهاد می‌کنم تبصره ذیل را ؛

مأمورین ساحلی مكلفند در آبهای ساحلی ایران تفتیش در این امر نموده و از ورود جلوگیری نمایند .

رئیس - بفرمائید

آقا سید یعقوب - عرض کنم این پیشنهاد بنده برای این است که کاملاً توجه داشته باشیم که ما يك افتخاری داریم که بحمدالله کشتی‌های ساحلی داریم و در سواحل ما تفتیش می‌کنند نسبت بقاچاق و نسبت باجرای قوانینی که از مجلس می‌گذرد و آن پیشنهادی که آقای یاسائی کردند مخصوصاً مؤید عرض بنده است که کشتی‌های ما که در ساحل هستند مكلف باشند مطابق این قانون اگر در کشتی‌های دیگر يك برده هست آنها را تفتیش کنند و مانع شوند از ورود آنها در آبهای ساحلی ما این است مقصود بنده . حالا اگر ماده این معنی را تأمین کرده است بنده استرداد می‌کنم و اگر نکرده باشد بنده عقیده‌ام این است این ترتیب نوشته شود که معنایش این باشد که مأمورین ساحلی ما مكلف هستند در سواحل نسبت به این مسئله تفتیش کنند تا قانون بهتر اجرا شود .

وزیر عدلیه - بنده گمان می‌کنم مقصود آقا کاملاً تأمین شده است برای اینکه بطوریکه ملاحظه می‌فرمائید برای این قضیه يك جرمی قرار داده شده است . در آبهای ساحلی که همه در حکم خاک مملکت است . اینجا هم اشاره شده است . هر کس که وارد شد بمحض ورود به آبهای ساحلی آزاد خواهد بود و اگر کسی برخلاف این رفتار کرد معنایش این است که در خاک ایران و در آبهای ساحلی ایران که جزو خاک ایران است جرمی واقع شده و البته در این قبیل موارد هم مطابق قوانین موضوعه رفتار خواهد شد بنابراین چون مقصود بکلی تأمین شده است تصوری که آقا البته استرداد کنند بهتر است . آقا سید یعقوب بنده استرداد می‌کنم ...<sup>۱</sup>

قانونی که در روز ۱۸ بهمن ۱۳۰۷ در مجلس تصویب شد و تا به امروز اجراء می‌شود بنام :

«قانون منع خرید و فروش برده در خاک ایران و آزادی برده در موقع ورود بمملکت» می‌باشد ، که در مجموعه قوانین ایران ، بدین شرح ضبط و ثبت است :

ماده واحده - در مملکت ایران هیچ کس بعنوان برده شناخته نشده و هر برده به مجرد ورود به خاک یا آبهای ساحلی ایران آزاد خواهد بود . . هر کس انسانی را بنام برده خرید و فروش کرد یا رفتار مالکانه دیگری نسبت به انسانی بنماید یا واسطه معامله و حمل و نقل برده بشود محکوم بیک تا سه سال حبس تأدیبی خواهد گردید .

تبصره - هر یک از مأمورین دولتی مکلف است به محض اطلاع یا مراجعه کسی که مورد معامله یا رفتار برده گی شده است فوراً وسائل استخلاص او را فراهم آورده برای تمقیب مجرم به نزدیکترین پارک بدایت اطلاع دهد .

این قانون که مشتمل بر یک ماده است در جلسه هجدهم بهمن ماه یکهزار و سیصد و هفت شمس بتصویب مجلس شورای ملی رسید . رئیس مجلس شورای ملی - دادگر



---

# بخش چهاردهم

---

سلسله قاجاریه

و کشتیرانی در خلیج فارس

---

پس از مرگ کریم‌خان زند - که در حقیقت پایان دوران اقتدار سلسله زندیه است تا مدتی ایالات و ولایات ایران دستخوش آشفتگی و هرج و مرج است ، هر منطقه بدست یکی از امرای کوچک اداره می‌شد ، طبعاً کار تشکیل نیروی دریائی تحت‌الشعاع زد وخوردها و اختلافات داخلی قرار گرفته است . آقا محمدخان رئیس خشن ایل قاجار ، دشمنان خود را یکی پس از دیگری منکوب می‌کند و آخرین پایگاه خانواده زند را در کرمان منهدم می‌سازد . ساختن مناره از سرهای بریده ، در آوردن چندین من چشم از اهالی يك شهر مقطوع‌النسل ساختن افراد و سرجنابانان مناطق ، از عادی‌ترین اعمال اوست اما موضوع تشکیل نیروی دریائی در شرایطی که همه دنیای متمدن آنروز چشم به خلیج فارس و سواحل جنوبی ایران دوخته است ، بهیچوجه مطرح نیست .

مورخان و محققان ایرانی تا کنون سندی بدست نداده‌اند که بر توجه سرسلسله قاجاریه بامردریانوردی، در آغاز سلطنت این سلسله حکایت کند. تنها موردی که اخیراً بفارسی ترجمه شده ، نوشته «ژان گوره» نویسنده فرانسوی است که ماجرای بقدرت رسیدن قاجاریه را در کتابی باعنوان «خواجه تاجدار» برشته تحریر کشیده است .

مطالب «ژان گوره» مربوط به طلیعه سلطنت قاجار و هنگام زد و خورد آن بازندیه و اقداماتی است که در زمینه تشکیل يك ناوگان ایرانی از طرف حسینقلی‌خان برادر آقا محمدخان قاجار بعمل آمده است .

ژان گوره می‌نویسد :

«... مسافرت حسین قلیخان به بندر گز برای ایجاد يك نیروی دریائی بود در حدود توانائی وامکان صنعت محلی . او می‌دانست که اگر يك نیروی دریائی داشته باشد در جنگ با کریمخان زند خیلی باو کمک خواهد کرد و می‌تواند بانرویی دریائی خود بر شمال ایران از «در بند» در مغرب دریای مازندران گرفته تا شمال خلیج (قره‌بغاز)<sup>۱</sup> در مشرق همان دریا مسلط شود .

---

۱ - قره بغاز - قره باغزگل - کارابوغازگل - خلیج بهناوری است در شرق دریای مازندران - چند سال پیش که مذاکرات مشترك ایران و شوروی برای تحقیق پیرامون علل پائین رفتن آب دریای مازندران آغاز شد ، دانشمندان شوروی برای اولین بار فاش کردند که علت اصلی تنزل آب بحر خزر ←



آقامحمدخان قاجار به برادر خود توصیه نکرده بود که بعد از تحصیل استقلال در اتر آباد نیروی دریائی بوجود بیاورد ، بلکه خود حسین قلی خان بغایده داشتن نیروی دریائی پی برد . آنچه سبب شد که حسین قلی خان متوجه اهمیت داشتن يك نیروی دریائی شود ، وضع زندگی قسمتی از ترکمانان بود . آنها دارای زورقهای بودند که در سواحل شمالی دریای مازندران ساخته می شد و در دهانه خلیج (قره بغاز) هم کارگاههایی برای ساختن آن زورقها وجود داشت : می گویند که قبل از پطر کبیر در روسیه کشتی سازی متداول نبود و آن پادشاه کشتی سازی را در روسیه از جمله در شمال دریای مازندران که ساحل روسیه بود و هست متداول نمود . این روایت از يك جهت صحیح است - در شمال و جنوب دریای مازندران کشتی می ساختند ، ولی از روی اصول علمی اروپائی و کشتی سازی از روی اصول علمی را پطر کبیر در روسیه متداول کرد و از آن به بعد در دریای مازندران ، سازندگان کشتی حساب (تون) - (ظرفیت و نسبت آن با حجم کشتی) را در نظر گرفتند در صورتیکه هنوز در کشور فرانسه انقلاب نشده بود تا حکومت انقلابی مقیاسهای جدید فرانسه را بر مبنای اصول متری بوجود بیاورد ، (تون) را که هزار کیلو گرم است برای واحد مقیاس وزنه های سنگین در نظر بگیرد . چهارصد سال قبل از انقلاب فرانسه کارگاههای کشتی سازی فرانسه و اسپانیا و ایتالیا و انگلستان ظرفیت کشتیها را با مقیاس (تون) تعیین می کرده اند ، ولی آن تون تصغیر کلمه (تونو) بود یعنی بشکه ، امروز هم که مقیاسهای متری در تمام دنیا رایج شده ، باز هم ظرفیت کشتیها را از روی «تون» بمعنای بشکه تعیین می کنند ، نه از روی «تون» که هزار کیلو گرم است و هنگامیکه می شنویم فلان کشتی دارای بیست هزار تن ظرفیت می باشد ، باید بدانیم که منظور ، تون بمعنای بشکه است و ظرفیت يك تون بمعنای بشکه دومتر و هشتاد و سه سانتی متر مکعب است و لذا دريك کشتی که امروز می گویند بیست هزار تون ظرفیت دارد ، بیست هزار بشکه جامی گیرد که ظرفیت هریک از آنها دومتر و هشتاد و سه سانتی متر مکعب می باشد .

ساختن کشتی بر اساس مقیاس تون را پطر کبیر در روسیه متداول کرد و از جمله در شمال دریای مازندران ، کشتیهای بر اساس مقیاس مزبور می ساختند و بعد از آن نوع کشتی سازی در سواحل دیگر دریای مازندران متداول گردید . حسین قلیخان متوجه شده



وجود چنین خلیج است که چون ماهی ، به بزرگی هر سال میلیونها متر مکعب آب این دریاچه را بخار می کند بدین معنی که یکی دو قرن پیش ، هنگامیکه بحر خزر حداکثر ارتفاع ممکن را داشت ، از کرانه شرقی سرزیر کرده و بتدریج کانالی ایجاد شد که آب بحر خزر را بصحرای کم ارتفاع مجاور سرازیر ساخت . این خلیج پهناور که قره بغاز گل نام دارد ، تا چند سال پیش دارای چند ایستگاه استخراج نمک - از طرف شورویها - بود ، که با کوچک شدن خلیج این مراکز یکی پس از دیگری جمع آوری و تعطیل شد . مذاکرات ایران و شوروی در مورد بحر خزر باین نتیجه رسید که برای جلوگیری از سقوط بیشتر سطح آب ، باید کانالی را که آب این دریاچه را بقره بغاز می ریزد کنترل کرد - در این زمینه تحقیقات مفصلی طی دهم شماره مجله خوشه سال ۱۳۴۶ از علی اصغر افراسیابی چاپ شده است ، و علاقمندان برای کسب اطلاعات بیشتر مشاهده نقشه خلیج و چگونگی میزان ریزش آب دریا می توانند باین مجله مراجعه کنند .

بود که بعضی از ترکمانان دارای کشتیهائی هستند که ظرفیت آنها از یکصد تا یکصد و پنجاه تون است و با آن کشتیها تجارت می‌کنند و هر موقع که خود را در مسقط‌الراس خویش در خطر به بینند، سوار کشتی می‌شوند و براه می‌افتند و دیگر دست‌دشمن با آنها نمی‌رسد و برخی از آنان در گذشته از آن کشتی‌ها برای دستبرد استفاده می‌کردند. چند تن از صاحبان کشتیهای ترکمانی با سفاین خود را به بندرگر آورده بودند تا اینکه حسین‌قلی‌خان ببیند و خریداری کند و آن کشتیها را پایه نیروی دریائی خود نماید و در آینده بتدریج با خرید کشتیهای دیگر نیروی دریائی خود را توسعه دهد. کشتیهای ترکمانی مثل تمام سفاین آن زمان با باد حرکت می‌کردند، ولی سبک سیر بودند و در یک دریائی طوفانی چون دریای مازندران که در بیشتر ایام سال منقلب است در آن عصر، بهترین کشتی محسوب می‌گردیدند. موقمی که حسین‌قلی‌خان وارد بندرگر شد یک کشتی بازرگانی هم که از شمال دریای مازندران می‌آمد وارد بندرگر گردید و لنگر انداخت و مسافری کشتی اجازه خواستند که قدم بخشکی بگذارند و یکی از مسافری که قدم بخشکی نهاد، مردی بود نویسنده و فاضل، با اسم گریبایدوف...<sup>۱</sup>

نویسنده فرانسوی بیش از این درباره دریانوردی ایرانیان در آغاز عصر قاجار، بحثی نمیکند و پس از این مختصر به گریبایدوف و ماجرای او می‌پردازد که خارج از بحث ماست.

آغاز سلطنت فتحعلیشاه در اوایل سال ۱۲۱۳ هـ (۱۷۹۷ - م) هم زمان با تسلط نیروهای استعمارگر انگلیس بر هندوستان بود. در همین زمان دولت فرانسه نیز دست اندازی بشرق را آغاز کرده و برای غلبه بر انگلیس قصد همکاری با دولت ایران را داشت.

در سال ۱۲۱۵ - (۱۷۹۹ - م) که خطر حمله ناپلئون به هندوستان شدت یافته بود، فرمانروای انگلیسی هندوستان هیأتی را بریاست سرجان ملکم بایران اعزام داشت. ملکم در اواخر سال ۱۲۱۵ هـ (۱۸۰۰ - م) از طریق خلیج فارس پس از ملاقات مکرر با شیوخ سواحل عربستان وارد بوشهر شد و از آنجا بشیراز اصفهان و تهران عزیمت نمود.

در این هنگام علاوه بر ملکم، نمایندگان و سفرای فرانسه و روسیه نیز بدربار فتحعلیشاه آمده و هر یک قصد پیش دستی و استفاده از موقعیت را داشتند ولی ملکم چون افسری جوان و زیرک بود و اختیارات نامحدودی داشت و مخصوصاً درباره خلیج فارس دستورات ویژه‌ای داشت<sup>۲</sup>. بعقیده صاحب‌نظران اگر ایرانیان در آن زمان دارای رجل‌کاردان و بی‌نظری می‌بود، با استفاده از تضاد سه کشور بزرگ، از نظر سیاسی و اقتصادی شاید صدها سال جلو می‌افتاد، اما بدبختانه نادانی و حرص و طمع درباریان فتحعلیشاه مانع این بهره‌برداری شد و ملکم با بودجه هنگفتی که در اختیار داشت توانست امتیازات فراوانی

۱ - خواجه تاجدار - جلد اول - نویسنده ژان کوره - ترجمه ذبیح‌الله منصوری ص ۳۳  
 ۲ - «ماموریت من این بود که هندوستان را از شرمهاجمات سالیانه زمان شاه امیر افغانستان محفوظ و عملیات فرانسویان شریرا خنثی و بی‌اثر سازم و امور بازرگانی کشور خود را که اخیراً در خلیج فارس رو به ضعف و انحطاط رفته بود بروتق و وضعیت خود برسانم» - تاریخ ایران نوشته سرجان ملکم.

کسب‌کنند<sup>۱</sup>. او پس از تقدیم هدایا و تحفی که با خود آورده بود، بحضور فتحعلی شاه باریافت، نامه مودت آمیزی را که حامل آن بود تقدیم داشت و باجدیت فراوان موفق شد، برای اولین بار معاهده‌ای را بین ایران و انگلیس منعقد سازد.

تا قبل از این معاهده، انگلیسها در خلیج فارس دارای هیچگونه حقوق و امتیاز سیاسی یا نظامی نبودند، ولی سرجان ملکم با ترستی امتیازات مهمی را که در ظاهر بسیار ساده بود و تنها عنوان «تعمیر کشتی» داشت به نفع انگلستان بدولت ایران تحمیل کند.

اولین قرارداد سیاسی ایران و انگلیس که نقطه عطفی در تاریخ خلیج فارس بشمار می‌رود، در پنج ماده تنظیم شده بود و طی آن پس از حمد و ثنای پروردگار و مدح ائمه اطهار و استشهاد چند آیه قرآن، ذکر اوصاف پادشاه و صدراعظم و تمجید از سرجان ملکم و ثنای پادشاه انگلیس و فرمانفرمای هندوستان، ایران را تعهد می‌کرد که در صورت حمله پادشاه افغانستان بهند، به نفع انگلیس وارد جنگ شود، و در مقابل اگر ایران نیز با افغانستان یا فرانسه وارد جنگ شد، انگلستان تأمین مهمات و اعزام افراد را تعهد می‌کند. آخرین ماده قرارداد که مربوط بامور دریائی و خلیج فارس است، بدین شرح تدوین شده:

«... اگر اتفاقاً قشونی از طرف ملت فرانسه بمنظورهای سیاسی و سوءنیت و غرض بخواهند دریکی از بنادر ایران برای خود مسکن اختیار کنند، در چنین پیشامدی، قشون منظمی مرکب از سپاهیان دولتین متعاهدین تشکیل شده برای اخراج و اضمحلال آنها اقدام خواهد نمود و بنیاد آنها را ریشه‌کن خواهند کرد. مخصوصاً قید می‌شود، هرگاه چنین اتفاقی رخ دهد و قشون ظفر نمون دولت شاهنشاهی ایران برای انجام این مقصود حرکت نمایند، افسران دولت پادشاهی انگلستان هر اندازه مهمات و آلات و ادوات جنگی و آذوقه لازم باشد، تهیه نموده، حمل کرده، تحویل دهند و اگر وقتی یکی از رجال بزرگ ملت فرانسه اظهار میل یا خواهش نماید که یک محل ایستگاه یا مسکن دریکی از جزایر و یاسواحل طول مملکت شاهنشاهی ایران بدست بیاورند که در آن محل بیسرق خودشانرا برافراشته، آنجا را اقامتگاه قرار دهند، البته یک همچو استدعائی از طرف کارگزاران دولت شاهنشاهی قبول نخواهد شد...»

انگلستان با این قرارداد که بامضای «حاج محمد ابراهیم خان صدراعظم» و «کاپیتان سرجان ملکم» رسیده است، از یکسودست یازی به خلیج فارس را آغاز کرده و از سوی دیگر، دروازه هندوستان (ایران) را بروی رقیب خطرناک و نیرومند خود می‌بندد.

بدنبال قرارداد فوق، فرمانی از طرف فتحعلیشاه در تأیید و اجرای قرارداد صادر و ابلاغ شد، که بمراتب شدیدتر از خود قرارداد بود، متن فرمان چنین است:

#### محل مهر بزرگ فتحعلیشاه

«حکام و مامورین دولت شاهنشاهی ایران - بعد از اشعار امضای قرارداد بادولت

۱ - ملکم با صرف مبلغ صدوده هزار لیره انگلیسی موفق شد معاهده خود را منعقد سازد - «روابط ناپلئون و ایران»

فخیمه انگلیس و فرمانفرمای هندوستان امر می‌شود که هرگاه کسی از اتباع ملت فرانسه در سواحل یا مرزهای ایران دیده شد، باید با نهایت سعی و کوشش آنها را تعقیب نموده، توهین کنید و بقتل برسانید و از اولین وظایف شماست که باعمال حکومت هندوستان هرگونه کمک و مساعدت را بعمل آورید.

«بتاریخ ۱۲ شعبان ۱۲۱۵ - ژانویه ۱۸۰۱»

علاوه بر این فرمان و قرارداد، سرجان ملکم با دادن تحف و هدایا و رشوه بسیار موفق شد یک قرارداد، بازرگانی نیز منعقد کند که ماده دوم آن چنین بود:

«بتجار و سوداگران انگلستان و ممالک هندوستان یا کسانیکه در خدمت دولت انگلستان میباشند، اجازه داده می‌شود که در بنادر و شهرهای مملکت وسیع ایران و در نقاطی که خودشان صلاح بدانند، اقامت نمایند...»

علاوه بر امتیازات بسیاری که این قرارداد برای انگلستان تحصیل می‌کرد، اجازه استقرار کشتی و ایجاد پایگاه در خلیج فارس را نیز بطور ضمنی بآن کشور تفویض می‌کرد:

«ماده پنجم - انگلیسیها اختیار دارند که در بنادر و شهرستانهای ایران مطابق سلیقه و میل خودخانه بسازند و بعد از رفع نیازهم بفرشند یا اجاره دهند اتفاقا اگر کشتی انگلیسی در یکی از بنادر ایران بشکند یا صدمه بآن برسد و بالعکس کشتی ایران در بنادر قلمرو انگلیس دچار صدمه شود عمال محلی هر یک از دولتین موظفند کمال مساعدت و همراهی برای نجات کشتی آسیب دیده بجا آورند. هرگاه کشتی یکی از دولتین در بنادر دولت دیگر غرق شود یا بشکند و بعد محمولات یا قطعات کشتی خبری بدست آید، بدون مطالعه حق باید بصاحب اصلی آن مسترد شود، البته یک حق الزحمه به کاشف داده میشود...»

این قرارداد نیز به مهر و امضای کاپیتان جان ملکم و حاج ابراهیم خان رسیده است.

علاوه بر همه اینها سرجان ملکم که در آنوقت وزیر هندوستان بود، پیشنهاد کرد که جزیره خارک توسط نیروهای انگلیس تصرف و اشغال شود، تامبداء عملیات نظامی علیه فرانسویان قرار گیرد.

اما درگیری انگلستان با دشمن سرسختی چون ناپلئون بناپارت در اروپا و گسترش روزافزون فرانسه، باعث شد که بخشی از مواد قرارداد فراموش شود. فرانسویان نیز با استفاده از گرفتاری و غفلت انگلیسها موفق شدند هیأتی بایران اعزام دارند و قراردادی با فتحعلیشاه منعقد نمایند که بموجب آن: شاه ایران متعهد میشد، روابط سیاسی و بازرگانی خود را با انگلیس قطع و سفیری را که به بمبئی فرستاده است احضار کند و عمال کنسولگری و شرکت هند شرقی را از ایران و بنادر خلیج فارس و کالاهای انگلیسی را توقیف کرده، باب کلیه ارتباط را از راه دریا و خشکی با انگلستان قطع نماید و بلاد رنگ با آن کشور اعلان جنگ بدهد.

وحشت انگلیسها از اتحاد ایران و فرانسه با اقدامات دامن‌دار بعدی، از جمله اعزام مجدد سرجان ملکم و سرهارفوردرجوتر موجب عقد قرارداد دیگری شد، که خارج

از بحث ماست ، فقط مواد پنجم و ششم قرارداد بعدی را که مربوط با استقرار نیروهای انگلیسی در خلیج فارس و جزیره خارک است می آوریم .

«... ماده پنجم - هر گاه با اجازه شاهنشاه ایران یکمده از قشونهای انگلیس وارد خلیج فارس ، و در جزیره خارک یا بنادر دیگر بخشی پیاده شوند ، البته بهیچوجه حق تصرف و تملک در این جزایر یا بنادر نخواهند داشت و از تاریخ این عهدنامه مقدماتی یا مجمل ، این عده قشون تحت فرمان و تعلیمات پادشاه ایران قرار خواهد گرفت و عده این قشون در معاهده مفصل بعدی معین خواهد شد .

«... ماده ششم - اگر قشون فوق الذکر بر حسب امر و اجازه شاهنشاه ایران در جزیره خارک یا بنادر دیگر پیاده شده ، توقف کنند ، رفتار حکام بنادر میبایست با آنها از روی صمیمیت و دوستانه باشد و یک فرمان شاهنشاهی خطاب بفرمان فرمای ایالت فارس شرف صدور یابد که هر مفسد آذوقه لازم باشد ، در مقابل وجه نقد ، نرخ عادلانه روز بآنها بدهد .»

این معاهده در بیستم محرم ۱۲۴۴ هجری (۱۹ مارس ۱۸۰۹) در تهران با مضای فتحعلیشاه و چندماه بعد (هفتم جمادی الاول) در کاخ ویندمور با مضای جرج پادشاه انگلیس رسید .

این نکته نیز گفتنی است که انگلیسها نه فقط هیچگاه بتمهدهات خود در این قراردادها عمل نکردند ، بلکه هنوز مرکب عهدنامه فوق خشک نشده بود که ایران را در برابر دشمن نیرومندی چون روسیه تنها گذاشتند و در مقابل بدشمنی که با ایران در حال جنگ بود مساعدت کردند و در نتیجه قرارداد شوم گلستان ۱۲۲۸ بایران تحمیل شد .

باید دانست که گسترش نفوذ انگلیس در ایران و خلیج فارس بهینجا خاتمه نمی پذیرد . بلکه بار دیگر با دادن رشوه های بیشتر قرارداد دیگری را به ایران تحمیل کردند که مواد هفتم و نهم آن مربوط بامور دریائی و دریانوردی و خلیج فارس بود :  
«... ماده نهم - اگر در خلیج فارس دولت ایران کمکی لازم داشته باشد ، دولت انگلیس بشرط امکان موظفند کشتی جنگی اعزام هر جا که دولت ایران صلاح بداند ، برای اخراج یا غیاب و یا مهاجمین نیرو اعزام بدارد ...»

فصل هفتم قرارداد که مربوط به نیروی دریائی ایران و ساختمان کشتی بود چنین است :

«فصل هفتم - در صورتیکه در سواحل دریای قلمر چوب و اسباب مهیا شود و شاهنشاه ایران خواهش فرماید که در حوزه های بحر مزبور کشتیهای جنگی سازند . پادشاه ذیجاء انگلستان اجازت به معظم له و عملجات کشتی ساز و غیره از دارالسلطنه لندن وهم از بندر بمبئی عطا فرمایند که بخدمت شاهنشاه ایران حاضر و بخدمت مرجوعه مأمور شوند و مواجب و اخراجات آن با سرکار پادشاه جمجاه دولت ایران باشد بموافق قراری که با ایلیچی دولت بمبیه انگلیس داده خواهد شد.»<sup>۱</sup>

۱ - متن قرارداد از تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس در قرن نوزدهم - محمود محمود

وجود این فصل در معاهد مزبور باین سبب بود که دولت انگلستان در این موقع می‌خواست در مقابل روسها که ماده نهم و صیقلنامه پطر کبیر را بنوک سرنیزه‌های خود آویخته و روی خلیج فارس پیش می‌آمدند ایرانی قوی بوجود آورند تا بتواند مانع پیشرفتهای آنها گردد.

اما مفاد این فصل نیز نه تنها بمورد عمل در نیامد، بلکه در عهدنامه دیگری که دو سال بعد (۱۲۲۹ ق) باز بهمان اساس بین ایران و انگلیس انعقاد یافت<sup>۱</sup> از این ماده دیگر ذکری بمیان نیامد.<sup>۲</sup> از این پس رفته رفته زمام اختیار خلیج فارس و دریای مکران بدست انگلیسها افتاد زیرا در خلال سلطنت فتح‌علیشاه، فرزند و ولیعهد او عباس میرزا، که با آگاهی بنفون نظامی ارزش و اهمیت کشتی‌سازی را کاملاً درک کرده بود، بفکر تهیه و تدارک یک ناوگان ایرانی افتاد. ولی باتوجه بقرار دادهای ایران و انگلستان طبعاً این کشتیها باید از انگلیس تهیه می‌شد و عباس میرزا عقیده داشت که انگلیسها فن کشتی‌سازی یا کشتی‌رانی را بملل دیگر - مخصوصاً بایرانیان - نخواهند آموخت. میرزا بزرگ قائم‌مقام نظر ولیعهد را با جیمز موریه - نویسنده کتاب معروف حاجی‌بابا - در میان نهاد:

جیمز موریه در سفرنامه اول خود می‌نویسد:

«... وقتیکه من باو پیشنهاد کردم که از انگلیس کتاب یا هر چیز دیگری که مفید واقع شود و در رفع نواقص منظورهای ایشان کمکی باشد بخواهم، میرزا بزرگ گفت که هیچ چیز بالاتر موجب خشنودی نایب‌السلطنه او نخواهد بود. لیکن یک چیز است که انگلیس از آموختن آن بما مضایقه دارد، چنانکه نسبت بسایرین هم مضایقه کرده و آن فن کشتی‌سازی است، باو اطمینان دادم که انگلیس نه تنها از آموختن فن کشتی‌سازی بایرانیان مضایقه نخواهد ورزید بلکه استادان این کار راهم بایران خواهد فرستاد. چنانکه بروسیه و عثمانی فرستاده است. گفت ممکن است که این جمله درست باشد اما بهر حال انگلیس در بحریه فنونی مخصوص دارد که اسرار آنرا از سایر ملل مخفی داشته و اگر چنین نیست چگونه است که هیچ کس نمی‌تواند بر آن دولت در جنگ بحری غالب آید. در جواب گفتم که تفوق انگلیس تنها در کشتیهای آن نیست، بلکه از لطف خدا این تفوق را انگلیس مدیون کسانی است که بر آن کشتیها سوارند چنانکه در ساختن کشتی ما اگر از فرانسه عقب‌تر نباشیم با آن دولت برابریم، باین حال بر آن برتری داریم در صورتیکه، یک قسمت از کشتیهای ما از جمله غنایمی است که در جنگ بچنگ آورده‌ایم...»<sup>۳</sup>

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 و بستن معاهداتی درباره منع برده‌فروشی و نیز بوسیله اجرای نقشه‌برداری خلیج و تعیین عمال واحداث چراغ‌های دریائی راهنما و برقراری ارتباط تلگرافی حق نظارت کامل

۱ - تحولات سیاسی ایران - ص ۱۹۹

۲ - خلیج فارس - سرآرئولد ویلسن

۳ - میرزا تقی‌خان امیرکبیر - عباس اقبال - ص ۲۰۹

بر خلیج و کلبه کشتیها را که در خلیج رفت و آمد می کردند توانست بدست آورد .

تلاش برای خرید  
کشتی جنگی

وقوع جنگ‌های ایران و روس و وجود مرز دریائی بین دو کشور لزوم تأسیس يك نیروی دریائی نیرومند را بیش از پیش محسوس ساخت . و سرانجام در زمان سلطنت ناصرالدین شاه قاجار و دوران صدارت میرزا تقی خان امیر کبیر ، برای نخستین بار این نیاز بصورتی بسیار جدی مطرح شد .

امیر کبیر همزمان با تحولی که در همه شئون مملکت ایجاد کرد ، که تأسیس دارالفنون و مدرسه نظام را باید از برجسته ترین آن‌ها دانست ، بروشنی احساس می کرد ، تازمانی که ایران از يك نیروی دریائی مجهز و پاسدار برخوردار نباشد ، نمی تواند تمامیت ایران و حفاظت از مرزهای دریائی کشور را تأمین کند . مخصوصاً باتوجه باین نکته که دولت روس در زمان صدراعظم پیشین بدنبال پیروزی‌های نظامی توانسته بود امتیاز لنگر انداختن کشتی‌های جنگی در بحر خزر (مرداب انزلی) بدست آورد .

اما امیر کبیر با درایت خاص خودش توانست نص‌عهدنامه ترکمن چای را تغییر داده و امتیازی را که روس‌ها تحصیل کرده بودند ، موقوف‌الاجراء گذارد . ماجرای حوادثی که بر اثر این اقدام امیر روی داد ، از جمله ماجرای معروف آشوراده حادثه شومی است خارج از بحث ما و خوانندگان را به صفحات تاریخ - مخصوصاً کتاب امیر کبیر و ایران<sup>۱</sup> - حواله می‌دهیم .

اما آن چه بیشتر مورد توجه شخص امیر بود ، ایجاد يك نیروی دریائی مقتدر در خلیج فارس و مبارزه بانفوذ و سیطره انگلیس در خلیج فارس بود ، که با استناد به قراردادهای پیشین و خریدن رجال سرسپرده ، سرتاسر خلیج فارس را به پهنه فعالیت خود مبدل کرده بودند .

امیر کبیر مخصوصاً ، اصرار داشت که دامنه فعالیت کشتیهای انگلیس را در خلیج فارس محدود کند :

«... جریانها و گزارش وقایع خلیج فارس نشان داد که استدلالات و پافشاری امیر چقدر بجا بوده است زیرا چندی بعد پس از استیلای انگلیس بر خلیج فارس بفلج کردن بازرگانی ایران شروع کردند و کشتیهای تجاری ایرانیان را ببهانه تفتیش بینادر هندوستان کشیده و ماهها نگاه میداشتند و کار بهانه‌جوئی و بدرفتاری را بجائی رسانیدند که عده‌ای از بازرگانان خسارت دیده ایرانی ورشکست شده دست از تجارت کشیدند و بیرق دولت ایران را ترك کرده بیرق انگلیسی بجایش نصب کردند ...»

موضوع دیگری که وزیر مختار انگلیس گاه و بیگاه برخ دولت ایران میکشید فقدان بحریه در خلیج فارس بود . چنانکه در ۲۵ شعبان ۱۲۶۶ بمیر نوشت :

«از آنجانب مجدداً سؤال مینماید که اگر دولت علیه روم که جهاز جنگی دارد و از بدر رفتن این امتیازی که دولت انگلیس حالا از این دولت خواهش کرده است نتیجه بدفهمیده است پس چگونه است که دولت ایران که هیچ اسباب بحری ندارد ضرر از

پذیرفتن این تکلیف ببرند؟»

امیر گفته شیل را برای ایران و هن و سرزنش میدید این بود که درصدد تهیه نیروی دریائی افتاد و به جان داود که مأمور استخدام معلم ازدولت پروس یا اطریش بود در ۱۲ رمضان ۱۲۶۷ دستور داد :

«... کشتی هم بطوریکه در کاغذ جداگانه نوشته‌ام دو فروند واپورویک فروند کشتی یلکن در آنجاها قرار تحصیل آنرا بدهی» و در نامه علیحده نیز در ۸ رمضان ۱۲۶۷ چنین نوشته :

«عالیجاها ، عزیزا ، سابقاً بآنجناب نوشتم که با هردولتی که صلاح داند قرار بدهد و گفتگو نماید دوفروند کشتی بخار که هر یک زور شصت وهفتاد اسب داشته باشد از آنها ابتیاع شود که در بحرالعجم تسلیم نمایند البته در این باب کمال اهتمام را نموده و بعد از قراردادن و گفتگو ، توقیع زود بمن بنویسد تاقرار ابتیاع کردن آنرا بدهم . البته مسامحه ننمایند که خیلی خیلی لازم است زیاده‌چه تأکید شود. حررفی ۸ رمضان ۱۲۶۷ درثانی مرقوم میشود که اگر کشتی یلکن هم یک فروند علاوه بر آن کشتیها میتوانی ابتیاع نمائی یعنی قرار خرید آنرا بدهی و بمن بنویسی عیب ندارد و طالبم البته مسامحه ننماید...»<sup>۱</sup>

اما با قتل امیر کبیر و ناتمام ماندن بسیاری از اقدامات او ، این امر نیز تحقق نیافت . ولی نیاز با ایجاد نیروی دریائی روز بروز بیشتر احساس میشد و انگیزه این فکر ، بیشتر ناراحتی مردم سواحل و بنادر جنوبی ایران بود ، زیرا عکس العمل تسلط انگلیسها ، در سواحل ایران بیشتر محسوس بود ، تا در پایتخت چنانکه مدارک و اسناد چندی که در دستور است ، از ناراحتیهای روحی کارگزاران و حکمرانان دولت که در این مناطق مأموریت داشته‌اند ، حکایت میکند . 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 این منطقه انتخاب شد . وی پس از رسیدن بفارس و آشنا شدن با اوضاع و احوال ، در نامه‌ای مبسوط بخط خود برای صدراعظم وقت نوشته است :

«... جناب حاجی سلمه‌الله‌تعالی ، درباب جزیره خارک و اختلال انگلیس و تفصیل حالات ... اگر از جزیره خارک بگذرند ، یکوقتی میشود از بندر بوشهر و یا از سایر بنادر حضرات انگلیس بیرون می‌آیند و همینکه در خشکی راه پیدا کردند مأمور میسازند و اهل فارس را بدادن تبول و نگرفتن مالیات تطمیع میکنند...»

اگر بخواهند امر بنادر درست مضبوط بشود ، کل دولتها کشتی جنگی دارند ، حتی امام مسقط و محمدعلی پاشا . شما یک بغله و ماشویه در عمان ندارید ، اسمش بحرالعجم است ولیکن بهیچوجه بشما مدخلیت ندارد . پارسال دوسه کشتی خوب می‌فروختند ، بشما نوشتم جوابهای غریب نوشتید ، منم 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. باید ایستادگی در کار کرد و پول خرج نمود و بخادم مرحمت و بیخائن سیاست فرمود، تا امر مضبوط شود والا حرف زدن و پیش رفتن حاصلی ندارد...»

درنامه‌ای بتاريخ سوم شوال ۱۲۷۶ (۱۸۵۹ - م) که ظاهراً توسط فرسخان امین‌الملک وزیر حضور شاه و وکیل کارهای حسام‌السلطنه حکمران فارس در تهران - نوشته شده‌است، وی بعلت نداشتن کشتی، پادشاه را از دخالت در امور بحرین برحذر می‌دارد:

«... این کار اسباب برودت کلی خواهد شد، در حالی که اینطور تصرف دولت ایران بحرین راهیج فایده و منفعتی متصور نیست... در حالی که دولت انگلیس [هم] مداخله شما را ممانعت نکند، شما کشتی و اسباب گرفتن بحرین را ندارید و مفتضح خواهید شد و حال آنکه دولت انگلیس موافق ادله که خود می‌دانید حق ممانعت دارد و مانع هم خواهد شد...»<sup>۱</sup>

سند دیگر گزارشی است که کار گزار مهمام امور خارجه ایران در خلیج فارس به تاریخ محرم ۱۲۷۸ قمری بدولت مرکزی ایران نوشته است. در این گزارش که مربوط بتجاوز شیخ بحرین به قطیف و دخالت قنصل انگلیس و اعزام چند کشتی انگلیسی به بحرین برای گوشمالی شیخ بحرین است، 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 جهازبادی و آتشی در بوشهر داشته باشد، دولت انگلیس بهیچوجه از این قبیل تصرفات نمی‌تواند در خلیج فارس و بنادر آن نماید، حالا اسم خلیج فارسی است و رسم بادولت انگلیس...»<sup>۲</sup>

وباز سند دیگر نامه‌ایست که در همین سال (ربیع‌الثانی ۱۲۷۸) میرزا حسین خان (سپهسالار) وزیر مختار ایران در استانبول درباره مقاصد و اقدامات انگلیسها در بحرین و خلیج فارس نوشته و در آن می‌نویسد:

«... چنانکه مکرر شفاهاً عرض نموده‌ام، اخذ حق یا حفظ حقوق یا ایجاد حق بجهت خود بسته بقوه سرنیزه و استعداد بریه و بحریه است... بدین ترتیب مداخلات غیرقانونی انگلیسها در امور خلیج فارس و جزایر آن، رفته رفته شدت یافته بود و گزارشهاییکه از کار گزاران و مأموران دولتی بدولت مرکزی ایران می‌رسید و در همه آنها لزوم تشکیل و داشتن نیروی دریائی را در خلیج فارس توصیه میشد، بالاخره دولت ایران را بفکر انداخت تا برای حفظ آرامش و امنیت در خلیج فارس و کوتاه ساختن دست و پاهای انگلیسها، نیروی دریائی در خلیج فارس تشکیل و باین نظریه حاجی محسن خان سفیر ایران در لندن و همچنین به میرزا حسن خان وزیر مختار در استانبول دستور داده شد، تادرمورد خرید کشتی و قیمت آن تحقیق نمایند.

این پیش‌بینی اگر چه 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

۱ - مجموعه اسناد دولتی - قسمت چهارم - شماره ۶۲۷۶

۲ - مجموعه اسناد دولتی - کتابخانه وزارت امور خارجه - مجموعه ۶۲۷۶

داشته‌اند. بهر حال طرح دولت ایران مبنی بر خرید کشتی بمرحله عمل درنیامد.  
 لرد کرزن در این باره نوشته است:

«... در سال ۱۲۸۲ (۱۸۶۵ م) پادشاه ایران بخیال افتاد که یکدسته کشتی جنگی در خلیج فارس ایجاد کند. که عبارت از دوسه کشتی بخار باشد و کارگران آن عرب و هندی و بریاست یک نفر صاحب منصب بحری انگلیس باشند، ولی دولت انگلستان از برآوردن این خواهش کوتاهی کرد. زیرا که میدانست مقصود اصلی از این نقشه دست‌اندازی با استقلال جزایر و صیدگاههای مروارید بحرین است»<sup>۱</sup> شادروان سعیدنقیسی، اضافه می‌کند:

«... ماژور ژنرال سرهنری راولینسن که در آن اوان<sup>۲</sup> وزیر مختار انگلیس در تهران بوده‌است، در کتاب بسیار جالب توجه خود «انگلستان و روسیه در شرق» می‌نویسد. جزو نقشه‌هایی که برای تقویت ایران کشیده بودند، پادشاه ایران در نظر داشت که دویاسه کشتی بخار بخرد...»<sup>۳</sup>.

راولینسن اضافه می‌کند:

«... ولی ما شاه ایران را هیچ تشویق نکردیم زیرا می‌دانستیم نقشه‌های جاه طلبانه برای جزایر بحرین و سایر ولایات مستقل عربستان دارد که ما با آنها عهدنامه‌های دوستانه بسته‌ایم و پیش‌بینی می‌کردیم که وجوه قوه بحریه ایران در دریائی که تا آن زمان کشتیهای چندین دولت رقیب یکدیگر درآمد و شد بودند، بیشتر باعث زحمت میشود تا انتظام امور...»

در اینجا يك نقل قول دیگری را مبنی بر مخالفت انگلیس از ایجاد نیروی دریائی ایران منعکس می‌کنیم، سپس بدنباله بقیه ماجرا می‌پردازیم:

«... ناصرالدین‌شاه نیز مثل ما در دوره سلطنت خود سعی داشت که برای ایران نیروی دریائی در خلیج فارس ایجاد نماید و در سال ۱۸۶۵ پیشنهاد کرد که بجهت مراقبت و حفظ انتظامات بنادر خلیج، چهار فروند کشتی جنگی خریداری نماید و اداره آنها را بدست صاحب‌منصبان انگلیسی و ملاحان هندی و عرب واگذار کند، لیکن این نقشه هیچوقت بموقع عمل گذاشته نشد. پانزده سال بعد شاه متوجه این نکته گردید که اگر خطوط ساحلی و بنادر ایران تحت نظارت و مراقبت کامل درآید، عواید گمرکی آنها خیلی زیاد خواهد شد و باین جهت مصمم گردید که سالی يك کشتی خریداری کرده و در ظرف چندسال بحریه متناسبی برای رفع حوائج خلیج فارس تدارک نماید. به این واسطه بایکی از کمپانیهای آلمانی قراردادی منعقد نمود که دوفروند کشتی برای او بسازند. یکی از کشتیهای مذکور موسوم به «پرسپولیس» که دارای ششصد تون ظرفیت و ۴۵۰

۱ - بحرین - سعیدنقیسی - ص ۳۲ - به نقل از «ایران و مسئله ایران» لرد کرزن.

۲ - «راولینسن برخلاف نوشته آقای نفیسی در سال ۱۲۸۲ در تهران نبوده، بلکه او در اواخر شوال ۱۲۷۶ هجری از مأموریت خود استعفا کرده و در پنجم ذیقعد همانسال (۲۶ مه ۱۸۶۰ میلادی تهران را ترك گفت و بجای او آلیسون در ۲۷ ذیحجه ۱۷ ژوئیه وارد تهران شد) - بحرین و مسائل خلیج فارس - جهانگیر قائم مقامی - ص ۵۶

۳ - بحرین - سعیدنقیسی - ص ۳۲ و ۳۳

اسب قوه و چهار لوله توپ کروپ بود، در سال ۱۸۸۵ وارد بوشهر گردید و کشتی دیگری موسوم بشوش چندی بعد بمحمره فرستاده شد و قطعات منفصله آن در آنجا سوار و بکار انداخته شد. پرسپولیس بعدها مأمور مراقبت بنادر خلیج گردید و شوش برای حمل و نقل مسافر و مال التجاره بر روی رود کارون افتاد و در تحت دستور حاکم خوزستان مشغول کار شد.

گذشته از ساختمان این دو کشتی اقدام دیگری برای تکمیل نیروی دریائی ایران بعمل نیامد و نقشه مذکور بالاخره عقیم ماند...<sup>۱</sup>

در سال ۱۲۸۴ قمری شیخ بحرین گرفتار شورش مردم قطر شد و برای سرکوبی آنها طبق قراردادی که با انگلیسها بسته بود بآنها رجوع کرد، ولی تا کمک از انگلیسها برسد، خود غائله مزبور را خوابانید. اما همین موضوع را کلنل پیلی Lewis Pelly مأمور انگلیسی که قونسول بوشهر بود بهانه کرد و با چند کشتی به بحرین حمله برد و آنجا را بتوپ بست. در نتیجه شیخ ازدولت ایران کمک خواست. حسام السلطنه حکمران فارس، عده‌ای از سپاهیان فارس و تعدادی تفنگچی از تفنگچیان شیخ لنگه را بکمک آنها فرستاد، ولی کلنل پیلی دامنه تجاوزات و خودسریها را بیشتر گسترش داد و بندر لنگه را با سم 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 مبسوط و محکمی به ناصرالدینشاه نوشت که قسمتی از آن باموضوع مورد بحث مابستگی دارد و چنین است:

«... بالجمله، نداشتن کشتی و اسباب واستعداد بحریه دولتی در خلیج فارس اثرش این است که برعیت و اهالی بندر دولت قاهره شاهنشاهی روحی و روح العالمین فداء این قسم تحکیمات مینمایند...»<sup>۲</sup>

اقبال حسام السلطنه والی فارس طی تلگرام دیگری بتاريخ سوم ربیع الاول ۱۲۸۵ (۱۸۶۸ م) درباره نگاهداری بندر عباس، شمیل و میناب یادآور می‌شود:

«... اولیای دولت هر چه بتوانند دو جهاز بخرند آنوقت من جواب بحریه امام مسقط را اگر ندادم مرا در همان جهاز غرق بفرمائید، اگر دولت انگلیس جهاز نمی - فروشند دول دیگر دارند و میفروشند...»<sup>۳</sup>

حسنعلیخان وزیر مختار ایران در استانبول نیز باتوجه به ادعائیکه دولت عثمانی بر بحرین داشت و کشتیهای جنگی خود را بخلیج فارس اعزام داشته بود. طی نامه‌ای بوزیر امور خارجه ایران لزوم ایجاد نیروی دریائی را یادآور شده است که قسمتی از آن چنین است:

«... و بالاخره عرض می‌نمایم که اگر چه برای حفظ مصلحت موقتی عجالتاً مداخله دولت انگلیس در حفظ احتساب بحرین مطلوب است اما و کلای دولت علیه بهمین قدر کفایت نفرموده از یکطرف بتهیه قوه بحریه بپردازند و بقدری که کافی حفظ احتساب

۱ - خلیج فارس - سرآر نولدویلین - ص ۳۰۰

۲ - مجموعه اسناد کتابخانه وزارت خارج مجلد ۶۰۴۴

۳ - ایضاً - همین مجموعه

و نظم خلیج فارس و بنادر آن تواند بود کشتیهای جنگی اتباع نمایند و متدرجاً در بندر محمره که بندر طبیعی آن دریاست و بالنسبه بعراق عرب و دوشط دجله و فرات بمنزله دروازه است به ترتیب و تجهیز مهمات بحریه و تدارک و تهیه لوازم بندر بضر ف همت بفرمایند و از طرف دیگر مأمورین با بصیرت و کافی بیحرین بفرستند اگر تابحال موقع مقتضی نبوده و یا موانع دیگر موجود بود حالا که دولت عثمانی خیال خود را نسبت بآن حدود قوت داده لازم و واجب است که اولیای دولت علیه نیز جداً و قویاً خاطر خود را مشغول باین ملاحظات بفرمایند و فقط بادعای مالکیت بحرین کفایت نمایند . ۲۰۸۰  
شهرجمادی الاول سنه ۱۲۸۱<sup>۱</sup>

علاوه بر تسلط انگلیس و تذکرات مداوم مأمورین صالح و خیراندیش ایران مبنی بر لزوم ایجاد نیروی دریائی ، هم چنین ادعای عثمانی و ورود نیروی دریائی این کشور ، بخلیج فارس یکی دیگر از انگیزه های دولت ایران برای خرید کشتی بود .

در اواخر ۱۲۸۱ نامق پاشا والی بغداد از اسلامبول تقاضا کرده که دو کشتی جنگی به بصره بفرستند ، دولت عثمانی هم فوراً دو کشتی روانه خلیج فارس کرد . ورود کشتیهای جنگی عثمانی بخلیج فارس دولت ایران را بخيال انداخت که برای حفظ بحرین و مسقط قوای بحری تهیه کند .

ناصرالدین شاه بحاجی شیخ محسن خان معین الملک کاردار ایران در پاریس دستور داد که قیمت کشتی جنگی و مخارج آنرا تحقیق کرده صورت بفرستند ، تا بفوریت برای خلیج خریداری شود . ضمناً مراتب را برای اطلاع سفارت ایران در اسلامبول نوشته و میرزا حسین خان را امیدوار ساخت که عنقریب برای دولت قوه بحریه در خلیج فارس آماده خواهد شد .

در ۱۲ محرم ۱۲۸۲ میرزا حسین خان در جواب چنین می نویسد :

«اولا عثمانیها بهمین دو واپور [کشتی بخاری] قناعت نکرده دو کشتی دیگر را هم که تازگی در لندن ساخته اند از همانجا ببصره روانه خواهند نمود و عدد قوه بحریه آنها در خلیج فارس عبارت از چهار واپور جنگی و دو کشتی بادی جنگی که از سابق در بصره داشته اند خواهد بود و تدبیری که اولیای دولت در خریدن کشتی و داشتن قوه بحریه در خلیج فارس می خواهند تهیه بفرمایند باعتقاد فدوی کافی نیست ، زیرا که با این وضع مالیه از عهده قیمت آن نمی توانیم بر آئیم و ثانیاً که سرکار اقدس همایون از بابت کثرت میل و اهتمامی که در حفظ مملکت و تحصیل اسباب ترقی دولت و ملت دارند چند کرور جهت اتباع چند واپور جنگی التفتات فرمودند ، از مخارج مستمره و مخارج فوق العاده قوه بحریه اطلاع کامل ندارند . با این مالیاتهاییکه حالا در ایران متداول است از عهده مخارج و نگاهداری آنها نمی توانیم بر آمد و بالاخره هر قدر تنخواه از برای اتباع آنها داده شود و در تدارکات و لوازمات دول فرنگستان مراقبت بعمل آید ، قوه بحریه باین زودی ها آنقدر نمیتواند بشود که از قوه بحریه انگلیس و عثمانی مدافعه و مقاومت نماید . خدای نکرده اگر محاربه و اختلافی فیما بین ما و آن دو

دولت واقع شود، اول ضرری که بما وارد بیاید ضبط و تصرف قوه بحریه ما خواهد بود. پس عجالتاً تکلیف این است که جنابعالی [مقصود میرزا سعیدخان وزیر امور خارجه] با وزیر مختار انگلیس مذاکره بمیان آورده و بگوئید که دولت عثمانی قوه بحریه از برای خود بدون لزوم در خلیج فارس حاضر مینماید و این بدیهی است که قوه مزبور از برای محاربه با شما نیست زیرا که قوه بحریه شما در ظرف دو ساعت کار او را تمام میکند و از برای محافظه بنادر هم نمیتواند باشد بجهت اینکه در این دریا بجز شما کسی قوه بحریه ندارد و شما هم با دولت عثمانی در کمال مودت و موالات میباشد و اگر از طرف دولت مشارالیها بخواهد بیحرین و مسقط که متعلق بایران است تعدی یا احجاف و اظهار تسلطی بشود، چون شما امنیت این دریا را بمهده خود گرفتهاید البته مانع خواهد شد. پس وجود چنین قوه بحریه از برای دولت عثمانی در خلیج فارس ثمری نمیتواند داشت، مگر يك اسباب تهدیدی بجهت بنادر دولت ایران. بنابراین دولت ایران حق دارد که مراجع شما که دوست طرفین هستید بنماید و از شما بخواهد چنین قوه بحریه را مانع شوید تا دولت ایران را از تجاوزات و تهدیدات عثمانیها تامین نمایند، زیرا اگر هیچیک از اینها را نمیکنید و دولت ایران وسیله اطمینان دیگری بجهت خود بجوید اسباب گله و کدورت شما نشود. چون میدانم دولت انگلیس وحشت دارد که اولیای ایران میخواهند یکی از جزایر خلیج فارس را بدولت فرانسه واگذار نمایند و در آن ضمن محافظ بنادر خودشان از آن دولت بخواهند... فدوی حسین<sup>۱</sup> [میرزا حسین خان مشیرالدوله]

از این پس فکر خرید کشتی بصورت جدی تری مطرح می شود. در نامه ها و گزارشهای دولتی ایران و امریه های ناصرالدین شاه مرتباً به مسئله لزوم تهیه کشتی و چگونگی آن برخورد می کنیم، چنانکه در حاشیه نامه مشیرالدوله (محرّم ۱۲۸۲ گزارش شماره ۱)<sup>۲</sup> درباره اعزام دو فرزند کشتی جنگی از طرف دولت عثمانی به خلیج فارس - بنام حمل حجاج - ناصرالدین شاه می نویسد:

«... البته مذاکرات با وزیر مختار انگلیس نمیدانم صلاح هست یا نه [؟] دولت ایران میتواند بمرور ایام یعنی از حالا الی پنجسال دیگر قوه بحریه را در خلیج فارس به پنج شش واپور برساند - و هیچ تدبیری بهتر از داشتن کشتی در بحر فارس نیست بخیال اینکه يك وقتی انگلیسها کشتی را ضبط خواهند کرد»<sup>۳</sup> و در زمان دیگری موضوع خرید کشتی به صدراعظم پیشین خود، تاکید می کند، بدین معنی که پس از عزل میرزا حسینخان مشیرالدوله از صدارت عظمی، ناصرالدین شاه او را والی خوزستان و لرستان کرد. شاه در حاشیه فرمان والیگریش می نویسد:

«... باز حیف است که خیالات خود را صرف کاری که باعث آبادی است نکنید و مهمل بگذرانند. مملکت عربستان و لرستان مملکتی است وسیع و قابل هر نوع آبادی و سرحدات محمره را میتوانید شهری بنا کنید و محکم بکنید چقدر باعث ترقی دولت است کشتی

۱ - دست پنهان سیاست انگلیس در ایران - خان ملک ساسانی - ص ۴۷

۲ - مجموعه رسائل مشیرالدوله - سال ۱۲۸۲ - کتابخانه وزارت امور خارجه ایران

۳ - قسمتی از متن نامه در همین بخش آمده است.

جنگی و تجارتی بخار می‌توانید از هندوستان اتباع کرده با اسم دولت بدریای فارس و شط محمره بیاندازید در محمره کارخانجات مفید می‌توانید راه بیاندازید بند اهواز را می‌توانید به بندید منافع آن از شماره بیرون است - نیشکر قند خوزستان را می‌توانید عمل آورده قند بسازید - ایلات و عشایر عربستان را که در آن مملکت می‌توانید آسوده و مطمئن کنید بطوری که در وقت لزوم شهزار سوار می‌توانید بدهید...<sup>۱</sup> (۳۱ رجب ۱۲۹۰)

بدینترتیب کار خرید کشتی، با وجود موانع و مشکلاتی که انگلیسها ایجاد میکردند، پس از چند سال از حرف بمرحله عمل نزدیک می‌شود. گزارشهایی که از امیر نظام گروسی و جان داود در دست است، نشان می‌دهد که ناصرالدین‌شاه درباره خرید دوفروند کشتی جنگی و تحقیق پیرامون چگونگی اتباع و اداره آنها، به گرهی از مأموران خویش مخصوصاً این دو تن دستورات صریحی داده است. گزارش امیر نظام گروسی مربوط بدورانی است که سمت سفیر ایران در پاریس را داشته است. این گزارش ضمیمه «مجموعه راپورت‌های سفارت پاریس»<sup>۲</sup> در سال ۱۲۷۸ ه. ق. (۱۸۶۱ - ۱۸۶۲) است و در این مجموعه:

- ۱ - نامه لرد کاولی درباب بحرین.
- ۲ - خرید توپ برای قشون ایران.
- ۳ - مندرجات روزنامه‌های فرانسه.
- ۴ - خرید کشتی.

ضبط شده است. بنظر می‌رسد که در همین سال شاه از امیر نظام خواسته است درباره خرید کشتی مطالعه کند. امیر نظام ضمن ترجمه پیشنهاد «اتحادیه کشتی‌سازان انگلستان» شخصاً نیز نظراتی پیرامون انتخاب فرمانده، افسران و ملت آنها داده است که از روشنی فکر و دقت نظر او حکایت می‌کند. او می‌نویسد:

«... درباب تعیین قیمت و شرایط اتمام دو دستگاه کشتی جنگی بادبانی و متعلقات آن از روزی که بزیارت تعلیقه عالی قرین افتخار شده بتحقیقات لازم این کار پرداخته و بنا بر رجحان کشتیهای انگلیس تحقیقات لازم و اتمام این فرمایش را در کارخانجات انگلیس بهتر و مناسبتر دانسته، لذا بتوسط کاپیتان لنج که یکی از خیرخواهان واقعی دولت علیه است و سالها داخل خدمت بحریه دولت انگلیس و کاپیتان جنگی بوده، یکی از کارخانجات معتبر لندن رجوع کرده شرح مفصلی بر تحقیقات لازمه نوشته، بلندن فرستادم. بعد از چند روز رئیس کارخانه مزبور جواب تحقیقات کمترین را بدین ترجمه نوشته بود:

با جماعت کشتی‌سازان انگلیسی که رئیس آنها ویکرم است در جواب استفسارات

۱ - مجموعه اسناد کتابخانه وزارت خارجه ۶۲۳۸

۲ - این مجموعه را کتاب‌شناس و محقق معاصر احمد سهیلی در ۱۶ تیرماه ۱۳۳۳ از یکی از کارکنان وزارت امور خارجه ایران، برای کتابخانه ملک بمبلغ یکهزار ریال خریداری کرده است. و جالب اینکه حاج آقا حسین ملک یکسال بعد از تحویل اسناد مذکور حاضر پرداخت وجه آن شده است. رجوع کنید به نسخه خطی ۶۲۰ - ۱۳۳۶۵ - کتابخانه ملک.

جناب ایلچی ایران ، درباب دو دستگاه کشتی جنگی، که هر یکی حامل بیست عراده توپ بیست و چهار پوندی باشند و شروط لازمه آن اظهار مینمائیم که ما جماعت کشتی سازان برای ساختن این دو کشتی باکمال میل حاضریم و آماده ایم و شروط لازمه آن این است مصالح کشتی و سطح خارج آن بعینه مانند کشتیهائی خواهد بود که مکرر برای دولت انگلیس ساخته ایم و آراسته خواهند بود بآلات و ادوات شایسته از قبیل سکان و بادبان و عمودها و زورق های کوچک و لنگر و زنجیر ، و لکن بطوریکه بهیچوجه من الوجوه ناتمامی و قصوری نداشته مانند کشتیهای جنگی دولت انگلیس برای سفر دریاها آماده و مهیا باشد - قیمت هر یک از این دو کشتی هفده هزار و ششصد لیره خواهد بود و از این مبلغ سیصد لیره برای اسباب لازمه کشتی از قبیل ظروف و آلات متنوعه صرف خواهد شد . اندازه هر کشتی بحسب طول صد و بیست و پنج قدم و بحسب عرض سی و سه قدم و به حسب ارتفاع شانزده قدم و ده انگشت و حمل آن معادل ششصد و نه تون خواهد بود . علاوه بر قیمت اصل کشتی ، قیمت بیست عراده توپ بیست و چهار پوندی و دو عراده توپ زورقی با جمع اسباب و آلات آنها ، بضمیمه هشتاد کیسه گلوله برای هر توپی با تفنگ های شش خان و طپانچه ها و سایر اسلحه و آلات برای چند نفر توپچی و عمله کشتی موافق قانون بحریه دولت انگلیس سه هزار و ششصد و ده لیره خواهد بود . تمهد مینمائیم که هر یک از این دو کشتی را از روز امضای قرارنامه تا مدت هفت ماه حاضر و آماده نمائیم و اگر دولت ایران می خواهد که این دو کشتی در خلیج فارس بوکلای آن دولت تسلیم شوند پس برای هر کشتی سه هزار لیره دیگر لازم خواهد بود . قیمت کشتیهای مزبوره در چهار قسط بالسویه بدین تفصیل باید داده شود قسط اول در روز امضای قرارنامه . قسط دوم در وقتیکه استخوان بندی کشتیها باتمام رسیده و هیأت نوعی پذیرفته باشد . قسط سوم وقتیکه آنها را بآب بیندازند . قسط چهارم وقتیکه در رودخانه تمس حاضر حرکت و آماده تسلیم و تحویل باشند .

اگر دولت ایران خواسته باشد که کشتیهای مزبور در خلیج فارس بکارگذاران او تسلیم شود ، میتوانیم که در نتیجه بیمه خانه های معتبر لندن آنها را بیمه کرده باشند [یک کلمه خوانده نشد] بگیریم که اگر تا رسیدن بخلیج فارس صدمه و آسیب بآنها برسد یا اسباب و آلات آنها شکسته و تلف شود، جماعت بیمه کنندگان بهمه جهت از عهده غرامت وارده برآیند .

جناب ایلچی ایران البته اطلاع کامل داده اند که در این ایام کشتیهای بخاری برای جنگ متداول و بهمه جهت امتیازش ثابت و محقق است ، اگر میل داشته باشند که شرایط متعلقه بساختن کشتیهای جنگی بخاری را نیز شرح دهیم باکمال مساعدت حاضر و منتظر فرمایش ایشان هستیم .

صاحب منصب و عمله که برای یک فروند کشتی لازم است ، از این قرار است :  
 کاپیتان یک نفر - نایب اول سه نفر - نایب دوم سه نفر - جراح یک نفر -  
 کشتیبان و سایر عملجات هشتاد و هشت نفر مقدار مواجب کاپیتان و سایر صاحب -  
 منصبهای او نظر بقابلیت و شعور ایشان همیشه تفاوت دارد . اقلش این است :  
 کاپیتان - ششصد لیره .

نایبها و جراح نفری دوست لیره .  
 و کیلها و سرجوخه - نفری شصت لیره .  
 مواجب عمله کشتی که از اهل ایران خواهند بود ، موافق قرار متداوله آن  
 مملکت خواهد بود .

هر کشتی یکنفر کاپیتان مخصوص ضرور دارد و ممکن نیست که یکنفر کاپیتان  
 اداره امور دو کشتی را تواند کرد .

کاپیتان کشتی اگر چه بحسب علم رتبه معلمی را باید داشته باشد . لکن با وجود  
 اداره امر کشتی بلوازم معلمی نمیتواند پرداخت و معلم مدرسه مخصوصا باید شخص دیگر  
 باشد و آنهم لامحاله برای ترتیب امر مدرسه و ترتیب معلمین سوای خودش دو سه نفر  
 نایب با اسباب های لازمه ضروری خواهد بود .

این است ترجمه تفصیلاتیکه رئیس کشتی سازخانه لندن در جواب تحقیقات  
 کمترین نوشته بود . در این ضمن چند فقره دیگر عرض مینماید که اگر رأی مبارک  
 اعلیحضرت اقدس شاهنشاهی روحانفاده باتمام کشتی جنگی گرفته باشد ، محض نبودن  
 ذغال سنگی در بنادر فارس از محسنات کشتی بخار صرفنظر نباید کرد ، زیرا کشتی بخار  
 اگر چه قدری گران تر است ، اما مرجحات و محسنات او بهمه جهت ثابت و محقق و تحصیل  
 ذغال سنگی بهمه طور ممکن و میسر است .

در باب کاپیتان و صاحب منصبان کشتی که از اهل کدام ملک و از تبعه کدام دولت  
 باشند کمترین مطلقاً بصاحب منصبهای فرانسه اعتقاد ندارد ، زیرا که قاطبه مردمان  
 خودستای بی ثبات عیبجوی ناسپاسی هستند و بخصوصه از تقریر و تحریر و طریقه  
 رفتار صاحب منصبهای فرانسه که داخل خدمت دولت علیه بوده و هستند نتایج بظاهر  
 شده ، صاحب منصبهای انگلیس نیز اگر چه همه بی عیب باشند نظر بیعضی ملاحظات خاصه  
 در خلیج فارس اعتماد کاملی بآنها نباید داشت ، لهذا چنانکه جنابعالی مرقوم فرموده  
 بودید ، تعیین کاپیتان و صاحب منصبهای کشتی از اهالی هولاند بد نیست و اگر ممکن  
 شود از اهالی ینکی دنیا بهتر است . علی ایحال هر وقت اتمام عمل کشتی محقق شد و  
 فرمایش مجدد رسید کمترین صاحب منصبهای او را از تبعه هر دولتی که خواسته باشند ،  
 بزودی و آسانی معین خواهد کرد . موافق تفصیلات معروضه قیمت کشتی و قیمت توپ  
 و سایر آلات و اسباب آن با مخارج رسیدن کشتی بخلیج فارس بیست و چهار هزار ودوست  
 و ده لیره است و چون هر لیره انگلیسی معادل دو تومان و دوهزار و پانصد دینار ایرانی  
 است ، لهذا هر کشتی به پنجاه و چهار هزار و چهارصد و نود تومان وارد خلیج فارس  
 خواهد شد .

هر تون انگلیسی معادل هزار و یکصد و بیست کیلوی فرانسوی و هر کیلوی  
 فرانسوی معادل دوست و هفده مثقال و شش نخود ایرانی است ، لهذا ششصد و نه تون  
 انگلیسی تقریباً معادل دو هزار و سیصد و چهارده خروار بوزن هشت عباسی از قرار  
 يك من ششصد و چهل مثقال خواهد بود .

در باب سی عراده توپ شش خان بر حسب دستخط مبارک اعلیحضرت اقدس همیون  
 شاهنشاهی روحانفاده تحقیقات لازمه این کار مشغول شده شرحی در این باب به رؤسای



کارخانجات بلژیکا نوشته‌ام . هر وقت جواب رسید تفصیل احوال و تعیین قیمت و مدت انجام آنها را مشروحاً عرض خواهم کرد . ۱۳ رمضان المبارک ۱۲۷۸<sup>۱</sup>  
جان‌داود نیز که از زمان صدارت امیر کبیر ، مطالعه پیرامون خرید کشتی را در نظر داشت ، سه سال بعد از دستور امیر کبیر در گزارشی که توسط امیر نظام به تهران ارسال شده بود، نظر خود را در این زمینه بشرح زیر گزارش میکند :

« کتابچه عرایض کمترین غلام فدوی جان‌داود غره شهر جمادی الثانی ۱۲۸۱ »  
اکنون که رأی عالم‌آرای همایون‌اقدس اعلی ملاحظه منافع حالیه و مالیه متکثره مقتضی ابتیاع کشتی جنگی و فراهم آوردن ملزومات این خیال کثیر المنافع آمده است اعتقاد کمترین غلام فدوی هم این است که هر کار بزرگ اگر بقاعده و ملاحظه اطراف شروع شده بنیان آن از روی بصیرت و تأمل باساس محکم گذاشته شود البته بمبارکی پایدار و قابل هرگونه توسیع و ترفیع و نقش و نگار میشود بنابراین کمترین غلام فدوی بملاحظه حالت مالیه دولت علیه بنوعی که نه تکلیف شاقی بدولت علیه وارد آید و نه در سهم مقصود فتور و قصوری برخلاف اراده علیه همایون و مغایر مصلحت دولت جاوید واقع شده موجب سستی بنیان عمل و تضییع نتیجه کلیه مقصوده گردد در نوشتجات جناب حسنعلی‌خان وزیر مختار بدقت تأمل و تعمق نموده قرار اولیای دولت علیه را که از روی ملاحظات نامه و احاطه عمومیه بابتیاع دو کشتی کوچک معین آنها و ساختن ملزومات آنها داشته باشد لازم میدانند و همچنین یکنفر مهندس طبیعی شناس دیگر که هم سررشته معادن خاصه معدن ذغال را داشته باشد بلکه در اقرب نقاط بوشهر معدن ذغال را به دستورالعمل مهندس بحری مهیا سازد . اگر اجازت همایون شرف‌صدور مییابد این دو نفر صاحب‌منصب را هم سراغ کرده بطوریکه مناسب خیال اولیای دولت علیه باشد با خبر نموده با ملزومات این کار همراه خود بیاورد . امر امر اقدس جهان مطاع<sup>۲</sup> ناصرالدین‌شاه در حاشیه نامه نوشته است :

« در صورت لزوم عیب ندارد کلیه اشخاص که اجیر باید بشوند ابتدا و قبل از قرارنامه با چاپاری که می‌آید اعلام نمایند که برای اولیای دولت انتظار حاصل بشود که چند نفر هستند و بچه مبلغ اجیر خواهند شد ، منتظر خبر باشد همینکه مجدداً خبر رسید قرارنامه دهد و هرچه هم اجیر مینمایند (یک یا دو کلمه محو شده خوانده نشد) زیاده از دو سال نباشد ...<sup>۳</sup> »

در مجموعه اسناد وزارت امور خارجه ایران گزارشی هست که طی آن هزینه نگاهداری و اداره يك تا چهار کشتی با صورت ریز مواجب کارکنان و درآمدی که در نتیجه حمل مسافر عاید دولت خواهد کرد آمده است . این گزارش در سال ۱۲۸۱ و کمی بعد از « کتابچه عرایض » جان‌داود تنظیم شده است :

متعلق نموده ۳۷ ماه ذیحجه ۱۲۸۱

برآورد و مخارج لازمه بجهت يك کشتی دوهزار و دوست طن بار برآورد

۱ - کتابخانه ملی ملک - مجموعه نسخ خطی - ۶۲۰ - ۱۳۳۶۵

۲ - مجموعه اسناد دولتی - کتابخانه وزارت امور خارجه - مجلد شماره ۶۱۶۶

۳ - ایضاً - همین مجموعه

با جمع ملزومات و متعلقات اوکه از دریای عمان بآبهای احمر و جده سفر بکند و مدت سفرش بیست و چهار روز منتها یکماه طول بکشد که ۱۶ و ۱۷ روز رفتن و برگشتن ، هشت روز توقف در جده .

۱۰۰۰ لیره	ذوغال سنگی در هر ماهی ۲۵۰ طن از قرار چهار لیره :
۵۰ لیره	مخارج بندر و دریای احمر تخمیناً در هر ماهی :
	بیمه خود کشتی از قرار ده درصد از قرار ۳۵۰۰۰ لیره
۳۰۰ لیره	سالی - در ماهی :
۵۰ لیره	مخارج راهنما و چراغ :
۳۰۰ لیره	مواجب ۳۸ نفر در هر ماه :
	بدین شرح :
۴ نفر	۱ - صاحب منصب
۳۰ نفر	۲ - عمله
۲ نفر	۳ - مهندس
۱ نفر	۴ - کپتان
۱ نفر	۵ - جراح
۱۰۰ لیره	آذوقه بجهت ۴۰ نفر تخمیناً

جمع ۱۹۰۰ لیره<sup>۱</sup>

سایر مخارج از قرار تفصیل ذیل در هرماه است :

خرج دیگر

کسر قیمت کشتی

تنخواه نقد بجهت احتیاط:

برآورد و مداخل و حاصل کشتی اسباب مسافر و کرایه :

مسافر سطحه کشتی ۵۰۰۰ نفر بجهت رفتن و برگشتن نفری

از قرار ۱۲ لیره :

مسافر حمل تاسی نفری از قرار چهل لیره جهت رفتن و برگشتن : ۱۲۰۰ لیره

کرایه اسباب و اشیاء در هر ماهی در مدت چهارماه :

۱۵۰۰ لیره

برآورد و مداخل و مخارج مالی :

فرضاً اگر کشتی در سالی چهار سفر بکند هر سفری از قرار

قیمت فوق :

۲۸۸۰۰ لیره

بجهت اسباب و کرایه آنها

۶۰۰۰ لیره

جمع ۳۴۸۰۰ لیره

در هشتماه دیگر یا کشتی در جای خود بماند یا آنقدر کار بکند که مخارج خود

را حاصل نماید . از اینقرار اگر چهار کشتی راه بیفتد حاصل میکند : ۱۰۰۸۰۰ لیره

۱ - با اینکه جمع مبلغ عنوان شده ۱۸۰۰ لیره می شود ، با این حال چون در اصل سند

۱۹۰۰ لیره نوشته شده بود عیناً نقل شد .

موجب و غیره که خرج بشود در اوقاتی که کشتی کار نمی‌کند : ۱۵۸۰۰ لیره

۸۵۰۰۰ لیره

۱. اضافه می‌ماند .

بموجب مطالب شماره سوم مجله وزارت امور خارجه (سال اول) در سال ۱۸۶۷ امیر نظام گروسی (میرزا حسنعلی‌خان) وزیر مختار ایران در پاریس بوده است و بعد از او در سال ۱۸۶۸ (۱۲۸۶ - ه) میرزا یوسف‌خان مستشارالدوله باین سمت منصوب می‌گردد .

وزیر مختار جدید نیز در ذیحجه ۱۲۸۶ طی نامه‌ای ، گزارش کار خود را درباره خرید احتمالی کشتی از فرانسه برای شاه می‌فرستد :

«نمره يك سفارت اعلیحضرت شاهنشاه ایران در پاریس»

خداوندگار! شب سهشنبه ۱۹ شهر حال در وزارت خارجه فدویرا بشام دعوت کرده بودند جمعی از مأمورین خارجه و از صاحب‌منصبان وزارت امور خارجه نیز موعود بودند بعد از صرف شام در میان صحبت از رئیس امور پولتیک پرسیدم در این روزها از ایران بشما خبر رسیده است ، گفت بلی ، سفر اعلیحضرت اقدس شاهنشاهی را بسمت کیلان نوشته بودند . هنوز مراجعت نکرده‌اند ، پرسیدم درباب کشتی هم چیزی بشما نوشته‌اند ، گفت بلی وزیر مختار اشاره کرده است ولی مضمون نوشتجات در خاطر من نیست گفتم من هم در این باب ماموریت دارم و باید جناب وزیر امور خارجه را ملاقات نموده در باب این فقره گفتگو نمایم و امیدوارم جواب جناب کونت وارد در این مسئله مساعد باشد .

گفت هر گاه فرصت داشته باشید اول مرا به‌بینید ، بعد جناب وزیر امور خارجه را قرار ملاقات با رئیس امور پولتیک فردا است، انشاءالله بعد از ملاقات حاصل و نتیجه گفتگو را بعرض جناب مستطاب بندگان عالی میرسانم .

مسئوبی برستن مترجم اعلیحضرت امپراطور دیروز بسفارت آمده گفتند شنیده‌ام که دولت ایران خیال خریدن کشتی جنگی دارد و از قراریکه مذکور میشود میخواهد يك فروند آویزو اتباع نماید از يك کشتی کار ساخته نمیشود ، امام مسقط که نوکر دولت ایران محسوب میشود پنج کشتی بخار جنگی و کشتیهای متعدد باری دارد در اینصورت از يك کشتی مقصود حاصل نمیشود . اعتقاد من این است که باید یا کشتی زیاد خرید و یا اینکه ترك این خیال را کرد . علی‌الحساب بنظم چنان می‌آید که دولت ایران پیش از خریدن کشتی باید جائی بسازد [حوض شناور - تعمیرگاه کشتی = گودی] که هر گاه کشتی خرابی بهمرساند بتواند در آنجا کشتی را مرمت و تعمیر نمایند و علاوه بر آن باید ملاح و ناخدا ایرانی باشد ، والا هر گاه از اهل خارجه باشند نمیتوان آنها را [يك کلمه خوانده نشد] برد ، توقعات زیاد دارند و نمیتوان از عهده توقعات آنها برآیند . در این بین مهمان رسید و بیش از این در این باب گفتگو نشد - زیاده جسارت نمینمایید<sup>۲</sup> . اوامر عالی مطاع مورخ ۲۲ شهر ذیحجه ۱۲۸۶ - ه [۱۸۶۹ - م] .

۱ - مجموعه اسناد دولتی - کتابخانه وزارت امور خارجه - مجلد شماره ۶۱۶۶

۲ - مجموعه ۶۱۶۶ کتابخانه وزارت خارجه ایران

سرانجام برنامه‌ای که از سال ۱۲۸۲ (۱۸۶۵م) آغاز شده بود، در سال ۱۳۰۰ (۱۸۸۳ - م) به ثمر رسید. بنا بنوشته مجله بررسیهای تاریخی «... در این سال (۱۲۹۵) میرزا علی‌اصغر خان امین‌الممالک برای تدارک سفر دوم ناصرالدین‌شاه بارو پا رفته بود. هنگامیکه در لندن بود، ماموریت یافت بفرانسه رفته، در بندر تولون ودویل فرانس برای دولت ایران کشتی جنگی سفارش بدهد. اما کشتی و یا کشتیهای مورد نظر بوسیله امین‌الممالک خریده نشد، بلکه در سال ۱۳۰۱ این کار بوسیله علی‌قلیخان مخبرالدوله صورت گرفت و دو کشتی شوش و پرسپولیس در سال ۱۳۰۳ به بندر بوشهر رسید.»<sup>۱</sup>

لرد کرزن می‌نویسد: «... در سال ۱۳۰۰ مجدداً ناصرالدین‌شاه در صدد ایجاد قوای بحری در خلیج فارس افتاد و یکی از پسران مخبرالدوله را که از تحصیل کردگان آلمان بود، روانه آنکشور نمود و در نتیجه دو کشتی از دولت مزبور خریده که یکی بظرفیت ۶۰۰ تن وقوه ۴۵۰ اسب در خلیج فارس و دومی با نیروی ۱۳۰ اسب در کارون سیر می‌کرد. همراه این دو کشتی چند افسر آلمانی وعده‌ای ملوان نیز بایران آمده بود...»<sup>۲</sup>

در سال ۱۳۰۰ - (۱۸۸۳ - م) یعنی همزمان با خرید دو فروند کشتی جنگی، یا در آستانه این امر، نظر آقا آسوری وزیر مختار ایران در پاریس که از سالها قبل سمت عضویت هیأت دیپلماسی ایران را در فرانسه عهده‌دار بود، گزارش زیر را همراه با طرحی که از دو کشتی جنگی و تجاری تهیه کرده بود، برای ناصرالدین‌شاه ارسال داشت. این گزارش چنین بود:

«خداوندگارا. مدتی است در اینجاها شهرت کرده است که حسب الامر بندگان اعلیحضرت اقدس شاهنشاهی روحانفداه مقرر شده است دو فروند کشتی ابتیاع و به خلیج فارس فرستاده شود. از آن وقتیکه این خبر شهرت کرده مردم اینجا مکرر باین سفارت آمده تکلیف ابتیاع کشتی کرده‌اند، اما هیچکدام بمناسبت این دو کشتی نبوده است که طرح و شرح آنها در دو ورقه ملفوفی مفصلاً مشخص شده است اگرچه فدوی کشتیهای مزبور را ندیده‌ام، ولی از قراریکه میگویند هر دو نو است. یعنی دو سال قبل بر این ساخته شده و از برای حمل و نقل مسافر و بار تجارتمی است، الاتوپ هم در آنها میتوان گذاشت و هر دو را کشتی جنگی کرد و قیمت هر دو روی هم رفته هشتصد هزار فرانک است بی‌توپ و بدون کم و زیاد. مستدعی‌ام بعد از ملاحظه این دو ورق جوفی يك جواب تلقرافی مرقوم فرمایند تا تکلیف صاحب کشتی معین شود. در صورتیکه بکار ایسران نخورد بتواند آنها را بدول دیگر بفروشد. زیاده جسارت است. معروضه یوم دوشنبه ۱۶ شهر صفر المظفر ۱۳۰۱ [۱۸۸۳ - م]

۱ - بررسیهای تاریخی شماره ۴ سال ۴ - تارییچه نیروی دریائی ایران - ص ۲۶۶

۲ - ایران مسئله ایران لرد کرزن - جلد دوم - ص ۹۵

۳ - اسناد سلطنتی - مجموعه ۶۱۶۶ کتاب خانه وزارت خارجه ایران - ۶۱۶۶

کشتی پرسپولیس  
حقیقت امر این است که ناصرالدین‌شاه وقتی از همهجا مایوس شد درصدد برآمد، محرمانه وبدون اینکه کسی از نیت او آگاه گردد، يك کشتی جنگی خریداری کند. گرچه اعتمادالسلطنه مدعیست:

«... جمادی‌الاولی ۱۳۰۳ چند سال قبل در خدمت بودم روزنامه فوآندی که دولت انگلیس از غوص مروارید بحر عمان می‌برد خوانده شد. شاه بخیال افتادند کشتی اتباع فرمایند...»<sup>۱</sup> ولی باتوجه به تلاشی که از دوران صدارت میرزاتقی‌خان امیرکبیر خرید ناو جنگی وبسط سیادت ایران در خلیج فارس آغاز شده بود، وطی این صفحات با استناد بمدارك و مآخذ منعکس شده تصور میرود، این نظر او صحیح نباشد و شاید شاه نخواستہ است او را از هدف اصلی خود آگاه سازد. ناصرالدین‌شاه محرمانه مخبرالدوله را احضار کرد، قصد خود را از خرید کشتی جنگی باو اطلاع داد. اعتمادالسلطنه مینویسد: «... بهار آن سال ۱۳۰۳ [۱۸۸۵ - م] مخبرالدوله تمهید اتباع کشتی را نمود. مرتضی‌خان پسر خود را که در برلن تحصیل میکرد بتهران احضار نمود، سی هزار تومان پول گرفت که اتباع کشتی نماید. مرتضی‌خان فرنگ رفت مبلنی از پول را تلف کرد. مخبرالدوله شنید ناخوشی رابهانه کرد، اجازه رفتن فرنگ خواست. برلن رفت سی هزار تومان قیمت کشتی عاقبت به نود هزار تومان رسید...»<sup>۲</sup> این اظهار نظر و اطلاع اعتمادالسلطنه با آنچه که حاج مخبرالسلطنه هدایت در «خاطرات و خطرات» خود نوشته است، تطبیق نمی‌کند.

مخبرالسلطنه تظاهر به بیماری را صحیح دانسته وعریضه‌ایرا که پدرش بشاه نوشته عینا نقل می‌کند:

«... قربان خاکپای انور اقدس همایون مبارکت کردم

مزاج فدوی مدتی است علیل بنظر می‌آید و تدابیر لازمه را هم بکار برده است، اثر کلی نکرده است. حرکت وتغییر آب هوا را مناسب دیده‌اند والبتہ اثر کلی دارد و از طرف دیگر حواس فدوی بجهت امر کشتیهای دولتی مشوش است قریب هشتاد و نود هزار تومان بمصرف میرسد. اگرچه خانزاد در سراینکار هست، ولی باز فدوی خالی از نگرانی نیست. از خاکپای مبارک استدعا دارد دو سه ماهه غلام را مرخصی فرمایند هم حرکتی کرده باشد وهم بکارخانه کشتی سازی برود اطمینان از عمل آن حاصل نماید و دوباره بخاکپای مبارک مفتخر گردد دوایری که در تهران سپرده بقرام است در هیچیک منقضی ظاهر نخواهد شد. همه رئیسی مخصوص دارند ومشغول خدمت وجان فشانی هستند، دستورالعمل عمده اگر باشد فدوی بهمه آنها خواهد داد. امر امر اقدس همایون مبارک روحانفادها است دستخط مرخصی...»<sup>۳</sup>

با اینکه ناصرالدین‌شاه مخبرالدوله را محرمانه وبه بهانه معالجه بیماری به برلن فرستاد، عواملی که در دربار ایران بودند ماجرا را به سفرای خارجی که دولت متبوعشان

۱ - خاطرات اعتمادالسلطنه - ص ۴۶۶

۲ - همان مآخذ - ص ۴۶۷

۳ - خاطرات و خطرات - ص ۶۴

نمی‌خواست ایران در خلیج فارس ناوگان جنگی داشته باشد، اطلاع دادند. در مدت کوتاهی موضوع مأموریت محرمانه مخبرالدوله از قول سفیر عثمانی در پایتخت منتشر شد.

«اظهارنگرانی پدرم را از کار کشتی لابدامین‌الدوله معروف کرده است و اسباب آن شهرت‌ها شده است و دیگری اطلاع نداشت در تهران اخبار از قول سفیر عثمانی شیوع یافت...»<sup>۱</sup>

اجازه نامه‌ای که ناصرالدین‌شاه بخط‌امین‌الدوله به مخبرالدوله نوشت، به این شرح است:

«... جناب آقای مخبرالدوله برای اصلاح مزاج و سرکشی بعمل کشتی استدعای مرخصی و رفتن بفرنگ کرده است مرخصی او را به بعضی ملاحظات بی‌مناسبت نمیدانم شما با او قرار بدهید اولاً - مسافرت او بیش از سه ماه طول نکشد، ثانیاً در کارهای اینجا اطمینان بدهد، ثالثاً سفر خود را متضمن پاره نتایج قرار بدهد منجمله باپاره‌ای کمپانیها گفتگو کرده قرار اجرای عمل معادن را بدهد برای مدرسه اگر از اسباب ولوازم مقتضی باشد از قبیل اسباب جراحی و کتب و غیره اکتساب نماید و پس از انقضای سه ماه مراجعت کند...»

ناصرالدین‌شاه دو نامه که متأسفانه عنوان آن ضبط نشده به مخبرالدوله می‌دهد که آنرا ترجمه کرده همراه خود باروپا ببرد: «... مخبرالدوله، دو دستخط را نوشتم فرستادم سوادش را بردار برای اینکه بدهی ترجمه کنند و خود دستخطها را بده بیاورند که پاکت کرده مهر نمایم بفرستم نمیدانم چه وقت عزیمت خواهی کرد...»<sup>۲</sup>

وقتی مأموریت مخبرالدوله مسلم شد، او عریضه‌ای بشاه نوشته، اجازه مرخصی خواست:

«... انشاءاله تعالی بعد از مرخصی از خاک‌کپای مبارک از راه اترلی و بادکوبه به تفلیس و باطوم و از آنجا به ادساوینه خواهد رفت. برای رسیدن تاوینه چون شیدلر صاحب خیال سفر فرنگ و عروسی‌دارد او را تا آنجا همراه برده روانه انگلیس مینماید و قبل از وقت مرتضی را به وینه خواسته با او به برلن خواهد رفت. این مسافرت بهمه جهت شش روز طول خواهد کشید روز دوم ورود به برلن به بندر جنگی آلمان که کارخانه ورز که کشتیهای دولتی را می‌سازد آنجاست رفته سرکشی بعمل کشتیها خواهد نمود. بفاصله دو روز دوباره به برلن مراجعت خواهد نمود (این عبارت رمز است) ...»<sup>۳</sup>

مخبرالسلطنه نظر خودش را با شایعاتی که درباره این سفر در افواه شنیده است چنین نقل می‌کند:

«... سیاست ناصرالدین شاه اقتضا کرده بود با آلمان نزدیک شود. اخوی صنیع‌الدوله مأمور شد در آلمان بدهد کشتی برای بندر بوشهر بسازند. به برلن رفت و اخوی محمد قلیخان راهمراه برد. در برن از بنادر پروس بکیفیات معین سفارش داد در این

۲۰۱ - خاطرات و خطرات - چاپ اول - ص ۶۴

۳ - همان مأخذ - چاپ اول ص ۶۱

اثنا (۳۰۱) پدرم نیز عازم برلن شد و کسی مقصود را نمیدانست در آن وقت زخمی درازانو داشت دکتر ابو معلم طب دارالفنون از حرکت منع میکرد ، ممنوع نشدند و محل تعجب همه بود . شیندلر صاحب مهندس تلگرافخانه را همراه بردند .

اخوی حسین قلیخان به پدرم که در برلن است مینویسد تشریف بردن جنابعالی را بچند وجه در شهر تفسیر کرده‌اند و ظاهر ام الفساد میرزا جوادخان است ، بعضی می‌گویند مرتضی خان پولها را بازی کرده است ، بعضی می‌گویند جناب مخبرالدوله از مخارج عروسی احترام السلطنه عاجز شده‌است و بقول دیگر پول‌های زیادی برده‌اند بانک بگذارند . باز اخوی مینویسد روزی که بنا بود جناب عالی به کشتی بنشینید طوفان سخت شد که همه وحشت کردند صبح اعلیحضرت پرسیده بودند که مخبرالدوله بکشتی نشست عرض کرده بودند خیر ، سه نوبت فرموده بودند الحمدالله...<sup>۱</sup>

باینکه ، ماموریت مخبرالدوله برای خرید کشتی مخفی بود ، لرد کرزن مدعیست

که :

«... ناصرالدین‌شاه با اجازه دولت انگلیس تصمیم گرفت يك ناو جنگی که ظرفیت آن کمتر از هزار تن باشد در خلیج فارس تهیه کند و برای انجام این منظور یکی از پسرهای مخبرالدوله را باروفا فرستاد . پسر مخبرالدوله که تحصیلاتش را در آلمان پایان رسانیده بود ، در ژانویه ۱۸۸۵ [۱۳۰۳ هـ] با آلمان رفت و يك کشتی ششصدتنی با قوه ۴۵۰ اسب بمبلغ سی هزار لیره از آلمانها خریداری نمود به خلیج فارس فرستاد . ناوبان این کشتی همه آلمانی هستند . کارگران و عمله را از ایرانیان و عربها و هندیها انتخاب نموده‌اند ... پرس پولیس سالن‌های مجلی دارد و بیشتر از هر چیز بيك کشتی زیبای مسافری تا يك رزم ناوشیبه است .

اتاقهای خواب پرس پلیس با تمام لوازم آن در اختیار چهار افسر آلمانی میباشد ، چه که فرمانداران و بزرگان ایران عادت ندارند روی تخت خواب بخوابند و اگر ناچار کشتی سوار شوند رختخواب آنها را روی کف اتاق کشتی می‌اندازند ، در صورتی که تا صبح از بیم غرق شدن بیدارند و منتظر هستند هر چه زودتر بخشکی رسیده خواب‌براحتی بکنند...<sup>۲</sup>

اگرچه لرد کرزن و پس از او سایر مورخان ایرانی و خارجی باستناد نوشته‌های وی ، ظرفیت پرس پلیس را ششصد تن دانسته‌اند ، با این حال کاپیتان عباس دریانورد که خود مدتی فرمانده و ناخدای کشتی بوده ظرفیت آنرا هشتصدتن می‌داند . او در نامه‌ای که در سال ۱۳۲۴ شمسی به نگارنده نوشته ، کشتی مذکور را چنین توصیف میکند :

«... کشتی پرس پولیس با ظرفیت ۸۰۰ تن در سال ۱۸۸۴ میلادی در آلمان با طرز بسیار محکم و شکلی که آخرین سیستم آن زمان بوده ساخته شده بود - که دولت ایران آنرا خریداری نمود . کشتی نامبرده علاوه بر سالون فوقانی سالون و اطاقهای زیبا و دستگاه سلطنتی زیرین آن بملاوه بایک عکس بسیار بزرگی از ناصرالدین‌شاه توجه هر بیننده را

۱ - خاطرات و خطرات - ص ۶۱

۲ - ایران و مسئله ایران - ترجمه علی جواهر کلام - چاپ دوم ص ۲۳۹

بخود جلب می نمود - پرسپلیس کشتی جنگی نبود و امدادارای سه دستگاه توپهای ته‌پس (هفتاد میلیمتری) از کارخانه کروپ و مقداری تفنگ و فشنگ و باروت و غیره درجباخانه کشتی نامبرده موجود بود ...»

پرس‌پولیس پس از ورود ببوشهر تحت نظر «حاکم شهر» مشغول بکار شد. در ششماه اول حتی یک بار از بندرگاهی که روز ورود در آن جا لنگر انداخته بود، خارج نشد. پس از آن هم ناخدای آلمانی، چندبار کشتی را چند متری بجلو و عقب برد تا از فرسودگی موتورها جلوگیری کند. هنگامی که حاکم‌بوشهر از صدراعظم درباره وظائف کشتی جنگی استفسار کرد، تائیکسال بعد هیچگونه جوابی به او داده نشد، ولی سرانجام بوی پاسخ دادند که ازین پس حاکم شهر لقب «دریابگی» خواهد داشت و کشتی جنگی و سایر ناوچه‌های ضد قاچاق زیر نظر او انجام وظیفه خواهند کرد. باینکه هدف اولیه، پادشاه قاجار از خرید پرس‌پولیس مقابله باقوای دریائی انگلیس و عثمانی و حفظ سیادت ایران در آب‌های خلیج فارس بود؛ اما چون برنامه‌ای برای کار روزانه و «سرپرست دریادیده» نداشت، نتوانست قدم موثری دراین راه - که بخاطر آن تهیه و خریداری شده بود - بردارد.

افسانه بریتانیا  
درخلیج فارس

اکنون که نامی از فرماندهان کشتی پرس‌پولیس بردیم، برای اینکه با روحه دریانوردان ایرانی در دوران قاجاریه و هنگامیکه استعمارگران انگلیسی درخلیج سلطه داشتند، آشنا شویم و بدانیم که انگلیسها چه نفوذ فکری و مقام واهمیتی در ذهن اینان بجای نهاده بودند قسمتی ازنامه ناخدا عباس<sup>۱</sup> را دراینجا میآوریم. قبلاً باید یادآور شد که نگارنده درسال ۱۳۲۴ از این ناخدای ایرانی درخواست کردم، تا قسمتی از اطلاعات خود را دراختیارم بگذارند. نامه راهمراه باترجمه نوشته کرزن وراولینسون درباب «خیالات ناصرالدینشاه درتشکیل نیروی دریائی، برای ایشان فرستادم. او در جواب، نامه‌ای نوشت که عیناً وبدون کوچکترین دخل و تصرفی نقل می‌شود، بامیداینکه توانسته باشیم روحیه مردمی را که در دوران قاجاریه درخلیج فارس بودند، واحیاناً وظیفه دفاع از مرزهای ایران را در برابر نیروهای انگلیس داشتند، نشان داده باشیم:



۱ - ذکر این نکته ضرورست که ناخدا عباس دریانورد در دوران سلطنت اعلیحضرت فقید، خدمات بزرگی در شناسائی راههای آبی وسواحل ایران برای دولت ونیروی دریائی انجام داد. او کاشف راه دریائی (خورموسی) تابندر شاهپور و پس معشور (ماه شهرکنونی) است و بیشتر علامت گذاری دریائی دراین راه دریائی بانظر او بعمل آمد.



## رأی رائین

در پیوست نامه عریف مورخه ۱۶ و ۱۱ و ۲۴ شرح مرفوم فرموده اند بر اینکه ناصرالدین شاه در سال ۱۸۶۵ میلادی از دولت انگلیس درخواست نمود دوسه کشتی جنگی در خلیج فارس باو بفرستند و دولت انگلیس با سخ منفی باو داد - الی آخر -

که میفرمائید ممکن است انگلیسها ترسیده باشند از اینکه عابد ناصرالدین شاه با همین دوسه کشتی میخواسته هندوستانرا مغر ساخته و دست امپراطوری انگلستانرا از غرق دور کوتاه سازد -

افای محترم کاملاً اعتبار فرموده اید و گمان میکنم عما تا کتون از روحیه مردان نامی انگلستان بی نبوده و دولت با - عظمت انگلیسرا نغناخته اید - والا دولت بهیه انگلیس که تمام ابله‌های ( کره ارض ) در تحت تصرف لوست ( و نیروی دریایش ضربالمثل دنیا ست ) چه لغزشائی به درخواست یکفر باد شاه ایرانی دارد -

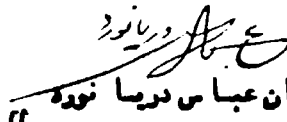
عموم ملت انگلستان روحیه ما ایرانیانرا بهتر از خود ما دانسته و مارا بخوبی میشناسند - نه فقط ما ایرانیان بلکه تمام ملل دنیا را میشناسند - دولت بهیه انگلیس بوسیله امیرالتی در کشف دریاها و خلیجها و دریاچه های کره ارض و تهیه صد هাজার کتیب و نفعه های دریائی و وسائل دریانوردی و غیره باچه مخارجهای بیحد و حسابی -

و باچه کوششهای فوالمصاده که انهم تمام برای آسایش بحر - و دریانوردی بحر - و ابلانوس بیمائی بحراست متحمل شده اند کما اینکه عموم دول و ملل دنیا از وسائل دریائی امیرالتی دارند استفاده مینمایند -

آقای رائین عزیزم - دولت انگلستان حق بسیار بزرگی بکردن جامعه بحرینت دارد -

همین کره ارض ما که ۳۶۰ درجه - ۲۱۶۰۰ میل - ۲۰۰ و ۳۹۸۹۵ کیلومتر - و مرکز خطوط نصف النهارها گرین ویج لندنست و اوقات تمام دنیا را تعیین میکند - تمام از نتیجه زحمات و عاهاکاریهای امیرالتی است - آیا با اینحال چگونه ممکن است همه دولت معظمی از شاه ایران ترسیده باشند -

البته صلاح درین دیده اند که بنام ناصرالدین شاه چنین باخی بدهند - زیاده جارت نوادم ارادتمند

  
کابیتان عباس دریا نورد  
۱۱

عین نامه کابیتان عباس دریا نورد به نگارنده کتاب . این مکاتبه که در سال ۱۳۲۴ صورت گرفته است ، از تائیر و نفوذ شگفت انگیز انگلیسها در اذهان و اندیشههای ایرانیان حکایت می کند .

## آقای رائین

در پیوست نامه شریف مورخه ۲۴۱۱۱۶ ر شرحی مرقوم فرموده‌اند براینکه ناصرالدین‌شاه در سال ۱۸۶۵ میلادی از دولت انگلیس در خواست نمود دو سه کشتی جنگی در خلیج فارس بفرشند و دولت انگلیس پاسخ منفی باو داد - الی آخر که می‌فرمائید ممکن است انگلیسها ترسیده باشند از اینکه شاید ناصرالدین‌شاه با همین دوسه کشتی میخواستند هندوستانرا مسخر ساخته و دست امپراطوری انگلستانرا از شرق دور کوتاه سازد .

آقای محترم کاملاً اشتباه فرموده‌اید و گمان میکنم شما تاکنون از روحیه مردان نامی انگلستان پی‌نبرده و دولت با عظمت انگلیس را نشناخته‌اید - والا دولت بهیه انگلیس که تمام آبهای (کره ارض) در تحت تصرف اوست (و نیروی دریائیش ضرب المثل دنیااست) چه اعتنائی بدرخواست یکنفر پادشاه ایرانی دارد .

عموم ملت انگلستان روحیه ما ایرانیانرا بهتر از خود ما دانسته و ما را بخوبی میشناسند نه فقط ما ایرانیان بلکه تمام ملل دنیا را میشناسند - دولت بهیه انگلیس بوسیله ادمیرالتهی درکشف دریاها و خلیجها و دریاچه‌های کره ارض و تهیه صدها هزار کتب و نقشه‌های دریائی و وسائل دریانوردی و غیره با چه مخارجهای بیحد و حسابی و با چه کوششهای فوق‌العاده که آنهم تمام برای آسایش بشر - و دریانوردی بشرو اقیانوس پیمائی بشر است متحمل شده‌اند کما اینکه عموم دول و ملل دنیا از وسائل دریائی ادمیرالتهی دارند استفاده مینمایند .

آقای رائین عزیزم - دولت انگلستان حق بسیار بزرگی بگردن جامعه بشریت دارد همین کره ارض ما که ۳۶۰ درجه - ۲۱۶۰۰ میل - ۳۹۸۹۵۰۲۰۰ کیلومتر و مرکز خطوط نصف‌النهارش کرین‌ویچ لندنست و اوقات تمام دنیا را تعیین میکنند - تمام از نتیجه زحمات و شاهکارهای ادمیرالتهی است .

آیا با این حال چگونه ممکن است همچو دولت معظمی از شاه ایران ترسیده باشند . البته صلاح در این دیده‌اند که بناصرالدین‌شاه چنین پاسخی بدهند . زیاده جسارت نوزم . ارادتمند - کاپیتان عباس دریانورد

چند سال از آغاز کار کشتی پرس پولیس در خلیج فارس  
**قانونچه کشتی رانی**  
 گذشت اما چون ناصرالدین‌شاه بدون يك نقشه صحیح و اساسی  
**ایران در خلیج فارس**  
 برای ایجاد نیروی دریائی و فقط به پیروی از تلقین‌های  
 امیر کبیر در صدد خرید کشتی و ایجاد ناوگان در خلیج فارس برآمده بود ، بدون اینکه  
 از هدفهای بزرگ صدراعظم با تدبیر خود اطلاع داشته باشند ، علاوه بر هزینه گزافی  
 که بیودجه مملکت تحمیل شد خیلی زود دولت را با مشکلات تازه‌ای روبرو ساخت .  
 «... سبب پیدایش این فکر بطور صحیح معلوم نیست اما میتوان آنرا یکی از  
 همان هوسها و تمایلات «شاهانه» وی دانست که مشاهده قسمتی از نیروی دریائی روسها  
 در دریای خزر که ناصرالدین‌شاه در ماه ذیحجه همین سال [۱۲۸۲ - ه. ق. ۱۸۶۵ م]

در مسافرت مازندران دیده بود موجب برانگیخته شدن آن میل و هوس شده است...<sup>۱</sup>  
 مهمترین و اساسی‌ترین مشکل ایران، بودجه اداره و نگهداری کشتی پرس-  
 پولیس بود. لرد کرزن که در تمسخر و ریشخند پادشاه قاجار و اعمال او ید طولانی  
 دارد، و مطالعه دقیقی در اوضاع آن روز ایران نیز کرده است، می‌نویسد:  
 «... بودجه این کشتی سالی سه هزار و پانصد لیره است و ناامنی پرس پولیس  
 (تخت جمشید) میباشد. پرس پولیس چند توپ ته پر ایرانی و دو توپ هفت سانتیمتری  
 کروپ دارد وظایفی که بعهده آن محول گشته از اینقرار میباشد:

اولا - حاجیها را برای زیارت مکه حمل و نقل کند.  
 ثانيا - در عیدها و جشنها باروت زیادی مصرف کرده شب و روز شلیک نماید.  
 ثالثا - فرمانداران دولت شاهنشاهی را از این بندر بآن بندر انتقال دهد و  
 گاهگاه هم برای والی فارس و قبله‌عام خرمای عالی بیاورد.

اتباع ایران در کرانه‌های خلیج که جزیک دسته مردمان گدای بیمار ماهی‌گیر  
 بیش نیستند از دیدن پرس پولیس بقدر کافی ترسیده‌اند و در همان روزهای عید که صدای توپ  
 پرس پولیس بلند می‌شود. حساب کار خود را نموده هرچه مامورین عدالت خواه دولت  
 شاهنشاهی تقاضا نمایند فوری می‌پردازند. پرس پولیس هم بوظایف قانونی خود رفتار  
 نموده مشغول خرما آوردن و حاجی بردن می‌شود، ولی تاکنون یک تیرجنگی خالی  
 ننموده است. وقتی که من (لرد کرزن) در بندر لنگه بودم کشتی پرس پولیس برای اجرای  
 دستورهای مربوط بآنجا آمد چهار ناویان آلمانی و چهل عمه ایرانی و عرب در آن  
 کار میکردند...<sup>۲</sup>

یکی دیگر از برنامه‌های دولت ایران برای استفاده از کشتی پرس پولیس، نظارت  
 در صید مروارید جزیره خارک بود. در دورانی که علیقلیخان مخبرالدوله وزارت تجارت  
 را داشتند، بحاج احمدخان بندرعباسی سدیدالسلطنه مأموریت داده می‌شود که در کار  
 صید مروارید نظارت کند.

شیوخ، خوانین و حکامی که جزایر و بنادر شمالی خلیج فارس را بنمایندگی  
 دولت ایران در تصرف داشتند، از ورود پرس پولیس: «زیاد بیمناک و خائف بودند»<sup>۳</sup>  
 علیخان حاکم وضابط بندر ریگ وقتی از دستور دولت ایران و نظارت حاج احمد خان  
 سدیدالسلطنه بر کار صید مروارید آگاه شد، به ناخدایان و غواصان دستور داد تا با صید  
 صدفهایی که مروارید ندارند در کار دولت ایران خرابکاری کنند: «براه نمایان که  
 اهل جزیره خارک بودند، تعلیمات سری داده بود که هیارات و مواقع غوص را نشان  
 ندهند. این بود که غواص مزبور مجبور شده در نقاط عمیق از دریا فرود و محار جمع  
 نماید و تقریباً ده کشتی پر از محار جمع شده و وارد بوشهر کردند و محارها را شکافته  
 فقط پنجاه مثقال مروارید خاکه در آنها یافته و دولت هم از این خیال منصرف شد چنانچه

۱ - تحولات سیاسی نظام ایران - جهانگیر قائم مقامی - ص ۱۹۹

۲ - ایران مسألة ایران - ترجمه علی جواهر کلام - چاپ دوم - ۱۳۴۷ ص ۲۲۵

۳ - صید مروارید - ص ۲۵

تاکنون هم منصرف است...»<sup>۱</sup>

وقتی پادشاه متوجه شد که بایستی با درآمد و بودجه مخصوص کشتی را درآبهای خلیج فارس بحرکت درآورد، از رجال درباری (دریاندیده) خود دعوت کرد تا برای حل این مشکل بزرگ يك «شورای وزیران» تشکیل دهند و نظریاتی بدهند. اما بنظر می‌رسد که پیشنهادهای آنان نتوانسته است مشکل پرس‌پولیس را حل کند، لذا اعتماد السلطنه باکمک یکی از مترجمین خود و با ترجمه مقررات کشتی‌ها در سواحل اروپا، مقرراتی می‌نویسد و بقوام‌الدوله می‌دهد تا بنظر قبله‌عالم برساند. وی دراین باره می‌گوید: «... یکشنبه ۲۳ جمادی‌الاولی ۱۳۰۳ ... صبح خانه قوام‌الدوله رفتم کتابچه‌ای درباب کشتی ایتیاغی دولت نوشته بودم، باو دادم بصدراعظم بدهد بنظر شاه برساند ... پارسال کشتی را از هامبورگ بندر آلمان طرف خلیج فارس آوردند. در راه شکست. دوباره بردند و تعمیر کردند. خلاصه عاقبت وارد بوشهر شد. لنگر انداخت. يك سال بیکار ماند. ده، دوازده هزار تومان مخارج ناخدا و کاپیتن و عمله از دیوان گرفته شد امسال شاه تنگ آمد. شورای وزراء تشکیل دادند که چه باید کرد. این سفینه هلاک را از سر باز کرد. امین‌السلطان مأمور شد. چند مجلس در وزارت خارجه و دربار منعقد شد. آخر رأی وزراء براین قرارگرفت که دولت درسالی پانزده هزار تومان پول بدهد و این کشتی بی‌حرکت در بوشهر بماند. شاهنشاه هم قبول فرمودند. از وزیر بی‌نظیر امین‌السلطان محل این پانزده هزار تومان را خواسته بودند. آن جوان جوانمرد هم خلف بهای سیصد نفر عمل خلو ت را که شب و روز درسفر و حضر درخدمت هستند محل این خرج قرارداد داده بود. آنوقت که من این تفصیل را شنیدم در بوشهر دوستی داشتم باو کاغذی نوشتم او را ملتمس کردم که بدقت تمام وضع کشتی را بمن بنویس. نوشت و فرستاد. من هم کتابچه‌ای نوشتم که دولت دیناری ندهد، بلکه مبلغی هم درسال فوائد روحانی و نقدی بردارد. خلاصه کتابچه را بقوام‌الدوله دادم برای شاه همان ساعت فرستاد. از آنجا درب خانه آمدم. سرناهار خدمت شاه بودم. بعد خواستم خانه بیایم. مچول خان مرا بزور برد ناهار بدهد. خودم هم بی‌میل نبودم که قدری باشم. معلوم کنم وزیر خارجه کی خواهد بود. وقتی که رفتیم ناهار بخوریم، امین‌السلطان هم در سر مجمعه نشسته بود. ما را تکلیف ناهار کرد. تملقاً قبول کردیم. در سر ناهار بنای گوشه و کنایه را بمن گذاشت. مقصودش این بود که چرا من بشاه مینویسم و چرا زنده هستم و قدرت بعضی مطالب را دارم، بشاه عرض کنم. بخنده گذراندم. اما هربرنجی که از گلوی من پائین رفت مثل خنجر بچگر من اثر میکرد. از خدا تلافی خواستم. خانه آمدم...»<sup>۲</sup>

غلامحسین افضل‌الملک که در «کراسه‌المعی» پیشنهاد مذکور را باعنوان: «این کتابچه کشتی‌سازی از خیالات و تقریرات خود جناب مستطاب اجل اکرم آقای اعتماد السلطنه وزیر دارالتألیف است»<sup>۳</sup> نامیده، متن پیشنهاد را نقل کرده است. جالب اینکه

۱ - صید مروارید - ص ۲۶

۲ - خاطرات اعتمادالسلطنه - ایراج‌افشار - ص ۴۶۷

۳ - نسخه خطی مجلس شورای ملی ۱۱۸۲۱۱

هم پیش‌نویس و هم پاک‌نویس که مختصر اختلافی در کلمات آنها وجود دارد، در کراسه الممی نقل شده است. افضل‌الملک در مقدمه پاک‌نویس می‌گوید:

«در باب کشتی‌سازی ایران و منافع آن است که جناب اجل آقای اعتمادالسلطنه این کتابچه را بافکار خود نوشته و بناصرالدین‌شاه داده است. این اوراق در این کراسه خط جناب آقای میرزا محمدحسین فروغی ذکاء‌الملک رئیس دارالترجمه همایونی است که در بالای بعضی خطوط اعتمادالسلطنه بخط خود حک و اصلاح کرده است.<sup>۱</sup> اینک متن کامل کتابچه کشتی پرسپولیس:

«چندی قبل درالسنه وافواء چنین شهرت نمود که بندگان اعلیحضرت قدر قدرت همایون شهریاری روحنا و روح العالمین فداء مقرر فرموده‌اند از مجلس شورای وزراء درباب کشتی ایتباعتی جدید مشاوره و مذاکره نماید، که فایده ایتباعت این کشتی برای دولت چه بوده و درعرض سال چه مخارج دارد، باز از خارج شنیده‌شد که در دو سه مجلس که وزرای عظام گفتگو کرده بودند، ظاهراً مخارجی برای دولت معین نمود؛ بدون اینکه دیناری فایده نشان بدهند.

این خانه‌زاد بيمقدار که شرف احضار شدن به مجلس شورای راندارد محض‌ادای حق نعمت و خانه‌زادی بعد از تحصیل اطلاع کامل از وضع حالیه کشتی ایتباعتی جدید لایحه عرض کرده است که بنظر انور اقدس‌اعلی خواهد رسید، اگر مباشرین حالیه بوضع مسطور در لایحه قبول دارند، فیها والا ممکن است با این تفصیل که عرض کرده پرده‌پوشی ننموده است، کاری کرد که نه تنها دولت مخارج کشتی ندهد، بلکه درسال منفعتی هم ببرد و علاوه بر منافع نقدی فواید روحانی هم از قبیل حفظ و حراست بنادر و جزایر دریای فارس و مراقبت در عمل غواصی مروارید و غیر حاصل نماید. عرض خانه‌زاد ادعائی بی‌مأخذ نیست - توضیح ترتیبات اینکار را هم بالصراحه نوشته است که اگر رأی مبارک در اجرای آن علاقه گرفت بهر کس رجوع شود با این ترتیب میتواند از عهده برآید.

#### لایحه درباب کشتی جدید ایتباعت

کشتی دولتی موسوم به پرس‌پلیس از قراری که تحقیق شده در کمتر از نه ماه نه‌هزار تومان از بابت مواجب و جیره کاپیتن و ملاح و سایر عملجات از دولت دریافت کرده و از آن وقت ببعد محتاج شده است بضرری بمحل ساختن کشتی برای پاک کردن جسد جهاز که تا مراجعت از آن سفر البته باز پنج‌هزار تومان مخارج خواهد کرد. و شاید که علاوه بر این هم ادعای مخارج بنمایند، چه این فقره عجالاً بسته به انصاف و دیانت مباشر است و در هر حال منفعتی از آن برای دولت متصور نیست خانه‌زاد بنا بر وظایف چاکری و خانه‌زادی ترتیباتی برای اینکار قرارداد داده که اسباب دفع این ضرر و جلب منفعت دولت است<sup>۲</sup> بچهار قسم میتوان عمل کشتی مزبور را اداره نمود که مقرون بصرفه

۱ - نسخه پیش‌نویس در صفحات ۳۶۷ تا ۳۶۹ جلد اول مجموعه خطی شماره ۱۸۲۲۰ و پاک‌نویس آن در مجموعه خطی ۱۱۸۲۲۱ از صفحه ۱۱۴۶ تا ۱۱۵۵ - کتابخانه مجلس شورای ملی نگهداری می‌شود.

۲ - در صفحه ۱۱۴۸ که پیش‌نویس بخط ذکاء‌الملک فروغی است بعد از کلمه (است) نوشته شده «اگر چه سبب رنجش و خصومت جمعی خواهد شد معذالك دست از وظیفه خود برداشته عرض ←

باشد :

## قسم اول

اگر بخواهند همیشه جهاز در بنادر دولت حاضر باشد ، باید هیئت حاکمه را تغییر داد . هیچ لازم نیست که کاپیتن و عملجات کشتی فرنگی باشد و موجب گزاف ببرد . یکنفر کاپیتن و دوفنر معلم از مسقط که اصلا عجم باشند ، باملاح میتوان آورد و دوفنر مهندس از بمبئی و مخارج این اشخاص نصف مخارج عملجات آلمانی است . بالفرض که فرنگی هم باید مداخله داشته باشد ، فقط کاپیتن آلمانی رانگاه دارند لاغیر... اما برای تحصیل مخارج کشتی از خارج که ضرری بکیسه دولت وارد نیاید ، باید قرار دهند سفاینی که دربندر عباس ولنکه و کنگان و بوشهر و سایر بنادر حمل و نقل بار میکنند ، از بغله و غنچه و بکاره و غیره بدون استثنا ببق دولت را داشته باشند ، باتذکره دولتی و این تذکره در دارالخلافه طبع شود ، در کاغذ نیم ورقی و یک صفحه بتناسب بزرگی و کوچکی سفاین و هر سال یک طغرائذکره بهر کشتی داده شود و بغله و غنچه دو تومان قیمت آن تذکره را بدهد و بکاره و سایر سفاین کوچک هر یکی یک تومان کار سازی نمایند و هر کشتی که بدون تذکره دولتی بحریمائی نماید صاحب منصب جهاز دولتی آنرا تنبیه کرده مبلغ معینی از او جزای نقدی دریافت کند<sup>۱</sup> این فقره بدعت نیست در تمام عالم رسم است . نهایت چون تا بحال دولت کشتی نداشته است ، که حراست و توجه نماید ، معمول بوده است در بندرلنگه و جزیره قشم و خارک در هر سفری هر کشتی مبلغی میدهد و داخل در جمع حکومت نیست آن مبلغ نیز بداره بحریه یعنی کشتی دولتی واگذار شود ، همچنین جزیره خارک مال دیوانی معین دارد که هر ساله می پردازد و این مالیه فرعی دارد مقرر شود اصل آن کماکان بحکومت بوشهر داده شود و فرع را بداره کشتی دولتی ایصال دارند . معادن گوگرد و نمک که در قشم ولنکه و سایر بنادر هست سالی هزار و پانصد تومان عایدی دارد آنهم بداره جهاز راجع گردد . نیز مقرر شود سالی یکمترتبه که موسم حج باشد کشتی دولتی سفری بجده نموده حجاج را بانجا برساند و برگرداند و در ایامی که حاجی بمدینه منوره مشرف میشوند و مراجعت میکنند یک سفر بسوئز نمایند و سفر جدّه و سوئز چهارماه طول میکشد و باقی سال را که عبارتست از هشت ماه در دنباله بنادر دولت ایران توقف نماید و معین است که سفر جدّه و سوئز آنقدر فایده خواهد داشت که دیگر کشتی چیزی از دولت دستی نخواهد - بعضی در ضمن سفر مزبور سفر فرنگستان را هم خیال میکنند اما بعد از تحقیق معلوم شده که بیحاصل است ، بلکه ضرر آن از منفعت بیشتر .

## قسم دوم

ممکن است دیوان دوازده هزار و پانصد تومان بداره کشتی سرمایه دهد و همه ساله از قرار صد شش تنزیل این پول را دریافت نماید و کشتی مزبور در سال دو سفر بنماید ، یک سفر از قشم نمک بار کرده به کلکته برد و از آن جا برای بندرلنگه برنج

۱ - جمله «در این فقره ... تا معمول بوده است» را اعتمادالسلطنه اضافه کرد .

ابتیاع نماید. سفر دیگر حجاج را بجده برد و طول مدت این دو سفر هشت ماه است. چهارماه دیگر را در بنادر ایران اقامت داشته باشد پس مخارج یکسال تمام جهاز از موجب و جیره و ذغال از منافع برنج و سایر فواید این دو سفر عاید خواهد شد. بعلاوه صدوشش تنزیل دولت و احتمال زیاده هم میرود و سرمایه جهاز را هم بیمه و (آسورانس) کرد که احتمال خطری داده نشود.

اگر کسی نباشد که باین وضع اداره کشتی را قبول نماید، خانزاد کسی را میشناسد که با عملجاتیکه عرض کرد بوضع مذکور کشتی را بهتر از حالت حالیه نگاه دارد یعنی صدشش تنزیل پول دیوان را با موجب و جیره و آذوقه و ذغال و غیره بدهد و ضرر و نفع آن با خود خانزاد باشد. در مدت چهارماه اقامت در بنادر ایران اگر با فرض حرکتی پیش آید خرج ذغال با دولت است همچنین مخارج تعمیر و سفری که برای پاک کردن جهاز مینماید و چهارماه اقامت در بنادر ایران باید ماه جوزا و سرطان و اسد و سنبله باشد و در صورتیکه بناشود کشتی بار حمل کند، باید اوطاقهای پائین را که ساخته اند برداشت تا جای بار باز شود.

### قسم سیم

در صورتیکه بگوئیم این جهاز برای پیشرفت کار حکام بنادر و حفظ هر بندر و جزیره از جزایر فارس ابتیاع شده چنانکه در ظرف همین سال کار محمدحسین میرزا در لنگه و عباسی بسبب تهدید آمدن جهاز پیشرفت نمود، در این صورت گوئیم باید کشتی چهارماه در بوشهر و سماء در محمره و دوماه در لنگه و سه ماه در بندرعباس بماند و حاکم هر بندری از منافع حکومتی خرج اقامت جهاز را بدهد و در این صورت نیز تذکره مذکور در فوق را بجمیع سفاین بدهند.

نیز برای تخفیف مخارج حکام چهارماه جهاز حجاج را بجده رساند و منافعی که از این راه عاید میشود بخرج کشتی باقی مخارج را حکام بنادر از منافع حکومتی بدهند و بدولت هیچ قسم ضرری وارد نیاید.

### قسم چهارم

گمرک اسب که از محمره و بوشهر و سایر بنادر به هندوستان حمل میشود با پول تذکره به مرور بداره جهاز واگذار شود، کفایت مخارج کشتی و موجب و جیره عملجات و غیره را خواهد داد. در صورتیکه عملجات را چنانکه پیش گفتیم تغییر دهند یعنی این گمرک حالیه گرفته شود و وزارت گمرک مبلغی علاوه بر گمرک اسب جمع نماید، که آن علاوه، بمخارج فوق العاده، که حالا ایجاد شده - که مقصود راه برین کشتی است - برسد و ضرر دیوان هم نباشد و اختیار و قبول هر قسمی از اقسام اربعه منوط بحاصل افکار و آرای صائبه امنای دولت ابد مدت روز افزون است که هر يك را بصره و صواب بیشتر مقرون دانند اختیار کنند...»<sup>۲</sup>.

۱ - از کلمه «یعنی این گمرک ... تا و ضرر دیوان هم نباشد» اعتمادالسلطنه اضافه کرده.  
 ۲ - استاد مجتبی مینوی نیز نسخه‌ای از این کتابچه را دارند که به نگارنده نشان دادند و ما بدینوسیله از ایشان تشکر می‌کنیم.

## وصول مالیات

از نظریاتی که اعتمادالسلطنه داده بود، آن قسمت که فوراً اجراء شد وصول عوارض و مالیات از صاحبان کشتیهای بادی بود. چون وصول پول از کشتیها برای حکام و فرمانداران نفع و درآمد فوری داشت پس از اینکه ناصرالدینشاه دانست که از این راه می شود عایدی بیشتری بدست آورد بلافاصله دستور اجرای آنها داد و از آن پس همساله این مالیات وصول می شد. برای نمونه، یک برگ آگهی که سالهای آخر حکومت احمدشاه، اداره مالیه بندرعباس منتشر کرده نقل می کنیم:

## اعلان مالیات کشتی

«اعلانات ذیل بنمره ۱۱۷۷ در اول حوت تنگوزئیل سنه ۱۳۰۲ شمسی اداره مالیه عباسی انتشار داده اند.

بموجب حکم مطاع اداره جلیله کل عایدات داخلی و حکم نمره ۲۲۲۳ اداره کل مالیه بنادر بطوری که در بوشهر معمول دریافت شده مالیات ثبت جهازات به ترتیب ذیل دریافت خواهد شد.

۱ - جهازاتی که از یک تن تا چهارده تن بارگیر داشته باشد هر تنی در سال چهار قران.

۲ - جهازاتی که از پانزده تن تا چهل تن بارگیر داشته باشند، هر جهازی تنی سالیانه شش تومان.

۳ - جهازاتی که از چهل تن تا هشتاد تن بارگیر داشته باشند، هر جهازی در سال شش تومان و پنج قران.

۴ - جهازاتی که از هشتاد تن الی صدتن بارگیر داشته باشند، هر جهازی در سال هفت تومان.

۵ - جهازاتی که از صدالی دویست تن بارگیر داشته باشند، هر جهازی در سال هشت تومان.

۶ - جهازات ماهگیری هر جهازی در سال یک تومان.

صاحبان جهازات کتباً باید اوراق ثبت جهازات خود را برای تجدید شمه ثبت جهازات آورند چنانچه از مفاد حکم فوق تخلف ورزند جرایم درباره آنها مقرر و معین خواهد شد.<sup>۱</sup>

چون برای تعمیر کشتی نیز مانند اداره آن هیچگونه

سه تلگراف درباره

پیش بینی نشده بود، لذا پرس پولیس چندین بار برای تعمیر

تعمیر کشتیها

و تعویض بعضی از قطعات اسقاطی بهندوستان اعزام شد. در

اینجا سه تلگراف که در مجموعه اسناد خطی محسن فرزانه است، نقل می شود. این

تلگرافها که متأسفانه ناقص است ناراحتی های - پایتخت قبله عالم - از اداره و

نگهداری و تامین مخارج کشتی پرس پولیس نشان می دهد.

تلگرافها که در سالهای ۱۳۰۵ - ۱۳۰۶ ه - ق - (۱۸۸۸ - ۱۸۸۹ - م)



مخابره شده ، خطاب بوزیر اعظم (امین‌السلطان اتابک) و محمدحسن‌خان سعدالملک - برادر نظام‌السلطنه - بوده و حاکم بوشهرو بنادر آنها را مخابره کرده است .

«بندگان حضرت مستطاب اجل اکرم وزیراعظم روحی فداه جهاز پرپلیس برای پاک کردن لازم است بمبئی برود چنانچه رأی مبارک قرار بگیرد .

قبل از عید بفرستد که چند روز بعد از عید مراجعت نماید . جناب نظام - السلطنه لابد بعد از عید جهاز را در محرمه لازم دارد ، آن وقت مجال فرستادن بمبئی نخواهد شد . اگر باین زودی جهاز را پاک نکنند ، بکلی از حرکت خواهد افتاد . از باب مخارج خاطر مبارک آسوده باشد ، سنه آتیه نمیگذارد مخارج گراف وارد بیاید و ضرر کلی بدیوان برسد مراتب بتوسط پست عرض شد .

دستوریکه در حاشیه نوشته شده از ناصرالدین‌شاه است ، ولی بخط یکی از منشیان دربار - ظاهراً امین‌الملک - می‌باشد . دستور چنین است : جناب امین‌السلطان تلگراف کنید جهاز را بفرستند بمبئی پاک‌کنند اما مخارج گرافی برای دیوان پیدا نشود و طوری باشد که دو سال محتاج به تعمیر و مرمت نباشد . خودش هم مرخص است برود نظام‌السلطنه را به‌بیند» .

«از بوشهر به تهران»

حضور مبارک حضرت مستطاب اجل اکرم وزیراعظم روحی فداه روز جمعه هیجدهم وارد بوشهر شدم ، عموم تجار و کسبه و غیره را از مراحم و عنایات حضرت اجل عالی امیدوار و شاکر ساخت . عمله جهاز دولتی از معلم و انجینر از جهاز به بندر آمدند . کمال مهربانی را با آنها معمول داشت ، از اقبال‌بندگان حضرت اجل عالی بندر و توابع نهایت امنیت را دارد . عموم کسبه و رعایا مشغول دعاگوئی هستند منتظر اوامر مطاعه است محمدحسن (مهرتلگرافخانه) بتاريخ ۲۲ شهرشوال سیچقان ثیل سنه ۱۳۰۵ هـ . بدنبال این اضافه شده : «... بعمل آمده واز اکثر معلمین بزرگ فرنگستان در علم دریا و حرکت جهاز تصدیق در دست دارد وانشاءالله تعالی امیدوار است جهاز واجزاء جهاز را از بوشهر بدون نقص روانه بکنند که درانظار تمام اهالی اولمتحابه جلوه بنماید . محمدحسن (مهر تلگرافخانه) بتاريخ ۲۵ شهر ربیع‌الثانی سنه ۱۳۰۶ هـ»

سرنوشت کارکنان  
آلمانی پرس‌پلیس  
اسنادی که در مجموعه نامه‌ها و گزارش‌های دوران سلطنت ناصرالدین‌شاه در کتابخانه وزارت امور خارجه موجود است ، نشان می‌دهد که از سال ۱۳۰۳ تا ۱۳۱۳ - (۱۸۸۵-۱۸۹۵م) فقط چهار نفر از افسران آلمانی کشتی پرس‌پلیس در خدمت دولت ایران باقیمانده بودند . این چهار نفر عبارتند از :

هانیکه و آلفرد همیک - دو فرمانده ناوپرس‌پلیس .

شوستر - افسر دوم کشتی که (معلم ثانی) نامیده می‌شود .

اشترس - مهندس میکانیک موتورخانه .

از اوائل سال ۱۳۱۳ - (۱۸۹۵ - م) ، قوام‌الملک والی فارس نه تنها از پرداخت حقوق ماهانه ، این افسران خودداری کرد ، بلکه بطوریکه از تلگراف «هانیکه»

به میرزا علی اصغر خان اتابک پیداست ، حتی مخارج تعمیر کشتی در بمبئی را نیز بتعمیر - کاران آن شهر پرداخت نکرده‌اند . این تلگراف که اصل آن متأسفانه بدون تاریخ است - به انگلیسی و ترجمه‌اش به فارسی در مجموعه اسناد وزارت خارجه نگهداری می‌شود ، چنین است :

«از بوشهر بتهران - از انگلیسی ترجمه شده -»

حضرت اشرف امین‌السلطان . جناب قوام‌الملک صورت حساب مخارج کشتی را که ۲۲۳۷۰ قران<sup>۱</sup> است و سه‌ماه متجاوز از وعده حواله‌اش میگذرد نمیدهد . چون تجار فرنگی بجهاتی سخت مطالبه میکنند، استدعا دارم امر بفرمایند قوام‌الملک بدون تاخیر این تنخواه بمن بدهند . کاپیتان پرس پولیس<sup>۲</sup>،

وصول این تلگراف بتهران ، با گزارشی که قوام‌الملک علیه افسران آلمانی به ناصرالدین‌شاه داده بود - و متأسفانه اصل آنها در مجموعه‌ها موجود نیست - سبب شد که والی فارس بعلل زیر :

۱- کاپیتان پرس پولیس بجای خدمت در کشتی در یک تجارتخانه آلمانی در بوشهر کار می‌کند .

۲- شوستر افسر دوم کشتی هم چند ماهست به کشتی نمی‌رود .

۳- اشترس هم همیشه مست است .

تقاضای اخراج آنها را از شاه می‌نماید . ناصرالدین‌شاه که یکسال پس از ورود پرس پولیس ببوشهر از مخارج سنگین سالانه آن بتنگ آمده بود ، موقع را مقتضی شمرده ، دستور اخراج همه آنها را صادر کرد و ماجرا را بسفارت آلمان در تهران اطلاع داد .

وزیر مختار تلگرافی از کاپیتان کشتی علت بروز این حادثه را می‌پرسد، و او در پاسخ تلگرافهائی بسفارت مخابره می‌کند ، که متأسفانه فقط ترجمه یکی از آنها که به وزارت امور خارجه ارسال شده در دست است :

«ترجمه تلگرافهائیکه کاپیتان کشتی دولتی پرس پولیس بوزیر مختار آلمان مخابره کرد ۵ است مورخ ۲۲ ژوئیه ۱۸۹۵ [۲۹ محرم ۱۳۱۳] .

من در اداره تکالیف ، خود را ابدًا مقصر نمیدانم ، بلاحرف از تهمتی که بر من زده‌اید مقصود دیگری ندارند ، مگر اینکه مواجب پس‌افتاده و مخارج خوراکی مرا ندهند وقتی که شوستر از کشتی بیرون رفت بغیر از اشترس صاحب‌منصب کس دیگری در کشتی نبود ، بواسطه بی‌اطاعتی‌های مختلفه نخست این صاحب‌منصب و بجهت افراط بر مسکرات که ممکن نبود اعتماد بر او نمود، چندروز بعد از نوروز در حضور شوستر از حاکم مرخصی خودم یا این شخص (اشترس) را خواستم حاکم وعده راپورتی را به تهران کرد در ثانی معلوم شد که کار دیگر نکرد مگر اینکه مرا معطل نماید در ماه ژوئن حاکم خواست من باین شخص در حالتی که غیر از او صاحب‌منصب دیگری در کشتی نبود و موافق قرار نامه باید سه نفر

۱ - در ترجمه تلگراف مبلغ فوق به سیاق نوشته شده است .

۲ - مجلدات سلطنتی - کتابخانه وزارت امور خارجه ایران شماره ۶۱۶۶ این مجموعه (نوشتجات مربوط بکشتیها و جهازات دولتی و تجاری) نامگذاری شده است .

صاحب‌منصب در کشتی باشد و با اینکه کشتی از سه‌سال باینطرف بگودی نرفته بود یادرمیان برسات کشتی را به بمبئی ببرم ، یا استعفا بدهم . من بحاکم جواب دادم بعد از استخراج (اشترس) از خدمت و بعد از اختتام ایام برسات باشوستر که اوهم نمیخواهد با (اشترس) در کشتی باشد به بمبئی خواهم رفت ، حاکم جوابی نداد و من باز در چند روز قبل کتباً استعفا دادم و موافق کنترات ادای مواجب پس افتاده را ۷۵ لیره مخارج عرض راه خواستم . غیرت از من که کاپتن هستم مانع میشود بکشتی بروم که صاحب‌منصب آن مکرراً بی‌اطاعتی بمن کاپتن کرده ، بدون اینکه بجزای خود رسیده باشد . درحالتی که شکایت‌های عدیده از او بوکیل دولت (حاکم) کرده‌ام راهپورت مفصل میفرستم وشوستر شاهد بر صدق این مطالب است . امضاء هانیکه<sup>۱</sup>

سفارت آلمان شکایت هانیکه را برای وزارت امور خارجه ارسال داشت ، در نتیجه صدراعظم از حاکم بوشهر که در آن وقت شخصی بنام (محمد رضا) بوده ومتاسفانه موفق بشناختن او نشدیم ، علت عدم پرداخت حقوق کارکنان آلمانی کشتی را سؤال می‌کند و او در جواب تلگراف زیر را به تهران می‌فرستد :

«تلگراف از بوشهر بتهران. جواب نمره ۱۶ - ۲۶ شهر ربیع الثانی ۱۳۱۴ -

حضور مبارک بندگان حضرت مستطاب اشرف ارفع افخم آقای صدراعظم روحی فداه در فقره کپیتان جهاز دولتی مکرر معروف داشته که از اول سال تازمانیکه استعفا داده ، ابدأ در جهاز نرفته بود ، فدوی نه قبل از استعفا ونه بعد بموجب فصل هشتم کنترات که عبارت آن عیناً در جواب عرض میشود ، بمشارالیه چیزی نداده - فصل هشتم هر گاه کپیتان یا معلم اول قبل از انقضای مدت معاهده از خدمت استعفا بدهند ، اولاً مواجیبی که بآنها از ابتدای تاریخ کنترات داده شده باید رد نماید ، ثانیاً حق اخراجات مسافرت را ندارد - مشارالیه چون سه ماه از سال گذشته که ماه محرم باشد استعفا داده ، باینجهت مواجب سه ماهه اول سال را هم باو نداده بعد از استعفا هم که بطریق اولی حقی نداشته دیگر امر مبارک است . تفصیل مسیوشوستر را هم که سابقاً معروض داشت البته عرض خلاف مشارالیه در حضور مبارک واضح شده است که حقوق خود را مدتی است گرفته و میخواستند ثانیاً تنخواهی بگیرد و حال حق نداشته ، زیرا که خیال مسافرت نداشته و ندارد و در افسس آلمانی مشغول به تحریر و تجارت است - فدوی محمدرضا .

وزیر خارجه ایران برای پایان دادن باختلافی که با آلمانها بوجود آمده بود ، یکی از کارکنان وزارتخانه را (که در ذیل صورت جلسه مذاکره با کاردار سفارت آلمان) نام خود را با امضاء (اسدالله) مشخص کرده است بسفارت آلمان می‌فرستد و او نتیجه مذاکرات خود را چنین گزارش می‌دهد :

«راهپورت مذاکرات با سفارت آلمان بتاريخ روز ۹ شهر محرم ۱۳۱۴»

فدوی سفارت آلمان رفتیم که در باب کپیتان جهاز پرس پلیس و مسیوشوستر معلم ثانی که قوام‌الملک تلگراف کرده بود و دستخط مطاع مبارک شرف صدور یافته بود ، که تلگراف سفارت نشان داده شود و تفصیل را بدانند و کپیتان را جواب بگویند مذاکره

نماید - وزیرمختار آلمان برای تغییر آب و هوا و به (يك كلمه خوانده نشد) چالرفته بود. دكتور روزی فدوی را پذیرائی کرد و گفت هر مطلبی دارید بگوئید که امروز بوزیر مختار بنویسم .

تلگراف را برای او خواندم و مدلول دستخط مطاح موبانه روس فداء را باو گفتم . صورت تلگراف را از فدوی گرفت و گفت هر مطلبی دارید بگوئید که امروز بوزیر مختار بنویسم : تلگراف را برای او خواندم و مدلول دستخط مطاع ملوكانه روحناه فداء را باو گفتم . صورت تلگراف را از فدوی گرفت و گفت امروز میفرستم تا فردا جواب خواهد رسید، برای شما ارسال مینمایم، که از آنقرار بعرض برسانید. و گفت، چون من رسماً جواب این فقره را نمیتوانم بگویم، فقط دوستانه و شخصاً بشما میگویم که سفارت چندان طالب نیست که این صاحب منصبان آلمانی در کشتی دولت ایران باشند، زیرا که بجز زحمت برای سفارت فایده دیگر ندارد و این صاحب منصبان هم تماماً چون تربیت شده و امتحان داده و جوان هستند هیچوقت بیکار نخواهند ماند. قوام الملك از یکی از کپیتان - های جهاز که مسو هلنك است شکایت کرده است و دستخط هم شرف صدور یافته که او را بیرون کنند. یکی هم از مسو شوسته مینویسد که او از کشتی بیرون آمده است - او لا مسئله مسو هلنك کپیتان این است که او یازده سال است مشغول خدمت و همیشه هم از او تمجید شده است و در حقیقت بکار دولت ایران هم میخورد . اینکه قوام الملك مینویسد ماه بماه بجهاز نمیرود و با کمپانی جرمنه رشته تجارتي تشکیل داده است و مشغول تجارت و مترجمی است، این کپیتان سفارت نوشته بود که میخواهد در کمپانی تجارتي ایران شرکت و مداخله نماید، ما چون دیدیم که او مشغول خدمت کشتی است حق اشتغال بکار دیگر را ندارد، مراتب را بحضور حضرت اشرف اعظم عرض کردیم، جواب فرمودند که شرکت و مداخله کپیتان در کمپانی تجارتي بسیار خوب و صلاح است ، زیرا که با اطلاع و زبان دان است . هم اظهار میل فرمودند و هم اجازه و حکم دادند که کپیتان کشتی در کمپانی تجارتي ایران شرکت و دخالت نماید . این است که او گاهی ببوشهر میآید، مشغول اینکار میشود . اینطور مینویسد و اعلیحضرت اقدس همایون شاهنشاهی روحنا فداء هم که دستخط و حکم فرموده اند او را بیرون کنند ، این فقره بعرض نرسیده بوده است، والا او خدمتگذار است و کنترات او هم یکساله تجدید شده است. در صورتیکه او را بدون تقصیر بخواهند بیرون کنید، البته موافق کنترات باید تا آخر سال او را هم بدهند - فدوی گفتم این فقرات را من غیر رسم بعرض میرسانم تا جواب وزیر مختار هم برسد .

یکی هم شکایت قوام الملك از مسو شوستر معلم ثانی است که او اول سال هم به سفارت نوشت و سفارت در ضمن مراسلات بصدارت عظمی اشعار کرد و هم خودش در آنجا بقوام الملك اظهار کرد که یا مواجب مرا عین لیره دهید و حال که اول سال است کنترات مرا بعین لیره تجدید کنید یا جواب بگوئید و خرج راه مرا داده مرا روانه کنید از صدارت دائماً احکام بقوام الملك صادر شد و او مسامحه کرد و در این اواخر خواست سر او را به پیچاند شصت لیره از بابت مخارج راه و مواجب دو ماهه باه میداد چون کم بود از روی قاعده و کنترات او هم قبول نکرد - موافق کنترات چهل و هشت لیره مخارج راه اوست

از بابت دو ماهه که او روزی يك لیره مخارج معطلی خود را میخواست، اوفقط دوازده لیره برای دو ماهه میداد و حال اینکه او از شانزدهم شوال که از کشتی بیرون آمده است .  
موجب دیگر نگرفته، همان روزی يك لیره را برای مخارج معطلی خود میخواست و وزیر مختار هم خواهش کرد که داده شود و برود و از این گذشته يك دفعه وزیر مختار و یکدفعه هم خود من در این باب و خارج شدن و رفتن مسیو شوستر بحضرت اشرف عرض کردیم که او را مرخص فرمایند، و جواب بدهند. فرمودند من میل دارم که ماموریت این صاحب منصبان بهمین حالت باشد و نروند و چون مسیو شوستر را نه اولیای دولت جواب داده اند و نه قوام الملک او را جواب داده و نه حق او را پرداخت که برود. اوحق دارد و هر قدر هم بماند روزی يك لیره را مطالبه خواهد کرد و یقین بدانید اگر حق نداشته باشد، اولاً سفارت با او همراهی نمینماید و گفت اینها برای اطلاع شما است همینکه جواب وزیر مختار برسد بشمار میرسانم که جواب وزیر مختار را بعرض برسانید - محض اطلاع خاطر مبارک جسارت ورزیده - او امر اقدس اکرم مطاع - فدوی اسدالله .

پس ازین ملاقات، اتابک از حاکم بوشهر توضیحاتی میخواست. وی در پاسخ تلگرافی برای صدراعظم مخابره کرده که بنظر پادشاه قاجار نیز رسیده است :

«جواب ۳۴ - ۳۹ صفر ۱۳۱۳»

حضور مبارک بندگان حضرت مستطاب اجل اشرف ارفع افخم آقای صدراعظم روحی فداء - دستخط مبارک مطاع تلگرافی در فتره جهاز دولتی زیارت نمود اغتشاش جهاز بواسطه کپیتان که چهار ماه است فدوی در بوشهر است یکمترتبه پا در جهاز نگذاشت تمام اوقات در افسیس آلمانیها مشغول تحریر و تجارت است کلیه مقصود مشارالیه این است که معتمد السلطان دریابگی ابدأ مداخله نداشته باشد معلم اول راهم که پنج ماه است بیچاره منفرداً در جهاز مشغول خدمت بوده جواب بگوید و حال آنکه دائم سکنا بودن او بر فدوی معلوم نشده و اگر چنین بود پنج ماه بانفراده از عهده خدمت جهاز بر نمی آمد. باعتقاد فدوی این کپیتان ابدأ بکار جهاز نمی خورد، زیرا که هم می خواهد مشغول تجارت باشد و هم موجب گزارفی از بابت جهاز بگیرد و هیچوقت بجهاز نرود و هر ساعت به عنذری متعذر شود صورت کنترات امساله را با پست انقاد داشت، از لحاظ مبارک می گذرد اگر موافق کنترات رفتار مینماید و مشغول خدمت میشود باشد، والا باید کپیتان دیگر معین شود، عجالتاً هم جهاز برای تسویه برداشتن آب بمحمره رفته ولی کپیتان عنز آورده و بهمراه رفته، بجهت رفتن بگودی هم از بمبئی محتشم السلطنه تلگراف نموده است که یکنفر معلم اجیر نموده روانه دارند. دریابگی متعهد است که خودش با معلم اول که در جهاز است و معلمی که از بمبئی می آید، جهاز را بگودی ببرند و بدون عیب و نقص معاودت دهند. کپیتان هم بگودی نرود و استعفا هم نوشته است. بموجب فصل هشتم کنترات مستحق موجب نیست. تمام متمنیات کپیتان برخلاف کنترات است، چنانچه میفرمائید بدون اینکه پای خدمت باشد موجب باو داده شود با اینکه کلیه اختیار جهاز از عزل و نصب و مخارج کشتی و غیره بعهده او باشد، صریحاً امر و مقرر بفرمایند تا فدوی اطاعت نموده مطابق قبض او تنخواه بدهد و بمیل او رفتار شود. امر مبارک است - فدوی محمدرضا .

ناصرالدینشاه درحاشیه تلگراف نوشته است :

«در باب این کشتی خلیجی تلگراف رد و بدل شد، حالا خوب است قراری بدهید که این گفتگوها رفع بشود»<sup>۱</sup>

بدنبال رد و بدل شدن تلگرافهای بسیار وحل نشدن مسئله کشتی، فکر فروش پرس پولیس و خلاص شدن از شر گرفتاریها و مخارج آن پیدا می‌شود .  
وقتی عریضه آلفرد همیک، کاپیتان کشتی پرس پولیس از بوشهر بتهران می‌رسد، ناصرالدینشاه درحاشیه ترجمه آن مینویسد :

«جناب صدراعظم مسئله کشتی دو صورت دارد اگر همانطور که سعدالملک عرض کرد کشتی فروخته می‌شود که دیگر این مخارج کنتراست لازم نیست اگر فروخته نخواهد شد البته باید کنتراستها را تجدید نمایند - در باب کسر و تنزیل پول هم اولاً معلوم است چقدر تفاوت دارد و تفاوت آنها چه قدر میشود ثانیاً اگر بخواهیم باسم تفاوت پول چیزی بآنها بدهیم همه فرنگها شکایت و مطالبه خواهند کرد، بهتر این است که معلوم شود تفاوت چقدر است بعد حکم شود قوام‌الملک از جیب خودش این تفاوت را بطور مدد معاش تا آنجا هست بآنها بدهد هم آنها را آسوده و راضی نگاه داشته دهن آنها را به بندد که شکایت نکنند»<sup>۲</sup>

این آخرین سند و نشانه‌ایست از شکایات و مکاتبات، کارکنان آلمانی تنها کشتی جنگی قبله‌عالم، ناصرالدینشاه در خلیج فارس . از این پس ناخدایان ایرانی بجای آلمانها فرماندهی و ملوانی ناوگمارده می‌شوند .

بهر حال ، هر چه بود، پس از مدتها که از کوچکترین نشانه ناخدایان ایرانی  
فعالیت دریائی ایران در خلیج فارس اثری نبود صدای شلیک توپهای پرس پولیس در سواحل بندر بوشهر ، در ایام عید باین سکوت طولانی پایان داد، ولی چون خرید کشتی جنگی نیز، مانند سایر اعمال دوران قاجار اصل و مبنای درستی نداشت و بدون هدف و نقشه صورت می‌گرفت ، وجود ناو پرس پولیس نیز چنانکه هدف اساسی از تشکیل یک ناوگان است، هرگز تحقق نیافت . همین کشتی که تنها اثر وجودی آن شلیک چند تیر توپ بود، منشاء هزینه‌های تازه‌ای برای ایران شد و در همان سال (۱۳۰۳ ه . ق - ۱۸۸۵ - م) مبلغ دوازده هزار تومان ، بعنوان مخارج کشتی منظور شد، و این مبلغ بزرگترین رقم خرجی بود که طی سال در سرتاسر بنادر خلیج فارس بحساب دیوان منظور می‌شد . با اینکه هزینه‌اداری و فنی ناو کمر شکن بود، ولی ناصرالدینشاه دستور داد تا بهر نحوی هست، بودجه لازم تامین گردد . در تائید این فرمان ناو پرس پولیس چندبار برای تعمیر به هندوستان رفت و دوبار نیز در جنگ شرکت کرد، که از جمله قشون کشی شادروان احمد دریابگی حاکم بوشهر را به لنگه، باید از جمله فتوحات و عملیات لشگر کشی پرس پولیس بحساب آورد . با همه مشکلاتی که در کار اداره این کشتی وجود داشت و با اینکه بتدریج کارکنان آلمانی ناو، خدمت دولت ایران را ترك

۱ - مجموعه اسناد کتابخانه وزارت امور خارجه - مجلد ۶۶۶

۲ - ایضاً همین مجموعه

می گفتند، با این حال یازده سال تمام ناو پرسپولیس در خدمت دولت ایران در پهنه دریا و مخصوصاً مرزهای دریائی جنوب کشور حکایت می کرد .

در سال ۱۳۴۸ هجری (۱۹۲۹-م) احمدخان دریابگی بحکومت تهران پیشنهاد کرد تا باو اجازه واگذاری کامل ناورا به ناخدایان بوشهری بدهند و این اجازه صادر شد. اما چون در آن ایام، در ایران میکانیک کشتی وجود نداشت نخستین اقدام، استخدام يك مهندس میکانیک هندی بود، که در این راه نخستین قدم بحساب می آمد. این میکانیک هندی دوستی داشت که از کشتیهای تجاری انگلیس اخراج شده بود و بامعرفی او مقامات ایرانی، این دوست را هم بسمت معلم اول ناو پرسپولیس استخدام کردند .

نخستین ناخدای ایرانی کشتی پرسپولیس «ناخدا ابراهیم» نام داشت که بعدها فرزندان او نام خانوادگی «دریائی» را برای خود انتخاب کردند . ناخدا ابراهیم از هیجده سالگی زیر دست ناخدا سلمان - یکی از مشهورترین ناخدایان خلیج فارس - بسفرهای دریائی افریقا و چین دست زد و آخرین کشتی که توسط او هدایت می شد، هشتاد ملوان داشت و هر سفر دریائی او بیش از شش ماه بطول می انجامید .

شادروان احمد دریابگی بابتکار شخصی برای او وسایر ناخدایان زیر دستش لباس مخصوص (نیروی دریائی ایران) تهیه کرده بود ، با سردوشی مخصوص، همراه با سه نوار طلائی روی آستین ها ، کت با پاپیون مشکی و شمشیر نقره ای و تکمه های طلائی، که در مجموع ظاهر او وسایر افسران دریائی را کاملاً بصورت لباس و ظاهر افسران انگلیسی درمی آورد . حتی حاکم بوشهر دستور داده بود که دریانوردان تابستانها لباس سفید و زمستانها لباس سورمه ای بپوشند .

ناخدا ابراهیم چند افسر ناخدای دیگر داشت، که با او همکاری می کردند . یکی از آنها ناخدا رجب، افسر اول کشتی بود و دیگری ناخدا محمود ناظم افسر دوم و بالاخره ناخدا عبدالعباس و ناخدا محمد باسنت (معلم) کشتی که وظیفه اجرای فرامین ناخدای اول را بعهده داشتند. بعدها چهار ایرانی دیگر، بجای افسران و میکانیکهای آلمانی بکار پرداختند، که عبارت بودند از :

۱- ژرژ سلیم نصرانی - معاون دوم کشتی و افسر میکانیک

۲- یعقوب نصرانی - میکانیک

۳- آسماساطور - معاون کشتی

۴- آندروس - معاون میکانیک

این چهار نفر، دقیقاً وظایف افسران و تکنیسین های بیگانه را انجام میدادند<sup>۱</sup> نخستین فرمانده ایرانی پرسپولیس (ناخدا ابراهیم) پانزده سال، فرمانده ناو بود و بعد از درگذشت او ، به ترتیب افراد زیر فرماندهی ناورا بعهده داشتند :

۱- ناخدا عبدالرحمن

۲- ناخدا محمود ناظم

۳- ناخدا محمد دباش

۱ - نقل از خاطرات آقای حسن دریائی کارمند عالیرتبه وزارت پست و تلگراف .

## ۴- ومدت کوتاهی ناخدا محمد

جالب اینکه در میان ناخدایان پرسپولیس، ناخدا محمود ناظم علاوه بر تبحر در کار دریانوردی، مردی ادیب و دانشمند و شاعر بود و کتابخانه‌اش در بوشهر، محفلی گرم و روشنی بخش مراجعین و علاقمندان به ادبیات بود. نگارنده که در دوران جوانی چند سالی بخانه‌ی این ناخدای ادیب و دانشمند رفت و آمد داشتم، کتابهای جالب او را باعلاقه می‌خواندم و خاطرات سفرهای دریائی او را در نهایت شیفتگی می‌شنیدم و از مجموعه این‌ها یادداشت‌هایی نیز تهیه می‌کردم، بمطالبي ارزنده کم‌نظیر در زمینه مسائلی دیگر - سوای دریانوردی - دست یافتم، که امیدوارم روزی موفق بانشار آنها شوم.

شادروان احمد دریابیکی برای جلب‌علاقه و دلگرمی ناخدایان و کارکنان ایرانی، حقوق و مقرری بسیار جالبی برای همه آنان منظور داشت و تاروژی که زنده بود، این حقوق و مقرری را به همه آنان می‌پرداخت. صورت ارقام پرداختی باستناد آمار و ارقام رسمی که از نظر نگارنده گذشته، بدین شرح است:

۱- حقوق سالانه فرمانده کشتی صد تومان

۲- حقوق سالانه افسران زیر دست ناخدا پنجاه تومان

۳- حقوق میکانیکها هر نفر (در ماه) بیست تومان

۴- حق راهنمایی از دوايستگاه دریائی بوشهر (زهر - فاوی) بداخل بندر،

برای هر بار ده تون

۵- حقوق ملوانان، هر ماه ده تا پانزده تومان

آگاهی برای این نکته نیز جالب است، که وقتی «ناخدا ابراهیم» از بندر بوشهر عزیمت کرد، تا نخستین سفر دریائی خود را درپیش گیرد، يك ناو انگلیسی متعاقب او بحرکت درآمد... انگلیسی‌ها باور نمی‌کردند، که او وسایر ایرانیان بتوانند پرسپولیس را هدایت کنند. زیرا، آنان که بقیمت چندین سال تلاش، توطئه‌ها و فعالیت‌های دیپلماسی، همراه با بهانه‌جوییها و تهاجمات ناگهانی، هرگونه قدرت دریائی رقیب را از خلیج فارس ریشه‌کن ساخته بودند، هرگز تصور نمی‌کردند که پس از این همه مدت يك کشتی جنگی ایرانی، آنهم باهدایت دریانوردان ایرانی بحرکت درآید...

اما در دوران سلطنت احمدشاه که پرسپولیس بيك سفر دریائی می‌رفت، متاسفانه بعلت دستور غلطی که ناخدا محمد فرمانده کشتی بسکان بان داد محور پروانه ناو شکست و کشتی جنگی ناصرالدینشاه یابتر بگوئیم - جرقه کوچکی از شعله‌های کهن دریاب-نوردان ایرانی - برای همیشه متوقف شد و از کار افتاد.

عبدالکریم سعیدی استاد دوران تحصیلی نگارنده در سالهای دبستان<sup>۱</sup> حکایت می‌کرد، که کشتی باسه فرمان ناخدا حرکت می‌کند: آهسته... متوسط... تند... و در آخرین سفر پرسپولیس بسال ۱۳۱۳ هـ - ۱۸۹۵ (م) هنگامیکه ناو وارد لنگرگاه

۱ - استاد عبدالکریم سعیدی، بعدها بخدمت اداره گمرک درآمد و اکنون بازنشسته است. ایشان بعلت پیوندباخانواده ناخداعباس دریانورد اطلاعات دریائی گرانبهایی نیز دارد، که قسمتهایی از آنرا دراختیار نگارنده نهادند.



(غاوی) بندر بوشهر می‌شد، چون گل و لای بیش از حد معمول در لنگرگاه جمع شده بود، پرسپولیس باپشته‌ای از شن ولای زیر آب برخورد کرد... فرمانده کشتی، برای نجات ناو خود، دستور داد که کشتی عقب برود، البته بدون توجه بفرامین سه‌گانه و موقعیتی که هر یک از این فرمانها را ایجاب می‌کند، و همین دستور سبب شکستن محور پروانه شد و ناو در همان نقطه متوقف گردید.

چندین ماه بعد از این حادثه، یک شب که سربازان و ملوانان ناو در خواب بودند، لنگر کشتی نیز جدا شد و حرکت آرام امواج ناو را باآهستگی بداخل بندرگاه بوشهر که تپه بزرگی از شن بود، کشانید و همان جا بشن نشست، بعدها مبلمان و اشیاء قیمتی این کشتی را بگمرک بوشهر منتقل کردند و مخزن سوخت و محل ذخیره مواد نفتی آن نیز برای کشتی مظفری و قایقهای توپدار ضد قاجاق مورد استفاده قرار گرفت و باینکه دوبار قسمتی از آهن‌های آنرا فروختند، باین حال هنوز اسکلت آهن پرسپولیس در بندر بوشهر باقیست و از یک دوران کوچک درخشش مجدد نیروی دریائی ایران حکایت می‌کند.

باینکه ناصرالدین‌شاه در سال ۱۲۸۲ - ۵ - ق (۱۸۶۵ - م) تصمیم گرفت که از آن پس سالی یک فروند کشتی جنگی خریداری کند و در ظرف چند سال نیروی دریائی مناسبی فراهم آورد، ولی این آرزو هرگز تحقق نیافت و عوامل گوناگون، از جمله وضع خاص دربار قاجار، ندانم کاریها، کاغذ بازیها و تضاد موجود در دستگاههای دولتی هرگز امکان نداد که ایران در دوران ناصری صاحب یک نیروی دریائی - حتی در حدود حداقلی که مورد نظر پادشاه قاجار بود - بشود. البته عوامل دیگر را نیز نباید از نظر دور داشت. مخصوصاً نقش سیاستهای خارجی و تضاد این سیاستها در ایران «... شاید این عدم پیشرفت کار، بمناسبت وجود آلمانی‌ها در دستگاه بحریه ایران بوده، که انگلیسها آنرا موجب توسعه نفوذ امپراطوری آلمان در خلیج و مخالف مصالح خود میدانستند...»<sup>۱</sup> بدین ترتیب تلاش‌های ناصرالدین‌شاه برای ایجاد یک نیروی دریائی ایران در دوران پنجاه ساله سلطنتش با ناو «پرسپولیس» آغاز شد و با غرق شدن همان ناو نیز پایان یافت. تقدیر چنین بود که تاریخ یک دوران از دریانوردی ایران، فقط در یک ناو جنگی خلاصه شود.

ناو دیگری که در دوران قاجاریه خریداری شد و «مظفری»  
**کشتی مظفری** نامیده شد، متعلق بیک فرانسوی کلیمی بنام «روزنتال» بود.  
 که از تجار و خریداران مروارید بندر لنگه و جزیره بحرین بود، در آخرین سفرش بخلیج فارس، کشتی خود را به پادشاه ایران فروخت کشتی مذکور که در آغاز سلیکا Selika نام داشت، در سال ۱۳۱۹ هـ - (۱۹۰۱ - م) خریداری شد، و از زانویه ۱۹۰۳ - ۱۳۲۱ هـ نام «مظفری» بآن نهاده شد و تحت نظر

۱ - تحولات سیاسی نظام ایران - جهانگیر قائم‌مقامی - ص ۱۲۰

۲ - رئیس سعدی - بازرگان بندر لنگه - به نقل از خاطرات والدش، از حبیب کلیمی و روزنتال فرانسوی داستانهای فراوانی نقل کرده و گویا پدرش واسطه خرید این کشتی برای دولت ایران بوده است.

مسیون بلژیکی مامور گمرکات جنوب قرار گرفت .

کشتی مظفری که بقصد تجارت و تفریح ساخته شده بود ، در حدود ۴۸۵ تن ظرفیت داشت و دو توپ کوچک ته‌پر و پنج قبضه تفنگ پنج‌تیر بلژیکی ، وسائل دفاعی آنرا تشکیل می‌داد . درعین حال با وسائل غواصی و ماهیگیری و لوازم مهندسی و نقشه برداری نیز مجهز بود . کشتی مذکور ، هنگامی خریداری شد که کهنه و فرسوده بود و چندبار نیز آنرا برای تعمیر بهندوستان برده بودند . جالب اینکه اغلب هنگام تعقیب کشتیهای قاچاقچیان - که در آن هنگام همگی بادبانی بودند - کوچکترین توفیقی نیافت و حتی قادر نبود بآنها برسد ... مضحکتر اینکه چندین بار هم ، درست در لحظات تعقیب قاچاقچیان ، موتورش از کار افتاد و در وسط دریا سرگردان شد ...

معروفترین فرمانده ناو مظفری ، کاپیتان عباس دریانورد بود ، که پدر او از ناخدایان معروف جهازات بادی بشمار می‌رفت و سالها بسواحل آفریقا و چین سفر دریائی کرده بود . در یکی از همین سفرها بود که پدر وی فوت کرد . او که جوانی بی‌تجربه از فن دریانوردی بود ، و تنها طی سفرهاییکه همراه پدرش بافریقا می‌رفت اندکی باراههای دریائی و سواحل آشنا شده بود و چندبار نیز شخصاً سکان کشتی را بدست گرفته بود ، عهده‌دار اداره و هدایت کشتی شد ، و کشتی بدون ناخدا را از زنگبار به بوشهر رسانید ، سپس به برگزاری مراسم ختم پدرش پرداخت .

ناخدا عباس دریانورد در مقام فرماندهی کشتی مظفری بدرجه کاپیتانی ارتقاء یافت و اجازه پوشیدن لباس فرماندهی دریائی را بدست آورد ، بزبانهای انگلیسی ، عربی و هندی سخن می‌گفت . او نه تنها چند هزار بیت از اشعار شعرای فارسی زبان را از حفظ داشت ، بلکه خود نیز شعر می‌گفت و بسیاری از « مرثیه‌ها و بسیاری از «نوحه‌های مذهبی او در سرتاسر خلیج فارس معروف و مشهور است . وی بعد از اینکه کشتی مظفری از کار افتاد ، فرمانده ناوچه‌های توپدار و ضدقاچاق اداره گمرک بوشهر شد و درسبزه‌هم فروردین ۱۳۳۳ در سن هفتاد و پنج سالگی بدرود حیات گفت از او یک پسر و یک دختر باقیمانده است<sup>۱</sup> .

۱ - برای اینکه آخرین دریانورد ایرانی - قبل از تاسیس مجدد نیروی دریائی جنوب را بهتر بشناسیم ، قطعه شعری را که او درباره تاسیس نیروی دریائی در خلیج فارس سروده و در روزنامه جبل‌العین چاپ کلکته ، بتاريخ شهریور ۱۳۰۴ شمسی چاپ شده است ، عیناً نقل می‌کنیم زیرا این شعر اگرچه از نظر ادبی ممکن است فاقد ارزش باشد ، ولی از نظر آگاهی ناخدای ایرانی بااهمیت وجود نیروی دریائی و نقشی که این نیرو در امر تجارت و مخصوصاً در جنگهای مدرن بمعده دارد حائز اهمیت است .

همی میخوام از دقت کنم اظهار بحریه  
حضور هیئت دولت کنم تکرار بحریه  
بخوبی واقفند از ثروت سرشار بحریه  
ترقی و تعالی نیست جز در کار بحریه  
ولازم نیست کین‌چاکردهم تذکار بحریه  
که تا درآتیه مطرح شود گفتار بحریه  
بعنوانیکه در ایران بود آثار بحریه

همی سازم بجرئت آشکار اسرار بحریه  
دمی خواهم جسارت و رزم وعین حقایق را  
اگرچه اولیای محترم امروزه بیدارند  
یقین دانسته والبته میدانند که امروزه  
همه دانند ایران صاحب دریای آزاد است  
بود دولت موظف تا کند درخواست از مجلس  
وزارتخانه در تحت یک قانون شود دایر



کشتی «مظفری» نیز سرنوشتی چون ناو پرسپولیس دارد، با این تفاوت که پروانه کشتی مزبور در کنار اسکله گمرک بوشهر از کار افتاد و ناو سلطنتی مظفرالدین شاه سه سال بی حرکت در اسکله بوشهر متوقف مانده بود. در یکی از شب‌ها که پنج قزاق شاهی بر روی عرشه آن کشتی می‌دادند و همگی در خواب بودند، طناب‌های کشتی که با میخ‌های آهنی یک متری ساحل مهار شده بود، پاره شد و ناو سلطنتی - از پهلو بآب افتاد. سربازان آب ندیده که حتی شنا کردن نمی‌دانستند سراسیمه از خواب بیدار شدند و با کشیدن فریاد و جلب توجه و کمک ساحل نشینان از مرگ نجات یافتند.

این کشتی سالها بهمانحال باقی بود، تا اینکه در سال ۱۳۴۶ شمسی که طرح توسعه اسکله گمرک بوشهر مطرح شد و اداره کل گمرک تصمیم گرفت که آهن‌های پوسیده و زنگ زده اسکله و کشتی را از آب بیرون بکشد، چون این کار مستلزم انفجار کشتی و چند هزار تومان هزینه بود، آهن‌های آنرا که بیش از پنجاه سال در آب مانده بود، بمزایده گذاشتند و یک بازرگان اصفهانی خریدار آهن‌های فرسوده شد. برای اینکه نمونه‌ای از افکار و اطلاعات مرکز نشینان را در زمینه مطلب مورد بحث بدانیم مقاله‌ای را که در همان ایام روزنامه فرمان چاپ کرده بود، نقل می‌کنیم، و قضاوت را بخواننده می‌گذاریم، و برای آگاهی بیشتر توضیح می‌دهیم که مردم جنوب بکشتی ناصرالدینشاهی «پرچم پلیس» یا «پاچم پلیس» می‌گفتند و کشتی مظفرالدینشاه را نیز - چنانکه اشاره شد - «مظفری» می‌نامیدند ... و اینک مقاله روزنامه فرمان:

#### «کشتی جنگی و تفریحی مظفرالدینشاه:»

«... دیروز در یکی از روزنامه‌ها خبری بود که کشتی جنگی و تفریحی مظفرالدینشاه را در بندر بوشهر، منفجر کرده‌اند و حالا بین اداره گمرک و اداره بنادر بر سر حق‌السهم و هزینه انفجار دعوا است.

درباره این کشتی روزنامه مطالب زیادی نوشته است، شاید هم کسی در تهران مطلب زیادی از کشتی جنگی و تفریحی مظفرالدینشاه نداند.



جوانان وطن کردند خدمتکار بحریه  
پوشاند به پشت قلعه و دیوار بحریه  
ز توپ قلعه کوب و کشتی سیار بحریه  
بهریک چند میلی پست آتشبار بحریه  
شود محسوب اندر دفتر و تومار بحریه  
برای اینکه خود دور است از دیدار بحریه  
بدمت صاحبان منصب و احرار بحریه  
ز کشتیهای نوساز و منافع دار بحریه  
وسائلهای پورت و کشتی پربار بحریه  
تجارت‌های شرق و غرب دریازار بحریه  
بتوسیع تجارت داده وسعت کار بحریه  
هم از بحریه وهم عسگر خوانخواز بحریه  
بدریای خود از هر سو شود مختار بحریه  
گمان کردم توئی آن خادم بیدار بحریه

که تحصیلات دریائی شود درجامه تشویق  
نخستین بار باید دولت ازهرسو بنادر را  
کند حفظ سواحل با جزائرهای زرخیزش  
ز سر حد بلوچستان ایران تا بخوزستان  
که تا بحرین باز آید بزیر بیرق ایران  
ز ثروتهای تحت‌الحمربیش کشور بودمحرور  
سپس تشکیل پورت اندر بنادرهای ممتازش  
کند تأسیس شرکتهای از این آب‌خدادادش  
بهریک از بنادر سازمانهائی کند برپا  
ترقیات این عالم شد از بحریه روزافزون  
همین باثروتان غرب و دولت‌های دریائی  
مگر نه جنگ دیروزی هم از بحریه شدفاتح  
در این صورت نباید دولت ایران کند غفلت  
توایدریانورد آخر بگو تاچند درخواهی

بطوری که میگویند این کشتی که نام آن «پرچم پولیس» بوده، اولین کشتی جنگی است که ایران خریده و در خلیج مستقر کرده است، و کشتی سالها در آبهای خلیج فارس گردش کرده و سالهای زیاد، در ساحل بندر بوشهر بوده تا در نقطه‌ای بالاخره بگل نشسته است جایی که کشتی بگل نشسته، فقط هر وقت دریا دچار مد می‌شود زیر آب می‌رود و بعد از پایان مد باز خشکی است و از آب بیرون می‌آید.

اما این کشتی ناکام که خود هیچ گناهی نداشت، مقابل چشمان بی‌اعتنای مأموران گمرک، از وقتیکه معروف شد بگل نشسته<sup>۱</sup> «غرق» شد «باطوق» قاچاقچیان دریائی بود و موتور لنج‌ها کالاهائی را که می‌آوردند، در این کشتی پنهان می‌کردند و بعد بتدریج باقایق آنها را به بندر می‌آوردند.

ظاهر کشتی، بسیار پرصلابت بود. صندوقهای آن هم سالم بود. و میشد برای نشان دادن اولین کشتی جنگی تفریحی ایران ب مردم، آنرا از دریا بیرون بکشند و روی یک سکو در ساحل بتماشا بگذارند، همانطور که همهجا مرسوم است.

اما کسی باین فکر نیفتاد سهل است، نقل میکنند که سالها پیش رئیس گمرکی همانطور که مرسوم است، چشم برهم گذاشت، و با چند بازرگان رند اصفهانی معامله زیر پرده کرد، و آنها هر روز مدتها، کارشان این بود که قالبهای بزرگ یخ از ساحل میخردند و بداخل کشتی میبردند و روی آهن‌های آفتاب خورده می‌گذاشتند و از داخل آهنهای کشتی را اره می‌کردند و باصفهان میبردند ...

و این سرنوشت غم‌انگیز اولین کشتی جنگی و تفریحی ایران آنقدر ادامه یافت تا بالاخره کار بیخ پیدا کرد و حالا در یک روزنامه آدم میخواند که:

گمرک بعنوان رفع سد معبر کشتی غرق شده را منفجر کرده است و اداره بنادر مطابق قانون از کشتی غرق شده، حق السهم می‌خواهد، و گمرک هم مطالبه هزینه از اداره بنادر میکند. آیا صحنه‌ای از این دیدنی‌تر پیدا میکنید ...<sup>۲</sup>

**کشتی شوش**  
کشتی دیگری که در اواخر دوران ناصری بایران تعلق گرفت «سوزا» نام داشت که بعد از تحویل «شوشان» یا «شوش» نامیده شد. این کشتی در سال ۱۳۰۴ هـ (۱۸۶۶ م) خریداری شد و دارای یکدستگاه توپ - سه سانتیمتری - ساخت کارخانه کروپ بود، نویسنده «مطلع الشمس» تحت عنوان «وقایع معظمه داخله مملکت ایران در سال ۱۳۰۱» می‌نویسد: «دو فروند کشتی بخار یکی بزرگ با تمام استعداد و لوازم حربیه بجهت بحرالعمم و دیگری کوچکتر برای شطالعرب بجهت حمل متاع و مسافرت بتوسط مخبرالدوله وزیر علوم و تلگراف و معادن بجهت بحرالعمم<sup>۳</sup> دولت

۱ - این کشتی در یک متری اسکله گمرک بوشهر بگل نشسته بود.

۲ - روزنامه فرمان - اول بهمن ماه ۱۳۴۶

۳ - منظور از بحرالعمم ظاهراً رودخانه کارون است. در مقابل شطالعرب - که این نامگذاری خود حکایت دیگری است، از نادانی و بلاهت مأموران دستگاه‌های آن زمان ... بلاهت کسانی که حتی در زیر عنوان «وقایع معظمه داخله مملکت...» باصطلاح تاریخ می‌نوشتند، اما بدون توجه باینکه لفظ «عمم» عنوان توهین آمیزی است که اعراب اولیه بایران داده بودند - با



ابتیاع شد ...<sup>۱</sup>

دمورگان باستانشناس فرانسوی که این کشتی را در ۱۹۰۸ (۱۳۲۶ - ه) دیده در سفرنامه‌اش می‌نویسد :

« کشتی شوشان که روی کارون علیا رفت و آمد می‌کند، در آنجا بود که با فرمانده آن کاپیتن «اندرسن» که تنها اروپائی بود که در آنجا وجود داشت، ملاقات کردیم و او در دفتر خود روزنامه تایمز هندوستان را مطالعه می‌کرد. دمورگان در صفحات دیگری از سفرنامه خود باز باین کشتی اشاره کرده نوشته است : «... حرکت کشتی، با تغییرات ناگهانی و متواتر باد ادامه مییافت. زمانی سرعت سیر آن زیاد می‌شد و گاهی جریان آب ما را در ساحلی متوقف می‌ساخت و یا دستخوش گردابی می‌کرد که مجبور می‌شدیم بکمک پارو «مردی»<sup>۲</sup> خود را از گرداب بیرون آوریم. بوته‌های انبوه گیاه و علف هم که سواحل رودخانه را پوشانیده‌اند مانع می‌شدند آدم‌های ما و کارکنان کشتی بتوانند لااقل طناب کشتی را در امتداد ساحل بکشند ...»<sup>۳</sup>

لرد کرزن نیز که همهجا حکومت قبله عالم را بیاد طنز و استهزاء می‌گیرد، وقتی از کشتی شوش و مسافرت از ناصری (اهواز) به شوشتر، صحبت می‌کند، از شرح جنبه‌های انتقادی کشتی شوش کوتاهی نمی‌کند، و می‌گوید :

«... کشتی شوش یگانه قایق موتوری است که روی کارون کار می‌کند و چندی پیش از طرف دولت انگلیس بایرانیها واگذار شد و بدست نظام‌السلطنه اداره می‌شود. ناخدای آن يك ترك بغدادی است، که مختصری از کشتی‌رانی سررشته دارد. کشتی شوش کمتر برخلاف جریان کارون حرکت می‌کند و اگر هم برود، در مواقع عادی است که آب طفیان ندارد و بطور کلی سرعت سیر آن از دو میل در يك ساعت تجاوز نمی‌کند ... بعد از ظهر راه افتادیم، اما چه حرکتی که پیاده‌های ساحل از ما جلو میزدند و اگر با اسب‌های خود میان گل و باران می‌رفتیم صدمبار راحت‌تر از این کشتی سواری بود و زودتر بمنزل می‌رسیدم ...»<sup>۴</sup>

آخرین تلاشی که در دوران قاجاریه برای تشکیل نیروی

### ناوچه‌های جنگی

دریائی ایران بعمل آمد، در دوران سلطنت احمدشاه بود. در آن ایام با کمک و همفکری مسیو پاتر هلندی که بعدها به تابعیت ایران درآمده



مفهومی چون: (لال، گنگ، ابله و ...) که آن هم از عدم آشنائی اعراب مهاجر بزبان فارسی ریشه می‌گرفت. مضحک‌تر اینکه این مورخان ایرانی هنگامی رود کارون را «بحرالعم» می‌خوانند که در همان زمان و حتی در قرون اولیه اسلام (قرن‌ها قبل از آن) در همه کتب جغرافیائی اعراب نام خلیج فارس (الخلیج الفارسی) ضبط شده و هیچکدام از صاحب نظران عرب لفظ مستهجن «عم» در مورد ایران بکار نبرده‌اند.

۱ - مطلع‌الشمس - ص ۲۸۹

۲ - نیزه خیزران - اهالی خوزستان باین نیزه‌ها (بمبو) می‌گویند و از آن برای آغاز حرکت و هدایت قایق و کرجی در سواحل و کناره رودخانه‌ها استفاده می‌کنند.

۳ - سفرنامه دمورگان - ترجمه سرهنگ جهانگیر قائم‌مقامی - ص ۸۷

۴ - ایران و مسئله ایران - علی جواهر کلام - ص ۱۸۷

چهار ناوچه توپدار که مخصوص مبارزه با قاچاقچیان بود، از انگلستان خریداری شد. مسیوپاتر که در استخدام مأموران بلژیکی گمرکات بوده و در سال ۱۳۰۳ هجری (۱۸۸۵ - م) بایران آمده بود، با اینکه شغل او تخصص در امور گمرکی بود، چون در کشور خود، استفاده از ناوچه های توپدار را برای مبارزه با قاچاقچیان آموخته و اطلاعاتی در این زمینه کسب کرده بود، هنگامی که مأموریت بندر بوشهر را یافت، در رأس سازمان ناوچه ها گمارده شد.

این چهار ناوچه هریک هفتاد و پنج تن ظرفیت داشتند و: (آذربایجان - گیلان - مازندران - خراسان) نامیده می شدند. ناوچه ها ابتدا با سوخت ذغال سنگ کار می کردند، ولی بعدها که تبدیل سوخت از ذغال سنگ به نفت سیاه عملی شد، در موتور هر چهار ناوچه - در هندوستان - تغییراتی داده شد و از آن پس، با نفت سیاه کار می کردند.

از روزیکه این ناوچه ها تحویل دولت ایران شد، تا روزیکه از کادر دریائی ایران خارج گردید، هر چهار ناوچه توسط ناخدایان و ملوانان بوشهری هدایت می شدند، که از میان این ناخدایان، نامبردگان زیر معروفیت واشتهار بیشتری داشتند. کاپیتان عباس دریانورد - کاپیتان عبدالحسین دریانورد - ناخدا عبدالرحمن ناخدا سیدعبدالحسین ارشد و ناخدا حسن ... که نفر آخر، فقط فرمانده ناوچه گیلان بود.

کشتی دیگری که در سال ۱۳۰۸ هجری (۱۸۹۰ - م) از آلمان خریداری شد «چلچله» نام داشت. این کشتی چهل تن ظرفیت داشت و بهیچوجه با توپ یا وسیله جنگی و دفاعی دیگری مجهز نبود، بدین سبب وقتی به گمرک بوشهر تحویل شد با اعتراض مأموران گمرک روبرو گردید، تا آنجا که مدتها آنرا تحویل نمی گرفتند زیرا علاوه بر فقدان وسیله دفاعی، سرعت سیر آن نیز بین هشت تا ده گره دریائی بود و بیشتر جهازات بادی که قاچاق حمل می کردند، سرعتشان از این کشتی پیشی می گرفت و چون توپ هم نداشت و نمی توانست با قاچاقچیان مبارزه کند، برای گمرک قابل استفاده نبود. در حقیقت این کشتی فقط برای تفریح و گردش روی آب ساخته شده بود.

کشتی دیگری که «پهلوی» نامیده می شد، یکصد و پنجاه تن ظرفیت داشت، ولی شعاع عملش برای مبارزه با قاچاقچیان کافی نبود و مخزن نفت گیری هم نداشت این کشتی نیز فقط سالی یکی دوبار بین خرمشهر و بوشهر رفت و آمد می کرد و یکبار هم تنها سفر تاریخی خود را تا بندر عسلویه ادامه داد، که این سفر تا مدتها ورد زبان اهالی جنوب ایران بود و درباره اش سخنها و داستانهای طنزآمیز می گفتند. و بعدها وقتی می خواستند سال ۱۳۳۰ هجری (۱۹۱۱ - م) را یادآور شوند می گفتند (سالی که کشتی پهلوی به عسلویه رفت) کشتی مذکور بعد از تاسیس نیروی دریائی ایران در اختیار سازمان جدیدالتاسیس قرار گرفت و محل تمرین و زندگی ناویان بود و بعد از

۱ - از سرکار سرهنگ دریائی عبدالله شریفی که اطلاعات خود را درباره این چهار ناوچه در اختیار نگارنده گذاشتند، سیاست گذاری می کنیم.

جنگ دوم جهانی متلاشی شد.

اما لرد کرزن از يك ناو جنگی دیگر ناصرالدینشاه نیز که روسها بایران فروخته بودند، داستانی حکایت می‌کند، که تصور می‌رود - باقید احتیاط - مربوط به همین ناو باشد که بعد از قتل شاه، آنرا بخلیج فارس آورده باشند. این داستان شرح غم‌انگیز دیگری است از ضعف دستگاه حاکمه ایران، در آن دوران که با طنز گزنده لرد کرزن نیز درآمیخته است. دیپلمات انگلیسی می‌گوید:

«... ناو سلطنتی = ناصرالدینشاه، در این ایام يك کشتی کوچک مستعمل برای آمد و رفت شاهانه در کرانه‌های دریای خزر از خود روسها خریداری نموده و در مرداب انزلی بآب انداخت. روسهای بی‌انصاف حتی بابودن همین کشتی مندرس ساخت روسیه هم راضی نبودند، زیرا چندی پیش که ناو سلطنتی ایران برای گردش و بازدید از بندر انزلی به بادکوبه رفت و نزدیک بندر رسید، از لنگرگاه صدای تیر توپ و تفنگ برخاست. دریاسالار ایرانی بگمان اینکه مقدم ناو سلطنتی را تبریک می‌گویند، جواب سلام داد، ولی طولی نکشید که گلوله به پرچم سلطنتی اصابت نمود و گلوله دیگر به چرخ کشتی خورده از کار افتاد. آنگاه معلوم شد که ناو سلطنتی قبله عالم حق ندارد باپرچم رسمی شیرو خورشید ایران به بندر بادکوبه نزدیک گردد... ناچار ناو سلطنتی پادشاه پادشاهان بدون بازدید بادکوبه عقب نشینی نمود.»<sup>۱</sup>

علاوه براینها، نیروی دریائی ایران در دوران قاجاریه، تا پایان سلطنت احمد شاه چند قایق موتوری، ده کشتی بادبانی و يك کارخانه تعمیرات نیز در جنوب داشت و بودجه این نیرو در آخرین سال یعنی سال ۱۳۰۴ شمسی (۱۹۲۵ - م) باعنوان «اداره بحریه گمرکات جنوب» طبق مدرکی که سرهنگ عبدالله شریفی در اختیار دارد ۵۱۸۲۰ قران بوده است. مجموعه قدرت دریائی ایران و ناوهای آن در دوران سلطنت پادشاهان قاجار، از همین مختصر که در این بخش آمد، تجاوز نمی‌کند. ماهم بناچار در همین جا بخش مربوط بدریانوردی ایران را در عصر قاجار پایان می‌دهیم... بازم باظهار نظری از لرد کرزن، که می‌گوید:

«... داستان نیروی دریائی ایران در خلیج فارس و دریای خزر از آغاز پیدایش دولت شاهنشاهی تاامروز (منظور آغاز تا پایان سلسله قاجار است) با همین چند سطر غم‌انگیز پایان می‌یابد. من [لرد کرزن] خود نیز متأسفم که بیشتر از این نتوانستم اطلاعاتی درباره کشتیرانی و نیروی دریائی ایران جمع‌آوری نمایم، ولی تصور می‌کنم که شاید هر محقق دیگری نیز مطالبی بهتر و بیشتر از آنچه من نوشتم راجع بکشتیرانی ایران بدست نمی‌آورد...»<sup>۲</sup>

تریت افسر و ملوان  
همزمان با توصیه و طرح امیرکبیر برای ایجاد يك نیروی دریائی مقتدر و نیرومند، ظاهراً برنامه‌هایی نیز برای تربیت ملاح و دریانورد مورد نظر بوده است. زیرا این نکته مسلم است که مردی چون امیرکبیر، هرگز بی‌گدار بآب نمی‌زند و ناوگان ایران را بخاطر مردان دریا ندیده تدارک نمی‌بیند.

بهر حال ، تنها وجود يك سند — که متأسفانه فاقد تاریخ و امضاء بوده و حتی صفحاتی نیز از آغاز و پایان آن افتاده است ، پژوهنده را باین نکته رهنمون می‌شود. در اینجا برای آنکه هیچ نکته‌ای را درباره دربانوردی عصر قاجار ناگفته نگذاشته باشیم ، عین این سند را که با احتمال قوی، اولین و آخرین مدرک دربانوردی نظامی ایران در دوران ناصری است ، منعکس می‌کنیم، با یادآوری این نکته که سند، مورد بحث، یکی از معتبرترین و دقیق‌ترین اسناد و مدارک دریائی و ناوگان نظامی عهد ناصری است ، که در آن همه مطالب ، با دقت و تیزبینی خاصی تدوین شده است و بهمین جهت نسبت بسایر نامه‌ها و مدارک و مآخذ موجود امتیاز و برتری دارد .

«بسم الله الرحمن الرحيم»

### درباب ترتیب اوضاع کشتی و لوازم اسباب بحریه

چون دولت بخواهد اقدام بکار بزرگی نماید که درحقیقت مخترع آن کارمعلم باشد باید بنای آنرا بر اساس محکم بگذارد و اینعمل در عمر کشتی و عظمت با کارهای دیگر مثل تلگراف یا راه آهن و کارخانجات و غیره طرف نسبت نمیتواند شد و میتوان گفت که اختراع و بنای این کار با بنا و ترتیب نظام که در دولت علیه برقرار شد ، هم تراز و بلکه بیک لحاظ سنگین تر است . پس باید چنین کار بزرگ را از چشمه علوم آفن اتصال داد ، باین معنی که قبل از هر چیز علوم بحریه را بهر وسیله که امکان پذیرد ، بداخله دولت علیه ایران باید کشید ، تا حسن نتیجه حاصل آید ، و مخارج گراف و زحمات دولت بهدر نرود . چنانکه در بدو بنای نظام در دولت علیه اگر با آوردن معلمین از فرنگستان بجهت ترتیب و تربیت نظام متعلمین چند بمدارس نظامیه فرنگستان فرستاده میشد و بعد از مراجعت آنها در دولت ایران نیز مدرسه نظامیه بنام میشد که علوم نظامیه بر آن واسطه منتشر شده صاحبمنصبان ماهر از آن از عهده بر نمیتواند آمد . پس باید اطفال مزبور از طفولیت عادت به دریا بکنند و انس بگیرند ، تا بواسطه عادت جرئت پیدا کرده ، تحمل شداید دریا را توانند نمود . چنانکه در فرنگستان اهل کشتی از طفولیت چنان بدریا عادت کرده‌اند که اگر دو روزی در خشکی توقف نمایند وحشت کرده دل‌تنگ میشوند و این حالت دست نمیدهد ، مگر اینکه اطفال را در اول صبی بامور بحریه باز دارند . پس از آنکه اطفال مزبور بواسطه ممارست و تحصیل در علوم بحریه ، با آداب کشتیبانی ماهر شدند مراجعت خواهند نمود . پس از مراجعت دو کار با آنها خواهیم داشت ، یکی اینکه چند نفر از آنها را که در درجه علم ایشان بالاتر و استعدادشان بیشتر باشد ، منتخب کرده بمعلمی مدرسه بحریه که بحکم لزوم در یکی از بنادر مرتب خواهد شد ، برقرار میشوند ، که علوم بحریه را بواسطه تربیت و تکمیل متعلمین منتشر سازند و صاحب منصبان بحری قابل تربیت کنند و چند نفر دیگر از آنها را که باقی میمانند بکشتیها مأمور نموده ، تا مدتی که لازم باشد در تحت اداره صاحبمنصبان فرنگی مشغول تکمیل عمل شوند . بعد از آن که مستغنی شدند ، صاحبمنصبان فرنگی را مراجعت داده ، بجای



آنها برقرار خواهند شد. شرط عمده درستی اینکار همین فقره است و این است معنی آن کلام که عرض شد<sup>۱</sup> که چنین کار بزرگ را بر چشمه علوم آن اتصال باید داد و اگر این شرط با شرایط دیگر که عرض خواهد شد بعمل نیامد، مطمئن نمیتوان شد که دولت تنخواه کلی را در این راه صرف نماید، حسن نتیجه حاصل نشده مایه بدنامی گردد.

اما متمم فقره دویم این است که چون سالی یکفرود کشتی ابتیاع شد، چند نفر از جوانان مستعد که تحصیل مقدمات این فن را که عبارت از علوم ریاضیه است کرده باشند، انتخاب نموده به کپیتان کشتیها سپرده خواهند شد، که همیشه سفر آ در کشتی بوده، علم و عمل کشتیرانی و اداره امر کشتی و کشتی سازخانه را بیاموزند. و عملجات و ملاحان کشتیها از ملاحان بنادر ممالک محروسه مقرر خواهند شد که خدمات و عمل کشتی بخار را یاد بگیرند، که احتیاج بعمله و ملاح فرنگی نیفتد. در ایام صلح در هر یک از کشتیها دو عراده توپ گذاشته میشود که هم مایه حفظ کشتی باشد و هم از عهده احتساب و نظم خلیج بر آید - کشتیهای مزبور در موسم حج حجاج ممالک محروسه و غیره را بچده خواهند رسانید و مراجعت خواهند داد و در غیر موسم در بندرات خلیج فارس و هندوستان و بحر الاحمر بتجارت و حمل و نقل مشغول خواهند بود - چون از برای کشتی ذغال سنگ ضرور است، پس باید مهندس معدن شناس مأمور شده در قرب بنادر خلیج که متعلق بدولت علیه باشد معادن ذغال پیدا کنند و اگر پیدا شده باشد معادن مزبوره را بکار انداخته در هر یک از بنادر انبار ساخته هر چه ذغال از معادن حاصل شود، در آنجاها انبار کنند تا کشتی در هر یک از بنادر بقدر ضرورت ذغال داشته باشد.

همینکه کشتی ابتیاع شد، لازم و ملزوم آن ترتیب و بنای کشتی کارخانه است که آن محل بندر جنگی است که مهمات و قورخانه و اسباب مرمت و کشتی سازی در آنجا فراهم شود که مرا در حال کشتیها و در حقیقت خانه و قشلاق آنها باشد. از برای چنین بندری نقطه ایرا باید اختیار نمود که کشتیهای بزرگ بساحل متصل تواند شد و لنگرگاه محفوظ داشته باشد که در طوفان و حادثات دریائی کشتی از صدمه ریاح ایمن باشد و در جنگ حفظ و مرافعه آن سهولت دست دهد و راه تجارت بازو محل مرآوده و دسر راه ملل مختلفه واقع باشد و بندر بوشهر بجهت شرایط مزبوره ابدأ بندر جنگی نمیتواند شد، زیرا که باتفاق رؤسای علم جنگ و علم بحری نقطه ای که داخل در آب باشد بندر جنگی را نشاید و حفظ آن محال است و بندر بوشهر مثل جزیره در میان آب واقع شده است و کشتیهای بزرگ بکنار نزدیک نمیتواند شد و لنگرگاه آن در نیم فرسخی است و در طوفان کشتی در آنجا نمیتواند بماند - شرط عمده بندر جنگی آن است که آب داخل آنجا بشود و چنین نقطه نیست مگر بندر محمره که بحکم طبیعت و جغرافیا و مقتضیات پولتیکه و باتفاق ارباب پولتیک فرنگستان آنجا از اولین بندر است روی زمین است و تا حال بهیچوجه محل تأمل و اعتنای دولت واقع نشده و حال آنکه از برای بندر جنگی و تجارتی نقطه مساعدتر از آنجا کمتر پیدا میشود - علاوه بر محسنات پولتیکه آن نقطه

۱ - از سطر اول تا این کلمه در دو صفحه روی کاغذ آبی در پرونده ۶۱۶۶ مجموعه اسناد وزارت خارجه ضبط است، بقیه را از سند دیگری که بعداً توضیح داده خواهد شد، استخراج شده.

که بواسطه تفضیل آن در عریضه جداگانه از لحاظ انوراعلیحضرت همایون شاهنشاهی روحنا فداء خواهد گذشت محسنات تجارتنی آن بیرون از اندازه است و مرجع تجارت کل ایران و عربستان و چین و هندوستان و همه ممالک عثمانیه، بلکه تمامی فرنگستان خواهد بود و همینکه توجه ملوکانه فی الجمله بر ترویج امرزراعت و تحصیل محصولات اولیه و سائل این کرورها از اطراف ممالک بر آن نقطه را خواهد گرفت حسن نتیجه بندر مزبور بحکم مقتضیات پولتیکه و تجارتنی متعلق بساختن راه آنجا خواهد بود، اقلالی - دارالخلافه و اتصال بحرسفید بابحرالاحمر که اکنون فرانسه‌ها در مصر مشغولند بآلمان از برای بندر مزبور و تجارت اولیه علیه مساعدت کلی خواهد کرد.

بندر جنگی بندری را میگویند که بواسطه استحکامات نظامیه و تخصصات دائمیه [دوکلمه خوانده نشد] مهمه آنجا را محکم کرده و قورخانه و جبه خانه از برای مهمات حربیه و بحریه و انبارهای آذوقه در آن ساخته باشند و کشتی سازخانه معتبر بنا کرده اسباب کشتی سازی را فراهم و حوضها از برای تعمیر کشتی ساخته باشد. هیچیک از بنادر دولت علیه ایران که در خلیج فارس واقع است بجز محمره لیاقت و استعداد بندر جنگی را ندارد پس اوضاع مزبوره در آنجا باید فراهم شود و استحکامات آنجا [دوکلمه خوانده نشده و محو شده است] در دروازه عراق عرب تواند بود ...

این سند - چنانکه گفتیم - اولین و آخرین سند درباره دریانوردی نظامی و تجاری و کشتیهای جنگی رتجاری در خلیج فارس در دوره ناصری است و متأسفانه بطور ناقص بدست ما افتاده است، - در مجموعه اسناد وزارت امور خارجه پرونده ۶۱۶۶ - فقط دو صفحه اول آن - از اول سند تا جمله ... آن کلام که عرض شد - ضبط است. ولی رونوشت کامل دیگری از این سند، باخط بسیار بد، در مجموعه اسناد خطی شادروان خان ملک ساسانی موجود است که آن مرحوم اجازه رونوشت برداری، از سند مزبور را بنگارنده دادند. این رونوشت در هفت صفحه تدوین شده و چنین بنظر میرسد که صفحه هفتم، آخرین صفحه سند باشد. مانیز ابتدا، این رونوشت را بعنوان متن کامل سند پذیرفتیم، ولی در مجموعه شماره ۶۱۶۶ وزارت خارجه يك صفحه دیگر از همین سند بخط نویسنده در صفحه اول وجود دارد، که تا نیمه صفحه مطالبی در همین زمینه نگاشته شده است لذا بنظر میرسد، این برگ آخرین صفحه سند باشد. بهر حال عین این صفحه سند باقی مانده را نیز نقل می کنیم و امیدواریم با کشف متن کاملتر سند امکانات بیشتری برای تحقیق و مطالعه در اختیار صاحب نظران و دانش پژوهان قرار گیرد.

در این آخرین صفحه چنین نوشته شده است:

«... بفرستید یا صورت آنرا از روی تحقیق و بصیرت نوشته منتظر حکم شود. ده نفر متعلم را که در اول کتابچه قید شده است مقارن رفتن حاجی محسن خان روانه کنند و مخارج آنها از روی عمل وزیر مختار پاریس معین است و سپرده سفارت خواهد بود و اگر پس از تحصیل مقدمات تفاوتی در خرج آنها باشد از سفارت بمرض حضور همایون اعلیحضرت شاهنشاهی روحنا فداء خواهد رسید ...»<sup>۱</sup>

دربزرگ اول پرونده ۶۱۶۶ مجموعه اسناد وزارت کتابخانه امور خارجه دست-نویس نوشته‌ای بخط ناصرالدینشاه وجود دارد، که بعد از خواندن «خلاصه قرارنامه کشتی»، و خطاب به «وزیر دول خارجه» نوشته شده است. متأسفانه بعلمت اینکه اغلب نامه‌ها، اسناد، مجموعه‌ها و گزارشهای دوران قاجاریه فاقد امضاء و تاریخ نگارش، یادکر محل و نام یا سازمان و اداره‌ای است که این نامه‌ها را نوشته است، لذا تشخیص اینکه این نامه‌ها را چه کسانی نوشته‌اند و تاریخ دقیق آنها چه زمانی است برای ما ممکن نشد. اما از خطاب ناصرالدینشاه بوزیر خارجه می‌توان گفت که تهیه کننده این (قرارنامه) وزارت خارجه یا یکی از سفراء این وزارت خانه بوده است. بهر حال، شاه می‌نویسد:

#### «وزیر دول خارجه:

خلاصه قرارنامه کشتی را دیدم مفصل آن هم باید نوشته شود برای مبادله و بنظر من بی‌عیب است اما يك چیز هست که باید از کل مخارج کشتی و دادن اصل و منفعت تنخواه سیصد هزار تومان دریگساله از حالا مطلع بشویم مثلاً چه مدت اصل و فرع باید بدهیم مخارج خود کشتیها را هم باید از روی قاعده فهمید فهمیدن این مخارج و منافع پیش از وقت مبادله لازم است.

این خلاصه قرارنامه را بدهید امین‌الدوله هم به بیند در کمال دقت باهمدیگر حرف بزنید انشاءالله کار بافایده فهمیده بشود و دودو و بالاتفاق بعرض برسانید تاقرار آخر داده شود...»

نیروی دریائی  
درشمال

بحر خزر دریای بسته‌ای است که بهمین علت «بسته بودن» طبعاً باید «دریاچه» نامیده شود. ولی بخاطر وسعت و عظمتی که دارد، از دیرباز دریای مازندران، بحر خزر، و بطور کلی «دریا» نامیده شده است.

دریای مازندران بزرگترین دریاچه یا بزرگترین دریای محدود روی زمین است، که ایران فقط در بخش کوچکی از جنوب آن، قادر بکشتیرانی، ماهی‌گیری و بطور کلی بهره‌برداری از این دریاست.

درباره بحر خزر، اشاره باین نکات ضروری است که:

اگرچه بخش اعظم دریای مازندران در خاک شوروی واقع است، ولی وضع جغرافیائی و نحوه شیب دریا بشکلی است که عمیق‌ترین قسمت آن، در کنار سواحل ایران قرار دارد، و چون چند رودخانه آب شیرین باین قسمت از دریا می‌ریزد ماهی‌گیری فقط در بخش ایرانی بحر خزر میسر است و بهره‌برداری شوروی‌ها از ماهی‌گیری دریای مازندران تقریباً نزدیک بصفر است. نکته دیگر وجود يك رشته کوه در سراسر عرض دریاست «نزدیک به بخش ایرانی دریا» که کشتیرانی در بحر خزر را - برای آنها که با ارتفاعات و فرورفتگی این سلسله جبال زیر دریائی آشنا نیستند - با مشکلاتی مواجه می‌سازد.

نکته دیگر، چگونگی شیب بحر خزر است که از آخرین نقاط شمالی دریا - با

حداقل شیب - آغاز شده و به کرانه‌های ایران - با حداکثر عمق - ختم می‌شود. در نتیجه، با توجه به این رفتن سریع آب دریای خزر، در سواحل شوروی پیشرفتگی خشکی در آب، به مراتب بیشتر و چندین برابر ایران است. بطور مثال، اگر در طول مدتی معین، آب دریا در سواحل ایران یک متر عقب به نشیند، یعنی ساختمانهای ساحلی، یک متر دیگر از دریا دور شوند، در قسمت شوروی، دریا بیش از ده متر عقب نشسته و تأسیسات ساحلی بیش از ده متر دیگر از دریا دور شده‌اند. این وضعیت خاص باعث شده است که طی نیم قرن اخیر بسیاری از بنادر و تأسیسات شوروی در سواحل شمالی بحر خزر (و مخصوصاً در اطراف خلیج قره‌بوغاز، که چندین مرکز استخراج نمک تأسیس شده، بود) یکی پس از دیگری تعطیل شود گذشته از همه اینها، تنها رودخانه‌های قابل کشتیرانی بحر خزر، در خاک شوروی قرار دارند و مجموعه این عوامل، امکان وجود یک نیروی دریائی قابل توجه را از طرف ایران در این دریا، تقریباً غیرممکن ساخته است، چنانکه هم اکنون نیز جز کشتی‌ها و قایقهای تفریحی، ایران، نیروی دیگری در بحر خزر ندارد.

در عصر ناصری عامل دیگری نیز بر همه اینها افزوده میشد و آن قرارداد ننگین ۱۸۱۳ (۱۲۲۷ - ه) بود که ایران را از تأسیس نیروی دریائی در شمال مانع می‌شد. مادام ا. س. وولفس که بسال ۱۹۰۹ - م (۱۲۹۷ - ه) بایران آمده بود در کتاب «ایران در گذشته و حال» می‌نویسد:

«... دولت ایران بموجب معاهده ۱۸۱۳ [۱۲۲۷ - ه] گلستان منعقد بادولت روس در بحر خزر حق ایجاد و نگاهداری بحریه جنگی ندارد. فقط در خلیج فارس بحریه ایران یک کشتی ششصد تنی است و بس... [در نتیجه] آن چه راجع بقوای بری و بحری ایران گفته شد، بخوبی این نکته را ثابت می‌کند که قشون ایران در حال حاضر فاقد هرگونه اهمیت و قدرت نظامی می‌باشد و نمی‌تواند در مقابل قوای منظم و مقتدر دول اروپائی عرض اندام نماید. در ظرف دو سال اخیر حکمرانان ایران توجه زیادی باین قسمت میدول داشته‌اند...»<sup>۱</sup>

ناصرالدینشاه همزمان با خرید کشتی پرسپولیس و تدارک مقدمات تأسیس ناوگان در خلیج فارس از فکر ایجاد نیروی دیگری - اگرچه مختصر - در بحر خزر غافل نبود. البته سواحل زیبای شمالی ایران، و تفریح و تفرج در این منطقه در پیدا شدن این اندیشه بی‌تأثیر نبود. بهمین جهت شاید هدف اساسی پادشاه قاجار در آغاز، ایجاد نیروی دریائی در شمال بود:

«... ناصرالدینشاه که ذاتاً بعظمت مملکت و آبادانی ایران و رفاه ملت راغب و مایل بود، در سال ۱۲۸۲ قمری [۱۸۶۵ میلادی] بفکر تأسیس نیروی بحری افتاد و چون ماده هشتم معاهده ترکمانچای مانع اجزای این خیال در دریای خزر می‌بود خواست فکر خود را در خلیج فارس بمرحله عمل بگذارد. باین قصد با دولت انگلیس وارد مذاکره شد که چهار فروند کشتی جنگی خریده اداره آنها را هم به دست افسران انگلیسی و ملاحان هندی و عرب بسپارد...»<sup>۲</sup>

۱ - ترجمه میرزا حسین‌خان انصاری - انتشارات مؤسسه خاور - ۱۳۰۹ - ص ۱۱۶

۲ - تحولات سیاسی نظام ایران - جهانگیر قائم مقامی - ص ۱۹۹

صنیع الدوله مینویسد: «... بعد بفرح آباد و بندر میانگاله و کنار دریا تشریف برده سفاین و مأمورین دولت روس که از طرف دولت محض احترام و تعظیم ذات همایون پادشاهانه در کنار دریا حاضر شده بودند بحضور همایونی مشرف شده درباره هر یک از آنها بذل مرحمت و اعطای نشان علمی قدر مراتبهم فرمودند و اعتماد السلطنه از طرف دولت ضیافت شایانی از آنها نمود...»<sup>۱</sup>

ادامه این فکر سرانجام منجر بخريد کشتی تفریحی و بکار افتادن آن در سواحل شمالی ایران و کرانه‌های جنوبی دریای مازندران شد.

روزنامه «قفقاز» در شماره ۱۸ ماه ایون ۱۵۴ می‌نویسد:

«... کشتی جدید اعلیحضرت شاه ایران موسوم بناصرالدینشاه که در استکهلم درست کرده‌اند وارد گمرکخانه پطرزبوغ شد این کشتی دارای دوستون و دو چرخ است بطوری است که میتوان بانفت هم راه انداخت کشتی مزبور خیلی قشنگ و خوش وضع است، سرعت حرکت او در هر ساعت بیشتر از پانزده میل است. مرتبه بالائی عبارت از سه اطاق است: خوابگاه سالون و اطاق تحریر مرتبه پائین نهارخوری و اطاق کاپیطن و اطاقچه‌ها بجهت نوکر و عمله کشتی. اطاقی که بجهت شخص همایونی درست شده، دیوارهایش نقاشیهای ممتاز و معتبر از دورنماهای مملکت سوئد و شهر استکهلم و ایران تزیین شده است و کف آن بافرشهای اعلی مفروش. این کشتی از حیث صنعت خیلی خوب است. ماشین او بهترین ماشینهاست و در کارخانجات کشتی سازان فرنگستان تا امروز بهتر از این ماشینها درست نکرده‌اند. و این کشتی بجهت هزار منات تمام شده است. کشتی را بدون گمرک از قانالها [کانالها] برودخانه ولگا داخل خواهند کرد و از آنجا وارد دریای خزر.»<sup>۲</sup>

مشکل کشتیرانی در بحر خزر، تا هنگامی که انقلاب معروف اکتبر رویداد و روسیه شوروی کلیه قراردادهای روسیه تزاری را با کشورهای همسایه و ممالک دیگر لغو کرد، وجود داشت.

در قرارداد معروف ۱۹۲۱، لنین پیشوای انقلابی روسیه، فصل هشتم عهدنامه ترکمانچای را مبنی بر ممنوعیت کشتیرانی ایران در بحر خزر لغو کرد. مفاد این ماده از عهدنامه چنین بود:

«فصل یازدهم - نظرباینکه مطابق اصول بیان شده در فصل اول این عهدنامه منعقد ۱۰ فورال ۱۸۲۸ مابین ایران و روسیه در ترکمانچای و نیز فصل ۸ آن که حق داشتن بحریه را در بحر خزر از ایران سلب نموده بود، از درجه اعتبار ساقط است، لهذا طرفین معظمتین متعاهدتین رضایت میدهند که از زمان امضاء این معاهده هر دو بالسویه حق کشتیرانی آزاد را در زیر بیرقهای خود در بحر داشته باشند، و بدین ترتیب دریانوردی ایرانیان در دوران قاجاریه را به پایان می‌رسانیم.

۱ - منتظم ناصری - جلد سوم - ص ۲۹۴

۲ - مجموعه ۶۱۶۶ کتابخانه وزارت خارجه ایران

۳  
 اینجانب تکریمه صدر اعظم  
 مشرفه کرامت در تاریخ ۱۳۰۲  
 در باب کرده در تاریخ ۱۳۰۲  
 در باب کرده در تاریخ ۱۳۰۲



اداره تلگراف دولتی تبریز

اطلاعات	تاریخ ارسال مطلب	مدکلک
	روز	
	ساعت	
	دقیقه	

باین حضرتت بصرایم انجم زریه عظمی در فروردین ماه چهارم بر سر منبر کبریا  
 هم آسمان و جو خاک را باران تهریزید بفرستد و خیزد و بر سر منبر کبریا  
 خاب نظام الله بدر بر سر منبر کبریا در محرمه لایم و آرد انوقت مجال فریاد  
 اگر با من زهر جازو های کشند کف از حرکت خواهد املاز با بت خارج فطرت آید  
 سینه ز کزارد مخرج کزوف و آرد با من و فرستد بر این بر سر منبر کبریا

کریه سید	کریه سید	کریه سید	کریه سید	کریه سید	کریه سید
۳۲	۳۲	۳۲	۳۲	۳۲	۳۲

متن تلگرام حاکم بوشهر به صدر اعظم در مورد تعمیر کشتی پرسپولیس

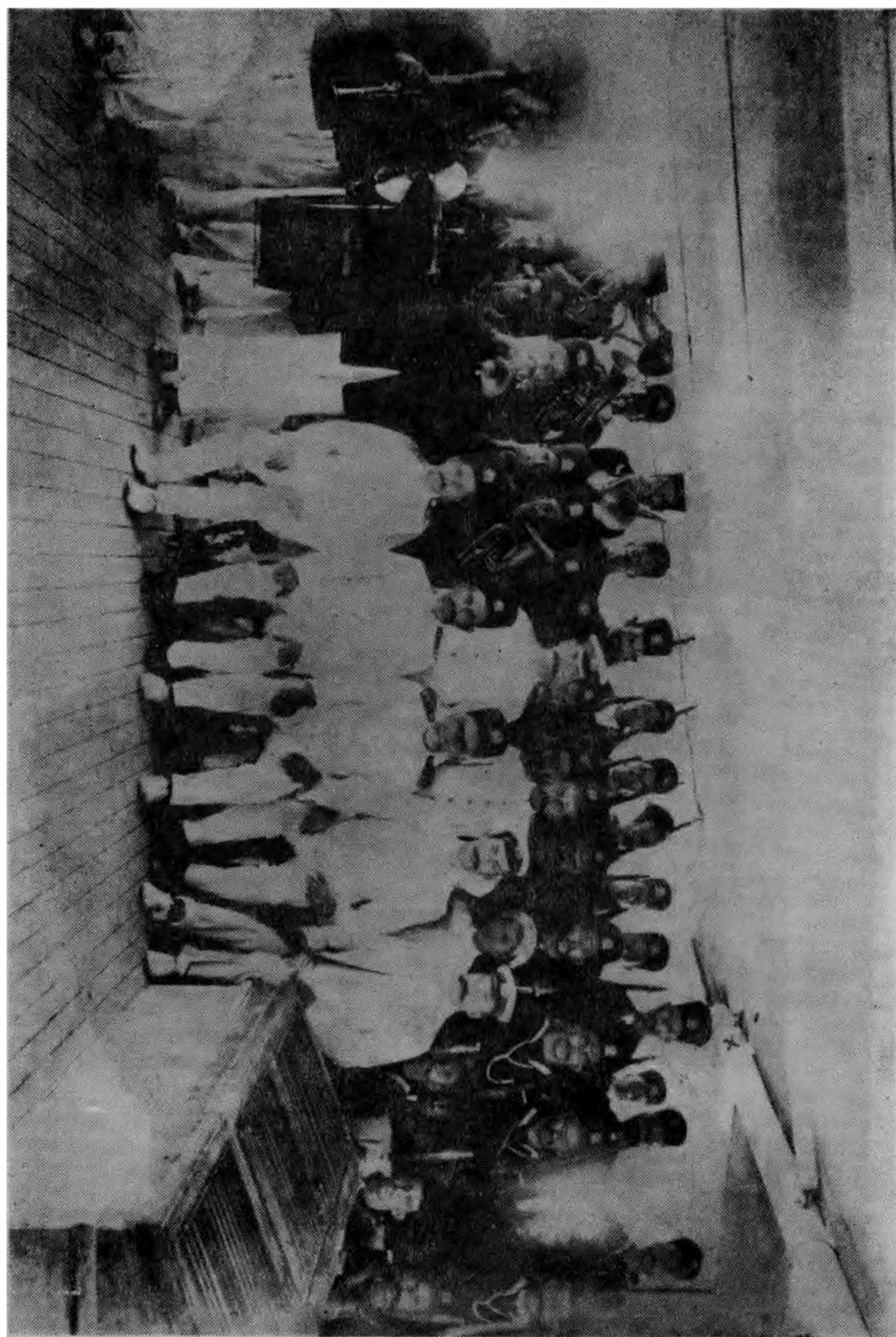




ناخدا محمود ناظم (سمت راست) افسر چهارم و  
ناخدا محمد دریانوردی (سمت چپ) افسر سوم  
کشتی پرسپولیس - دو برادر دریانورد .









نخدا عباس دریانوردی کاپیتان کشتی مظفری

افسران و ماموران کشتی پرسپولیس ، در روی عرشه پرسپولیس نشسته با لباس سفید از راست به چپ : آسما ساطور معاون ناو - حسن دریائی فرزند ناخدا ابراهیم - ژرژ سلیم نصرانی معلم دوم کشتی - ناخدا ابراهیم فرمانده ناو - ناخدا رجب عبدالعباس معلم کشتی - ناخدا محمود ناظم معلم کشتی - ایستاده (با لباس سفید) ناخدا محمد معلم کشتی (سمت راست) و یعقوب نصرانی میکانیک (ص ۷۷۲)





ناخدا عباس دریانوردی فرمانده کشتی مظفری و ناوچه‌های توپدار گمرک (سمت راست) و  
سه تن از ملوانان نیروی دریایی قاجاریه .

---

بخش پانزدهم

---

تجدید حیات

---

## تاریخچه کوتاه تشکیل نیروی دریایی

پس از دوران پرشکوه دریانوردی هخامنشیان که دامنه فعالیت دریانوردان ایرانی، تا پهنه دورترین دریاها و اقیانوس‌های شرق و غرب عالم گسترش یافت و بدنبال آن هنگامی که تجارت دریائی ایران، مبادلات بازرگانی را از این سو تا آن سوی جهان میسر می‌ساخت، تا قرن‌ها بعد، ایران دیگر نیروی دریائی مقتدری - چنانکه در روزگار پیشین داشت - بخود ندید. بعد از ظهور اسلام نیز ملاحان و دریاشناسان ایرانی در تلاشهای بحری اعراب مستحیل شدند و پس از آن تازمان نادرشاه افشار، که باردیگر نیاز بیک قدرت دریائی، بشدت احساس می‌شد، دریا و دریانوردی ایرانیان می‌رفت که بدست فراموشی سپرده شود.

هنگامیکه طلوعه استعمار غرب، بصورت کشتیهای بزرگ پرتغالی در سواحل خلیج فارس لنگر انداخت و سرب و آتش را از لوله توپ ناوهای پرتغالی بر سر شهرهای ساحلی و بنادر ایران و مردم آن فروریخت، باردیگر ضرورت ایجاد یک نیروی دریائی مقتدر بصورت مسئله روز درآمد، تا اینکه سرانجام نیز، شاه عباس کبیر، شهریار بزرگ صفوی، توانست با کمک ناوهای انگلیسی، استعمارگران پرتغالی را پس از یکصد سال تسلط جابرانه بدریا بریزد. اما این همکاری متأسفانه، برای ایرانیان - و مخصوصاً در منطقه خلیج فارس - گران تمام شد، چرا که این بار گروهی از استثمارگران تازه نفس غرب، بخلیج فارس راه یافته بودند. و این قدرت جدید، اگرچه از نظر خشونت و بیرحمی بیای پرتغالیها نمی‌رسید، ولی از لحاظ حبله و نیرنگ مری و معلم شیطان بود. اینان بهر نقطه‌ای که پای می‌گذاشتند، ورودشان با خود و خروجشان با «خدا» بود... باتشبت بهزارویک بهانه و دستاویز، در نقطه‌ای مستقر می‌شدند و چندی بعد، نه فقط آن سرزمین را ملک طلق خود می‌دانستند، بلکه از این پایگاه، دست یازی به نقاط و سرزمینهای مجاور، دخالت در امور داخلی کشورها، استثمار و بهره‌کشی از مردم را آغاز می‌کردند، و اینک این مردم سیاس بر خلیج فارس دست یافته بودند. انگلستان بردریای جنوبی ایران و جزایر و سواحل آن مسلط شده بود...

در آن زمان هنوز از اتومبیل، راه آهن و هواپیما خبری نبود و کشتی تنها وسیله ارتباط سفیران، کارگزاران و مأموران اعزامی سیاستهای استعماری، با سرزمینهای اصلیشان بشمار می‌رفت. و بهمین جهت بعنوان وسیله منحصر بفرد حفظ برتری و تسلط حائز اهمیت فوق العاده‌ای بود. بدین ترتیب مسلم بود، بزرگترین خطری نیز که نیروهای مهاجم و استیلا جویانه خارجی را تهدید می‌کند، وجود نیروهای دریائی محلی است. پس بخاطر حفظ تسلط و گسترش دامنه نفوذ باید نخست هر گونه قدرت دریائی معارض را نابود

کرد... و چنین بود که انگلستان کمر به امحاء نیروی دریائی ایران بست و چنانکه دیدیم بابنهادهای گوناگون، چون مبارزه با راهزنان دریائی و تجارت برده، حتی بازرگانی دریائی ایران را نیز مضمحل ساخت.

هنگامیکه سلسله قاجار منقرض شد و با آغاز دوران سلطنت سلسله پهلوی ایران توانست - پس از یکصد و پنجاه سال - از یک قدرت مرکز توانا برخوردار شود، مملکتی که سراسر ساحل جنوبی آنرا دریائی پهناور فرا گرفته است، عملاً فاقد نیروی دریائی بود. نیروی دریائی ایران (اگر بتوان چنین نامی بدان داد) در اداره گمرکات بنادر جنوب و در سازمانی کوچک و محدود بنام شعبه بحریه اداره گمرکات جنوب خلاصه می شد. این شعبه نیز با آنکه دارای چند واحد دریائی، از جمله کشتی بخاری یک هزار تنی بنام پرسپولیس، کشتی بخاری ۳۷۵ تنی بنام مظفری و کشتیهای ۲۵ تنی بنامهای آذربایجان، خراسان، گیلان و مازندران و چند فروند کرجی موتوروی بود، معضله در اثر فقدان سازمان صحیح و عدم وجود کارکنان آزموده، حتی موفق بانجام وظایف اصلی خود که جلوگیری از ورود و خروج اجناس قاچاق بود نمی شد، چه رسد باینکه در موارد دیگر مورد استفاده قرار گیرند. از طرفی در نتیجه فقدان سازمان صحیح و عدم امکان مراقبت، همین واحدهای موجود نیز بتدریج فرسوده شده و از بین می رفتند.

وجود این شعبه تأثیری در جلوگیری از عملیات مبارزه قاچاق در سواحل جنوب نداشت و سالیانه نیز مبلغ هنگفتی از خزانه کشور بدون اخذ نتیجه تلف می شد و موضوع ورود و خروج کالاهای قاچاق (بخصوص اسلحه) در کرانه های خلیج فارس و دریای عمان مرتباً روبازدید می گذارد. بعلاوه عملیات دزدان و اشرار مسلح دریائی هم که کودکان و زنان ساکنین سواحل مکران و بیابان و جزایر را می ربود. و آنها را برای فروش به بازارهای سواحل عربستان و عمانات می بردند، شدت ادامه داشت و جلوگیری از عمل آنها بعلت فقدان واحدهای دریائی برای پاسگاههای ساحلی ارتش و ژاندارمری میسر نمی شد، این وضعیت شدت موجب ناامنی کرانه ها و نگرانی ساحل نشینان شده بود. از طرفی دول بیگانه از ضعف نفوذ دولت مرکزی ایران در خلیج فارس سوء استفاده کرده و با اغفال و گمراه ساختن شیوخ بعضی از جزایر لاینفک ایران و رؤسای قبایل خلیج فارس، آنها را بسوی خود جلب کرده و بدون کسب موافق و نظر دولت ایران با آنان معاهداتی منعقد ساخته بودند که البته بهیچوجه دولت ایران آن معاهدات را برسمیت نمی شناخت. دولت انگلیس بخصوص از هرج و مرج اوضاع خلیج فارس استفاده کرده با استفاده از فرصت و ظاهراً بعنوان جلوگیری از حمله دزدان دریائی و منع برده فروشی در خلیج فارس، و جلوگیری از پخش اسلحه قاچاق، و بالاخره بنام حمایت از

۱ - انگلیسها برای جلوگیری از ایجاد و قدرت گرفتن نیروی دریائی ایران شیوخ امارات خلیج فارس را وادار بامضای قرارنامه ای کرد که طی آن کشتیهای ایران بدون اجازه حق بازدید از بنادر و سواحل آن امارات را ندارند و این اجازه نیز بایستی توسط ماموران انگلیسی اخذ و بکشتیهای ایرانی ابلاغ شود.

مشروح مذاکرات، طرحها و پیشنهادات که بمقتد این قرار منجر شده، به تفصیل در بخش «اسناد و مدارک» آمده است.

اعراب ساکن سواحل جنوبی خلیج فارس، جزیره «هنگام» و پایگاه «باسعیدو» را در مدخل خلیج فارس بدون آنکه از طرف دولت ایران عکس‌العملی ابراز شود، اشغال و با احداث بناها و مخازن متعدد در جزیره هنگام و قصبه باسعیدو، پایگاههایی جهت نیروی دریائی خود فراهم ساخت و ناوهای خود را در آن نقاط مستقر کرد.

فکر ایجاد يك نیروی دریائی «پاسدار» و نیرومند که قادر بمقابله با اینگونه تجاوزات و استیلاجویها باشد پس ازدورانهاییکه اسم برده شد، برای اولین بار در آغاز سلطنت شادروان اعلیحضرت رضاشاه بوجود آمد:

«... روزی که غائله شیخ خزعل پایان یافت، اعلیحضرت فقید از همراهان پرسید بحریه ما چند کشتی دارد؟ رئیس ارکان حرب بعرض رساند قربان ما بحریه نداریم ... و وزیرداری گفت: آنچه بنام بحریه در اختیار اداره گمرکات جنوب است، عبارت از يك کشتی بخاری هزار تنی بنام «پرس‌پلیس» و يك ناو ۳۷۵ تنی بنام مظفری و چهار کشتی کوچک ۲۵ تنی بنام آذربایجان، خراسان، گیلان، مازندران میباشد که بواسطه نداشتن بودجه و مأمورین فنی قادر بانجام وظیفه نیستند.

رضا شاه در جواب وزیر داری، حرفی نزد، ولی بفکر دور و درازی فرورفت. فکرایجاد نیروی دریائی برای ایران. این فکر وقتی بیشتر در او تقویت شد که خواست از راه دریا، ازبوشهر بخرمشهر برود، زیرا برای این مسافت ناچار شد چندروز معطل بماند و بعد از آنهم بایک کشتی خارجی بین دویندر ایرانی مسافرت کند...»<sup>۱</sup>

این نخستین انگیزه اعلیحضرت رضاشاه، در ایجاد نیروی دریائی جدید و تجدید حیات قدرت درخشان دریائی، ایران باستان بود. با آنکه هرج و مرج داخلی و سرکوبی گردنکشان و یاغیان و استقرار امنیت سرتاسر کشور، قسمت اعظمی از وقت و انرژی شاه فقید را بخود اختصاص می‌داد، ولی هرگز، از این اندیشه خارج نبود. لازم بیادآوری است، که وجود نیروهای انگلیسی در جزایر جنوب ایران و تسلط آنها بر خلیج فارس، خودیکی ار عوامل تقویت و قدرت یافتن گردن‌کشان داخلی بود. اما آن چه که بیشتر در خاطر شاه اثر گذاشته و غرور او را جریحه‌دار کرده بود، سفر بین دو نقطه مملکت، با کمک يك وسیله «خارجی» بود.

«... رضاشاه کبیر قبل از تاجگذاری خود مسافرتی به بنادر جنوب و خوزستان نمود و چون خواست از راه دریا، ازبوشهر به خرمشهر برود، مجبور شد پس از مدتی انتظار بایک کشتی تجارتي انگلیسی - در حالیکه جسماً و روحاً معذب بود - مسافرت نماید و نداشتن نیروی دریائی و نفوذ در دریای جنوب بقدری آن مرد میهن‌پرست و ایران دوست رامتأثر و متألم نمود که پس از بازگشت از خوزستان بلادرنگ در صد ایجاد نیروی دریائی برآمد، چون احساس کرد که ایران بدون نیروی دریائی در دریای جنوب حاکمیتی نخواهد داشت...»<sup>۲</sup>

پس از این واقعه، اعلیحضرت فقید، در اولین فرصت، مقدمات تشکیل نیروی دریائی نوین ایران را طی مذاکراتی بادولت ایتالیا تدارک دید. بدین ترتیب که:

۱ - مجله اطلاعات ماهانه - شماره ۱۸ - ص ۱۱

۲ - همان مأخذ - ص ۲۴

«... در سال ۱۳۰۲ شمسی<sup>۱</sup> بادیولت ایتالیا وارد مذاکره شد و از دولت مزبور خواست که دومستشار کاردان بمنظور مطالعه در تشکیل یک نیروی دریائی آبرومند به ایران بفرستند و از طرف دولت ایتالیا نیز دومستشار بنام‌های «کماندان دلپراتو» بعنوان فرمانده و «کلنل‌دزان» بعنوان مهندس بایران آمدند و مشغول مطالعه شدند...»<sup>۲</sup>

همزمان با این اقدام سفارش کشتیهای جنگی و قایقهای توپدار، بعنوان پایه‌های اولیه سازمان نیروی دریائی نهایت ضرورت راداشت، و برای این منظور نیز دولت ایتالیا، از هر کشور دیگری موجه‌تر و مناسب‌تر بنظر می‌رسید.

در نخستین شماره سال اول مجله کاوش که باصاحب امتیازی و مدیریت امیر عباس هویدا منتشر می‌شد، چگونگی سفارش ایران برای ساختمان کشتی جنگی وانگیزه‌های نخستین این اقدام، همراه با شرایط و اوضاع و احوالی که در نتیجه تسلط طولانی انگلیس‌ها بر خلیج فارس حادث شده بود، با این شرح آمده است:

«... در آن موقع یعنی در سال ۱۹۲۵ تصور می‌کنم سرتیپ حبیب‌الله‌شیبانی برای انجام دادن کاری که از آن اطلاع ندارم و یا برای سیاحت با اروپا رفته بود و نماینده دائمی ایران در جامعه ملل مأموریت داشت که به ژنو برود و در کنفرانسی که برای جلوگیری از قاچاق اسلحه در آن شهر منعقد شده بود به نمایندگی از طرف ایران شرکت نماید.

تا آنجا که بخاطر دارم مرحوم حبیب‌الله‌شیبانی برای اطلاع از چگونگی تشکیل کنفرانسی بین‌المللی که در آن موقع تازگی داشت به ژنو میرود و در مذاکرات کنفرانس بعنوان مستمع حضور مییابد.

وقتی که موضوع خلیج فارس پیش می‌آید و گفتگو بر سر آن است که میخواهند خلیج فارس را منطقه ممنوعه اعلام نمایند آن مرحوم از شدت تأثر بنای گریه را میگذازد بطوریکه تمام حضار از ناراحتی او متعجب می‌شوند.

(منطقه ممنوعه به عقیده آنها منطقه‌ای بود که در آنجا برده فروشی و قاچاق اسلحه رواج داشته و باعث اختلال امنیت می‌شد. لذا برای جلوگیری از این وضع بدولتی که در آن منطقه دارای نفوذ و قوای بحریه بود مأموریت داده می‌شد که از قاچاق اسلحه و برده فروشی جلوگیری کند و ضمناً باو حق میدادند که در آبهای ساحلی کشورهای مجاور این منطقه هم مأموریت خود را اجرا کند).

بدیهی است اگر این مقررات کنفرانس جامعه ملل تصویب میشد دولت دیگری که دارای نفوذ در خلیج فارس بود، بموجب مقررات این کنفرانس بین‌المللی مالک الرقاب آبهای ساحلی خلیج می‌شد و با استقلال و حق حاکمیت کشور مالطه بزرگی وارد می‌آمد. مرحوم سرتیپ شیبانی چون دفاع نماینده ایران را کافی نمی‌دانست مستقیماً با علیحضرت شاهنشاه کبیر شکایت کرد و اظهار نگرانی نمود که اگر کار بدین منوال بگذرد حق بزرگی از ایران سلب خواهد شد. شاهنشاه بزرگ هم فوراً امر صادر کردند که نماینده ایران جای خودش را بمرحوم سرتیپ حبیب‌الله‌شیبانی داده از کار کنفرانس

۱ - این تاریخ مسلماً درست نیست. تصمیم قطعی باعزام کارشناس ایتالیائی و خرید کشتی، نخستین بار در سال ۱۳۰۶ اتخاذ شد.

۲ - مجله اطلاعات ماهانه - شماره ۱۸-۱۱ ص ۱۱



کناره‌گیری نماید .

سرتیب شیبانی تا آنجا که میتوانست برای جلوگیری از تصویب این مقررات کوشید و بطوریکه بعدها شنیدم باندازه‌ای از منافع کشور خود بامردانگی و صمیمیت دفاع میکرد که اغلب نمایندگان دول در کنفرانس نمی‌توانستند از تمجید و تحسین او خودداری کنند . ولی چون منظور اصلی این بود که این مقررات همچنان که از اول طرح آن ریخته شده بود از تصویب اکثریت نمایندگان دول عضو کنفرانس بگذرد - مدافعات سرتیب شیبانی با وجود اثر نیکوئی که در میان همکاران او بخشیده بود بجائی نرسید .

مرحوم شیبانی هر روز اقداماتی را که مینمود و نتیجه‌ای را که حاصل نمی‌کرد بعرض شاهنشاه می‌رساند من در آن موقع رئیس اداره سوم سیاسی وزارت امور خارجه بودم و کارهای جامعه ملل هم بمعهد من واگذار شده بود وظیفه‌دار بودم که مرتباً جریان کار کنفرانس را بعرض شاهنشاه بزرگ رسانیده دستور بگیرم .

يك روز بحضور شاهنشاه شرفیاب شدم و اعلیحضرت را فوق‌العاده عصبانی دیدم بطوری که یارای حرف زدن نداشتم . اعلیحضرت دائماً قدم میزدند و چیزی میگفتند که من نمی‌شنیدم .

بالاخره پس از چند دقیقه مکث فرمودند : « اینها که حرف حساب نمی‌فهمند چه باید بکنم ؟ دیگر چه دستوری می‌شود داد ؟ پس شماها چه کاره هستید ؟ »

دل بدریا زدم و عرض کردم : « هرچه ما بکنیم و هرچه سرتیب شیبانی بگوید و هراندازه که در کنفرانس گریه کند کاری از پیش نخواهد رفت . بعقیده چاکر برای جلوگیری از تجاوز با بآبهای سرحدی ایران و حفظ حاکمیت خود در خلیج فارس تنها يك کار می‌توانیم بکنیم که هیچکس هم نمی‌تواند مانع آن شود و آن این است که هرچه زودتر چند کشتی کوچک برای جلوگیری از قاچاق و حراست آبهای خودمان فراهم کنیم » .

خوب در نظر دارم که فرمودند : « همین الان که می‌روی این کار را بکن به‌کی و کجا سفارش کشتی بدهیم ؟ ... »

— عرض کردم : « به عقیده چاکر اگر بایتالیا سفارش بدهیم تصور میکنم این کشور به‌سبب وضع خاصی که فعلاً دارد پیشنهاد ما را به حسن قبول تلقی کند. »  
— فرمودند : « همین الان که بوزارت خارجه می‌روی بدون اینکه هیچکس مطلع شود خودت نامه‌ای به وزیر مختار ایتالیا بنویس و از او بخواه که در انجام اینکار جدیت کند . »

چون سابقه دوستی زیادی با مسیو گالی وزیر مختار ایتالیا داشتم فوراً بسفارت ایتالیا رفتم و چگونگی را با او گفتم . او بسیار خوشحال شد و سپس بوزارت امور خارجه آمدم و شرح لازم را بوزیر مختار ایتالیا نوشتم و همانروز فرستادم .  
پس از سه روز از رم جواب فوری و مساعد رسید که بااطلاع شاهنشاه رسانیدم .  
بقیه راهمه می‌دانند .

یکماه نگذشت که شاگردان ما برای تحصیل در امور دریاداری برم‌روانه شدند و همان وقت ساختن چند فروند کشتی کوچک مسلح شروع گردید و بنای بحریه جدید

ایران گذارده شد...<sup>۱</sup>

در سال ۱۳۰۶ بر حسب دستور اعلیحضرت رضاشاه، برای خاتمه دادن به هرج و مرج در منطقه خلیج فارس، تأسیس يك اداره نیروی دریائی را لازم و ضروری تشخیص داد. در اواخر همان سال پیشنهادی در این زمینه تهیه و بمجلس شورای ملی تقدیم شد و مجلس هم در جلسه ۲۹ اسفند ماه ۱۳۰۶ ضمن تصویب مبلغی اعتبار بمنظور خریداری کشتی‌های مسلح برای عملیات ضد قاچاق و تعمیر کشتیهای موجود در شعبه بحریه گمرک جنوب - چنانکه اشاره شد، به دولت اجازه داد که دوفنر کارشناس دریائی از کشور ایتالیا استخدام کند و تحت نظر وزارت جنگ نسبت بخرید واحدهای دریائی اقدام نمایند.

اولیاء امور وزارت جنگ هم برای اجرای مدلول این قانون دو نفر افسر ارشد دریائی از ایتالیا استخدام کردند که اسامی‌شان در صفحات پیش آمد. پس از ورود، کارشناسان مزبور موضوع سازمان نیروی دریائی را مورد بررسی قرار دادند و در نتیجه چنین تصمیم گرفته شد که دو فروند ناوتوپدار بظرفیت ۹۵۰ تن و چهار ناو توپدار بظرفیت ۳۲۰ تن که برای خدمات ساحلی و تعقیب کشتیهای حامل قاچاق در خلیج فارس و دریای عمان مناسب باشند، بکارخانه‌های کشتی سازی کشور ایتالیا سفارش داده شد.<sup>۲</sup> پس از حصول توافق بین ایران و ایتالیا واعزام سرهنگ «پراتو» و سرهنگ «دزان» بایران، که به ترتیب عنوان فرماندهی و مهندسی نیروی دریائی داشتند، مطالعه درباره تشکیل سازمان و تدارک مقدمات کار آغاز شد.

افسران اعزامی بایران، پس از مطالعات کافی، بدولت گزارش دادند که برای داشتن نیروی دریائی قبل از هر چیز بدریانوردان ورزیده و آزموده نیاز است و چون ایران فاقد ناوونوای است، بهتر است تواماً باین کار دست بزنند. یعنی درحالیکه سفارش ساختن ناو را بایتالیا می‌دهد، گروهی از افسران جوان را نیز برای آموختن فن دریانوردی بآن کشور اعزام دارد. این نظر صحیح مورد توجه شاه فقید قرار گرفت و در سال ۱۳۰۶ پس از تصویب بودجه نیروی دریائی، ضمن اعزام اولین کاروان افسران جوان برای تحصیل فن دریانوردی بایتالیا، دستور ساختن دو ناو ۹۵۰ تنی بکارخانه «رئونی» در پایگاه دریائی «پالرمو» و چهار ناوچه ۳۲۰ تنی بکارخانه «پارتاپونی» در ناپل داده شد و در سال ۱۳۰۸ کاروان دوم و سال بعد کاروان سومی از افسران بایتالیا

۱ - مجله کاوش - مقاله انوشیروان سیهبدی سال اول شماره اول ص ۷۲

۲ - در آن ایام وضع ارزی و درآمدخارجی بسیار محدود بود، بدین سبب برای تهیه هزینه کشتیها سه سال صرفه جوئی ارزی شده و سرانجام در جلسه ۲۵ مهر ۱۳۱۰ در دوره هشتم قانونگذاری وزیر دارائی، لایحه زیر را باقید فوریت بمجلس داد و همان روز تصویب شد:

«... وزارت مالیه مجاز است قیمت کشتیها که در ایتالیا سفارش داده شده و اشیاء و لوازم آنها و همچنین سایر مخارج مربوط بآن کشتیها را تا ورود آنها بآبهای ایران و مخارج تأسیس کارخانههای لازمه در بنادر ایران برای تعمیر و دادر داشتن آنها تا حدود سیصد و نود هزار پهلوی یعنی معادل مبلغی که در بودجه ۱۳۱۰ منظور شده است استثنائاً از محل وجوه نخیره مملکتی پرداخته و عوض آنرا از محل پیش بینی شده در بودجه ۱۳۱۰ و در صورت عدم تکافو از اضافه عایدات سنه ۱۳۱۱ و بعدها بنخیره مملکتی مسترد دارد...»

اعزام گردیدند .

اولین کاروان افسران جوان ایرانی که پس از مطالعات اولیه سرهنگ دپراتو برای تحصیل و آموختن فن دریانوردی ، بایتالیا اعزام شدند ، مرکب بودند از :

دسته اول :

۱ - عبدالله ظلی - بادرجه ستوان یکمی

۲ - نصرالله نقدی - بادرجه ستوان دومی .

۳ - حبیبالله شاهین - بادرجه ستوان دومی .

از این سه نفر عبدالله ظلی بادرجه ناوروانی و دو نفر دیگر با درجه نوابان یکمی دوره دانشکده فرماندهی عالی را در شهر «تاراتتو» و درآکادمی دریائی پادشاهی ایتالیا بپایان رسانیدند و پس از خاتمه دوره دانشکده ، هریک از آنان چند کورس را نیز که لازمه فرماندهی بود ، دیدند ...<sup>۱</sup>

در دسته اول شش نفر زیر نیز شرکت داشتند :

۴ - مرتضی دفتری .

۵ - فرج الله بخشایش

۶ - علی زند .

۷ - حسن میلانیا .

۸ - محمد پیشوا .

۹ - مشکین نفس .

(این شش نفر نیز در مدت سه سال - ۱۳۰۶ تا ۱۳۰۸ - دوره افسری دانشکده «لیورنو» را بپایان رسانیدند) .

در این هنگام موسولینی دست‌اندرکار طرح نقشه‌های توسعه طلبانه بود و نفوذ اقتصادی و سیاسی در خاور میانه ، یکی از برنامه‌های اساسی او بشمار می‌رفت ، فرمان داد ، افسران ایرانی در شرایطی بسیار خوب و مناسب تربیت شوند . پس از پایان دوران تحصیل نیز ، آنانرا بحضور پذیرفت و بیاناتی (که متأسفانه درجائی منعکس نشد) خطاب به فارغ‌التحصیلان ایراد کرد . ظاهراً این اقدامات موسولینی بخاطر جلب محبت واحیاناً همکاری افسران ایرانی ، هنگام اجرای احتمالی برنامه «نفوذ» صورت می‌گرفت .

دسته دوم :

دومین دسته از افرادی که برای اخذ تعلیمات افسری نیروی دریائی به ایتالیا اعزام شدند نه نفر بودند ، که پنج نفر آنان علاوه بردوره فرماندهی ، دوره مهندسی را نیز بپایان رسانیدند . افراد دسته دوم عبارت بودند از :

۱ - نصرالله امان‌پور

۲ - جعفر فرونی

۳ - فرج الله رسائی

۴ - حمید انوشیروانی

۵ - هادی روستازاده  
 ۶ - غلامرضا ده تازیانی  
 ۷ - ناصر رافت  
 ۸ - عباس صفائی  
 ۹ - رضانوربخش  
 نه نفر دسته دوم در سال ۱۳۱۱ - (۱۹۳۲ - م) تحصیلات خود را پایان رساندند .

### کادر دریائی :

در ششماه دوم سال ۱۳۰۹ - (۱۹۳۰ - م) یعنی هنگامیکه کشتی‌های ایران در شرف حاضر شدن بود ، نیاز بوجود کادر تعلیم دیده دیگری علاوه بر کادر افسران احساس شد . که می‌بایستی بصورت کادر ثابت زیر افسری (درجه داران) مثل استوار و گروه‌بان خدمت اصلی کشتی را انجام دهند . بدین منظور عده‌ای زیر نظر و سرپرستی سرگرد غلامعلی بایندر افسر توپخانه ارتش ، بایتالیا اعزام شدند . این عده در قسمت‌های مختلف : کشتی - موتور - بی‌سیم - الکتریک - هدایت کشتی و غیره در شهرهای ونیز ، یولا واسپت سیتا مشغول تحصیل شده و بفرار گرفتن فنون مختلف پرداختند .

### دسته سوم :

در همین سال سومین دسته که فقط از سه نفر تشکیل میشد با کادمی علوم دریائی ایتالیا اعزام شد . این سه تن . افراد زیر بودند :

۱ - سلطان محمد اردلان

۲ - علیمحمدخان مقدم

۳ - نصیر زند

این گروه نیز بادرجه ستوان دومی ، پس از گذراندن دوره فرماندهی فارغ -

التحصیل شدند .

### دسته چهارم :

در سال ۱۳۱۰ (۱۹۲۹ - م) دو گروه دیگر بایتالیا اعزام شدند ، که گروه اول

عبارت بودند از :

۱ - یدالله بایندر

۲ - صمد مجلسی

۳ - جعفر کورس

۴ - ابوتراب غفاری

که در رشته‌های فرماندهی ومهندس میکانیک به تحصیل پرداختند و رشته‌های مورد نظر را گذارندند . اما گروه دوم از دسته چهارم وضع دیگری داشت :

در اواخر ۱۳۱۰ اعلیحضرت رضاشاه که در نظر داشت ، بخاطر تشویق جوانان ، مقام افسری دریائی را بالا ببرد ، فرمان داد که از میان فرزندان رجال وسایر طبقات ممتاز مملکتی پانزده نفر انتخاب و به ایتالیا اعزام شوند . اما اغلب اینان که در ناز و

نعمت بزرگ شده بودند ، علاقه‌ای بخدمت دشوار دریائی یا افسری نداشتند ، بدین سبب بیشترشان بعد از مراجعت بایران خدمت در نیروی دریائی راترك گفتند .

این عده که روز یازدهم بهمن ۱۳۰۹ (۳۱ ژانویه ۱۹۳۱) از تهران حرکت کردند ، ده افسر و چهل نفر استوار و درجه‌دار بودند . سرپرست اینعده :

(علی زند - مشکین نفس - پیشوا) و افسران اعزامی :

یدالله بایندر

پرویز یارافشار

ناصر عمیدی

منوچهر امیرابراهیمی

مهدی افخمی

هوشنگ افخمی

رحمت دبیرعلائی

تخیری

احتسابیان

امیر حاجب

بودند که افسران در (ونیز) و درجه‌داران در (اسپتیریا) ی ایتالیا در دانشگاه و تأسیسات دریائی دولت ایتالیا مشغول تحصیل شدند .

دراواخر ۱۳۱۱ (۱۹۳۰ - م) ناوهای ایران آماده شد و تحت فرماندهی ناخدا غلامعلی بایندر و همکاری تعدادی کارشناس فنی و فرماندهی ایتالیائی ، ازراه ترعموئز ، دریای سرخ ، اقیانوس هند و بحرعمان به خلیج فارس آمدند نه نفری که در دسته اول اعزام شده بودند ، روی ناوها سمت‌های عالی داشتند و بقیه نیز هر يك مقاماتی را احراز کردند .

ازآغاز سال ۱۳۱۲ (۱۹۳۱ - م) شعبه‌هایی ازنیروی دریائی دربوشهر و بندر عباس دایر شد که بیشتر عملیات ناوهای این شعبات بظاهر تعقیب قاچاقچیان بود ، ولسی چون هدف رئیس مملکت ایجاد امنیت و بسط قدرت دریائی ایران در خلیج فارس بود ، درمدت بسیار کوتاهی ، گسترش فعالیت دریائی ایران مورد توجه قرار گرفت .

دسته پنجم :

درسال ۱۳۱۴ - (۱۹۳۵ - م) به پیروی از همین هدف دسته دیگری بفرانسه اعزام شدند . اینان عبارت بودند از :

۱ - عظیمیا

۲ - وهابی

۳ - اعتمادزاده

۴ - کهنموئی

۵ - اصغرزاده

۶ - هریس‌چی

۷ - معتمد

که طی دو سال متوالی اعزام شده ، دانشکده دریائی «برست» فرانسه را در مدت سه سال پایان رسانیدند و در سال ۱۳۱۷ (۱۹۳۸ - م) بایران برگشتند .  
چنانکه خواهیم دید ، افراد این پنج گروه که اولین کادر تحصیل کرده و تعلیم دیده نیروی دریائی ایران بودند ، نخستین گروه قربانیان نیز بشمار میروند ، زیرا در بامداد سوم شهریور عده زیادی از آنان بشهادت رسیدند و بقیه نیز - جز تعداد انگشت شمار - یامجروح شده و یا باسارت نیروهای انگلیسی درآمدند و یا خدمت دریائی را ترك گفتند .

تاریخ دریانوردی نوین ایران در حقیقت از روز ۱۴ آبان  
۱۳۱۱ - ویا بقول دریابد فرج الله رسائی روز تولد نیروی  
دریائی - آغاز شد که ناوهای ایرانی ساخته شده در ایتالیا،  
در بندر بوشهر پهلو گرفتند و افراد و افسرانی که بایتالیا اعزام شده بودند ، با این  
کشتی ها به ایران بازگشتند .

ورود کشتی  
جنگی به بوشهر

بهرتر است این حادثه را - که نقطه عطفی در تاریخ دریانوردی ماست - ابتدا  
از زبان کسی بشنویم که در آن زمان در رأس سازمان جدیدالتأسیس نیروی دریائی، قرار  
داشته است .

پس از اینکه دو مستشار ایتالیائی برای مطالعه مقدماتی بایران آمدند ، سلطان  
محمدعلی صفاری بریاست بحریه ایران منصوب شد . او خود ماجرای انتصاب باین سمت  
وچگونگی تحویل نخستین کشتی های جنگی ایران را بدین شرح بیان می کند :

«... در دوران خدمت نظامی روزی از ستاد ارتش حکمی بدستم رسید که  
بریاست امور بحریه شاهنشاهی منصوب شده ام و باید باکمک مشاورین و کارشناسان ایتالیائی  
برنامه ایجاد سازمان بحریه را تدوین و تنظیم نمایم . خوب بخاطر دارم وقتی سراغ این  
مؤسه جدیدالتأسیس رفتم پرسان وجویان در خیابان ایران مرا بخانه ای راهنمایی کردند  
که دارای دو تابلو بود. تابلو مجله ارتش و امور بحریه شاهنشاهی . معلوم شد این دو مؤسه  
در یک مکان مستقر شده اند ... وارد شده از سربازی که دم پله های بنای يك طبقه قدیمی  
ایستاده بود جو بای دفتر امور بحریه شدم . مرا باطاقی هدایت کرد که فقط دارای سه میز  
بود و يك ستوان دوم دفتری هم پشت یکی از میزها بکار اشتغال داشت. این افسر بپاخواست  
و احترام نظامی بجای آورده سؤال کرد چه کاری دارم ؟ خود را معرفی کرده پشت یکی  
از میزهای سه گانه نشستم . نوبت سؤال بمن رسید ، پرسیدم : سازمان این مؤسه عبارت  
از چیست و تکالیف از چه قرار است ؟ و مستشاران ایتالیائی کجا هستند و چه میکنند ؟ .  
گفت این دفتر مرکب از سه اطاق است که تازه تشکیل یافته مستشاران عبارتند از :

ماژور «دزان» . کماندان (دلبراتور) و يك تن دیگر . آنها صبحها چند  
ساعتی از وقت خود را در این دفتر می گذرانند و عجالتاً مشغول بررسی و جمع آوری  
اطلاعات هستند . افسردیگری هم باسمت مترجمی با آنها کار می کند . منم دفتر دار و  
همه کاره این مؤسه هستم . همین من که قبلاً معاون محاسبات مخصوص شاهنشاهی و  
همچنین معاون شهرداری تهران بوده و مشاغل عدیده بعهده داشتم و اکنون بچنین دفتر  
محقری مأمور شده بودم احساس ناراحتی بسیار زیاد در خود کردم .

بدنیست گفته شود که چرا از آنهمه مشاغل برکنار شده و باین شغل بظاهر کوچک منصوب شده بودم؟ داستان چنین بود: روزی درمقابل ایراد اعلیحضرت رضاشاه کبیر که سروکارم پیوسته با آن مرد بزرگ بود، از روی کمال جوانی و بی تجربه گی پاسخی خشک دادم. باحسن نظر و عطوفتی که باین خدمتگزار داشتند فقط امر فرمودند فوراً خودرا بستاد ارتش معرفی کنم. دردنبال این معرفی بدین سمت برگزیده شدم و لحظه ای بعد مستشاران آمدند و خودرا با آنان معرفی کردم. افسرانی بسیار خونگرم و شاداب بودند. وظائقم را باختصار بیان کردند شمه ای 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 ساله ای برای تشکیل نیروی دریائی تهیه و تدوین شده بود که میبایستی بنا بر تمهیدات بین المللی 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 دستگاه کشتی جنگی کوچک (دوفروند ۹۵۰ تنی و چهار فروند هر یک بظرفیت ۲۲۰ تن) به کارخانجات کشتی سازی ایتالیا داده شد...»

بدین ترتیب ساختمان ناوهای ایران، همزمان با تعلیم و آموزش افسران و دانشجویان ایرانی پیشرفت می کرد. در سال ۱۳۱۰ که ناوها برای بهره برداری و حرکت بسوی ایران آماده می شدند، دوست و پنجاه نفر سرباز نیز از خرمشهر بایتالیا اعزام شدند، تا عملیات روی ناوها و مانورهای مخصوص دریائی را فراگیرند و در اواخر مرداد سال ۱۳۱۱ ناوهای سفارش شده که: بیر - پلنگ - شاهرخ - شهباز - سیمرغ - کرکس، نام گذاری شده بودند، با افسران و افراد ایرانی، تحت نظر عده قلیلی از افسران ایتالیائی که وظیفه راهنمایی کشتیها را عهده دار بودند، بطرف آبهای ایران حرکت کردند. حاضر شدن شش فروند ناو، همزمان با پایان تحصیل گروهی از افسران و دانشجویان اعزامی بود، و ناوها بفرماندهی افسران فارغ التحصیل، تحت فرمان شادروان دریابان غلامعلی بایندر، که در آن زمان دارای درجه سرگردی بود و حسب الامر شادروان اعلیحضرت رضاشاه بسمت فرماندهی نیروی دریائی جنوب منصوب شده بود، در آبان ماه ۱۳۱۱ در میان استقبال فوق العاده و ابراز احساسات پر شور اهالی جنوب که از مدتها پیش آرزو داشتند، پرچم ایران را در آبهای خلیج فارس در اهتزاز بهینند، بسواحل جنوبی کشور رسیدند...»

تیمسار سرتیپ صفاری که خود با سمت ریاست امور بحریه، در مرکز جریان واقع بود، چگونگی آماده شدن و تحویل ناوها را بدین شرح بیان میکند:

«... وقتی من شروع بکار کردم از مقامات ایرانی - نیم ایتالیا گزارش رسید که کشتیها حاضر و قریباً بآب انداخته خواهند شد و برای آوردن آنها بایران بایستی افسران و افرادی آماده نمود. بنابراین اصل دریادار بایندر که آنوقت درجه سرگردی داشت و افسر توپخانه بود با چندتن از افسران صفوف مختلف ارتش مأمور شدند که، عده ای از افراد و ملاحان سابقه دار و وظیفه ای سواحل جنوبی را از نواحی بوشهر - و خرمشهر و آبادان جمع آوری و با خود بایتالیا برده تحت تعلیمات نظامی و بحری قرارداد و پس از

طی دوره تعلیمات مربوطه کشتیها را بآب‌های ایران بیاورند. مرحوم دریادار بایندر با کمال دقت و حوصله این افراد را از بین عده کثیری از مشمولین وظیفه انتخاب نمود که از هر جهت لیاقت و برازندگی 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 نظامی 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 نیر مهیا شدند کشتی‌های ششگانه با مساعدت و نظارت فرماندهان و مکانسین‌های ایتالیائی و ایرانی بطرف ایران حرکت نمودند.

روزی تلگرافاً خبر رسید که کشتیها بسواحل ایران نزدیک شدند و به حمدالله افسران و افراد ایرانی توانستند بانظارت فرماندهان ایتالیائی اقیانوسها را پیموده بوطن بازگردند.

صبح روز چهارشنبه ۴ آبان ماه ۱۳۱۱ شمسی حکم ذیل از ارکان حزب کل قشون سابق بدستم رسید.

شماره ۱/۲۷۵۷

تاریخ ۱۳۱۱/۸/۴

#### سلطان محمدعلی صفاری

لازم است فوراً بطرف بندر بوشهر حرکت و خودتان را به یاور (بایندر) معرفی نمائید که تا از جریانات اداری و امورات داخلی کشتیهای بحریه شاهنشاهی تا اندازه‌ای که برای اداره کردن ارکان امور بحری در مرکز لازم است اطلاع حاصل کنید.

کفیل ارکان حرب قشون - امیر لشکر نخجوان

ضمناً مقرر بود که باکمک مأموران محلی و مرحوم بایندر وسائل پذیرائی موبک اعلیحضرت رضاشاه کبیر را که برای گشایش عملیات بحریه شاهنشاهی باعده‌ای از سران قوم به بوشهر تشریف میبردند فراهم نمایم.

بعد از ظهر روز مذکور بایک دستگاه اتومبیل فورد کرایه عازم بوشهر شدم وقتی باصفهان رسیدم معلوم شد اعلیحضرت رضاشاه کبیر هم صبح آن روز حرکت کرده و شب وارد اصفهان شده و استراحت کرده‌اند که صبح روز بعد حرکت نمایند»

تیمسار صفاری پس از شرح سفر سریع و دوشبانه‌روزی خود به بندر بوشهر اضافه میکند:

پس از ورود به «بندر بوشهر» بلافاصله پس از ورود از کشتیها خبر گرفتیم معلوم شد وارد بندر شده‌اند، بدیدار حکمران بندر رفتیم اینطور بخاطرم می‌رسد که حاکم بنادر آقای طالقانی پدر آقای مهندس خلیل طالقانی بود که ایشان هم در تلاش وسایل پذیرائی شاهنشاه بزرگ و ملتزمین رکاب بودند. باتفاق ایشان بدیدن بایندر رفتیم. چون کشتیها نتوانستند کنار بندر پهلو بگیرند و بفاصله شش کیلومتری بندر بوشهر و در میان آبهای خروشان لنگر انداخته بودند، قبل از اینکه باسکله برسیم یک قایق



موتوردار از کشتی جدا شده بسمت اسکله روان شد و پس از دقایقی بایندر با افسردیگری پیاده شده بسوی ما آمدند . پس از ادای تعارفات و گفت و شنود ، قرار شد بکشتی رفته ناهار را آنجا صرف کرده ضمناً راجع به برنامه تشریف فرمائی صحبت کنیم .

باقایق به کشتی رفتیم . چون برای اولین بار قدم به کشتی جنگی خودمان می- گذاشتیم احساسات من بشدت تحریک شد و اشک شوق از دیده فروریخت . گارد احترام و افسر نگهبان که در عرشه کشتی کنار پله صف کشیده بودند باصدای سوت و پیش‌فنگ ادای احترام کردند ...<sup>۱</sup>

شش ناو ساخت ایتالیا که روز چهاردهم آبانماه ۱۳۱۱ در سواحل خلیج فارس لنگر انداختند و هسته مرکزی و پایه‌های نخستین نیروی دریائی شاهنشاهی را تشکیل دادند ، دارای چنین خصوصیاتى بودند :

«... ناوپلنگک دارای ۹۵۰ تن ظرفیت و دارای دوتوپ ۱۰۴ میلیمتری و دوتوپ ۷۶ میلیمتری ضد طیاره و دو توپ مسلسل سنگین ۷۶ میلیمتری بود . این ناو ۷ تن افسر و ۷۲ تن ملاح و گروهبان داشت برای افسران و افراد دارای اطاقهای خواب زیبا و مجهز بود و همچنین برای استراحت و ناهارخوری سالن‌های متعدد داشت . و از همه حیث مجهز بوسایل زندگی در مناطق حاره بود . ناو دیگر بنام بیرنیز دارای چنین مشخصاتی بود که متأسفانه در اولین حمله نیروی بیگانه به خرمشهر و مقاومتی که کرد ، غرق شد .

چهارناو دیگر باسامی - شهباز - کرکس - سیمرغ - شاهین هر یک دارای سیصد و بیست تن ظرفیت مسلح به دو توپ ۷۶ میلیمتری بحری - دو قبضه مسلسل سنگین ۷۶ میلیمتری و به تناسب وضعیت و گنجایش خود دارای تمام وسائل لازمه از قبیل بیسیم - نورافکن - قایق نجات - اطاقهای خواب غذاخوری - حمام‌های دوش و درمانگاه بودند ...<sup>۲</sup>

افسران ارشدی نیز که هنگام ورود شش کشتی جنگی ایران به بندر بوشهر در کشتیها بودند عبارت بودند از :

۱ - کماندان جورجیو جرجیس که سمت فرماندهی کشتیها را از ایتالیا به ایران بعهده داشت .

۲ - مازوروزان مکانیسین و مأمور کارگاه تعمیرات .

۳ - ناوبان یکم (ریسو) راهنمای کشتی .

۴ - یاور (بهرندسن) آلمانی تبعه ایران میکانیسین .

۵ - ناوسروان ظلی معاون کشتی .

۶ - ناوبان یکم میلانین افسر توپخانه .

۷ - ناوبان دوم امان پور افسر فرماندهی .

در اینجا ، دانستنی‌های خود را قطع می‌کنیم و گزارشی از سفارت انگلیس در

۱ - سالنامه دنیا - سال ۱۳۲۴ - ص ۲۹۵

۲ - ایضاً - ص ۲۹۶

تهران را نقل می‌کنیم :

«در گزارشی که وزیر مختار انگلیس در تهران برای وزارت خارجه و دریاداری دولت متبوعش در تهران فرستاده است ، مشخصات دوناویروپلنگک بشرح زیر آمده است . البته در این گزارش مشخصات هر دو ناو کاملاً شبیه هم است :

۱ - دو پروانه با ۹۵۰ تن ظرفیت

۲ - طول - ۶۲٫۴۰ متر .

۳ - عرض - ۹ متر

۴ - آبخور متوسط ۳٫۰۵ متر

۵ - موتور کشتی - ساخت کارخانه فیات

۶ - قدرت موتور ۹۵۰٫۲۵۰ اسب بخار

۷ - حداکثر سرعت ۱۴ گره دریائی ، سرعت دریانوردی ده گره دریائی

مشخصات جنگی :

۸ - دوتوپ - ۱۰۲ کالیبر ۴۰×۱۲ میلیمتر

۹ - دوضدهوائی ۷۶×۴۰

۱۰ - دو مسلسل - ۶٫۵ میلیمتر

مشخصات سرنشینان :

۱۱ - اطاق و محل زندگی شش افسر و شصت درجه‌دار و ملوان

۱۲ - يك کابین فرماندهی با حمام و توالت .

سایر مشخصات :

الف - کابین برای افسران و استواران

ب - سه اطاق برای افسران جزء

ج - حمام برای افسران

د - سالن غذاخوری

ه - سالن پذیرائی کابین مخصوص مهمانان

و - سالن کارکنان

شعاع عمل :

۱۳ - ظرفیت کامل سوختگیری هشتادتن .

۱۴ - شعاع عمل دریائی طبق قرارداد منعقدہ بین دولت ایران و کارخانه سازنده کشتی / ۴۰۰۰ میل دریائی است . ولی سازنده ناو مدعی است که نه هزار میل میتواند بدون سوختگیری طی کند ...<sup>۱</sup>

برنامه ورود و استقبال از کاروان دریائی طوری ترتیب داده

شده بود که با حضور اعلیحضرت فقید در این بندر توأم بود .

طبق این برنامه در ساعت هفت و نیم صبح يك قایق موتوری از کاروان دریائی جدا شده

بکرانه آمد و شاه را بطرف ناوها برد هنگامی که قایق به کشتی‌های جنگی ایران نزدیک می‌شد، افسران و ملوانان در صفوف منظم ایستاده و مراسم احترام نظامی را اجرا می‌کردند. شادروان رضاشاه لحظه‌ای در برابر ناو ببر توقف نمود و آهی بالبخند مسرت و رضایت از سینه کشیده و پس از آن وارد ناو مزبور که ناو مخصوص فرماندهی بود شدند.

در این موقع مراسم «پرچم بالا» اجرا شد و شاهنشاه بدست خود بهریک از ناوها پرچم مخصوصی دادند که در قسمت پاشنه کشتی نصب شد.

پس از انجام این مراسم پرشورو تاریخی که لحظات فراموش نشدنی و بیسابقه‌ای را در تاریخ ایران و خاطر افسران و سربازان و تماشاگران باقی گذاشت اعلیحضرت و کاروان دریائی راه بندر شاهپور را در پیش گرفتند.

در بندر شاهپور نیز مراسم باشکوهی بانجام رسید و اعلیحضرت شاه برای افتتاح راه آهنی که از بندر مزبور باندیمشک کشیده شده بود در بندر شاهپور از ناو بپرپاده شدند و باندازه‌ای تحت تاثیر قرار گرفته بودند که خطاب بناخدا بایندر گفتند:

«... بامقایسه باخاطره سفر چند سال قبل، امروز از این مسافرت بقدری خوشوقتم که بشما تبریک می‌گویم...»

سرتیب صفاری چگونگی ورود اعلیحضرت فقید را به بندر بوشهر و بازدید از نخستین ناوهای نیروی دریائی شاهنشاهی را چنین توصیف میکند:

«... طبق برنامه تنظیم شده، قرار بود شاهنشاه شب را در برازجان بسربرده و روز بعد به بوشهر تشریف‌فرما شوند. بنابراین باتفاق مرحوم بایندر بمنظور پیشواز صبح روز بعد بسوی برازجان حرکت کردیم.

در برازجان آماده شرفیابی شدیم. همه‌روسای اداره‌های آن حدود و خوانین محلی هم در جلو تلگرافخانه که یگانه بنای نسبتاً سالم و تمیز برازجان بود اجتماع کرده بودند. چون موضوع قانون اتحاد شکل لباس تازه اجرا 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 آنحدود وسایل اینکار فراهم نبود لباس‌های عجیب و غریبی به تن داشتند که بعضی از آنها را به مسخره‌های سیرک شبیه کرده بود. مثلاً در آن میان چشم بمردی قوی هیکل افتاد که جلب نظر م را نمود و هیکل و قیافه‌اش هنوز بخاطر م هست و میتوانم بیان کنم: مردی بود بلند قد - چهارشانه - دارای ریشی بلند که قبائی سیاه و بلند بتن داشت و شال ابریشمین منقشی زیر آن قبای بلند بدور کمر پیچیده و کلاه پهلوی که لبه آفتاب گردانش بیش از حد معمول بلند و پیش آمده بود بر سر و چارخ ضخمی پیاداشت کراوات گلی رنگی که گره آن باز شده بود بگردن داشت با چشمان احولش بهر طرف نگاه می‌کرد. این قیافه و هیکل خیلی جلب توجه می‌کرد معلوم شد - حیدرخان بندر ریگی از خوانین آنحدود بود که برای تشریف به پیشگاه شاهانه آمده بود.

خلاصه در تاریکی هوا شاهنشاه باتفاق ملتزمین رکاب وارد شدند و پس از عبور از جلو صفوف مستقبلین برای استراحت بعمارت تلگرافخانه رفتند و پس از ساعتی من و

بایندر را احضار فرمودند . با بشاشیت و خوشروئی بسیار زیاد که کمتر در معظم له دیده می‌شد ما را پذیرفتند و از جریان سفر و کیفیت کشتیها از بایندر سئوالاتی فرمودند . تعدادی از ملتزمین هم حضور داشتند . آنها عبارت بودند از :

حاج فطن‌الملک والی فارس، سرداراسعد وزیر جنگ، سپهبد احمد آقاخان امیر احمدی، سرلشگر علی نقدی (سرداررفت) ، امیرنظام گروسی دکتر امیراعلم و تعدادی هم نمایندگان مجلس شوراییلی از استان فارس وبنادر . شاهنشاه باقیافه بشاش خطاب بمن فرمودند :

فلانی - چطور است محل خدمت شما را که اهل دریا هستی درجنوب قرار بدهیم ؟ عرض کردم . من سربازم و مطیع اوامر . فرمودند : معلوم می‌شود از سماجت پشه و مگس این حدود هنوز خبرنداری ؟<sup>۱</sup>

از حضور ایشان کسب اجازه کرده به بوشهر معاودت کردیم . روز بعد اعلیحضرت رضاشاه به‌بندر بوشهر تشریف فرما شده ودرعمارت فرمانداری اقامت گزیدند . آن شب بافتخار ورود کشتی‌هاخان حاکم دعوتی ترتیب داده بود . همه افسران ایتالیائی وایرانی وروسای اداره‌های دولتی بوشهر وملتزمین رکاب درسرمیزشام افتخار حضور داشتند بعد از صرف شام شاهنشاه به بالکن فرمانداری که مشرف بردریا بود تشریف بردند ما هم حضور داشتیم . آنجا من شاهد وضعی بودم که هیچوقت ازخاطرم دور نمی‌شود . کشتیهای ششگانه بصف درکنار ساحل ایستاده بودند و بمنظور تشریفات ورود موکب ملوکانه تمام سطح کشتیها را باچراغ‌های الوان برق آراسته بودند واز ساحل دیدن نوراین چراغانی بسیار دلپذیر و مطبوع بود . شاهنشاه مدتی محوتماشا بوده و بفکر رفته وقیافه‌ای بسیار جدی بخود گرفته بودند . همه ساکت بودند .

غفلتاً بسمت ما توجه کرده و فرمودند : می‌دانید چه فکر می‌کردم . بروزگاران گذشته می‌اندیشیدم . بآنوقت که ایران صاحب این نقاط اصیل ایرانی نبودکوجکترین نفوذی نداشت . وقتی یک کشتی جنگی خارجی دراین سواحل‌لنگر میانداخت وملاحان برای گردش از کشتی قدم بساحل می‌گذاشتند یک ممت مردان واطفال مستمند - لاغر وگرسنه دنبال آنها دویده‌صاحب صاحب گویان دست‌تکدی‌بسوی آنها درازمی‌کردندوصاحب هاهم باکمال خشونت آنها را از خود دور ساخته گاهی هم اگر در دست آنها از ماکولات چیزی بود بسوی آنها پرتاب می‌کردند واین ستم‌دیده‌ها با اشتیاق فراوان از فضولات غذای صاحب‌ها استفاده می‌کردند . مأموران بیچاره دولت غلام وارکمر خدمت حتی درمقابل ملاح ساده خارجی بمیان می‌بستند . اما - اما حالا خداراشکر وسپاس که بمن آن اندازه سلامتی وعمر عطا فرمود که دیدم ماخوددارای کشتی‌های جنگی شدیم ماخود میتوانیم بی کمک دیگران سواحل خلیج فارس را محافظت کنیم . حالا صاحب اصلی کشور بایران حکومت میکند حالا ایرانی میتواند درکشور خود آقا باشد و بخارجی صاحب - صاحب نگوید . می‌تواند سربلند باشد ...»<sup>۲</sup>

۱ - گرچه نقل این قسمت از خاطرات تیمسار صفاری ، خارج از موضوع بحث ما است ، ولی چون نشان دهنده وضع اجتماعی ایران در آن ایام است ، بدرج آن مبادرت کردیم .

شاه در دنبال این گفتار روبرگرداند دستمال از جیب بدآورده اشك چشمان را پاك كردند . این لحظه آنچنان پرهیجان بود که مدتی سکوت حکم فرماید و حاضران هریک از کثرت شوق و ذوق واقعا متاثر بودند . سرتیپ صفاری می‌نویسد: «من اشك رضاشاه را دوبار دیدم یکبار موقع ورود اولین دسته هواپیماهای ارتشی در فرودگاه قلعه مرغی دفعه دیگر در شبی که شرحش گذشت :

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 . ماتلاش خواهیم کرد . یکی از کشتیها مأمور عمقیابی شد . پس از چند ساعت تلاش ، محل نزدیک‌تری را در کناره (ریشهر) پیدا کردند . صبح روز بعد بسوی کشتیها حرکت کردیم . من و بایندر و مرحوم سردار اسعد و چند تن دیگر بکشتی پلنگ که برای اقامت شاهنشاه آماده شده بود وارد شدیم . موقع ورود بکشتی شلیک توپها متوالیا بگوش می‌رسید . شاهنشاه از اینکه قایق موتوری بسبب تلاطم و وجود امواج بزحمت توانست کنار کشتی پهلو بگیرد بسیار ناراحت بودند . ولی همینکه پاداخل کشتی گذاشتند مجدداً قیافه متبسم بخود گرفتند . پس از طی معرفی ما ، خطاب بمرحوم سرلشگر علی نقدی (سردار رفعت) که مرحوم ناسروان نقدی پسرش فرماندهی کشتی را بهمه داشت فرمودند : سردار رفعت قریبا خواهیم دید که نقدی پسرت ریش از برشال گذشته و امیرالبحر خلیج فارس خواهد شد . حالا کجا رادیدی اول کاراست ؟ ... ملتزمین رکاب و مدعوین را در تمام کشتیها جادادند و پس از ساعتی کشتیها لنگر کشیده بسوی بندر شاهپور راه افتادیم . قرار بود شاهنشاه ناهار را دربندر شاهپور با تمام مدعوین و افسران صرف فرموده و از آنجا با قطار عازم تهران شوند . شب بسیار بخوشی گذشت شام با نقل داستانهها و مطایبات دلپذیر پایان رسید .

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 احداثات بندر جز چندخانه و یک بارانداز - و چند بنای دیگر که اختصاص بدفاتر گمرک و بندر داشت دیگر بنای قابل توجهی نداشت - جز رومد آب دربندر شاهپور عجیب است ، شبها چند کیلومتر از ساحل زیر آب میرود و روزها آب بمقدار زیادی پائین می‌آید . بهمین جهت کشتی موقتی کنار اسکله پهلو گرفت ناچار نردبانی گذاشتند که از آن بیلا رفته قدم بساحل بگذاریم .

اینکار برای شاهنشاه و بعضی ملتزمین بسیار دشوار بود . اعلیحضرت رضاشاه از اینکه باوی کمک کرده زیر بغلش را بگیرند سخت ناراحت و متنفر بوده است مدتی بالبخندهای تصنیی به نردبام نگر بستند . شغل همیشگی را از دوش برداشته بکناری انداختند . و پابه پله نردبام گذاشتند سرانجام صعود کردند . ولی قیافه درهم و خشمگین ایشان کاملا ناراحتی معظم له را نشان می‌داد . با سردار رفعت یکی از افسران کمک کرد خلاصه هریک بازحمتی خود را بساحل رسانیدند .

در ساحل سرلشگر مجید فیروز (ناصرالدوله) وزیر راه و عده‌ای از دولتیان و مأموران صف کشیده بودند و پس از عرض خیرمقدم از طرف ناصرالدوله به (بنگله‌ها) یعنی همان چند بنای بندر و گمرک روی آوردیم . ناهار در پیشگاه شاهنشاه صرف شد .

آنجا هم یکی از پیشخدمت‌ها دسته گلی بآب داد .

موقع گردانیدن غذا دستش لرزید و روغن خورش قرمه سبزی را بروی شانه کماندان «جرجیس» که لباس سفید نیروی دریائی به تن داشت فرو ریخت بیچاره باعذر خواهی از جایش برای تعویض لباس بلند شد . خشم و غضب شاهنشاه بحدی رسیده بود که ما غذا خوردن را از یاد بردیم و مجلس ناهار تا آخر بطرز بسیار نامطلوبی گذشت . پس از صرف ناهار همه مهمانان خارجی رفتند . ناصرالدوله فیروزوزیر راه گرفتار مواخذه شدید شد که چرا توانسته است پیشخدمتهای ورزیده و وارد از تهران بیاورد .

قیافه ناصرالدوله واقعا دیدنی بود و نزدیک بود از ترس قالب تهی کند . دو یا سه ساعت 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 به افسران ایتالیائی چنین فرمودند :

«... ما امیدواریم باکمک شما افسران نجیب و دلیر بتوانیم به بحریه 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 نیفتیم همیشه نظر ما بدوستانی است که در کمال بیطرفی و بیغرضی در راه پیشرفت باکمک مینمایند .

امیدوارم در سایه صلح و آرامش ملتین ایتالیا و ایران بهدفعتهائی خود برسند...»  
افسران ایتالیائی چون در دوران فاشیست خدمت می‌کردند هورا کشیده باسلام فاشیستی شاهنشاه را بدرقه کردند . خوب بخاطر دارم کماندان جرجیس پس از حرکت قطار بمن نزدیک شد و گفت :

شاه شما واقعا دموکرات به تمام معنی است . پرسیدم چه چیز موجب این اظهار عقیده شد؟ گفت من خیال می‌کردم حالا با کسی مقابل می‌شویم که با جلال و جبروت با غلامان و مستخدمین زیاد و تشریفات جالب حرکت می‌کند . من می‌بینم این مرد دلیر بایک پیراهن سربازی و یک جفت کفش سفید (ملکی پاداشتند) و یک عصای ساده حرکت می‌کند . از تمام مستخدمین خیالی من فقط یک نفر دیدم که کیفی در دست داشته و دنبال ایشان در حرکت بود ...»<sup>۱</sup>

بدینترتیب مراسم رسمی ورود و آغاز فعالیت کشتیهای جنگی ایران انجام شد . سازمان نیروی دریائی جنوب که مرکز آن در خرمشهر معین شده بود ، به فرماندهی شادروان دریابان غلامعلی بایندر شروع بکار کرد و پس از تشکیل این سازمان شعبة بحریه جنوب نیز منحل شد و باقیمانده واحدهای قدیمی دریائی آن که عبارت بود از سه ناوچه فرسوده (آذربایجان - گیلان - مازندران) کرجی موتوری چلچله و هفت فروند کرجی موتوری ، همراه با کارگران و بودجه مربوطه برابر تصویبنامه هیأت وزیران، بوزارت جنگ انتقال یافت . ضمنا ناو یکهزار تنی همای (متعلق به شیخ خزعل) و ناوچه ۷۲ تنی شاهین که در محمره (خرمشهر) در تحویل لشکر سابق جنوب بود، باین سازمان تحویل شد.

سازمان نیروی دریائی جنوب با واحدهای نامبرده بشرح زیر درسه گروه جداگانه ، عملیات خودرا آغاز کردند :

دسته یکم - ناو ۹۵۰ تنی و دوناو ۳۲۰ تنی شهباز و سیمرغ .  
دسته دوم - ناو ۹۵۰ تنی پلنگ و دوناو ۳۲۰ تنی شاهرخ و کرکس .  
دسته سوم - (که دسته ساحلی نامگذاری شده بود) - ناو یدک بر ۴۰۰ تنی -  
ناوچه ۷۲ تنی شاهین - ده کرجی موتوری مسلح - کرجی تدارکات بنام کارون - قایق  
موتوری چلچله - دو مخزن شناور و سه کرجی بندری .

کاروان نیروی دریائی جدید ایران بدستور شاه و داشتن فرمانده جسوری مانند بایندر ، کمی بعد ، بدون توجه باخطار مامورین عراقی، وارد بندر خرمشهر شده و در آبهای ساحلی ایران که عراقیها هنوزهم از ادعای خود دراین قسمت از شطالعرب دست برنداشتهاند لنگر انداخت . و بدینسان نیروی دریائی نوین ایران بوجودآمد .

### حوض شناور :

پس از استقرار نخستین پایگاه دریائی ایران در بندر خرمشهر برای تعمیر کشتیهای جنگی ایران و ناوچههای ضد قاچاق ضرورت ایجاد یک حوض شناور مورد توجه قرار گرفت . بطوریکه درهمین بخش خواهد آمد، انگلیسیها از بدو پیدایش فکر تشکیل ناوگان جنگی ایران درخلیج فارس (حوض شناور) و تعمیرگاه ناوها را زیر نظر داشتند . درگزارشی که وزیر مختار انگلیس درتهران بوزارت خارجه متبوع خود داده است میگوید<sup>۱</sup> :

«... ما نمیدانیم که برای تعمیرگاه و تعمیرکشتیها ، و برای تامین نیازمندیهای سوخت چه تدارکی شده ... ؟

... من شنیدهام که کمپانی نفت انگلیس وایران با این تقاضا که تعمیرگاه شناور کوچک<sup>۲</sup> آنها احتمالا برای تعمیر این کشتیها مورد استفاده قرارگیرد ...»

### چراغهای دریائی :

اگر دریادار بایندر را عاشق جانباز خلیج فارس و قدرت دریائی ایران درآبهای گرم این سرزمین بدانیم ، یقینا سخنی بگزارف نگفتهایم . او با این عشق و اشتیاق کارخود

۱ - اسناد بایگانی عمومی وزارتخارجه انگلستان - اف . ا و ۳۷۱ - پرونده ۱۵۳۵۵

برك ۲۰۸

۲ - قبل از ملی شدن صنعت نفت ایران، تعمیرگاه بزرگ مهندسی شرکت سابق نفت در اسکله شماره ۸ مستقر بود که همهگونه تعمیرات درآن انجام میشد و کشتیهای بزرگ اقیانوس پیما میتوانستند نیازمندیهای خود را تامین و خرابیها را ترمیم کنند در رساله چاپی که روابط عمومی شرکت سابق منتشر کرده است - مشخصات حوضچه مورد بحث بدین شرح منعکس شده :

«... حوضچه شناوری وجود دارد که قدرت بلند کردن ۷۵۰ تن را دارد بطوریکه میتواند قسمتهای زیرکشتی را تعمیر نماید و از آن گاه گاه جهت آوردن کشتیهای کوچک بحوضچه استفاده میشود . بزودی حوضچه شناور بزرگتری که قدرت بلند کردن ۵۷۰۰ تن را دارا باشد در دسترس گذاشته خواهد شد . تمام سازمان کشتیرانی کامل و دارای تمام شعب مربوطه میباشد و تعداد کارکنان تقریبا به سه هزار نفر بالغ میگردد ...» - (وسایل کشتیرانی در آبادان سال ۱۳۲۷ چاپخانه روابط عمومی نفت آبادان - ص ۳)

را آغاز کرد، به نیروی دریائی ایران زندگی بخشید و سرانجام نیز در راه معشوق جان خود را فدا کرد.

شادروان بایندر برای اینکه نفوذ دریائی ایران را در خلیج فارس توسعه دهد و ایران را حاکم بر آبهای ساحلی و جزایر معرفی کند، در صدد برآمد تا سازمان چراغهای دریائی ایران را در خلیج فارس بوجود آورد. بدین منظور نخست دوجوان بنامهای ناصر عمیدی و سلیمی زنجانی را برای تحصیلات افسری دریائی و تخصص در امور چراغهای دریائی بدانشکده «برست» فرانسه فرستاد. این دونفر که با درجه ناویان سومی فارغ التحصیل شدند، ابتدائاً در کارخانه «ب. ب. ت» فرانسه که چراغهای دریائی می ساخت، نحوه کار چراغهای دریائی را فرا گرفتند، سپس در کارخانه چراغ سازی «آ. جی. ا» سوئد تعلیمات کافی دیدند و در سال ۱۳۱۸ بایران بازگشتند ولی حادثه شهریور ۲۰ نه تنها احراز مالکیت چراغهای دریائی ایران در خلیج فارس را از یاد برد، بلکه چراغهای خریداری شده نیز در بنادر ایران و فرانسه توقیف و به یغما برده شد.

سازمان نوین نیروی دریائی ایران، بمنظور تقویت کادر درجه داران فنی آموزشگاهی بنام آموزشگاه مهندسی، در ناویک هزار تنی همای تاسیس کرد و عده ای از جوانان نقاط مختلف کشور با داشتن پایه تحصیلات شش ساله ابتدائی، برای فراگرفتن رشته های سکان، موتور، دیگ بخار، بیسیم، برق، توپخانه دریائی، ملوان و میکانیک، با شرایط مناسبی جهت این آموزشگاه استخدام شدند و تحت نظر افسران فارغ التحصیل بآموختن علوم و فنون دریانوردی پرداختند. علاوه بر واحدهای فوق، نیروی دریائی جنوب، بتاسیس یک تعمیرگاه مجهز دریائی نیز اقدام کرد و بتدریج ساختمانهایی از قبیل سربازخانه، بهداری، بیمارستان، باشگاه افسران، اسکله های متعدد در رود کارون، دستگاه تصفیه آب، مخازن و تعدادی خانه جهت سکونت افسران و درجه داران در محوطه نیروی دریائی در خرمشهر احداث کرد و اداراتی نیز بنام اداره بندی بندر شاهپور و خرمشهر و خسروآباد و موسسه فانوسهای دریائی در بوشهر، بسازمان این نیرو اضافه شد. و مقدمات کار برای تاسیس یک پایگاه دریائی نظامی در بندر شاهپور نیز فراهم گردیده و ساختمانهایی در بندر نامبرده در اواخر سال ۱۳۱۹ شروع باحداث شد. علاوه بر آن نیز در بوشهر و جزیره کیش، دو دستگاه فانوس دریائی و هوائی جهت راهنمای کشتیها و هواپیماها نصب شدند و یک فروند حوض شناور، بظرفیت ۶۰۰۰ تن جهت تعمیر ناوها و کشتیها تهیه شد و در بندر شاهپور مستقر گردید.

درباره این که وجود یک نیروی دریائی مقتدر، در استقرار امنیت مرزهای دریائی و جلوگیری از افکار توسعه طلبانه و استیلا جویانه چه نقشی میتواند داشته باشد، با آنچه که از آغاز کتاب تا بدینجا از نظر خواننده بصیر و روشن بین گذشته است، هرگونه توضیحی زائد بنظر میرسد. بهمین جهت در اینجا بدون ورود به جزئیات امر - رئوس نتایجی را که از تشکیل سازمان نیروی دریائی، در سالهای گذشته بدست آمده است فهرست وار مرور میکنیم:

۱- نیروی دریائی انگلیس و موسسات پایگاههای دریائی خود را در جزیره هنگام و پایگاه باسعد و تخریب کرد و نقاط نامبرده را که سالهای متمادی تحت اشغال آنان بود، برای



همیشه ترك گفت و نیروی دریائی ایران موسسات مزبور را متصرف شد و حاکمیت خود را بر این جزایر که قسمتی از خاک ایران بودند، مجدداً اعمال کرد .

۲- حمل و نقل قاچاق در کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان بطور محسوس کاهش یافته و بلکه بکلی از بین رفت .

۳- عمل خرید و فروش اسلحه قاچاق، بخصوص برده فروشی متروک شد و امنیت در سواحل ایران برقرار گردید .

۴- از ورود غواصان سواحل بیگانه که بطور قاچاق در اطراف جزایر ایران مرورید صید میکردند جلوگیری بعمل آمد .

۵- عده زیادی از اهالی سواحل ایران که بکرانه‌های عربستان مهاجرت کرده بودند ، به میهن خود بازگشتند و باطیب خاطر برای انجام خدمت زیر پرچم در واحدهای نیروی دریائی مشغول شدند .

۶- امورات بندری بنادر تحت اصول منظم و مرتب، طبق قواعد و مقررات بین‌المللی اجرا شد و از وسایط نقلیه آبی اتباع ایران که سالیان متمادی تحت قیود و مقررات بندری سواحل بیگانه بودند و حتی اجازه نداشتند که پرچم ملی ایران را در مواقع دریانوردی در خلیج برافرازند حمایت شد و از اجحافات دوایر بندری بیگانه نسبت بآنها جلوگیری بعمل آوردند .

۷- حمل و نقل افراد ارتش و ژاندارمری در سواحل خلیج و مکران که قبلاً بوسیله کشتیهای بازرگانی بیگانه صورت میگرفت ، بوسیله واحدهای نیروی دریائی جنوب انجام شد .

۸- همساله عده کثیری از جوانان و فرزندان اهالی مناطق جنوب در حین انجام خدمت زیر پرچم فنون مختلفه از قبیل میکانیک، آتشچی، سکانی، برق، بی‌سیم ، جوشکار، کلافی، و غیره را در تعمیرگاه و ناوهای نیروی دریائی جنوب عملاً فرا گرفته و با حرفه‌هاییکه مادام‌العمر از آن بهره‌مند خواهند بود به جامعه کشور تحویل شده و می‌شوند . علاوه بر نتایج فوق، دولت ایران موفق شد که بوسیله این نیرو با باهتر از در آوردن پرچم سهرنگ ایران در آبهای خلیج فارس و دریای عمان، نفوذ و حاکمیت خود را که از دوره افشایه به بعد بر آن مناطق از دست داده بود، مجدداً به دست آورد.



## اسناد ومدارك وزارت خارجه انگلستان

از زمانی که استعمارگران انگلیس برخلیج فارس و امارات و جزایر، آن تسلط یافتند و دامنه نفوذ خود را در سرتاسر پهنه این دریای وسیع گسترش دادند، بلطایف الحیل کوشیدند تا هرگونه قدرت دریائی دیگری را در این منطقه نابود سازند و خود نیروی بلامنازع دریائی درخلیج فارس باشند. چنانکه دیدیم آنان به بهانه‌هایی چون مبارزه با تجارت برده و دزدان دریائی موفق شدند قدرت دریائی و تجارت دریائی ایران را درخلیج فارس از میان ببرند، و درپیش برد این هدف نیز موفق شدند.

با این مقدمات طبیعی است، اگر استیلاگران انگلیسی از تشکیل يك نیروی دریائی جوان و نیرومند در این منطقه نگران و وحشترده شوند و با خدعه و نیرنگ و شیوه‌های دیپلماسی مخصوص بخودشان، تا آنجا که قدرت دارند، از تحقق چنین امری جلوگیری کرده، یا لاقلاً طرق تازه‌ای برای ادامه نفوذ و تسلط خود برخلیج فارس بیاندیشند، که با وجود يك نیروی دریائی دیگر ازخلیج فارس مابینت نداشته باشد، خواه از طریق مذاکره، سازش و حتی عقب‌نشینی، و خواه از طریق برخورد و منازعه و ایجاد بحرانی شدید، در روابط دو کشور.

بهمین جهت از نخستین روزی که ماموران مخفی بریتانیا، گزارش دادند که ایران درصدد ایجاد يك نیروی دریائی جدید است و به دیپلماتهای انگلیسی در ایران و سراسر خاورمیانه دستور داده شد، تا در این باره تحقیق کنند، کوشش دامنه‌داری، برای بی‌اثر کردن نیروی دریائی ایران و جلوگیری از گسترش دامنه فعالیت آن آغاز شد، و تا هنگامیکه نیروی دریائی ایران عملاً فعالیت خود را آغاز کرد ادامه داشت.

آنچه در این بخش از کتاب می‌خوانید، مجموعه اسناد و مدارکی است که در جریان وقوع همین رویداد، بین مقامات دولت انگلیس و نمایندگان سیاسی آنکشور، در ایران، هندوستان و پایگاههای خلیج فارس مبادله شده است.

سفارش دولت ایران به ایتالیا، برای ساختن و خرید چند فروند ناو و قایق گشتی توپدار مقدمه تشکیل ناوگان نیرومندی بود که هم‌اکنون حفظ ثبات و امنیت را در سراسر منطقه خلیج فارس عهده‌دار شده است، و سیاستمداران بریتانیا با در نظر گرفتن قدرت دستگاه حکومتی ایران، که پس از یکصد و پنجاه سال، ناچار بودند، آنرا در معادلات سیاسی خود بحساب آورند، این واقعیت را پیش‌بینی می‌کردند و متن این اسناد از حیل‌ها و دسایس آنان برای جلوگیری از ریشه‌گرفتن چنین نیروئی پرده برمی‌دارد.

کلیه این اسناد و مدارک که از بایگانی عمومی انگلیس استخراج و عیناً ترجمه شده

دارای عناوینی چون : محرمانه ... غیر قابل توزیع ... تهیه فتوکی ممنوع ... حق طبع محفوظ ... سند رسمی دولت اعلیحضرت انگلیس ... و مانند اینهاست، که از اهمیت این اسناد و فوق‌العاده بودن آنها حکایت می‌کند .

گو اینکه با مطالعه این اسناد ، نیاز به هیچ توضیح یا شرح‌اضافی، نخواهد بود، اما اشاره به چند نکته کوچک، قبل از مطالعه متن اسناد ضروری بنظر می‌رسد :

۱- این مکاتبات که مربوط به سالهای ۱۹۳۱ و ۱۹۳۲ - م است، بروشنی نشان می‌دهد، که سیاست استعماری و استیلاجویانه انگلیس، در طول این چهل سال چندان تغییری نکرده است. منطق آنان برای تسلط بر جزایر ایران در خلیج فارس، از جمله هنگام، تمب و ابوموسی ، همان منطقی است، که امروز نیز بعنوان بهانه دستاویز، بدان متشبث می‌شوند .

۲- وحشت و نگرانی انگلیسها از بوجود آمدن يك ناوگان جوان و نیرومند ، در خلیج فارس بیشتر بدان خاطر بود، که احساس می‌کردند ، اگر کشورهای ساحلی صاحب نیروی دریائی کافی باشند، سرنوشت این دریا را خودشان در دست خواهند گرفت و بيك نیروی بیگانه اجازه نخواهند داد که با بهانه «حفظ امنیت و ثبات» در امور آنها دخالت کنند، و ایجاد نیروی دریائی ایران اولین قدم در راه سپردن سرنوشت خلیج فارس بدست صاحبان واقعی آن، مخصوصاً ایران بود، که بیش از هر کشور دیگری در این منطقه مرز دریائی دارد و همه رسوم و قوانین بین‌المللی چنین حقی را برای ایران و کشورهای ساحلی دیگر برسمیت شناخته است .

۳- ترجمه دقیق و کلمه بکلمه يك سند مخصوصاً وقتی که توسط دیپلماتها و سیاست‌بازان سیاسی انگلیسی تدوین شده و هر گوشه آن حاوی نکات و نقطه‌نظرهای خاصی باشد طبعاً کاری است ، بس دشوار. جملات این مدارك اغلب چند پهلو و سرشار از حشو و زوائدی است که عدم توجه بآنها باعث خدشه‌دار شدن متن می‌شود، کما اینکه در هر جمله چندین بار اصطلاحاتی چون : احتمالاً ، با احتمال قوی، ممکن است، امکان دارد، شاید، تصور می‌رود، حتی، اگر ... و مانند اینها بکار برده شده، که اگرچه در ظاهر امر ممکن است زائد بنظر برسند، ولی در پس هر يك از این عبارات، نظراتی خاص نهفته است. ۴- در ترجمه و نقل اسناد، پس از برگرداندن دقیق و تحت‌اللفظی هر يك از آنها، هر نامه و تلگرام چندین بار مرور و با اسناد اصلی مقابله شد، تا ضمن حفظ امانت کامل کلام، مفهوم دقیق آن نیز عیناً برگردانده شود، و تا آنجا که اندکی دگرگونی به متن اسناد، لطمه‌ای وارد نسازد، بپس و پیش کردن جملات و کلمات به تفهیم مضمون کمک کنیم .

۵- در مواردی که اصطلاحات خاص یا ابهام در کلام، شرح یا توضیحی اضافی را ایجاب می‌کرده است ، با افزودن این توضیحات مبادرت کردیم . البته این اضافات مستقلاً در مقدمه هر يك از سندها ، در پاورقی صفحات، یا در پراکنش ( ) آمده است ، تا بدون اینکه به اصالت اسناد و مدارك خدشه‌ای وارد شد، درك عمق مسائل و مطالب سهل‌تر باشد ... اینك متن اسناد :

اف . او ۳۷۱ پرونده ۱۵۴۵۵ برگ ۲۰۸

در نامه محرمانه فرمانده کل مقرر هند شرقی انگلیس، - که در زیر نقل می‌شود -

از وزیر درباری بریتانیا درباره سیاست آنکشور، پس از تشکیل نیروی دریائی جدید استفسار می‌کند .

فرمانده کل مملکت است که با ایجاد چنین نیروئی اهمیت پایگاههایی چون هنگام وباسمیدو، از نظر ایرانیان بدور نخواهد ماند و با توجه باینکه ادامه تسلط بر هنگام را برای انگلستان حیاتی می‌داند، نمی‌تواند از ابراز نگرانی، کسب تکلیف و در عین حال راهنمایی او برای خود در لندن، خودداری کند . اینک متن نامه فرمانده کل مقرر هند شرقی به وزیر دریائی انگلیس و نامه دستور العمل افسر ارشد دریائی انگلیس در خلیج فارس باین فرمانده از نظر تان می‌گذرد :

محرمانه - رونوشت

از: فرمانده کل مقرر هند شرقی دریا تابوا به تاریخ ۱۵ ژوئن ۱۹۳۱ شماره ۳۲۷۳

آی - ای ۳۷۰ به : وزیر درباری - لندن - بخش جنوب غربی.

### ناوگان ایران

نامه شماره ۱۱۴۵۷۱ بیست و ششم مه ۱۹۳۱ افسر ارشد دریائی وابسته به ناوگان انگلستان در خلیج فارس برای اطلاع جناب لرد به پیوست ارسال می‌شود .

۱- طبق آخرین خبر واصله ، چهار قایق کشتی کوچک طی ماه‌های ژوئیه ، سپتامبر و اکتبر در ایتالیا تکمیل خواهد شد، و دو کشتی توپدار در اکتبر و دسامبر امسال. بنابراین بنظر می‌رسد که این سفاین نیروی دریائی ایران در نوامبر آینده در خلیج فارس وارد عمل خواهند شد یک سیاست صریح پیش از آن تاریخ مورد اقتضا است .

۲- من خوشوقت خواهم شد که نظرات کلی جناب لرد را درباره این موضوع دریافت دارم و بدانم آیا قصد بر این است که این موقعیت طویل‌الاستقرار انگلیس در خلیج باید حفظ شود یا شقوق دیگری در نتیجه حضور کشتی‌های جنگی متعلق به ایران در آن آبها پیشنهاد می‌شود ؟

۳- با توجه به نامه افسر ارشد نیروی دریائی خلیج فارس ، ملاحظات ذیل بعمل آمده است :

الف - من از هنگام ملاقات سررابرت کلایو با جناب لرد در ژانویه ۱۹۳۱ که خاطر نشان شد: ایران ممکن است به ارزش «هنگام» بعنوان پایگاهی برای کشتی-هایش واقف گردد ، دیگر از پیشرفت مذاکراتی که در موضوع پروتکل «هنگام» بعمل آمده اطلاعی ندارم .

هدف ما هنوز نگاهداشتن هنگام بعنوان یک پایگاه است. بشرط آنکه بتوانیم شرایط موجهی بدست آوریم . و افسر ارشد دریائی خلیج باید این نظر را پیش از پیش در خاطر داشته باشد . وضع ما در هنگام بیشتر توسط عرف استقرار شده است تا توسط عهدنامه، و اگر کشتی‌های جنگی ایران از این بندر - مادامیکه مذاکرات هنوز در جریان است - استفاده کنند ، افسر ارشد دریائی باید فوق‌العاده مدبرانه کار کند و بکوشد تا خطر یک حادثه را که ممکن است توافق نهائی درباره شرایط پروتکل را بمخاطره اندازد به حداقل برساند .

ب - باسیدوی انگلیس را به زحمت می‌توان قلمرو انگلیس تلقی کرد. همانطور

که جناب لرد مسبق هستند ، این ناحیه را ما با اجازه سلطان مسقط در دست داریم ، در حالیکه این امر از اجازه جزیره قشم توسط سلطان از شاه ایران که باسیدورا نیز شامل می شود - سرچشمه می گیرد (کتاب : ممالک مجاور هندوستان - جلد سیزدهم - خلیج فارس صفحات ۱۲۲ - ۱۱۷) :

افسر ارشد دریائی خلیج فارس بنظر می رسد که هیچگونه حق خاصی برای لنگر انداختن در آبهای اطراف این بندر را ندارد. در واقع ، جناب لرد باید توجه کنند که ایرانی ها را که آماده تمایل به استفاده از بندری در این حول و حوش هستند، ممکن است تشویق کرد تا استفاده از باسیدورا به هنگام ترجیح دهند .  
ج - من موافقم که احترامات متداول بین المللی باید رعایت شود .

هنوز معلوم نیست که افسر فرماندهی ناوگان ایران چه درجه ای خواهد داشت ، ولی ممکن بنظر می رسد که ایرانیان مراقب باشند تا افسر ارشد نیروی دریائیشان از درجه سرتیپی یا مقام مشابهی باشد که او را نسبت به افسر ارشد دریائی انگلیس، ارشد سازد<sup>۲</sup> .

د - مطلبی است که من قادر نیستم درباره اش اظهار عقیده کنم و بنظر می رسد مسئله ای باشد که سیاست آن باید توسط وزارت خارجه قاهره قاهره و طراحی شود .  
ه - این وضع، اگر بوجود آید باید مورد اقدام قرار گیرد. سعی در وضع مقررات برای موارد فرضی ، عملی بنظر نمی رسد (باید صبر کنیم این قضیه اتفاق بیافتد، آنوقت درباره اش تصمیم بگیریم) و این امر لازم خواهد بود . می توان توسط سازمان موجود افسران گزارش دهنده خلیج که ممکن است برای توسعه مناسب باشد، به اینکار اقدام کرد .

فعلا در قلمرو ایران افسران گزارش دهنده [مامورین کسب اطلاعات و جاسوسی] در آبادان، محمره، بوشهر و بندر عباس وجود دارند و این يك شكاف ۸۰۰ میلی در خط کرانه بین بوشهر و بندر عباس باقی می گذارد .  
در کرانه عربی ، افسران گزارش دهنده، در مسقط و بحرین هستند و اینجا هم باز توسعه کادر این افسران ممکن است مقتضی باشد . امضاء ویس آدمیرال ای. ج. ا.  
فولرتن فرمانده کل  
محرمانه - رونوشت

از : افسر ارشد دریائی دیویزیون خلیج فارس در بصره مورخ ۲۶ مه ۱۹۳۱  
به : فرمانده کل مقر هند شرقی

### ناوگان ایران

طی دیدار اخیر از بیست و دوم تا بیست و چهارم مه خود از بوشهر ، من با جناب نماینده سیاسی مقیم بوشهر مسائل مربوط به ایجاد يك نیروی دریائی اقیانوس پیما

۱ - این کتاب شامل هفده جلد و مجموعه قراردادهای - معاهدات - مفاوله نامه ها و غیره است .

۲ - افسر ارشد نیروی دریائی انگلیس ها «کاپیتن کراب» بود و کاپیتن در نیروی دریائی معادل «سرهنگ» است . برعکس نیروی زمینی که کاپیتن در حدود «سروان» است .

ایران را در خلیج مورد بحث قرار دادم .

۲ - نماینده سیاسی مقیم بهمن اطلاع داد که او خودش هم از این موضوع بی اطلاع است، هرچند باخبر شده که در بودجه امسال گفته می شود مبلغی قریب ۲۵۰۰۰۰۰ پوند برای برنامه ساختمان اختصاص یافته است. اگر این امر حقیقت داشته باشد، بنظر می رسد گزارشاتی را که هم اکنون دریافت شده، مبنی بر اینکه کشتی ها می بایست در پایان امسال تکمیل کردند، باید جدی گرفت .

۳ - من به نماینده سیاسی مقیم پیشنهاد کردم که ورود نیروی دریائی ایران مسائل قابل اهمیتی را مطرح می کند . او بانظر من موافق بود و اظهار نظر کرد که اکنون زمان آن فرا رسیده است و صلاح هردو نفر ما نیز در این است که از مقامات مافوق خود کسب تکلیف کنیم .

۴ - برای من دشوار است که در این مورد پیش گوئی کنم که چه مسائلی بالفعل پیش خواهد آمد ، زیرا اطلاعاتی که بتوان روی آن کار کرد بسیار اندک است . (چیزی دستمان نیست و اطلاعاتی نداریم که بتوانیم درباره اش تصمیم بگیریم) مثلاً ما نمی دانیم که برای تعمیر گاه و تعمیر کشتی ها و برای تأمین نیازمندی های سوخت، چه تدارکی دیده شده ؟... از این امر هم که آیا افراد و افسران کشتی ها ایتالیائی خواهند بود یا ایرانی؟... باز بی اطلاع هستیم . من شنیده ام که کمپانی نفت انگلیس و ایران باین تقاضا که تعمیر گاه شناور کوچک آنها احتمالاً برای تعمیر این کشتی ها مورد استفاده قرار گیرد تماس حاصل کرده است، ولی این را هم می دانم که آن تعمیر گاه بقدر کافی بزرگ نیست .

۵ - چندسال پیش امکان داشت به این فرضیه که ایجاد نیروی ایران در دریا بندرت میسر است ، اعتماد کرد ... مخصوصاً می توان گفت: هیچگونه تسهیلات برای تعمیر، غیر از آنچه ممکن بود توسط کمپانی نفت انگلیس و ایران تدارک شود، وجود نداشت . ولی امروز ایران، اقل در این لحظه ، در وضع بسیار متفاوتی قرار دارد ، و توسط رجالی فرمانروائی می شود که مایلند مشکلات را از میان بردارند و می خواهند نتایج کار را مشاهده کنند، هرچند که ارزش عملی نتایج حاصله اندک باشد. در این مقتضیات ، بسیار غیر عاقلانه خواهد بود که فرض شود آن کشتی های نوبنیاد در همان بدو ورود بکار برده نشوند .

۶ - توجه شما را به نکات ذیل که منبأ امتحان بعنوان اساس پرسشها و مسائل مطرح شده است جلب می کنیم :

A - اگر کشتی ها از هنگام استفاده کنند ، یا استفاده از آنها پیشنهاد نمایند، رویه افسر ارشد دریائی خلیج فارس در قبال آنچه باید باشد ...؟

B - بهمین ترتیب اگر ایرانی ها بخواهند کشتی های شان در کنار باسیدوی انگلیس لنگر بیاندازد تکلیف چیست ؟

C - هنگامیکه سفاین ایران در هر بندری یا در میان دریاها دیده شوند ، با احتمال کلی باید احترامات متداول بین المللی مبادله شود . ممکن است آنها از رویه مربوطه در این مورد بکلی بی اطلاع باشند و مسائل مربوط به ارشدیت و درجه - حتی اگر سفاین را ایتالیائی ها فرماندهی کنند، مطرح شود. ریرا افسرانی که بیک نیروی

دریائی خارجی عاریت داده می‌شوند، باید باین عنوان تلقی کردند که درجه و ارشدیتی را که در خدمت کشور خود بهره‌مند بوده‌اند، از دست داده‌اند.

**D** - ممکن است کشتی‌های ایران به گردش در امتداد کرانه‌های امارات متصالحه و بطینه گسیل شوند، ممکن است آنها بخواهند از بحرین، کویت و دوحه بازدید کنند. بسیار محتمل است که آن دولت بخواهد کشتی‌هایش را به اعراب نشان دهد..

**E** - ممکن است به سواحل مروارید سفر کنند و ممکن است محتملاً در حرکت قایق‌های اعراب در وسط دریا دخالت نمایند.

**F** - این امر هم حائز اهمیت است که تشکیلاتی ایجاد شود تا حرکت کشتی‌های ایران را مستقیماً به افسر ارشد دریائی خلیج فارس گزارش دهد تا فعالیت آنها را بتوان تحت مراقبت قرار داد. [۱]

**G** - راهنمایی، در زمینه سیاستی که باید در مورد مسائل مختلفی که مطرح شده، در پیش گرفته شود (و همچنین راهنمایی) درباره سایر نکاتی که تقریباً بطور مسلم در زمینه کلی این مسئله مطرح خواهد شد، مخصوصاً مفید خواهد بود. زیرا من معتقدم که همه چیز بستگی تام به این امر خواهد داشت، که اوضاع طی همان یکی دو سال اول ورود این سفاین به خلیج بایک‌روش اصولی دقیق مورد رسیدگی قرار بگیرد یا نگیرد؟... و این امر نیز حائز اهمیت است که اهم مساعی باید برای کسب اطلاع از کشتی‌ها و جزئیات طرز اداره‌ای که برای آنها پیشنهاد شده بعمل آید.

امضاء: کاپیتن جی. ای. کراب - افسر ارشد دریائی خلیج فارس

اف. او ۳۷۱ پرونده برگ ۲۰۰ - ۲۰۵

مقامات انگلیسی از این وحشت دارند که بار دیگر پس از دوران مجد و عظمت دریائی دیرین ایران، بازدید یک ناو ایرانی از بنادر عرب «یک وضع دشوار محتملاً ناگوار» بوجود آورد. حتی از نتایج وخیمی که برخورد احتمالی کشتی‌های ایران (بفرماندهی افسران ایتالیائی) و ناوگان انگلیس - برای ایتالیا - ایجاد خواهد کرد بیمناکند. اما آنچه که بیش از همه باعث نگرانی انگلیسها شده است، اشغال و تصرف جزیره «سبری» توسط دولت ایران است و اکنون جزایر «تمب» و «ابوموسی» در انتظار چنین سرنوشتی است. اگرچه ژنرال قونسول انگلیس در بوشهر بآنها اطمینان می‌دهد که این دوجزیره را باآسانی از دست نخواهند داد و دشوار بنظر می‌رسد که ایران در بازگرداندن این جزایر بخاک سرزمین خویش توفیق یابد.

در نامه محرمانه «ژرژ. تی. سی. فاول» ژنرال قونسول و نماینده سیاسی انگلیس در خلیج فارس به دبیر خارجه آن دولت درهند، می‌بینیم که انگلستان می‌کوشد مسئله قدرت یافتن نیروی دریائی و احتمال برخورد ناوگانها را به تعارف و مجامله برگذار کند و پیشنهاد می‌کند: بهرحیله‌ای که شده مانع بازدید ناوهای ایران از سواحل جنوبی و جزایر خلیج فارس شوند و دراین مورد، موضوع کسب اجازه قبلی، و اجازه متقابل را عنوان می‌کند:

پ . ز ۶۱۰۵ - محرمانه شماره ۵۸۳ س - ۱۹۴۱

نماینده مقیم و ژنرال قنصل انگلستان - بوشهر - هفتم سپتامبر ۱۹۴۱

از : جناب مازورتی . سی فاؤل - عامل سیاسی مقیم در خلیج فارس

به : دبیر خارجه دولت هندوستان - سیلا

آقا [ Sir «سر» = آقا و Sire «سر» = آقا ، حضرت ، صاحب - و

یکی از القاب انگلیسی]

اینجانب افتخار دارم که پیرو نامه شماره ۳۳۳ - س - هشتم ژوئن ۱۹۳۱ خود ، با ضمیمه ساختن نامه شماره ۱۰۳۱ مورخه بیست ونهم ژوئیه وابسته دریایی انگلستان در موضوع دو کشتی ۹۵۰ تنی که برای دولت ایران در دست ساختمان است ، (نظر شمارا) به پست شماره ۵۷۰ سی ویکم ژوئیه ۱۹۳۱ سفیر اعلیحضرت انگلستان در رم به وزارت خارجه عطف کنم .

۲ - ملاحظه خواهید کرد که کشتی‌های مورد بحث در شرف اتمام است .

یکی در اکتبر آینده و دیگری در نوامبر آماده خواهد شد. بسیار غیر محتمل است که مصادر ایتالیائی ساختمان کشتی‌ها را بدون دریافت وجه تا این مرحله رسانده باشند و در واقع ترتیبات این امر باتوجه به مراسله شماره ۶۷ مورخه ۱۶ مه ۱۹۳۱ وزیر مختار در تهران باید ظاهراً داده شده باشد. کشتی‌ها مسلماً پس از اتمام باید تحت آزمایش قرار گیرند ، به اسلحه مجهز شوند، و غیره ... و سرانجام به خلیج سفر کنند . این‌ها وقت خواهد گرفت، ولی تصور نمی‌کنم زیاد بطول انجامد . بنابراین ما باید مستدلاً منتظر آن باشیم که یک ناوگان ایرانی - مرکب از یکی دو کشتی - در اوایل سال آینده در خلیج فارس عرض اندام کند .

۳ - درباره اینکه وضع ساختمان آن چهار سفینه گشتی موتوری در چه مرحله‌ای است اطلاعی ندارم . بموجب مراسله ضمیمه فوق‌الذکر به وزیر مختار تهران، تاریخ اتمام آنها ژوئیه ، سپتامبر و اکتبر ۱۹۳۱ خواهد بود .

۴ - موضوع نیروی دریائی ایران در یک کنفرانس بین‌الادارات - رجوع شود به E. 3927 - که در اداره هند در تاریخ بیستم ژوئیه گذشته تشکیل شد ، مورد بحث قرار گرفت . - رجوع شود به نامه فوق‌الذکر - مفاد آخرین جمله نتیجه آن چنین است: «ولی در این لحظه چیزی بنظر نمی‌رسد انجام گیرد ، جز آنکه منتظر وقایع شد و شدیداً مراقب هرگونه تجاوز یا برخورد ایران بود.» در این مورد من جرئت می‌ورزم خاطر نشان سازم که وقتیکه ناوگان ایران «موجودیت» یابد، بهیچ عنوان مراقبت از جانب ما نمی‌تواند برای جلوگیری از وقوع یک وضع دشوار و محتملاً ناگوار - که در صورت بازدید یک رزمناو ایرانی عملاً از بندر و آبهای اعراب پیش خواهد آمد - مورد اعتماد باشد. مقامات ایرانی به احتمال قوی ما را از حرکت کشتی‌هایشان باخبر نخواهند کرد، و اولین اطلاعی که نماینده سیاسی مقیم از بازدید آنها از مسقط یا بحرین یا کویت حاصل خواهد کرد تلگرافی از مأمور سیاسی محلی مینی، بر اعلام خیر ورود آنها واستفسار اینکه او و حاکم محلی باید چه رویه‌ای در قبال آنها در پیش گیرند، خواهد بود. اگر ما - بادر یافت چنین تلگرافی - کاری نکنیم،



آنوقت دولت ایران می‌تواند استدلال کند که «سکوت موجب رضاست» پس آنها آزادی حرکت به آبهای عربی را دارند. اگر ما اعتراض کنیم، دولت ایران می‌تواند بپرسد که چرا به آنها اختطار قبلی نشده؟... اگر يك بار کشتی‌هایشان - بدون رعایت هیچگونه تشریفات - به يك بندر عربی فرستاده شده باشد، بسیار کمتر محتمل خواهد بود که بارعایت تشریفات در آینده موافقت کنند و این امر به يك بن‌بست دشوار منجر خواهد شد.

۵ - این امر، که به آن درنامه فوق‌الذکر خود اشاره کردم، و در نامه وابسته دریائی تأیید شده، که افسران بحریه ایتالیا افسران کشتی‌ها خواهند بود، از اثر حوادثی که ممکن است پیش‌آمد کند نخواهد کاست. آنها که در خدمت ایرانی‌ها هستند نمی‌توانند دعوی عمل خاصی را داشته باشند، ولی هرگونه رویداد ناگوار بین ما و ناوگان ایران، که چنین افسرانی در آن خدمت می‌کنند، ممکن است اثر تأسف‌آوری برای دولت ایتالیا داشته باشد.

۶ - در مورد اینکه آیا ناوگان ایران محتمل است که از آب‌های عربی بازدید کند؟... در بدو امر بنظر می‌رسد چنین احتمالی بسیار قریب به یقین باشد. در غیر اینصورت مشکل می‌توان تصور کرد که چرا دولت ایران زیر بار هزینه ساختن کشتی‌های توپدار برای خود رفته است؟... علت وجود آن چهار سفینه موتوری قابل تفهیم است: بایک خط ساحلی طویل - که اکنون حتی قسمتی از آن هم تحت کنترل نیست - و نظر به عوارض گمرکی گراف - که معاملات قاچاق را رایج کرده است، و باید با آن مبارزه شود - وجود نوعی سفینه گشتی موتوری، مستقر در بنادر کوچک مختلف بالا و پائین ساحل، لازم است ولی کم و بیش «تجملی» بنظر می‌رسد که آن دو کشتی توپدار نیز صرفاً بخاطر «پرچم افزایی» و تشریفات ساخته شده باشد، و این امر نیز که آنها تمام اوقات در آبهای ایران نگهداری خواهند شد - لاقلاً به نظر من - غیر محتمل می‌رسد.

۷ - امکان تجاوز ناوگان ایران به کرانه عربی در مراسله شماره ۳۸۶ مورخه ۲۳ ژوئیه ۱۹۳۱ مستر «داد» رسیدگی شده است. در ۱۸۸۷ - بطوریکه مستر «داد» خاطر نشان می‌سازد - دولت ایران با تمسخر جزیره سیری آن را به تصرف خود در آورد و دولت اعلیحضرت را در برابر يك امر انجام شده قرار داد. دور از احتمال نیست که احتمالاً آنها به تکرار این ضربشمت در تمب یا مثلاً ابوموسی مبادرت ورزند، هرچند بدون تردید در این مورد موفقیت آنها سهولت «پیروزی پیشین» نخواهد بود، معهداً مبادرت باین امر يك وضع بسیار شاق پیش خواهد آورد و همچنین اقدامات کوچک تجاوز بر جزایر پراکنده عرب همیشه ممکن خواهد بود.

۸ - عقایدی که توسط مستر داد در پاراگراف‌های ۳ و ۴ مراسله‌اش اظهار شده، بسیار متین و منطقی بنظر می‌رسد. ممکن است امکان نداشته باشد که از بازدید کشتی‌های تفنگدار ایران از آبهای عربی جلوگیری کنیم، پس اگر قرار باشد که آنها به چنین امری مبادرت ورزند، مطلوب‌تر آن است که این امر را - مانند رزمناوهای سایر کشورها - با «فرصت‌های قانونی» خود، ولی تحت نوعی کنترل از قبیل اعلام قبلی

یا کسب اجازه‌ای که طبق درخواست آنها صادر شده باشد، انجام دهند. اگر چنین ترتیبی داده شود، دیدارهای متعارف بصورت سلام و ادای احترام، تبادل دیدار و میهمان نوازی متقابل بین حکام محلی و مأموران سیاسی با فرماندهان ناوها در خواهد آمد. بحریه اعلیحضرت را مطمئن تر هستم که، از این همکاری خرسند خواهد شد، و بدین ترتیب محیط دوستانه‌ای ایجاد خواهد شد که دولت ایران را دلخوش خواهد ساخت و از احتمال مبادرت آن‌ها به تجاوز برخوردار خواهد بود. این امر که ناوها تحت فرماندهی افسران ایتالیائی خواهد بود نیز در حالیکه بر حساسیت هرگونه حوادثی که ممکن است برپا شود می‌افزاید، از طرف دیگر اگر مناسبات شخصی دوستانه‌ای بین افسران مذکور و مقامات سیاسی و بحریه خلیج مستحکم شود، احتمال آنکه افسران مذکور آلت دست مقاصد دولت ایران قرار گیرند بمراتب کمتر می‌شود. مهم‌ها این محیط دوستانه فقط بر اساس یک ترتیب قبلی با دولت ایران میتواند ایجاد شود. شق دیگر آن است که وقتی روبرو شدن با امکان یا احتمال رسیدن به (بن‌بست) پیش‌بیاید - چنانکه در پاراگراف ۴ فوق‌الذکر در نظر گرفته شده - نباید چنین ترتیبی ایجاد کرد.

۹ - یکی از مشکلاتی که در کنفرانس بین‌الادارات پیش کشیده شد، این بود که ایرانی‌ها ممکن است در این امر که ما انگلیسی‌ها حق داریم از طرف حکام کرانه عربی صحبت کنیم تردید کنند. ولی آیا اسماً (و بصورت ظاهر) در همه وقایع، این حکام نمی‌توانستند از طرف خودشان صحبت کنند؟ ... آیا نمی‌شد ارتباطشان - مثلاً همین تمایلشان به کسب اجازه از آنها، پیش از آنکه کشتی‌های توپدار ایران از آب‌هایشان بازدید کنند، به همان طرزى که هم‌اکنون ما برای مسقط در مقابل دولت‌های فرانسه و امریکا در مورد تعرفه مسقط عمل می‌کنیم - با ایرانیان برقرار شود؟ دولت ایران ممکن است شکایت کند که هر چند دست‌ها دست‌عیسو (برادر یعقوب) است، صدا صدای یعقوب است، ولی احساس ارتباط در هر صورت کاملاً صمیمانه خواهد بود. چون اجازه کنترل نشده کشتی‌های توپدار ایران در گردش در آب‌های عربی، آخرین چیزی است که حکام عرب می‌خواهند (حتی‌الامکان) دلشان نمی‌خواهد چنین امری تحقق یابد) مسقط البته یک امارت نشین مستقل است، و به احتمال قوی می‌تواند هر ارتباطی را که مایل باشد - البته از طریق ما - با دولت ایران برقرار کند. تنها اشکال اینست که دولت مذکور، مسقط را بعنوان امارت نشین برسمیت نشناخته است. بحرین و کویت در طبقه دیگری هستند، ولی - با استفاده از یک اصل - ممکن است محتملاً مجاز شوند که ارتباطی از طریق ما با دولت ایران برقرار کنند. البته در این مورد، باز سؤال مشابهی از نظر طریق ارتباط بین دولت ایران و حکام درباره اجازه یا اعلام پیش می‌آید. - رجوع شود به پاراگراف ذیل شماره ۱۰ - من تصور می‌کنم که این ارتباط نیز از طریق ما خواهد بود، همچون دادن اجازه ارتباط مستقل نه بین مقامات ایرانی و حکام عرب - حتی اگر تنها در مورد خاص حرکت کشتی‌ها هم باشد - باز نامطلوب خواهد بود.

۱۰ - مورد شاق این وضعیت در ادعای ایران بر بحرین ظاهر خواهد شد، و من البته بنابه ملاحظاتی جدی که در مورد این اصل توسط نماینده اداره خارجه در

کنفرانس مطرح شد، و به اهمیت این نکته که دولت ایران ممکن است اصرار ما را در کنترل بازدید این کشتی‌های توپدار از کرانه عربی به منزله نوعی قصاص تلقی کند، بعنوان عکس‌العمل در هنگام وسایر نقاط سیمائی خطرناکتر و زیان‌آورتر بخود بگیرد، کاملاً روشن هستم. ولی جسارتاً پیشنهاد می‌کنم: آیا ممکن نخواهد بود تقاضایمان را بدولت ایران در لفافه و بصورتی که نشان دهد هیچ‌گونه ارتباطی منظور نظر نیست، به‌پیچیم؟... آیا ممکن نخواهد بود که بگوئیم: براساس همکاری متقابل دو کشور «انگلیس و ایران [۱] در خلیج» همانطور که روزمناو انگلیسی معمولاً مقامات ایرانی را از بازدید آبهای ایران قبلاً مطلع می‌ساخته، یک اطلاع متقابل از حرکت کشتی‌های یکدیگر لازم است؟... درچنین صورتی تقاضای اینکه رزمناوهای ایران نیز باید نسبت به حکام عرب همین عمل را انجام دهند، اساساً بهیچ‌وجه غیرمنطقی نخواهد بود. (این طرح کم‌وبیش مشابه پیشنهادی است که کلنل بیسکو در کنفرانس مطرح کرد، به استثنای اینکه نظر او معطوف به «اجازه» بوده نه «اعلام» - ما می‌توانیم - اگر مصلحت باشد - اضافه کنیم که درعمل حتی کشتی‌های اعلیحضرت نیز بدون خبردار ساختن مأمور سیاسی محلی که این خبر را به حاکم می‌رساند، وارد بنادر عربی نشده‌اند. اگر در این زمینه بحث کنیم، آنوقت ممکن است از موضوع «اجازه» بگذریم و فقط روی «اعلام» اصرار ورزیم. البته «اعلام» به قدرت «اجازه» نیست، ولی در هر صورت: الف - از هرگونه ادعای ایران بر کرانه عربی جلوگیری خواهد کرد.

ب - جلوی بازدید های غافلگیرانه را خواهد گرفت.

ج - اوضاع را تحت قاعده و نظم درخواهد آورد.

خلاصه آنچه من شخصاً احساس می‌کنم، این است که هرترتیبی بادولت ایران - قبل از آنکه نیروی دریائی (آنکشور) عرض اندام کند - داده شود، بطور وضوح بهتر از آن است که اصلاً ترتیبی داده نشود.

من رونوشت این مراسله را به وزیر خارجه هند اعلیحضرت، به شارژدافر تهران اعلیحضرت - با رونوشتی از مراسله ۲۹ ژوئیه ۱۹۳۱ وابسته دریایی رم - وبه افسر ارشد بحریه دیویزیون خلیج فارس ارسال می‌دارم. باتقدیم احترامات، ماژورفاول، نماینده سیاسی مقیم خلیج فارس<sup>۱</sup>.

اف. او ۳۷۱ - پرونده ۱۵۴۵۵ برگ ۲۱۴ - ۲۱۴

ادامه تسلط و نفوذ در خلیج فارس، هدف اساسی مقامات دولت بریتانیاست، اما اکنون که وجود یک نیروی دریائی جدید، این تسلط و سیطره را بخطر افکنده است، چه باید کرد...؟ مقامات وزارت دریاداری انگلیس، ضمن ابراز نگرانی بکارگزاران محلی خود توصیه می‌کنند، که تا حدود امکان از هرگونه برخوردی خودداری شود، ولی احتمال اینگونه برخوردها را در صورت استفاده ایران از امکانات قانونی خود، برای بازرسی کشتی‌های مظنون به حمل اسلحه و برده از نظر دور نمی‌دارد. جالب است که مقامات دولت بریتانیا، انتظار دارند، ایران باگذشت زمان قراردادهای و معاهدات پیشین را که در این مورد بوی اختیاراتی می‌دهد، ازیاد برده باشند:

محرمانه - شماره ۱۷۲۱۳۱ . ام - چهاردهم اکتبر ۱۹۳۱

فرمانده کل کشتی‌ها و سفاین اعلیحضرت درمقر هند شرقی

رونوشت به افسر ارشد دریائی خلیج فارس

عطف بنامه شماره سی ۳۲۷۳۰ آی . ای . ر ۷۳۰ مورخه پانزدهم ژوئن گذشته  
شما، که نامشماره ۱۴۵۷۱ مورخه بیست و ششم مه افسر ارشد دریائی خلیج فارس  
ضمیمه آن بود، نظریات ذیل را برای هدایت کلی شما درمسائل متنوعی که به مناسبت ورود  
نزدیک کشتی‌های جنگی جدید ایران به خلیج ایجاد شده است ارسال می‌دارم:

هدف اصلی این است که وضع ما درخلیج فارس باید ابقاء شود. عهدنامه مناسبات  
ما با امارات عرب اساس و پایه نظرما (دراین مورد) است. این مناسبات بامقداری شناسائی  
اسمی بین‌المللی تأیید شده و به استثنای مسئله بحرین، مستقیماً توسط ایران مورد اعتراض  
قرار نگرفته است. باسفاین جنگی ایران باید طبق احترامات متداول بین‌المللی رفتار شود،  
ولی با بیعدالتی به‌ملل امارات تحت‌حمایت ما باید با شدت مقابله شود، معهدا بسیارمطلوب  
است که ازهر حادثه جدی اجتناب شود - مخصوصاً تا وقتیکه پایگاه ما درهنگام است و  
هنوز عملی بودن ایجاد یک پایگاه دیگر بجای آن از نظر مالی وسایر جهات محرز نشده  
است .

طبعاً از لنگر انداختن واستفاده ناوگان جنگی ایران درهنگام وباسیدو نمی‌توان  
جلوگیری کرد واگر فرصت پیش‌آمد باید آنها را تشویق کرد که بجای هنگام، ازباسیدو  
استفاده کنند .

تنها اساس حقوقی (قانونی مشروع) موضع ما درهنگام امتیازاتی است که در  
۱۸۶۸ برای یک ایستگاه تلگراف اعطا شده است . سایر پیشرفت‌ها اگر بخواهیم منصفانه  
اعتراف کنیم، باید بگوئیم نتیجه تجاوزات ودست‌اندازیهای تدریجی است که ایرانی‌ها  
هرچند به این دست‌اندازی‌ها تاحدی رضایت داده باشند. موضع ما درباسیدو محکمتر  
است، ولی امتیاز ما در آنجا نمی‌تواند بمنزله باسیدوی انگلیس باشد ومحمتمل است که در  
صورت فشار ایران به ما برای تخلیه آن نتوانیم دست به مقاومت بزنیم .

اگر کشتی‌های جنگی ایران ازهریک ازاین نقاط بازدید کند باید کمال دقت  
برای احتراز ازسوانح احتمالی بعمل آید. اگر اطلاع حاصل شد که ایرانیها قصد بازدید  
دارند، باید یکی از کشتی‌های اعلیحضرت - اگر این امر بتواند براحتی انجام گیرد -  
حضور داشته باشد. ضمناً باید دیدارها بصورت عادی انجام گیرد و کلیه تسهیلات موجه  
منظور شود .

هنگام بر خورد با کشتی‌های جنگی ایران در میان دریا، یا در بنادر باید پیوسته  
احترامات متداول بین‌المللی مبادله شود . ایرانی‌ها ، بدون شك توسط افسران ایتالیائی  
با رویه متداول جهانی آشنا شده‌اند ومایل خواهند بود که این رویه انجام شود. درجه  
افسران در نیروی دریائی ایران ارشدیت آنها را معین خواهد ساخت .

محدود ساختن آزادی حرکت ورسیدن کشتی‌های جنگی ایران به بنادر کرانه  
عربی خلیج، البته مطلوب است، ولی از لحاظ خطر قطع مذاکره با ایران - باتوجه به  
بازدیدهای سفاین پادشاهی از بنادر این کشور وهمچنین رویه ایران در مورد بحرین -

برای اینکه لطمه‌ای به موقعیت موجود وارد نیاید، در حال حاضر هر گونه اقدامی که علیه رسیدن به تفاهم با ایرانی‌ها بعمل آید، نامطلوب است.

اما با همه این تذکرات، ما باید همچنان اصرار بورزیم که اعلام متداول چنین بازدیدهایی - همانطور که ما هنگام بازدید از بعضی بنادر ایران، پس از اعلام به مقامات محلی اقدام ببازدید می‌کنیم - محتملاً از طریق نماینده سیاسی مقیم، بماداده شود. تصور می‌شود انتظار می‌رود ایرانی‌ها این نظر را، در همه موارد به استثنای بحرین بپذیرند و در این مورد نیز ما می‌توانیم فقط منتظر بمانیم و ببینیم چه اوضاعی پیش می‌آید... اما اگر کشتی‌های ایران بدون اعلام قبلی به آنجا بروند، می‌توان از ایجاد هر گونه تسهیلات برای آنها امتناع کرد. شیوخ نیز محتملاً کاملاً طبق توصیه ما عمل خواهند کرد.

طبعاً مطلوب خواهد بود اگر یکی از کشتی‌های اعلیحضرت، وقتی که کشتی‌های جنگی ایران در خارج از آبهای خود گردش می‌کنند، در همان حول وحوش مواظب باشد، ولی لازم است از بوجود آوردن این احساس برای ایرانی‌ها که در تحت تعقیب ما قرار دارند، اجتناب شود.

احتمال می‌رود که ایرانی‌ها در عملیات صید مروارید دخالت کنند هر چند که این دخالت خطرانی جزئی ممکن است به بار آورد.

برده‌هایی که در کرانه مروارید بکار گماشته شده‌اند، می‌توانند دست‌آویز خوبی برای این اقدام شوند، مهذا مبادرت به وضع مقررات برای موارد فرضی منطقی بنظر نمی‌رسد.

مداخله در حرکت قایق‌ها در میان دریا نیز ممکن است به بهانه جلوگیری از حمل و نقل اسلحه یا برده صورت گیرد. در مورد حمل و نقل اسلحه، طی اخطاریه سال ۱۸۹۶ از طرف سلطان مسقط، شیخ‌نشین بحرین و شیخ‌نشین کویت، به ایرانی‌ها اختیار داده شده بود، که سفاین مسقطی، کویتی یا بحرینی را که مظنون به حمل اسلحه و مهمات بوده و قصد ورود به هند یا ایران، یا امارات مربوطه را داشته باشند، خواه در آب‌های هند، یا آبهای ایران و یا - در مورد کشتی‌های مسقطی - در آبهای مسقط بازرسی کنند. محتمل است که ایرانی‌ها وجود چنین اعلامیه‌هایی را کاملاً از یاد برده باشند. ولی اگر وضع به این کیفیت نبود، (ایرانی‌ها قصد اعمال این حق خود را داشتند) در صورت توقیف يك قایق عرب توسط ایرانی‌ها و اقتضای موقعیت برای دفاع از اعراب بطور کلی بنظر می‌رسد بهتر باشد بگذاریم تا چنین وضعی پیش‌آمد کند. اعلامیه‌های مورد بحث را می‌توان در صورت لزوم با اخطاری که در همان لحظه صورت می‌گیرد، فسخ کرد، اما اگر حالا رسماً فسخ شود، توجه همگان را بیش از پیش به این وضع جلب خواهد کرد، و ممکن است منجر به بروز سوء تفاهم شود. در مورد برده فروشی، سند رسمی موجود نیست که ایرانی‌ها به دست‌آویز آن بتوانند بازرسی کشتی‌های مظنون به حمل برده‌ها را ادعا کنند.

هر گونه دخالتی در خارج از آبهای قلمرو ایران نسبت به قایق‌های عرب مظنون به قاچاق، اعتراض شدید را از جانب ما ایجاد می‌کند. مهذا اقدامی که بعمل می‌آید باید در هر موردی فراخور مقتضیات موجود باشد.

جناب لرد با نظرات شما درباره ترتیبات لازم بمنظور گزارش دادن حرکات

کشتی‌های جنگی ایران موافق هستند .

اطلاع درباره موقعیت مربوط به پایگاه دیگری بجای هنگام برنامه مورخه شانزدهم سپتامبر دریاداری، و درباره کشتی‌های جنگی جدید ایران در نامه‌های شماره ۱۷۲۱ مورخه چهاردهم و هیجدهم سپتامبر جاری دریاداری ابلاغ شده است . - بفرمان جناب لرد مهر : الکس فلینت<sup>۱</sup>

اف . او ۳۷۱ - پرونده ۱۵۳۵۵ برگ ۱۹۸ - ۱۹۹

درنامه محرمانه وزارت خارجه و امور سیاسی دولت هندوستان به وزیر امور هندوستان در لندن، وزیر مختار انگلیس در تهران و نماینده سیاسی مقیم آنکشور در بوشهر، کوشش شده است، ترتیبی اتخاذ شود، تا هرچه ممکن است، امارات خلیج فارس از ایران دور نگاهداشته شوند . انگلستان سعی می‌کند که هرگونه ارتباط و بازدید با وساطت خود او انجام گیرد، تا لااقل از این طریق بتواند مقام «سروری» خود را حفظ کند و اثر وجودی نیروی دریائی جدیدی را در خلیج فارس خنثی سازد :

محرمانه ۶۵۶۲۳۱ ز. پ. - دولت هندوستان - وزارت خارجه و امور سیاسی - نامه سریع السیر با پست هوائی

شماره ۲۹/ن - ۳۶۹ ف . - سمیلا : بتاریخ ۵ اکتبر ۱۹۳۱ -

به : وزیر خارجه هندوستان - لندن

رونوشت‌ها به : ۱- وزیر مختار در تهران

۲- نماینده سیاسی مقیم در بوشهر

عطف بنامه شماره ۴۷۰۹۳۱ مورخه ۳۰ ژوئیه ۱۹۳۱ وزارت هندوستان و مکاتبات دیگر . وضعی که پس از خریداری کشتی‌های توپدار و سفاین کشتی از طرف ایران، برای خدمت در خلیج فارس ایجاد شده است .

۲- در موضوع آنچه ذیلا گفته می‌شود، ما بطور کلی مایل هستیم که با ملاحظات نماینده سیاسی مقیم موافقت کنیم همانطور که در نامه مورخه هفتم سپتامبر شماره س - ۵۸۳ وی اشعار شده و رونوشت آنرا مستقیماً برای شما فرستاده‌ایم. بویژه ما طرح وی را - که با نظر شارژدافر اعلیحضرت در تهران، در مراسله شماره ۳۸۶ مورخه ۲۳ ژوئیه ۱۹۳۱ منطبق است و (عقیده دارد) که مسئله باید به موقع بررسی شود و موقعیت ما در برابر دولت ایران در کمال وضوح مشخص گردد، مورد حمایت قرار می‌دهیم .

۳- مذاکرات عهدنامه، خواه به ثمر برسد یا نرسد، ما قادر نیستیم که این مسئله را از مطلب موضوع ماده سوم پیش‌نویس عهدنامه جدا سازیم. زیرا ما این احتمال را که «ایران به تسهیلاتی کمتر از آنچه که برای کشتی‌های ما در بنادر خودش موافقت می‌کند، در مورد کشتی‌های خود در بنادر عرب راضی شود» در نهایت عدم احتمال تلقی می‌کنیم. کشتی‌های سایر قدرتها، وقتی خواهان اجازه برای بازدید از بنادر سواحل عربی خلیج هستند، عملاً و رسماً از ما تقاضای بازدید می‌کنند، و ما - هرچند هنوز با جناب فرمانده کل بحریه درباره این نکته مشورت نکرده‌ایم و اظهار نظر او هرچه زودتر دنبال خواهد

شد - فکر می‌کنم که از ایران نیز تقاضا شود که این اصل را رعایت کند - بموجب پیش‌نویس مجدد نهائی ماده سوم - حتی به این قیمت که ماهم برای بازدید کشتی‌هایمان از بنادر ایران به استثنای آبادان ناگزیر از انجام همان عمل (مقصود عمل متقابل است) شویم<sup>۱</sup>.

در مورد آبادان چنین مسئله‌ای مطرح نخواهد بود. زیرا بعقیده ما کشتی‌هایمان می‌توانند در این محل تجدید سوخت کنند، بدون اینکه از نظر فنی، وارد بنادر ایران شده باشند.

۴- در موضوع هرگونه ایرادی که ممکن است از طرف نماینده سیاسی مقیم عنوان شود، ما پیشنهاد می‌کنیم که فوراً به ارزیابی همسران اماراتی که در ماده اول پیش‌نویس معاهده به آنان اشاره و اخطار شده - دایر بر آنکه کشتی‌های جنگی ایران ممکن است بزودی در خلیج ظاهر شوند - مبادرت شود. ما تصور نمی‌کنیم دشوار باشد که از آنها يك اظهاریه کتبی رسمی بدست آوریم، مبنی بر اینکه مایل نیستند کشتی‌های ایران از بنادر آنها بازدید بعمل آورند، مگر با کسب اجازه قبلی و برای کسب چنین اجازه‌ای باید درخواست آنها از طریق ما بعمل آید. سپس در اولین فرصت باید دولت ایران را مطلع سازیم که حکام امارات عربی خلیج اظهار تمایل کرده‌اند که در این مورد - ما ابلاغ‌کننده اجازه بازدید و واسطه دولت ایران - باشیم. با برقراری این رابطه، تصور می‌کنیم لازم نخواهد بود که تأکید خاصی در مورد بحرین یا هر یک از امارات انفرادی دیگر بنمائیم. ۵- اقدامات دیگری که باید پس از ابلاغ این امر بعمل آید هر وقت که وضعیت ایجاب کند، مورد توجه قرار خواهد گرفت.

۶- ضمناً اقدامات لازم برای محقق ساختن آنکه آیا بحرین می‌تواند بعنوان پایگاه بحریه ما جانشین هنگام گردد به عقیده ما باید به هر سرعتی که ممکن است اجرا شود.

(امضاء) : ای. بی. هاول - وزیر خارجه دولت هندوستان

برای مراسله ۷ سپتامبر بوشهر<sup>۲</sup>

اف. او ۳۷۱ پرونده ۱۵۳۵۵ برگ ۴۰۷

در پاسخ این نامه، ماده چهارم پیشنهادی، یعنی گرفتن يك اقرارنامه کتبی و رسمی از حکام امارات خلیج فارس، مبنی بر اینکه، سفاین ایران بدون اجازه قبلی و بی‌واسطه انگلیس نباید از این مناطق بازدید کنند - یعنی در حقیقت تشکیل يك اتحادیه دریائی علیه ایران - مورد تأیید قرار می‌گیرد:

محرمانه - وزارت دریاداری لندن - مورخ ۱۴ اکتبر ۱۹۳۱

بعنوان منشی دوم وزارت امور خارجه - لندن -

آقا

حسب الامر لرد کمیشنر دریاداری، محترماً برای اطلاع منشی وزارت امور

۱ - در حاشیه‌نامه، این جمله با دست نوشته شده: «پس راجع به هنگام چه میشود...؟ اشکال واقعی، این جزیره است...».

۲ - بایگانی عمومی انگلستان، اف. او ۳۷۱/۱۵۳۵۵ ص ۱۹۸ - ۱۹۹

خارجہ لندن رونوشت نامہ شماره ۰۱۰ ۰۳۲۷۳۳۷۰ مورخ ۱۵ ژوئن گذشتہ و پیوستہای آنرا در مورد مطالب مشروحہای متضمن ورود قریب الوقوع ناوگان جنگی جدید دولت ایران در آبهای خلیج فارس و نیز رونوشتی از جواب دریاداری بہ آن نامہ ایفاد می گردد .

رونوشت این نامہ و ضائم وابستہ بآن نیز برای استحضار اندیافیس ارسال می شود. امضاء از ایندیافیس - ویتہال لندن بعنوان منشی دوم وزارت امور خارجہ انگلیس

آقا

بمستور منشی اول وزارت خارجہ ہند ، محترماً اشعار داشته و عطف بنامہ شماره ۵۲۰۴ اکسپرس از حکومت ہندوستان شماره ۳۶۹۲۹ مورخہ پنجم اکتبر ۱۹۳۱ در موضوع پیش آمدہ یعنی خرید کشتی از طرف دولت ایران و تشکیل ناوگان آنکشور و همچنین پاسداری کشتیهای خلیج فارس کہ رونوشتی از آن نامہ در تاریخ ۱۶ ماہ اکتبر بوزارت امور خارجہ ارسال شدہ است خاطر مبارک را متوجہ می سازد کہ وزارت خارجہ ہند (اندیافیس) خوشحال خواهد شد کہ نظریات وزارت امور خارجہ لندن را نسبت بہ پیشنهاد مورخہ در بند چہارم مشروحہ در آن نامہ اعلام فرمایند .

عین ہمین نامہ نیز برای وزارت دریاداری ایفاد گردیدہ است - امضاء

اف. او. ۳۷۱ پروندہ ۱۵۴۵۵ برگ ۴۱۷ - ۲۴۰

انگلستان می کوشد ، مقرراتی را کہ خود ملزم برعایت آنها نیست ، بایران تحمیل کند . مسئلہ کسب «اجازہ» یا «اطلاع» باوساطت انگلیس (در مواردی کہ ناوگان ایران قصد بازدید از سواحل و جزایر عربی را داشتہ باشد) ہمچنان مهمترین مسئلہ روز دستگاہ وزارت خارجہ و دریاداری انگلیس در مورد خلیج فارس است. اما احتمال برخورد نیروها را نیز نبایستی نادیدہ انگاشت و این مسئلہای است کہ در گزارش «ادارہ ہندوستان» بہ «وزارت دریاداری» مطرح شدہ است :

از : ادارہ ہندوستان - مورخ ۲۱ اکتبر ۱۹۳۱ -

شمارہ ثبت ۵۲۷۸۲۸۲۱۳۴۰ ای

وضع ناشی از پیدایش «بحریہ ایران»

عطف بنامہ شماره (۵۲۰۴۲۸۲۱۳۴ ای) مورخہ ۱۶ اکتبر نظرات مقتضی درباره پیشنهاد دولت ہند دایر براینکہ باید باامارات مربوطہ عربی در این مورد تماس گرفته شود - رونوشت بہ دریاداری .

پیشنہاد دولت ہندوستان کہ در آن نظرات ما خواستہ شدہ ، اینست کہ ما باید حکام عربی کویت ، بحرین ، قطر ، مسقط و امارات متصالح<sup>۱</sup> امارات کرانہ غرب عمان را از این امکان کہ کشتیهای جنگی ایران ممکن است بزودی در خلیج فارس ظاهر شوند، مطلع سازیم، سعی کنیم از آن حکام نوشتہ رسمی بگیریم دایر براینکہ کشتیهای ایران نباید از بنادر آنها بازدید بعمل آورند، مگر باکسب اجازہ قبلی ، وتقاضای چنین اجازہای باید توسط ایرانیان از طریق ما انجام گیرد. آنوقت ما دولت ایران را مطلع



خواهیم ساخت که حکام امارات عربی خلیج - لازم نیست به هریک از امارات منفرداً عطف کنیم - مایل هستند که ما خبر مربوط به این امر را به آنان ابلاغ کنیم .

نماینده سیاسی مقیم خلیج فارس نیز لزوم سعی در رسیدن به تفاهم بادولت ایران را - درباره بازدید کشتی‌های جنگی از بنادر عربی - قویاً حمایت کرده است. وی همچنین پیشنهاد می‌کند که ما باید بکوشیم و ترتیبی بدهیم که دولت ایران الزاماً برای بازدید کشتی‌های جنگی از بنادر عربی تقاضای «اجازه» کند - رجوع شود به مراسله مورخه ۷ سپتامبر وی که رونوشت آن نیز ضمیمه ای - ۵۲۰۴ بوده است - وی معهداً فکر می‌کند که شاید امکان داشته باشد درباره «اجازه» کنار آمد و فقط در مورد «اطلاع» اصرار ورزید . نظر شخصی وی اینست که هر ترتیبی که با ایرانیان داده شود، البته پیش از آنکه بحریه جدید ایران وارد خلیج گردد، مسلماً بهتر از آن است که اصلاً هیچ ترتیبی داده نشود .

می‌دانیم که سفارت ما در ایران هم قویاً وبدون تاخیر در تلاش رسیدن به تفاهم با ایرانیان، - در این زمینه - است. پیشنهاد اصلی مستر «داد» آن بود که باید به دولت ایران صریحاً اخطار شود و در صورت لزوم (این اخطار) همراه با تذکر جلو گیری از تجاوز علیه اعراب، منجمله هرگونه کوششی برای تصرف جزایری که ایران قبلاً مالکیت آنها را مدعی بوده است، باشد. ایرادات نسبت به آن پیشنهاد را در نامه‌ای که در تاریخ ۹ سپتامبر به اداره هندوستان نوشتم ارائه دادیم. پیشنهاد کنونی، که از نوع بسیار محدودتری است در معرض اکثر ایراداتی که بر آن نامه وارد بود، قرار ندارد .

من شخصاً فکر می‌کنم بر این کوشش و اصرار ما به ایرانیان که هنگام بازدید کشتی‌های جنگیشان از آب‌های عربی از طریق ما تقاضای کسب اجازه کنند، ایرادات شدیدی وارد است . ما خود کراً به دولت ایران اطلاع داده‌ایم: این اقدام آنها پیش از بازدید کشتی‌های جنگی انگلستان از بنادر ایران از ما توقع کسب اجازه مخصوص داشته باشند، بامقررات بین‌المللی وفق نمی‌دهد، ولی این امر شاید حائز اهمیت نباشد، زیرا دولت ایران حکام عربی مربوطه را به رسمیت شناخته و با آنان روابط دوستانه برقرار نکرده است و بنابراین ایراد مورد بحث بنظر وارد نمی‌رسد، بلکه ایراد واقعی همانا در مورد وضع ما در جزیره هنگام است. اگر ما اصرار ورزیم که ایرانی‌ها برای بازدید کشتی‌های جنگیشان از بنادر عربی اجازه مخصوص کسب کنند. دولت ایران نیز یقیناً اصرار خواهد ورزید که ما هم برای هر بازدید کشتی‌های جنگی انگلستان از هریک از بنادر ایران منجمله هنگام باید کسب اجازه کنیم. اگر دریاداری نتواند يك کشتی جنگی را برای مقاصدی چون تجدید سوختگیری یا تفریح بدون دریافت موافقت مخصوص دولت ایران به هنگام بفرستد، این امر بسیار ناگوار خواهد بود و محتملاً در هر مورد مستلزم يك اخذ تصمیم خاص هیئت<sup>۱</sup> وزیران خواهد شد، و صدور اجازه یقیناً در بسیاری

۱ - در حاشیه این سطر نوشته شده: «پاراگراف ششم - مراسله ۴۹۶ - هفتم اکتبر ۱۹۳۰ (۱۲۷۶) - تهران - ای - ۵۶۴۳ - ۱۹۳۰ - بنظر می‌رسد که قبلاً تصویب‌نامه‌ای از طرف هیئت دولت انگلیس تصویب رسیده، که ضمیمه پرونده نیست .

از موارد به تمویق خواهد افتاد، وحتى ممکن است احیاناً رد شود. چنانکه ملاحظه خواهد شد، حکومت هندوستان تصور می‌کند که اصرار برای کسب اجازه ایرانیان، حتی به قیمت اینکه ما هم مجبور شویم برای بازدید کشتی‌هایمان از بنادر ایران، - به استثنای آبادان - همین عمل را انجام دهیم، ارزش خواهد داشت معهداً من نمی‌توانم باور کنم که دولت هندوستان خطر احتمالی پیشنهاد خود را در باره وضع ما در هنگام، بطوریکه در بالا توصیف شد، در نظر داشته باشد.

البته این ایراد به «اطلاع» چون از «اجازه» متمایز است، وارد نیست، ما هم‌اکنون دولت ایران را از بازدید کشتی‌های جنگیمان از بنادر ایران «مطلع» می‌سازیم، بنابراین دلیلی ندارد که آنها بصورتی مشابه از بازدیدهای مورد نظر کشتی‌های جنگی خودشان از بنادر عربی، حکام عرب یا ما را - بعنوان مأموران آنان - «مطلع» نسازند. همانطور که ماژور فاول در پارگراف دهم مراسله‌ای ۵۲۰۴ خود خاطر نشان می‌سازد، دلیلی ندارد، این ابلاغ به دولت ایران بطرزی که احساسات این ملت جریحه‌دار شود، بعمل آید.

من معهداً موافق هستم: مادامیکه مطلع ساختن اعراب از این خبر که «کشتی‌های ایران ممکن است بزودی در خلیج ظاهر شوند» ایرادی ندارد، هرگونه اظهار نظری که باید از آنان (اعراب) اخذ شود، باید در این مورد باشد که آنها مایل نیستند کشتی‌های ایران از بندرشان بازدید کنند، مگر آنکه قبلاً از چنین بازدید «مطلع» گردند، (اعراب) مایلند چنین اطلاعی توسط ایرانیان، از طریق «ما» انجام گیرد. درخواست: به اداره هند در این زمینه پاسخ دهید. ۱۲۸ اکتبر ۱۹۳۱ - امضاء

پیش از آنکه ما به اداره هند اطلاع دهیم که باین پیشنهاد موافق هستیم، تصور می‌کنم باید کاملاً دقت کنیم که اتخاذ چنین تصمیمی احتمالاً ما را به کجا هدایت خواهد کرد.

پیشنهاد می‌شود که ما باید حکام امارات را مطلع‌سازیم که بحریه ایران بزودی وارد خلیج خواهند شد، و به آنان پیشنهاد کنیم که باید از ما درخواست کنند، با اطلاع دولت ایران برسانیم که: آنان انتظار دارند پیش از آنکه هر کشتی جنگی ایران از بندرشان بازدید کند، اطلاعیه‌ای رسمی دریافت دارند. پیشنهاد می‌شود که این ارتباط با ایران باید با عبارات مبهم و کلی صورت گیرد، و عنوان حکام و بنادر مربوطه تصریح نشود.

بنظر من چنین می‌آید که ایرانیان، اگر اصلاً جوابی بدهند، یا اساساً توجهی به یادداشت ما نکنند، تقریباً یقین است که با استفسار اینکه به کدام یک از حکام عطف شده است پاسخ خواهند داد. ممکن است آنها درباره اینکه ما حق داشته باشیم سخنگوی حکام این امارات باشیم ابراز شک و تردید کنند، چون آنها هنوز مناسبات خاص ما را باین حکام برسمیت نشناخته‌اند. ولی درباره حق ما در حرف زدن از جانب شیخ بحرین یقیناً اعتراض خواهند کرد، و بنادر بحرین و جزائر مورد اختلاف چون تمب را بعنوان

۱ - درحاشیه نامه یادداشت خطی باین شرح بچشم می‌خورد: «تعجب میکنم که چگونه دایره ماشین نویسی بر ایرانیها پیشدستی کرده و اینطور جای عنوان حکام امارات را باز کرده و فاصله گذاشته است ... که ظاهراً منظور چنین صورتی است: «حضرت حاکم امارت ...»

جزایری تلقی خواهند کرد که هیچگونه ترتیبی - که آنها ممکن است حتی بطور ضمنی با آن توافق کرده باشند - شامل آنها نمی‌شود .

بدین ترتیب این نحوه ارتباط پیشنهادی با ایرانیان - به نظر من - از لحاظ اصول ، نقاط خطر واقعی ، یعنی بحرین ، تمب ، و غیره نمی‌تواند به هیچگونه نتیجه عملی منجر شود ، بلکه احتمال دارد که اختلاف نظر تازه‌ای را با ایرانیان برانگیزد ، که اگر ما سیاست کاملاً جدیدی اتخاذ نکنیم ، ممکن است در شرایط و مقتضیات کنونی فقط بی‌نتیجه وبدون ثمر باشد، و بنابراین مناسبات ما را جریحه‌دارتر سازد. من این عقیده را نیز ندارم (که‌ما) حتی اگر ایرانی‌ها - به فرض محال - این ارتباط را بپذیرند، و دقیقاً طبق آن عمل نمایند، باز چیز زیادی عایدمان شود: زیرا این امر مانع بازدید کشتی‌های ایران از هیچیک از بنادر عربی نخواهد شد و مابه زحمت اطلاع بموقع پیدا خواهیم کرد تا در هر فرصت خاصی برای مراقبت کشتی ایرانی به اعزام یک قایق انگلیس مبادرت ورزیم .

معهذا پس از مشورت‌های زیاد بامستر باکستر، من مایل هستم تصور کنم که ممکن است استدلالی قوی‌تر و دارای ماهیتی کاملاً متفاوت از آنچه تاکنون اقامه کرده‌ایم ، در حمایت از این پیشنهاد وجود داشته باشد. واضح بنظر می‌رسد که، اگر ما نتوانیم به‌ر صورت ، طی یکی دوسال آینده، با ایرانیان برای یک «قرار موقت» در خلیج ترتیب کلی بدهیم، آنوقت مسائل بحرین ، تمب ، و غیره بار دیگر از نو بصورت حادی درخواهد آمد. در اینصورت، همانطور که در فرصت‌های قبلی خاطر نشان شده است، برای ما تقریباً بطور یقین لازم خواهد بود که، علیرغم ایرادات اداره هند و دولت هندوستان، با مراجعه این مسائل به حکمیت موافقت کنیم. ما یقیناً باید در هر قدمی که اکنون درباره فعالیت‌های ایران در خلیج برمی‌داریم ، این امکان را در نظر داشته باشیم، و قابل استدلال است که با ایجاد ارتباط پیشنهادی بادولت ایران در این مرحله، - حتی اگر ما به‌اخذ نتیجه‌ای فوری یا عملی نیز نائل نگردیم - باز ممکن است هنگامیکه حکمیت بعمل آید، ما کمی دعویمان را تقویت بخشیم. همچنین قابل استدلال است که با ایجاد چنین ارتباطی با ایرانی‌ها، ممکن است این خطر را که ایران ما را در مقابل عمل انجام شده‌ای از قبیل اشغال تمب از طرف قوای ایران قرار دهد، کمی کاهش دهیم . من معهدا اعتراف می‌کنم که زیاد تحت تاثیر استدلال اخیر قرار ندارم، زیرا اگر ایرانی‌ها بخواهند تمب را متصرف شوند یا از آن بالاتر، حادثه‌ای در بحرین ایجاد کنند، این تذکر ما که به آنها گفته‌ایم حکام بحرین مایلند قبلاً از بازدید کشتی‌های جنگی ایران اطلاع یابند، به سختی محتمل است به‌عنوان مانع و بازدارنده عمل کند.

مستر باکستر استدلال اضافی ذیل را که ممکن است احتمالاً وزنی داشته باشد پیشنهاد کرده است. وی احساس می‌کند که مشاجره با ایرانی‌ها درباره وضع سفاین جدیدشان «درمقابل» حکام عرب دیر یازود عملاً اجتناب ناپذیر است. اگر ما اکنون درباره رویه حکام عرب نسبت به بحریه جدید ایران چیزی نگوئیم، محتمل است که این مشاجره بطور ناگهانی حادث شود، با امکان آنکه شرایط و مقتضیات نیز، نسبت به حادثه‌ای خاص، نه از لحاظ جریان سرراست قضیه، برای ایران مساعدتر شود. ایرانی‌ها

ممکن است فی‌المثل در صدد تصرف تمب برآیند و ما را با «عمل انجام شده‌ای» مواجه سازند که ممکن است موقعیت ما را در هرگونه حکمیت احتمالی غائی تضعیف کند. یا ممکن است که آنها یک قایق بحرینی را توقیف کرده، ملیتش را منکر شوند [برسمیت نشناسند] و یا عمل خود را بر اساس شرایط نامربوط استوار سازند. از طرف دیگر، اگر ما آن ارتباط پیشنهاد شده را که در نفس خود پیشنهادی منطقی و قانونی است، حالا با ایرانی‌ها برقرار سازیم آنوقت:

الف - عکس‌العمل آنها نسبت باین قضیه، راهنمای مفیدی برای رویه احتمالی آینده آنان خواهد بود.

ب - اگر مناقشه - همانطور که مستر باکستر تصور می‌کند - مسلماً اجتناب ناپذیر باشد، رویهمرفته باز بهتر از آن است که بعداً در جریان مستقیم و سراسر امور و تاحدی از جانب خود ما ایجاد شود، چون ما قبلاً قادر خواهیم بود که ماجرا را با شرایطی مساعدتر «از آنچه بعداً» بعنوان نتیجه‌ی سانحه بر ما ناشی می‌شود و شرایط و مقتضیات آن ممکن است جریان اصلی را تاریک و مشتبه سازد «دنبال کنیم».

علیرغم همه این ملاحظات، معهدا، هنوز من مجاب نشده‌ام که ارتباطی در زمینه پیشنهاد شده واقعاً وضع را بهبود بخشد. از طرف دیگر، افرادی که در محل هستند با آن موافق می‌باشند، و استدلال‌ات نیرومندی برله آن اقامه نشده است. در این شرایط و مقتضیات من مایلیم که همه این ملاحظات را در مد نظر اداره هندوستان قرار دهم و آنان را به توجهات بیشتری دعوت نمایم.

جی. دبلیوردنل و دو امضاء دیگر ۶ نوامبر ۱۹۳۱

اف. او ۳۷۱ - پرونده ۱۵۴۵۵ برگ ۲۴۸-۲۴۹

در کنفرانس وزیران بریتانیا که بمنظور بررسی مسئله ایجاد ناوگان ایران در خلیج فارس تشکیل شده بود، همه مباحث و مذاکرات بدون نتیجه می‌ماند. و سرانجام چون نمی‌توانند تصمیمات آتی دولت ایران را، پس از تشکیل نیروی دریائی، پیش‌بینی کنند، نوعی سیاست «صبر کن و به‌بین» در پیش گرفته می‌شود. این مطلب در نامه نماینده سیاسی مقیم خلیج فارس به وزیر خارجه دولت هندوستان منعکس شده است.

نامه دوم که توسط «هور» از سفارت انگلستان در تهران، برای «لرد مارکس» نوشته شده، رقم دقیق افسران ایرانی که برای کسب تعالیم دریانوردی عازم ایتالیا شده بودند، یادآور می‌شود و ابراز اطمینان می‌کند که هدف دولت ایران از ایجاد نیروی دریائی فقط جلوگیری از قاچاق است و چون انگلستان به نظر مساعد وزیر دربار وقت (تیمورتاش) نسبت به انگلیسها و سیاست آنها امید فراوان بسته است، در نامه سفارت، خبر سفر قریب‌الوقوع وی باروفا نیز منعکس می‌شود. سفارت انگلیس اطلاع یافته بود که تیمورتاش در معیت والاحضرت ولیعهد (شاهنشاه آریامهر) برای بآب انداختن کشتیهای ایرانی به پالرمو (ایتالیا) خواهد رفت، و احتمال فراوان وجود داشته که طی این سفر انگلیسها بتوانند، از طریق سفیر خود در رم، یادر جریان سفر احتمالی تیمورتاش به انگلستان، باوی مذاکره و زمینه را برای القاء نظرات خود فراهم سازند:

نامه بیسکو نماینده سیاسی مقیم خلیج فارس به هاول وزیر خارجه دولت هندوستان .

دی. ا. شماره اس. ۷۱۳ نماینده مقیم بوشهر ۲۹ اکتبر ۱۹۳۱  
هاول عزیزم :

لطفاً به مکاتبه‌ای که به نامه «دی. ا. شماره اس. ۶۸۴» مورخه پانزدهم اکتبر ۱۹۳۱ فاوول ختم شده ، درباره موضوع دریایی ایران عطف کنید .

۲ - همانطور که ملاحظه خواهید کرد ، يك کنفرانس بین‌الوزارات درباره این موضوع وقتیکه من در لندن بودم منعقد شد که من هم در آن شرکت داشتم، ولی نتیجه آن بسیار مجمل بود، و کم و بیش تصمیم گرفته شد که سیاست «صبر کن و ببین» اتخاذ گردد. معهداً یکی دونکته مربوط به این مطلب هست که من مایلیم آنها را برای شما و برای وزیر مختار اعلیحضرت توضیح دهم .

۳ - من این مسئله را پیش کشیدم و تقاضای این کنفرانس را کردم ، چون احساس می‌کردم که لازم است در مورد وضع ناشی از ورود نیروی دریائی ایران ، سیاستی خاص اتخاذ شود و نظرات وزارتخانه‌های مربوطه در این باره محقق شود . من توضیحات خود را باخاطر نشان ساختن اینکه بهیچوجه مایل نیستم کشتی‌های ایران بدون اطلاع قبلی در بنادر عربی «هوار شوند» شروع کردم و بنابراین پیشنهاد کردم که دریاداری باید يك امتیاز دوجانبه نسبت به ایران در نظر بگیرد ، بدین معنی که، دریاداری باید موافقت کند: وقتیکه میخواهد از بنادر ایران بازدید کند ، آنها را مطلع سازد به استثنای «هنگام» که در آنجا ما وضع خاصی داریم. من در نخستین مرحله پیشنهاد کردم که باید در صدد اجازه برآمد، ولی دریاداری نسبت به درخواست اجازه به دلایل ذیل ایرادات بسیار محکمی پیش کشید. آنها مرا مطلع ساختند که اولاً این امر سابقه‌ای بسیار نامطلوب ایجاد خواهد کرد، چون هیچ کجای دنیا - به استثنای احتمالاً روسیه - خواستار اجازه نیست ، و مرسوم جهانی فقط مطلع ساختن دولت مربوطه است. هرگونه انحرافی از عرف موجود ممکن است فرماندهان دریائی و دولت اعلیحضرت را در دشوارترین وضع ممکن قرار دهد. فی‌المثل اگر - همانطور که وقوعش بعید نیست - انقلابی در یکی از جمهوری‌های امریکائی جنوبی بروز کند و يك کشتی برای حفظ جان اتباع انگلستان لازم شود، باتوجه باینکه غالباً در چنین موردی دولت اعلیحضرت حکومت «دوفاکتو» را برسمیت نمی‌شناسد [حکومت دوفاکتو یعنی حکومت بالقوه] و مقام مسؤلی در وزارت خارجه صلاحیت‌دار برای اعطای اجازه وجود نداشته باشد ، در چنین مواردی اگر قرار بر کسب اجازه باشد مسؤلیت غیر منصفانه‌ای برعهده فرمانده کشتی جنگی قرار خواهد گرفت ، که باید تصمیم بگیرد ، آیا در انتظار اجازه بماند و یا بدون اجازه وارد بندر شود؟ ... بعلاوه درخواست اجازه ممکن است بعنوان برسمیت شناختن آن دولت جمهوری دوفاکتوی امریکای جنوبی توسط دولت اعلیحضرت تعبیر شود . معهداً اگر فقط «اطلاع» لازم باشد، آنوقت وزیر مختار معتبر در آن کشور صرفاً یادداشتی به وزارت خارجه محل می‌فرستند و چند ساعت بعد کشتی وارد می‌شود . آنها مقامات وزارت (دریاداری) برای من توضیح دادند که در مواقع عادی اطلاعیه بقدر

کفایت جلوتر فرستاده می‌شود، تا دولت مربوطه پاسخی مبنی بر مناسب بودن یا نامناسب بودن بازدید ارسال دارد. ولی در مورد یک جریان اضطراری از قبیل انقلاب، کشتی می‌تواند بمحض<sup>۱</sup> اطلاع به وزارت خارجه محل وارد بندر شود، (پس از این مقامات) از من پرسیدند: اگر بجای درخواست «اجازه» یا «اطلاع» موافقت کنند، نظر من تامین خواهد شد یا خیر؟ و من گفتم که تامین خواهد شد، زیرا من شخصاً شك دارم که دولت ایران هرگز، هیچیک از شیوخ عرب را مطلع سازد. آنها یقیناً بحرین را مطلع نخواهند ساخت، آنها سلطنت عمان را برسمیت نمی‌شناسند، و من تردید دارم که شیخ کویت را نیز مطلع سازند.

ع - معهدا، تصور می‌کنم لازم باشد اگر بگویم: هرچند در کنفرانس تصمیم صریحی اتخاذ نشد، ولی توجه کلی مذاکرات به مسائل ذیل بود: اگر کشتی‌های ایران بی‌خبر از یک بندر عربی بازدید کنند، آنها توسط مقامات مودبانه پذیرفته خواهند شد و دید و بازدیدهای مرسوم مبادله خواهد گشت. بمحض آنکه بازدید پایان یافت، باید دولت ایران مطلع گردد که شیخ مربوطه ترجیح خواهد داد که در آینده، پیش از آنکه کشتی‌های ایران از بندرش بازدید کنند، اطلاعیه برایشان ارسال شود و یا باید اضافه کنیم که اگر ایرانی‌ها مایل به توافق در این امر باشند، ما هم به نوبه خود مایل خواهیم بود هنگامیکه کشتی‌هایمان از بنادر ایران بازدید می‌کنند، آنها را مطلع<sup>۲</sup> سازیم، و اینکه ما انتظار داریم رسم معمول بین‌المللی در مطلع ساختن بقدر کفایت پیش از وقت رعایت گردد (بدان خاطر است) تا به دولت مربوطه این فرصت را بدهد که بگوید این بازدید مناسب هست یا نیست، مگر در موارد شاق یا اضطرار واقعی. اگر ایرانی‌ها از پذیرفتن این روبه امتناع ورزند، آنوقت جریان صریحاً پیش کشیده خواهد شد. شیخ در نخستین وهله «رسم ادب» را بجای آورده است و تنها چیزی که از ایرانی‌ها درخواست خواهد شد تطبیق با عرف مرسوم بین‌المللی است، و اگر آنها از پذیرفتن این درخواست نیز امتناع ورزیدند، باید مطلع گردند که در مورد بازدیدهای آینده - با نهایت تاسف - نسبت به کشتی‌هایشان که از ساحل عربی بازدید می‌کنند، مراسم احترام بجای نخواهد آمد، و هیچگونه تسهیلاتی برای کارکنان کشتی، و غیره بمنظور پیاده شدن معمول نخواهد شد. این البته مسئله‌ای دشوار است، ولی من تصور<sup>۳</sup> می‌کنم محتملاً بهترین خط‌مشی است که باید اتخاذ گردد، و اگر صریحاً تصویب شود، من مایلیم این تصمیم را به عاملین سیاسی سواحل عربی پیش از ورود کشتی‌ها ابلاغ کنم.

رونوشتی ازین گزارش را به وزیر مختار، به‌والتون، و به افسر ارشد بحریه می‌فرستم.

فرمانبردار صمیمی شما، امضاء راج. وی. بیسکو<sup>۴</sup>

- ۱ - در حاشیه این کلمه باندست نوشته شده: «و بنا بر این هیچ کشتی جنگی ایرانی هرگز از بنادر عربی بازدید نخواهد کرد.»
- ۲ - در حاشیه نوشته شده: «الان هم که همین کار را میکنیم.»
- ۳ - در حاشیه این جمله در وزارت خارجه انگلیس نوشته‌اند «توجه» و ذیل یک جمله از ولی من ... تا اتحا» گردد ... خط کشیده‌اند.
- ۴ - بایگانی عمومی، اف. او ۳۷۱۱۵۳۵۵، ص ۲۵۵ تا ۲۵۷

## سفارت انگلستان - تهران ۶۱۳ - دوم نوامبر ۱۹۳۱

جناب لرد مارکس

عطف به مراسله شماره (ای ۵۶۱۵) ۶۰۸ مورخه اول نوامبر اینجانب، اکنون افتخار دارم، طبق اطلاعی که توسط سفارت ایتالیا کسب شده، گزارش دهم که دویت و چهل و شش فرد و چهار افسر طی چند روز گذشته برای کارآموزی بمنظور خدمت در سفاین بحریه ایران که در ایتالیا تحت ساختمان است از ایران رهسپار آن کشور شده‌اند. آنها تحت فرماندهی دل‌پراتو افسر بحریه ایتالیائی وابسته به دولت ایران قرار دارند، و از جاده بیابان با کامیون‌هایی که بنگاه لومسدن و گرین بغداد باکرایه بسیار نازل در اختیارشان گذاشته‌اند سفر می‌کنند. قرار است که آنها در بهار با کشتی‌های جدید به ایران مراجعت نمایند.

۲ - شارژ دافر ایتالیا اخیراً ضمن مکالمه بایکی از افراد من اظهار داشت که در بحریه ایران پانزده افسر ایتالیائی خواهند بود. وی افزود که این نیروی دریائی هدف تهاجمی ندارد. بلکه قصدش فقط جلوگیری از قاچاق است که حجم آن به حد افراط رسیده و مسئله شاقی را پیش آورده است. تحصیل هواپیماهای ایتالیائی و استفاده از آنها در جلوگیری از قاچاق نیز تحت بررسی است. به‌آقای روت دزاندره در پاسخ اطمینان داده شده که افسران کشتی‌های اعلیحضرت در خلیج فارس از ورود دوستان ایتالیائی خود استقبال خواهند کرد. وی گفت که تدارک وسائل زندگی در ساحل به علت آب و هوای منطقه گرم خلیج در نظر گرفته شده که فوریت دارد.

۳ - وی افزود که ولیعهد ایران در معیت تیمورتاش بزودی برای مراسم به آب انداختن کشتی‌ها به پالرومو سفر خواهند کرد.

۴ - رونوشتی از این مراسله را به وزارت هندوستان، و به نماینده سیاسی مقیم بوشهر ارسال خواهم داشت. افتخار داریم که منقادترین خدمتگذار حقیر جناب لرد مارکس باشم. - امضاء آر. هور<sup>۲</sup>

اف. او. ۳۷۱ - پرونده ۱۵۳۵۵ برگ ۲۴۵

مدیر کل اتلیجنت دریائی اطلاعاتی را که ماموران مخفی و سرویسهای جاسوسی او درباره رزمناوهای ایران و محل استقرار آن بدست آورده‌اند، برای اتاشه دریائی می‌فرستد و چون کشتی‌ها در ایتالیا ساخته شده و احتمالاً توسط افسران ایتالیائی به خلیج فارس منتقل خواهد شد، دولت بریتانیا می‌کوشد از طریق سفارت خود در رم اطلاعات بیشتری کسب کند:

رونوشت: ورقه معطوفه شماره ۷۴

از طرف: مدیر کل اتلیجنت دریائی - بعنوان: اتاشه دریائی

تاریخ: ۴ نوامبر ۱۹۳۱ - شماره ۱۷۵۳۳۱

عطف بنامه معطوفه قبلی و نیز ورقه تذکاریه شما نمره ۳۰۴۳۱ در موضوع

۱ - وزیر خارجه در حاشیه گزارش نوشته است: «مگر ممکن است کسی بگوید نیروی دریائی

من هدف تهاجمی دارد»

۲ - بایگانی عمومی، اف. او ۱۵۳۵۵/۳۷۱ ص ۲۳۸ - ۲۳۹

اطلاعات و استخدام آینده کشتی‌های جنگی که اکنون در ایتالیا در دست ساختمان است، مخصوصاً لازم است اطلاعاتی در مورد چگونگی تصمیم ایران برای تشکیل نیروی دریائی خود و تمرکز کشتی‌های جنگی و اقداماتی که در نظر خواهد گرفت باطلاع می‌رساند: آخرین گزارش رسیده این است که بوشهر مورد استفاده قرار خواهد گرفت، ولی این بندر فاقد محل برای تجدید سوخت، نصب لوازم و مکان مورد نیاز برای تعمیر کشتی است و چون عمق آب برای این دو کشتی جنگی کافی نیست، لذا خورموسی و محمره نیز پیشنهاد شده است... اطلاعاتی که اخیراً شما دریافت داشته‌اید قابل توجه می‌باشد و برای فرمانده کل قوا در هند شرقی و نیز افسر عالی رتبه نیروی دریائی خلیج فارس فرستاده شده است - تحقیقات لازم من‌غیر رسم باید از مجرای ایتالیائیها انجام شود. -  
 ۳۷۱۱۵۳۵۵ - مدیر اداره انتلیجنت نیروی دریائی پس از ادای احترامات نسبت به منشی دوم وزارت امور خارجه جسارت می‌ورزد که لطفاً تلگرام رمز زیر را برای سفیر معظم در رم ابلاغ دارید.

پیغام ذیل برای اتاشه دریائی از طرف مدیر اداره انتلیجنت دریائی است:  
 «عطف بورقه شماره ۷۴ - مورخ ۴ نوامبر ۱۹۳۱ بسیار واجب و مهم است که ایرانیان نبایستی آگاه شوند که ما در مورد پایگاه دریائی آینده آنها دخالت داریم علیهذا تحقیقاتی ننمائید، مگر آنکه یقین کنید که ایرانی‌ها از این بابت چیزی نخواهند دانست.»

۱۰ نوامبر ۱۹۳۱ - امضاء دفتر اداره انتلیجنت سرویس

اف. او. ۳۷۱ پرونده ۱۵۳۵۵ برگ ۲۶۲ - ۲۶۸

نخستین مسئله‌ای که از نظر سیاست استعماری بریتانیا، با ایجاد نیروی دریائی ایران، در خلیج فارس مطرح خواهد شد، لنگر انداختن رزمناوهای ایرانی در بصره و بطور کلی استفاده از کشتیرانی در آبهای شطالعرب است، که بنابه تأیید ضمنی همین اسناد، ایران نیز بهمان نسبت می‌تواند از این امکان استفاده کند، ولی بانفوذ و تسلطی که انگلستان بر سرزمین عراق دارد - بهیچوجه مایل نیست رقیبی برای یکی از دولتهای دست‌نشانده و زیر نفوذ خود را در این منطقه برسمیت بشناسد. بهمین جهت به استناد بیک قرارداد استعماری که هرگز مورد تأیید ایران نبوده است، می‌کوشند، تاحق قانونی ایران، برودخانه مرزی شطالعرب را نادیده انگارند. این مطلب در نامه محرمانه کمیسر عالی عراق به نماینده سیاسی مقیم بغداد و پاسخ آن بروشنی آمده است:

رونوشت. محرمانه. آ

کمیسر عالی عراق

نماینده سیاسی مقیم، بغداد - مورخ ۱۲ نوامبر ۱۹۳۱

آقا

افتخار دارم باعطف به مراسم محرمانه مورخه ۱۷ اوت ۱۹۳۱ لرد پاسفیلد درباره مسائل ناشی از تشکیل ناوگان ایران باستحضار برسانم و رونوشت یادداشتی را که از



مرکز فرماندهی کل هوایی ارسال شده و شامل نظرات افسر فرماندهی هوایی درباره این موضوع است، به ضمیمه تقدیم دارم .

۲ - مسئله اینکه آیا کشتی‌های جنگی ایران لازم است اجازه دولت عراق را قبل از ورود به بند بصره کسب کنند، البته مسئله‌ای است که باید دولت عراق درباره‌اش تصمیم بگیرد و من پیش‌بینی می‌کنم که دولت عراق درباره‌اش تصمیم بگیرد . من پیش‌بینی می‌کنم که دولت عراق مایل خواهد بود که در اخذ تصمیم از عرف بین‌المللی پیروی کند و بدون شك برای اطلاع و توصیه در این اصل به کمیسر عالی مراجعه خواهد کرد. بنظر می‌رسد که اگر دولت اعلیحضرت قرار باشد خود را در معرض اتهام تناقض و تباین قرار ندهد، ماهیت توصیه‌ای که بایستی اعمال شود، باید تا حدود زیادی بر اتخاذ تصمیم درباره لزوم کسب اجازه کشتی‌های جنگی ایران برای بازدید از اراضی ساحلی عرب متکی باشد. بنابراین ممکن است مصلحت چنین باشد، که اگر بازدید بدون اجازه کشتی‌های جنگی ایران از بصره از لحاظ نظامی نامطلوب تلقی شود هنگامیکه مسئله اخیر مورد بررسی قرار می‌گیرد این امر نیز یادآوری شود .

۳ - راجع به استفاده کشتی‌های جنگی ایران از آبهای شطالعرب، من از مکاتبه‌ای که به مراسله محرمانه « e » مورخه چهاردهم فوریه مستر امری [منظور از Amery ممکن است «عامری» یا آقای «امیری» باشد] ختم می‌شود، چنین استنباط می‌کنم که حق کشتیرانی در شطالعرب که با استناد به ماده ۲ «معاهده ارزروم» به ایران داده شده، شامل حق استفاده از آبهای ملی عراق برای عملیات نظامی نمی‌شود، اما در مورد کشتی‌های جنگی، حق کشتیرانی فقط تا آنجائی گسترش می‌یابد که برای مقاصد ترازیت و در داخل محدوده‌ای نظیر آنچه در خلاصه الحاقیه ماده ۲ معاهده بغازها ۱۹۲۳، ضمیمه مراسله مذکور Amery تصریح شده است، باشد. علاوه بر این اتخاذ هر تصمیمی در حدود حقوق قانونی محض دولت عراق خواهد بود، یعنی دولت عراق است که می‌تواند پیشنهاد لنگر انداختن کشتیهای جنگی - ایران را - بدون اجازه خودشان - در شطالعرب رد نماید، یا با آن موافقت کند.

۴ - محتمل بنظر می‌رسد که در نتیجه مذاکرات اخیر تهران راجع به مرز شطالعرب دولت ایران به تامین حقوق کامل خود برای کشتی‌های جنگی در عملیات شطالعرب مبادرت ورزد. بدین معنی که شطالعرب همانقدر که آب عراق است آب ایران نیز هست - در این مورد به مراسله محرمانه (مورخه ۲۲ اکتبر ۱۹۳۱) من مراجعه شود - بنابراین مهم است که من قادر باشم به دولت عراق پیش از آنکه در این باره با دولت ایران وارد هرگونه مذاکره‌ای شود درباره مسائل حقوقی توصیه کنم .

۵ - در این زمینه مقتضی است بترتیب موجود - که بموجب آن قایقهای گمرکات ایران مجازند در شطالعرب عملیات احتیاطی انجام دهند - عطف توجه کرد . در بیاورید که در اوائل سال ۱۹۲۴، کشتی‌های بازرگانی ایران که بدستور مقامات ایرانی عمل می‌کردند، درصدد طفره رفتن از نظارت گمرکات عراقی بر «فائو» برآمدند، و بدنبال آن يك پست گمرکات ایرانی در کرانه ایرانی این رودخانه در «قصه» تاسیس شد. نتیجتاً در اثر مذاکراتی که بین مستر مانگ و مسیو کوردونیه از طرف ادارات

گمرکات عراقی و ایرانی صورت گرفت قرار می‌گذاشته شد که بموجب آن همکاری دو جانبه‌ای توسط مقامات محلی گمرکات ایرانی و عراقی بوجود آید، تااطمینان حاصل شود که کلیه کشتی‌هایی که وارد این رودخانه می‌شوند - به‌استثنای کشتی‌های اقیانوس پیما - باید به فائو مراجعه کنند و همچنین کلیه کشتی‌های ایرانی و کلیه کشتی‌های عراقی که رهسپار بنادر ایران هستند نیز باید به «قصبه» مراجعه کنند. رونوشتی از نامه مورخه دوم ژوئن ۱۹۲۴ مسترمانک به مسیو کوردونیه درباره مفاد این قرارداد، ضمیمه مراسله شماره ۳۷۰ مورخه ۳۱ ژوئیه ۱۹۲۴ سراسموند آوی به وزارت خارجه بود. این قرارداد که در تاریخ هشتم ژوئیه ۱۹۲۴ بتصویب شورای وزیران عراق رسید، هرگز رسماً مورد تصویب دولت ایران قرار نگرفت. گمان میرفت که آنها به قبول چنین تمهیدی، که طبق دومین پارگراف نامه مسترمانک حاکی از این بود که «هرگونه نظارت گمرکات متضمن بکار بردن موازین عدوانی مستقیم بر کشتی‌هایی است که از جریان اصلی بین فائو و محمره استفاده می‌کنند و حق انحصاری مقامات گمرکات عراقی است» تن در نمی‌دهند. ولی حتی وقتیکه پیشنهاد شد که آنها فقط کافی است که ۸ ماده قرارداد مندرج در نامه را تصویب کنند، باز اقدامی نکردند آنوقت رویه‌شان این چنین توجیه شد که مایلند از انجام هرامری که ممکن است دلالت بر شناسائی [حاکمیت مطلق] دولت عراق کند، احتراز کنند. مع هذا این قرارداد از وقتیکه نامه مسترمانک نوشته شد، عملاً اجرا شده است و من در پاسخ مراسله شما تاخیر کردم تا محقق ساختم که در حال حاضر اوضاع چگونه است و اینکه آیا ادامه‌اش به نفع دولت عراق است یاخیر... در پاسخ استفسار من متصدی گمرکات بصره اکنون گزارش داده است که در این قرار که از هنگام آغازش در ۱۹۲۴ تاکنون بخوبی اجرا شده است، تغییری حاصل نشده، به‌استثنای یک حادثه در سال ۱۹۲۸ و از آن به بعد هیچ شکایتی دریافت نشده است. واقعاً بنظر نمی‌رسد مقامات گمرکات ایران از این قرار که عملیات کارمندان گمرکات محلی عراقی و ایرانی هر دو را تسهیل می‌کند، استفاده نامشروع کنند.

۶ - این قرار هنگامیکه مذاکرات در پاسخ تقاضای ایران برای حقوق مساوی در شط‌العرب بین دولتین عراق و ایران مطرح شود، الزاماً مرور خواهد شد و بنظر می‌رسد که دولت عراق ممکن است در وضعی باشد که در قبال آزادی عمل کشتی‌های دولت ایران در شط‌العرب معامله به مثل کند، هرچند ارزش این معامله متقابل بستگی به این خواهد داشت که دولت ایران تشخیص دهد که چنین آزادی توسط دولت عراق فقط بمنوان امتیاز واکذار می‌شود، نه به عنوان حق.

۷ - رونوشت‌هایی از این مراسله را به وزیر مختار اعلیحضرت در تهران و به نماینده سیاسی مقیم خلیج فارس ارسال میدارم.

امضاء - هوبرت یانک، کمیسر عالی عراق  
محرمانه - از: مقرر فرماندهی هوایی به: دفتر جناب کمیسر عالی، نمایندگی  
سیاسی فرماندهی عراق، هینایدی مقیم، بغداد

مورخه: ۱۱ سپتامبر ۱۹۳۱ شماره: اس ۱۰۰ ر ۱۰۸۵۴

موضوع :

## تشکیل ناوگان ایران

۱ - عطف بنامه‌های حاشیه نویسی شده شما اسناد نامبرده در موضوع تشکیل ناوگان ایران با تشکر عودت داده می‌شود :

۲ - درباره تقاضای جی. ا. ۵۳۹ مورخه اول سپتامبر ، برای تفسیر این اسناد تا آنجا که این مطلب ممکن است در علائق عراق تاثیر داشته باشد، مهمترین نکته شایان توجه ورود سفاین ایران به بندر بصره و آبهای داخلی عراق است. استنباط براین است که این ورود فقط پس از آنکه از دولت عراق درخواست اجازه شود و این اجازه اعطاء گردد، مجاز خواهد بود و اینکه کشتی‌های توپدار ایران مجاز نیستند صرفاً بااطلاعه وارد بصره شوند .

۳ - چون گزارش شده است که کشتی‌های توپدار ایران قرار است دروظایف گمرکات مورد استفاده قرار گیرند ، محتمل است که ایرانی‌ها احتمالاً مایل باشند ، آنها را در شطالعرب مورد استفاده قرار دهند. بنابراین ممکن است لازم باشد این سؤال را تجدید کنیم که آیا باید بآنها امکان داده شود که دراین آبها بدون اجازه دولت عراق به عمل پردازند ؟... اگر باید مجاز باشند که بدون اجازه قبلی دست به چنین اقدامی بزنند باید این مطلب را مورد دقت فراوان قرارداد ، چون مسئله وضع شطالعرب هم اکنون مورد بحث و بررسی است .

(امضاء) سی. ال. کرتی - فرمانده هوایی فرماندهی عراق

به ضمیمه، مراسله محرمانه مورخه ۱۹۳۱/۷/۲۵ وزارت مستعمرات<sup>۱</sup>

اف . او ۳۷۱ - ۱۵۳۵۵ - برگ ۳۳۳ :

تشکیل نیروی دریائی ایران آنقدر از نظر دولت انگلستان حائز اهمیت است (تنها بدین خاطر که از پیدا شدن يك قدرت دریائی جدید در خلیج فارس بیمناک است و می‌ترسد که این نیروی جدید، تسلط استعماری این دولت را در منطقه مورد بحث متزلزل سازد) که هیچ مسئله‌ای را - هرچقدر هم جزئی - نادیده نمی‌گیرد . طی این سند که عناوین : محرمانه - حق طبع محفوظ - تهیه فتوکی بدون اجازه ممنوع - این سند متعلق است به دولت اعلیحضرت انگلستان ... ومانند اینها، حاکی از اهمیت آن، از نظر آن دولت است، نه فقط چگونگی تامین اعتبار برای خرید کشتی‌ها و ایجاد نیروی دریائی - باهمه جزئیات آن - بلکه متن ماده واحده وقانون مصوبه مجلس شورای ملی ایران - ضمن بودجه سال ۱۳۱۰ نیز آمده است .

شماره ۳۷۱/۱۵۳۵۵ وزارت خارجه ۱۵۴۰

حق طبع محفوظ - تهیه فتوکی بدون اجازه ممنوع

شماره ۸ - بایگانی‌ها این سند متعلق است به دولت اعلیحضرت انگلستان

ایران - محرمانه ۱۲ نوامبر ۱۹۳۱ - بخش ۸

محرمانه - ( ای ۵۶۱۵/۲۸۲۱/۳۴ )

شماره يك - مستر هوربه مارکس اف ری‌دینگک (واصله ۱۲ نوامبر)

شماره ۶۰۸ - تهران اول نوامبر ۱۹۳۱

جناب لرد ،

عطف به مراسله شماره ۳۳۶ مورخه ۲۷ ژوئن درباره پرداخت بهای کشتی‌های جنگی ایران که اکنون در ایتالیا در دست ساختمان است ، افتخار دارم که ترجمه قانونی را که هجدهم اکتبر از مجلس گذشته است ، در اینجا ضمیمه کنم . این قانون<sup>۱</sup> به وزیر دارائی اختیار می‌دهد تا مبلغی را که از ۳۹۰،۰۰۰ پهلوی متجاوز نباشد از وجوه ذخیره کشور ، برای وضع مخارج مربوط به ایجاد نیروی دریائی ایران وام بگیرد .

۲- این قانون مستلزم آن بود که مبلغ ۳۹۰،۰۰۰ پهلوی - معادل ۳۹۰،۰۰۰ لیره استرلینگ - که برای این منظور کنار گذاشته می‌شود ، در بودجه سال ۱۳۱۰ (مارس ۱۹۳۱ تا مارس ۱۹۳۲) ، به نرخ ۶۰ قران معادل یک پهلوی (یا پوند استرلینگ) منظور می‌شد . وقتیکه ارزش قران به پوند کاهش یافت ، مبلغ ۲۲ میلیون و نیم قران که در بودجه منظور شده بود ، کفایت نمی‌کرد و ارزش حاصله از صدور «اجناس انحصاری» دولت نیز برای این منظور کافی نبود لذا دولت تصمیم گرفته است تمام مبلغ را از سپرده های استرلینگ که در اروپا ذخیره شده است وام بگیرد .

۳- رونوشتی از این مراسله به دولت هندوستان و بنماینده سیاسی مقیم در بوشهر ارسال می‌گردد .

باتقدیم احترامات فائقه - آر. راج. هور<sup>۲</sup>

اف. او ۴۷۱ پرونده ۱۵۴۵۵ برگ ۴۴۵-۴۴۹

هرچند تاریخ تحویل رزمناد و قایقهای کشتی بایران نزدیکتر می‌شود ، کوشش انگلیسی‌ها نیز برای یافتن یک راه حل با شیوه جدید، برای مقابله با نیروی دریائی ایران افزایش می‌یابد. آنها اینک دریافته‌اند که در ایران بادولتی نیرومند روبرو هستند که در برابر هر تصمیم یک جانبه و غیر منطقی مقابله خواهد کرد و ای بسا که این مقابله به برخورد و مشاجره‌ای بزرگ مبدل شود . برخوردی که طی آن انگلیسیها از خطر غافلگیری و اشغال پایگاههای خویش ، توسط نیروی دریائی ایران نگرانند :

اداره خارجه - اس.دبلیو.ا شماره ای ۵۲۷۸/۲۸۲۱/۳۴ - ۱۷ نوامبر ۱۹۳۱

آقا

عطف بنامه شماره پی. زد ۶۵۶۲/۳۱ بیست و یکم اکتبر شما درباره وضعی که با خرید کشتی‌های توپدار و ناوچه‌های کشتی برای خدمت در خلیج فارس توسط ایران پیش خواهد آمد من توسط سرجان سایمون مأمور شده‌ام تا از شما درخواست کنم سرساموئل هور را مطلع سازید که وی اکنون پیشنهاد مندرج در پاراگراف ۴ نامه شماره ۲۹/ان - ۳۶۹ اف . مورخه ۵ اکتبر دولت هندوستان را در این مورد که حکام عرب

۱ - ترجمه متن قانون « هزینه خرید کشتی‌های جنگی از ایتالیا » که بصورت ماده واحده در جلسه یکشنبه ۲۵ مهر ۱۳۱۰ - (۱۸ اکتبر ۱۹۳۱) مجلس شورای ملی بتصویب رسیده بود ، ضمیمه این گزارش بود که چون در صفحات پیشین متن قانون آمده است از نقل مجدد آن صرف نظر شد .

۲- بایگانی عمومی - اف. او - ۱۵۳۵۵ - ۳۷۱ ص ۲۳۳

کویت ، بحرین ، قطر ، مسقط و امارات متصالحه باید از امکان اینکه کشتی‌های جنگی ایران احتمالاً بزودی در خلیج فارس ظاهر خواهند شد ، مطلع گردند ، مورد توجه قرار داده است . باید کوشش فراوان بعمل آید تا اظهار تمایل کتبی رسمی از آن حکام گرفته شود مبنی بر اینکه کشتی‌های ایران نباید از بنادر آنان بازدید کنند ، مگر با اجازه قبلی امارات آنهم که باید از طریق مقامات انگلیسی کسب شود . همچنین باید بزودی فرصتی بدست آورد ، برای مطلع ساختن دولت ایران ، بدون آنکه صریحاً روی بحرین یا به هیچیک از امارات انفراداً تأکید شود . باید تصریح شود که حکام امارات عربی خلیج تمایل داشته‌اند که اطلاع در این مورد را ، باید دولت اعلیحضرت بدولت ایران ابلاغ کند .

۲- وزیر خارجه احساس می‌کند که در تحمیل این موضوع که دولت ایران برای اجازه بازدید کشتی‌های جنگی از بنادر عربی باید بمقامات انگلیسی درخواست بدهد ایرادات بزرگی وجود دارد . دولت ایران اگر قرار شود چنین پیشنهادی را بپذیرد - یقیناً مقاومت می‌کند و اصرار خواهد ورزید که دولت اعلیحضرت نیز باید در آینده به همین نحو برای هر بازدید جداگانه يك کشتی جنگی انگلیس از هر يك از بنادر ایران منجمله هنگام - کسب اجازه کند نتیجه احتمالاً بدین صورت خواهد بود که وقتی يك کشتی جنگی انگلیس به بازدید از هنگام می‌پردازد یا بمنظور تجدید سوخت گیری یا تفریح باین جزیره می‌رود سر نشینان کشتی بدون اینکه مدتی انتظار اجازه مخصوص از دولت تهران را بکشند قادر نخواهند بود در سواحل پیاده شوند چنین تقاضائی برای اجازه مخصوص ، طبق پاراگراف ۶ مراسله شماره ۴۹۶ مورخه ۷ اکتبر ۱۹۳۰ سر آر . کلایو - که يك رونوشت آن در نامه شماره ای ۳۴/۳/۵۶۴۳ مورخه ۶ نوامبر آن سال وزارت خارجه برای شما فرستاده شده بود - ممکن است در هر مورد مستلزم تصمیم هیئت دولت ایران گردد ، و بعلاوه ، کسب اجازه در بسیاری از موارد ، بعللی و عواملی اجتناب‌ناپذیر به تمویق خواهد افتاد ، و ممکن است حتی احیاناً رد شود .

۳- بنابراین من برای آگاهی سرساموئل هور ، باید توضیح دهم که به این دلایل پیشنهاد مزبور ، مبنی بر اینکه حکام عرب باید به اصرار در کسب اجازه برای بازدید کشتی‌های جنگی ایران از بنادرشان تشویق شوند ، نباید دنبال گردد . در جریان عمل شق دیگری بجای آن باید به این حکام عرب پیشنهاد کرد مبنی بر اینکه آنان انتظار دارند ، دولت ایران قبل از اینکه کشتی‌های جنگی آنکشور ، به بازدید از بنادرشان بپردازند ، مراتب رسماً باین امارات «اطلاع» داده شود . در حالیکه به این پیشنهاد تجدید نظر شده ایراد پیشین وارد نیست ، معهداً وزیر خارجه هنوز مجاب نشده است که يك ارتباط در این مفهوم با دولت ایران الزاماً وضع را بهبود می‌بخشد .

۴- اگر دولت ایران به ارتباط در این زمینه‌ها پاسخی بدهد یا به یادداشت مستر هور توجهی مبذول دارد ، جوابش با احتمال قریب به یقین شكل يك استفسار را خواهد داشت که به این یادداشت قصد عطف بکدامیک از حکام عرب را داشته است . جواب دولت ایران آنوقت ممکن است به انکار حق سخنگویی دولت اعلیحضرت از طرف امارات متصالحه و یاسایر شیخ‌نشین‌ها - که مناسبات خاص آنها با دولت اعلیحضرت هرگز مورد

شناسائی ایران نبوده است. منجر شود. بعلاوه دولت ایران بدون شك منكر حق دولت اعلیحضرت به استقرار ارتباط با آن دولت از جانب شیخ بحرین - که وی را طبق ادعای مالکیت بحرین، تبعه خود می‌داند خواهد شد. بهر حال آنها بنادر بحرین و جزائر مورد اختلاف از قبیل تمب را مشمول هیچگونه قراری که ممکن است حتی بطور ضمنی با آن توافق نمایند، نمی‌دانند.

۵- بنابراین جای تردید است که این ارتباط پیشنهاد شده بتواند به هیچگونه نتایج عملی در باره بحرین، تمب، با هیچیک دیگر از موارد حساس و اساسی خلیج فارس منجر شود. از طرف دیگر، ممکن است مشاجره‌ای با دولت ایران ایجاد کند، که اگر مجمل و بی‌نتیجه بماند، فقط به مناسبات ایران - انگلیس بیش از پیش لطمه خواهد زد، و حتی ممکن است همان سانحه‌ای را که جلوگیری از آن مورد تمایل ماست جلواندازد.

۶- مهذا استدلالی دیگر با ماهیت متفاوت وجود دارد، که ممکن است در پشتیبانی از این پیشنهاد اقامه شود. اگر دولت ایران را بتوان بعنوان قسمتی از پی‌ریزی قرارداد کلی، در آتیه‌ای نزدیک به دست کشیدن از ادعاهایش در بحرین، تمب و ابوموسی و ادار کرد، بجای اقدامات مورد نظر ما که ممکن است دولت اعلیحضرت و دولت هندوستان آماده انجام آن گردند، مسئله مالکیت این جزایر ممکن است از نوبصورتی حاد درآید. در این صورت احتمال دارد دولت اعلیحضرت و دولت هندوستان ناچار شوند، با وجود همه اکراهی که ممکن است از چنین جریانی داشته باشد، با ارجاع این ادعاهای مورد اختلاف، به حکمیت موافقت نمایند. این امکان باید در هر اقدامی که احتمال دارد اکنون در مورد فعالیت‌های ایران در خلیج فارس بعمل آید، در مدنظر گرفته شود. و قابل استدلال است که با انجام ارتباط پیشنهاد شده با دولت ایران در وضع حاضر، حتی اگر نتیجه فوری یا عملی حاصل نشود، باز ممکن است دعوی انگلستان چنانچه حکمیت بعمل آید، قدری مستحکم‌تر گردد.

۷- سرانجام، استدلال مشروحتر ذیل شایان توجه است: ممکن است در نظر گرفت که مناقشه‌ای با دولت ایران درباره وضع کشتی‌های جنگی‌شان در مقابل حکام عرب دیر یا زود بصورتی اجتناب‌ناپذیر درآید. اکنون مطلبی درباره رویه حکام عرب نسبت به نیروی دریائی جدید ایران گفته نشود، مناقشه احتمالی ممکن است بطور ناگهانی آنهم، نه در جریان سراسر و کلی قضایا، بلکه در اثر حادثه‌ای - و مساعدتر برای ایران - بصورتی بسیار حاد درآید. ایرانیان ممکن است، فی‌المثل بتصرف تمب مبادرت ورزند و

۱- آخرین باری که وزارت امور خارجه ایران، درباره این جزایر با انگلیس‌ها گفتگو کرد، در کنفرانس پیمان مرکزی در آنکارا بود. روزنامه کیهان می‌نویسد:

«... زاهدی در مذاکرات خود با هیوم به او اخطار خواهد کرد که هرچه زودتر مرضع نهائی دولت خود را در قبال مساله جزایر ابوموسی، تنب بزرگ و تنب کوچک - واقع در باختر تنگه هرمز - روشن کند. ایران تاکنون به خاطر علاقه‌اش بمسیاست مسالمت‌نخواسته است حاکمیت خود را بر این جزایر بزور تأکید کند. اما در صورتی که روش شگفتی آور بریتانیا ادامه یابد تهران از بکار بردن زور خودداری نخواهد کرد. در همان حال دستگاه‌های تبلیغاتی انگلیس به زهرافشانی‌های خود در این زمینه ادامه می‌دهند. بی.بی.سی. در برنامه عربی پریشب خود در تفسیری از دیوید میجل گفت که



دولت اعلیحضرت و دولت هندوستان را در برابر «عمل انجام شده‌ای» که با احتمال قوی موقعیت انگلستان را در هر گونه حکمیت غائی تضعیف خواهد کرد قرار دهند، یا ممکن است يك قایق بحرینی را توقیف کرده، به ملت آن اعتراض کنند، یا عمل خود را بر مقتضیات نامربوطی استوار سازند.

از طرف دیگر، اگر ارتباط پیشنهاد شده، که فی‌النفسه پیشنهادی منطقی و قانونی است، هم اکنون به دولت ایران بشود، عکس‌العمل آنان نسبت به آن ممکن است راهنمای مفیدی برای رویه احتمالی آینده آنان باشد. و اگر برخورد و مناقشه دیر یا زود غیر قابل اجتناب شود، ممکن است بهتر آن باشد که از همین طریق مستقیم و سراسر است - و تا حدی در شرایطی که نسبت به دولت اعلیحضرت مساعدتر باشد - صورت گیرد. چون بدین ترتیب ممکن است قادر باشد آن را با شرایطی بهتر از آنچه اگر بعداً در نتیجه وقوع سانحه‌ای ناگهانی بآنها تحمیل شده و ممکن است جریان اصلی و نتیجه را تارک و مبهم سازد - دنبال کند.

۸ - درخاتمه، باید توضیح دهم در حالیکه وزیر خارجه هنوز به نتیجه قطعی درباره این مسئله نرسیده است، از دریافت نظرات بیشتر سرساموئل هور درباره تمامی این وضع، در پرتو ملاحظات فوق‌الذکر، خوشوقت خواهد شد.

۹ - رونوشت‌هایی از این نامه به دربار و وزارت مستعمرات ارسال می‌گردد.

با تقدیم احترامات فائمه - امضاء - جی . دبلیو . ریذل .<sup>۱</sup>

اف . او . ۳۷۱ پرونده ۱۵۳۵۵ برگ ۲۵۰ - ۲۵۳

پاسخ مقامات حساس دولتی و وزارت درباری نشان می‌دهد که تا چه حد مسئله حائز اهمیت بوده و انگلیسها را با چه مشکل بزرگی روبرو ساخته است. با وجود ایرادهائی که برپاره‌ای از مواد پیشنهادهای ارسالی، در اصل موضوع که دورنگهداشتن ناوگان ایران، از سواحل امارات خلیج فارس و پایگاههای انگلیس در جزایر و بنادر این منطقه است، اختلاف نظری بچشم نمی‌خورد:



بریتانیا «ادعای ایران را بر سه جزیره مورد بحث قبول ندارد» و افزود که این جزایر پیش از آن که بریتانیا قراردادی با امارات متصالح‌بند متعلق بایران بود اما در قراردادهای بریتانیا باشیوخ این سه جزیره متعلق به رأس‌الخیمه و شارجه شناخته شده‌اند.

مفسر سیاسی کیهان می‌نویسد:

بی.بی.سی. منطق عجیبی بکار میبرد و می‌گوید چون يك دولت استعماری خود هیچگونه حقی در خلیج فارس نداشته و ندارد حاکمیت دوشیخ را بر سه جزیره ایرانی شناخته است این سه جزیره متعلق به آنهاست به عبارت دیگر بریتانیا ادعا می‌کند که مرجعی برای شناسائی حق حاکمیت کشورها است.<sup>۱</sup>

در هر حال، آنچه بریتانیا بخواهد یا بگوید در نفس امر تغییری نخواهد داشت زیرا دوران استعمار به پایان رسیده است و مشکلاتی را که استعمار بوجود آورده است نباید دولت استعمار به شیوه خود حل کند... (روزنامه کیهان شماره ۳۲۸ - ۵ اردیبهشت ماه ۱۳۵۰)

۱ - بایگانی عمومی انگلستان، اف . او ۳۷۱/۱۵۳۵۵ ص ۲۲۵ - ۲۲۹

وزارت خارجه اس . دلیو . ۱ - شماره ۶۷۵  
 ۱۷ نوامبر ۱۹۳۱ (ای ۵۲۷۸۲۸۲۱۳۴)  
 آقا ،

عطف به پاراگراف ۲ مراسله شماره ۶۶۰ مورخه ۱۲ نوامبر درباره پیشنهاد تماس با دولت ایران در موضوع فعالیت‌های آینده کشتی‌های جنگی آن کشور در خلیج فارس ، اینک رونوشت مکاتبه با وزارت هندوستان درباره پیشنهادات مطرح شده در نامه شماره اف ۲۹۰ / ان ۰ - ۳۶۹ مورخه پنجم اکتبر دولت هندوستان را به ضمیمه ارسال می‌دارم .

۲ - از دریافت هرگونه نظراتی که ممکن است شما طالب ارائه آن درباره این مکاتبه باشید خوشوقت خواهم شد .

با تقدیم احترامات فائقه از جانب وزیر خارجه امضاء : جی . دلیو . رندل  
 رونوشت برای آر . اچ . هورو دیگران تهران اف . او ،  
 وزارت دریاداری اس . دلیو . ۱ [منظور خانه شماره یک در محله جنوب غربی  
 لندن است]

لندن - مورخ ۲۷ نوامبر ۱۹۳۱ شماره ام . ۰۲۷۴۸۳۱  
 آقا

جنابان لردهای دریاداری به من فرمان داده‌اند تا به نامه شماره (ای - ۵۱۸۸۲۸۲۱۳۴) مورخه ۱۲ نوامبر شما در مورد تعلیماتی که جناب سفیر کبیر رم برای تماس با دولت ایتالیا در موضوع وضع ناشی از خرید کشتی‌های توپدار توسط دولت ایران برای خدمت در خلیج فارس ارسال شده است ، عطف کنم ، ونسخه‌ای از نامه شماره : ام . ۲۵۱۶۳۱ مورخه ۲۷ نوامبر ۱۹۳۱ را که جنابان لردها سبب شده‌اند به وزارت هندوستان در پاسخ نامه شماره پی . زد . ۶۵۶۲۳۱ مورخه ۲۱ اکتبر آن وزارت درباره مسئله بازدیدهای سفاین ایران از امارات متصالحه ارسال شود ، در اینجا برای اطلاع وزیر خارجه ضمیمه نمایم .

جنابان لردهای متبوع من درباره اینکه آیا عمل پیشنهاد شده در پاراگراف « ۴ » نامه مورخه پنجم اکتبر دولت هندوستان ، « منبى بر مطلع ساختن دولت ایران از خواست حکام عرب در مورد چگونگی بازدید کشتی‌های جنگی ایران از بنادر آنان » بانظر ابراز شده در پاراگراف « ۵ - ب » مراسله شماره ۱۲۹۱ مورخه پنجم نوامبر به جناب سفیر کبیر رم ، بدین شرح « که چون دولت ایران مناسبات سیاسی با حکام عرب ندارد ، بازدید یک کشتی جنگی ایران مشکل بارسوم بین‌المللی عادی توافق داشته باشد » تطبیق کند ، احساس تردید می‌نمایند . بنابراین من باید برای توجه وزیر خارجه پیشنهاد کنم که سر آرگراهام از هرگونه عملی که پیشنهاد شده است در صورت امکان با دولت ایران انجام گیرد ، مطلع گردد .

رونوشتی از این نامه به وزارت هندوستان ارسال شده است .



خدمتگزار منقاد شما - ج - اس . بارنس<sup>۱</sup>

فوری ۲۷ نوامبر ۱۹۳۱ شماره ام. ۲۵۱۶ر۳۱ .

آقا

اینجانب به فرمان جنابان لردهای دریاداری باید به نامه شماره پی . زد . ۶۵۶۲ر۳۱ (۵۲۷۸ ای) مورخه ۲۱ اکتبر به شما درباره وضع ناشی از خرید کشتی‌های توپدار و ناوچه‌های کشتی توسط دولت ایران برای خدمت در خلیج فارس عطف کنم و اظهار دارم که در پارگراف ۳ نامه شماره ۲۹ ان.ر.۳۶۹ف. مورخه ۵ اکتبر دولت هندوستان ، پیشنهاد شده است که از ایران باید تقاضا شود که برای دیدار از کرانه امارات متصلح حتی به قیمت اینکه ما نیز برای بازدید کشتی‌های اعلیحضرت از بنادر ایران به مقابله به مثل پردازیم کسب اجازه نماید.

۲ - وزارت خارجه اطلاع می‌دهد که نسبت به حصول توافق با ایران درباره مفاد یادداشت‌هائی که مبادله آنها عطف به ماده ۳ پیشنهاد شده بود برای توضیح شرایطی که کشتی‌های اعلیحضرت تحت آن از بنادر ایران بازدید بعمل می‌آورند - هیچگونه پیشرفت صریحی بعمل نیامده است خود این ماده صرفاً امتیازات دوجانبه‌ای بر حسب عرف بین‌المللی فراهم می‌سازد .

۳ - در حالیکه ایران از ما می‌خواست که - به استثنای موارد مربوط به بنداری خاص - از وی کسب اجازه کنیم، تمایل کلی ما این بود که در مورد همه بنادر فقط به اصل اطلاع توسل جوئیم و نیز در مورد بازدید از آبادان ، هنگام ، خارك و بوشهر فقط به مقامات محلی اطلاع دهیم . بنابراین لردهای اینجانب برای اینکه به وضع کشتی - های اعلیحضرت در خلیج لطمه‌ای نخورد ، چنین صلاح می‌دانند که از ایران فقط تقاضا شود که ملاقات‌های طرحریزی شده از ساحل امارات متصلح را قبلاً اطلاع دهد، ولی تقاضا نشود که درخواست اجازه رسمی کنند .

۴ - در این مورد باید توجه داشت با ترتیبی که در سال ۱۹۲۸ داده شده طبق آن کشتی‌های اعلیحضرت مستقر در خلیج از همه بنادر ایران بایک اطلاع ساده به مقامات محلی بازدید می‌کنند، درحقیقت ما از این حیث مورد شناسائی ایران قرار گرفته‌ایم - رجوع شود به مراسله شماره ۳۷۸ مورخه ۱۵ ژوئیه نماینده اعلیحضرت در تهران - این نحوه بازدید ممکن است بعنوان سابقه برای ایران تلقی شود تا ما را از طریق نماینده سیاسی مقیم مطلع سازد . معهذا از طرف دیگر شاید این خطر در بین باشد که ایران همین امر را بعنوان سابقه‌ای برای مطلع ساختن مستقیم حکام عرب تلقی کند .

۵ - در موضوع اصلاح درخواست شده در پارگراف‌های قبلی، لردهای اینجانب بانخستین پیشنهادی که در پاراگراف ۴ نامه دولت هندوستان مطرح شده توافق دارند. آنها همچنین موافقت می‌کنند که باید بعداً فرصتی بدست آورد و دولت ایران را مطلع ساخت که حکام امارات عربی خلیج مایلند خبر مربوط به این موارد را با بدولت ایران ابلاغ کنیم . معهذا من باید پیشنهاد کنم که چنین خبری باید صرفاً بطرز غیر رسمی و در

فرستی مناسب ابلاغ شود .

۶- لردهای اینجانب موافقتند که عطف خاص به بحرین باهریک از امارات منفرد دیگر غیر لازم خواهد بود .

۷- عطف به پاراگراف ۸ مراسله مورخه ۳۱۹۹۷۷ نماینده سیاسی مقیم خلیج فارس - لردهای اینجانب تصور می کنند که رسیدن به هرگونه قرار کلی با ایرانی ها - پیشاپیش - درباره اینکه نیروی دریائی جدیدشان چه می کند یا نمی کند اشتباه خواهد بود. ایرانی ها نسبت به هرگونه پیشنهادی که ما عنوان کنیم بی نهایت ظنن خواهند بود. و نامحتمل است که با هرامری که بنظر برسد نوعی محدودیت در حرکت کشتی های جنگی جدیدشان ایجاد می کند، موافقت کنند محیط دوستانه ای که منظور نظر است باید بدون هیچگونه قرار قبلی گسترش یابد، در صورتیکه بنظر می رسد ایرانی ها در حال حاضر بیش از حد به ما مظنون باشند و بیش از اندازه به وضع فعلی ما رشک ببرند و آرزو کنند که برای انعقاد قرارداد قبلی، وضع مساعدی داشته باشند .

۸- رونوشتی از این نامه برای وزارت خارجه ارسال شده است .

خدمتگذار منقاد شما - امضاء: ج.اس. بارنس<sup>۱</sup>

اف. او ۳۷۱ پرونده ۱۵۳۵۵ برگ ۲۷۰

و اداری ساختن حکام و امارت و شیخ نشینهای خلیج فارس بدرخواست رسمی از انگلیسها، که بین ایران و امارات «واسطه» شوند، بعنوان بهترین قسمت پیشنهاد، مورد توافق قرار می گیرد، اما سایر مواد پیشنهادات مخصوصاً مسئله عکس العمل انگلیس در قبال احیاء حاکمیت ایران بر جزایر خلیج فارس و برخورد احتمالی ایران و انگلیس، موافقان و مخالفانی دارد، ولی آنچه بعنوان اصل در همه مکاتبات تعقیب می شود، محدود ساختن دامنه فعالیت نیروی دریائی نوین ایران است .

شماره ثبت ای ۵۹۱۶۲۸۲۱۳۴

از درياداری ام ۲۷۴۸۳۱ - ۲۷ نوامبر ۱۹۳۱ - ثبت دفتری ایران

ایجاد بحریه ایران : بازدید از بنادر عربی

عطف بنامه شماره «ای ۵۹۱۸۸۲۸۲۱۳۴» مورخه ۱۲ نوامبر - رونوشت نامه وزارت هندوستان را ارسال می دارد که در آن «مسئله بازدید سفاین ایران از کرانه امارات متصل» مورد بحث قرار گرفته است و پیشنهاد می کند، برای اینکه به وضع کشتی های اعلیحضرت در خلیج فارس لطمه نخورد، از ایرانی ها فقط باید «اطلاع دادن» بازدیدهای طرح ریزی شده را تقاضا کرد، و مبادرت به حصول توافق قبلی درباره وضع بحریه ایران اشتباه خواهد بود. از نظر اشکالی که در تطبیق این پیشنهاد یعنی «مطلع ساختن ایرانی ها از خواستهای حکام عرب، در قبال بازدید کشتی های جنگی ایران از بنادر عربی» با «عرف بین الملل» پیش می آید پیشنهاد می کند که نماینده اعلیحضرت در رم از اقدام پیشنهادی مطلع شود - رونوشت به وزارت هندوستان ارسال شد.

مینوت :

دریاداری با این تصور که سعی ما در ترغیب ایران به درخواست «اجازه» برای

بازدید از بنادر عربی اشتباه است توافق دارد. معهداً قطعاً با مبادرت<sup>۱</sup> به ترغیب آنان به «اطلاع» دادن قبلی بازدیدهای طرح ریزی شده موافقت دارد. ما منتظر نظرات بیشتری از وزارت هندوستان درباره نکته (ای ۵۲۷۸) آنان هستیم.

در مورد نکته‌ای که در دومین پارگراف نامه در یاداری به ما پیش کشیده شده است، به آخرین جمله پارگراف ۵ مراسله شماره ۵۵۸ رای ۵۱۸۸ مستر داد که توجه را بهمین مورد جلب میکند مراجعه شود. ضمناً عطف به پارگراف ۵ (۶) مراسله شماره ۱۲۹۱ (ای ۵۱۸۸) ما شرحی بطور نیمه رسمی به سفارت اعلیحضرت در رم نوشته شود، و توضیح بعمل آید که ما تصور می‌کنیم حائز اهمیت باشد که ایتالیائی‌ها از عدم وجود مناسبات بین دولت ایران و حکام عرب خیردار گردند<sup>۲</sup>، ولی که (برای اطلاع خودشان) این امر الزاماً مانع امکان حصول نوعی توافق بین دولت ایران و دولت خودمان در مورد بازدید کشتی‌های جنگی ایران از بنادر عربی نمی‌شود. ما باید بیفزائیم که امکانات و مراد نیل به چنین توافقی در حال حاضر تحت مطالعه است<sup>۳</sup>.

در مبادرت به اقدام در این زمینه‌ها، موافقت وزارت هندوستان را بدست آورید. امضاء ۳ دسامبر تصور می‌کنم می‌توانیم صبر کنیم تا تصمیمی برای تماس با دولت ایران اتخاذ شود. در یاداری صرفاً اشاره‌ای غیر رسمی را به دولت ایران در فرصتی مناسب خواهان است و حقاً خاطر نشان می‌کند که توافق کلی با ایران درباره این وضع که بحریه جدیدشان در خلیج چه باید و چه نباید بکند خارج از موضوع است. رونوشت مراسله «ای - ۵۲۷۸» را ضمیمه کند و آنوقت منتظر پاسخ وزارت هندوستان به نامه ای ۵۲۷۸ ما شوید.

امضاء باکستر ۳ دسامبر

در یاداری به نامه «ای ۵۲۶۷» مورخه ۱۷ نوامبر مابه وزارت هندوستان عطف نکرده است، هرچند رونوشتی از آن را داشته - ولی رویهمرفته نظراتش با نظرات ما زیاد تفاوت ندارد.

رونوشت بتهران بفرستید

همانطور که مستر باکستر پیشنهاد کرد، منتظر نامه دیگری از وزارت هندوستان باشید. امضاء - رندل ۵ دسامبر ۳۱  
آخرین پارگراف پیشنهاد صائب است<sup>۴</sup>.

وزارت خارجه هندوستان - دولت هندوستان

۱۱ دسامبر ۱۹۳۱ - پی . ای . ۷۴۰۱۳۱ - ای ۵۲۰۴ - ای ۵۲۷۸

نامه شماره ۲۹ - ۳۶۹ اف مورخه ۵ اکتبر شماره نامه مورخه ۱۷ نوامبر ۱۹۳۱

۱ - در حاشیه اضافه شده است که صرفاً (بطور غیر رسمی) و در «یک فرصت مناسب» بعمل آید

۲ - با دست‌نوشته شده: «این را گفته‌ایم به پاراگراف ۶۰۵ مراسله ۵۱۸۸ ای ما مراجعه شود» و این نامه در مجموعه اسناد وزارت خارجه انگلیس بدست نیامد.

۳ - با دست‌نوشته شده: «تصور می‌کنم ذکر این مطلب لزومی نداشته باشد. رندل»

۴ - بایگانی عمومی، اف. او، ۱۵۳۵۵/۳۷۱۱، ص ۲۴۶ - ۲۴۷

وزارت خارجه ، که رونوشتش باپست هوائی ۲۰ نوامبر تحت شماره ۷۱۹۸۳۱ ارسال شد.

وضع ناشی از امکان بازدید کشتی‌های جنگی ایران از بنادر عربی . رونوشت نامه مورخ : «ای ۵۹۱۶» ۲۷ نوامبر از درياداری به ضمیمه ارسال شده است .  
من مایلم اظهار نظر کنم که بهترین شکل جریان این خواهد بود که حکام عرب از ما تقاضا کنند دولت ایران را از جانب آنان مطلع سازیم که آنها - اعراب - انتظار دارند پیش از آنکه کشتی‌های ایران از بندرشان بازدید کنند، اطلاعیه رسمی در این باره انتشار یابد و بعد باید ارتباط مورد نظر (مقصود از ارتباط مورد نظر اینست که: انگلیس رابط بین ایران و شیوخ شود) رسماً یا بطور غیر رسمی و به طرزى که وزارت خارجه و وزیر مختار اعلىحضرت در تهران بیشتر مقرون به مصلحت بدانند با دولت ایران صورت گیرد .

من باانجامی که من باب آزمایش در پاراگراف های ۷ و ۶ نامه وزارت خارجه پیشنهاد شده که :

اگر دولت ایران چنین ارتباطی را دستاویز از سر گرفتن جدال دعوی مالکیت بحرین، تمب، یا بوموسی سازد، ما باید باین جدال بر کشتی‌هائی در جریان مستقیم سوار باشیم (یعنی در برابر مشاجرات آنها در زمینه ادعای آن جزائر، ما باید رك و بی پرده باشیم و صاف و پوست کنده به طرح جریان مبادرت ورزیم) موافق هستیم .  
در هر حال بنظر نمی‌رسد که ما باید از بعمل آوردن يك ارتباط منطقی و قانونی با دولت ایران - از ترس عکس‌العمل‌های ممکن ، نسبت به ادعای آنها بر بحرین - باز مانیم .

لطفاً هرچه زودتر مرا از نظرات خود مطلع سازید . - امضاء : والتن<sup>۱</sup>

اف. او. ۲۷۱ پرونده ۱۵۴۵۵ برگ ۲۷۸ - ۲۷۹

سفر تیمورتاش به لندن فرصتی است تا پارهای مسائل پنهانی - که قرار است فقط رئوس آن با اطلاع دولت ایران برسد - در جلسه‌ای با شرکت وی مطرح شود . ولی بعلت دیر رسیدن، نامه‌ها و پیشنهادات نمایندگان سیاسی انگلیس در بوشهر و خلیج فارس، و بازگشت تیمورتاش ، انجام این مذاکرات مجدداً به تهران رجوع می‌شود .  
هدف از مذاکره با تیمورتاش ، بیش از هر چیز «حفظ وضع موجود» و بقاء قدرت و تسلط انگلیس در خلیج فارس است . با توجه بقول شفاهی تیمورتاش مبنی بر حفظ پایگاه باسعیدو از طرف انگلیسها دولت بریتانیا باین مذاکرات امید فراوان بسته است. اما طرف دیگر قضیه را نیز از نظر دور نداشته است، اگر این مذاکرات به نتیجه نرسد و ایران با قدرت در برابر امبال آنان پافشاری کرد، فکر ایجاد انبار ذخایر «تانوی» در بحرین یا نقاط دیگر خلیج - با همه مشکلاتی که برای دولت انگلیس بوجود می‌آورد بررسی شود :

شماره - ای ۶۳۱۴۲۱۳۴ - از هندوستان به تهران

شماره ۶۸۶ مورخه ۲ دسامبر ۱۹۳۱ - واصله ۲ دسامبر ۱۹۳۱ - ایران

### وضع ناشی از ایجاد نیروی دریائی ایران

عطف به مراسله اف. ا. شماره ۶۷۵ نوامبر «ای ۳۴۰۲۸۲۱۲۸۲۸۲۷۸۰۵۲۷۸» مروزی، بر مسئله و رویه دولت اعلیحضرت: بررسی این تلقی که ارتباطی که با ایتالیائیها بعمل آمده لازم است که به گوش ایرانیان برسد... و اینکه ممکن است در نظر آنها نشانه تحریکات و علامت ضعف دعوی انگلیس بر بحرین و غیره گردد... و اینکه در نظر افسران بحریه ایتالیا این امر غیر منصفانه است مگر آنکه ارتباط مشابهی با ایرانیها برقرار شود... تصویب توصیه‌های مراسله شماره ۳۸۶ تهران... و پیشنهاد زمینه‌هایی که براساس آن ممکن است باتیمورتاش در لندن و بادولت ایران در تهران مذاکره شود... تفسیراتی درباره رویه دوستانه فعلی ایرانیها... نکاتی درباره وضع هنگام... و پیشنهاد ابقاء آن تا توافق در مورد بحرین - رونوشت به هندوستان و بوشهر -

#### «پیش نویسی»

تیمورتاش، بطوریکه می‌دانم، امروز لندن را ترك می‌کند. بنابراین، این مراسله برای آغاز مذاکرات در زمینه‌های پیشنهادی در پاراگراف ۱۰ این مراسله باوی، بیش از حد دیررسیده است.

چنین مذاکراتی اکنون باید اگر ممکن باشد، هنگام مراجعت تیمورتاش به تهران، انجام گیرد. اینکه آیا مقتضی باشد که به مستر هور اختیار داده شود که عیناً همان شیوه‌ای را که وی پیشنهاد می‌کند بکار ببرد مسئله‌ای است مشکل که می‌توان سر فرصت، درباره‌اش بامشورت سایر وزارتخانه‌های مربوطه مشورت کرد. شخصاً، نخستین تمایل من برله پیشنهادات مستر هور است، من تصور می‌کنم که بجای اتخاذ روش پیشنهادی دولت هندوستان، یعنی، ارسال بیانیه‌ای در مورد تمایل آنان به دریافت اطلاعیه قبلی از بازدیدگشتی‌های انگلیسی [ماشین‌نویس بجای «ایران» اشتباهاً «انگلیسی» ماشین نموده است. جالب اینکه لردها و مقامات موثر دریاداری هم متوجه اشتباه نشده؛ آن را تصحیح نکرده‌اند] از بنادرشان، و اینکه این اطلاعیه باید از طریق نمایندگان دولت اعلیحضرت بعمل آید، بهتر باشد که کم‌وبیش در زمینه‌هایی که وی (مقصود پیشنهادهای مستر هور است پیشنهاد می‌کند، مستقیماً بادولت ایران تماس بگیریم).

ممهذا من پیشنهاد می‌کنم که عمل بسیار فوری که باید انجام گیرد، ارسال يك تلگراف «قیدی» طبق مسوده ضمیمه، به مستر هور، و بعداً ملاحظه پیشنهادات او بطور مشروح، می‌باشد. [مقصود اینست که فوراً به مستر هور تلگراف بزنیم که «دست نگهدار» آنوقت سرفرصت بنشینیم پیشنهادات مستر هور را بطور مشروح بررسی کنیم و درباره‌اش تصمیم بگیریم.]

در مورد هنگام، پارگراف ۱۳ مراسله کنونی، متأسفانه، برای وزارت خارجه اخذ تصمیم بمنظور تدارك بلادرنگك يك انبار ذخایر ثانوی در بحرین یا جای دیگری در خلیج را غیر ممکن خواهد ساخت. این مسئله توسط سوکمسیون خاورمیانه در تاریخ ۱۷ دسامبر مورد بحث قرارگرفت و نمایندگان سایر وزارتخانه‌ها در کمسیون شدیداً با نظر وزارت خارجه مخالفت کردند. این امر که مستر هور نیز اکنون علیه نظر وزارت خارجه اظهار نظر کرده است، متأسفانه، فشار بیشتری به ایران برای انجام عمل فوری را

— برای ما — بی‌فایده می‌سازد. این‌اصل ، معهدا ، میتواند بادریافت مینوت جلسه سو — کمسیون خاورمیانه مورد بررسی بیشتری قرار گیرد .

**تقاضا :** تلگراف قیدی ضمیمه را به‌مستر هور مغایره کنید ، و پاراگراف ۱۰ این مراسله را برای بررسی بیشتر از نو ارائه دهید . ۲۲ دسامبر ۱۹۳۱ امضاء — رندل درحاشیه اضافه شده : « درمورد هنگام ، اکنون به پیش‌نویس «ای ۱۳۴۱۸۴ — ۶۴۴۴» مراجعه کنید . امضاء ۱۲۳۱» طبق پیش‌نویس «ای ۶۴۴۴» رونوشت‌هایی از این مراسله — بارونوشت‌هایی از اف. او. ۵۰ — به وزارت هندوستان و به دربارداری و به وزارت مستعمرات ارسال می‌گردد . امضاء ۵ ژانویه ۱۹۳۲ درمورد پاراگراف ۱۰ من وضع را بامستر رندل مورد بحث قرار داده‌ام . مستر هوردوشق پیشنهاد می‌کند ، اولاً ، از سرگرفتن مذاکرات از نظر اظهارات اخیر تیمورتاش به وزیر خارجه دایر براینکه وی مایل است این مطلب را در مراجعتش بامستر هور مطرح نماید ، باید جداگانه مورد بررسی قرار گیرد . لازم خواهد بود ، دستورات مقتضی مبنی بر رویه‌ای که مستر هور در صورت چنین تماسی باید اتخاذ کند، برای وی ارسال گردد. از طرف دیگر، مارویهمرفته فکر مبادرت به تجدید تصریح «وضع موجود» در خلیج فارس در توافق با ایرانی‌ها را نمی‌پسندیم . چنین مباحثاتی به عقیده ما مشاجرات مربوط به وضع موجود بحرین، تمب، باسعدو و سایر جاها رایش خواهد کشید ، و غیر محتمل است که بعقد يك قرارداد منجر گردد . ضمناً معهدا ، قسمت فعلی<sup>۱</sup> که مستر هور پیشنهاد می‌کند : از آن طریق باید مادیار به بازدید کشتی‌هایشان از بنادر عربی — رجوع شود به پاراگراف فرعی دوم پاراگراف ۱۰ — با ایرانی‌ها تماس بگیریم ، منطقی بنظر می‌رسد پیشنهادات مستر هور نسبت به پیشنهادات دولت هندوستان مبنی بر اخذ اعلامیه کتبی شیوخ عرب برای ابلاغ به دولت ایران، که تاکنون تحت بررسی است ، مرجع بنظر می‌آید . بنابراین پیشنهاد می‌شود که قدم بعدی ، تقاضا از وزارت هندوستان برای اخذ نظرات دولت هندوستان و نماینده سیاسی مقیم خلیج فارس درباره این قسمت جداگانه توصیه‌های مستر هور — چنانکه در مسوده ضمیمه آمده است — باشد .

**تقاضا :** رونوشت ضمیمه را به وزارت هندوستان بفرستید . امضاء ۸ ژانویه ۱۹۳۲ پیش‌نویس مصوبه فوق ، و رونوشت ارسالی با آن ، فقط راجع به مسئله وضعی که محتملاً در اثر ورود کشتی‌های ایران ایجاد می‌شود بحث می‌کند . درباره سیاستی که باید بادولت ایران درباره فعالیت‌های احتمالی این کشتی‌ها اتخاذ گردد ، ما هنوز بهیچ نتیجه‌ای نرسیده‌ایم ، و درباره پیشنهاد مستر هور مبنی بر اینکه «مطلب باید بادولت ایران، حتی اگر ماهنوز نتوانیم درست پیشگوئی کنیم که این بحث برای ما به کجا منجر خواهد شد، قبلاً در میان گذاشته شود» بنظر می‌رسد که هنوز حرفهای گفتنی بسیار باشد .

مسئله سیاستی که در قبال ورود سفاین ایران باید اتخاذ گردد هم‌اکنون بادولت هندوستان و نماینده سیاسی مقیم خلیج فارس کاملاً (مورد بحث قرار گرفته است، من نمیدانم چگونه ما میتوانیم بدون آنکه ابتدا نظرات دولت هندوستان و نماینده سیاسی مقیم راجلب کرده باشیم ، دستورات صریحی در این مورد برای مستر هور بفرستیم .

ایراد عمده مسوده فعلی به وزارت هندوستان همانا اخذ نظرات مذکور بدون مزید تأخیر می‌باشد .

تقاضا : به وزارت هندوستان بطرزی که پیشنهاد شده خطاب کنید ، و بعد مسئله دستوراتی را که به مسترهور درباره این رویه که در صورتی که تیمورتاش پس از مراجعتش به ایران درباره امکان تجدید باب مذاکرات کلی با اوتماس بگیرد وی باید اتخاذ نماید، برای بررسی بیشتر از نوارائه دهید . امضاء - رندل

۹ ژانویه ۱۹۳۲ اکنون مراجعه کنید به ای ۶۳۸۲ و ای ۳۴۰۸۲۰۹ برای ارسال پیش‌نویس‌های بعدی . امضاء خوانده نشد ۱۴ ژانویه ۱۹۳۲

اف . او . ۳۷۱ پرونده ۱۵۴۵۵ برگ ۲۷۸ - ۲۸۰

سرانجام پس از مذاکرات مقدماتی و ردوبدل شدن نامه‌ها ، تلگرافات و پیشنهاد هائی که از نظر خوانندگان گذشت . مسئله بمراحل نهائی خود نزدیک می‌شود . اینک «ار - اچ . هور» ماموریت یافته است که در ملاقات و مذاکره با فروغی مسئله را در محل تجزیه و تحلیل کند .

طی این نامه مهم که هنوز برای سرجان سایمون نوشته است ، رئوس مطالبی را که در مذاکرات تیور تاش و مقامات لندن و همچنین طی مذاکرات هور - فروغی باید مطرح شود ملاحظه می‌کنیم : آنچه در این نامه بیشتر حائز اهمیت است ، اشاره واقعیاتی است که حتی انگلستان - با وجود بخطر افتادن قدرت و نفوذ آنکشور در خلیج فارس - نتوانسته است ، منکر آنها شود .

از جمله اعتراف باینکه تماس محرمانه انگلیس با ایتالیا «اعمال نفوذ ناشایست و وقیحانه‌ای» در امور یک کشور ثالث است . همچنین اذعان به آتتریک و تحریکات علیه ایران ، و اشاره به این نکته که این تماس محرمانه نقضی ناگوار را بمعهده ایتالیا محول ساخته است .

در پیشنهادات هور که بقول خود او برخوردار از «خوی عاری از نخوتی است که با ابرامی ملایم ، ولی تسلیم ناپذیر استحکام یافته است» انگلستان اساس کار را بر «مناسبات براساس مودت» استوار می‌سازد . و از بروز یک بحران شدید در روابط دوکشور ابراز نگرانی می‌کند .

اگر چه بظاهر لحن مذاکرات آینده دوستانه خواهد بود . ولی این اخطار نیز در فحوای کلام بنظر می‌رسد که اگر ناوگان از بنادر عربی خلیج فارس بازدید کنند و این بازدید بدون درخواست و اطلاع قبلی باشد ، از طرف انگلستان چنین توجیه خواهد شد ، که ایران همه امارات و شیخ‌نشین‌ها - حتی پایگاههای مستعمراتی انگلیس را برسمیت شناخته است و یا اینکه بعنوان تجاوز مسلم ، علیه این امارات تلقی خواهد شد .

هور ، که در نامه خود از تیمورتاش بعنوان «موسولینی» ایران نام می‌برد ، و بدین ترتیب می‌خواهد بگوید که سررشته کارها بیش از آنکه در دست فروغی ، یا مقامات دیگر باشد ، بدست اوست ، ابراز امیدواری می‌کند که شاه ایران و تیمورتاش

نسبت بانگلیس روش خصمانه‌ای ندارند و این حسن‌نیت بحل مسائل کمک خواهد کرد .  
اما مسئله مهمی که در این‌نامه بازشایان توجه است موضوع «هنگام» و احتمال  
تخلیه آن از طرف انگلیس‌هاست و ابراز امیدواری باینکه: اگر قضیه به حکمیت رجوع  
شود ، به نفع انگلیس خاتمه پذیرد :

حق طبع محفوظ - فتوکی بدون اجازه ممنوع - این سند متعلق به دولت  
اعلیحضرت انگلستان

از ایران ، سفارت انگلستان ، تهران ۲ دسامبر ۱۹۳۱

محرمانه - ۶۳۱۴۲۸۲۱۳۴ - شماره یک

مستر هور به سرجان سایمون ( واصله ۲۱ دسامبر )

( شماره ۶۸۶ ) - تهران ۲ دسامبر ۱۹۳۱

آقا ،

افتخار دارم دریافت مراسله شماره ۶۷۵ «ای ۵۲۷۸۲۸۲۱۳۴» مورخه  
۱۷ نوامبر شما را در موضوع تأثیری که ممکن است با ورود واحدهای ناوگان ایران به  
سرشینی یک هیئت دریائی ایتالیائی در مناسبات انگلیس و ایران ایجاد گردد اشعار  
دارم .

۲ - تا آنجا که وقت بمن فرصت داده است ، تا خود را با جریانات آشنا سازم ،  
باید با درجاتی از اعتماد اظهار کنم که همه پیچیدگی‌های ممکن مورد بررسی قرار گرفته ،  
و من نیازی ندارم که وارد جزئیات امر شوم .

۳ - با در نظر گرفتن کلی این مسئله و تفهیم مقاصد خود - با آن احساس  
بیگانگی و ناپختگی که ممکن است برای یک تازه وارد مجاز باشد دعوی را برای هدف  
های این مراسله به شرح ذیل بیان خواهم کرد:

«ما نسبتاً نگران هستیم که ایرانیان ناوگانشان را برای ایداء ما بکار برند ، و  
مطمئن نیستیم که اگر چنین کنند بتوانیم بطرزی موثر از خود دفاع کنیم . با در نظر  
گرفتن این جنبه قضیه ما اگر اه داریم که «اخطار» به ایرانیان بدهیم . زیرا مطمئن نیستیم  
که اگر آنها به اخطار به توجه نکنند ، بعداً چه روشی در پیش گیریم ... با کمی نومیذی ،  
امیدواریم که حضور هیئت بحریه ایتالیا شاید احتمالاً ما را از این وضع نجات بخشد» .

۴ - این اظهار درباره این وضعیت ممکن است کاملاً دقیق نباشد ، ولی برای  
مقاصدی که من باید بگویم ، یک تقریب مکفی است .

۵ - درباره نظر ایران نسبت به ارتباطی که با دولت ایتالیا صورت گرفته است  
باز در همین کوشش ناپخته و خام به ابراز نظر خود جسارتاً ادامه می‌دهم و اظهار  
می‌دارم که مشکل ممکن است ایرانی‌ها از این امر (مقصود تماس محرمانه است که انگلیس  
ها درباره وضع خلیج فارس با ایتالیائی‌ها گرفته‌اند) حتی به شکل تحریف شده یا ناقص  
آن سر دریاورند و باید مناعت طبعی غیر انسانی داشته باشند که این اقدام را به عنوان  
قصد وقیحانه‌ای برای اعمال نفوذ ناشایست بر کارمندان جدیدالاستخدام دولت ایران تلقی  
نکنند .

البته آنها این امر را بمنزله اعتراف به ضعف نیز تلقی خواهند کرد و استدلال



خواهند نمود که ما انگلیسها به آتتریک پرداخته و قصد داشته‌ایم با تحریکات نهائی به مقصودمان برسیم ، زیرا جرئت نداشته‌ایم علناً با دولت ایران حرف بزیم ، و اینطور نتیجه خواهند گرفت که دعوی ما در مورد بحرین ، تمب ، و غیر ذلك باید مسلماً دعوی ضعیفی بوده باشد .

۶ - ایرانیان هرچه دعوی ما را ضعیف‌تر تصور کنند احتمال آن بیشتر است که یکی از چندین حوادث ممکن را که در مکاتبه قبلی مشتاقانه از آن بحث کرده‌اند ، ایجاد کنند .

۷ - ولی حتی اگر هیچ حادثه عملی نیز رخ ندهد ، باز من قویاً حس می‌کنم ارتباطی که با دولت ایتالیا برقرار شده ، همانطور که آن را از نقطه نظر ایران توصیف کردم ، واقعاً دلالت بر آتتریک خواهد کرد . و بنابراین برای اعضای هیئت ایتالیائی تا اندازه‌ای ناگوار خواهد بود . مگر آنکه ما ارتباط مشابهی با دولت ایران نیز برقرار سازیم .

۸ - قبل از تعیین روشی که معتقدم باید برای تماس درباره این مطلب اتخاذ کرد جسارت می‌ورزم - بطوریکه کاملاً نا مربوط به این بحث نباشد - طی اعتراف کوتاهی از عقیده خود در موضوع روش کلی مناسبات خودمان با دول شرقی - بعضاً متمدن ولی جدیداً و احتیاطاً مستقل - صحبت کنم . نخستین اصل اینست که از هر اقدامی که محتملاً حمل بر این شود که قصد برخورد با آنها را در زمینه نقاط ضعفشان داشته‌ایم ، احتراز شود . دومین اصل که اتخاذ تدبیری بسیار عالی است ، روش و خوی عاری از نخوتی است که با ابرامی ملایم - ولی تسلیم ناپذیر - استحکام یافته است .

۹ - با توجه به این نظرات ، طبیعی است که من به میزانی زیاد بر توصیه‌های مندرج در مراسله شماره ۳۸۶ مورخه ۲۳ ژوئیه مسترداد صحه خواهم گذاشت . ولی سعی می‌کنم رکن تهدید را - که شاید در برداشته باشد - از آن حذف کنم . در این اصل کاملاً بانظرات مندرج در نامه شماره‌ای ۴۰۵۸۲۸۲۱۳۴ مورخه سپتامبر وزارت هندوستان سهیم می‌باشم .

۱۰ - بنابراین پیشنهادات متقن من آغاز مذاکره با تیمورتاش - اگر هنوز در لندن باشد - است در زمینه‌های ذیل ، و صدور دستور به من است تا روش مشابهی را با فروغی رئیس الوزرا بکار بندم :

«ورود واحدهای ناوگان شما به خلیج بنظر می‌رسد محتملاً فصل تازه‌ای در مناسبات ما - در جهت بهتر یا بدتر ساختن آن - بگشاید . بدیهی است برای شما آسان خواهد بود ، بسیار آسان‌تر از آنکه در سابق بود ، مسائلی را که ما طی مذاکرات معلقه از حلش عاجز ماندیم ، به نتیجه برسانید . ما معتقد نیستیم ، علیرغم شواهد بسیار ، که شما نخواهید مناسبات ما بر اساس مودت استوار باشد . بنابراین انتظار نداریم که شما خواهان تحمیل یک بحران در روابط هر دو کشور شوید ، یعنی با گرفتن تمب همانطور که سیری را در ۱۸۸۷ گرفتید . ولی قبل از آنکه ما به توافقی برسیم ، عدم وجود مناسبات بین شما و حکام عرب کرانه دیگر خلیج ، و ادعای شما بر سرزمین بحرین ، بدون استناد به جلو - گیری از حمل و نقل برده و اسلحه ، منابع احتمالی ایجاد بحران است . به عقیده

مادوشق برای ما مفتوح است ، اولی و بدیهی‌ترین آن از سرگرفتن و به پایان رساندن مذاکرات برای يك عهدنامه کلی است ، و دومی تجدید شناسائی وضع موجود ، در پرتو این عامل جدید ، است . برای ادامه مذاکرات، تا آن‌جا که بهما مربوط می‌شود ، نسبتاً تردید داریم که وقت آن رسیده باشد . آخرین قصد ما یکی از چند جنبه اخیر این حقیقت بود که مذاکرات عقیم برای عهدنامه مودت باید – مانند ناخوشی شدید – دوران تفاهت و استراحت به دنبال داشته باشد . ولی ما در اختیار شما هستیم و اگر شما خواستار مذاکره باشید آن را رد نخواهیم کرد . اما اگر بار دیگر نیز نتیجه‌اش باز ازجا در رفتن (عصبانیت و سر باز زدن از ادامه مذاکره باشد) باشد دیگر نگوئید تقصیر ماست .

با توجه به تجدید شناسائی وضع موجود ، ما استنباط می‌کنیم که شما مایل خواهید بود کشتی‌هایتان از بنادر سمت دیگر خلیج بازدیدهای اتفاقی بعمل آورند . این امر بلادرنگ دعوی عرف بین‌المللی را برخواهد انگیخت (برخلاف مقررات عرف بین‌المللی است و باعث مخالفت می‌شود و سروصدا بلند می‌کند) اگر سفاین ایران بدون توافق قبلی از هر يك از بنادر یا جزایر تحت حکومت دائر هر يك از حکام شمرده شده در ماده يك پیش‌نویس اصلی معاهده ما بازدید نماید ، چنین بازدید می‌شمول آن می‌شود که یا بعنوان عمل شناسائی و یا به عنوان عمل تجاوز تلقی گردد . که هیچکدام از آنها – از قرار معلوم – با مقاصد شما هماهنگ نیست . اینها نکات عمدتاً هستند ، ولی امکانات اصطلاحکام دیگری نیز هست ، که بهتر بود قبل از واقعه درباره‌اش بحث میشد تا بعد از آن .

ما – اگر شما (مقامات لندن) خواستار آن باشید – یادداشت جامعی برای بحث بین ایران و سفارتخانه در تهران ، که نیت آن پیشدستی‌کردن برخطر بحران ، بدون تکلیف هیچگونه الزامی به هیچیک از طرفین در صرف نظرکردن از دعاویشان باشد ، تهیه خواهیم کرد .

۱۱ – تیمور تاش در کمال وضوح ، و بطرزی موثر متنبه خواهد شد و دعوای ما ، اگر بالمآل اجباراً به حکمیت احاله شود ، به تناسب تقویت خواهد شد .

۱۲ – از وقتیکه من وارد شده‌ام فقط شش هفته گذشته است ، و این مدت زیادی نیست که در آن نسبت به نیت يك دولت ، مخصوصاً در غیبت موسولینی آن (ظاهراً منظور تیمور تاش است) بتوان قضاوت کرد . ولی ، این نکته نیز ارزش یادآوری دارد که این دولت چهار پنج بار شانس آن را داشته بوده که در موارد حساس حائز اهمیت يك «نه» غیر دوستانه به ما بگوید ، و هر بار با فوریتی غافلگیرکننده يك «بله» ادا کرده است . بعلاوه ، همانطور که يك وقت سر آر . کلایو ، درباره تغییر نامعقول بین بیان‌نامه مورخ دهم ۱۹۲۸ تیمور تاش به او – رجوع شود به مراسله شماره ۲۴۵ مورخه ۱۹ مه ۱۹۲۸ موکداً نمودار شده ، متحیر بود ، من نیز کماکان متحیر هستم . فعلاً بر این عقیده تمایل دارم که وی توسط دولت شوروی با خشونت ریشه‌کن شده بود ، که ترجیح داده بود بجای آنکه این حقیقت توهین‌آمیز را تصدیق کند ، مذاکرات را با جلوه ناسیونالیسم نخوت‌آمیز قطع نماید . این ، البته صرفاً تصورات است ، و مقصود من به سادگی این

است که من هنوز متقاعد نشده‌ام که دولت ایران - بگوئیم شاه و تیمور تاش - قطعاً متخاصم باشند. (یعنی با ما انگلیسها دشمنی ندارند) اگر شاه چنین می‌بود، پس چرا، وقتی که من استوارنامه‌هایم را تقدیم می‌کردم آن صحنه کوچک حسن‌نیت را، که در مراسله شماره ۶۱۷ سوم دسامبر ۱۹۳۱ من گزارش شده است، نمایش داد؟

۱۳ - قضیه مهم «هنگام» نیز وجود دارد. غریزه من قویاً در جهت سهم شدن با نظر سر آر. کلایو است، مبنی بر اینکه دولت ایران هرگز علناً تقاضا نخواهد کرد که آن جزیره را ترك کنیم. اگر در این نظر صائب باشیم، باقی میماند انگیزه تحریک. در این مورد زیاد روشن نیستیم، ولی تصور می‌کنم که ما همیشه قادر خواهیم بود با گفتن: «اگر میخواهید ما تخلیه کنیم، لطفاً یادداشتی در این مورد برایمان بفرستید» به ایرانیان، عمق نفوذ آنها را محدود سازیم (حدت، آتششان را فرو نشانیم) من شخصاً سخت تاکید خواهم کرد که از افسران کشتی‌های اعلیحضرت در خلیج فارس خواهش شود، همانطور که تاکنون، با روحیه آن فقیرهایی (مرتاضان) که روی تختی از میخ به استراحت می‌پردازند، بکار دشوار خویش ادامه داده‌اند بهتر ترتیب شده تا وضع بحرین بطور قطعی، از این طریق یا یک راه دیگر، به نفع ما، فیصله نیافته است، کماکان بکار خود ادامه دهند. اگر ما - در صورت حکمیت - که من احساس می‌کنم، اکنون بعنوان یک امکان غائی تلقی شده است پیش از توافق، به بحرین نقل و مکان می‌کردیم، چنان آشکارا به دعوی خود لطمه می‌زدیم که من زحمت یادآوری آنرا به‌خود نخواهم داد. بملاوه، از هنگام، مانند مستاجر خاطی، بدون خبر رفتن، نسبت به میزبان میهمان‌نوازی که در این همه سالها از پذیرائی او برخوردار شده‌ایم، سیاس-گزارى نادرستی خواهد بود. حکمیت به احتمال قوی امروز بر اصل خود مختاری به نفع «ما» خواهد شد، ولی پس از آنکه بحرین به جبل الطارق خاور نزدیک تبدیل شود، قضیه مشکوک‌تر خواهد شد. و یا بخاطر آوردن قضیه قریب پنج سال پیش کشتی بخار «لاتوس» که، اگر درست بیاد داشته باشم، چهار قاضی کشورهای محاط در خشکی اکثر آراء را در برابر نمایندگان انگلستان و امریکا و ژاپن بردند، علیه حکمیت‌های بین یک بحریه بزرگ و یک قدرت بدون بحریه، اندکی تعصب بخرج می‌دهم.

۱۴ - رونوشت‌های این مراسله را برای وزیر خارجه دولت هندوستان، و برای جناب نماینده سیاسی مقیم خلیج فارس در بوشهر ارسال میدارم.

با تقدیم احترامات: آر. اچ. هور

اف. او. ۳۷۱ پرونده ۱۵۴۵۵ برگ ۲۵۸ - ۲۶۱

حقوق مسلم ایران در شطالعرب، مسئله‌ای نیست که بسادگی بتوان از آن گذشت، اگر تا چندی پیش ایران از این حقوق حقه خود استفاده نمی‌کرد، بدان خاطر بود، که نیروی دریائی قابل توجهی نداشت. اکنون که این قدرت دریائی تجدید حیات می‌کند، تردیدی نیست که ایران نیز چون همه ممالک دیگری که دارای رودخانه و مرز مشترك رودخانه‌ای هستند، خواهان بهره‌برداری و حقوق متساوی با کشور مجاور، از این رودخانه خواهد بود.

انگلستان در عین حال که اعتراف می‌کند «ایران حق آزادی کشتیرانی در شط-

العرب را دارد» ، چون سرزمین عراق و رودخانه مرزی آن اینک زیر نفوذ و سلطه وی قرارداد ، بهیچوجه مایل نیست ، که این حق را برای کشور دیگری قائل شود و ناوگان جوانی را در کنار منطقه تحت تسلط خویش بهبند .

بهمین جهت درنامه وزارت مستعمرات می‌بینیم که بلافاصله پس از این اعتراف ، اضافه می‌کند که حقوق ایرانیها در شطالعرب فقط به «حق عبور» آنها برای کشتی‌های عادی منحصر می‌شود و ایران «حق ندارد» شطالعرب را بمنظور عملیات جنگی مورد استفاده قرار دهد . این گزارش مقدمات اوضاعی را که منجر به عقد قرارداد استعماری ۱۹۳۶ و اعمال حاکمیت عراق - بعنوان دولت حافظ منافع امپراطوری - بر شطالعرب شد ، روشن می‌سازد :

شماره ثبت : ای . ۶۱۴۹۲۸۲۱۳۴

از : وزارت مستعمرات - شماره ۸۹۱۳۶۳۱

مهم - مورخه ۱۲ دسامبر ۱۹۳۱ واصله ۱۴ دسامبر ۱۹۳۱ - ای ، ایران

مسئله نیروی دریائی ایران : حقوق در شطالعرب

عطف بنامه شماره «ای ۶۱۴۹۲۸۲۱۳۴» مورخه ۱۷ اوت وزارت مستعمرات . ارسال رونوشت مراسله ۱۲ نوامبر بغداد با رونوشت‌هایی به تهران و بوشهر ، پیش کشیدن نظرات فرماندهی وزارت هواپیمائی ، اقامه همه مسائل مربوط به حقوق کشتی‌های جنگی ایران در بازدید از بصره بدون اجازه قبلی ، و فعالیت در شطالعرب ، و مرور وضعی که از هنگامیکه ایرانیان به‌طرفه رفتن از نظارت گمرکات عراقی در فائو - در سال ۱۹۲۴ - مبادرت کردند ایجاد شده است ، و ترتیبی که برای انجام همکاری اتخاذ شد ، و پیشنهاد دایر بر اینکه این مسائل در کنفرانسی که قرار است در ۱۶ دسامبر درباره شطالعرب و غیره تشکیل شود مورد بررسی قرار گیرد ، و اعتماد به اینکه قبل از آنکه راجع به بازدیدهای کشتی‌های ایران از بنادر عربی تصمیمی اتخاذگردد مسئله بصره بررسی شود . - رونوشت به وزارت هندوستان ، داریاداری ، وزارت هواپیمائی خزانه - داری و هیئت بازرگانی .

«پیش نویس»

وزارت مستعمرات میخواهد این مسائل فردا در جلسه بین الوزراء مورد بحث قرار گیرد . خوشبختانه ، این اصول قبلاً بررسی شده ، و ایرادی بنظر نمی‌رسد که نمایندگان وزارت خارجه در این جلسه آن را مطرح سازند .

(۱) بازدیدهای کشتی‌های جنگی ایران از بصره :

اگر دولت عراق از کمیسیون عالی در بغداد تقاضای اطلاع و توصیه در باره عرف بین‌المللی بازدید کشتی‌های جنگی را بنماید ، جواب باید به تصور من این باشد که «اجازه» غیر لازم است ، ولی «اطلاعیه» این بازدید باید مدتی پیش از آنکه بازدید انجام گیرد داده شود ، تا در صورت امکان با وقت کافی هر گونه ایرادی که ممکن است بهر علتی بازدید پیشنهاد شده را نامناسب جلوه دهد ، بررسی شود .

ماژوریانگ - به تصور من - در این فرض که مضمون توصیه‌ای که قرار است داده شود ، باید بستگی بسیار به وضع بازدید کشتی‌های جنگی ایران از بنادر عربی خلیج

فارس داشته باشد، در اشتباه است. بین بازدیدهای يك كشتی جنگی ایران از عراق - که ایران با آن مناسبات دوستانه‌ای برقرار کرده است - و بازدید از بندر يك حاکم عرب - که ایران با آن از برقراری هرگونه مناسباتی بکلی امتناع ورزیده است - تفاوت بسیار وجود دارد. توصیه‌ای که قرار است به عراقی‌ها داده شود، باید فقط براساس عمل عادی بین دولتهای دوست استوار باشد، که به تصور من، در پاراگراف قبلی معین شد.

### (۳) عملیات کشتی‌های جنگی ایران در شط‌العرب :

این مسئله در سال ۱۹۲۹ مورد بررسی کامل قرار گرفته است و رجوع شود به نامه مورخه ۱۰ ژانویه ۱۹۲۹ وزارت خارجه به وزارت مستعمرات که براساس پیش-نویس شماره‌ای ۶۰۹۲۵۵۳۴ سال ۱۹۲۹ تنظیم شده است. ایران حق آزادی کشتیرانی در شط‌العرب را دارد، ولی تا آنجائیکه به کشتی جنگی مربوط است، به این معنی نیست که آنها بیش از حق عبور از طریق آبهای ملی عراق این رودخانه را دارا باشند. آنها فی‌المثل مجاز نیستند که آب‌های عراقی را بمنظور عملیات جنگی مورد استفاده قرار دهند، و یا در این رودخانه پاسداری نمایند. همه اموری را که آنها حق دارند انجام دهند منحصر به عبور از طریق این رودخانه به مقصدشان می‌باشد.

ما هم اکنون این نکته را مورد نظر قرار داده‌ایم که، همزمان با «پیمان هیئت حراست» سه‌جانبه، عراق نیز محتملاً درباره بعضی دیگر از نکات در مورد يك قرارداد دو جانبه - منجمله شاید قراردادی که به ایران اجازه دهد يك سرویس جلوگیری از قاچاق در این رودخانه داشته باشد - با ایران مذاکره خواهد کرد.

من پیشنهاد می‌کنم که نمایندگان وزارت خارجه باید در جلسه فردا این زمینه را بررسی کنند.

امضاء ۱۵ دسامبر ۱۹۳۱

جلسه ۱۶ دسامبر با نظرات ابراز شده فوق توافق کرد که در صورت جلسه نیز ذکر شده است، بیش از این عملی مقتضی نیست.

۱۲ دسامبر ۱۹۳۱ - شماره ۳۱ - ۸۱۹۳۶

آقا،

من بدستور جناب وزیر سرفیلیپ کانلیف لیستر عطف می‌کنم به نامه شماره فوق مورخ ۱۷ اوت این وزارتخانه، باضمیمه ساختن رونوشتی از يك مراسله به کمیسر - عالی عراقی مبنی بر درخواست نظراتش درباره مینوت‌های کنفرانس بین‌الوزارات که در تاریخ ۲۰ ژوئیه در وزارت هندوستان راجع به تشکیل ناوگان ایران منعقد شد، و به‌شما ابلاغ می‌کنم که يك رونوشت از مراسله‌ای که اکنون از مازوریانگ دریافت شده و در آن وی نیز همه مسائل (مربوط به) حقوق کشتی‌های جنگی ایران را اقامه می‌کند - بنظر جناب وزیر سر جان سایمون برسانید :

(۱) بازدید کشتی‌های ایران از بصره بدون اجازه قبلی از دولت عراق.

(۲) فعالیت ایران در شط‌العرب.

۲ - سرفیلیپ کانلیف لیستر بانظر ابراز شده توسط کمیسر عالی در پاراگراف

۴ مراسله‌اش که در هر گونه مذاکراتی در موضوع مرز شطالعرب ، دولت ایران محتملا مبادرت به تامین حقوق کامل برای فعالیت کشتی‌های جنگی خود در شطالعرب خواهد کرد ، با وی سهیم است . بنابراین وی پیشنهاد می‌کند که مسائلی که در مراسله ضمیمه اقامه شده باید در کنفرانس بین الوزارات که قرار است روز چهارشنبه ۱۶ دسامبر بمنظور بحث پیرامون ادعاهای ایران در مورد شطالعرب و همچنین تشکیل «هیئت حراست» پیشنهادی ، و راهنمایی و کشتیرانی در خلیج فارس ، تشکیل شود مورد توجه قرار گیرد .

۳- در مورد پاراگراف ۲ مراسله ، باید توجه شما را به نامه ۱۷ نوامبر وزارت خارجه به وزارت هند درباره بازدیدهای کشتی‌های جنگی ایران از بنادر سمت عربی خلیج فارس ، - که رونوشتی از آن به ضمیمه نامه شماره ای ۵۲۷۸ر۲۸۲۱ر۳۴ مورخه ۱۸ نوامبر شما به وزارت مستعمرات فرستاده شده بود- جلب کنم . وزارت خارجه اعتماد دارد که قبل از آنکه تصمیمی در این مورد اتخاذ گردد ، به جنبه‌های مربوطه مورد بحث مازوریانگ در پاراگراف ۲ مراسله‌اش توجه لازم معطوف خواهد گشت .

۴- رونوشت‌هایی از این نامه و ضمیمه‌اش به وزارت هند ، در یاداری ، وزارت هواپیمائی ، خزانه‌داری ، و هیئت بازرگانی ارسال می‌گردد .

منقادترین خدمتگذار شما، امضاء [خوانا نیست]۱

اف . او . ۳۷۱ پرونده ۱۵۳۵۵ برگ ۲۷۲ - ۲۷۴

استفاده از وجود افسران ایتالیائی بمنوان عوامل انگلیس بر دولت ایتالیا و خود این افسران ناگوار خواهد بود. این افسران هدایت کشتی‌های ایران را عهده‌دار خواهند بود، و چون احتمال برخورد هائی می‌رود، لازم است، در جریان وقایع باشند البته بدون اینکه در این باره کوچکترین اطلاعی به ایرانیها بدهند .

بدین منظور وزارت خارجه انگلیس دست اندرکار می‌شود ، تا با استفاده از روابط دیپلماتیک ایتالیا و انگلیس ، و از طریق مقامات بالاتر ، موضوع را با افسران ایتالیائی در میان بگذارد:

محرمانه - ۱۴ دسامبر ۱۹۳۱ - بخش یک - شماره یک

ایران - (ای ۶۱۶۴ر۲۸۲۱ر۳۴)

سر . آر . گراهام سفیر کبیر انگلستان در ایتالیا به سرجان سایمون - (واصله

۱۴ دسامبر) شماره ۹۱۶ - رم - ۱۰ دسامبر ۱۹۳۱

آقا ،

عطف به مراسله شماره ۱۲۹۱ پنجم نوامبر شما ، افتخار دارم گزارش دهم که از نخستین دیدارم از سینیور گراندی در مراجعتش از امریکا برای پیش کشیدن مسئله اشکالاتی که هنگام رسیدن کشتی‌های جنگی ایران با افسران ایتالیائی بخلیج فارس ممکن است پیش آمد کند ، استفاده کردم .

۲- سینیور گراندی با کمال دقت به شرح وضعی که برایش توضیح دادم گوش

کرد و فوراً گفت که در اجابت خواسته‌های دولت اعلیحضرت اشکالی نخواهد بود .  
گفتیم مقتضی است که دولت ایران از این مذاکرات بوئی نبرد و او بهمن گفت که من میتوانم به  
وی اعتماد کنم و ترتیبی خواهد داد که از طرف افسران ایتالیائی چیزی درز نکند .  
۳ - برای اینکه سینورگراندی حقایق را در اختیار داشته باشد ، به تقاضای  
او یادداشت محرمانه‌ای نزدش گذاشتم که رونوشتی از آن را به ضمیمه تقویم میدارم .  
با احترامات فائمه - آر . گراهام

### ضمیمه شماره ۱

(محرمانه) - یادداشت درباره جنبه‌هایی از اوضاع خلیج فارس بین دولت  
اعلیحضرت انگلستان ، دولت هندوستان ، و دولت ایران :  
دولت اعلیحضرت انگلستان و دولت هندوستان با حکام اراضی امتداد کرانه عربی  
خلیج فارس ، یعنی ، شیوخ کویت ، بحرین ، قطر ، سلطان مسقط ، و شیوخ ساحل متصالح -  
یعنی ، رأس الخیمه ، ام‌لقوین ، عجمان ، شارجه ، دوی ، و ابوظبی مناسبات معاهده‌ای دارند .  
دولت اعلیحضرت نسبت به این حکام ملزم است که مناسباتشان را با کلیه دول خارجی  
اداره کند ، و نتیجتاً هرگونه تجاوز ایران علیه سرزمین‌ها یا جزائر این حکام ، هرگونه  
فعالیت‌های قابل اعتراض توسط کشتی‌های جنگی ایران در بنادر و آبهای داخلی آنان ،  
یا هرگونه جلوگیری ناموجه از سفاین آنها در میان دریا نمی‌تواند مورد بی‌اعتنائی دولت  
اعلیحضرت انگلستان قرار گیرد .

دولت ایران در حال حاضر این حکام عرب را برسمیت نمی‌شناسد و با آنان  
مناسبات سیاسی ندارد ، هرچند دولت اعلیحضرت انگلستان سعی کرده است به رسمیت  
شناختن آنان را توسط ایران بعنوان قسمتی از وضع کلی معاهده فراهم سازد . بنابراین ،  
بازدید يك کشتی جنگی ایران از يك بندر عربی با مقتضیات فعلی مشکل بتواند با عرف  
مرسوم بین‌المللی وفق دهد .

دولت ایران ، بعلاوه ، ادعای تملك بعضی از جزائر خلیج فارس ، منجمله ادعای  
نسبت به جزائر بحرین را - که در کرانه عربی خلیج فارس واقع شده ، و سربازان ایران  
در سال ۱۷۸۳ توسط ساکنان عرب بومی از آن بیرون رانده شدند - پیش کشیده است .  
دولت اعلیحضرت انگلستان ادعای دولت ایران را نسبت به جزائر بحرین بی‌اساس تلقی  
می‌کند . عملاً یکصد و پنجاه سال است که این جزائر توسط شیوخ مستقل يك خانواده  
حاکمه - که دولت اعلیحضرت و دولت هندوستان بیش از صد سال است با آنها بعنوان  
حکام مستقل ، مناسبات معاهده‌ای داشته است - اداره می‌شود . بهمین نحو دولت ایران  
نسبت به جزائر کوچک ولی مهم تمب و ابوموسی ، ادعاهائی پیش کشیده است .

سرانجام ، کشتی‌های اعلیحضرت در خلیج فارس ، سالیان بسیار است که از  
جزیره هنگام بمنظور انبار ذخایر ، و ازباسیدو در جزیره قشم بمنظور تجدید سوختگیری  
و برای تفریح کارکنان کشتی‌هایش استفاده کرده است . دولت اعلیحضرت انگلستان ،  
بعنوان قسمتی از وضع يك معاهده کلی با ایران ، پیشنهاد کرده است که آنها از حقوقشان  
درباسیدو صرف‌نظر کنند ، و با اجازه‌نامه‌ای وضع هنگام را تحت قاعده درآورند .  
مذاکرات برای توافق کلی هم‌اکنون پیشرفت کرده است ، و تاحل نهائی این مسائل ،

دولت ایران متقبل شده است «وضع موجود» را مراعات نماید . - ۹ دسامبر ۱۹۳۱

اف. او ۳۷۱ پرونده ۱۵۳۵۵/برگ ۲۸۹

نامه «هور» به «سرجان سایمون» هنگامی به لندن میرسد ، که تیمورتاش انگلستان را بقصد ایران ترك گفته است و طبعاً يك قسمت از مذاکرات که بایستی بین مقامات انگلیسی و وزیر دربار ایران در لندن صورت می گرفت منتفی شده است و این قسمت نیز باید در تهران صورت گیرد و این امر طی تلگرافی «غیر قابل توزیع» به «هور» ابلاغ می شود :

اخطار : توزیع نشود - (ای ۶۳۱۴ر۲۸۲۱ر۳۴) تلگراف به مستر هور (تهران)

وزارت خارجه ، ۲۴ دسامبر ۱۹۳۱

مراسله شماره ۶۸۶ دوم دسامبر شما درباره مناسبات انگلیس و ایران بیش از حد برای تذکر آن به وزیر دربار که روز ۲۳ دسامبر لندن راترك گفت - دیر رسید . بنابراین اگر قرار باشد در مفهوم پاراگراف ۱۰ مراسله تان بادولت ایران تماس گرفته شود ، لازم خواهد بود منتظر مراجعت تیمورتاش به ایران شوید .

اگر این امر ، یا جریان دیگری ، باعث شود که نظراتتان را در نحوه ای که باید باتیمورتاش تماس گرفت تعدیل کنید ، فوراً با تلگراف گزارش خواهید داد . ضمناً پیشنهاد شما بامشورت با سایر وزارتخانه های مربوطه بیشتر مورد بررسی قرار خواهد گرفت و من تعلیمات بیشتری برایتان ارسال خواهم داشت<sup>۲</sup> .

اف. او . ۳۷۱ پرونده ۱۵۳۵۵ برگ ۲۹۲ - ۲۹۴

آخرین سند مربوط به نامه وزارت خارجه انگلیس به مستر هور و تعلیماتی است که باید برای مذاکره با مقامات ایرانی باو داده شود .

چنانکه ملاحظه می شود ، افتتاح باب مذاکره «برای تثبیت وضع موجود» در رأس این تعلیمات قرار دارد و همچنین جلوگیری از نفوذ نیروی دریائی ایران در سواحل جنوبی خلیج فارس که انگلیسی ها ، این امر را نوعی شناسائی حکومت امارات و یاتجاوز باین امارات تلقی می کنند و از این بینا کنند که باردیگر ایران حاکمیت خود را بر جزایری که در خلیج فارس دارد ، اعمال نماید :

نامه معاون وزارت خارجه هندوستان - شماره ۶۳۱۴ر۲۸۲۱ر۳۴ - تاریخ ۱۱

ژانویه ۱۹۳۲

آقا ،

عطف بنامه شماره ۶۳۱۴ر۲۸۲۱ر۳۴ مورخه ۶ ژانویه اداره خارجه ، حامل يك رونوشت از مراسله شماره ۶۸۶ مورخه ۲ دسامبر وزیر مختار اعلیحضرت در تهران ، درباره وضعی که محتملاً در اثر ورود واحدهای نیروی دریائی ایران در خلیج فارس ممکن است پیش آید ، من از طرف سرجان سایمون وزیر خارجه راهنمایی شده ام ، از شما تقاضا کنم تا سرساموئل هور را مطلع سازید که این مراسله برای وضعی که می بایست

۱- بایگانی عمومی ، اف. او ، ۳۷۱ر۱۵۳۵۵ ص ۲۷۲

۲- ایضاً ص ۲۸۹



در زمینه‌های پیشنهاد شده در پاراگراف ده با وزیر دربار ایران - طی بازدیدش از لندن - مورد بحث قرار گیرد، بیش از حد دیر واصل شده از مستر هور همچنین سؤال شده است که آیا مایل است بطریقی در توصیه‌هایی که بعنوان دستورالعمل و روش ما در تماس با دولت ایران مطرح کرده است، تعدیلی بعمل آورد...؟

۲ - مسئله تعلیماتی که باید به مستر هور در مورد وزیر دربار ایران داد، و تماسی که هنگام ورود وی به تهران باید برای پیشنهاد تجدید فتح باب مذاکرات صورت گیرد، تحت رسیدگی است، همانطور که توسط تیمورتاش در گفتگوی تاریخ ۲۳ دسامبر او در اینجا مطرح گردید - مرجوع شود به تلگراف شماره ۱۹۵ آن تاریخ سرجان سایمون. ضمناً، سرساموئل هور ملاحظه خواهد کرد که شق پیشنهادی مستر هور دائر بر تجدید فتح باب مذاکرات با دولت ایران يك تجدید شناسائی وضع موجود در خلیج فارس است. وزیر خارجه از تمایل به تلاش در رسیدن بچنین تجدید شناسائی، در توافق با دولت ایران کاملاً متقاعد نیست، مخصوصاً بیشتر از این نظر که تردید دارد آیا دولت ایران را می‌توان بر آن داشت تا يك شناسائی قابل قبول وضع موجود در بحرین، تمب، باسیدو، و سایر نقاط مورد اختلاف در خلیج را تقبل کند.

۳ - سرجان سایمون، معهداً، در نظر دارد که اظهار نظر درباره وضع کشتی‌های جدید ایران در خلیج<sup>۱</sup> که توسط مستر هور در بند فرعی ماقبل آخر پاراگراف شماره ۱۰ مرسله وی پیشنهاد شده است، ممکن است برای مشکلات پیش‌بینی شده راه حلی فراهم سازد. این مشکلات در پایان مکاتباتی که بانامه شماره ۲۸۲۱۳۴ مورخه ۱۷ نوامبر گذشته اداره خارجه پایان می‌پذیرد، مورد بحث قرار گرفته است و مسلماً نسبت به پیشنهادات شق دیگر که در آن نامه در نظر گرفته شده مرجح خواهد بود.

۴ - بنابراین من تمایل به مخایره يك تلگراف را به دولت هندوستان و نماینده سیاسی مقیم خلیج فارس برای ملاحظه سرساموئل هور پیشنهاد می‌کنم، دایر بر جلب توجه بسیار فوری آنان به این پیشنهاد که با دولت ایران باید توسط مستر هور شفاهاً و بمفهوم ذیل تماس گرفته شود:

باید اظهار شود که دولت ایران به احتمال قوی مایل است کشتی‌هایش از بنادر عربی در خلیج فارس بازدیدهای اتفاقی بعمل آورند. اگر کشتی‌های ایران، بدون توافق قبلی از هر يك از بنادر یا جزایر تحت حکومت و اداره هر يك از حکام عرب - شمرده شده در ماده يك پیش‌نویس اصلی معاهده - بازدید نمایند، چنین بازدیدی مشمول آن می‌شود که یا به عنوان عمل شناسائی و یا به عنوان عمل تجاوز تلقی گردد. دولت اعلیحضرت استنباط می‌کند که هیچ‌یک از این امکانات بانیات دولت ایران هماهنگی نخواهد داشت، و اگر آنها احساس می‌کنند که قضایای مهمی از ماهیت امر - متضمن وقوع اصطکاک است - بهتر است پیش از وقوع حادثه مورد بحث قرار گیرد تا پس از آن.

۵ - اگر دولت ایران موافق باشد، یادداشتی درباره وضع موجود در خلیج

۱ - در بیشتر از نامه‌ها و تلگراف‌های متبادله بجای «خلیج فارس» کلمه «خلیج» ذکر شده، و این خود نمودار، دشمنی دیرینه انگلیس‌ها با ایرانیان است.

ممکن است به آنها داده شود، همانطوریکه توسط مستر هور پیشنهاد شده است. ولی وزیر خارجه احساس می‌کند این امر ممکن است، بنا به علتی که در پاراگراف دوم فوق توضیح داده شده نامطلوب باشد که روی این پیشنهاد تاکید گردد، مگر آنکه نشانه‌های روشنی یافت شود که دولت ایران آماده قبول و موافقت باین سند مبتنی برزمینه‌های معقول و رضایتبخش باشد.

۶ - رونوشت‌های این نامه به دربارداری و وزارت مستعمرات فرستاده می‌شود.

باتقدیم احترامات فائقه - ارادتمند شما - معاون وزیر خارجه هندوستان<sup>۱</sup>



## تصرف پایگاه باسیدو، باسیدو (باباسیدو)

دیدیم که استعمارگران خشن و بیرحم پرتغالی، چگونه با پایمردی شهریار صفوی و با کمک نیروی دریائی انگلیس از سواحل جنوبی ایران و دست‌یازی به بنادر و جزایر خلیج فارس رانده شدند ولی از آن پس - چنانکه اشاره شد - هجوم بیرحمانه و نفوذ سیاست استعماری انگلیس در مشرق زمین آغاز شد. و در طول نیم قرن همه کوششهایی که برای کوتاه کردن دست استعمارگران جدید بعمل می‌آمد، بی‌نتیجه میماند (چنانکه می‌بینیم هنوز هم نفوذ انگلیس بر قسمت‌هایی از خلیج فارس باقی است و هم‌اکنون نیز مسئله خروج نیروهای انگلیسی از این منطقه یکی از مشکلات و مسائل خاورمیانه را تشکیل می‌دهد). در پنجاه و چند سالی که سیاست استعماری انگلیس در خاورمیانه و اقیانوس هند گسترش می‌یافت، تلاش‌های زیادی از طرف مردم مناطق مختلف برای خلاصی از یوغ استعمار بعمل آمد، اما نخستین عکس‌العمل ضد استعماری مؤثر نیروی دریائی ایران که می‌توان آنرا یکی از گام‌های نخستین برای پایان دادن به نفوذ هم‌جانبه انگلیس در سواحل شمالی خلیج فارس و خاک ایران دانست، برجیده شدن پایگاه دریائی «باسیدو» - واقع در جزیره قشم است. این پایگاه همواره با سایر تأسیسات نظامی جزایر «هنگام» و «هرمز» در سال ۱۸۱۹ - م (۱۲۳۴ - ه) به امر نایب‌السلطنه هندوستان بوجود آمد. در آن سال انگلیس‌ها قوای دریائی جواسم «رأس‌الخیمه» را نابود کردند. فرمانده نیروی مهاجم که «سرویلیام گرانت‌گر» انگلیسی بود، بعد از شش روز که قوای جواسم را محاصره کرد، هم آخرین گروه کشتی‌های جنگی - بادبان‌دار - خلیج فارس را به قمر دریا فرستاد و هم با آتش زدن دژها و استحکامات نظامی، این قلاع دفاعی را سوزاند و با خاک یکسان کرد.

«سرویلیام گرانت‌گر» پس از محو، آخرین قوم دریانورد و نیروی جنگنده خلیج فارس، نقشه ایجاد پایگاه‌هایی را در مدخل فارس طرح و به نایب‌السلطنه هندوستان پیشنهاد کرد. این طرح که بلافاصله تصویب و اجراء شد، جزایر هرمز، قشم، ابوموسی، تمب، بحرین و غنم را به صورت پایگاه‌هایی مستحکم درآورد. انگلیسها با اشغال این جزایر و با تأسیسات نظامی که در آنها بوجود آوردند، موفق شدند، سرتاسر خلیج فارس را تحت کنترل و زیر نفوذ خود درآوردند. دو سال بعد که فرمانده نیروی دریائی انگلیس در خلیج فارس تغییر کرد، فرمانده جدید پایگاه «باسیدو» را بهترین نقطه برای استقرار قوای عمده دریائی دانست و به توسعه آن پرداخت ولی کشتار مالاریا، پوک و حصبه در این پایگاه، سبب شد تا سرفرماندهی انگلیس در هندوستان دستور برجیده شدن پایگاه و تقلیل تمرکز نیروهای دریائی را از این منطقه صادر کند.

برای آگاهی بیشتر، شناخت پایگاه باسیدو و اقداماتی که نیروی دریائی ایران

برای پایان دادن به فعالیت همه پایگاه‌های دریائی و زمینی انگلیس در خلیج فارس بعمل آورد ، توضیحات زیر را لازم می‌دانیم :

باسعیدو ، باسیدو یا باباسعیدو در دماغه شمال غربی جزیره قشم ، در زمینی سنگی و شنی قرار گرفته . لنگرگاه آن ۶۰۰ متر طول دارد و عمق آب در آن بین ۹ تا ۱۲ متر است.

ساحل باسعیدو هنگام مدآب دریا ، سطح همواری است که قابل پیاده شدن از قایق است . در شمال‌قریه نخلستانی است که از مشرق تا مغرب ادامه پیدا می‌کند و در شرق قریه، کوهی است که در بالای آن آثار قلاع و برج و باروهای قرون مختلف هویدا است . در غرب قریه کوه کم ارتفاع دیگری است که مشرف بدریا بوده و «تاوغ» نامیده می‌شود. در دوران سلطنت فتح‌ملیشاه ، انگلیسها از ایران اجازه گرفتند که بندرگاه و پایگاهی در مشرق باسعیدو و در نقطه‌ای که کوه تاوغ، قریه باسعیدو را از اراضی بایر جدا می‌کند، بنا کنند . پس از تصرف این نقطه نیروی دریائی انگلستان پایگاه دریائی بزرگی که دارای چندین آسایشگاه برای سربازان ، انبار ذغال ، بهداری ، زمین ورزش، تأسیسات بی‌سیم و بالاخره اسکله بود، در محل مورد نظر خود بنا کردند . این بندر و پایگاه ظاهراً برای مبارزه با دزدان دریائی قبیله «جواسم» و اعراب «بی‌حوله» و برده فروشان احداث شده بود، ولی تا سال ۱۸۲۲ م (۱۲۳۷ - ه) انگلیسها از آن برای سرکوبی اعراب سواحل عربستان و همچنین محو نیروی دریائی بازرگانی ایران استفاده می‌کردند .

در این سال (۱۸۲۲) وزارت مستعمرات انگلستان که باسعیدو را در اختیار داشت، دستور تخلیه آنرا صادر کرد و بتدریج واحدهای نیروی دریائی به پایگاه‌های بحرین ، غنم ، شارجه و مسقط منتقل شدند . بااینکه نیروی دریائی انگلیس دیگر نیازی به این جزیره نداشت ، ولی باز هم تأسیسات خودرا حفظ کردند ، یکی از اتباع ایران بنام (حسین محمد) را به سرپرستی ابنیه خود برگزیدند و شعبه‌ای از تلگرافخانه (هندواروپ) را نیز به آنجا منتقل کردند . ابن تلگرافخانه بوسیله یکدستگاه بی‌سیم و همچنین سیم دریائی با جاسک و بندرعباس ارتباط داشت و بیشتر اطلاعات جوی و آب و هوارا به مرکز «هواشناسی کراچی او.بی.اس» اطلاع می‌داد. در سال ۱۹۰۹ م (۱۳۲۶ - ه) پس از سی سال که فعالیتی در این تأسیسات صورت نمی‌گرفت، باردیگر در انبارهای ذغال پایگاه مقدار زیادی ذغال برای سوخت کشتی‌ها ذخیره شد که در جنگ بین‌الملل دوم مورد استفاده قرار گرفت . پایان جنگ دوم جهانی به فعالیت این پایگاه نیز خاتمه داد، ولی حکومت هندوستان گروهی ایرانی و انگلیسی را مأمور حفاظت از تأسیسات پایگاه نمود و همه روزه پرچم انگلستان بر فراز پایگاه به اهتزاز درمی‌آمد . شبها نیز چراغهای دریائی جزیره برای راهنمایی کشتیهای تجاری و جنگی روشن می‌شد .

گفتیم که مهمترین و اولین حادثه‌ای که نیروی دریائی ایران در خلیج فارس انجام داد ، پائین کشیدن پرچم انگلیس از پایگاه باسعیدو و تصرف تأسیسات نظامی و دریائی انگلیس در این پایگاه بود . در یادار بایندر در مأموریتی که به ناوبان

اخراج انگلیسی‌ها از  
باسعیدو و پائین کشیدن  
پرچم بریتانیا

جعفر فزونی، فرمانده ناو پلنگ داد، محو همه آثار انگلیسها در خلیج فارس را در سرلوحه، این مأموریت جنگی قرارداد. نخستین هدف این مأموریت اشغال پایگاه باسعیدو و پائین کشیدن پرچم انگلیس و اخراج نظامیان آن دولت از این جزیره بود.

ناوبان جعفر فزونی پس از پیاده شدن در باسعیدو، به ناویان پلنگ دستور داد تا پرچم انگلستان را از بالای چوب پرچم که برخلاف موازین بین‌المللی بر روی زمین جلو پایگاه نصب شده بود، پائین کشیدند و به «حسین محمد» مستحفظ و نماینده انگلیس که مأمور بالا و پائین آوردن پرچم بود دستور داد که از این به بعد ازین عمل خودداری کند. برای شرح این ماجرا، گواه و سندی در اختیار ماست، و آن یادداشتهای همین ناوبان ایرانی و فرمانده ناو پلنگ است که می‌گوید:

«... در تابستان سال ۱۳۱۲ با ناو شاهنشاهی پلنگ مأموریت یافتیم که به تمام نقاط ساحلی و جزایر واقع در خلیج فارس سرکشی کنیم در این مأموریت قرار بود ما وضع کلیه جزایر و سواحل خلیج فارس را بررسی کرده و ضمن رسیدگی به وضع آنها، گزارش جامعی برای دولت تهیه کنیم.

در آن زمان، تمام بنادر خلیج فارس اعم از بوشهر، لنگه، بندرعباس، جزیره هنگام و جاسک و چاه‌بهار - بمناسبت عبور خط تلگرافی هندواروپ در اختیار انگلیسها بود و انگلیسها در اغلب این نقاط پادگانهای نظامی داشتند و هر وقت که ناوهای شاهنشاهی ایران به آنجا وارد می‌شدند، پرچم انگلیس را برمی‌افراشتند و بدون کسب اجازه دولت ایران در بنادر ما خودسرانه می‌آمدند و می‌رفتند. پس از تشکیل نیروی دریائی ایران در سال ۱۳۱۱ وقتی برای اولین دفعه يك ناو جنگی ایرانی به بنادر فوق‌الذکر وارد شد، مواجه با احساسات شدید اهالی گردید.

در سال ۱۳۱۲ با «پلنگ» ضمن انجام مأموریت فوق به بندر باسعیدو واقع در منتهی‌الیه غربی جزیره قشم وارد شدیم. در این بندر که به علت موقعیت طبیعی آن که لنگرگاهی امن است و کشتیها را از گزند طوفانهای سخت خلیج فارس محفوظ می‌دارد، انگلیسی‌ها قبرستانی ایجاد کرده بودند و حدود بیست تن از مأمورین آن دولت که در مأموریت‌های خلیج فارس در گذشته بودند در آنجا دفن شده بودند و بملاوه يك انبار ذغال سنگ هم در آنجا ساخته شده بود. که به مصرف احتیاجات ناوگان آنها در خلیج می‌رسید. انگلیسیها بدلیل داشتن این قبرستان و انبار ذغال، «باسعیدو» را جزو مستملکات خود قلمداد کرده و يك دسته سرباز هندی در آنجا گمارده بودند که از قبور انگلیسی‌ها محافظت نمایند. و در مقابل محل سکونت سربازان هم دکلی برپا کرده بودند که هر وقت ناوهای انگلیسی به آنجا می‌رفتند سربازان مزبور پرچم جنگی انگلیس را که در اختیار داشتند بعلامت احترام برمی‌افراشتند.

ناو پلنگ به تدریج به سواحل باسعیدو نزدیک می‌شد و سربازان هندی که تصور نمی‌کردند ناو دیگری غیر از ناو انگلیس به آنجا بیاید، به تصور این که ناو پلنگ هم یکی از ناوهای انگلیسی است طبق سنن پیشین پرچم جنگی انگلیسها را برافراشتند و این موضوع مایه تعجب و نگرانی ما شد.

همینکه ناو پلنگ در لنگرگاه باسعیدو لنگر انداخت و سربازان هندی مشاهده

کردند که ناو پلنگ ، يك ناو غیر انگلیسی و متعلق به دولت ایران است و متوجه شدند که چنانچه افراد آن پیاده شوند آنها رادستگیر خواهند کرد، فرار اختیار کردند . خوب به خاطر دارم که تصمیم گرفتم پرچم ایران را بجای پرچم انگلیس در آنجا برافرازم. بایک دسته ناوی مسلح و طبیل و شیپور یعنی گارد احترام کامل به ساحل رفتیم 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 . به پاس این اقدام افتخار آمیز شب آنروز در عرشه ناو پلنگ جشنی برگزار کردم و تمام ناویان سرود شاهنشاهی خواندند و فردای آنروز از باسعیدو به جزیره «هنگام» رفتیم . در آنجا هم مشاهده شد که انگلیسیها ساختمانهای نسبتاً عظیمی برپا کرده‌اند و برای تفریح افسران و ناویان خود نیز باشگاهی ساخته و آزادانه رفت و آمد داشتند . از آنجا مأموریت ماتا چاه‌بهار ادامه داشت و پس از یکماه به خرمشهر مراجعت کردیم . در مراجعت به خرمشهر مرحوم بایندر از زحمات من در این مسافرت تقدیر کرد، ولی از طرف دولت انگلستان در مورد اقدام ما به دولت ایران شدیداً اعتراض شد. دولت انگلستان مدعی بود که باسعیدو از صد سال پیش متعلق به انگلستان بوده است . در گزارش شرح ماوقع و اینکه «باسعیدو» قسمتی از خاک ایران است و ادعای انگلیسیها موهوم و صحیح نیست، به عرض رضا شاه کبیر رسانیده شد و تأکید گردید که انگلیسیها تمام سواحل خلیج فارس و جزایر آن را بصورت مستعمره خود درآورده‌اند . باین گزارش رفع تشویش‌ها و نگرانی‌هایی که انگلیسیها با حمله ما به باسعیدو ایجاد کرده بودند شد ...<sup>۱</sup>

جالب اینکه ، خبر پائین کشیدن پرچم انگلیس از پایگاه باسعیدو و تصرف تأسیسات نظامی و دریائی انگلیسیها در این بندر ، چندین هفته قبل از اینکه وزارت امور خارجه ایران از آن مطلع شود ، از راه بحرین به اطلاع وزارت خارجه انگلیس و سفارت این دولت در تهران رسیده بود . دیپلماتهای انگلیسی ، بوسیله عواملی که در وزارت خارجه ایران داشتند ، از این بی‌اطلاعی استفاده کرده، یادداشت اعتراض آمیزی تسلیم وزیر امور خارجه ایران کردند . در این یادداشت که متأسفانه در پرونده راکد وزارت امور خارجه ضبط نیست - باسعیدو را ملک انگلیس دانسته و خواستار رفع تجاوز فرمانده ناو پلنگ از این پایگاه شدند . جواب وزارت امور خارجه ایران نیز حاکی از این بوده که بزودی رفع مزاحمت خواهد شد .

وقتی این جواب به سفارت انگلیس در تهران تسلیم شد ، نماینده سیاسی انگلیس در خلیج فارس که با نام و لقب انگلیسی و عنوان عربی «رئیس الخلیج» نامیده می‌شد ، با اعزام يك قایق موتوری به باسعیدو ، به‌تنها تنبه انگلیسی «مسترتیس» که در آن جزیره بود، دستور داد که باردیگر پرچم انگلیس را بر فراز «چوب پرچم» به اهتزاز درآورد. «مسترتیس» نیز که مأمور نگاهداری حساب و موجودی و تحویل زغال سنگ پایگاه به کشتی‌های جنگی انگلیس بود به «حسین محمد» تنبه ایران که شغل او بالابردن و پائین آوردن پرچم انگلیس در پایگاه بود - دستور داد تا بار دیگر ، پرچم را برافرازد، ولی او و سایر ایرانیان نه تنها مانع برافراشتن پرچم انگلیس شدند ، بلکه با او به زدو-

خورد پرداختند و مستر «تیس» ناچار شد به بحرین فرار کند. انگلیس‌ها که بهیچوجه حاضر به تخلیه پایگاه نبودند، خبری شرح زیر در مطبوعات انگلیسی منتشر کردند:

«آژانس بریتانیا - سپتامبر ۱۹۳۳ لندن - جواب دولت ایران راجع به حادثه باسعیدو درحوالی جزیره قشم واقلا درخلیج فارس که اخیراً يك صاحب‌منصب بحری ایران در آنجا پیاده شده و بیریق انگلیس رابرچیده بود واصل گردیده است. صد سال است که باسعیدو در تصرف انگلیس می‌باشد و دولت ایران در جواب دولت انگلیس به نماینده انگلیس در تهران اطمینان داده است که اقدام صاحب‌منصب ایرانی مزبور مطلقاً بدون اجازه دولت بوده و قوای بحری انگلیس مجدداً بیریق انگلیس را به جای خود قرار دادند.»<sup>۱</sup>

چندی بعد از انتشار این خبر، فرمانده ناوگان انگلیس در خلیج فارس باکشتی جنگی «شورهام» از جزیره «تمبمار»<sup>۲</sup> که آن جزیره هم به صورت يك بندر نظامی درآمد بود - به باسعیدو رفته، «حسین محمد» تبعه ایران را بازداشت کرد و به بهانه عدم پرداخت عایدات ملکی پایگاه و دادن چوب بلندی برای افراشتن پرچم ایران بر فراز ساختمان اداره گمرک باسعیدو، به زندان ناو جنگی منتقل ساخت. بموجب گزارشی که از مجرای گمرک بندر عباس به تهران مخابره شده، انگلیس‌ها حتی مدیر گمرک باسعیدو را نیز بازداشت و او را در بندر عباس پیاده کردند.<sup>۳</sup> خبر این بازداشت بدین شرح است:

«بر طبق اطلاعات واصله چند روز قبل مدیر گمرک باسعیدو را در حین انجام وظیفه خود مأمورین بحری انگلیس که در آن حدود بودند توقیف نموده و به کشتی جنگی انگلیس برده و استنطاق کرده و پس از آن باکشتی جنگی خودشان به بندر عباس فرستاده‌اند»<sup>۴</sup>.

۱ - روزنامه اطلاعات - شماره ۲۰۰۱ - ۲۸/۷/۱۳۱۲

۲ - تنب یاضم (ت) که مغرب آن «تنب» است، دو جزیره‌اند که بنامهای «تنب بزرگ» و «تنب کوچک» یا «تنب‌مار» نامیده می‌شوند. چون در این دو جزیره و آبهای اطراف آن مارهای فراوانی وجود دارد، آنها را «تنب‌مار» و یا «تل‌مار» به ضم ت می‌گویند. جزیره کوچکتر را که در ۷ میلی مغرب جزیره بزرگتر واقع شده غیرمسکون است (نابی‌وتنب) و یا (بنی‌تنب) نیز نامیده می‌شود.

این دو جزیره در شمال خط منصف خلیج فارس با مختصات جغرافیائی ۵۵ درجه و ۷ دقیقه طول شرقی و ۲۶ درجه و ۴۶ دقیقه عرض شمالی که تا باسعیدو ۱۵ میل و تا رأس‌الخیمه ۴۳ میل فاصله دارد، واقع شده‌اند.

با آنکه از هزاران سال قبل تاکنون این دو جزیره به ایران تعلق داشته است، شیخ‌نشین رأس‌الخیمه بدستور استعمارگران انگلیسی هر دو «تنب» را متعلق به خود می‌داند !!

۳ - روزنامه اطلاعات - شماره ۲۰۲۸ مورخ ۲۹ مهرماه ۱۳۱۲

۴ - ناوی سروان جعفر فزونی مدعی است که او رئیس مجلس را در جریان وقایع گذاشته بود و چنین می‌نویسد:

«... وقتی خبر دستگیری مدیر گمرک و تصرف مجدد پایگاه باسعیدورا در روزنامه اطلاعات خواندم، چون عامل این کار من بودم، بلافاصله نزد آقای عباس مسعودی مدیر روزنامه اطلاعات - (سروان فزونی با خانواده، مسعودی نسبت خانوادگی دارد) که در آنموقع وکیل مجلس هم بودند رفتم و ضمن تشریح واقعه و توضیح این که باسعیدو جزو خاک ایران است و انگلیسها حق

←

پس از انتشار این خبر، محترم‌السلطنه اسفندیاری، روز سی‌ام مهر ماه ۱۳۱۲ سؤال زیر را از وزیر امور خارجه کرد:

«... رئیس - آقای اسفندیاری در نتیجه اطلاعی که پیدا کرده بودند، به این جانب مراجعه و خواستند تا آنجا که میسر است تسریع نمایند تا آقای وزیر خارجه حاضر شده به سؤال ایشان جواب بگویند. این است که فوراً آقای وزیر امور خارجه را آگاه کردم و این است که آماده بودن خود را برای جواب به بنده اطلاع دادند.

حاج میرزا حسن اسفندیاری - دیشب و امروز درجرائد خبر تعجب‌آوری دیده شد بعضی از آقایان همان دیشب از بنده سؤال کردند که در این موضوع اگر اطلاعی نداشتیم و مطمئن بودم که افکار آقایان رفقای پارلمانی بنده از این بابت نگران است (صحیح است) دیگران هم از این مسئله بسیار متوحش و نگران هستند شبانه خدمت آقای رئیس عرض کردم که برای رفع این محذور بهتر این است از آقای وزیر امور خارجه خواهش شود تشریف بیاورند و در این مسئله توضیحاتی بدهند که انشاءالله اسباب تسکین این نگرانی شود صورت قضیه را که در روزنامه نوشته‌اند عیناً بنده می‌خوانم: یک خبر عجیب (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 به کشتی جنگی برده و استنطاق کرده و پس از آن با کشتی جنگی خودشان به بندرعباس فرستاده‌اند) بدیهی است این موضوع که چندین واقعه اسف‌آور را متضمن است (صحیح است) فوق‌العاده اسباب نگرانی و تعجب است خاصه در این دوره و با این وضعیت دولت ایران و رعایت‌هایی که همیشه در مناسبات خودش دارد و از طرف دیگر با اینکه همه دنیا فریاد می‌کنند که باید مناسبات بایکدیگر را دول حفظ کنند این مسئله مخالف تمام مقررات و مناسبات بین‌الدولی است و مردم حق داشتند از این مسئله خیلی نگران باشند (صحیح است) اینها سه چهارم موضوع است که اتفاق افتاده و تمام برخلاف انتظار و از مسائلی است که هر دولتی بایستی متعرض باشد این بود که خواهش کردم آقای وزیر امور خارجه در این موضوع و در این موضوعات و جزئیات هر یک اقداماتی که دولت علیه فرموده‌اند که اسباب آسایش خیال مردم و جلوگیری از نظایر این قضیه است در مجلس بفرمایند که رفع این نگرانی از برای ماها بشود (صحیح است)

وزیر امور خارجه - متأسفانه باید عرض کنم که اطلاعات مندرجه در جرائد و اخباری که بنمایند محترم‌رسیده صحت دارد (تعجب نمایندگان) و چون تقاضا فرموده‌اند که جریان قضیه و جزئیات امر را توضیح دهم این است که بشرح و تفصیل آن می‌پردازم (از طرف و کلاه - بفرمائید بفرمائید) این قضیه در نقطه‌ای از خاک ایران موسوم به



این اقدامات رانداشته‌اند چگونه را با ایشان گفتم و چون تجاوز مجدد انگلیسها 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 برده و به مرحوم محترم‌السلطنه اسفندیاری معرفی نمود و آن فقید سعید هم اطلاعاتی که من دادم یادداشت نمود تا بعرض اعلیحضرت رضاشاه کبیر برساند» (روزنامه اطلاعات - شماره ۱۲۸۷۷ - سال ۱۳۴۸)



باسعیدو اتفاق افتاده و بطوریکه همه آقایان می‌دانند باسعیدو اسم قریه‌ایست که درمنتهی الیه شمال غربی جزیره قشم نزدیک به ساحل واقع شده و یک محله از این قریه سابقاً به اسم قلمدانی و در این اواخر به اسم باسعیدوی کهنه معروف شده است .

از سنوات سابق یعنی در دوره ضعف و ناتوانی و فترت ایران به ترتیبات معموله آن دوره که همه آقایان می‌دانند و محتاج بعرض نیست انگلیس‌ها بدون اجازه دولت مرکزی ایران در این قسمت باسعیدوی کهنه انبار زغال و مریضخانه کوچکی برای بحریه خود درست کرده‌اند و بعدها چند بنای دیگر از قبیل مسافرخانه و غیره نیز بر آنها اضافه و چندین دستگاه تلگراف بی‌سیم هم در آنجا داشته‌اند بتدریج قبرستانی هم در این محل ایجاد شده که مدفن اروپائیهائیکه در حدود خلیج فارس فوت شده‌اند می‌باشد - دعوی انگلیسها در بودن در این نقطه همیشه بعنوان انبار زغال بوده و دولت ایران هم در ادوار اخیر مکرر به دخالت مأمورین بحریه انگلیس در این محل اعتراض کرده و همیشه در هر موقع آن را متمم جزیره قشم و ملک بلاتردید و مسلم خود می‌دانسته است .

اما تفصیل قضیه اخیر از اینقرار است : که بعد از ظهر ۱۷ مهر جاری مأمور گمرک باسعیدو برای اجرای وظیفه تفتیش و تحقیقات با فراش خود بیک جهاز باری که در بین باسعیدوی کهنه و نولنگر انداخته بوده و متعلق بیکی از اهالی بندرعباس بوده رفته بود و همینکه به ساحل مراجعت می‌نماید چهار نفر نظامی مسلح انگلیسی با یک صاحبمنصب و یک مترجم آمده از مدیر گمرک سؤالاتی بيمورد کرده و بعد او و فراش را نزد کاپیتان کشتی جنگی انگلیسی که در آن حدود بوده برده و تا مقداری از شب گذشته آنها را توقیف و در آنوقت آنها را به جهاز دیگر انتقال داده و از آنها استتقاتی کرده‌اند و بعد آنها را با کشتی جنگی خودشان به بندرعباس برده‌اند (اظهار تعجب نمایندگان) بدتر از این حادثه قضیه مراسله‌ایست که از سفارت انگلیس در ۲۴ مهر جاری بوزارت خارجه رسید و چون یقین دارم آقایان علاقه‌مند به اطلاع از مفاد آن هستند قسمتهائی از آن را استحضاراً عرض می‌کنم (نمایندگان - بفرمائید - بفرمائید) مراسله مزبور اولاً پیش‌دستی کرده از رفتار مدیر گمرک ایران در باسعیدو در مورد تفتیش یک بلمی شکایت کرده است و ثانیاً محوطه انبار زغال را به ناحیه انگلیسی تعبیر و تفتیش آبهای مجاور این قطعه را خارج از وظایف مأمور گمرک ایران شمرده و تفصیل قضیه را اینطور شرح داده است که تقریباً در ساعت ۶ غروب روز نهم اکتبر (۱۷ مهر) مدیر گمرک از یک بلمی که تفتیش نموده بود پیاده می‌شود بلم مزبور بلافاصله در ساحل ناحیه انگلیسی و داخل آبهای ساحلی متصل به قسمت مزبور لنگر انداخته بود نزدیکترین نقطه ساحلی تقریباً به مساحت یک میلی داخل حدود ناحیه انگلیسی بوده و مدیر به اتفاق فراش خود بوده و بعد هم در مراسله اعتراف می‌کنند که مدیر گمرک را برای تحقیق مسئله به یکی از جهازات انگلیسی که در آن حدود لنگر انداخته بوده برده بودند و بعد هم مدیر گمرک و فراش او را در بندر عباس پیاده کرده‌اند .

ثالثاً در مراسله مزبور این اقدام مدیر گمرک را نقض استاتوکو معرفی کرده‌اند . و در خاتمه هم از دولت شاهنشاهی تقاضا کرده که تعلیمات بهمه مأمورین دولتی در باسعیدو صادر شود که نظایر این قضیه تکرار نگردد .

مسلم است که این عملیات بی‌رویه مأمورین بحری انگلیسی نسبت به مأمور رسمی ایران که به ادای وظایف خود مشغول بوده و توقیف و استنطاق او و بردن جبری او از محل مأموریتش بنفطه دیگر و همچنین این عناوین عجیب در مراسله تاچه درجه اسباب تعجب و حیرت اولیای دولت شده .

بنده بلافاصله بنماینده انگلستان در طهران اعتراض و اهمیت موضوع را خاطر نشان و بنماینده ایران در انگلستان دستور داده‌ام که فوراً در لندن نیز اقدام بعمل آید و مراسله هم جواباً به سفارت انگلیس اشعار داشتم که اینک مفاد آنرا بعرض آقایان می‌رسانم: اولاً در قسمت ادعای دولت انگلیس در باسعیدوی کهنه اینطور نوشتم :

(جای نهایت تعجب است ادعائیکه دولت اعلیحضرت پادشاه انگلستان در داشتن انبار زغال در باسعیدو داشته‌اند تدریجاً صورت دیگری بخود گرفته و اینک عملیاتی مانند رفتار مالکانه نموده و مانع اجرای حق حاکمیت ایران در آنجا می‌شوند و حتی آنرا ناحیه مخصوص انگلیسی نام نهاده و آبهای ساحلی آنرا نیز از قلمرو ایران خارج می‌دانند در صورتیکه دولت ایران در هیچوقت و زمانی هیچگونه ناحیه انگلیسی و هیچ نوع حق تصرفی برای دولت انگلیس در باسعیدو نشناخته و نمی‌شناسد ثانیاً در مورد استاتوکو مخصوصاً استفسار کردم که مقصود از استناد به استاتوکو در این مورد چیست و بچه مجوزی مأمورین انگلیس خود را مجاز به چنین رفتاری نموده‌اند ؟

ثالثاً در مورد رفتار نسبت بمأمور گمرک اظهار حیرت و تعجب کردم که در عهدی که تمام دول به احترام حقوق دیگران دعوت می‌شوند چنین رفتاری از طرف مأمورین و بحریه انگلیس در نقض حق حاکمیت ایران بعمل آید و قوای بحریه انگلستان در خاک ایران مداخله مسلح نموده و یکنفر مأمور ایرانرا در خاک و آب ایران در حین انجام وظیفه دستگیر و در کشتی جنگی محبوس و از محل مأموریت خود بنقطه دیگر تبعید نمایند.

رابعاً نسبت به موضوع قویاً و شدیداً پروتست نمودم . اول به مداخله مسلح مأمورین بحری انگلیس در خاک و آب ایران . ثانیاً به این مطلب که در چند نقطه مراسله خود تصریح بناحیه انگلیسی باسعیدو کرده و اشاره به آبهای ساحلی آن نموده بودند و سوم بر رفتار برخلاف قاعده که نسبت به مأمور رسمی ایران به این ترتیب که عرض شد نموده بودند و در خاتمه مراسله اطلاع دادم که مأمور گمرک و فرارش به محل مأموریت خود اعاده شدند (احسنت - احسنت) و جداً تقاضا کردم که دولت انگلستان در جبران و ترمیم این قضیه و تأدیب مأمورین مربوطه اقدام کنند (صحیح است صحیح است) بعلاوه بنماینده دولت شاهنشاهی در لندن دستور دادم که در آنجا هم قویاً برضد این رفتار اعتراض و اقداماتی بنمایند (احسنت - احسنت)

باترجمی که عرض شد البته تصدیق می‌فرمائید که دولت ذره‌ای از وظایف خود تصور نکرده و می‌توانم خاطر نمایندگان محترم را اطمینان کامل بدهم که دولت باکمال جدیت و پافشاری این قضیه را تعقیب می‌کند تا رضایت خاطر ما را بعمل آورند .

باز هم يك مرتبه دیگر در این مقام رسمی تکرار می‌کنم که باسعیدو ملك مسلم و جزء لایتنجری و لاینفك خاک ایران می‌باشد و هیچ نوع ناحیه انگلیسی و آبهای ساحلی

و هیچ قسم حق تصرفی برای دولت انگلیس در این نقطه تا بحال شناخته نشده و بعد از این شناخته نخواهد شد (صحیح است - صحیح است) و همانطور که دولت در تحت توجهات خاصه و سرپرستی قائد توانای عظیم الشان این مملکت در سایر امور مملکتی به وظایف ملی و وطن پرستی خود عمل می کند در این مورد هم حقوق حاکمیت و مالکیت ایران را دفاع خواهد کرد (احسنت - احسنت)

اسفندیاری - اظهارات وزیر امور خارجه در این موضوع خیلی جامع و کافی و وافی بود البته غیر از این هم انتظاری برای اعضاء پارلمان نبود که دولت آنچه وظایف مقرره خودشان می دانند به بهترین وجهی ادا خواهند فرمود چنانچه فرموده اند بعد از این هم البته امیدواری کامل می رود به آن قدری که مقدور باشد و در قدرت دولت است در حفظ حقوق دولت ایران در انجام این مسئله و اتمام آن و نتایج مقتضیه اقدامات لازمه بفرمایند که جبران این موضوع شده و نظایر آن دیگر اتفاق نیفتد...»

چون اختلافات ایران و انگلیس بر سر پایگاه باسعدو بالا گرفت و دیپلماتهای انگلیسی با سرسختی فراوان مقاومت می کردند ، دولت ایران شکایتی به دبیرخانه جامعه ملل تسلیم کرد . انگلیسها 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 داورى لاهه عرض اندام نموده و بنفع خود و علیه انگلستان رأی صادر کند . پس از شکایت ایران در مورد باسعدو ، مرحوم ذکاء الملک فروغی از طرف اعلیحضرت رضاشاه ماموریت یافت که در جلسه داورى حضور یافته و از دادخواست دولت ایران و حقوق حقه ملی ما دفاع کند . فروغی با شخصیت بین المللی خود و با آن که ریاست داوران بین المللی را یکنفر انگلیسی عهده دار بود ، دفاعاتش با دلایل منطقی و غیر قابل انکار طوری موثر واقع شد که داوران به اتفاق آراء حقانیت ایران را تأیید کردند و انگلیسها هم برای حفظ پرستیژ دیوان داورى که گفتیم رئیس آن یکنفر انگلیسی بود و برای آنکه نشان دهند که نسبت به قوانین و مقررات بین المللی احترام قائل هستند و برخلاف میل خود و با وجود تمام قدرتی که در آن زمان داشتند ، بدون تشبث رأی دیوان داورى شدند و سواحل ایران را فوراً تخلیه و ترك کردند .

پرواضح است که در این ماجرا انگلیسها غافلگیر شده بودند ، زیرا هرگز تصور نمی کردند که دولت ایران تا به این حد در ماجرای باسعدو استقامت و پی گیری کند ، و مانورهایی که دادند و اخباری که منتشر کردند مؤید این نظریه است ، زیرا آنها فکر می کردند که پس از استقرار مجدد در باسعدو ، موضوع خاتمه پذیرفته است .

دیپلماسی بریتانیا که هر جا با قدرت و زور مواجه شود ، فرمش به خرج می دهد و خود را با محیط سازگار می کند ، همین که تخلیه باسعدو را پذیرفت ، سفیر خود را در تهران مأمور رسیدگی و حل این اختلاف کرد .

روز اول فروردین ۱۳۱۴ وزیر مختار انگلیس مقیم ایران ، به اتفاق همسرش بعنوان گردش بایک کشتی جنگی به بعضی از جزایر و بنادر خلیج فارس منجمله با... ر

و هنگام سفر کرد. وزیر مختار در بازگشت به تهران - روز ۱۲ فروردین - به وزارت امور خارجه ایران مراجعه و یادداشت زیر را به آقای باقر کاظمی وزیر امور خارجه ایران تسلیم کرد:

۲ آوریل ۱۹۳۵ [۱۲ فروردین ۱۳۱۴]

آقای وزیر

بر حسب دستور وزیر امور خارجه دولت اعلیحضرت پادشاه انگلستان محترماً به اطلاع آنجناب می‌رسانم که دولت انگلیس از روی مقتضیات اداری تصمیم گرفته است که استیسونهای بحریه خود در خلیج فارس را به ساحل عربی انتقال دهد و بنابراین اقدام می‌کند که به فوریت مؤسسات خود را در هنگام و با سعیدو ترك نماید. ابلاغیه در این موضوع که علل تصمیم مزبور را همین‌طور مختصر بیان می‌کند در ساحل عربی اعلام می‌شود. برای اینکه دولت شاهنشاهی ایران در همانوقت مستحضر باشند محترماً مواد متن ابلاغیه مزبور را لفاً ارسال می‌دارم.

۲ - ملزومات انبارها و کلیه اشیاء قابل انتقال، هرچه زودتر برداشته خواهد شد ولی دولت انگلیس ابنیه را بمأمورین ایرانی محل که مطابق صلاح دید خود می‌توانند ابنیه را مورد استفاده قرار بدهند تحویل خواهد داد.

۳ - چنانچه خاطر آنجناب مستحضر است، اتفاقات اخیر که در ساحل عربی خلیج فارس رخ داده است. دولت اعلیحضرت پادشاه انگلستان را وادار کرده است که کلیه مسائل راجعه بموقعیت استیسونهای بحریه خود در آبهای مذکور را تجدیدنظر کند. در نتیجه انتقال خط هوایمائی انگلیس به ساحل عربی و همچنین در نتیجه وقایع تجارتمی اخیر در آن حدود، ساحل مزبور یک اهمیت جدید و روزافزونی را برای خود تحصیل نموده است. علاوه بر این دولت اعلیحضرت پادشاه انگلستان دیرزمانی است که با مشایخ مستقل ممالک ساحل عربی روابط مخصوصی را داشته و نسبت به آنها مسئولیتهای مخصوصی را دارا می‌باشد. بنابراین تصمیم گرفته است که مقتضی است که مراکز تفریح و استیسونهای بحریه در ساحل عربی خلیج باشد که در آنجا یعنی در بحرین تسهیلات لازمه حالیه موجود است. پس با موافقت شیخ بحرین عنقریب استیسونها را که تا بحال در هنگام و با سعیدو دایر بوده است، به بحرین انتقال خواهد و بنابراین استیسونهای هنگام و با سعیدو در آتیه نزدیک ترك خواهد شد.

قبرستانهای انگلیس هم در با سعیدو و هم در هنگام موجود است. دولت انگلیس معتقد است که می‌تواند اطمینان حاصل کند که دولت شاهنشاهی ایران ترتیب نگهداری قبرستانهای مزبور را خواهد داد و نیز در این مقصود با دولت انگلیس معاضدت کرده حتی درباره هر شخصی یا اشخاص که وزیر مختار تهران به آنها اختیار خواهد داد که در مواقع مقتضی برای تامین نگهداری مرتب، قبرستانها را بازدید نمایند، تسهیلاتی اعطا خواهد فرمود. دولت انگلیس امیدوار است که در این باب اطمینانی دریافت خواهد

کرد . موقع را مغتنم شمرده احترامات فائقه خود را تجدید می‌نماید . روسن<sup>۱</sup> در همان روز نیز در لندن وزارت امور خارجه انگلیس ، حسین علاء وزیر مختار ایران را احضار کرد و جریان تخلیه با سعیدو و هنگام را به اطلاع او رسانید و حسین علاء تلگراف زیر را بوزارت امور خارجه ایران مخابره کرد :

#### بعدالعنوان

امروز وزارت امور خارجه شفاهاً اطلاع داد که دولت انگلیس تصمیم گرفته محل پایگاه و بی‌سیم با سعیدو و هنگام را تخلیه و به ساحل عربی انتقال دهد . زیرا آن طرف راکه خطسیر طیارات است مناسبتر می‌دانند . بنابراین بیرق و عملیات انگلیس از آن نقاط برداشته می‌شود . وزیر مختار انگلیس هم مراتب را بدولت شاهنشاهی ایران اطلاع خواهد داد . علاء

دو روز بعد وزیر امور خارجه ایران به سفارت انگلیس در تهران پاسخ داد و یادداشت تنظیمی را بوسیله معتمدی رئیس اداره انگلیس وزارت امور خارجه به سفارت انگلیس فرستاد .

۱۴ فروردین ۱۳۱۴

#### آقای وزیر مختار

مراسله محترمه آنجناب نمره ۲۰۴ - ۱۲ آوریل ۱۹۳۵ حاکی از اینکه اولیای دولت اعلیحضرت پادشاه انگلستان تصمیم گرفت بفوریت مؤسسات بحری هنگام و با سعیدو را ترك نمایند ، زیب و صول بخشید . دوستدار توقیراً به استحضار خاطر محترم آن جناب می‌رساند که اولیای دولت شاهنشاهی تصمیم دولت انگلستان را دایر بر ترك مؤسسات بحری در هنگام و با سعیدو که پاره‌ای از آنها در ادوار گذشته بدون رضایت و موافقت دولت ایران ایجاد شده و بقای آنها با وضعیات امروزه مملکت شاهنشاهی و حسن مناسبات موجود بین دولتین تطبیق نمی‌کرده با مسرت تلقی می‌نماید .

در باب قبرستانهایی که در هنگام و با سعیدو که انگلیسها در آن مدفون هستند ، دوستدار خاطر آنجناب را مطمئن می‌سازد که قبرستانهای مزبور مصون مانده و دولت شاهنشاهی در نگهداری آنها تعلیمات مقتضیه صادر خواهد نمود .

نظر به اینکه در ضمن اعلامیه ضمیمه مراسله محترمه فوق‌الذکر اشاراتی به بحرین و همچنین به مناسبات دولت انگلستان با مشایخ ممالک ساحلی غربی کرده بود ، دوستدار بدون اینکه بخواهد در اینموقع وارد مذاکره در این دو موضوع شود ، لازم می‌داند درباب بحرین حقوق دولت شاهنشاهی را نسبت به حال و آینده محفوظ داشته و راجع به قسمت دیگر نیز خاطر محترم را به نظریات دولت شاهنشاهی که در مواقع عدیده از آن استحضار حاصل فرموده‌اند توجه دهد . موقع را مغتنم شمرده احترامات فائقه را تجدید می‌نماید - معتمدی

وزارت امور خارجه ، پس از مبادله این یادداشتها ، بخشنامه زیر را برای

۱ - در انتشارنامه‌های متبادله بین وزارت امور خارجه ایران و وزارت خارجه و سفارت انگلیس در ایران مدیون آقای عبدالحسین مفتاح هستیم که هنگام معاونت وزارت خارجه اجازه دادند رونویسی تهیه کنیم .

وزارت خانه‌های جنگ ، کشور و دارائی ارسال داشت :

«چون انگلیسها بزودی مؤسسات و مراکز بحری خود را در هنگام و با سعیدو ترك می‌نمایند و کلیه ابنیه موجوده را به مأمورین دولت شاهنشاهی تحویل خواهند داد ، خواهشمند است بمأمورین مربوطه آن وزارت خانه تعلیمات تلگرافی صادر فرمایند که هر يك در حدود وظایف و مسئولیت‌های مرجوعه بخود امور نقاطی را که تخلیه خواهد شد در دست گرفته و ادارات دولت شاهنشاهی را از هر جهت برقرار سازند ...»<sup>۱</sup>

بدنبال اقداماتی که در تهران و لندن صورت گرفت ، روز سیزدهم فروردین ناو جنگی «شورهام» در باسعیدو لنگر انداخت و بحمل اثنایه موجود در ساختمانها به ناو پرداخت حمل اثنایه سه روز ادامه داشت ، عصر روز شانزدهم امیرالبحر انگلیسی در خلیج فارس ، به اتفاق چند افسر و يك مترجم از کشتی «شورهام» پیاده شدند و از کلیه روساء ادارات دولتی ایران خداحافظی و تشکر کردند . سپس طی مراسم خاصی چوب پرچم انگلیس را پائین آورده ، به کشتی منتقل ساختند . روز بعد «شورهام» بطرف بحرین حرکت کرد ، ولی دو ناو جنگی دیگر و چند کشتی بادی برای حمل باقیمانده اثاث انگلیسی‌ها حركشان به تعویق افتاد .

فرمانده انگلیسی در ضمن جمع‌آوری اثاث ایرانیانی را که در خدمت آنها بودند در اطاق مخصوصی گردآورد و به آنها گفت : از اینجا می‌رویم ، ولی چون دولت ایران بعدها با شما بدرفتاری خواهد کرد ، اگر مایل باشید همراه ما به بحرین بیایید .<sup>۲</sup> نامه زیر که متکی به گزارش فرماندار بندرعباس است و از طرف وزارت کشور به وزارت امور خارجه فرستاده شده ، چگونگی واقعه را بیان می‌کند :

۱۰۷ - ۴ - ۲۰ فروردین ۱۳۱۴ - محرمانه فوری

وزارت جلیله امور خارجه

حکومت بنادر اطلاع می‌دهد که روز ۱۴ فروردین کاپیتان کشتی انگلیسی موسوم به (لوین) وارد باسعیدو شده به اهالی چنین اظهار داشته :

«دولتین ایران و انگلیس صدسال قبل برای جلوگیری از شرارت اعراب و حفظ تجارت قرارگاهی برای قشون بحری انگلیس در هنگام و باسعیدو برقرار نمودند ، حالاحسب الامر این دو نقطه تخلیه می‌شود . همانطور که دولت انگلیس در حق اهالی بدی نکرده البته دولت ایران هم نخواهد کرد ، چون شما بدولت انگلیس خدمت کرده‌اید هرگاه مایل باشید شمارا به بحرین می‌رسانم» روز ۱۶ فروردین کشتی جنگی (شورهام) وارد و دستور برداشتن بیرق داده شد ، مترجم به اهالی تذکر داده که باسعیدو به ایران پس داده شده ممکن است شما را اذیت بکنند ، خودتان را جمع‌آوری کرده به بحرین بروید . اهالی باسعیدو بر اثر این اظهارات مشغول فروختن اموال واحشام خود می‌باشند که به بحرین بروند . حکومت بنادر به محض وصول این راپرت بافرمانده ، فوج ورئیس گمرک تبادل نظر کرده مأمور مخصوصی برای تحقیق جزئیات قضایا واستمالت و امیدواری اهالی و انصراف آنها از مهاجرت به باسعیدو اعزام داشته‌اند .

۱ - پرونده بایگانی راکد وزارت امور خارجه ایران

۲ - ایضاً همین پرونده

## وزارت داخله

باینکه مأمورین اعزامی با ساکنان باسعیدو حضوراً مذاکره کردند و سعی داشتند آنها را از رفتن به بحرین بازدارند، معذالک بموجب نامه‌ای که وزارت مالیه و داخله بوزارت امور خارجه نوشته‌اند، اهالی محل با کشتیهای جنگی انگلیس عازم بحرین شدند<sup>۱</sup>.

«۱۲۹-۵۶-۲۷ بهمن ۱۳۱۴ - محرمانه»

## وزارت جلیله امور خارجه

حکومت بندرعباس اطلاع می‌دهد که مأمورین انگلیسی روز ۲۱ ماه جاری بپرق انگلیس را در باسعیدو برداشته، تخلیه آنجا خاتمه پیدا کرده و خانوار سکنه باسعیدو را که عده نفرات آنها از زن و مرد ۳۸ نفر است با خود برده‌اند. وزارت داخله

«۳۷۳۵ - ۲۸ فروردین ۱۳۱۴»

## وزارت جلیله امور خارجه

مطابق تلگرافی که از گمرک بندرعباس رسیده در اینموقع که انگلیسها باسعیدو را تخلیه می‌نمایند اهالی را تحریک کرده‌اند که به بحرین مهاجرت کنند و آنها هم در صدد فروش اشیاء خود می‌باشند، از طرف اداره مزبور باموافقت فرمانده قشون و حکومت یکی از اعضاء بادستورهای لازمه اعزام شد که بطریق مسالمت‌آمیز جلوگیری نماید، وزیر مالیه.

باوجود تلاش فراوان مأمورین دولتی ایران انگلیسها موفق شدند ۳۸ نفر از اتباع ایران را باخود به بحرین ببرند. درعزیمت اینعده نمی‌توان گناه را متوجه تحریکات انگلیسها به‌تنهایی دانست، زیرا در آن ایام «امنیه»، «گارد سرحدی» و «گمرک» با رفتار خشونت‌آمیز مأمورانشان نه‌تنها موجب رعب و وحشت ساکنان جنوب شده بودند، بلکه با اطمینان و قاطعیت می‌توان ادعا کرد که تخلیه جنوب ایران و مهاجرت خانواده‌ها به سواحل عربی در اثر فشار و رفتار خشن مأمورین دولتی بود. چنانچه در سال ۱۳۱۶ اعلیحضرت فقید متوجه ظلم و تعدیات مأمورین دولتی در سواحل جنوبی شدند و تسهیلات فراوانی از قبیل آزادی معاملات مرزی، فروش اجناس و کالاهای ارزان قیمت بخصوص منسوجات نخی و ابریشمی و قند و شکر بسیار ارزان، مختص ساکنان نوار مرز جنوبی ایران فراهم ساختند.

پیروزی و افتخاری که دولت ایران و دریادار بایندر در تصرف پایگاه باسعیدو و اخراج انگلیسها کسب کردند، نه‌تنها در ایران بلکه در سراسر سواحل عربی تاثیر بسیار نیکو داشت، چنانچه در شارجه نیز اعراب علیه انگلیسها قیام کردند و پرچم انگلیس را آتش زدند و بلافاصله گزارش این قیام را تلگرافی بتهران اطلاع دادند. سفارت انگلیس در تهران روز ۲۵ فروردین ۱۳۱۴ جریان تخلیه کامل باسعیدو

۱ - تلگرام زیر از طرف گمرک بندر عباس به تهران مخابره شده است.

گمرکات تعقیب ۶۶۰ - طبق راپرت مأمور اعزامی در ۲۱ ماه جاری ساعت ۸ بعداز ظهر انگلیسها باسعیدورا بکلی تخلیه وسیله سه جهاز جنگی یازده خانوار که جمعا ۳۸ نفر می‌باشد باوجود اعتراض مأمور اعزامی باخود طرف بحرین حرکت دادند تفصیل پست ۸۵۹۰ - ابوطالب

و هنگام را طی یادداشتی که برای وزیر خارجه ایران فرستاد بدینشرح گزارش داد:  
 «جناب مستطاب اجل آقای میرزا سیدباقرخان کاظمی وزیر امور خارجه.  
 آقای وزیر، محترماً خاطر شریف را معطوف می‌سازیم بمراسله خود - ۲۰۴  
 مورخه ۲ اپریل ۱۲ بهمن ۱۳۱۴ - که در طی آن دوستدار مستطابعالی اطلاع داده  
 بودم که دولت اعلیحضرت پادشاه انگلستان تصمیم گرفته‌اند استاسیونهای بحری خود را  
 در خلیج فارس بسواحل عربی انتقال دهند وبنابراین اقدامات سریعه بعمل می‌آورند که  
 مؤسسات خود را درهنگام وباسعیدو موقوف نمایند.

چنانچه محترماً خاطر جناب مستطابعالی را مستحضر می‌سازم که تخلیه مؤسسات  
 اخیرالذکر باتمام رسیده است. موقع را مفتنم شمرده احترامات فائمه خود را تجدید  
 بنمایم . وزیر مختار

باینکه دولت انگلیس در یادداشتهای رسمی سعی می‌کرده تخلیه دوپایگاه  
 باسعیدو وجاسک را «انتقال بهسواحل عربی» قلمداد کند، ولی سئوالی که سرانولد  
 ویلسن (نویسنده تاریخ خلیج فارس وکسیکه بیشتر عمر خود را دراین منطقه بسر برده  
 و صرف مطالعه وبررسی مسائل مربوط بهخلیج فارس کرده است) در پارلمان انگلیس  
 کرد وهمچنین مندرجات جراید انگلیس - بخصوص روزنامه تایمز - عصبانیت و  
 ناراحتی انگلیسیها را ازاین اخراج - یاقبول خودشان انتقال - را روشن می‌کند.

روز ۱۹ فروردین ۱۳۱۴ وزیر خارجه انگلیس در پارلمان آن کشور در جواب  
 سئوال ارنولد ویلسن چنین گفت: «باسعیدو خاک انگلیس نبوده وانتقال مؤسسات بهبحرین  
 منافع انگلیس را بهتر تأمین می‌کند. برای حفاظت قبرستان باسعیدو مذاکراتی بادولت  
 ایران در جریان است» اما این جواب ویلسن را قانع نکرد و در جواب وزیر خارجه  
 گفت: «نظر بهاهمیت موضوع، دراولین فرصت مجدداً مطلب را طرح خواهم کرد ولی  
 درباره بحرین باید بدانم که آیا بالاخره دولت ایران از ادعای خود دست کشیده است  
 یاخیر...؟» وزیر خارجه دولت انگلیس در پاسخ اظهار داشت: «دولت ایران از ادعای  
 خودمنصرف نشده‌است، امدولت انگلیس که روابط نزدیکی ازسال ۱۸۲۰ باحکمرانهای  
 بحرین داشته ، ادعای ایران را هیچوقت و بهیچوجه دارای اعتبار ندانسته است» درهمین  
 هنگام روزنامه تایمز که ناشر افکار دولت انگلستان است، دراین باره تحت‌عنوان «تغییرات  
 دریائی در خلیج فارس» چنین نوشت :

«تصمیمی را که دولت انگلیس برای تخلیه و عدم استفاده از مراکز دریائی  
 هنگام وباسعیدو گرفته است، مورد تأیید کامل خبرگان سیاسی و نظامی که از وضع  
 وموقعیت خلیج فارس آگاه هستند خواهد بود. از این دومحل در قرن نوزدهم برای  
 حفظ انتظامات خلیج فارس از طرف ناوهای جنگی انگلیس استفاده شده است.

باسعیدو از سال ۱۸۲۲ بهاینطرف برای جلوگیری از تجاوز دزدان دریائی  
 عرب و وهابیه مرکز جنگی و تکیه‌گاه کشتیهای انگلیسی بود. هنگامیکه کشتیهای  
 بادی متروک و سفاین بخاری ذغالی جایگزین آنها شد، باردیگر این بندرگاه مرکز،  
 انبار ذغال شد. هنگام هم‌ام از ۱۸۶۸ مورد استفاده قرارگرفت وچهارسال قبل که درآن  
 سیم تلگراف دریائی بین کراچی و فائو دائر شد، این جزیره بصورت یکی از مراکز



تلگرافخانه دولتی هند درآمد و اغلب جهازات جنگی به آنجا می‌رفتند. در سال ۱۹۱۱ انبار ذغال باسعدو و هنگام بسواهی غربی منتقل شد و این محل برای گذرانیدن دوره تعطیلات و مسابقات [فوتبال - هاکی - کریکت] ملوانان تعیین گردید. معهدا هوای گرم و خفقان آور و مالاریاخیز/این دو منطقه برای استقرار کشتیهای جنگی مناسب نبود.

حالا که ایرانیان در اثر توجه پادشاه توانای خود می‌توانند امنیت را در آبهای خویش تأمین کنند، دلیلی ندارد که دولت انگلستان رویه‌ای را که در زمان فقدان نیروی دریائی ایران معمول بود، تعقیب کند. جزایر بحرین که در آتیه مورد استفاده نیروی دریائی انگلستان خواهد بود، تحت حمایت شیخ، بصورت موروثی بخوبی اداره می‌شود و مرکز صیدمروارید درخلیج فارس است. این جزایر درخطسیر پروازهوایپمانی انگلیس «امپریال ایرویز» که در سال ۱۹۳۲ از این مسیر عبور می‌کنند و به هندوستان می‌روند واقعه شده است. جزیره محرق دارای بنزین کافی بوده و فرودگاه طبیعی بین انگلستان و هندوستان است. اخیراً که نفت در این جزایر کشف شده بر اهمیت آن افزوده است و در نتیجه وضع زندگانی مردم آنجا بهبود محسوسی یافته است. کارکنان چهار کشتی جنگی انگلیس مأمور خلیج فارس، بحرین را از هنگام (تبخیز) و باسعدوی دلتنگ خیلی خیلی سالتر و قشنگتر خواهد یافت. خبرنگار تایمز در دهلی ضمن مخابره این خبر می‌نویسد که این اقدام با موافقت شیخ بحرین صورت گرفته است...»

پس از انتشار این مقاله، وزیر مختار ایران - مقیم لندن - بموضوع تحت‌الحمایگی شیخ بحرین واستفاده از نفت بحرین اعتراض کرده و در پاسخ روزنامه تایمز مطلب زیر را ارسال داشته است:

«۴ آپریل ۱۹۳۵ - آقای مدیر روزنامه تایمز»

در ضمن مقاله اساسی امروز، شما راجع بتغییرات بحری در خلیج فارس، پاره‌ای مطالب را متذکر شده‌اید که بگوش ایرانیان خوشایند است، مخصوصاً وقتیکه از ترقیات و بهبودیهائی که در عصر قائد توانای مملکت انجام گرفته، شرحی متذکر شده‌اید، معهدنا شما می‌گوئید که جزایر بحرین تحت‌الحمایه انگلیس هستند، برای اینکه مبادا تصور رود که ما این ادعا را قبول کرده‌ایم، من باعجله بشما اطلاع می‌دهم که دولت ایران هرگز حمایت انگلیس را درباره جزایره بحرین نشناخته و دارای این نظر است که جزایر مزبور قسمتی از خاک ایران است. درضمن مکاتبات زیادی که بین دولتین بعمل آمده دولت ایران هرگز از حق حاکمیت خود بر جزایر بحرین صرف‌نظر نکرده و اخیراً نیز علیه اعطای امتیاز استخراج نفت در آن ناحیه اعتراض کرده است. حسین علاء<sup>۱</sup>

درمیان اعتراضات سیاستمداران و نویسندگان انگلیسی علیه تخلیه باسعدو و هنگام مقاله‌ای که سر لوئیس دان - که سالها در هندوستان مشاغل مهمی داشته و معاون لرد کرزن بوده است - از همه جالبتر است. نوشته او عطش پایان ناپذیر مستعمره‌چیان انگلیس را آشکار می‌کند. او به مدیر روزنامه تایمز در تاریخ ۱۵ آپریل ۱۹۳۵ چنین نوشته است:

«آقای محترم. اختطاری که دایر بانتقال ایستگاههای دریائی از قسمت ایرانی خلیج بقسمت عربی آن در شماره ۳ آپریل جریده شما چاپ شده ومقاله‌ای که راجع به باسعیدو وهنگام نوشته شده بود هر دو از يك نقطه نظر جالب توجه است. زیرا که تعهدات مارا از زمان مسافرت لرد کرزن در سال ۱۹۰۳ در این نواحی بخوبی نشان می‌دهد. در آن زمان صحبت کشیدن راه آهن برلن به بغداد که انتهای آن به کویت می‌رسید، مطرح بود. بملأوه مذاکراتی جریان داشت که خط آهنی از روسیه بداخله ایران کشیده شده و به چابهار متصل شود، بعضی مردم هم درحقیقت بااین نقشه موافق بودند، زیرا که عقیده داشتند رقابت بین این دو دولت نفوذ آنها را خنثی خواهد کرد. ولی وقایع سال ۱۹۱۱ بخوبی مدلل ساخت نتیجه‌ای که آنها تصور می‌کردند حاصل نمی‌شود وهرگاه این دو نقشه عملی می‌شد، ما مجبور بودیم که درتمام مدت سال باتحمل مخارج زیاد، همیشه يك اسکادران نیرومند دراین آبهای گرم داشته باشیم، تا آنها بتوانند در مقابل اسکادران های روسی وآلمانی ایستادگی کنند. ایران از آن زمان هم دريك حالت بلا تکلیفی بسر می‌برد، ولی رویهمرفته نفوذ روسیه در ایران بیشتر بود وچون ترکها هم در آن زمان چندان فعال نبودند، نفوذ ما درقسمت عربی خلیج ضعیف بود. لرد کرزن بمسائل خلیج فارس بی‌اندازه اهمیت می‌داد و آنها را مورددقت مخصوص قرار می‌داد. درآن زمان در نتیجه اقدامات او در خلیج فارس نفوذ وقدرت بریتانیا در سواحل عربی خلیج فارس افزونی یافت. وباین لحاظ نمایندگان گاهی ما در بحرین وکویت سرو صورت دیگری بخود گرفت. در حین این مسافرت لرد کرزن بامندس دینالدز که برای داری کار می‌کرد آشنا شد وپس از ملاقات با دینالدز تصمیم گرفت که به بازدید «میدان نفتون» برود و در نتیجه موفق به کشف منابع عظیم نفت برای بریتانیا شد. در حین مسافرت لرد کرزن او در کشتی جنگی «ارکونات» که از چین مراجعت می‌کرد، رؤسای سواحل عربی خلیج فارس را بحضور پذیرفت و جلال و شکوه درباری کشتی تاثیر عمیقی در رؤسای طوایف وحکام عربی بجای نهاد.

برای دایر کردن تلگرافخانه در جزیره هنگام تامدتی بواسطه مخالفت روسیه وفرانسه [!] نمی‌توانستیم موفق شویم، ولی بالاخره تلگرافخانه دراین محل دایر شد و ارتباط بابندر عباس برقرار گردید. در مورد باسعیدو هم که درجزیره قشم واقعت، از زمان اعزام قوا بایران - یعنی از سال ۱۸۵۶ - جزیره مذکور جزء خاک بریتانیا بوده است، که در ابتدا يك ایستگاه دریائی بود ومرضخانه‌ای هم برای دریانوردان در آنجا ساخته بودند. اخیراً یکی از کشتیهای جدید جنگی ایران خواسته بود حق حاکمیت ایران را براین دو ناحیه محرز نماید، ولی موفق نشد. باسعیدو مشرف است برمدخل غربی تنگه کلارنس که بین جزیره قشم و خشکی قرار دارد وهنگام نیز مشرف برقسمت شرقی تنگه مزبور می‌باشد. بدیهی است که هوای این دو منطقه خیلی گرم است ودرجه حرارت آب دریا در بعضی مواقع بالاتر از ۳۹ درجه فارنهایت می‌رسد، ولی باز از سایر نقاط خلیج فارس بهتر است.

باهمه اینها این دو نقطه مفید واقعه شده وهنگام برای سالیان دراز يك مرکز عمده دریائی و حمل و نقل بوده است وچون مشرف برباریکترین قسمت تنگه هرمز است، می‌توان

از این نقطه عبور و مرور کشتیها را کاملاً تحت نظر گرفت. در جزایر قشم و ابوموسی نیز چراغهای دریائی احداث شده که باعث سهولت کار دریانوردی در خلیج فارس است و شاید به امر هواپیمائی هم کمک کرده باشد. در نتیجه اصلاحات لرد کرزن بود که وضعیت ما در خلیج فارس بهبود حاصل کرد و توانستیم در زمان جنگ عمومی، بقوای اعزامی خود بعراق کمکهای موثری بکنیم. اشکالی که راجع بخطسیر هواپیماهای امپراطوری از طرف دولت ایران شده بود مربوط به تجدید روح ملی در ایران است که در دوران سلطنت اعلیحضرت رضاشاه پهلوی تقویت و تجدید شده است. ایرانیان مایل بودند که هواپیماها بجای پرواز از فراز سواحل لم یزرع خلیج فارس از فراز شهرهای پرجمعیتشان پرواز کنند. چندین سال قبل حین نطقی که در انجمن آسیای مرکزی ایراد شد، ناطق پیشنهاد کرده بود که خطسیر هواپیماهای امپراطوری از طریق سیستان به کویته تعیین شود و هرگاه این طریق میسر نشد، در آنصورت خطسیر را به سواحل عربی خلیج فارس انتقال دهند. ولی در آن زمان این پیشنهاد پذیرفته نشد و امیدوار بودند که اشکالات موجود بادولت ایران رفع شود. اکنون که بایک ایران فعال و یک عربستان سعودی مواجه شده‌ایم، باید به امور مربوط به خلیج فارس باکمال دقت و مواظبت دست بزنیم. بدیهی است که بحرین مطبوعتر است و بعلاوه پیشرفتهای اخیر نیز به اهمیت آن افزوده است، ولی عیبی که دارد اینست که به سواحل عربی خلیج فارس نزدیک است و برای تحت نظر قرار دادن عبور و مرور کشتیها در خلیج مناسب نیست، لذا بهتر است که حقوق خود را در ایستگاههای سابق محفوظ بداریم، هرچند که فعلاً احتیاجی بوجود آنها نداشته باشیم. شاید یک روز هم محتاج به اشغال مجدد آنها بشویم. خراب کردن کار آسانی است، ولی ساختمان کردن به این آسانی میسر نیست. لوئیس دان»

در دوران سلطنت اعلیحضرت فقید جراید خارجی نمی‌توانستند آنچه را که دلشان می‌خواست درباره ایران بنویسند و اگر هم چیزی می‌نوشتند بلافاصله از طرف سفراء ایران بدانها جواب داده می‌شد. این مقاله نیز گو اینکه فقط منعکس کننده نظر یک مستعمره‌چی انگلیسی بود، معذالک سفير ایران بلافاصله بدان جواب داد و عقاید او را باطل دانست. حسین علا سفير ایران در لندن در پاسخ لوئیس دان چنین نوشت:

«آقای مدیر روزنامه تایمز - در شماره ۶ اپریل خودتان شرحی به امضاء سر لوئیس دان در باب تغییرات دریائی در خلیج فارس درج شده بود، که چون چند نکته آن با واقعیت تطبیق نمی‌کرد، خواهشمندم توضیحات ذیل را چاپ بفرمائید.

سر لوئیس دان در مقاله خود می‌نویسد «که با سعید و قطعه کوچک خاکی بود که از موقع جنگ با ایران در ۱۸۵۶ به تملک انگلستان درآمده و حقوق ما را در آنجا تصدیق کرده بودند. در این اواخر یکی از کشتیهای جدید ایران این حق را انکار کرده بود، ولی بعد مجبور شدند آنرا بپذیرند! در اینجا لازم می‌دانم خاطر نشان بسازم که از صد سال به اینطرف که انگلیسها به این نقطه رفت و آمد داشته‌اند، هیچوقت دولت انگلستان ادعا نکرده است که با سعید و جزء خاک انگلیس بوده باشد و زیر خارجه انگلستان هم دیروز در مجلس مبعوثان در جواب سرارندوبلسن که او نیز در همین اشتباه بود، این

نکته را صریحاً خاطر نشان نمود. بعلاوه اینطور بنظر آمد که تصور کرده‌اند باسعیدو به‌تنهایی يك جزیره است، حال آنکه اینطور نیست و نقطه مذکور قسمت کوچکی از جزیره بزرگ قشم است که تمام آن متعلق به ایران می‌باشد. ثانیاً لازم می‌دانم به‌اطلاع شما برسانیم که دولت متبوعه من درعین اینکه هیچوقت و بهیچ طریق حقی برای انگلستان در باسعیدو یا هنگام نشناخته، معهداً این اقدام دولت انگلستان را که با مقتضیات عصر جدید ایران و با مناسبات حسنه موجوده بین مملکتی وفق می‌دهد، بامسرت تلقی می‌نماید. بعلاوه دولت ایران به‌وزیر مختار انگلیس مقیم تهران اطمینان داده است که قبرستانهای باسعیدو و هنگام که سربازان و ملاحان انگلیسی در آن مدفون هستند مورد حفظ و حمایت واقع خواهد شد و تعلیماتی برای نگاهداری و مراقبت آنها صادر گردیده است. بالاخره لازم می‌دانم این نکته را هم نصب‌العین کنم که دولت فعال ایران که سرلوثی‌دان به‌آن اشاره کرده است، بهیچوجه خطری برای انگلستان نیست، زیرا دولتین دارای منافع مشترکی بوده و صرفه طرفین مستلزم آنست که کلیه اختلافات موجوده را با روح مسالمت و بافهم تغییراتی که در اوضاع ایران پیش آمده است حل کنند.

حسین علاء وزیر مختار ایران

در پرونده‌های راکد وزارت امور خارجه ایران، یادداشتی به‌زبان انگلیسی است که مترجم وزارت امور خارجه آن را به‌فارسی برگردانیده است. این یادداشت که شاید از جمله اسناد وزارت خارجه انگلیس باشد، ویا اینکه آنرا از روزنامه‌ای گرفته باشند، به‌نام «یادداشت هفته» مورخ ۱۱ اپریل ۱۹۳۵ دارای عنوان «بریتانیا در خلیج فارس» است. بموجب اظهار بایگان کهن سال وزارت امور خارجه آقای امیرمسعود این یادداشت هفته وزارت امور خارجه انگلستان است که برای دیپلمات‌های انگلیسی تهیه می‌شد اما چون یادداشت مذکور متضمن اطلاعات عادیست، نظر بایگان مذکور را تأیید نمی‌کند. باوجود این به‌نقل ترجمه‌ای که مترجم وزارت خارجه از آن کرده است - بدون هیچ‌گونه حك و اصلاحی - مبادرت می‌ورزیم<sup>۲</sup>:

«حکومت انگلستان تصمیم گرفته است که پایگاههای جنگی دریائی در باسعیدو واقعه در جزیره قشم و جزیره هنگام را که مدخل خلیج فارس هستند بردارد. تصمیم او به عللهای احساساتی در بعضی محافل ممکن است با تأسف تلقی گردد. پایگاه اولی پیش از یکقرن در تصرف انگلیس و دومی تقریباً بلکه تا انتهای سال ۱۸۷۹ بوده است. باسعیدو دارای بهداری برای عملجات دریائی، سربازخانه و گاراژ (ورك شاپ) و بیمارستان بوده است. دراین اواخر اهمیت آن فقط به يك انبار ذغال که بدست یکی دو نفر از کارکنان انگلیسی سپرده شده نقصان یافته است و احتمالاً در حدود یکصد نفر کشاورز و ماهیگیر در آنها زیست می‌کرده‌اند، که آنهاهم جزو مایملک انگلیسها [۱] محسوب می‌شدند.

بهر صورت يك قبرستان انگلیسی در آنجا وجود دارد که امید می‌رود هر

۱ - این قبرستان درسالهای اخیر بدستوردیادار رسائی فرمانده نیروی دریائی ایران خراب شده، بجای آن گردشگاهی ساخته شد و آخرین نشانه استعمار انگلستان از بین رفت.

۲ - پرونده راکد وزارت امور خارجه ایران

ترتیباتی که در گذشته برای نگاهداری آن منظور شده ادامه یابد و یا شاید در موقعیکه آن سرزمین که قبرستان در آن وجود دارد به ایران برگردانیده شود، ترقی یابد. درآینده تسهیلاتی که درباسعیدو وهنگام برای ذغال وتلگراف منظور گردیده بود، به بحرین که وضع زندگانی مسرت‌بخش‌تر است انتقال داده شود. این تخلیه از طرف دولت ایران بخوشی تلقی خواهد گردید که درسالهای اخیر تحت امریک ملیت و روح قوی باعث برکناری انگلیس از نگاهداری این دو پایگاه دریائی گردیده است. چنانچه فهمیده شده حکومت انگلستان هیچ اقدامی در دعوت وراه‌نمائی ایران Quid Proquf (این برای آن) دراین دست درازی ننموده است. صدور اوامر بسیاری صورت گرفته ولی هنوز بین این دو کشور گفتگوهای در تهران در جریان می‌باشد. تصمیم خارج شدن از باسعیدو و هنگام یک‌رویه حقیقی و قلبی حکومت انگلستان است. تصرف این دوايستگاه تا به‌زمانی برمی‌گردد که بریتانیای کبیر بایستی تکالیف سیاسی خود را درخلیج فارس حتی تا آبهای ساحلی خود ایران مدخلیت میداد.

ایران جدید اکنون ناوگان خود را در دست دارد و می‌تواند از آبهای خود محافظت کند. باانتقال راه هوائی انگلیس وهند از سرحدات ایران به راه ساحلی عربستان واقع در خلیج فارس که درسال ۱۹۳۲ واقع گردیده، در اثر امتناع حکومت تهران از استفاده وادامه راه ساحلی هوائی ایران بوده است، ممکن است بعضی مسائل را مطرح کرد که علاقه انگلستان در عربستان در آن طرف خلیج فارس محکمتر گردد. زیرا که بریتانیای کبیر مسؤلیتهای بیشتری در قبال فرمانروایان بسیاری از آن نقاط را دارد. البته راست است که رضاشاه هنوز تحت‌الحمايگی (سرپرستی) دولت انگلیس بربحرین‌را به‌رسمیت نشناخته است ومکاتبات زیادی بین این دو حکومت در جریان می‌باشد معهذا بایستی اضافه کرد، وقتی که موضوع اعطای امتیاز نفت به آمریکا درآن جزیره پیش آمد کرده، این امر را مستثنی نموده است.<sup>۲</sup>

ناویان جعفر فزونی در خاطراتش پیرامون اقدامی که برای اخراج انگلیسها انجام داده بود چنین می‌نویسد: «اقدام ما در مورد پائین کشیدن پرچم انگلیس که به زور واز راه تجاوز بر فراز باسعیدو افرشته شده بود، موجب گردید که طبق رأی صادره از طرف سازمان‌های بین‌المللی انگلیسها موظف شوند تا کلیه نقاط و سواحل و بنادر

۱ - اعلیحضرت رضاشاه، درسال ۱۳۱۱ شمسی - (۱۹۳۲ - م) عبور بدون اجازه هواپیماهای سلطنتی انگلیسی وهواپیماهای سلطنتی هلند را که از خاور دور به‌خاورمیانه می‌رفتند، از سواحل ایران ممنوع کرد. از بدو پیدایش خطوط هوائی این دو مؤسسه، هواپیماهای انگلیسی و هلندی بدون کسب اجازه واطلاع قبلی در فرودگاههای جاسک، بندرعباس، لنگه، بوشهر فرود می‌آمدند وپس از بنزین‌گیری پرواز می‌کردند. چون این‌دو شرکت هوائی حاضر به اجرای مقررات بین‌المللی نشدند، بدستور شاه فقید فرود و پرواز آنها از سواحل ایران و فرودگاههای فوق ممنوع شده در نتیجه این شرکتها نیز مسیر خودرا تغییر داده، از کراچی به مسقط و از آنجا در سواحل عربی پرواز می‌کردند.

۲ - همانطور که قبلا گفته شد، اسناد و نامه‌های سیاسی متبادله بین مقامات دولتی ایران از یکطرف و مقامات انگلیسی از طرف دیگر باکمک ومساعدت آقای عبدالصین مفتاح در مدتی که معاونت وزارت امور خارجه را برعهده داشتند، دراختیار نگارنده قرار گرفت که قسمتی از آنها را نقل کردیم.

ایرانی خلیج فارس را که بناحق تحت سلطه خود درآورده بودند، ترك گفته و تأسیسات خود را هم تحویل ما نمایند. ۱

وبدین ترتیب نخستین اقدامی که از طرف نیروی دریائی ایران بعمل آمده بود، عکس العمل بسیار شدیدی در خلیج فارس به خصوص در سواحل «عربی» و شیخ نشینها ایجاد کرد، که از آن جمله قیام شیخ شارجه علیه انگلیسها و آتش زدن پرچم کنسولگری و نمایندگی سیاسی بریتانیا در این شیخ نشین و فرار دیپلماتهای انگلیسی به بحرین را بایستی یادآور شد. شیخ شارجه بدون اینکه با دولت ایران و یا نیروی دریائی تماس داشته باشد، با شنیدن خبر تخلیه باسعیدو و پائین کشیدن پرچم انگلیس توسط ایرانیها اقدام به مقابله با انگلیسها کرد و به این امید که پایان دوران استعمار نزدیک شده است و نیروی دریائی ایران به کمک او خواهد شتافت، برای پایان دادن به مظالم استعمارگران به تلاش پرداخت. انگلیسها هم که از نیت و قصد او آگاه شده بودند برای مدنی باوی مدارا کردند و باتعویض ماموران سیاسی خود، آغاز جنگ دوم جهانی، به تلافی برخواستند و طغیان وی را جواب دادند.

اما دولت ایران با کمک ناوگان نو بنیاد خود، بعد از باسعیدو درهنگام و هرمز نیز استقرار یافت و پرچم انگلیس از پایگاههای این جزایر نیز پائین کشیده شد. سپس نوبت به بوشهر رسید. انگلیسها از سال ۱۸۸۰ (۱۲۹۷ - ه) در بوشهر چوب پرچمی به ارتفاع سی متر بر روی زمین و در کنار ساختمان سر کنسولگری نصب کرده بودند. این چوب پرچم از دو قسمت تشکیل می شد. در یک قسمت که ارتفاع آن ۲۰ متر بود، دو چراغ زرد و قرمز، از غروب تا طلوع آفتاب برفراز چوب روشن می شد و کشتیهای تجاری و جنگی با دیدن چراغ زرد خود را در برابر بوشهر می دانستند. و همینکه چراغ قرمز به چشمشان می خورد، خطر تصادف با کوههای دریائی و کم شدن عمق آب دریا را مسلم می دانستند و ناچار در همان نقطه توقف می کردند، تا صبحگاه با کمک راهنمایان محلی به لنگرگاه داخلی وارد شوند. بر بالای چراغها یک چوب دیگر به ارتفاع ده متر نصب شده بود که با گیره های فولادی به انتهای چوب چراغها که پایه اصلی بود، متصل می شد. هم روز از طلوع تا غروب آفتاب یک پرچم بطول دو متر و عرض یک متر برفراز چوب دوم بالا می رفت و در ایام سرور و شادی و جشنها نیز پرچمهای مستعمرات و مستملکات انگلیس از محل نصب چراغها تا محلی که هم سطح سکوی پرچم بود، برافراشته می باشد.

در سال ۱۳۱۴ (۱۸۳۵ - م) اعلیحضرت فقید دستور داد تا برای همیشه پرچم مذکور را پائین بیاورند. ولی چراغهای زرد و قرمز تا سال ۱۳۱۸ - (۱۹۳۹ - م) که «چراغ دریائی» برقی ایران در وسط شبه جزیره بوشهر نصب شد و به کار افتاد، همچنان هم روز در غروب آفتاب بالا می رفت. اما در آنسال، به دستور شاه فقید، بقیه چوب پرچم ۲۰ متری که قطر آن در حدود ۸۰ سانتیمتر بود - نیز سرنگون شد و بدین ترتیب بعد از «شصت سال» آخرین پرچم انگلیس و آثار باقی مانده استعمار انگلستان در خلیج فارس از میان رفت. با پایان یافتن شرح این رویداد مهم، بنظر می رسد، نقل قسمتی از اسناد وزارت امور خارجه انگلیس - که در «پرونده راکد ۱۴۵۴۲ - ۳۷۱ - اف. او»

عیناً ضبط است - خالی از فایده نباشد .

در پرونده مذکور بیست و سه صفحه تلگراف ، نامه ، گزارش و اظهار نظر دیپلماتهای عضو وزارت خارجه انگلستان، حکومت هندوستان و دریاداری بریتانیا در هند و بریتانیا ضبط شده است. اوراق مذکور نشان دهنده علاقه استعمارگران انگلستان، به نگهداری و حفظ این پایگاه مهم سوق الجیشی در دهانه خلیج فارس و مجاور تنگه هرمز است . نخستین سند از برگ ۲۳۱ پرونده ۳۷۱۱۴۵۴۲ آغاز و به برگ ۳۵۴ خاتمه می یابد. برای اینکه بطور منظم از این اسناد سیاسی آگاهی یابیم، آنها را از روی تاریخ نگارش نقل می کنیم که امید است، مورد استفاده محققان و خوانندگان صاحب نظر قرار گیرد :

برگ ۳۴۹ ای : احضار نگهبان انگلیس از باسیدو

محرمانه دریا سالاری ۱۳ جون ۱۹۳۰ - ۳۴۰۳۴۰۳۴۰۳۴

رونوشت تلگرام ۱۱ - ۱۹۵۴ مورخ ۱۲ جون ۱۹۳۰ از فرمانده عالی نیروی دریائی خلیج فارس بعنوان بالیوزگری سیاسی در خلیج فارس (تکرار) شده به تهران و فرمانده کل قوا در هند شرقی) گزارش می دهد که نگهبان برداشته شد، و کشتی جنگی هرده روز یک مرتبه به باسیدو، برای رسیدگی به مأمورین مسلح باسیدو سرکشی خواهد کرد و نیز متذکر می گردد که دستورات دریا سالاری تاکید می کند که هرگاه فرمانده عالی دریائی لازم بداند به اختیار خود نگهبان را در موارد لازم تغییر دهد . پیشنهاد می کنیم که مستر بارنس رونوشت این نامه را به اندیافیس بفرستد . امضاء - وارنر . باتائید شفاهی ماتینگل .

برای درج خلاصه در روزنامه هفتگی یادداشت کنید . وارنر .

من طبق دستور بایکی از اعضای اداره مربوطه صحبت کردم . وارنر .

برگ شماره ۴۴۰ - ۱ مورخ ۲۵ ژانویه ۱۹۳۰ از اندیافیس - مورخ ۲۲

ژانویه ۱۹۳۰ راجع بایران پیشنهاد راجع به تعویض مامور در بندر باسیدو

بامراجعه به نامه اندیافیس مورخ ۱۴ دسامبر ۱۹۲۹ و رونوشت تلگراف -

۲۰۳ اس ۲۲ ژانویه از اندیافیس تکرار بیوشهر

موافقت می شود که تغییر نگهبان باعث آرامش اوضاع خواهد شد. ضمناً به

بالیوزگری خلیج تذکر داده شد که اقدامات لازم را معمول دارد .

رونوشت بعنوان سر آرکلیو عطف به شماره ۶۲۳۵ - ۱۹۲۴۳۴۱ نگهبانی

که ایرانیان از او مشکوک هستند و معتقدند که اقدام به قاچاق می کند، در صورت لزوم باید تعویض شود. ماتینگل .

برگ ۵۶۵ . ای . رونوشت تلگرام از طرف نایب السلطنه به اداره سیاسی خارجی

وبعنوان وزیر امور خارجه برای هندوستان . رونوشت بخشنامه شد .

دهلی جدید ۲۲ ژانویه ۱۹۳۰

تلگرام مورخ ۱۲ دسامبر شماره ۳۸۷۷ درباره تغییر نگهبان باسیدو تأیید

می شود . به بالیوزگری دستور اقدام معمول داده شد. «

از : افسر ارشد بحریه دیویزیون خلیج فارس  
به : فرمانده کل مقرر هند شرقی .

رونوشت به جناب نماینده سیاسی مقیم خلیج فارس در بوشهر  
مورخ ۲۳ فوریه ۱۹۳۰ - شماره ۲۹۵۰۰۲  
« گزارش ذیل برای اطلاع فرمانده کل تسلیم می‌شود :

۲ - مقارن ساعت ۱۱ و ربع روز شانزدهم فوریه، مستحفظ باسیدوی انگلیس به افسر مسئول گارد (ستوان جان گریتان) در ساحل اطلاع داد که يك قایق گشتی گمرک ایران در آنجائی که آب‌های انگلیسی تلقی می‌شود لنگر انداخته، و يك مقام گمرکی را از لنگه آورده است تا به‌دفا تر مدیر باسیدوی ایران رسیدگی کند. قایق مذکور در وضعی تخمیناً به فاصله ۳۰ - ۲ میلی و ۹۳ درجه از باسیدویکن لنگر انداخته است .

۳ - آنوقت ستوان گریتان به گمرکخانه باسیدوی ایران رفت. اینجا در موقعیتی است تخمیناً به فاصله ۲،۳ میلی و ۱۰۲ درجه از باسیدویکن و سنگی که علامت مرز بین مناطق انگلیسی و ایران است در مجاورت آن قرار دارد. مقام گمرکی لنگه در گمرکخانه بود و ستوان گریتان از او تقاضا کرد سفینه‌اش را از آب‌های انگلیس خارج سازد. مقام ایرانی اظهار داشت که درباره لنگر انداختن در آب‌های منطقه‌ای هیچگونه دستوری از تهران به او نرسیده است و او نمی‌داند که در آب‌های انگلیس لنگر انداخته و در همانجائی که سابقاً هم چندبار لنگر انداخته و کسی معترض نشده لنگر انداخته است . وی افزود که اگر يك تقاضای کتبی از ارماند افسر فرمانده (که در آن هنگام در لنگرگاه بود) یا از ستوان گریتان بدستش برسد مهبای حرکت می‌شود.  
۴ - ستوان گریتان آنوقت مطلب را برای ارماند تکرار واز او کسب دستور کرد. ارماند افسر فرمانده به ستوان گریتان اطلاع داد که آنچه شفاهاً به مقام ایرانی اظهار شده است باید کتباً تایید شود. افسر ارشد بحریه این اقدام را که از طرف افسر فرمانده بعمل آمده ، کاملاً صحیح تلقی می‌کند .

۵ - ستوان گریتان آنوقت نامه‌ای به شرح ذیل (به انگلیسی و فارسی) برای مقام گمرکی ایران فرستاد : « باید شما را مطلع گردانم که قایق گمرکی شما در آب‌های قلمرو اعلیحضرت انگلستان لنگر انداخته است .

من از این رو تقاضا می‌کنم که قایقتان را هرچه زودتر که ممکن باشد بدهید به آب‌های ایران منتقل سازند . این امر با حرکت قایقتان در حدود هشتصدیارد به سمت جنوب شرقی انجام خواهد شد .»

۶ - این نامه مقارن ۱۵ و ۵۰ دقیقه تسلیم شد. قایق مقارن ۱۷ و ۳۰ دقیقه به راه افتاد و آنجا را به صوب لنگه ترك گفت. این امر محقق ساخت که مقام ایرانی کارش را در باسیدوی ایران انجام داده است. از این امر و از مشاهده حرکت قایق بنظر می‌رسد که :

الف - او از ایرادی که توسط ستوان گریتان بعمل آمده، دچار ناراحتی نشد.  
ب - او در واقع سفینه را بعنوان نتیجه بلادرنگ اقدام ستوان گریتان از آب‌های



انگلیس خارج ساخت. علت حرکت بلادرننگ سفینه بیشتر آن بود که کاری که درباسیدوی ایران داشت تمام شده بود.

۷- افسر ارشد بحریه، درعین حال که آگاه است لنگر انداختن سفینه گمرکی يك کشور درآبهای کشور دیگر صرفاً بمنظور انجام وظیفه کشوری قابل ایراد است، براین عقیده است: اقدامی که توسط ستوان گریتان در این قضیه فعلی بعمل آمده مایه تأسف است. حدود و ثغور آبهای انگلیس در باسیدو در دست بررسی است و مورد اطلاع عموم است که دهانه‌ای که این سفینه در آن لنگر انداخته بود، مورد استفاده کلی سفاین ایرانی از همه نوع قرار می‌گیرد. علاوه بر این، مقام ایرانی ظاهراً قصد نداشتند که در خاک انگلیس پیاده شود. افسر ارشد بحریه به ستوان گریتان اطلاع داده است که اقدام او برخلاف سیاست و قابل تأسف بوده است.

۸- خلاصه‌ای از این گزارش توسط تلگراف به جناب نماینده سیاسی مقیم خلیج فارس همچنین به کنسول اعلیحضرت انگلستان در بندر عباس - در تاریخ ۲۱ فوریه، بمحض آنکه افسر ارشد بحریه فرصت تحقق این حقایق را به دست آورد - مخابره شد. امضاء: «اچ. بویس - کاپیتان افسر ارشد بحریه خلیج فارس»  
گزارش شماره ثبت ۱۹۰۵/۴۴۰/۳۴ ای  
تلگراف از: سرآر. کلایو (تهران) - شماره ۸۷ - مورخه ۱۱ آوریل ۱۹۳۰ - واصله ۱۲

۱۹۳۰ ثبت در: ای. ایران - نامه ماقبل: ای. ۷۲۴:

طرز وصول: لرو ماتیکل ۱۵ آوریل به مستر بارتر و مستر والتون فرستاده. تلگراف وارده به ایران و رونوشت آن به هند نامه مابعد: ای. ۱۹۱۱ فرستاده شده است. تخلیه و عقب نشینی گارد انگلیس از باسیدو.

«عطف به تلگراف شماره ۶۸ اول آوریل (۱۹۲۷/۴۴۰/۳۴) اداره خارجه - سرآر. کلایو پیش‌نویس مبادله یادداشت‌ها را به وزیر دربار در این زمینه که وی وضع موجود در خلیج فارس را از ۱۹۲۸ تاکنون ابقا کرده و حادثه‌ای را که تابستان طی غیبت وی اتفاق افتاده معترض شده است تسلیم نمود. بنابراین وی نامه‌های شخصی را مطرح کرد، مبنی بر اینکه: دولت اعلیحضرت به قول او در ابقاء وضع موجود اعتماد می‌کند و کاردها را خارج می‌سازد و او قول می‌دهد وضع موجود را تا هنگام حصول تراضی ابقا کند و به مقامات گمرکی دستور دهد که معترض مستحفظ نشوند.»  
(گزارش شد: هند شماره ۵۳، بوشهر شماره ۳۸) - مهر توزیع ممنوع پیش‌نویس: - رونوشت به ای. وی در یاداری.

«در سپتامبر ۱۹۲۸ يك دسته نظامی ایرانی از قرار مسموع به صوب ایستگاه انگلیس واقع در باسیدو سوار کشتی شده‌اند. به ظن قوی به نیت اینکه مستحفظ انگلیسی را توقیف کنند و معارض پرچم انگلیس کردند. از آن زمان تاکنون يك گارد انگلیسی در باسیدو ابقاء شده، ولی نظریه شرایط ناسالم آنجا، در یاداری مشتمل است که هر چه زودتر آن را تخلیه کند، بشرط آنکه در این باره با ایرانیان ترتیب رضیبتبخشی داده شود، که بموجب آن آنها متمهد شوند ایمنی پرچم انگلیس را تضمین نمایند و معارض مستحفظ

انگلیسی نشوند. مستحفظ که مورد سوءظن شدید ایرانیان به قاجاق بود اکنون تغییر داده شده است.

این دو تلگراف (E ۱۹۰۵ و E ۱۹۱۱) از سرآر کلایو نشان می‌دهد که وی قادر است با وزیر دربار قراری منعقد سازد که هر چند يك قرار رسمی نیست، بلکه فقط يك قرار خصوصی است که شامل نامه‌های شخصی با وزیر دربار می‌شود، ولی به عقیده وی رضایتبخش است. من تصور می‌کنم که ما می‌توانیم با این قرار موافقت کنیم، مشروط بر اینکه البته اداره خارجه هند و دریاداری موافق باشند. مع هذا ما به خطراتی که اگر مذاکرات تهران قطع شود یا موقتاً معلق گردد ممکن است بروز کند (که در آن صورت احتمالاً باز پس فرستادن گارد عاقلانه‌تر خواهد بود) اشاره کنیم. تصور می‌کنم که ما سرآر. کلایو را نیز باید آگاه سازیم که تقبل ضمنی در این مورد که افراد از کشتیهای انگلیس به باسیدو پیاده نخواهند شد، نکند، ما باید همه حقوق فعلی خود را در باسیدو، به همان طرز که هست، کماکان حفظ کنیم.

من يك جواب پیش‌نویس به سرآر کلایور و نامه‌های پیش‌نویس به مستر بارنز دریاداری و مستر والتون اداره خارجه هند برای رسیدگی تسلیم می‌کنم. اعضاء باکستر ۱۴ر۴ - ۱۴ر۴ امضاء: ماتینگل»

در زیر گزارش ناشناسی چنین می‌نویسد:

«تصور می‌کنم اقدامی که توسط مستر باکستر پیشنهاد شده، بطرز برجسته‌ای منطقی باشد. ما باید در رفتارمان باتیمورتاش مواظب باشیم! چون قرار پیشنهادی - (بملت ابقاء وضع موجود تاهنگام حصول تراضی کلی) - مطلقاً موقتی است، لذا انتشار نامه‌ها اشکالی ایجاد نخواهد کرد) - ۵ آوریل. پاراف»

نویسنده دیگری می‌نویسد:

«مستر والترو مستر بارنز اکنون به تلگراف‌ها علاقه‌مند شده‌اند. نامه‌های آنها را در جوف ببیند.»

در سومین اداداشت خطی زیر گزارش چنین نوشته شده:

«مستر بارنز تقاضا کرده است که ما این را بدهیم برای افسر ارشد بحریه خلیج فارس و فرمانده کل هند شرقی تکرار کنند. من بعد از آنکه موقعیت را در اداره ارتباطات مطرح کردم يك پارگراف به پیش‌نویس افزودم مبنی بر اینکه به بوشهر برای افسران بحریه تکرار شود. پیش‌نویس ارسال دارید. ۲۲ر۴ امضاء: باکستر و ماتینگل برگ ۵۴۲ - ای. شماره ۱۹۱۱ر۴۴۰ر۳۴ تلگرام از سرآر کلایو تهران ۸۸ -

مورخ ۱۱ - اپریل ۱۹۳۰ ایران

درباره برداشتن نگهبان انگلیسی از باسیدو:

«عطف به تلگرام تهران ۸۷ مورخ ۱۱ اپریل انتظار دارد که تیمورتاش (وزیر دربار) قول خود را مبنی بر حفظ پرچم انگلیس محترم شمارد و اینکه نگهبان از باسیدو برداشته شود هر گاه او (تیمورتاش) صدور چنین فرمانی را تکذیب کرد بهر ترتیب ممکن است فوری نگهبان را بازگردانید.» به اندیافیس و بوشهر تکرار شود. رونوشت اندیافیس و ستا دریائی - قابل توزیع نیست.

برگ ۴۳۳ - ای - سرآر کلیو تهران ۱۱ اپریل ۱۹۳۰  
 آخرین تلگرام فوری من، گرچه ممکن است برای افسر عالی نیروی دریائی  
 کاملاً قانع کننده نباشد من شخصاً امید و اعتقاد بسیار دارم که وزیر دربار (تیمورتاش)  
 قول خود را محترم می‌شمارد تا دخالتی در امر بیرق نشود و همینطور در مورد تغییر  
 کردن نگهبان .

هرگاه برخلاف انتظار من وزیر دربار بازی درآورد (دروغ بگوید) نگهبان  
 را فوری می‌شود بازگردانید .

تلگراف بعنوان وزارت امور خارجه فرستاده شد و به هند تحت شماره ۵۴ و  
 بوشهر شماره ۳۹ تکرار گردیده است . امضاء افسر عالی دریائی .

تلگراف کشف شد (متن کامل تلگراف که در اصل به رمز مخابره شده) سرآر.  
 کلایو تهران - ۱۱ آوریل ۱۹۳۰

ارسال - ۶ و نیم بعد از ظهر ۱۱ آوریل ۱۹۳۰ - تلگراف شماره ۶۸ (۱۶۲۷)

(ای) شما

«دیروز پیش نویس مبادله یادداشتها را به وزیر دربار تسلیم کردم. وی در این  
 زمینه که وضع موجود در خلیج فارس را در کمال وفاداری از ۱۹۲۸ تاکنون ابقاء  
 کرده - توضیح داد - و پیشامدی را که تابستان گذشته هنگامی که در سفر اروپا بود ،  
 یا رخ داده یادآور شد .

از این روی پیشنهاد کرد که نامه‌های شخصی مبادله شود و من طی آن بگویم  
 که دولت اعلیحضرت با اعتماد به قول او در حفظ وضع موجود، گاردها را برمی‌چیند،  
 و او پاسخ دهد همانطور که مسئله باسیدو مورد مذاکره ما قرار گرفت ، دولت ایران  
 تا هنگام حصول تراضی وضع موجود را ابقاء می‌کند، و به مقامات گمرک دستور می‌دهد  
 که معارض مستحفظ نگردند . لطفاً موافقت خود را تلگراف کنید.

خطاب به اداره خارجه ، تکرار به هند شماره ۵۳ و بوشهر شماره ۳۸ برای  
 افسر ارشد بحریه .

برگ ۳۳۹ . ای . ۱۵ آوریل ۱۹۳۰ پیش‌نویس جوابیه به آقای بارنس ستاد  
 نیروی دریائی و آقای والتن اندیافیس رونوشت تلگرام‌های شماره ۸۷ و ۸۸ مورخ  
 ۱۱ آوریل از کلیور راجع به نگهبان در باسیدو به پیوست تقدیم می‌دارد .

(رونوشت‌های رسمی را کاملاً فرستاده‌ایم) و نیز يك جیش نویس جوابیه که  
 تهیه دیده‌ایم ایفاد می‌دارد :

متمنی است مقرر فرمائید نظریات خودتان را در این موضوع هرچه زودتر  
 ممکن است اعلام دارید .

نامه‌هایی هم بهمین مضمون به والتن و بارنس می‌فرستم - مانتیگل

از وزارت دریاداری به فرمانده کل هند شرقی - تکرار به افسر ارشد بحریه

خلیج فارس مورخ ۱۷ اپریل ۱۹۳۰

«۱۹۰۹۴۹ نوامبر ۱۹۲۹ شما، درباره باسیدو وزیرمختار اعلیحضرت در تهران

با وزیر دربار قراری گذاشته است که تصور می‌کند تصمیمات رضیتبخشی خواهد داد

که پرچم محترم شمرده خواهد شد. شما اطلاعات کامل را وقتی که نامه‌های شامل این قرار بین او و وزیردربار مبادله شود، از وی دریافت خواهید کرد. هنگام دریافت این اطلاعات ممکن است گارد باسیدو برچیده شده باشد. بازدید کشتی‌های اعلیحضرت از باسیدو باید پس از آن در فواصلی که افسر ارشد نیروی دریائی خلیج فارس لازم بداند ترتیب داده شود. پیاده شدن افراد برای استقرار حق تصرف، مطلوب تلقی می‌شود. کاردها، اگر وزیر مختار در تهران آن را لازم بداند، باید دوباره بلادرنگ مستقر شوند. ستاد نیروی دریائی شعبه ارتش - ۱۷ آوریل ۱۹۳۰ بعنوان لرد منتیگل وزارت امور خارجه

«مانتیگل عزیز. دراینکه توانسته‌اید، اقدام لازم را نسبت به‌باقای نگهبان باسیدو معمول داشته‌اید بسیار خوشحالیم. درباب پیش‌نویس نیمه رسمی تلگرام پیوست ۴ درنامه خودتان مورخ ۱۵ آوریل بعنوان کلیو فرستاده بودید تأیید خود را اعلام می‌داریم و تمنا می‌کنیم مقرر فرمائید به ستاد فرماندهی در شرق هند نیز ابلاغ شود و به فرماندهی عالی نیروی دریائی در خلیج فارس نیز گزارش بدهید. رونوشت تلگرام صادره بعنوان این افسران پیوست می‌باشد و رونوشت این نامه نیز برای والتن اداره هند ارسال شد. امضاء بارنس».

برگ ۰۳۳۵ ای - ایندیافیس رایت‌هال شماره ۲۴۶۶۳۰ مورخ ۱۹ آوریل ۱۹۳۰ بعنوان لرد موتیگل وزارت امور خارجه لندن.  
«مانتیگل عزیز -

پاسخ نامه شما مورخ ۱۵ آوریل ۱۹۰۵۴۴۰۳۴ موضوع نگهبان انگلیس در باسیدو - باطلاع می‌رسند که ایندیا افسیس بامحتوای مندرجات پیش‌نویس تلگرام شما موافقت می‌کند. رونوشت این نامه برای آقای باریس فرستاده می‌شود.  
۲۲ آوریل ۱۹۳۰ - ساعت ۷ و ربع تلگراف‌های ۸۷ و ۸۸ (۱۱ آوریل گارد انگلیسی باسیدو)

بااقدام پیشنهادی شما موافقم. مواظب باشید حتی تقبل ضمنی هم نکنید که کشتی‌های انگلیسی به پیاده کردن افراد در باسیدو در آینده مبادرت نخواهند کرد. ما باید چنین حقوقی را که در حال حاضر داریم تاهنگام پایان مذاکرات فعلی حفظ کنیم.

من قبول دارم که مادامیکه مذاکرات در جریان است وزیر دربار محتملاً قولش را حفظ خواهد کرد، معهذا شما باید بخاطر داشته باشید که اگر مذاکرات قطع شود، و یا حتی موقتاً معلق گردد، ممکن است خطر روزافزون قصد ایران به‌اشغال مقر انگلیس پیش‌آمد کند. ودر اینصورت شما باید فوراً افسر ارشد بحری را آگاه کنید تا گارد را دوباره عودت دهد (هرگاه وضع تهران این امر را مطلوب سازد). لطفاً وقتیکه نامه‌ها مبادله شد تلگراف کنید.

پاراگرافی که به خط باکستر به تلگراف اضافه شده :

«لطفاً این تلگراف را به بوشهر برای افسر ارشد بحریه و همچنین برای فرمانده کل هند شرقی تکرار کنید. و نیز برای نماینده سیاسی مقیم خلیج فارس در بوشهر»

## تکرار کنید .۴

برگ ۳۴۴ . ای شماره ۲۱۳۱۳۴ از طرف ایندیا فیس پ ۲۵۵۶ مورخ ۲۴ آوریل ۱۹۳۰

«دبدار قایق گمرک ایران از باسیدو

(باتوجه بنامه ایندیا فیس مورخ ۲ آوریل ۱۷۲۴ ر ۳۴۴۴۰) رونوشت مرسله شماره ۱۰۲ - اس - مورخ ۳۱۵ از بوشهر بعنوان هندوستان همراه با گزارش افسر عالی دریائی خلیج فارس به آدرس فرمانده کل قوای هند شرقی، در مورد لنگر انداختن قایق ایرانی در داخل آبهای انگلیس و اقدام ستوان گریتان و صدور فرمان به قایق که فوراً حرکت کند، ایفاد می گردد. افسر عالی نیروی دریائی به گریتان اطلاع داده است که اقدام او غیر سیاسی بوده و قابل تاسف است. رونوشت این مطلب مستقیماً به تهران فرستاده شد - امضاء - بارنس

برگ ۳۵۲ ای - رونوشت یادداشت شماره ۱۷۷۶ مورخ اول اوت ۱۹۳۰ بوشهر از جناب نماینده سیاسی مقیم خلیج فارس به وزیر خارجه دولت هندوستان سمبلا: موضوع: مؤسسه انبار ذغال باسیدو

«درباره انتقال انبار ذغال باسیدو از اداره بحریه به اداره سیاسی و خارجه دولت هند (که طبق یادداشت شماره ۲۸ ان-۱۲۵-اف مورخه ۲۸ مه ۱۹۲۸ اداره سیاسی و خارجه) از تاریخ اول آوریل ۱۹۲۷ به موقع اجرا در می آید، کسانی که عهده دار مؤسسه هستند شامل اشخاص زیر میباشند:

یک مامور ذغال - ۳۰ روپیه در ماه

یک فراش - ۱۲ روپیه در ماه

خدمات در این پستها هنگامی که تحت نظر اداره بحریه بود قابل تقاعد می باشد و در صورت عدم وجود هیچگونه حکم خلاف، پس از انتقال نیز کماکان قابل تقاعد باقی می ماند. (یعنی بازم بازنشستگی آن ادامه پیدا می کرد).

اخیراً یعنی از ۲۳ مارس ۱۹۳۰ در تصدی پست مامور ذغال تغییری حاصل شده است. من با استفاده از این فرصت توصیه می کنیم که این پست اکنون باید با پرداخت یک رقم ۵۰ روپیه در ماه، اکنون به صورت موقتی و غیر قابل تقاعد (دیگر کارمند رسمی نباشد و بازنشستگی به آن تعلق نگیرد ولی در عوض مقدار حقوق ماهیانه بیشتری به او داده شود) در آید و پست فراش و همچنین مقرری هشت روپیه در ماه برای کرایه قایق ملغی گردد. بدین ترتیب مامور ذغال مقتضی است که از محل پرداخت یک رقم ماهی پنجاه روپیه هزینه های اجرت فراش و کرایه قایق را خودش تامین کند.

چون این پیشنهاد مستلزم هیچگونه هزینه اضافی (در حالیکه تعهد بازنشستگی برطرف می شود) برای دولت نخواهد بود، لذا اطمینان دارم که دولت با قبول ضمانت اجرائی آن خرسند خواهد شد.

از: معاون اداره سیاسی و خارجه دولت هند

به: جناب نماینده سیاسی مقیم خلیج فارس

یادداشت شماره ان ۳۰ ر دی ۳۶۸۳ مورخه ۹ سپتامبر ۱۹۳۰ سمبلا - موسه -

## انبار ذغال - باسیدو

«عطف به یادداشت شماره ۱۷۷۶ مورخ اول اوت ۱۹۳۰ شما. قبل از آنکه پیشنهادهای شما را بتوان پذیرفت، نکاتی که ذیلاً اظهار شده بنظر می‌رسد مقتضی توجه باشد، و مقتضی است که ملاحظات شما درباره آنها به دولت هند مخابره گردد:

۱ - راجع به پیشنهادی که درباره پست مأمور ذغال عنوان و پیشنهاد شده است در اثر اینکه در تصدی آن از تاریخ ۲۳ مارس ۱۹۳۰ تغییر صورت گرفته است، پست مذکور بصورت موقت وبدون تقاعد درآید، استنباط براین است که متصدی جدید این پست عجلتاً يك مستخدم دولتی قابل تقاعد نبوده و مطلع شده است که وضعش از آن تاریخ بصورت موقتی و بدون تعلق گرفتن بازنشستگی خواهد بود.

۲ - پست فراش که پیشنهاد شده ملغی گردد نیز ظاهراً يك پست دائمی قابل تقاعد است، و اگر چنین باشد، متصدی فعلی آن مستحق پاداش بازنشستگی یا انعام می‌باشد، مگر آنکه بموجب مفاد مواد ۲۶ تا ۴۰ و ۴۱ مقررات خدمت کشوری، استخدام دولتی دیگری برای او پیدا شود.

۳ - به يك مستخدم موقت دولت فقط می‌توان مرخصی اعطاء کرد آنهم اگر مستلزم هزینه اضافی برای دولت نشود. نتیجه، دريك انتصاب جداگانه از این نوع، آن خواهد شد که مأمور مرخصی نخواهد گرفت مگر مرخصی اتفاقی، شما از لحاظ نقطه نظر اداری آیا هیچ ایرادی در این امر مشاهده نمی‌کنید؟

۴ - آیا افزایش پرداخت حقوق مأمور ذغال منتج به افزایش در اعطای مقرری فوق‌العاده خواهد شد، و در اینصورت، تاجه حد؟

۵ - يك پست موقت باید براساس مقررات ۹ (۳۰) برای مدت معینی ضمانت اجرائی پیدا کند. آیا پیشنهاد می‌شود که مدت مذکور دراین مورد تعیین گردد؟  
امضاء - ادواردز معاون اداره سیاسی و خارجه دولت هند - گواهی شده.

امضاء بران کیشان - پیشکار اداره سیاسی و خارجه  
برگ ۳۵۱. ای. انبار ذغال در باسیدو - ۵۲۶۶ر۴۴۰ر۳۴ از ایندیا افیس  
شماره ۶۷۱۱ر۳۰ مورخ اکتبر ۱۹۳۰

رونوشت ارسال شده مراسله بوشهر ۱۷۷۶ مورخ یکم اگست، بعنوان حکومت هندوستان بطور مشروح جریان بدست گرفتن تشکیلات از طرف اداره خارجه و سیاسی حکومت هندوستان از تاریخ یکم اپریل ۱۹۲۷ و مراسله حکومت هند ۹ سپتامبر بعنوان بوشهر ارسال شد و درخواست می‌نماید که قبل از تصویب پیشنهاد در بعضی موارد نظریه خود را بیان نمایند. رونوشت به دریاسالاری فرستاده شد. بارس

## سوم شهریور... و انهدام نیروی دریائی

سحرگاه سوم شهریور ماه ۱۳۲۰ - روزیکه نیروهای انگلیس و شوروی بدون توجه به بیطرفی يك کشور صلح دوست و بانقض این بیطرفی ، کشورما را در پهنه وسیعی از شمال و جنوب و بخش‌هایی از نوار مرزی غرب مورد تهاجم قرار دادند - بی‌شک یکی از نقاط عطف و سر فصل‌های مهم تاریخ معاصر ایران است. ماجرای غم‌انگیزی است که اگرچه تاکنون درباره آن مطالب ، کتب و رسالات بسیاری نگاشته‌اند، ولی باز گفتنی‌های بسیاری هنوز در این مورد ناگفته مانده است. البته بحث و بررسی پیرامون این واقعه ، خارج از مبحث مورد نظر ما است ، اما عواملی چند ، که بخش بزرگی از رویدادهای سوم شهریور را با کتاب حاضر مربوط می‌سازد ، ما را بر آن می‌دارد، که در باره این واقعه مهم، اندکی به تفصیل سخن گوئیم :

نخست اینکه: اگرچه تهاجم بطور ناگهانی وبدون اعلام جنگ واطلاع قبلی صورت گرفت ودولت ایران را دربرابر عملی انجام شده قرار داد، واحدهائی از نیروی مسلح ایران بابتکار شخصی و صرفاً بخاطر سوگندی که در راه دفاع از مرز وبوم این سرزمین یاد کرده بودند دست‌به‌مقاومتی قهرمانانه زدند - ودراین میان افسران وافراد نیروی دریائی، دراین مقاومت‌های شجاعانه بی‌تردید مقام اول را دارند (خوانندگان صاحب نظر قطعاً بیاد خواهند آورد، افراد ایرانی‌نمائی را که دراین لحظات حساس، درنهایت زبونی، ملت خود را تنها گذاشتند و با استغناء از فرصت ، از پشت سر بایران وایرانی خنجر زدند ... کسانی را که بایه‌بررداری از آب گل‌آلود، بصید ماهی پرداختند وافراد مملکت خود را، بجای «کرم سرقلاب» مورد استفاده قرار دادند... افرادی که بدون کوچکترین مقاومتی تسلیم شدند وادامه زندگی ننگ‌آلود خود را - حتی به قیمت همکاری بادشمن - برمقاومت ومرگ قهرمانانه در راه دفاع از میهن برگزیدند ... اما این نابکارها و ناجوانمردیها، هرگز نمی‌تواند ارزش وابهت کار مردان بزرگی را که آنروزهای خطیر شربت شهادت نوشیدند ، بکاهد وبرایران دوستی ومیهن پرستی آنان خدش‌های وارد آورد . بهمین جهت دراین بخش فقط یاد قهرمانیها و جانبازیها را خواهید خواند، زیرا گذشته از اینکه سایر قضایا بدور از مبحث ماست نخواستیم با اشاره بانگونه افراد انگشت شمار ، نام مردان بزرگ و جاویدان شهریور ۲۰ را آلوده سازیم .)

دیگر اینکه : باوجود لطمه بزرگی که هجوم واشغال نیروهای بیگانه، باین سرزمین وارد آورد، پاره‌ای مقاومتها و پایداریها - مخصوصاً در کادر نیروی دریائی- چنان حماسه‌ای از شهامت و شجاعت بوجود آورد، که سالها وسالها می‌تواند بعنوان

سرمشق، درسی فراموش نشدنی از ایران دوستی و میهن پرستی بهمگان بدهد .  
 واما سومین نکته : اثبات این واقعیت است، که یکی از اساسی ترین هدفهای نیروهای مهاجم، اجرای طرح دیرین استعمارگران انگلیسی ، مبنی برانهدام نیروی دریائی جوان ایران بود. درست است که وجود چند کارشناس آلمانی بهانه تهاجم و جلوگیری از گسترش نفوذ آلمان و ایجاد ارتباط باشوروی هدف این تهاجم اعلام شد، ولی خوانندگان روشن بینی که فصول پیشین این کتاب را از نظر گذرانده اند، واز تحریکات ، توطئه ها و حیل های دیپلماسی، که برای جلوگیری از تشکیل و محدودیت دامنه فعالیت نیروی دریائی ایران بعمل آمده بود<sup>۱</sup> ، آگاهند، بامطالعه این فصل در می یابند که چرا در این تهاجم پیش از هرچیز، انهدام نیروی دریائی ایران مورد نظر مهاجمین بود. البته نظارت بر منابع مؤسسات نفتی جنوب را نیز نمی توان نادیده انگاشت، ولی در شمال نیز که نهاز تاسیسات نفتی خبری بود و نه از منابع آن اثری ، وحتى بیک کشتی و چند قایق موتوری آن ، نمی شد «نیروی دریائی» اطلاق کرد ، امحاء نیروی دریائی نخستین اصل مورد نظر مهاجمین بود .

باین مقدمات به تشریح رویدادهای سوم تا پنجم شهریور می پردازیم و البته اگر در این بررسی، بطور بسیار اجمالی، مسائلی بدور از نیروی دریائی را مطرح می کنیم، ویا درچند مورد استثنائی حوادث شوم به توصیف و حتی حماسه می گراید ، لازم به تذکر است، که این مطالب - چنانکه شیوه ماست - بدون هیچگونه تعصب ، جانبداری و غرض ورزی نگاشته شده، وحتی در مورد مطالب حماسی، شاید واقعیت ماجرا بمراتب بزرگتر و حماسی تر از آن چیزی باشد، که طی سطور آینده می خوانید. لازم بیادآوری است که باوجود رسالات، کتب و یادداشتهای متعدد، هنوز جزئیات حوادث شوم شهریور، باتحقیق و بررسی لازم - چنانکه شیوه یک مورخ صدیق است - بصورت تاریخی مدرن انتشار نیافته و آنچه را نیز که در اینجا خواهید خواند، مجموعه ای است از گزارشهای رسمی، گفتگوها و مصاحبه های حضوری و شهادتهای مستدل کسانی که شخصاً در جریان حوادث بوده اند و خوشبختانه هنوز گروهی از آنان زنده اند و برصحت نوشته های ما گواهی میدهند :

\*\*\*

آخ سوختم! کمی آب بمن بدهید ... این آخرین جمله ای بود که تقریباً در يك هنگام از دهان دو افسر دلیر ایرانی که با گلوله های تیر بیگانگان از پای درآمده بودند و در ساختمان بی سیم بندر خرمشهر واپسین لحظات زندگی خود را پشت سر می گذاشتند ، شنیده شد. دمی بعد، يك سرباز بیگانه در حالیکه بهر دستش لیوانی آب آشامیدنی دیده می شد بیالین افسران نیمه جان ایرانی آمده و بدهان هریک از آنان لیوانی آب نزدیک کرد. اما دیگر دیر شده بود زیرا پیش از آنکه جرعه ای آب از گلوی آن دوتن پائین رود، جانهای پاکشان از بند تن آزاد شده و آهنگ دیار جاودانگی کردند. گوئی تقدیر چنین خواسته بود که آن دو آزاد مرد ایرانی از دست بیگانگان حتی جرعه ای آب نیز ننوشند !

۱ - بفصل اسناد و مدارك بایگانی انگلیس در همین کتاب مراجعه فرمائید .



آنها کی بودند؟ چرا و در کجا تیر خورده بودند و در یک بندر ایرانی میان بیگانگان چه می‌کردند، پاسخ دادن باین پرسشها نیازمند بازگفتن داستانی تلخ و جانگدازی است که اینک خواهد آمد:

ماه شهریور آغاز شده بود و جنوب تب‌آلود ایران خود را برای پذیرائی از هوای کشنده این ماه آماده می‌کرد.

اما این تنها گرمای هوا و شرعی شدن جنوب در ماههای تابستان. یا گرمای طاقت فرسا در سایر نقاط نبود، که باعث ناراحتی و اضطراب مردم می‌شد. شهریورماه ۱۳۲۰ از نقطه نظرهای دیگری نیز برای مردم کلافه کننده بود... از گوشه و کنار خبرهایی بگوش می‌رسید و هرکس درباره خبری که شنیده بود چیزی می‌گفت و بفراخور دانش خود تعبیر و یا تفسیری می‌کرد. زمینه اصلی همه خبرها يك چیز بود: «جنگ»! آری خبر جنگ جهانی دوم چیزی نبود که در پشت دروازه‌های کشور محدود مانده باشد. این خبر لعنتی پرده گوش ملت ایران را هم مانند دهها ملت دیگر لرزاند و دلشان را درهم فشرده بود. همه جا گفتگو از جنگ و پیشرفت‌ها و شکست‌هایی بود که در یک جبهه نصیب يك دسته و در جبهه دیگر بهره دسته دیگر می‌شد.

در آن روزها جبهه‌های جنگ عملا در دست دو جناح سرشناس بود: آلمان و ایتالیا و یاران آنها از یکسو بانام «کشورهای محور» و چهار کشور بزرگ (روس، انگلیس، فرانسه، امریکا) و اقمار آنها که همگی با عنوان «متفقین» نام برده می‌شدند از سوی دیگر روشن است که خبرهای پیروزی و شکست نیز درباره یکی از این دو جناح بود.

اما این «متفقین» نیز پدیده جالبی بودند، «از کران تا بکران» را میدان تاخت و تاز و تیول سپاهیان خود می‌دانستند، با هر بهانه کوچکی خاك يك کشور را جولانگاه خود می‌کردند و هر دستاویز ناچیزی را وسیله برهم زدن آسایش ملتی قرار می‌دادند و دیوار هر سرزمینی را که کوتاه می‌دیدند از آن بالا می‌رفتند و خلاصه شیوه‌ای در پیش گرفته بودند که عملا هیچ کشوری را از آتش خانمانسوز جنگ برکنار و در امان نگذارند و چنین هم شد و دیو جنگ تا پیروی از همین «تر» سرزمینهای بسیاری را زیر سلطه خود گرفت، و چه بسیار کشورهای صلح‌دوست و بیطرف که در نتیجه اجرای همین طرح بدون اینکه خود بخوانند، بکام جنگ کشیده شدند. در این میان ایران موقعیت خاصی داشت، کشوری بدور و جدا از بحرانیهای جهانی راه خود را می‌رفت و می‌کوشید تا با حفظ بیطرفی کامل، راه هرگونه بهانه‌ای را برای تجاوز یکی از طرفین مسدود سازد کما اینکه چون چند کشور و بسیاری از سرزمینها بدنبال تظاهرات ساختگی داخلی (که عملا توسط ستون پنجم بیگانه رهبری می‌شد) ناچار بدامن یکی از دو طرف افتاده بودند، در روزهای قبل از شهریور، بناگهان این آگهی از طرف شهربانی کل کشور در روزنامه اطلاعات منتشر شد:

«... چنانچه مردم در پیرامون مسائل سیاسی تبادل افکار نموده، به مباحثه مشغول گردند، از طرف مقامات مربوطه تعقیب خواهند شد».

شاید در آنروز کسانی که از این اعلان غیر عادی و تاحدودی «غیرقانونی»

تعجب کرده بودند ، نمی‌دانستند که يك بحث واحبانا تظاهرات و برخورد سیاسی ، در آن زمان، ممکن بود خیلی زود باشغال مملکت، توسط یکی از دول متخاصم منجر شود. با اینکه دنیا در آتش جنگ می‌سوخت ، در ایران کوچکترین نشانه‌ای از تشنج و بحران بچشم نمی‌خورد و اگر خبرهای روزنامه‌ها نبود، مردم، حتی وقوع چنین جنگ بزرگی را از یاد می‌بردند. بهمین جهت باوجود حدس و گمانهای مختلف هیچکس انتظار کشیده شدن دامنه جنگ را بایران نداشت . یالاقل ، بدان سرعت وبآن صورت غافلگیر کننده ، هرگز چنین وضعی پیش‌بینی نمی‌شد.

ساعت چهار بامداد سوم شهریور، وقتی سرریدرز بولارد وزیر مختار انگلیس واسمیرنوف سفير کبیر شوروی یادداشت مشترك خود را بمنصورالملک نخست وزیر ایران تسلیم کردند، در حقیقت ، هجوم بایران از طریق بمباران شهرهای مرزی وساحلی و آغاز انهدام نیروی دریائی ایران شروع شده بود (حتی باتوجه باینکه یورش به بندر شاهپور درست در ساعت چهار بامداد آغاز شد، بادر نظر گرفتن فاصله خورموسی<sup>۱</sup> تا این بندر که ۴۸ میل دریائی و نزدیک به پنج ساعت راه است، باید نتیجه گرفت که یورش قوای مهاجم انگلیسی از ساعت ۲۳ روز دوم شهریور و پنج ساعت قبل از تسلیم یادداشت بدولت ایران شروع شده است).

این یادداشت مشترك حاکی از آن بود که «بعلت سهلانگاری دولت در انجام یادداشتهای مورخه ۲۸ تیرماه ۱۳۲۰ و ۲۵ مرداد ماه ۱۳۲۰ واتخاذ سیاست مبهم و قبول نکردن اظهارات و تذکرات دوستانه در بیرون نمودن آلمانیها اقدامی ننموده ، ناگزیر به نیروهای مسلح دستور داده شد که از مرزهای ایران عبور نمایند.»<sup>۲</sup>

البته می‌دانیم که این ادعا بهانه‌ای بیش نبود . زیرا دولت ایران ، بلافاصله پس از یادداشت ۲۸ تیر، رسماً بنمایندگان سیاسی هردو کشور اطلاع داده بود که : «بیگانگان مقیم ایران که می‌توان مشاغل آنانرا بایرانیان واگذار شود، از ایران خارج خواهند شد ونمایندگان دولت بریتانیا را ناظر و مراقب اجرای این تصمیم قرار می‌دهیم.»<sup>۲</sup>

بهرحال بدنبال این بهانه نیروهای روس وانگلیس از چندین نقطه بایران حمله ور شدند و باحملات هوائی ونبروهای پیاده وزرهی، شهرهای ایرانرا درهم کوبیدند .

آنروز انگلیسها ، وجود چند کارشناس آلمان را بهانه یورش خود ومتفقینشان بایران قلمداد کردند، ولی هنگامیکه - سالها پس از جنگ - اسناد ومدارك ویادداشتهای وخاطرات مربوط باین روزها انتشار یافت، همه جهانیان دانستند، که این دستاویز ، تنها يك بهانه پوچ بوده است .

چرچیل بدون اشاره بیکی از هدفهای اساسی انگلیس - یعنی انهدام نیروی دریائی ایران- استفاده از يك راه ارتباطی را عنوان میکند واستالین، هجوم بایران را

۱ - محل استقرار رزمناوهای انگلیسی.

۲ - تاریخ شهدای ایران - محمدرضاخلیلی عراقی - جلد اول وقایع شهریور جزوه اول -

يك «برنامه انحرافی» می‌خواند .

درنامه‌ای که چرچیل روز ۳۰ اوت ۱۹۴۱ باستالین نوشته ، علت اشغال ایران را چنین تشریح کرده است .

«هدف ما از ورود بایران تنها حفظ تأسیسات نفتی نبود ، بلکه بیشتر بمنظور استقرار يك راه ارتباطی دیگر با شما بود که نمی‌بایستی بروی شما مسدود می‌ماند بنا براین راه‌آهن ایران از خلیج فارس تا دریای خزر بایستی توسعه پیدا کند و حرکت آن بطور منظم صورت گیرد وبهین منظور مصالح لازم راه‌آهن برای تکمیل آن از هندوستان تامین می‌شود. طرح شرایط استفاده از راه‌آهن که در نظر است باحکومت ایران منعقد شود ، از طرف وزیر امور خارجه آقای مایسکی تسلیم شده است . نظر آنست که با مردمی دوستدار خود طرف باشیم وناچار نشویم برای حفاظت از راه‌آهن چندین لشکر خود را معطل سازیم.

حمل خواربار از هندوستان برای ایران آغاز شده است واگر ایرانیها تسلیم شوند، پرداخت عوائد نفت بدولت ایران ادامه خواهد یافت.

بمجلوداران ارتش دستور داده شده است که پیشروی خود را ادامه دهند و در نقطه‌ای بین همدان و قزوین که از طرف فرماندهان نظامی تعیین می‌شود باسربازان شما تماس حاصل کنند، بجاست اگر جهانیان بدانند که نیروهای ما دست یکدیگر را فشرده‌اند . بمقیده ما در حال حاضر مصلحت ایجاب نمی‌کند که هیچیک از قوای ما وارد تهران شوند، چون قصدی به جز استقرار يك راه ارتباطی نداشته‌ایم .

بندر بصره را تبدیل بیک پایگاه بزرگ خواهیم کرد وامیدواریم که يك بندر مجهز برای دریافت تدارکات امریکائی در آبهای گرم باشد که بتوانیم این تدارکات را سلامت بمقصد دریای خزر وناحیه ولگا برسانیم ...»<sup>۱</sup>

واستالین روز سوم سپتامبر ۱۹۴۱ در جواب چرچیل می‌نویسد :

«... حوادث ایران بخوبی پایان یافت و عملیات مشترك قوای انگلیس و روسیه را حل کرد (به نتیجه رسانید). در آینده نیز اگر قوای ما مشترکاً عملیات خود را ادامه دهند باموفقیت روبرو خواهیم شد. البته قضیه ایران بیشتر جنبه انحرافی داشت و سرنوشت جنگ نه در ایران بلکه در خارج از این کشور معلوم خواهد شد ...»<sup>۲</sup>

اما تلگرافی که ژنرال ویول فرمانده نظامی انگلیس در هندوستان ، برای وینستون چرچیل نخست‌وزیر وقت مخابره کرده و متن آن در کتاب خاطرات چرچیل (جلد سوم) آمده است، باصراحت بیشتر نشان می‌دهد که هدف اساسی تضعیف ایران، بخاطر حفظ تسلط بر هندوستان بوده است. قسمتی از این تلگراف بدین شرح است :

«... بمقیده من اتخاذ روش مسالمت‌آمیز نسبت بدولت ایران معنی ندارد . حفظ استقلال هندوستان لازمه‌اش اخراج کلیه آلمانی‌ها از خاک ایران است . هرگاه

۱ - نامه‌های چرچیل - نسخه انگلیسی - ص ۱۰۴

۲ - ایضاً - ص ۱۰۵

در این اقدام توفیق حاصل آید، نتیجه‌اش همان خواهد شد که در عراق دیدیم ... هرگاه دولت فعلی (ایران) حاضر نیست در این طریق تسهیلاتی برای ما قائل گردد، باید از میان برداشته شود ... هم‌اکنون باید نهایت فشار بر دولت ایران وارد آید ...

اکنون - سالها پس از وقایع سوم شهریور - که دسترسی باسناد و مدارک آنروز میسر شده است، درمی‌یابیم که نقشه هجوم بایران و انهدام نیروی دریائی ما از مدتها پیش طرح شده بود. تلگراف رمز و محرمانه لندن بعنوان «پاتین‌سن» رئیس کل شرکت سابق نفت که «زمینه را برای ورود نیروهای انگلیس بخوزستان فراهم کنید»، باعث شد که همه انگلیسهای مقیم ایران بلافاصله مسلح شوند تا در مورد لزوم بروی میزبانان خود اسلحه بکشند. همچنین گفتار رادیو لندن بخش فارسی - در آخرین ساعات دوم شهریور، و بخش این‌دوبیت فردوسی (که بعدها سوژه مقالات و نوشته‌های بسیاری شد) : چو فردا بر آید بلند آفتاب - من و گرز و میدان و افراسیاب ... جنانش بکوبم بگرزگران - که پولاد کوبند آهنگران ... بی‌دلیل نبود. اما نکته مهم‌تر دعوتی بود که همانشب از طرف «آندرسن» رئیس سابق کشتیرانی شرکت نفت از رؤسای دوایر دولتی و مخصوصاً «افسران نیروی دریائی» و زمینی ایران بعمل آمد.

آندرسن بعلم پزشکی مقطوع‌النسل بود. اما آنشب ادعا کرد که باستناد تلگرافی از لندن، خداوند پسری بوی اعطا کرده است و بهمین مناسبت جشنی در کشتی برپا می‌شود و باین حبله گروهی از افسران و شخصیت‌های ایرانی را که از اوضاع بحرانی کم‌وبیش اطلاع داشتند، در یک محضور اخلاقی قرار داد، غافل از اینکه سحرگاه فردا کشتی تجارتنی وی بیک کشتی جنگی مبدل می‌شود و قبل از هر کس، میهمانان آنشب - از جمله ناخدا میلانیان را هدف گلوله‌های توپ و رگبار مسلسل می‌سازد.

گفتیم که نیروی دریائی ایران نخستین هدف مهاجمین بود. بهمین جهت چه در شمال و چه در جنوب انهدام این نیرو در فصل دستورات قرار داشت. اگرچه در شمال جز کشتی سلطنتی شهسوار و چند قایق موتوری، نیروی دیگری وجود نداشت، و در اینجا قبل از پرداختن بماجرای خلیج فارس - که مبحث اساسی ماست، طی چند سطر سرنوشت همین واحد جزئی را بیان می‌کنیم، تا با فرصت بیشتر، به تشریح حوادث جنوب بپردازیم :

نخستین منطقه‌ای که روز سوم شهریور در شمال بمباران شد، سواحل بندر پهلوی محل دیدبانی مأموران ایرانی بود که باعث کشته شدن چند سرباز و درجه‌دار شد و پس از آن تاشب‌هنگام این بمباران بتناوب ادامه داشت، تا اینکه در ساعت ۸ بعداز ظهر هشت فرزند رزمناو شوروی، که از صبح در آبهای خزر و سواحل شفارود دیده شده بودند، به نزدیکی ساحل رسیدند.

صبح چهارم شهریور همزمان باشلیک مسلسل از هواپیماهای جنگی، کشتیها نیز بندر پهلوی را گلوله‌باران کردند. طی این بمباران که تا نزدیک ظهر ادامه داشت، ناوگان مختصر ایران در دریای خزر بدست نیروهای شوروی افتاد و ناسران یدالله بایندر (برادر درباردار غلامعلی بایندر که روز سوم شهریور در جنوب بشهادت رسید) که ضمن مسئولیت عملیات لارویی بندر پهلوی کفالت فرماندهی نیروی استحفاظی را

داشت ، همراه با گروهی دیگر شهید شدند و بدین ترتیب پرونده نیروی دریائی شمال بسته شد . اما حوادث مهمتر و غم‌انگیزتر از همان بامداد روز سوم شهریور ، در خلیج فارس آغاز شد و بانهدام ناوگان جوان ایران که با چنان مصیبت و خون دلی تدارک شده و شکل گرفته بود ، منجر گردید .

در جنوب هجوم نیروهای بیگانه ، چه از طریق زمین و چه از طریق دریا با مقاومت شدید مأموران و افراد ایرانی روبرو شد ، اما مقاومت نیروی دریائی ایران و فرماندهان آن برآستی قهرمانانه بود .

قسمت اعظم نیروی دریائی ایران که فرماندهی آن با دریابان غلامعلی بایندر بود ، در بندر خرمشهر - مرکز پادگان و محل فرماندهی - بود و پادگان‌های کوچک در جزایر هنگام ، قشم ، کیش مستقر شده بودند . علاوه بر وجود دو گروهان دریائی ، استقرار محل ستاد ، انبار مخازن ، تعمیرگاههای دریائی و آموزشگاههای نیروی دریائی که باین بندر از این نقطه نظر خاص اهمیتی بیشتر میداد ، ناوهای بیر ، همای ، سیمرخ ، شاهرخ و کشتی یدک‌بر نیز در این بندر لنگر انداخته بودند . ناویان یکم هریسچی از افسران ناو کرکس ، بعلت مأموریت موفتی که در همین یدک‌کش داشت ، در روزهای اول شهریور موقتا در بندر شاهپور بسر می‌برد .

در آبادان که مرکز تأسیسات نفتی و محل سوخت‌گیری کلیه ناوهای ایران بود ، ناو پلنگ عهده‌دار پاسداری از بندر شده بود . فرماندهی ناو را ناخدا سوم میلانیاں بهمه داشت . و ناویان یکم کهنموئی و ناویان یکم ریاضی به ترتیب مسئولیت قسمت توپخانه و امور هدایت ناو پلنگ را عهده‌دار بودند .

در بندر بوشهر نیز که مرکز اداره فانوسهای دریائی بود ، چند موتور دریائی در بندر شاهپور ، ناوهای کرکس و شهباز و افرادی که مأمور حفاظت آنها بودند ، استقرار داشتند . علاوه بر این ، پنج موتور دریائی نیز برای انجام امور مربوطه در این بندر فعالیت می‌کرد و حوض شناور ، مخصوص کشتیها نیز ، در ساحل این بندر لنگر انداخته بود .

این حوض شناور هفت‌هزار تنی برای نیروی دریائی جوان ایران خریداری شده بود ، تا بدینوسيله کشتیها را در داخل ایران تعمیر و رنگ آمیزی کنند و برای تقویت کادر درجه‌داران فنی آموزشگاه مهنای نیز در ناو هما تأسیس شده و در اواخر سال ۱۳۱۹ در بندر شاهپور مقدمات تأسیس ساختمانهای لازم برای ایجاد پایگاه نظامی فراهم آمده بود . تأسیس نیروی دریائی مزبور سبب شد که نفوذ انگلستان در کرانه‌های ایران بمیزان قابل توجهی تقلیل یابد و از قاچاق اسلحه و برده فروشی و فعالیت غواصان خارجی ممانعت بعمل آید و گذشته از اینها سواحل ایران وسیله دفاعی قابل توجهی پیدا کند و دولت ناگزیر نشود مأمورین و واحدهای نظامی خود را از این بندر بآن بندر بوسيله کشتیهای بازرگانی خارجی بفرستد .

اما مسئله مهمی که بیش از پیش بر اهمیت و حساسیت این بندر می‌افزود پناهنده شدن هشت کشتی آلمانی و ایتالیائی به بندر شاهپور و وجود آنها در سواحل ایران ، در چنین روزهای بحرانی و خطیری بود .

ماجرای این هشت فروند کشتی که روز سوم شهریور، حوادث بزرگی را بوجود آورد و سواحل بندر، حتی پهنه آبهای آنرا بصبخه جنگ دریائی از آتش مبدل ساخت، مختصراً بدین شرح است:

مدتها قبل از وقایع سوم شهریور واز اوائل جنگ جهانی دوم، پنج کشتی آلمانی به بندر شاهپور آمده و باین بندر پناهنده شدند. چندی بعد نیز سه کشتی ایتالیائی به کشتیهای آلمانی پیوستند و بدین ترتیب، بندر شاهپور علاوه بر اهمیت که در بالا بدان اشاره شد، بصورت يك بندر بسیار حساس درآمد.

درباره پناهنده شدن کشتیهای خارجی این نکته لازم بیادآوری است که معمولاً در ایام جنگ کشتیهای یکی از کشورهای متخاصم وقتی در نزدیک شدن به بنادر خود احساس خطر کنند، یکی از بنادر کشورهای بیطرف پناهنده شده مورد حمایت آندولت قرار می گیرند. کشتیهای آلمانی نیز در نزدیکی سواحل ایران خبر اعلام جنگ آلمان ولهستان و احتمال وقوع جنگ جهانی را می شنوند و به نزدیکترین بندر بیطرف که شاهپور باشد، پناهنده می شوند. ۹ کشتی آلمانی نیز که بزرگترین آنها کشتی بازرگانی «ویزن فلس» - متعلق به شرکت هانزالین آلمان - و بفرماندهی کاپیتن «پتر» بود، بعد از ورود ایتالیا بجنگ، به بندر شاهپور پناهنده شدند.

وجود این کشتیها وانجام کار حساس و خطر حفظ بیطرفی وظیفه ای بسیار دشوار برعهده افسران و مأموران نیروی دریائی ایران نهاده بود. همه روزه کشتیها از طرف افسران ایرانی بازرسی می شدند و در این بازدید، حتی قوطیهای کنسرو نیز از نظر دور نمی ماند. کوچکترین تغییر و تحولی در هر يك از کشتیها يك بازرسی بسیار دقیق را ایجاب می کرد. زیرا خور «روکا» محل عبور و مرور کلیه کشتیهای جنگی و تجارتی انگلیس به بصره و آبادان - در دهانه شطالعرب - در چند میلی محل توقف کشتیها قرار داشت و کوچکترین بی دقتی ممکن بود با توجه باحساسات خصمانه طرفین، حادثه جبران ناپذیری بیار آورد.

افسران ایرانی در راه انجام وظایف دقیق خود حتی از برگزاری یکی از اعیاد ملی آلمان در عرشه کشتیها و همچنین از برافراشتن پرچم آلمان بمناسبت پیروزی آن کشور برلهستان، در کشتیهای آلمانی جلوگیری کردند. این شدت عمل با اعتراض مأموران سیاسی آلمان نیز روبرو شد.

بندر شاهپور باچنین موقعیتی درست در ساعت چهار بامداد روز سوم شهریور بدون هیچگونه اعلام قبلی با آتش مداوم رزمناوهای انگلیسی روبرو شد. در چنین ساعتی طبعاً جز افراد نگهبان سایرین در خواب و در حال استراحت هستند. چنانکه در آبادان نیز ناوبان یکم حسن کهنموئی فرمانده توپخانه ناوپلنگ، با شلیک گلوله توپخانه رزمناو انگلیسی از خواب بیدار شد، که شرح آن خواهد آمد. و ناو بیر نیز در همین غافلگیری، در زیر رگبار گلوله های توپ، بمبها و نارنجک های آتشزا طعمه حریق شد و بزیر آب رفت.

دریادار بایندر فرمانده نیروی دریائی جنوب که با صدای شلیک گلوله ها بیدار شده بود، و همراه سروان مکری نژاد سراسیمه عازم بندر بودند، در راه با یک زره پوش

انگلیسی روبرو شدند و در اثر تیراندازی زره‌پوش و رگبارهای مسلسل هردو افسر شهادت رسیدند. ناخدا حسن میلانیان فرمانده ناو پلنگ نیز با گلوله‌های يك کشتی تجارتی انگلیسی که از نیمه شب سوم شهریور بناگهان بصورت يك کشتی جنگی درآمده بود، از پای درآمد.

کشتیهای پناهنده آلمانی و ایتالیائی نیز، مانند ناوگان ایران، بناگهان غافلگیر شده و قدرت دفاع از آنان سلب شده بود، بهمین جهت تصمیم گرفتند با غرق کردن کشتیها از افتادن آنها بدست دشمن جلوگیری کنند.

نخست ناخدا پتر فرمانده کشتی «ویزن فلس» دست بدین اقدام زد. اما چون فرصت - حتی برای غرق کشتیها نبود، او با يك اقدام ابتکاری، نخست کلبه نفت و روغن کشتی را روی سطح دریا خالی کرد و آنگاه همزمان با آتش زدن این مایعات، مخازن کشتی را مملو از آب ساخت و کشتی را با عمق دریا فرستاد، اما فرماندهان دیگر موفق بانهدام کامل کشتیهای خود نشدند.

مهمترین کشتیهای آلمانی علاوه برویزن فلس، هوین فلس و مارین فلس نام داشتند و پنج کشتی دیگر، ظرفیتشان از این سه کشتی کمتر بود. نبرد ناوهای انگلیسی که به بندر شاهپور حمله ور شدند، شش فروند بودند که از جمله آنها نبرد ناو کنمبلا و لورنس را باید نام برد... کنمبلا ۱۵ هزار تن ظرفیت داشت. هجوم ناگهانی و يك پارچه شش نبرد ناو، قدرت هرگونه عکس‌العملی را از هشت کشتی پناهنده سلب می‌کند و انگلیسها پس از مشاهده حریق بندر و غرق قریب‌الوقوع کلبه کشتیهای آلمانی و ایتالیائی بتلاش پرداختند و سرانجام توانستند، شعله‌های آتش را در سه کشتی ایتالیائی خاموش کنند، در حالی که تمام پلها و موتورهای کشتی منفجر شده بود. ویزن فلس ۲۴ ساعت تمام می‌سوخت و سرانجام بزیر آب رفت.

هوین فلس يك‌وری بگل نشست و سایر کشتیها همراه با کلبه افسران آلمانی و ایتالیائی به اسارت انگلیسها درآمدند.

اما سرنوشت ناوهای شهباز و کرکس و حوض شناور نیروی دریائی ایران: پس از هجوم نبرد ناو کنمبلا و ناوهای دیگر، يك گروهان از سربازان نیروی زمینی نیز بکمک افراد نیروی دریائی رفته و از اسکله شروع به تیراندازی می‌کنند. ولی قدرت آتش نبرد ناوهای انگلیس بعدی است که خیلی زود مقاومت ناوهای ایرانی را درهم می‌شکند. نخست يك کشتی بحوض شناور نزدیک شده و با شلیک‌های مداوم کارکنان آنرا از پای درمی‌آورد. و هنوز آفتاب طلوع نکرده است، که کشتی کرکس نیز بدست انگلیسها افتاده، افسران و سربازان باقیمانده آن نیز دستگیر می‌شوند. ناو شهباز نیز دقیقی بعد بهمین سرنوشت دچار می‌شود و پرچم ایران از فراز هردو کشتی فرودآورده شده، بجای آن پرچم انگلیسی برافراشته می‌شود.

در جریان این حوادث، ریاست بندر شاهپور ناخدا یکم ظلی وفرماندهی ناو شهباز، ناو سروان رسائی بود. و ناو کرکس نیز بفرماندهی سروان فرونی اداره می‌شدند و مجموعاً افراد پادگان نیروی دریائی یکصد و چهل نفر بالغ می‌شده که پس از کشته شدن گروهی، بقیه باسارت نیروهای انگلیسی درآمدند که در پایان شرح

مختصر این اسارت را بیان خواهیم کرد .  
 ... و اما چگونگی غرق ناو پلنگ ، با توجه بشهادت و گواهی جمعی از مأموران  
 و سرنشینان آن :

گفتیم که شب قبل از سوم شهریور جمعی از ایرانیان - مخصوصا افسران  
 نیروی دریائی - به مجلس ضیافت آندرسن رئیس کشتیرانی شرکت نفت و جشن تولد  
 موهوم پسر او دعوت شده بودند . در آن شب همه کوشش انگلیسها مصروف بر آن بود  
 که تا می‌توانند افسران ایرانی را مست کنند . حتی اگر کسی می‌خواست مجلس را  
 ترك کند ، بامقاومت «میهمان‌نوازانه» انگلیسها روبرو می‌شد ... زنهای انگلیسی سعی  
 می‌کردند ، یکی پس از دیگری افسران ایرانی را برقص دعوت کنند . و مراقبت از  
 افسران نیروی دریائی بحدی بود که حتی دو افسر ناوی که قصد داشتند قبل از پایان  
 جشن مجلس را ترك کنند ، به دستور آندرسن ، در «باورده» به سختی مضروب و به  
 بیمارستان شرکت اعزام شدند .

همه این مراسم ، بدان خاطر بود که درست در همین لحظات نبرد ناوهای  
 انگلیسی ، درخفا مانند دزدان دریائی بسواحل ایران نزدیک شوند و افراد پیاده چون  
 راهزنان شبرو درخشکی پیش بروند ... و همین کار را هم کردند .

درست در رأس ساعت چهار بعد از نیمه شب بود که صدائی مهیب و هراس‌انگیز ،  
 مردم نگران آبادان را از خواب بیدار کرد ... گروهی تصور میکردند غرش آسمان است  
 و جمعی به تصور انفجار یکی از دیگهای بخار پالایشگاه چشم بآنسوی افق دوختند ...  
 ولی وقتی این صدای هراس‌آور ، چندبار دیگر در هوای شرجی و مه‌آلود آبادان تکرار  
 شد ، تردیدی باقی نماند که شعر شب پیش رادیو لندن ، حتی قبل از برآمدن بلندآفتاب -  
 صورت تحقق یافته است .

شلیک توپهای پایی بود که از خلیج فارس و دهانه شط‌العرب برمی‌خاست و در  
 دوپست متری کشتی پلنگ که در اسکله شماره ۷ - در مقابل دادگستری آبادان لنگر  
 انداخته بود ، منفجر می‌شد .

ملوانان کشتی در این ساعت ، با توجه به گرمی هوا ، بدون لباس مشغول ورزش  
 صبحگاهی بودند و سرگروهیان قوی هیکلی آنانرا تعلیم میداد . ناخدا میلانیاں فرمانده  
 کشتی که تازه از ضیافت انگلیسها بازگشته و بخواب رفته بود ، با صدای نخستین انفجارها  
 از خواب جست و هراسان خود را بصحنه رسانید ... اما درست در همین هنگام شعاع قوی  
 يك نورافکن عرشه ناورا كاملا روشن کرد و بدنبال آن نخستین گلوله توپ ، در کنار  
 فرمانده منفجر شد .

میلانیاں فقط فرصت یافته بود تا با افراد خود فرمان بدهد : بما ناجوانمردانه  
 شبخون زده‌اند ... و آنگاه بدن قطعه قطعه شده‌اش ، روی عرشه ناو افتاد ... سرگروهیان ،  
 افراد را همانطور برهنه در جای خودشان مستقر ساخت ، تا باین گلوله‌باران پاسخ دهند ،  
 اما هنگامیکه متوجه شد کلید انار اسلحه نزد افسری است که هنوز از ضیافت انگلیسها  
 بازنگشته (ویا بصورت بازداشت و بنام میهمان در آنجاست) آه از نهادش برآمد ...  
 افسر دوم کشتی همراه با سرگروهیان ضمن تشویق افراد بمقاومت ، تصمیم



گرفتند در انبار اسلحه را بشکنند، ولی رگبار گلوله مهلتشان نمی‌داد... توپچی بی‌باروت کشتی، فقط توانست خودش را بآب بزند و باینکه هدف گلوله قرار گرفته بود، خود را بساحل واتومبیل فرماندهی دریادار بایندر که عازم کشتی خود بود برساند. وی پس از گزارش بفرمانده نیروی دریائی ازبای درآمد و هرگز ندانست که از عمر بایندر نیز لحظاتی بیش باقی نمانده است.

هنگامی که جسد نیمه‌جان بایندر و مکرری نژاد در برابر افسران مهاجم در ساختمان بیسیم آبادان روی زمین افتاد و زبان خشک آنها در آرزوی جرعه‌ای آب بکام چسبیده بود، آخرین آثار ناو پلنگ سربزیر آب فرو می‌برد و ناو بیر نیز درحالیکه یک پهلو شده بود، در کام شعله‌های آتش می‌سوخت.

بدین ترتیب نیروی دریائی ایران، ناو ۹۵۰ تنی پلنگ و کشتی جنگی ۹۵۰ تنی ببر و چند فروند از کشتیهای ساحلی خود را از دست داد، درحالیکه مردان رشیدی چون دریادار بایندر، ناخدا نقدی، ناخدا میلانیان، ناویان کهنموتی، ناویان ریاضی، ناویان هریسچی، ناویان مسگرزاده و ششصد درجه‌دار شجاع ایرانی نیز، همراه با انهدام کشتیها، شهید شده بودند.

ناوها و ناوچه‌ها، که هر یک با هزاران خون دل تهیه شده بودند، وقتی آفتاب سوم شهریور برپهنه خونین آبهای خلیج فارس تابید، یا غرق شده و یا بدست انگلیس‌ها افتاده بودند... تنها اثری که از کشتی و کشتیرانی ایران در خلیج فارس باقی ماند، مؤسسه فانوسهای دریائی بوشهر و شش فروند کرجی بود، که قبلاً به گمرک منتقل شده بودند. همزمان با تصرف و مصادره کشتیها آن گروه از افسران و افراد که زنده مانده بودند، باسارت انگلیسها درآمدند.

کمی پس از تصرف ناوها و اسارت افسران و افراد بازمانده، امیرالبحر انگلیسی افسران ایرانی را برای پاره‌ای مذاکرات بکشتی کنمبلا فرا خواند. سه افسر ایرانی: ناخدا یکم ظلی رئیس بندر شاهپور و ناو سروان رسائی و ناو سروان فزونی - فرماندهان دوناو شهباز و کرکس سوار قایق شده و درعرشه کنمبلا با امیرالبحر انگلیسی ملاقات کردند. وی پس از ابراز تأسف از حادثه‌ای که روی داده است، سه پیشنهاد زیر را با افسران نیروی دریائی ایران در میان گذاشت:

۱ - با ما همکاری نموده و علیه دولت آلمان اعلام جنگ دهید.  
 ۲ - روی ناوهای خود کماکان مشغول کار باشید ولی تحت اوامر افسران انگلیسی.

۳ - دستور میدهم دوتوپ و مسلسل کشتیهای شما را پیاده نموده، سپس در روی همان ناوهای خودتان می‌توانید بنام کشتی ارتباط مابین خرمشهر و بندر شاهپور و بندر ماهشهر بکار خود ادامه داده و با ما همکاری نمائید...<sup>۱</sup>  
 ولی افسران نیروی دریائی ایران هر سه پیشنهاد امیرالبحر انگلیسی را رد کردند و از او خواستند که در مورد پیشنهادات خود، با مقامات دولت ایران در مرکز وارد مذاکره شوند.

مهاجمین انگلیسی پس از مایوس شدن از همکاری افسران نیروی دریائی ایران تصمیم می‌گیرند که آنانرا با دو ناو شهباز و کرکس بعنوان اسارت به بصره ببرند. اما چون ناو شهباز - ظاهراً در اثر عدم همکاری و احیاناً خرابکاری یکی از افراد نیروی دریائی ایران - بگل می‌نشیند، ناچار می‌شوند که همه آنانرا به ناو کرکس منتقل کرده و بصره ببرند.

بدینترتیب حوادث سوم شهریور که ضربات بزرگی بر کشور ما وارد آورد، در حقیقت بزرگترین ضربه خود را بر نیروی دریائی جوان ایران وارد ساخت و انگلیسها در اولین فرصت توانستند نقشه ایراکه از مدتها پیش طرح کرده و با هزاران حيله و دسیسه دیپلماسی<sup>۱</sup> موفق باجرای آن نشده بودند، عملی سازند و نیرومندترین رقیب خود را در خلیج فارس که مانع تسلط کامل و مزاحم اعمال نفوذ و توسعه طلبی آنان در این منطقه بود بکلی از پای درآورند. آنان ضمناً انتقام تحقیر و شکستی را که در بازپس گرفتن پایگاه باسعدو و هنگام توسط نیروی دریائی ایران متحمل شده بودند، بدینترتیب باخون و آتش گرفتند.



## دریابان بایندر نامی جاودانه ، در تاریخ دریانوردی ایران

خوانندگان صاحب نظر و روشن بین این کتاب بی شک توجه داشته اند که از آغاز نخستین بخش تا این صفحات آخرین ، نگارنده کوشیده است ، تا حتی الامکان از هر گونه غرض ورزی ، جانبداری و قضاوت فردی درباره اشخاص و رویدادها ، برکنار بماند ... هدف ما در سرتاسر کتاب این بوده است که با استناد بـمـآخذ و ضوابط موجود ، همه حوادث را چنانکه روی داده است ، منعکس کنیم و قضاوت درباره افراد و وقایع را بخواننده صاحب نظر واگذاریم ... طبعاً در مورد حوادث سوم شهریور نیز به پیروی از همین اصل ، اجازه ندادیم احساسات شخصی و علائق ملی ، ما را از این طریق بیطرفانه منحرف سازد ... در جریان همه حوادث این کتاب - از آغاز تا انجام - فقط يك مورد خاص و منحصر بفرد وجود دارد ، که نه تنها نگارنده بلکه همه خوانندگان را نیز بجانبداری برمی انگیزد و آن ماجرای زندگی و مرگ افتخارآمیز دریادار بایندر است ، که کارنامه درخشان زندگی او ، علاقه و نقشی که در احیاء نیروی دریائی ایران داشت و سرانجام نیز جان خود را بر سر این اشتیاق نهاد ، انسان را بی اختیار به تکریم و احترام وامیدارد. از نخستین روزی که فکر تجدید حیات نیروی دریائی ایران - در آغاز دوران سلطنت اعلیحضرت فقید پدیدار شد ، تا بامداد سوم شهریور که نیروی دریائی جوان ایران با آن یورش ناجوانمردانه بنا بودی گرائید ، همه زیر وبمها ، فراز و نشیبها و تحولات نیروی دریائی ، بانام دریادار بایندر درآمیخته است . تا آنجا که اصولاً این بخش مهم تاریخی دریانوردی از نام «بایندر» تفکیک ناپذیر است .

بهمین جهت بر آن شدیم تا خلاصه ای از شرح زندگی و بیوگرافی او را در پایان فصل عرضه کنیم . البته در این مورد نیز سعی مان بر آن بوده است که ذره ای از واقعیات منحرف نشویم ، و مطالبی که در صفحات پیشین آمد ، نباید حمل بر این شود ، که حادثه ایرا تحریف کرده ، یا به تعریف و توصیف غیر واقعی از بایندر پرداخته ایم :

غلامعلی بایندر بسال ۱۲۷۷ شمسی بدنیا آمد . پدرش «علی اکبر دبیر دربار ، یکی از بزرگان طایفه بایندر بود .

در اینجا ناچاریم يك اشتباه بزرگ را که در مورد نام پدر بایندر پیش آمده و دامنه آن به کتب تاریخی - حتی تاریخ مشروطه شادروان کسروی - نیز کشیده شده است ، تصحیح کنیم .

عده ای معتقدند که دریادار بایندر فرزند امیر معزز گروسی است ... کسروی در تاریخ مشروطیت ایران ، مینویسد :

«... و برتر از آن داستان اردبیل می‌بود. در آنجا امیر معزز گروسی به دژ خوئی هائی برخاسته و نام زشتی از خود در تاریخ گذاشت...»  
 آنگاه در پاورقی همین صفحه توضیح می‌دهد:

«این امیر معزز پدر سرتیپ بایندر است که در پیش‌آمد شهریور ۱۳۲۰ در جنوب مردانگیا از خود نموده، کشته گردید. در تاریخ نام نیک پسر و نام زشت پسر هر دو خواهد ماند».

این اشتباه، نخستین بار در سال ۱۳۲۲ هنگامیکه ماجرای سوم شهریور و شرح حال شهدای نیروی دریائی، بصورت جزوه‌های کوچک توسط محمدرضا خلیلی عراقی منتشر میشد، مطرح گردید، اما با آنکه در آن زمان کسروی هنوز در قید حیات بود (سید احمد کسروی در سال ۱۳۲۴ در داسرای تهران بقتل رسید) در چاپهای بعدی تاریخ مشروطیت نیز برای اصلاح آن اقدامی نکرد، اما نویسنده جزوات مورد بحث، پس از تحقیق کامل، نظر خود را بدین شرح عنوان کرده است:

«... با آنکه در پرونده کارگزینی موجود در ستاد ارتش (شعبه بازنشستگی) مرحوم بایندر، بخط خود در برگ مخصوص تعرفه کارگزینی نام پدر خود را علی‌اکبر دبیر دربار نوشته و رونوشت مصدق شناسنامه موجود بود، ولی با این وجود با سرهنگ نصراله بایندر برادر دریادار شهید راجع باین موضوع گفتگو و در نتیجه معلوم شد، که امیر معزز گروسی عموی دریادار بایندر بوده و پدر دریادار، همان علی‌اکبر دبیر دربار میباشد، و امیر معزز شخصاً اولادی نداشته و تنها برادری داشته است بنام علی‌اکبر دبیر دربار. بدیهی است نویسنده تاریخ مشروطیت ایران در چاپهای بعدی تاریخ خود این اشتباه را اصلاح خواهد کرد و تا آنجا که من اطلاع دارم علی‌اکبر دبیر دربار رئیس ایل بایندری و مرد سلیم‌النفس و بی‌آزاری بوده است. فداکاری فرزند نیز سبب شد که برای همیشه نام پدر هم در تاریخ به نیکی برده شود...»<sup>۲</sup>

غلامعلی بایندر در مدرسه دارالفنون کلاس مخصوص مهندسی را پایان رساند و در سال ۱۲۹۹ شمسی از مدرسه نظام مشیرالدوله، با درجه ستوان دومی فارغ‌التحصیل شد.

پس از کودتای سوم اسفند به دیویزیون قزاق منتقل گردید و در اردوگشی بمازندران در مقام فرماندهی اردو اولین مدال نظامی خود را گرفت و هنگامیکه در فروردین ۱۳۰۱ کلبه سازمانهای سابق ارتش منحل شد، وی بارتش جدید منتقل گردید و در رسته توپخانه بخدمت ادامه داد.

بایندر در جنگ با قوای سیمتقو، سه گلوله خورد و بخاطر ابراز شجاعت در همین نبرد روز چهارم آبانماه ۱۳۰۱ موفق بدریافت نشان ذوالفقار گردید و سه ماه بعد بعضویت کمیسیون نشان ذوالفقار درآمد. در خرداد ۱۳۰۲ همراه نخستین کاروان دانشجویان ارتش ایرانی بفرانسه اعزام شد و دانشکده توپخانه پوآتیه و دانشکده تکمیلی فوتن بلورا گذراند و بادرجه ستون یکمی روزاول خرداد ۱۳۰۴ بایران بازگشت و در

۱ - تاریخ مشروطیت - جلد سوم - چاپ اول - ص ۱۲۸

۲ - شهدای ایران - جزوه ۷ - ص ۱۲۶ و ۱۲۷

لشکر یکم کفالت فرماندهی آتشبار را بعهده گرفت. در همین پست بعلت ابراز لیاقت رسماً با جودانی مخصوص برگزیده شده و در مقام فرماندهی آتشبار سومین نشان خود - مدال تاجگذاری - را دریافت داشت و در مأموریت سرکوبی یاغیان غرب بدرجه سروانی و دریافت مدال سپه مفتخر شد.

در دومین سفر باروپا - از تیر ماه ۱۳۰۷ - دانشگاه جنگ فرانسه را با موفقیت طی کرد. روز ۲۵ آذر ۱۳۰۹ بایران بازگشت و معاونت هنگ اول تیپ مستقل توپخانه پادگان مرکز را عهده‌دار شد. برای اولین بار آئین‌نامه قوانین تیر توپخانه، توسط او برشته تحریر درآمد و روز اول فروردین ۱۳۱۰ بدرجه سرگردی بفرماندهی هنگ توپخانه منصوب گردید. درست در همین زمان فکر تأسیس نیروی دریائی پیدا شد و بایندر مأموریت یافت که یک گروه ۲۰۰ نفری را همراه خود برای گرفتن تعلیم بایتالیا ببرد. او این مأموریت را بخوبی انجام داد. کشتیها و حوض شناور ایران بدستور او خریداری و بایران حمل شد و پس از چند سفر بایتالیا در سوم مارس ۱۹۳۲ از دولت ایتالیا موفق بدریافت نشان تاج شد.

پس از سه سال سرگردی از فروردین ۱۳۱۳ بدرجه ناخدا دومی (سرهنگ ۲) نایل گردید و بعنوان نماینده دریائی ایران عضو کمیسیون حل اختلاف با عراق برسر شط العرب بود. در ۱۳۱۵ در مقام فرماندهی نیروی دریائی ایران بدرجه ناخدا یکم و چهارسال بعد بدرجه دریاداری (سرتیپی) رسید.

او در نتیجه مسافرتهاى بسیار زبانهای فرانسه، انگلیسی و ایتالیائی را بخوبی می‌دانست و با زبان ترکی استانبولی نیز آشنائی داشت. آثار او بغیر از شش جلد آئین‌نامه‌های توپخانه و مقالات متعدد راجع باین فن و سایر فنون نظامی کتابی درباره خلیج فارس است که در ردیف بزرگترین اسناد تاریخی ایران بشمار می‌رود. آخرین اثر او کتاب اصول دریانوردی بود که در زمان حیات خود موفق بچاپ آن نگردید. در یکی از مسافرتهاى لندن، بادوشیزه‌ای بنام «امیلی سایکسن» آشنا شد و با اینکه ازدواج افسران ایرانی با زنان خارجی ممنوع شده بود، در سال ۱۳۱۲ با وی ازدواج کرد.

بایندر به نیروی دریائی ایران عشق می‌ورزید، سازمان‌ها و افسران نیروی دریائی را چون فرزندان خود دوست میداشت، زیرا خود از آغاز تولد این سازمان، بنیان‌گذار و رهبر آن بود.

چگونگی شهادت دریادار بایندر، تا آنجا که گواهی افراد و ظواهر امر نشان می‌دهد، بدین شرح بوده است که: ساعت چهاربامداد سوم شهریور درخانه خود با صدای انفجار توپ، از خواب برمی‌خیزد. او ۴۸ ساعت بود که بفرماندهی کل پادگان منصوب شده بود، و تیپ مستقل مرزی را نیز زیر فرمان داشت. با سرعت از خانه خارج شده و تصمیم می‌گیرد خود را بمحوطه نیروی دریائی برساند، ولی محل پادگان آنطرف رودخانه کارون قرار دارد و رودخانه نیز زیر آتش مسلسل نیروهای مهاجم است. با یک موتور آبی، از ساحل خرمشهر خود را بمحوطه نیروی دریائی می‌رساند و پس از تشویق افسران ستاد نیروی دریائی بمقاومت، خود را به تلگرافخانه رسانده گزارش

وقایع را بتهران و اهواز مخابره می‌کند. آنگاه بقرارگاه فرمانده گردان مرزی رفته عده‌ایرا مأمور مقاومت در برابر مهاجمین می‌کند و خود در اتومبیل قرار گرفته باتفاق سروان ولی مکرری‌نژاد - که کفالت فرماندهی گردان یکم هنگ هشت توپخانه را داشت - داخل اتومبیل نشسته از راه خشکی عازم خرمشهر می‌شود. او تصمیم داشت در حفار که از لحاظ نظامی موقعیت مناسبی داشت مستقر شده و فرماندهی ستاد تیپ را در همین منطقه تشکیل دهد و بمقاومت پردازد. در این مکان از پیش دو توپ صدوینچ و گروهی سرباز مستقر شده بودند. اما چند دقیقه از حرکت اتومبیل نگذشته بود که ناگهان نیروی موتوریزه مهاجمین راه‌را بر آنها می‌بندد. بایندر براننده فرمان بازگشت می‌دهد ولی درجهت دیگر نیز بانرویی مهاجم روبرو می‌شوند. بایندر و مکرری‌نژاد که اولی بیک تفنگ برنو و دومی باسلحه کمری مجهز بودند، پیاده شده تصمیم می‌گیرند بااستفاده از پستی و بلندی زمین خودرا به نهرآب رسانده و باشنا بمرکز فرماندهی در حفار به‌پیوندند، اما بمحض پیاده شدن، بافرمان ایست افراد مهاجم مواجه می‌شوند، ولی دو افسر درحال مقاومت و جنگ و گریز همچنان خود را بسوی دریا می‌کشاند، که یک رگبار مسلسل هردو را از پای درمی‌آورد.

این حادثه در حوالی پاسگاهی نزدیک بی‌سیم خرمشهر اتفاق می‌افتد. مهاجمین دو افسر مجروح را بعمارت بی‌سیم می‌برند و چون عطش شدید بر هردو مجروح مستولی شده است، کمی آب می‌طلبند، اما هنوز جرعه‌های نخستین از گلولی‌شان پایان نرفته است که یکی پس از دیگری جان می‌سپارند.

ساعتی بعد، جسد دریادار بایندر را در محوطه نیروی دریائی، جلوی مجسمه نزدیک دکل پرچم ب‌خاک سپردند. از طرف انگلیسها قطعه سنگ کوچکی روی گور نصب شد، که روی آن نوشته شده بود «اینجا آرامگاه دریادار بایندر است که در سوم شهریور شهید شد».

شادروان بایندر یکی از فهیم‌ترین و رشیدترین افسران ایرانی است. گذشته از مدالها و نشانهایی که همه از شهامت و جانبازی او حکایت می‌کند. همه آنها که روزی از نزدیک با وی برخورد کرده‌اند، ایران پرستی، عشق به نیروی دریائی اخلاق و کردار پسندیده او را تأیید و تحسین می‌کنند. کار و رفتار او در خارج از کشور نمونه و سرمشق بود و پرونده او پراز تقدیر نامه‌های کتبی از داخل و خارج کشور است.

در دومین سفر بایتالیا، والا حضرت ولیعهد ایران (شاهنشاه آریامهر) که در سویس بادامه تحصیل اشتغال داشتند، بمنظور بازدید از کشتیهای ایران و چگونگی تعلیم و آموزش افسران ایرانی بایتالیا سفر کردند. در این سفر فعالیت و نحوه کار دریادار بایندر مورد توجه فوق‌العاده قرار گرفت و والا حضرت ولیعهد ویرا مورد عنایت فراوان قرار دادند.

زنده‌ترین نمونه شهامت و ایران پرستی بایندر چگونگی شهادت اوست. وقتی افراد مهاجم انگلیسی باو و مکرری‌نژاد فرمان ایست دادند، بایندر خیلی خوب می‌دانست که اگر تیراندازی نکند، زنده خواهد ماند، ولی باید تفنگ اسارت را گردن نهد. و باز تردید نداشت که با شروع تیراندازی در حالیکه چند گلوله بیشتر نداشت، زیر رگبار

مسلل نیروی مهاجم قرار خواهد گرفت. بایندر بی‌هیچ تردیدی راه دوم را انتخاب کرد و بشهادت رسید .

... و باز نکته حساس‌تر اینکه : بلافاصله پس از اعلام تهاجم نیروهای بیگانه دولت ایران رسماً اعلام کرد قوای مسلح ایران در برابر بیگانگان مقاومت نمی‌کنند، و اگر چنین امری نیز اتفاق افتاده، صرفاً با ابتکار افسران و افراد محلی بوده است . در نتیجه اگر دریادار بایندر دست به هیچگونه مقاومتی نیز نمی‌زد و تسلیم می‌شد، از طرف دولت مرکزی بهیچوجه مورد بازخواست قرار نمی‌گرفت ... کما اینکه بسیاری از افسران و امرای ارتش ، در همانروزها تسلیم شدند و یا اینکه دست به هیچ‌نوع مقاومتی نزدند ، و هیچ مشکلی نیز برای آنان ایجاد نشد .

تقدیر چنین خواسته بود که بایندر نه شاهد غرق ناوهای باشد که خود لحظه به لحظه ناظر بر ساختمان و تولد آنها بود و نه تسخیر و مصادره سایر کشتیها و اسارت نامانده نیروی دریائی را ببیند ، که چون فرزندان خود دوستشان می‌داشت . درست در همان لحظاتی که بایندر برای همیشه دیده برهم مینهاد . ناوهای ببر و پلنگ نیز آخرین لحظات وجود خود را می‌گذراندند و هنگامیکه او را بخاک می‌سپردند، از نیروی دریائی ایران نیز اثری برجای نماند .

همسر انگلیسی دریادار بایندر ، بلافاصله پس از شهادت شوهرش، خوزستان را ترك گفت و در همدان به نیروهای انگلیسی پیوست و از همانجا عازم لندن شد . از دریادار بایندر پسری بجای مانده است که رستم بایندر نامدار و اکنون در خدمت شرکت ملی نفت ایران می‌باشد .







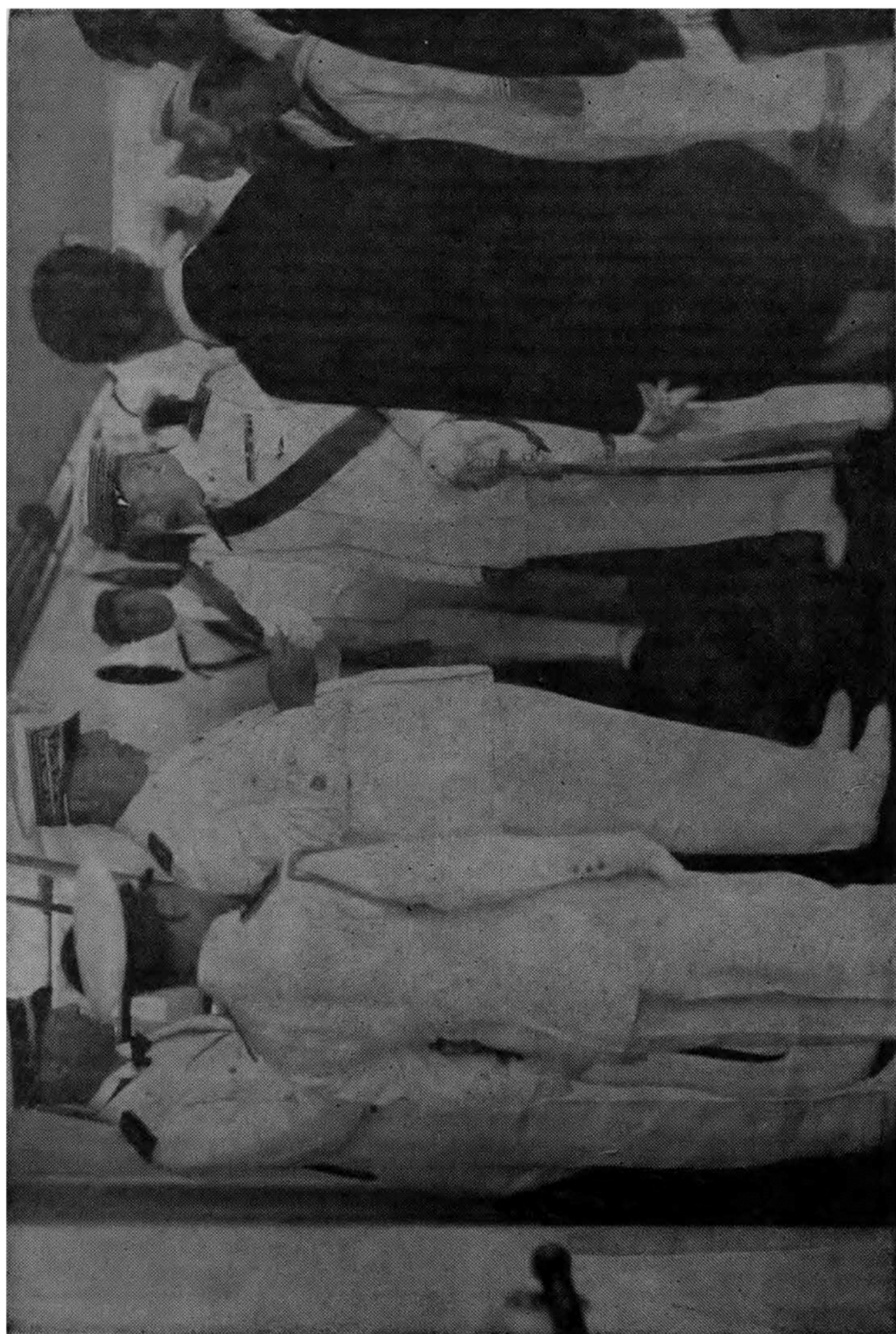


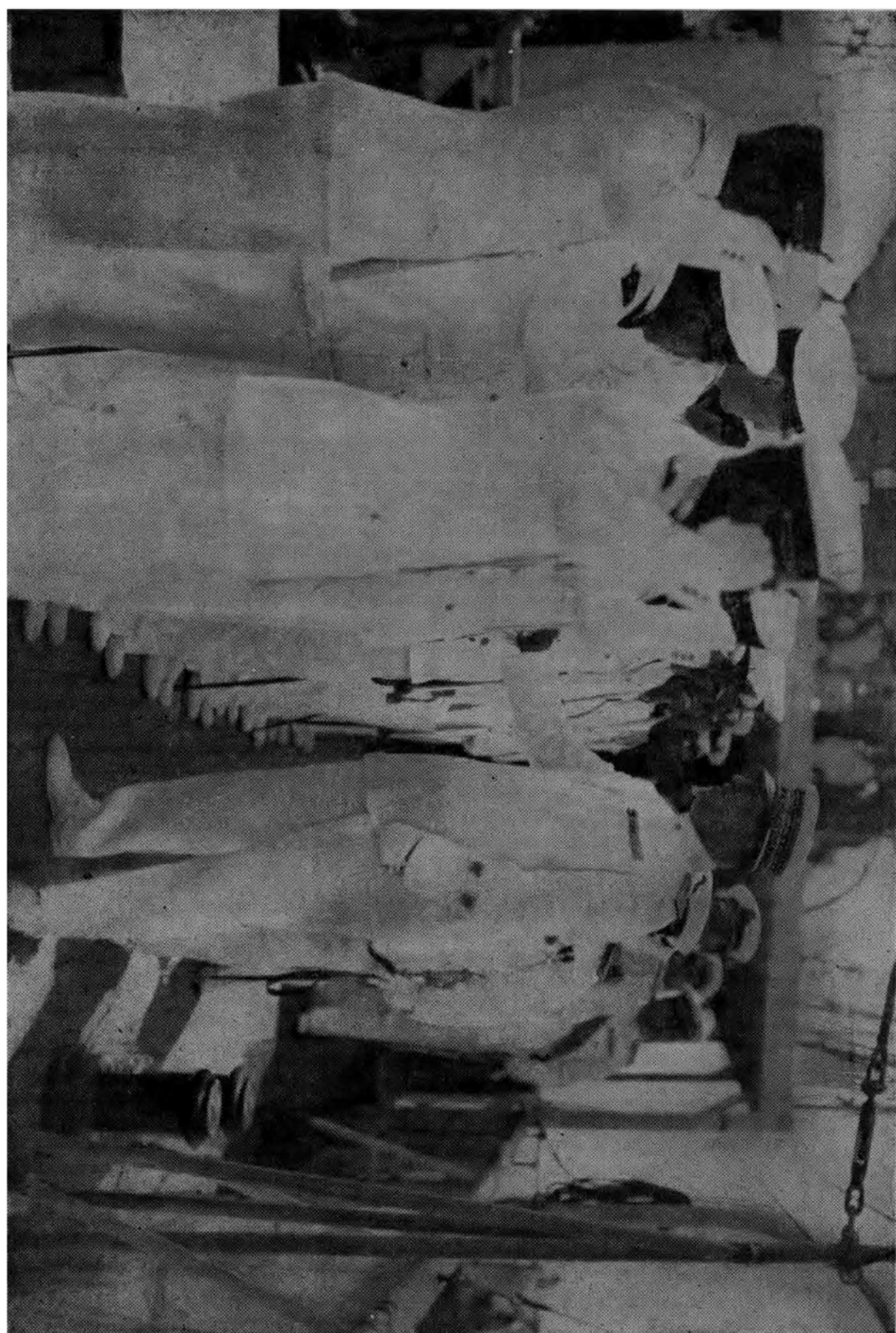
گروه افسران اعزامی ایران در ایتالیا - ردیف نشسته افسران ایتالیایی و ایستاده از راست بچپ: عباس صفائی - فرج الله رسائی - رضانوربخش - جعفر فزونی - غلامرضا دهتازبانی - عمید از شیروانی - نصرالله امانپور - ناصر رافت .

---

رئیس دانشکده نیروی دریایی ایتالیا درباره افسران ایرانی فرماندهی نیروی دریایی آن کشور گزارش می‌دهد - نقر سمت چپ (پشت بدوربین) دریابان فقید بایندر ایستاده است. (ص ۸۹۵)

---







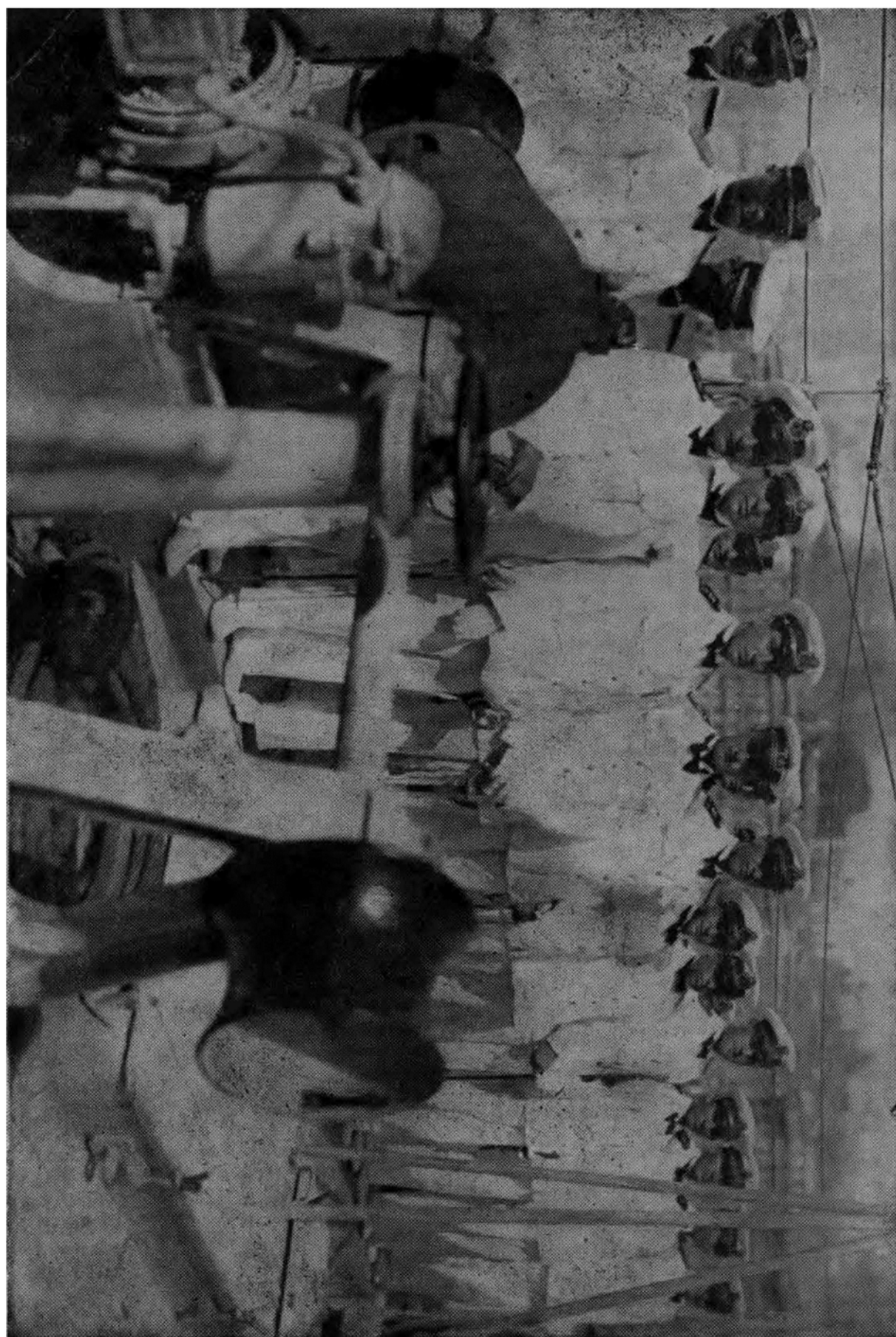
ناوهای شهباز، کرکس، سیمرغ و شاهین در اسکله بندر شاهرور در نخستین روز ورود به این بندر

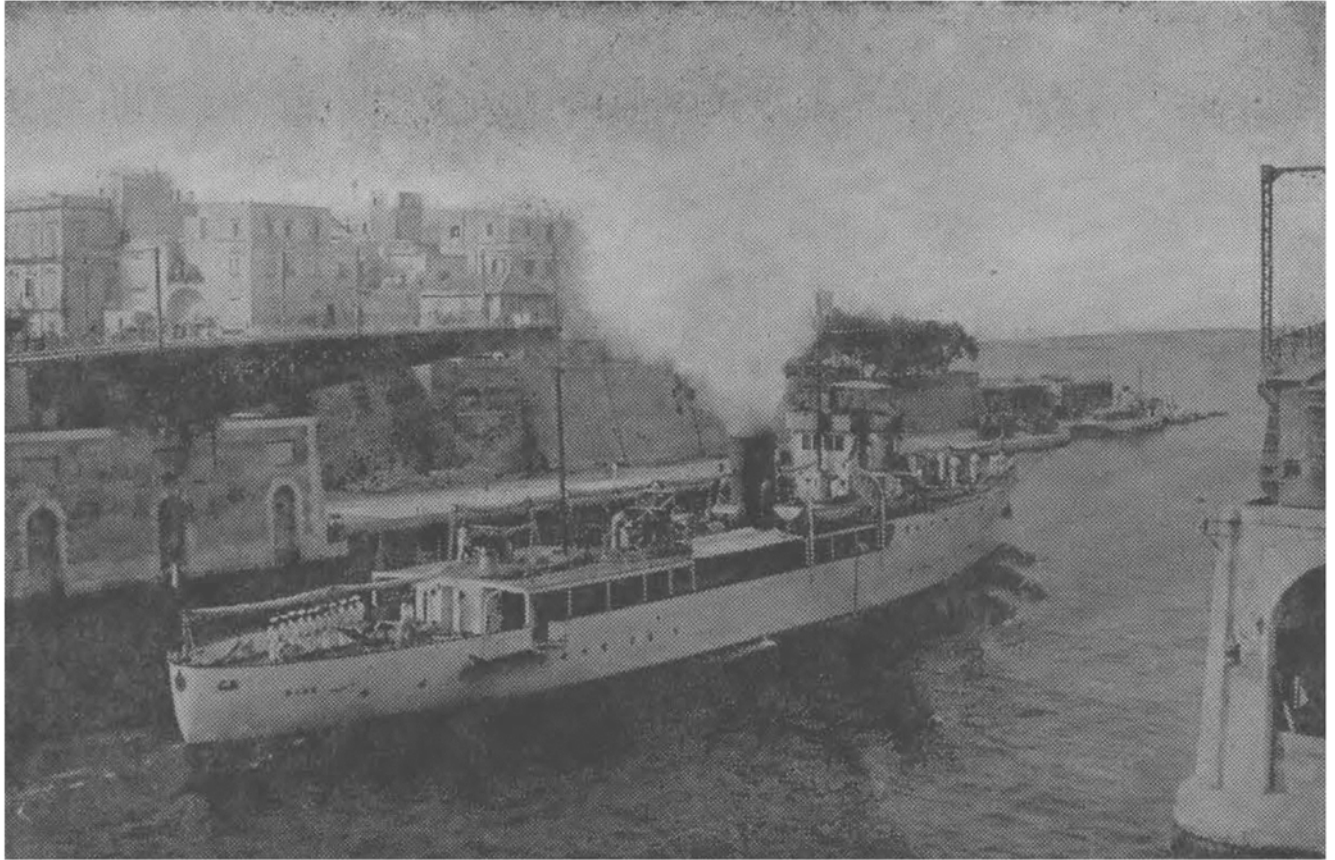
---

فرمانده نیروی دریایی ایتالیا قبل از عزیمت افسران ایرانی از آن کشور، با آنان خداحافظی می‌کند.

→ (ص ۸۸۶)

---





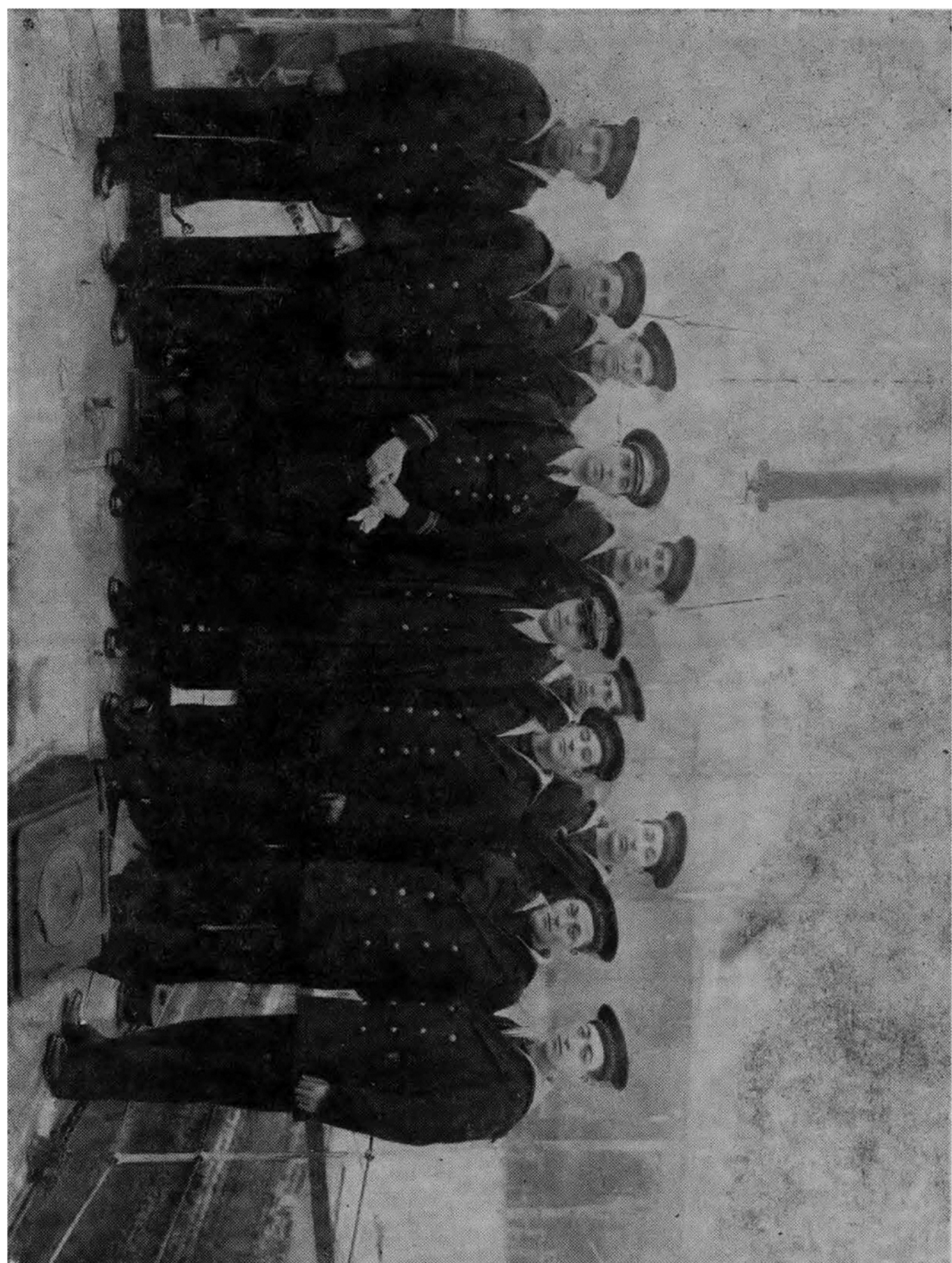
ناو بیر در بندر «تاراتو» ایتالیا ، قبل از حرکت سوی بندر ایران

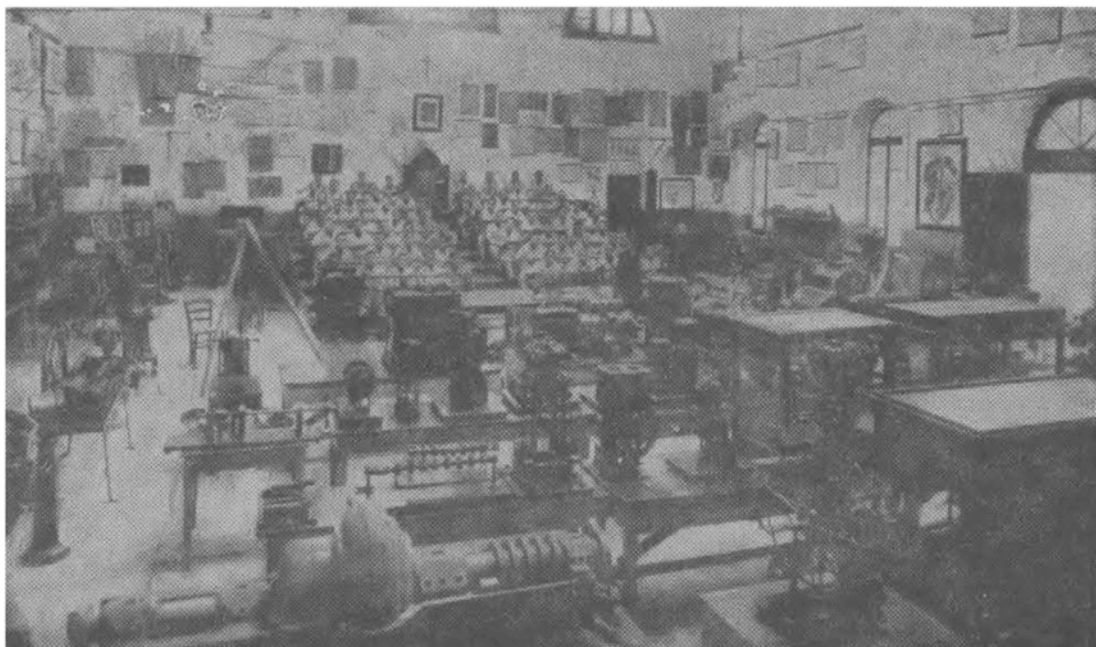
---

نخستین گروه افران نیروی دریایی ایران در ایتالیا - این عکس روی عرشه ناو بیر در ایتالیا  
برداشته شده .

(ص ۸۹۸)







کارگاه موتورهای کشتی‌های جنگی در مدرسه سلطنتی مکانیکی ونیز

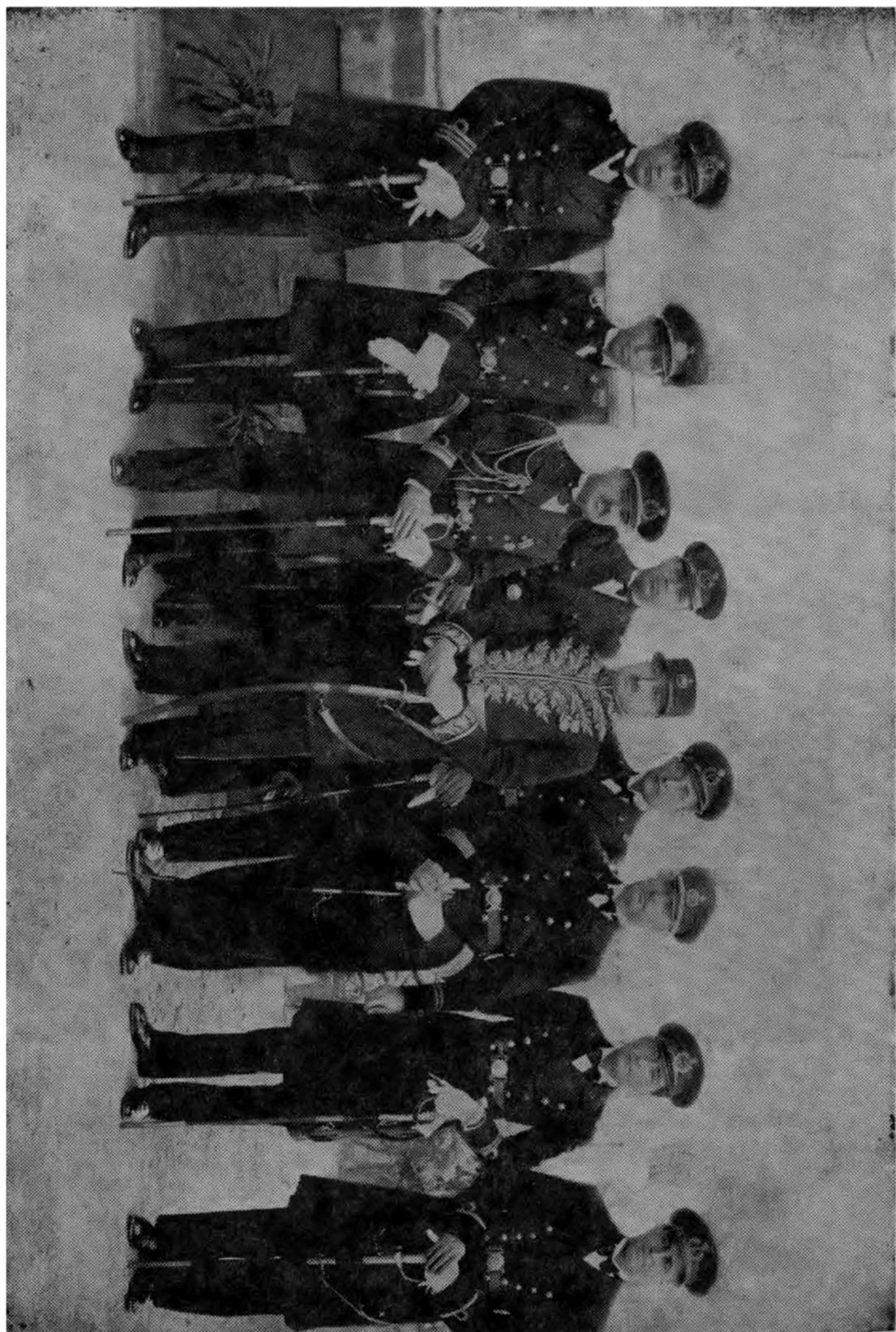



---

چهارمین گروه افسران نیروی دریائی ایران در ایتالیا - از راست بچپ :  
 ناصر عمیدی - اصغر حاجب - رحمت‌دبیر علانی - یدالله بایندر - پرویز افشار (علی زند سرپرست  
 گروه چهارم) مینورلی افسر ایتالیائی - کماندان مدرسه مکانیکی ونیز - صمد مجلسی - هوشنگ  
 الهی - مهدی الهی - امیر الهی .  
 → (ص ۹۰۰)

---







مهدی‌خان افخمی (سمت‌راست) و پرویز یارافشار، دوتن از دانشجویان نیروی دریائی ایران که به ایتالیا اعزام شدند. اعلیحضرت فقید برای نشان دادن ارزش و اعتبار نیروی دریائی ایران سعی داشت فرزندان رجال را بخدمت در این سازمان تشویق کند و اعزام گروهی از این افراد به ایتالیا در اجرای این نظر بود.

افسران اعزامی به ایتالیا، در راه ایران با ناو بزرگ کراچی شده‌اند. از راست بچپ: ناوبان یکم فزونی - ناوبان یکم نصرالله تقی فرمانده ناو پلنگ - سرگرد آلمانی - ناوبان یکم مرتضی‌دفتری - کی استوان سرکنسول ایران در کراچی - ناوبان یکم حبیب‌الله شاهین - ناخدا سوم غلامعلی بایندر فرمانده نیروی دریائی جنوب - سرگرد امین‌رئیس‌امور اداری نیروی دریائی جنوب و ناوبان ظلی فرمانده بزرگ بهمن (۱۳۱۴) (ص ۹۰۴)

→

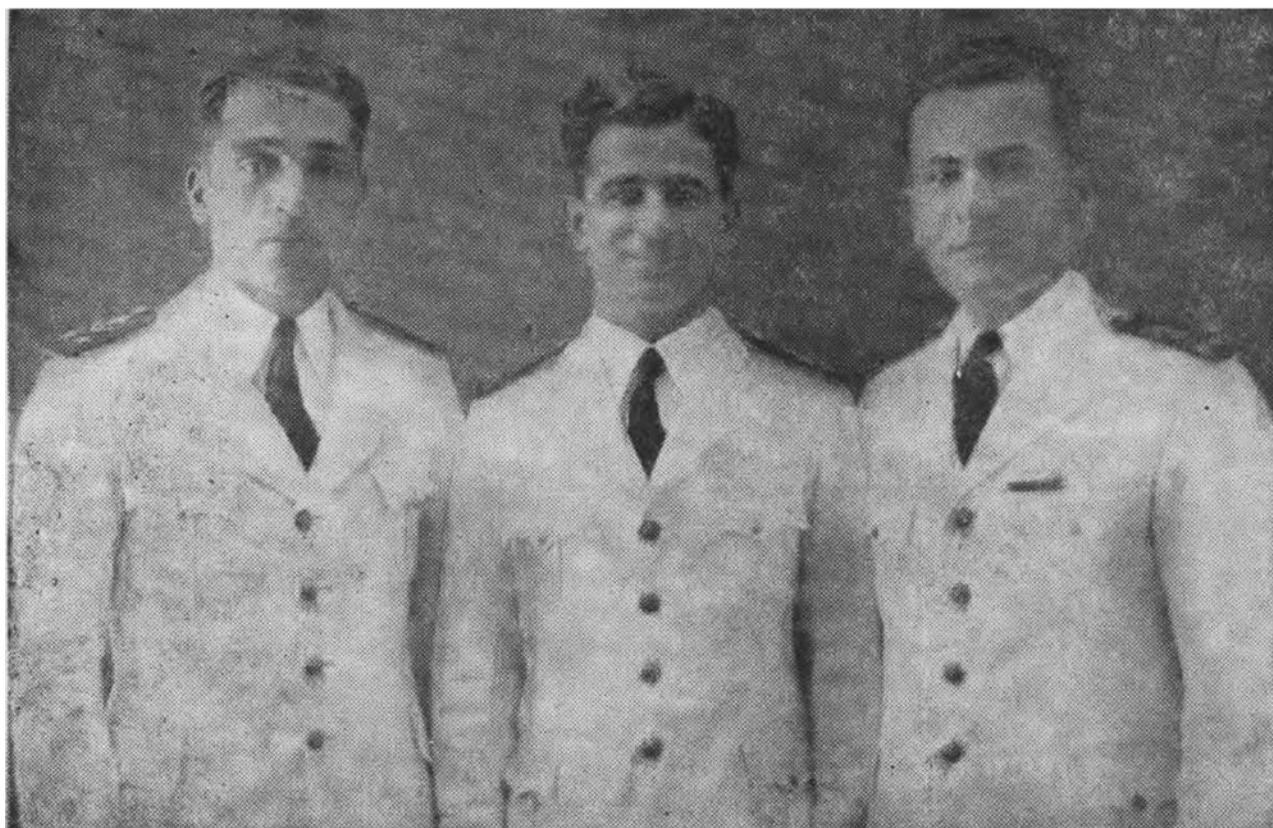


ناخدا نصرالله نقدی یکی دیگر از شهدای  
سوم شهریور ۱۳۴۰



ناوسروان حسن میلانیان یکی از شهدای  
سوم شهریور ۱۳۴۰

ناوسروان رسائی (دریابد فطی) فرمانده ناوشهباز (سمت راست) باتفاق ناوسروان جعفر  
فرونی ، فرمانده ناو سمیرغ (سمت چپ) و ناوسروان علیمحمدمقدم افسر ومهندس میکانیک  
وبرق .





شادروان اعلیحضرت رضاشاه ، در آخرین سفر به جنوب (هنگام جنگ دوم جهانی) باتفاق  
والاحضرت ولیعهد (شاهنشاه آریامهر) - دریادار شهید بایندر گزارش نیروی دریائی را  
بعرض می‌رساند .



افسران نیروی دریایی ایران در آخرین رژه سال ۱۳۰۹ پای پیکره اعلی حضرت فقید

---

**بخش شانزدهم**

---

**نیروی دریائی زنده میشود**

---

بیست سال تلاش مداوم برای احیاء نیروی دریائی ایران، با تهاجم ناجوانمردانه بیگانگان نقش بر آب شد. غرق و نابودی دوناو بزرگ بیر و پلنگ و لطمه‌ای که بر سایر واحدها وارد آمد، اسارت و مصادره مابقی کشتی‌ها و قایقها، شهادت چندین افسر شجاع و صدها سرباز و درجه‌دار، یک بار دیگر خلیج فارس را به جولانگاه بی‌رقیب قدرتهای استعمارگر مبدل ساخت ... اما کشور مستقلی چون ایران، با مرزهای وسیع دریائی، که سهل‌ترین وسیله ارتباط تجاری با چهارگوشه جهان است، و همچنین با توجه به تجربه تلخ سوم شهریور، که وجود یک نیروی مقتدر پاسدار را در مرزهای گسترده جنوب کشور ایجاب می‌کرد، بی‌تردید نیاز به ناوگانی مقتدر داشت. بهمین جهت بلافاصله پس از پایان جنگ جهانی دوم، و حتی در سالهای آخر جنگ، با وجود اشغال ایران توسط نیروهای خارجی، تلاش برای احیاء مجدد نیروی دریائی شاهنشاهی آغاز شد. خوشبختانه این تلاشها به‌ثمر رسید و سرانجام در سال ۱۳۲۴ دولت انگلیس، بندر خرمشهر را که از سحرگاه سوم شهریور تحت اشغال نیروهای خود درآورده بود، تخلیه کرد و به اولیاء ارتش ایران تحویل داد. همچنین سه فروند، از چهار فروند ناوهای توپدار ایران - باسامی شاهرخ، سیمرخ و شهباز را که از روز سوم شهریور تحت تسلط انگلیسها بود، با دیگر بایران - بازگردانده شد ... و اما ناو کرس که دیدیم چگونه باقی مانده افسران و افراد نیروی دریائی ایران را باسارت برد و در بصره بدست زندانبانان انگلیسی سپرد، هرگز به ایران بازگردانده نشد، زیرا این ناورا انگلیسها متلاشی کرده و به‌مصرف تعمیر کشتی‌های خود رسانیده بودند. ناو یدک‌بر نیز که توسط مهاجمین مصادره شده بود و در تمام مدت جنگ از آن بهره‌برداری می‌کردند بایران تحویل داده شد.

مقامات شوروی نیز که نیروی مختصر ایران را در بحر خزر مصادره کرده بودند، در همین هنگام سه فروند ناوچه‌های نیروی دریائی را به مأموران وزارت جنگ ایران در بندر پهلوی تحویل دادند. بدین ترتیب مقدمات تشکیل مجدد نیروی دریائی ایران تدارک دیده‌شد و سرانجام در نیمه دوم سال ۱۳۲۵ سازمان‌های نیروی دریائی ایران در شمال و جنوب، با واحدهائی که از دو نیروی مهاجم بازپس گرفته بودند، موجودیت خود را اعلام داشت. افسران نیروی دریائی نیز که پس از انهدام این نیرو، به وزارت جنگ و ستاد ارتش منتقل شده و در این سازمانها انجام وظیفه می‌کردند، با ردیگر جمع-

آوری شدند و بخلیج فارس و دریای خزر اعزام گردیدند . علاوه بر اینها، بدنبال پافشاری دولت ایران مبنی بر اعتراض به تهاجم و غافلگیری سوم شهریور، بنابه تقاضای دولت انگلیس ، هیئتی از افسران ارشد دریائی ایران، برای مذاکره با مقامات انگلیسی و جبران خسارتی که در نتیجه غرق وانهدام واحدهای دریائی ایران بکشور ما وارد شده بود، به انگلستان اعزام شدند. اعضای این هیئت پس از مذاکرات طولانی، موفق شدند يك ناو ۱۲۰۰ تنی و يك ناو ۱۶۵۰ تنی را بجای ناوهای ۹۵۰ تنی بیر و پلنگ، از انگلستان بگیرند و این دوناو را بیاد ناوهای از دست رفته ایران مجدداً بیر و پلنگ نام نهادند . همچنین دوناوچه پنجاه تنی و يك ناوچه آتش نشانی و دو کرجی موتور دهنی بابت غرامت از نیروی دریائی انگلیس اخذ و در خرمشهر به نیروی دریائی ایران تحویل داده شد .

چنین بود که نیروی دریائی ایران مجدداً شکل گرفت . ولی چنانکه بارها اشاره شد ، ایران برای حفظ ثبات و امنیت خویش و برای پاسداری از مرزهای گسترده خود در مناطق جنوبی و مهمتر از همه بخاطر حفاظت از تاسیسات و منابع نفتی ایران که در طول کرانه جنوبی قرار دارد، و سرانجام برای جلوگیری از نفوذ و تسلط نیروهای استعماری و حفظ امنیت منطقه خلیج فارس ، احتیاج بیک نیروی دریائی مدرن و نیرومند داشت و دولت ایران هرگز از اندیشه ایجاد چنین نیروئی غافل نبود . مخصوصاً در سالهای اخیر که باتوسعه اقتصادی و افزایش ناگهانی مصنوعات داخلی و صنایع ملی ، اهمیت سازمان تجاری دریائی بیش از پیش احساس می شد .

در سالهای اخیر نیروی دریائی ایران باتجهیزات مدرن و امروزی ، بصورت يك قدرت دریائی طراز اول شده و در سال ۱۳۴۹ باورود ناوشکن آرتیمیز، ناوسر فرماندهی نیروی دریائی شاهنشاهی و مانور بزرگی که پس از آغاز خدمت این ناو در خلیج فارس صورت گرفت ، نیروی دریائی شاهنشاهی ایران نشان داد که می تواند مسئولیت خطیر دفاع از مرزهای وسیع و گسترده جنوبی و مهمتر از آن حفظ امنیت و ثبات سرتاسر منطقه خلیج فارس را بنحو احسن انجام دهد .

نیروی دریائی شاهنشاهی که باتلاش مردان ایران پرست و باشاهمتی چون دریادار بایندر، تجدید حیات یافت و از فداکاری و جانبازی میلانی ها ، کهنموئی ها، ریاضی ها، هریسچی ها ... و صدها چهره آشنا و قهرمانان گمنام دیگر سنتی از افتخار و مردانگی بوجود آورد ، که می تواند سرمشقی آموزنده ، برای همه دریانوردان ایرانی ، در طول سالها و قرنهای آینده باشد ، خوشبختانه این روحیه پر غرور و این سنت عالی را همچنان برای خود محفوظ داشته است . و اینک جای آن دارد که قدرت دریائی امروز ایران و واحدهای مدرن و مجهز آنرا بخوانندگان ارجمند بشناسانیم .

نیروی دریائی ایران، در حال حاضر یکی از نیروهای بزرگ و مجهز و مدرن دریائی در خلیج فارس است که میتوان پس از خروج نیروهای انگلیس از این منطقه ، در خلیج فارس ، از نظر قدرت مقام اول را خواهد داشت . اگرچه تا لحظه ای که این مطالب نوشته می شود، هنوز چند فروند از ناوهای خریداری شده نیروی دریائی به خلیج فارس نرسیده است، اما سازمان دریائی ایران بموجب نشریه رسمی نیروی دریائی



شاهنشاهی مرکب از هفده ناو و پنج ناوچه است که از جمله آنها ناولسلطنتی - ناوسر - فرماندهی - ناوشکن پاسور - مینروب کرانه‌ای - مینروب رودخانه‌ای ناو گشتی توپدار - ناو تعمیراتی - آب کش - یدک کش، ناوچه‌ها و تعدادی هلیکوپتر - هورکرافت و سایر تجهیزات نظامی را در سرتاسر خلیج فارس می‌توان نام برد. در اینجا به اختصار و به نقل نشریات نیروی دریائی ایران مشخصات این واحد را نقل می‌کنیم.

تذکر این نکته نیز ضروری است که پیاس فداکاری و درگذشت فرماندهان دلبری که در حمله ناجوانمردانه و غافلگیرانه سوم شهریور ۱۳۲۰، شربت شهادت نوشیده‌اند، چند ناوباسم آنها نامگذاری شده است:

#### اسامی و مشخصات ناوها

- ناو سلطنتی شهسوار: ظرفیت: ۵۳۰ تن - درازا: ۱۷۶ پا پهنا: ۲۳۳ پا - ناوشاهنشاهی آرتمیز، ناوسر فرماندهی نیروی دریائی - از نوع ناوشکن سنگین - مجهز بمسکوی پرتاب موشک و توپهای ضد هوائی سطحی ظرفیت ۳۳۶۱ تن - درازا ۱۱۵٫۵ متر پهنا ۱۲٫۳ متر.

چهار ناو همانند سام، زال، رستم و فرامرز - ناوشکن‌های پاسور - مجهز به توپخانه و سکوی پرتاب موشک‌های ضد هوائی و سطحی و سلاحه ضد زیر دریائی: ظرفیت هریک حدود ۱۲۰۰ تن درازا ۹٫۴ متر.

- چهار ناو همانند: بایندر، تقدی، میلانیا و کهنموئی - ناوباسور - مجهز به توپخانه ضد هوائی و سطحی و چند سلاحه ضد زیر دریائی: ظرفیت هریک ۱۱۳۵ تن - درازا ۸۳٫۸ متر - پهنا ۱۰ متر - این ناوها با سامی شهدای نیروی دریائی ایران در سوم شهریور نامگذاری شده است.

- چهار ناو شاهرخ، شهباز، سیمرغ و کرکس - مینروب کرانه‌ای. مجهز به مسلسل و انواع دستگاه‌های مینروبی: ظرفیت هریک ۳۷۸ تن - درازا ۱۴۵٫۸ پا - پهنا ۲۸ پا.

- ناوهای هریسچی و ریاضی - نامگذاری شده بنام شهیدان - مینروب رودخانه‌ای - مجهز به انواع دستگاههای مینروبی: ظرفیت ۲۳۵ تن - درازا ۱۱۱ پا - پهنا ۲۳ پا.

- ناوهای پروین و بهرام - ناو گشتی توپدار - دارای توپخانه ضد هوائی و تجهیزات ضد زیر دریائی ظرفیت هریک ۱۴۶ تن - درازا ۱۰۱ پا پهنا ۲۱ پا.

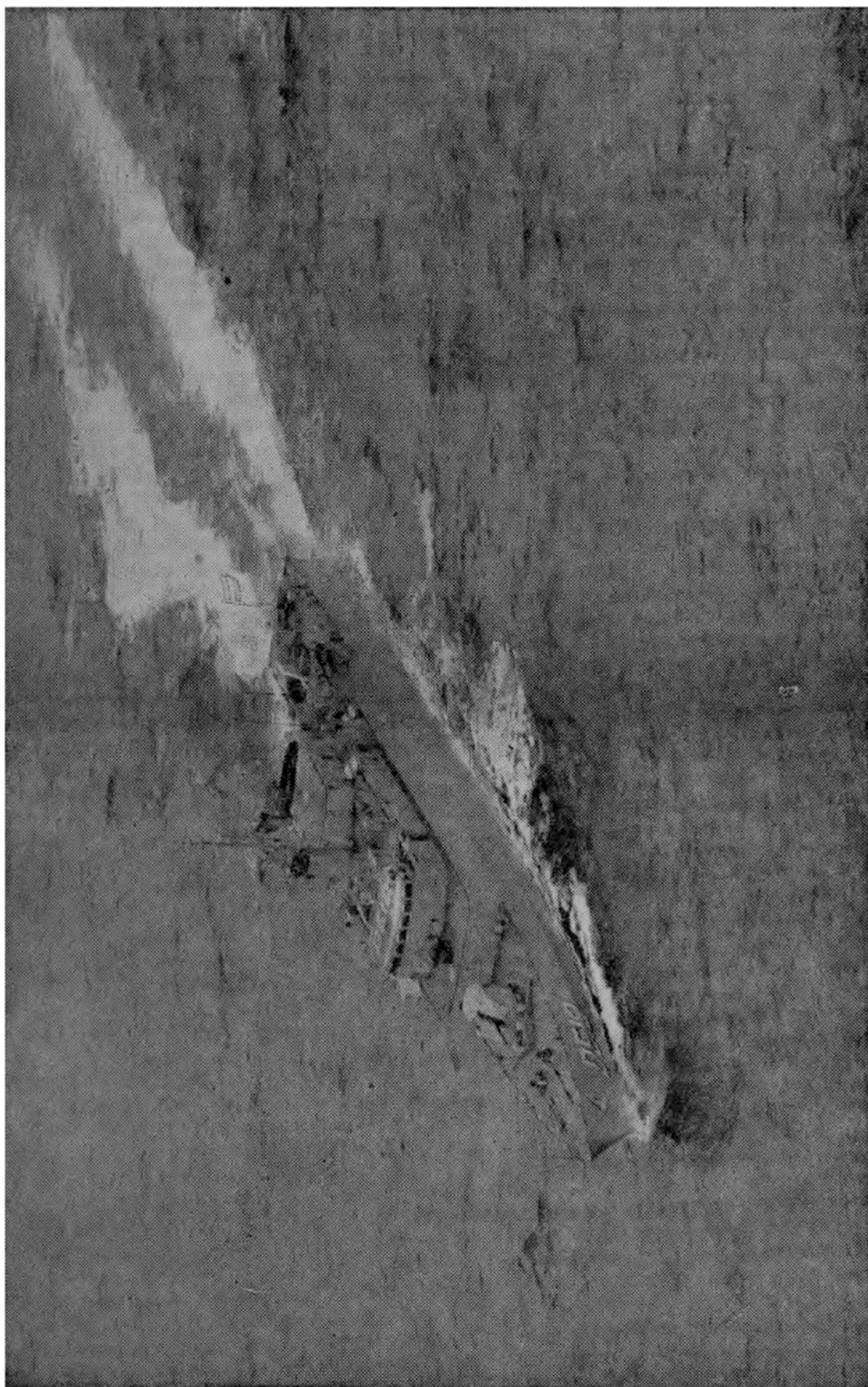
- ناو سهراب - ناو تعمیراتی - این ناو دارای دستگاههای گوناگونی برای تعمیر یگانهای شناور - ظرفیت ۴۱۰۰ تن - درازا ۳۲۸ پا - پهنا ۵۰ پا.

- ناو لنگه - ناو آب کش: ظرفیت ۱۷۰۰ تن درازا ۱۷۸٫۳ پا - پهنا ۳۲٫۲ پا - ناوچه بهمنشیر - یدک کش بندر ظرفیت ۱۵۰ تن

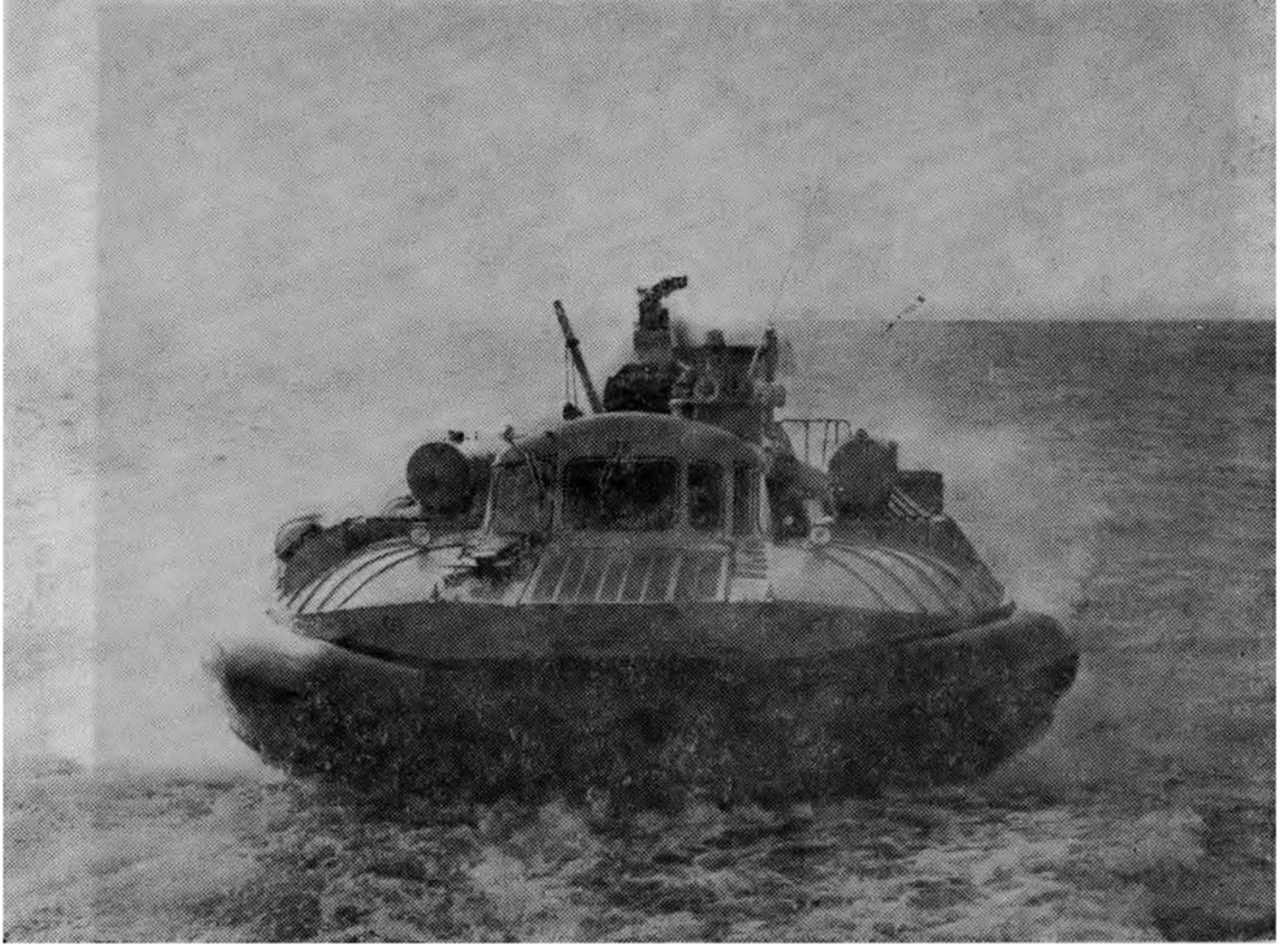
۱ - این نشریه (شماره ویژه بیک دریا) در تاریخ ۱۴ آبانماه ۱۳۴۹ بمناسبت سی و هشتمین سال تاسیس نیروی دریائی ایران (روز ۱۴ آبان ۱۳۱۱) منتشر شده است. رئیس هیئت تحریریه این نشریه دریاسالار فرج‌الله رسائی و مدیر عامل آن دریادار کمال حبیب‌اللهی است و زیر نظر ناوبان یکم رضا کاظمی منتشر میشود.

— چهار ناوچه کیوان ، مهران ، تیران و ماهان : مجهز به توپخانه ضدهوائی و اسلحه‌های ضد زیر دریائی ظرفیت ۱۰۷ تن — درازا ۹۵ پا — پهنا ۲۰٫۲ پا .  
 علاوه بر این در سالهای اخیر تعدادی ناو از نوع هوورکرافت (هواناو) جدیدترین و مدرتترین وسیله دریائی با مشخصات هواناو SRN ۹ با ظرفیت ۱۱ تن و تیربارهای سبک UL-IH ( ۲۰۶ — Jetranger ) برای پشتیبانی از واحدهای دریائی سبک برای خدمت در ارون درود بسازمان نیروی دریائی ایران اضافه شده است .  
 — همچنین نیروی دریائی ایران به تعدادی هلیکوپتر هوادریا — از نوع ( ۲۰۵ — مجهز شده است .



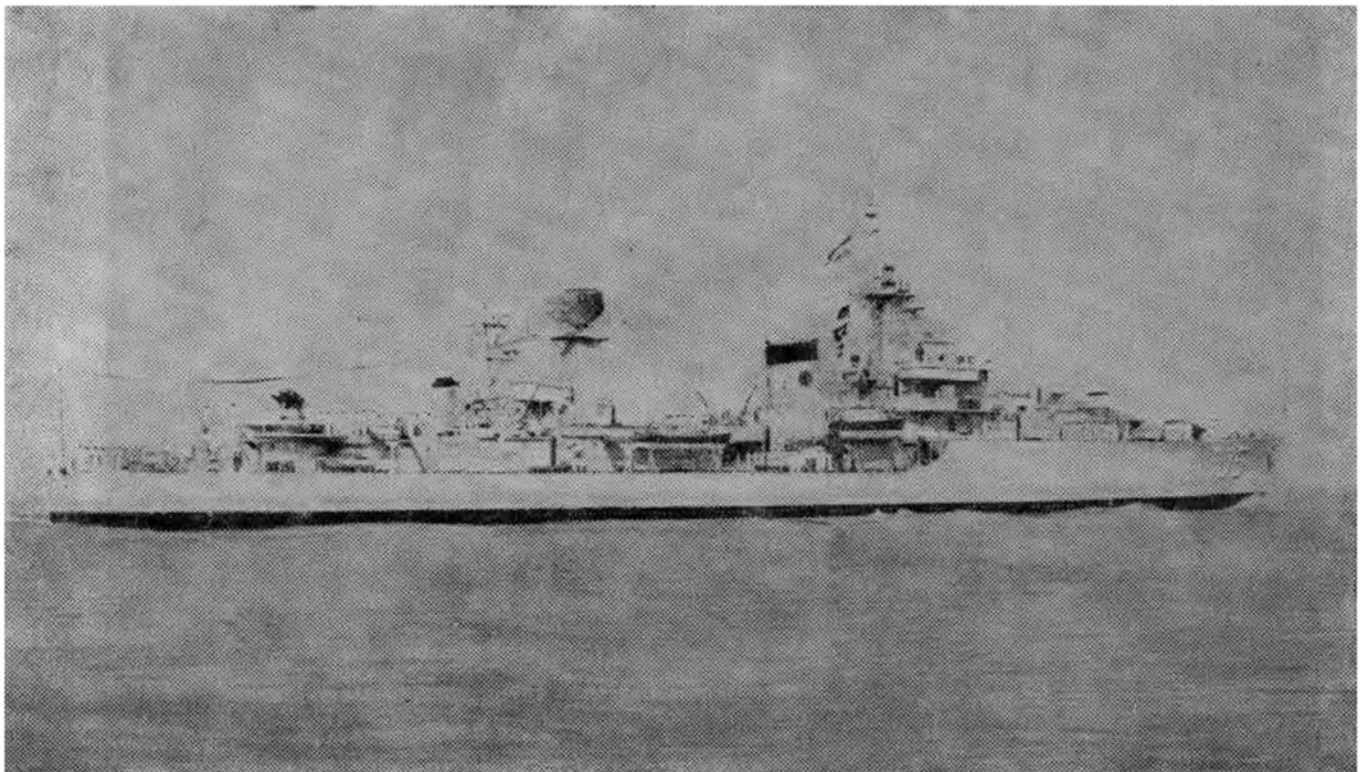


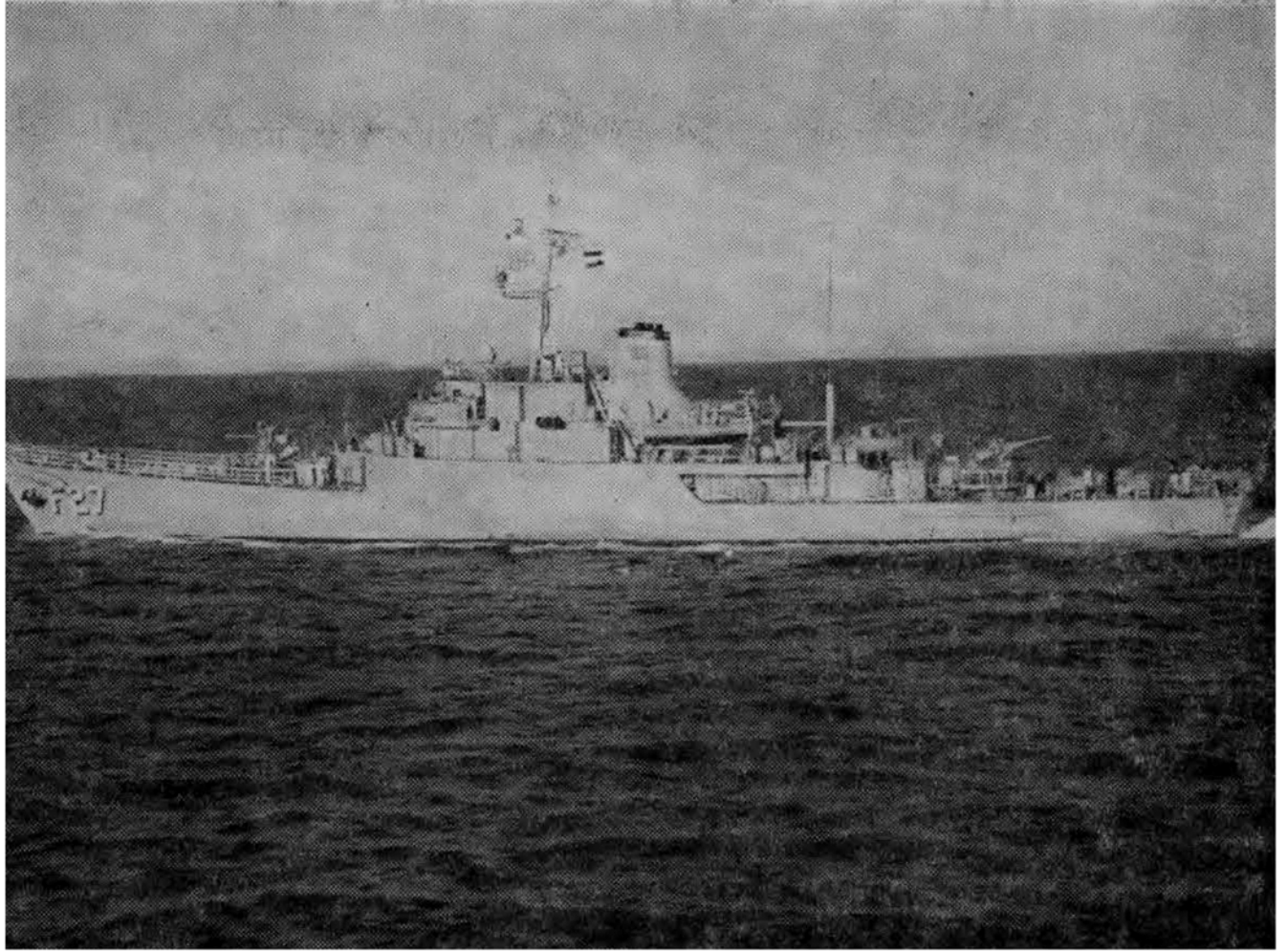
ناوشکن باسور «سام» مجهز به سکوی پرتاب موشک و اسلحه ضد زیر دریایی



هورکرافت ، مدرنترین وسیله دریائی در خدمت نیروی دریائی ایران

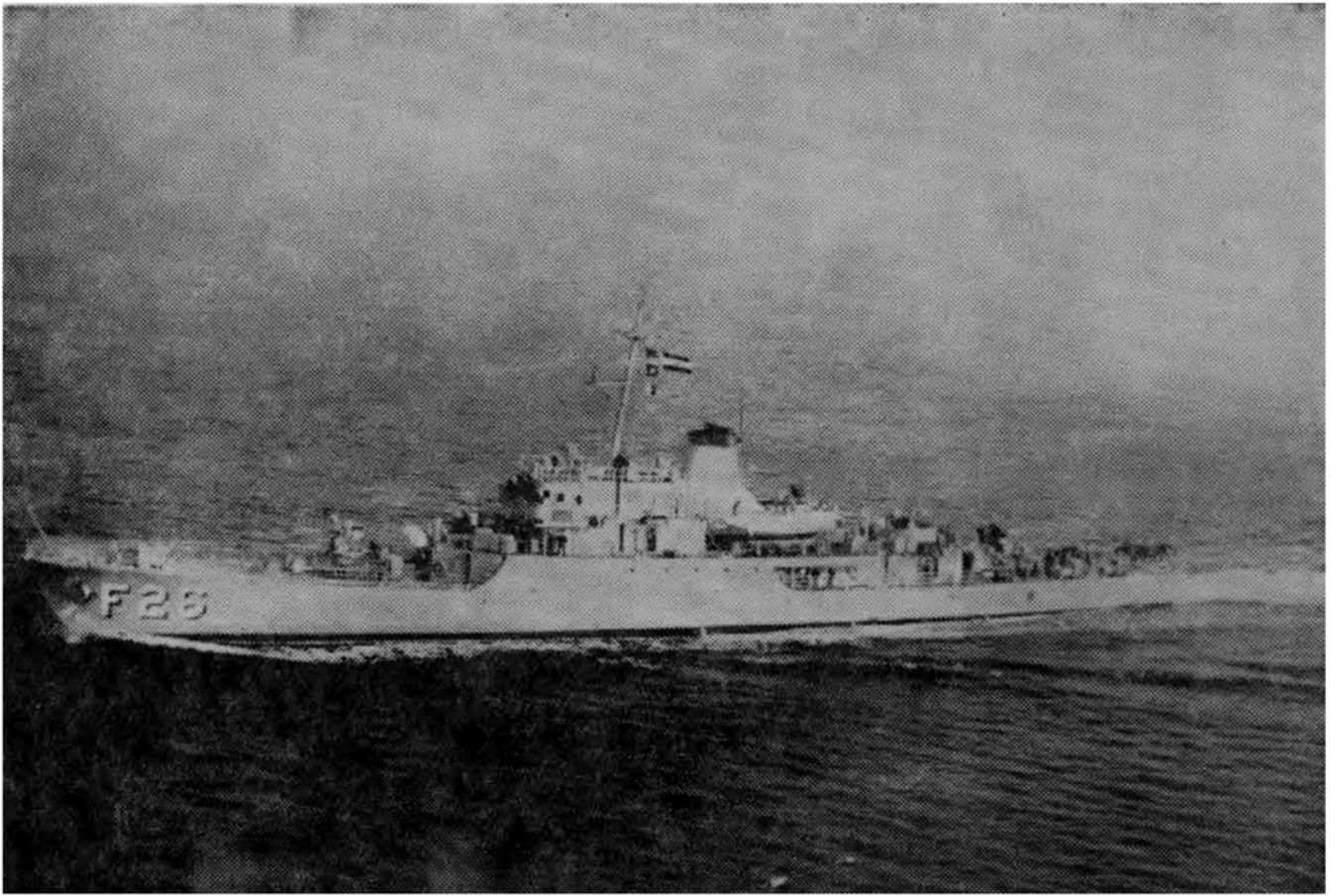
آرتمیزناوسر فرماندهی با ۳۳۶۱ تن ظرفیت باسکوی پرتاب موشک و توپهای متعدد ضد هوائی و سطحی





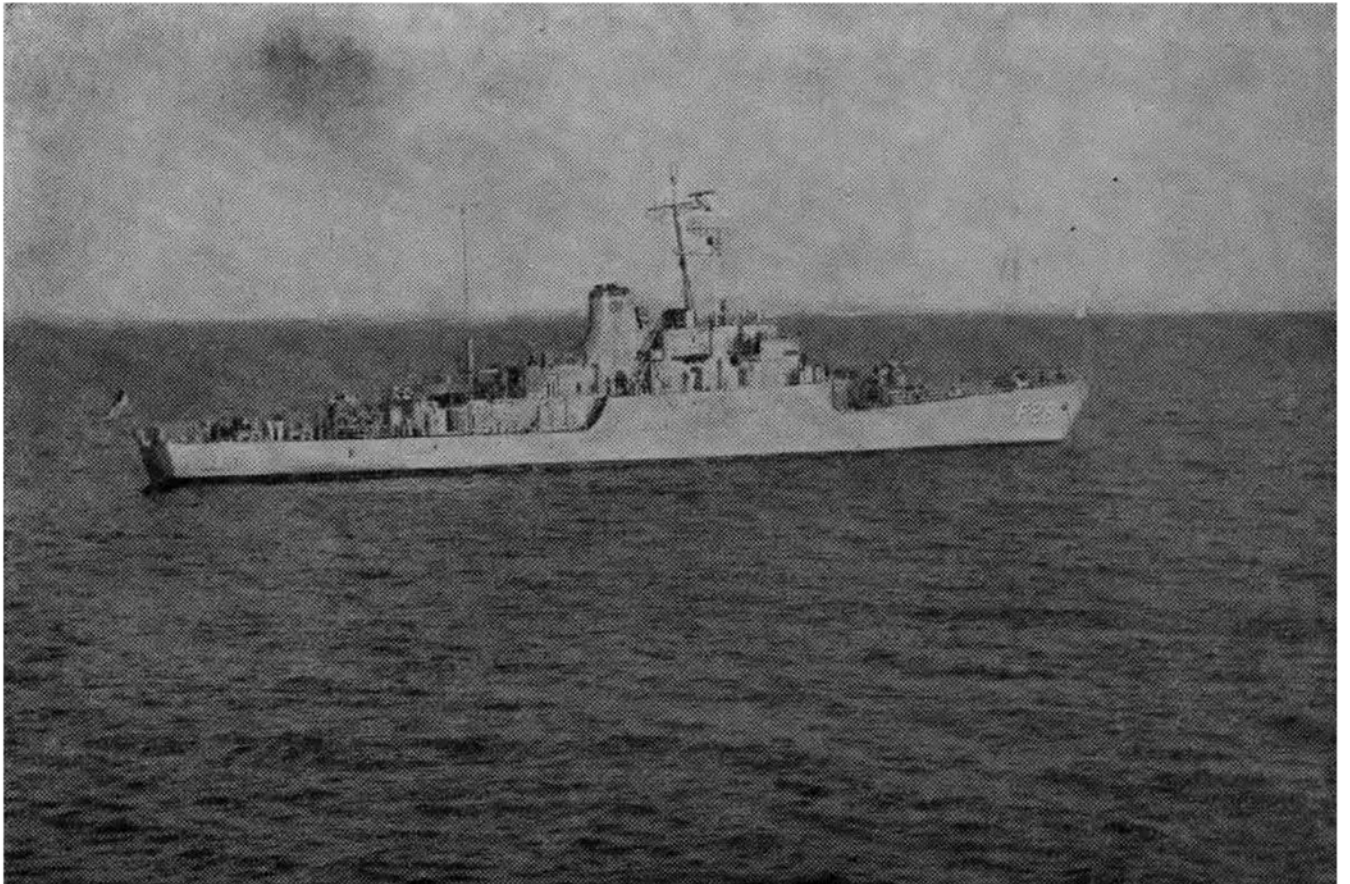
تصویر دیگری از ناومیلانیا درهینه آبهای خلیج فارس  
ناو شاهنشاهی بایندر که در سال ۱۳۴۳ بخلیج فارس رسید .

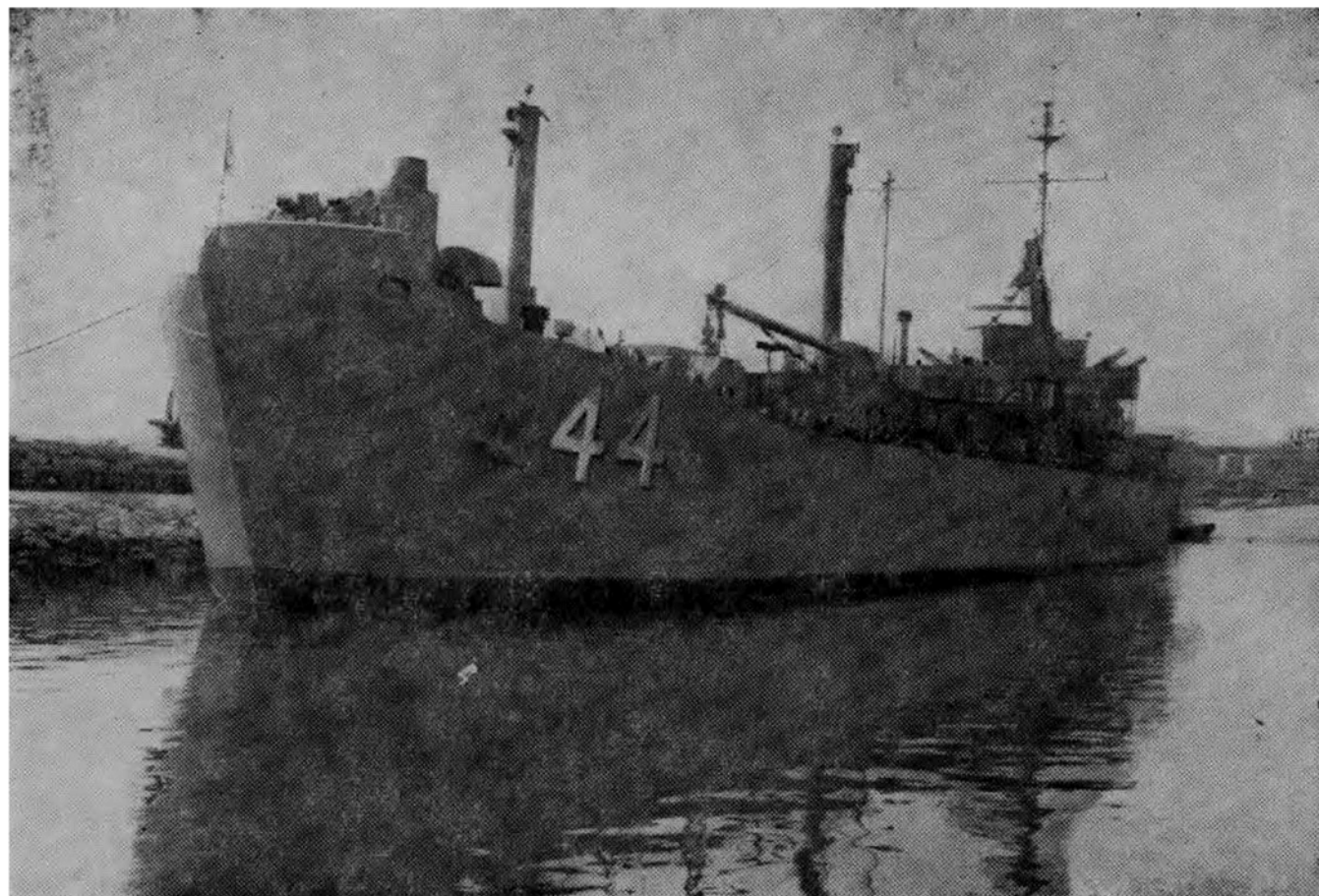




ناو شاهشاهی نقلی ، تحویل شده در سال ۱۳۴۳

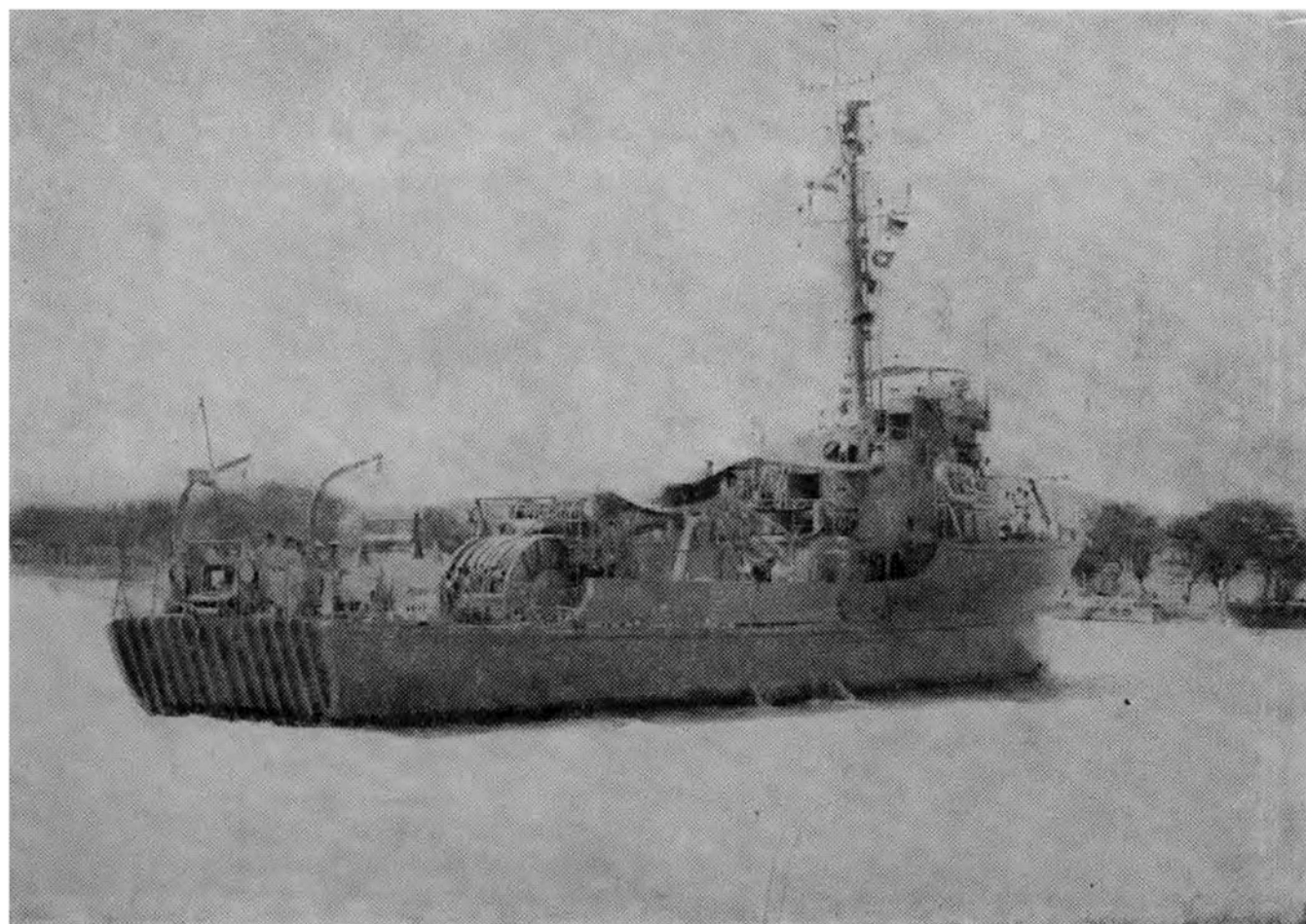
ناو شاهشاهی کهنمونی ، ناوی دیگر بنام شهیدان جنوب

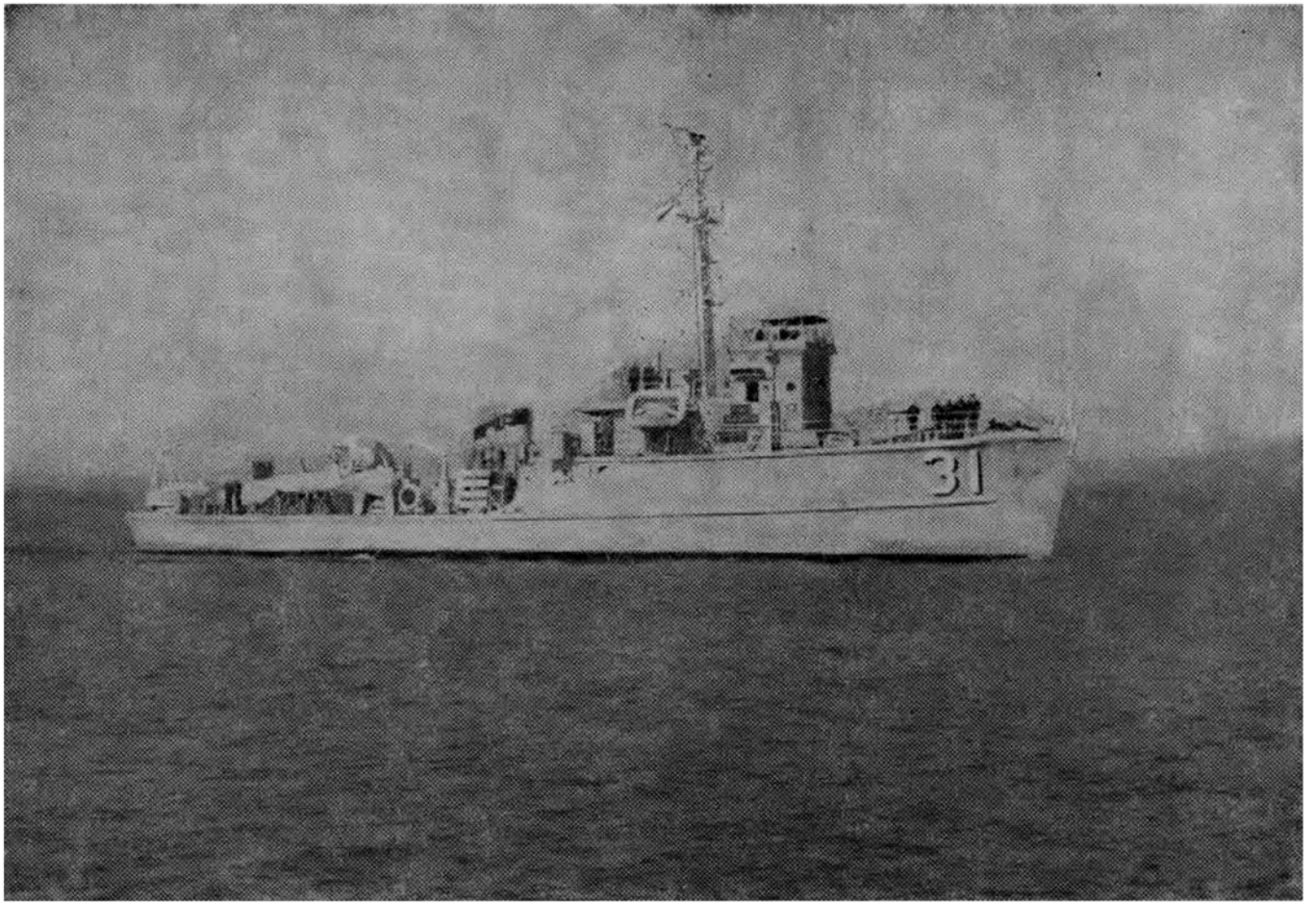




«سهراب» ناو تعمیراتی برای تعمیر واحدهای شاور

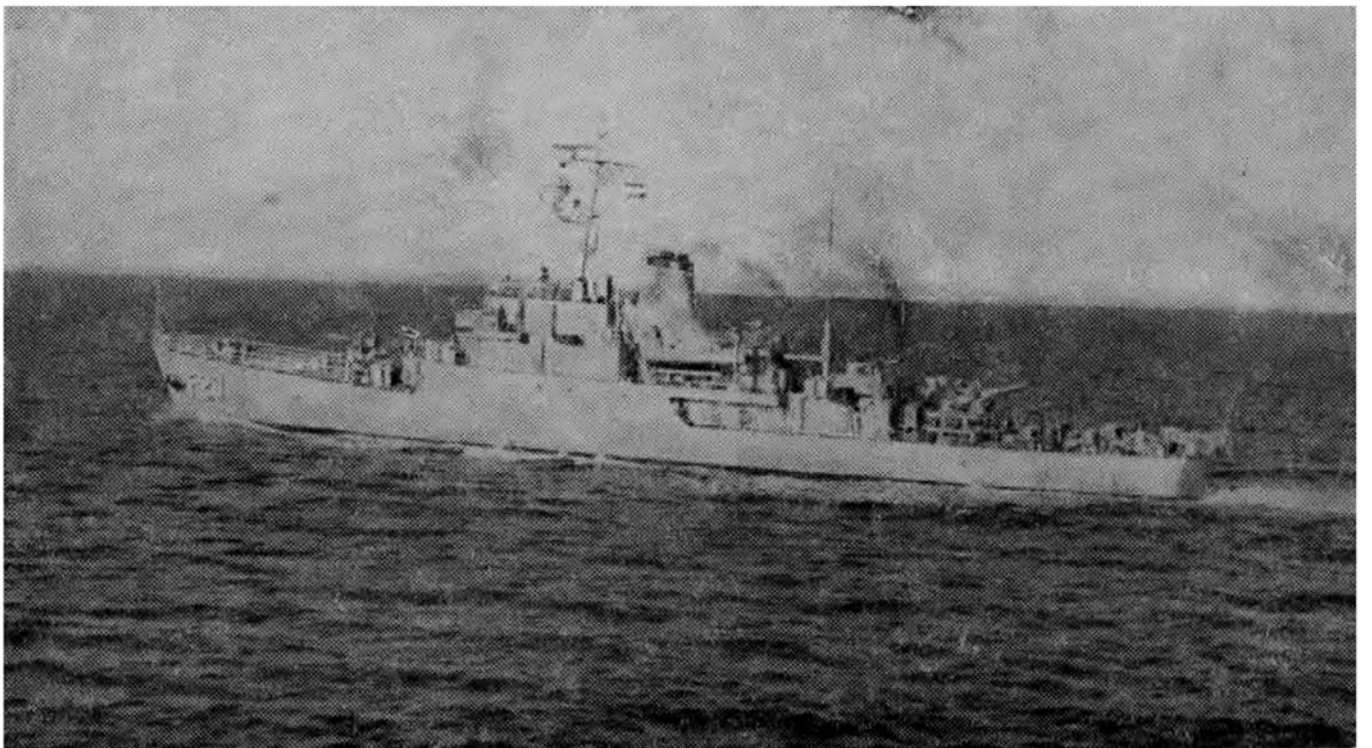
«شاهرخ» ناو میزوب کرانه‌ای



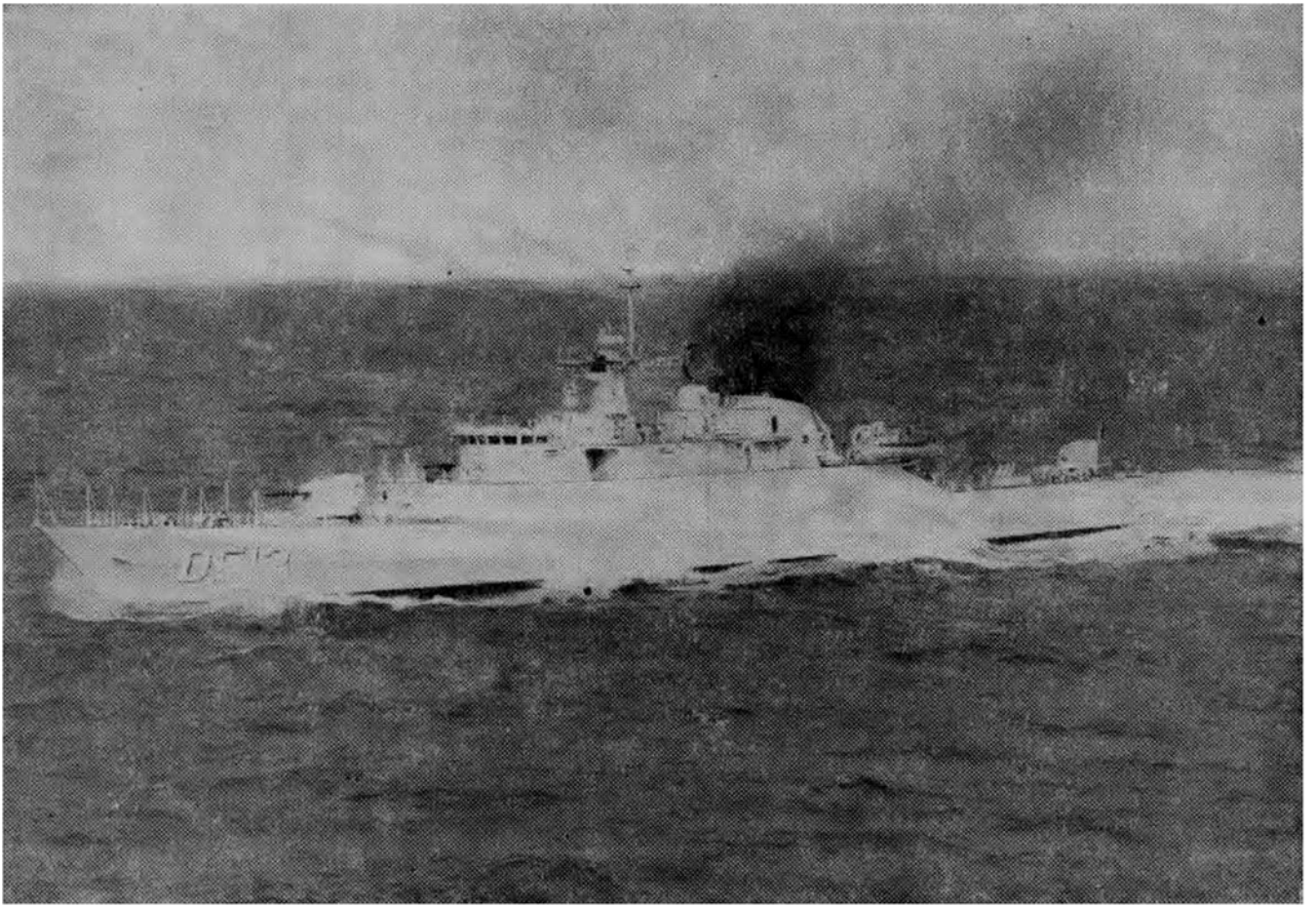


تصویر دیگری از ناو شاهرخ ناومین روب کرانه‌ای

ناو پاسور که بنام میلانیاں شهید نام گذاری شده است

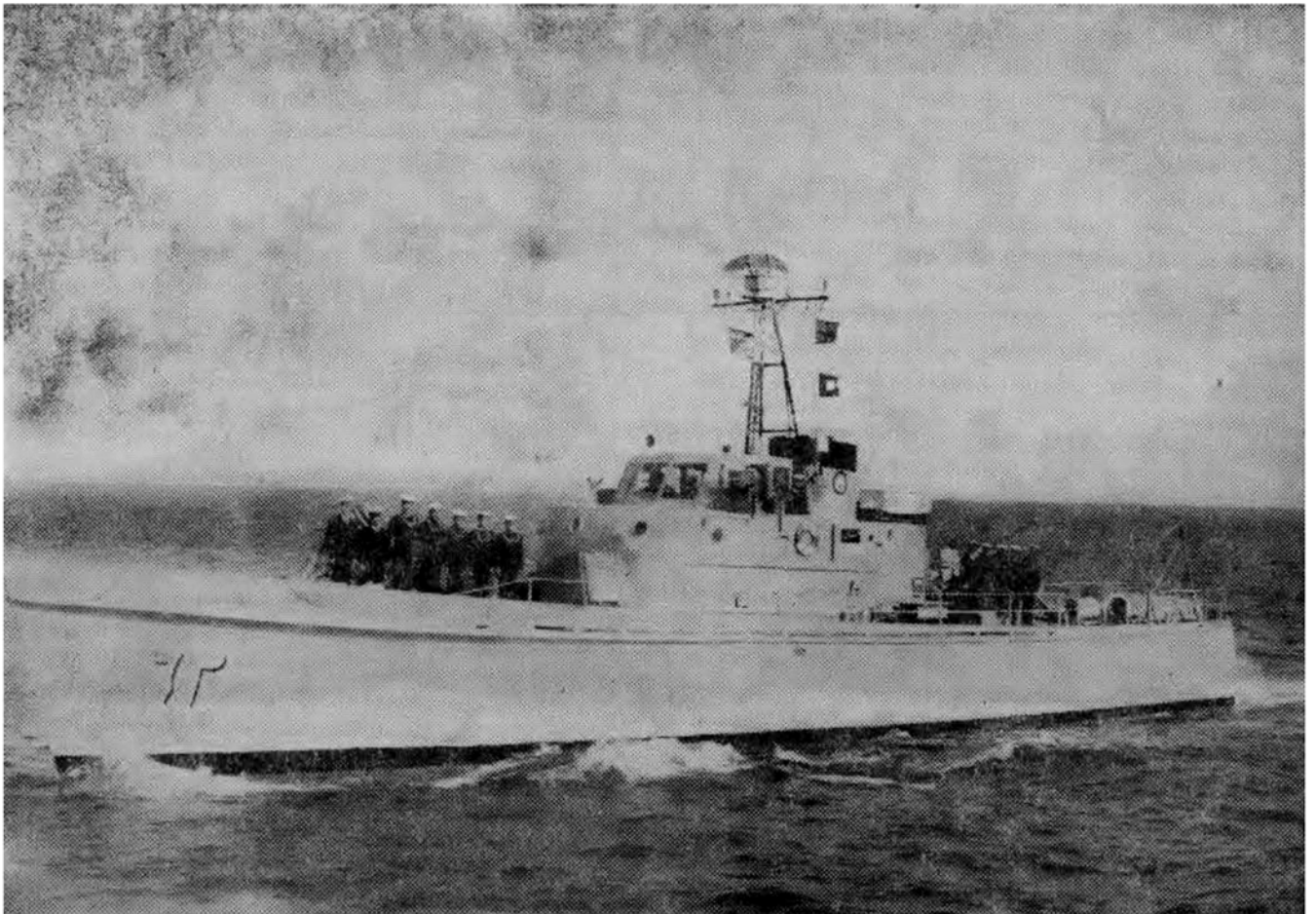


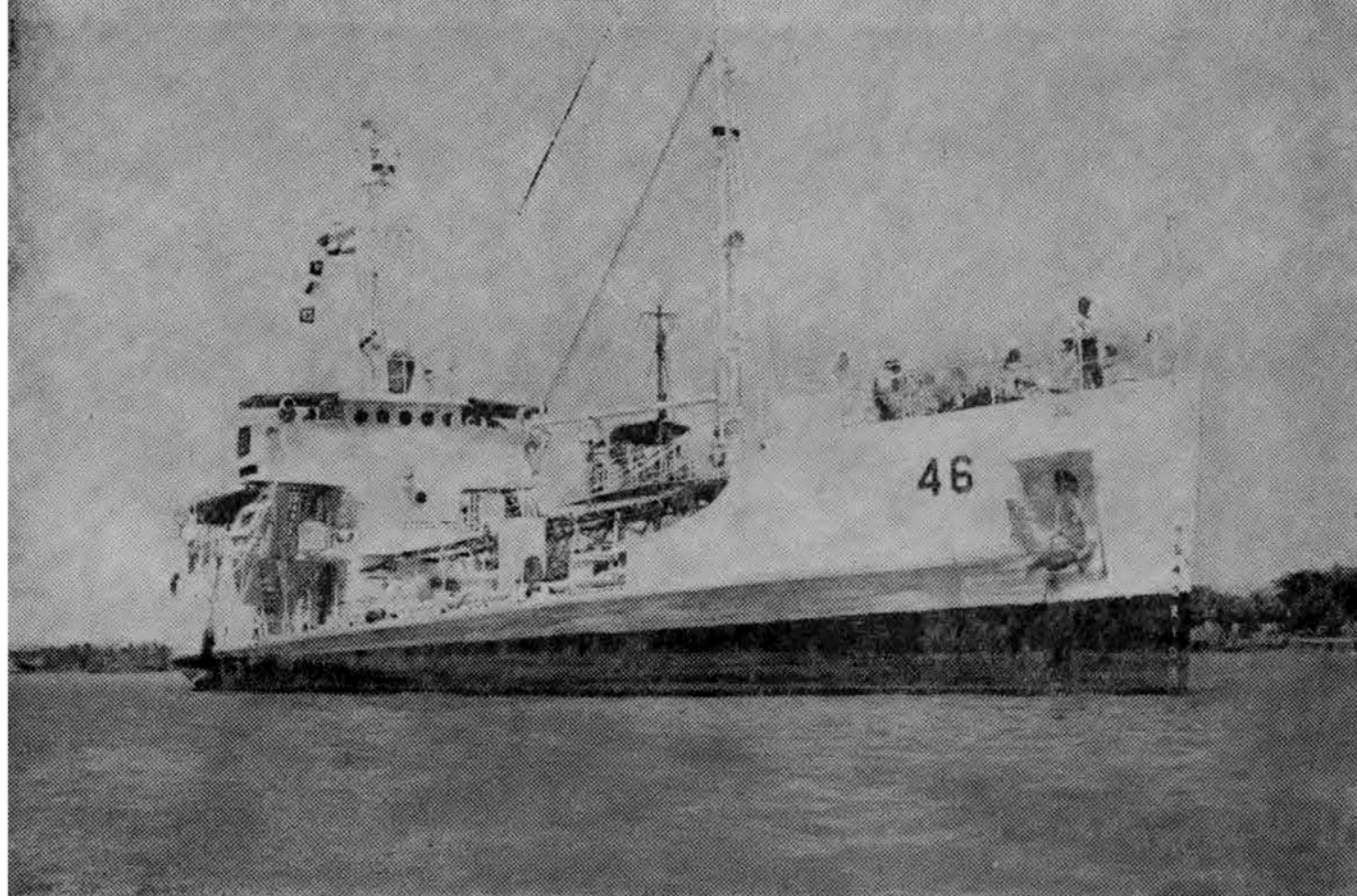




ناو شاهنشاهی زال با سکوی یرتاب مونک و ضد هوایی

(مهران) ناوچه کشتی توپدار





کشتی ناو آبکش با ظرفیت ۱۷۰۰ تن

ناوچه‌های گشتی توپدار کیوان، مهران و ماهان با اسلحه ضد زیردریایی



---

بخش هفدهم

---

کتابشناسی خلیج فارس

---

در بخش دوم از نخستین جلد کتاب (خلیج فارس: زادگاه تاریخ) کوشیدیم تا ضمن بررسی موقعیت تاریخی و جغرافیائی این منطقه حساس و حیاتی با استفاده به مآخذ موجود، ثابت کنیم که چگونه این سرزمین کهنسال - که از بدو پیدایش آثار حیات و تمدن، همچون نگینی درخشان بر تارک فلاك پهناور ایران میدرخشیده است تا با امروز برای مردم میهن ماناشناخته و ناشناس مانده است. نگارنده که خود زاده و پرورش یافته این سرزمین گرم، با آفتاب سوزان و آبشور (اما عزیز و گرمی) هستم همواره با خود ستائی مدعی شده‌ام که بیش از دیگران بدین سرزمین عشق ورزیده و تا آخرین لحظات زندگی نیز عشق خواهم ورزید. و این عشق بعظمت و شکوه خلیج فارس و سواحل آن را، برای خود و خانواده‌ام - که حتی يك وجب زمین و یا بقدریک درهم علاقه مادی در آن نداریم - افتخاری بزرگ دانسته‌ام، که شاید نخستین انگیزه‌ام در نگارش این کتاب، که از دورانه‌های نوجوانی همیشه در اندیشه‌اش بوده‌ام، نیز درهمین نکته نهفته باشد:

و باز به پیروی از همین انگیزه بود که از سی‌سال پیش تا با امروز هرسند، نوشته یا جزوه‌ای درباره این نقطه بدمستم رسید، گردآوردم، و از همان زمان، تا آنجا که در قدرت این قلم بوده است، چه بصورت مقاله و رپورتاژ و چه جزوه کتاب، هرچه را که برای بهتر شناساندن این سرزمین مناسب تشخیص داده میشد - با وجود مشکلاتی که در کار نویسندگی و مخصوصا انتشار کتاب، آنهم با دست خالی وجود دارد - گفته و نوشته‌ام... اما پس از نیم عمر دوندگی و کاوش متأسفانه باین نتیجه رسیدم که دانشمندان، محققان و نویسندگان ایرانی، از زمانهای بسیار دور تا کنون، برای معرفی خلیج فارس، کوشی که شایسته این منطقه تاریخی و بارور باشد، مبدول نداشته‌اند.

اگر این گفته‌ها مایه شرمساری و سرافکنندگی خود ما نباشد، باید اعتراف کنم از همان آغاز که تمدن و فرهنگ در ایران زمین رواج یافت و بچهار گوشه جهان پرتو افشانی کرد تا هنگام پیدایش صنعت چاپ، و پس از آن از زمانیکه نخستین چاپخانه بایران آمد (۱۲۵۲ هجری قمری - ۱۸۳۶ میلادی) تا هم‌اکنون که این سطور را مطالعه میکنید فقط ۵۸ جلد کتاب مستقل درباره خلیج فارس چاپ شده، و یا لااقل با همه تلاش و جستجوئی که کردیم، نتوانستیم رقم بیشتری بدست آوریم، که تازه اغلب آنها نیز مربوط به چند سال اخیر و پس از تشکیل سمینار خلیج فارس بوده است.

در حالیکه طی همین یکی دو قرن اخیر - یعنی از زمانیکه پای اروپائیان بمشرق زمین و ایران باز شد، تاکنون چندین هزار کتاب، رساله، مقاله و سند درباره خلیج فارس، از طرف آنان انتشار یافته است... آیا افتخار آمیزتر نمیبود اگر این دورقم جای خود را باهم عوض می کردند...؟ و آیا انجام این وظیفه ملی از طرف ایرانیان، راه هرگونه تحریف تاریخی، غرض ورزی و تعصب غربیان را درباره خلیج فارس سد نمی کرد...؟

من خود سی و پنج سال پیش بود که توسط «یکنفر خارجی، خلیج فارس را که زادگاهم بود از دیدگاهی دیگر شناختم: در آن هنگام بود که برای نخستین بار با پروفیسور بلگراد دانمارکی که برای مطالعه در صیدماهیهای خلیج فارس آمده بود آشنا شدم، و او از عظمت این دریای ایرانی، چه از نظر استراتژیکی، چه از دیدگاه اقتصادی و منابع طبیعی و دریائی، چه از لحاظ سیاسی و نقشی که در حراست و پاسداری مرزهای بازو بدون دفاع دریائی می تواند داشته باشد، برای نگارنده سخن ها گفت. سخنی که تا آن لحظه حتی یکبار از زبان یک هموطن، یک آموزگار و حتی یک استاد شنیده بودم.

بار دیگر هنگامی که هجده سال بیشتر نداشتم، برای نخستین بار بیک جزوه - کتابشناسی خلیج فارس که فقط یکصد کتاب را - بزبان انگلیسی - نام برده و معرفی کرده بود، دست یافتم، آن روز این رساله آنچنان برای من ارزشمند و گرامی بود که با تصاحب آن سرازپای نمی شناختم و پس سرزمین من آنقدر حائز اهمیت است که فقط انگلیسی زبانها یکصد کتاب درباره آن نوشته اند...؟!، اما امروز که مشخصات پنج هزار کتاب رساله و مقاله را درباره خلیج فارس گردآورده ام - که بتحقیق حتی یک سوم مجموعه مطالب مربوط بخلیج فارس بهمه زبانهای دنیا نیز نیست - بیش از پیش باین مرزفراموش شده مهینم ارج می نهم و خاطره روزهای گرم و شرجی و توفانی و شبهای مرطوب و آسمان شفاف و پرستاره اش را گرامی می دارم.

پس از دستیابی باین پنج هزار اثر نخست نظر این بود که اسامی و مشخصات همه کتب، رسالات و مقالات گردآوری شده را در پایان کتاب حاضر تقدیم محققان و پژوهندگان کنم، ولی چون انتشار چنین فهرستی، خود انتشار یک کتاب چند صد صفحه ای را ایجاب می کند، اجرای این تصمیم را بفرصتی دیگر وا گذاشتیم و در اینجا، تنها بمعرفی کتب و نویسندگانی که تحقیقاتشان برای شناسائی دوسوی خلیج فارس و بحر عمان بیشتر می تواند مفید واقع شود، بسنده شد.

متأسفانه باهمه تلاشی که در سالهای اخیر بکار برده شد، نتوانستیم مشخصات کتب و مقالات محققان و نویسندگان روسیه تزاری و اتحاد جماهیر شوروی را بدست آوریم در حالیکه - تا آنجا که نگارنده آگاه است - نویسندگان و صاحب نظران این دو عصر آثار بسیار جالبی در گذشته و حال پیرامون خلیج فارس نگاشته اند.

همچنین در کار تهیه فهرست اسامی و مشخصات کتب عربی زبان - چه در گذشته و چه امروز - توفیقی نصیب نگارنده نشد.

سالها قبل روزی در محضر دانشمند فقید شادروان محمود محمود، صحبت از خلیج

فارس و کتبی که بزبان انگلیسی درباره آن نوشته شده‌اند بمیان آمد . حتی ایشان نیز چنین می‌پنداشتند که تحقیقات «لاریمر» یکصد کتاب انگلیسی - تنها مراجع موجود در باره خلیج فارس است . اما وقتی چند اثر و بیش از سه هزار فیش کتاب و مقاله بایشان عرضه شد ابراز علاقه کردند که با مطالعه در این باره تحقیق مستقلی تدوین کنند ، که متأسفانه اتخاذ این تصمیم همزمان باضعف بینائی ایشان بود و در نتیجه نه تنها موفق بانجام این مهم نشدند ، بلکه آنچه را نیز که تقدیمشان شده بود ، با در گذشت استاد ، از دسترس نگارنده خارج شد . امیدوارم دو مجلدچاپی تقدیمی بایشان که در کتابخانه استادنگاهداری میشد ، هم‌اکنون در کتابخانه‌دانشکده ادبیات تبریز همراه سایر کتب نگاهداری شود .

با اشاره باین مقدمات اینک میکوشیم - تا آنجا که مقدور است - فهرست مفید و منظمی - باختصار - از کتابهای چاپی ، بزبان انگلیسی و برخی کتب فرانسه و آلمانی تنظیم و تقدیم کنیم . با این امید که این خدمت کوچک ، پایه‌ای برای تحقیقات پژوهندگان و محققان ایرانی در آینده باشد و باتکمیل آن ، دینی را که خلیج فارس و مردم سواحل آن از نظر فرهنگ و تمدن ، بر همه جهانیان دارند ، بسهم خود ادا کنند :

آل احمد ، جلال : دریتیم خلیج فارس - جزیره خارك . کتابخانه دانش . ۱۳۳۹ . ۱۶۰ ص

اقبال ، عباس : مطالعاتی در باب بحرین و جزایر و سواحل خلیج فارس چاپخانه مجلس شورای ملی . تهران . ۱۳۲۸ . ۱۶۴ ص

اقتداری ، احمد : آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان . سلسله انتشارات انجمن آثار ملی . ۱۳۴۸ . ۱۱۳۶ ص

اقتداری ، احمد : خلیج فارس . فرانکلین . ۱۳۴۵ . ۲۶۱ ص

امیر ابراهیمی ، منصوره : طرز طبخی انواع ماهی و میگوی خلیج فارس و دریای عمان . شرکت سهامی شبلات جنوب . ۱۳۴۴ . ۶۴ ص

ایران ، اداره گل انتشارات و رادیو : خلیج فارس (مجموعه‌ی سخنرانی‌هایی است که در سمینار خلیج فارس ایراد شده است) تهران . سمینار خلیج فارس . ۲ جلد . ۱۵۱+۲۲۶ ص

بایندر ، دریابان غلامعلی : خلیج فارس . ۱۳۱۷ . نشریه نیروی دریائی ایران . ۱۴۸ ص  
بایندر ، دریابان غلامعلی : نقشه‌های خلیج فارس . ۱۳۱۷

بهزادی ، حسن : فلات قاره و مسائل مربوط به آن . روابط عمومی صنعت نفت ایران . ۳۳ ص

جلالی ، مهندس محمدعلی : صنعت ماهی در خلیج فارس . ۱۳۳۹ . ۳۵ ص  
جناب ، دکتر محمدعلی : خلیج فارس . آشنائی با امارات آن . جلد اول . به هزینه مولف . ۱۳۴۹ . ۶۶۶ ص

- جناب ، دکتر محمدعلی : فرهنگ بنادر جنوب . ۱۳۳۷ . ۱۹۹ . ص
- جواهری ، محمد خلیل : حقایق در باره بحران کویت و عراق . آژانس شرق . ۱۹۶۲ . ص ۴۳
- جواهری ، محمد خلیل : کویت امروز . آژانس شرق . ۱۹۶۳ . ۱۸۹ . ص .
- جواهری ، محمد خلیل : قطر . آژانس شرق . ۱۹۶۴ . ۹۵ . ص
- جول ، سر : من در فرماندهی خلیج فارس خدمت میکردم . شرکت سهامی چاپ زرین . ۱۹۴۵ . ۳۷ . ص
- خجسته ، مصطفی : بحرین در دو قرن اخیر . پیک خجسته . شیراز ۱۳۳۸ . ۱۳۲
- خسروی ، خسرو : جزیره خارک در دوره استیلای نفت . مؤسسه مطالعاتی و تحقیقات اجتماعی دانشگاه تهران . ۱۳۴۲ . ۱۴۲ . ص .
- دانیال ، چارلیس : نفت فلات قاره ایران در خلیج فارس . پایان نامه تحصیلی . ۱۳۳۷
- رزم آرا ، سیهبد حاجعلی : جزایر ایران در خلیج فارس . انتشارات ستاد ارتش ایران . ۱۳۲۰ . ۱۳۳ . ص
- رزم آرا ، سیهبد حاجعلی : جغرافیای نظامی شهرستانهای مرزی . انتشارات ستاد ارتش ایران . ۱۳۲۸ . ۱۰۳ . ص
- زرین قلم ، علی : سرزمین بحرین از دوران باستان تا امروز . کتابفروشی سبوس . ۱۳۳۷ . ۴۳۲ . ص
- ساعدی ، غلامحسین : اهل هوا . مؤسسه مطالعات و تحقیقات اجتماعی دانشگاه تهران . ۱۳۴۴ . ۲۰۹ . ص
- سدیدالسلطنه ، محمدعلیخان : بندرعباس و خلیج فارس (اعلام الناس فی احوال بندرعباس)
- سدیدالسلطنه ، محمدعلیخان : دورساله اوزان چو - اصطلاحات کشتیرانی . تهران ۱۳۴۲ . ص ۱۹
- سدیدالسلطنه ، محمدعلیخان : صید مروارید المناس فی احوال الفوص والنواص . کتابخانه تهران . ۱۳۰۸ . ۱۱۱ . ص
- سعادت نوری ، حسین : جنگ انگلیس و ایران در ۱۲۷۳ هجری . کاپیتان هنت انگلیسی . از انتشارات مجله یادگار . ۱۳۲۷ . ۱۲۴ . ص .
- سنگلجی ، ناسروان راهنمای خلیج فارس . ترجمه از انگلیسی ، دو جلد . پلی کپی از انتشارات مرکز آموزش افسری نیروی دریائی . اسفند . ۱۳۴۶ . ۲۵۳ + ۲۴۳ .
- فرامرزی ، احمد : کریمخان زند و خلیج فارس . مرکز نشر سپهر . ۱۳۴۶ . ص ۱۱۲

- فرامرزی ، احمد : راه آهن و خلیج فارس . ناشر ابن سینا . ۱۳۴۶ . ۷۹ ص .
- فرامرزی ، احمد : جزیره خارگ . انتشارات چاپخانه داورپناه . ۱۳۴۷ . ۹۲ ص .
- فرامرزی ، احمد : شورش بردگان . ناشر ابن سینا . ۱۳۴۷ . ۱۹۲ ص .
- فرمانداری بنادر : فرهنگ جغرافیائی و دکلر ایران در خلیج فارس . ۱۳۴۲ . ۳۷ ص .
- قائم مقامی، سرهنگ جهانگیر بحرین و مسائل خلیج فارس . انتشارات طهوری . ۱۳۴۱ . ۱۹۷ ص .
- کسروی ، احمد : چند تاریخچه . مطبوعاتی گوتمبرگ . ۱۳۳۹ . ۱۵۱ ص .
- کیانفر ، دکتر امین : بهداشت ماهی و محصولات مختلف آن . شرکت سهامی شیلات جنوب ایران . ۱۳۴۴ . ۳۰ ص .
- گریشمن ، پرفسور : جزیره خارگ . نشریات شرکت های عامل نفت ایران . ۱۳۳۵ و ۱۳۳۹ . ۳۳ ص .
- مجتهدزاده ، پیروز : شیخ نشین های خلیج فارس . مؤسسه مطبوعاتی عطائی . ۱۳۴۹ . ۲۲۰ ص .
- مسعودی ، عباس : دیداری از شیخ نشین های خلیج فارس . از انتشارات روزنامه اطلاعات . ۱۳۴۵ . ۱۱۰ ص .
- مسعودی ، عباس : خلیج فارس پس از خروج نیروهای انگلیس . از انتشارات مؤسسه اطلاعات . ۱۳۴۸ . ۱۰۵ ص .
- مشیرالدوله ، میرزا جعفر رساله تحقیقات سرحدیه بکوشش محمد مشیری بامقدمه و خان مهندس باشی : حواشی . بنیاد فرهنگ ۱۳۴۸ . ۲۴۳ ص .
- مقتدر، سرلشکر غلامحسین : کلید خلیج فارس . ناشر محمدعلی علمی . ۱۳۳۳ . ۱۵۹ ص .
- ملک زاده ، سرهنگ علی : جغرافیای طبیعی و تاریخ سیاسی خلیج فارس . ۱۳۳۳ . ۱۷۰ ص .
- ملوک هرمز : از قرن هشتم تا پانزدهم بزبان های آلمانی و فارسی با شجره نامه پادشاهان هرمز . (ناشر رامتاسفانه نشناختیم)
- منشورگرگانی، محمدعلی: نفت مروارید . باهزینه شخصی نویسنده ، ۱۳۲۵ . ۱۸۹ ص .
- مهرتبار، حسین : صنایع ماهی در خلیج فارس . دانشگاه تهران دانشکده دامپزشکی
- نشأت، صادق (میرداماد): تاریخ سیاسی خلیج فارس . کانون کتاب . تهران . ۱۳۴۴ . ۶۸۱ ص
- نقیسی ، سعید : بحرین و حقوق هزار و هفتصد ساله ایران . انتشارات طهوری . ۱۳۳۳ . ۶۶ ص .



- نورزاده بسو شهری، ایران کنونی و خلیج فارس. باهزینه مولف. تهران. ۱۳۲۵. ۲۱۵ ص. اسماعیل :
- نورزاده بسو شهری، نظری به ایران و خلیج فارس. باهزینه مولف. ۱۳۲۹. تهران. ۱۲۷ ص. اسماعیل :
- نورزاده بسو شهری، فلات قاره و جزایر خلیج فارس (اسرار سیاسی نفت ایران). بهزینه مولف. ۱۳۳۸. ۱۶۳ ص. اسماعیل :
- نهایطیان، ا. اقلیم سواحل خلیج فارس و دریای عمان. اداره عمومی تحقیقات هواشناسی. ۱۳۴۹. ۱۴ ص.
- وزارت اطلاعات: کویت وامیرآن. مرکز مدارك. ۱۳۴۷. ۱۳ ص.
- وزارت اقتصاد: آمار بنادر و کشتیرانی کشور. اداره کل آمار و بازرگانی. ۱۳۴۵. ۲۳ ص.
- وزارت امور خارجه: اسناد وزارت امور خارجه درباره خلیج فارس. ۸۴ ص.
- وزارت امور خارجه: بحرین از دوران هخامنشیان تا امروز. ۱۳۴۹. ۱۰۲ ص.
- وزارت امور خارجه: وجه تسمیهی خلیج فارس. نشریه اداره نهم سیاسی. ۱۳۴۹. ۳۷ ص.
- ویلسن، سرارنولد (ترجمه محمد سعیدی): از قدیمترین ازمنه تا اوایل قرن بیستم. نشریه مجله قشون. چاپ اول. ۱۳۱۰. ۲۴۵ + ۱۹۶ ص.
- چاپ دوم. بنگاه ترجمه و نشر کتاب. ۱۳۴۸. ۳۳۳ ص.
- اکنون که بمعرفی کتب فارسی «خلیج فارس» پایان می‌دهیم، و مشخصات کتب انگلیسی، فرانسه و آلمانی را آغاز می‌کنیم، یادآوری این چند نکته ضروری بنظر می‌رسد:
- نخست اینکه در مجموعه تقدیمی، سعی شده است، کتب، رسالات و مقالاتی معرفی شود، که در متون آن‌ها، تاریخ دیروز و سرنوشت امروز خلیج فارس بدقت بررسی و ضبط شده است. در این آثار بیشتر رویدادها، دانستنی‌ها، موضوع‌های مربوط به تاریخ و جغرافیا، دریانوردی و زدگی ساکنان دو سوی خلیج فارس که آگاهی بر آنها برای نسل امروز مملکت ما ضروری است، با دقت و امانت نقل شده است. و برای آنکه این امانت را بیشتر رعایت کرده باشیم، ناچار شدیم کتب و مقالاتی را نیز که فقط قسمتی از آن‌ها بمسائل گوناگون خلیج فارس اختصاص دارد، در این بخش معرفی کنیم.
- هم‌چنین پنج کتاب عربی و فارسی و یک سفرنامه بزبان ترکی (سفرنامه سعیدی علی دریا سالار ترك) را که بزبانهای انگلیسی و فرانسه ترجمه شده است، عیناً معرفی کردیم. امیدواریم روزی موفق شویم کتابشناسی کامل خلیج فارس و مجموعه مقالات و رسالاتی را که بدین سرزمین اختصاص دارد، بطور مستقل چاپ کرده، در دسترس محققان، دانش پژوهان و همه علاقمندان باین سرزمین قرار دهیم.

- WEBER, Henry.**  
*La Compagnie française des Indes (1604–1875).* Paris: Rousseau.
- WEDECK, Harry E.**  
*Dictionary of Aphrodisiacs.* New York, 1951.
- WELLSTED, J.R.**  
*Travels in Arabia.* Vol.1. London, 1838.
- WESTERMARCK, Edward.**  
*Marriage Ceremonies in Morocco.* London, 1914.
- WHEELER, Sir Mortimer.**  
*The Indus Civilisation.* 2nd ed. Cambridge, 1960.
- WHIGHAM, H.J.**  
*The Persian Problem: An Examination of the Rival Positions of Russia and Great Britain in Persia with Some Account of the Persian Gulf and the Bagdad Railway.* New York: Scribner's, 1903.
- WILSON, Lt.-Col. Sir Arnold T.**  
*Loyalties, Mesopotamia, 1914-1917: A Personal and Historical Record.* Oxford: O.U.P. 1930.  
*Persia.* New York: Scribner's, 1933.  
*The Persian Gulf: An Historical Sketch from the Earliest Times to the Beginning of the 20th Century.* London: Allen & Unwin, reprint, 1954.  
*S.W. Persia: A Political Officer's Diary, 1907–1914.* London: Oxford University Press, 1941.
- WINDER, R. Bayly.**  
*Saudi Arabia in the Nineteenth Century.* New York: St. Martin's, 1965.
- WOLF, John B.**  
*The Diplomatic History of the Bagdad Railroad.* University of Missouri Studies (Columbus, Mo.) XI, April 1936.
- WOODRUFF, Philip.**  
*The Men who Ruled India: The Guardians.* New York: St. Martin's, 1954.
- WRIGHT, J.K.**  
*Notes on the Knowledge of Latitudes and Longitudes in the Middle Ages.* Isis, V, 1923.
- YATE, Col. C.E.**  
*Baluchistan. Proceedings of the Central Asian Society, read February 14, 1906.*
- YULE, Sir Henry.**  
*The Book of Ser Marco Polo the Venetian.* London, 1903. Vol. II.
- ZEYNEB, Hanoum.**  
*A Turkish Woman's European Impressions.* Philadelphia, 1913.
- ZWEMER, Samuel M.**  
*Arabia: The Cradle of Islam.* London, Fleming H. Revell, 4th ed. 1912.  
*Childhood in the Muslim World.* New York, 1915.
- ZWEMER, Amy E. & Samuel M.**

- The South-Eastern Borderlands of Rub'Al Khali.  
The Geographical Journal, Vol. LXXIII, 1929.
- The Arabs. London, 1937.
- Arab Rule Under the Al Bu Sa'id Dynasty of Oman, 1741–1937.  
Proceedings of the British Academy, XXIV, 1939.
- Arabia Felix. London, 1932.
- Alarms and Excursions in Arabia. London, 1931.
- THOMSON, David, ed.  
The New Cambridge Modern History. XII: The Era of Violence,  
1898–145. Cambridge, England, 1960.
- TIBBETS, G.R.  
Arab Navigation in the Red Sea. Geog. J. 127, 1961.
- TOWNSEND, Mary Evelyn.  
The Rise and Fall of Germany's Colonial Empire, 1884–1918.  
New York: MacMillan, 1930.
- TOZER.  
History of Ancient Geography.
- TRAVERNIER, J.V.  
Collection of Travels through Turkey into Persia and East Indies.  
London, 16...
- TUMANOVICH, N.N.  
Angliiskaya Ekspansiya v Persidskom Zalive v XIX Veke.  
Avtoref. Kand. Istor. Nauk. Leningrad, 1954.
- VADALA, R.  
Le Golfe Persique. Paris: Rousseau, 1920.
- VAUGHAN, Captain H.B.  
Journeys in Persia, 1890–91. G.J. Jan & Feb. 1869.
- VAN DENBERG, L.W.C.  
Le Hadramout et les Colonies Arabes de l'Archipel. Batavia, 1885.
- VIDAL, F.S.  
The Oasis of al-Hasa (Dhahran): Arabian American Oil Co., 1955.
- VINCENT, W.  
The Periplus of the Erythrean Sea. London, 1800.  
The Voyage of Nearchus from the Indus to the Euphrates.  
London, 1797.
- VILLIERS, Alan.  
Monsoon Seas: The Story of the Indian Ocean.  
New York: McGraw-Hill, 1952.  
Some Aspects of the Arab Dhow Trade.  
Middle East Journal, 2, October, 1948.
- VISCOUNT, Grey of Fallodon.  
Twenty-Five Years, 1892–1916. New York: Frederick A. Stokes,  
1925. 2 vols.
- WARBURTON, Eliot.  
The Crescent and the Cross. London, 1849.

- STUHLMANN, Franz.**  
*Der Kampf um Arabien zwischen der Türkei und England.*  
 Hamburg: Georg Westermann, 1916.
- SUMNER, B.H.**  
*Tsardom and Imperialism in the Far East and Middle East, 1880-1914.*  
*Proceedings of the British Academy, XXVII, 1941.*
- SYKES, Lt.-Col. P.M.**  
*Persian Manners and Customs.* Edinburgh, 1913.  
*A Fourth Journey in Persia, 1897-1901.*  
*Geographical Journal, XIX, February, 1902.*  
*Recent Journeys in Persia. G.J. X, December, 1897.*
- SYKES, Christopher.**  
*Was muss: "The German Lawrence".* London: Longmans, Green, 1936.
- SYKES, H.R.**  
*Our Recent Progress in Southern Persia, and Its Possibilities.*  
*Proceedings of the Central Asian Society, March 1, 1905.*
- SYKES, Brig.-Gen. Sir Percy.**  
*A History of Afghanistan.* London: MacMillan, 1940. 2 vols.  
*A History of Persia.* London: MacMillan, 3rd ed. 2 vols.
- TAHIR, Alawi bin.**  
*Djanyal Shamarikh. Aden, A.H. 1369.*
- TALBOT, Eugene.**  
*Histoires d'Herodote, Traduction de Pierre Saliat Avec Corrections.*  
 Paris, 1864.
- TAMMAN, Abu.**  
*Ash'ar al-Hamasah. ed. Freytag. Bonn, 1828.*
- TAYLOR, A.J.P.**  
*The Struggle for Mastery in Europe, 1848-1916.*  
 Oxford: Clarendon Press, 1954.
- TAYLOR, Commander A.D.**  
*Sailing Directory. Part 1. London, 1891.*
- TEIXEIRA, I edro.**  
*Notes on Teixeira by W.F. Sinclair and D. Ferguson. J.R.A.S., 1897.*
- TENNENT, Sir James Emerson.**  
*Ceylon: An Account of the Island, Physical, Historical and Topographical.*  
 Vol.1. London, 1860.
- THESIGER, Wilfred.**  
*A New Journey in Southern Arabia. The Geographical Journal,*  
*Vol.CVIII, 1946.*  
*A Journey Through the Tihama, the Asir and the Arabian Sands.*
- THOMAS, Bertram.**  
*Among Some Unknown Tribes of South Arabia.*  
*J. of the Royal Anthropological Ins. Vol. LIX, 1929.*  
*The Musandam Peninsula and Its People, the Shihuh.*  
*Journal of the Central Asian Society, XVI, 1929.*

- SINGHAL, D.P.**  
*India and Afghanistan, 1876–1907: A Study in Diplomatic Relations.*  
 St. Lucia, Australia: University of Queensland Press, 1963.
- SKRINE, Sir Clarmont.**  
*World War in Iran.* London: Constable, 1962.
- SMITH, Bosworth R.**  
*Mohammed and Mohammedanism.* London, 1889.
- SMITH, W. Robert.**  
*Kinship and Marriage in Early Arabia.* Cambridge, 1885.
- SMITH, G.**  
*History of Babylonia, edited and brought up to date by the Rev. A.H. Sayce,*  
 1895.  
*History of Assyria.* 1875.
- SOMMER, Anne van and ZWEMER, Samuel M.**  
*Our Moslem Sisters.* New York, 1907.
- SOUBBY, Dr. S.**  
*Pelerinage a la Mecque et a la Medine.* Cairo, 1894.
- SOUSA, Faria y M. de.**  
*Asia Portuguesa.* 3 vols. 1666–75.  
*The Portugues Asia, or the History of the Discovery and Conquest of*  
*India by the Portugues.* Translated by Capt. John Stevens, 1695.
- SPRENGER, A.**  
*Die Post und Reiserouten des Orienta.* Leipzig, 1864.  
*Die Alte Geographie Arabiens.* Bern, 1875.
- STALEY, Eugene.**  
*Business and Politics in the Persian Gulf: The Story of the Wonckhaus Firm,*  
*Political Science Quarterly* 48, September, 1933.
- STARK, Freya.**  
*Baghdad Sketches.* New York, Dutton, 1938.
- STAUFFER, Milton**  
*Voices from the Near East.* New York, 1927.
- STIFFE, Capt. Arthur W.**  
*Persian Gulf Notes: Kharag Island.* *Geo. Journal* XII, August, 1898.  
*Report on the Line of Telegraph from Ras Jashk to Basrah.* *Tr.Bo.G.S.* XVII.  
*Ancient Trading Centres of the Persian Gulf I, Siraf.* *G.J.* August, 1895.  
*A Visit to the Hot Springs of Boshier near Muscat.* *Tr. Bo. G.S.* XV.  
*Ancient Trading Centres of the Persian Gulf II, Kais.* *G.T.* June, 1896.
- STIGAND, Captain C.H.**  
*The Land of Zing.* London, 1913.
- STODDART, Anna M.**  
*The Life of Isabella Bird (Mrs. Bishop).* London: J. Murray, 3rd ed.  
 1908.
- STRABON.**  
*Geographie de Strabon, Traduction Nouvelle Par Amedee Tardieu,* Paris,  
 1880. Vol.III.

- SCHINDLER, General A.H.  
On the Length of the Persian Farsakh. Pr.R.G.S. X, 1888.
- SCHMITT, Bernadotte Everly.  
England and Germany, 1740-1914.  
Princeton, N.J. Princeton University Press, 1916.
- SCHOEN, Freiherr von.  
The Memoirs of an Ambassador: A Contribution to the Political History of Modern Times. London: Allen & Unwin, 1922.
- SCHOFF, William H.  
The Periplus of the Erythraean Sea. London, 1912.
- SCHOTT, Prof. Dr. Gerhard.  
Geographie des Persischen Golfes und Seiner Randgebiete.  
Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, XXXI, 1918.  
Ozeanographie und Klimatologie des Persischen Golfes und des Golfes von Oman. Supplement to Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie (Berlin), XLVI, 1918.  
Der Salzgehalt des Persischen Golfes und der Angrenzenden Gewasser.  
Berlin, 1908.
- SCHWEIGER, Lerchenfeldt.  
Phases of Civilisation in the Littoral of the Persian Gulf. Simla, India, 1876.
- SEDILLOT, J.J.  
Traite des Instruments Astronomiques des Arabes. Paris, 1834.
- SEDILLOT, L. Am.  
Memoire sur les instruments astronomiques arabes. Paris, 1844.
- SENIOR, William Nassau.  
Conversations and Journals in Egypt and Malta. London, 1882, Vol. II.
- SERJEANT, R.B.  
The Portuguese off the South Arabian Coast. Oxford, 1963.
- SHARISTANY, Mohammed ibn Abdu-l-Kerim.  
Kitab-el-Milal wa'n-Nibal (Religions and Sects). London, 1871.
- SHEHAB, Fakri.  
Kuwait: A Super-Affluent Society. Foreign Affairs, 42, April, 1964.
- SHEIL, Lady.  
Glimpses of Life and Manners in Persia. London, 1856.
- SHILOH, Ailon.  
The System of Medicine in Middle East Culture.  
The Middle East Journal, Vol.15, No.3, Summer, 1961.
- SIDDIQI, M.Z.  
India as Known to the Ancient Arabs. Indo-Asian Culture 5, 1957.
- SIMONS, Frederick J.  
Eat Not This Flesh.
- SIMPSON, M.G.  
The Indo-European Telegraph Department.  
Journal of the Royal Society of Arts, LXXVI, March 2, 1928.

- RIHANI, Ameen.  
Around the Coasts of Arabia. London, 1930.
- ROBINSON, William J.  
Woman. New York, 1944
- ROCKHILL, W.W.  
Notes on the Relation and Trade of China with the Eastern Archipelago and the Coasts of the Indian Ocean during the Fourteenth Century. Part I, TP XV, 1914.
- RONALDSHAY, Thr Rt. Hon., the Earl of.  
The Life of Lord Curzon, Being the Authorized Biography of George Nathaniel, Marquess Curzon of Kedleston, K.G. London: E. Benn. 1927-1928.  
On the Outskirts of Empire in Asia. London, 1904.
- RONCIERE, de la.  
Decouverte de l'Afrique au Moyen Age. 3 vols. Le Caire, 1925-1927.
- ROSS, E.C.  
Annals of Oman.  
Journal of the Asiatic Society of Bengal, Vol. XLIII, Part I, 1878.
- SADLER, Captain G. Forster.  
Diary of a Journey Across Arabia. Bombay, 1866.
- SAID-RUETE, Rudolph.  
The Al-Bu-Said Dynasty in Arabia and East Africa. J.C.A.S. XVI, 1929.  
Said bin Sultan (1791-1856), Ruler of Oman and Zanzibar: His Place in the History of Arabia and East Africa.
- SALE, George.  
The London, 1734.
- SALEH, Zaki.  
Mesopotamia (Iraq), 1600-1914: A Study in British Foreign Affairs. Baghdad: al-Ma'arif, 1957.
- SALEM, E.A.  
Political Theory and Institutions of the Khawarij. Baltimore, 1956.
- SALMIN, Mohammed Ali Al-Haj.  
The Holy Prophet Mohammed Through Different Lights. Bombay, 1954.
- SANDERSON, G.N.  
England, Europe and the Upper Nile, 1882-1899: A Study in the Partition of Africa. Edinburgh: Edinburgh University Press, 1965.
- SANGER, Richard H.  
The Arabian Peninsula. Ithaca, 1954.
- SANKALIA, H.D.  
Studies in the Historical and Cultural Geography and Ethnography of Gujarat. Poona, India, 1949.
- SAUVAGET, J.  
Sur d'anciennes instructions nautiques arabes pour les mers de l'Inde. JA, CCXXXVI, 1948.
- SAZANOV, Serge.  
Fateful Years, 1909-1916. New York: Frederick A. Stokes, 1928.

- RAO, S.A.  
A Persian Gulf Seal from Lothal. *Antiquity*, Vol. 37, 1963.
- RASHID, Ar- Abd al-Aziz.  
Tarikh al-Kuwait (History of Kuwait). Beirut: Dar Maktabat, n.d.
- RASWAN, Carl R.  
Drinkers of the Wind. New York, 1942.  
The Black Tents of Arabia.
- RATHBONE, Eleanor F.  
Child Marriage: The Indian Minotaur. London, 1924.
- RAUNKAIER, B.  
Through Wahabiland on Camel-back. Cairo Govt. 1916.
- RAWLINSON, Maj.-Gen. Sir Henry.  
England and Russia in the East: A Series of Papers on the Political and  
and Geographical Condition of Central Asia. London, J. Murray, 1875.  
Notes on a March from Zohab, at the foot of the Zagros, along the Mountains  
to Khuzistan (Susiana) and from thence through the Province of Luristan  
to Kirmanshah, in the year 1836. *J.R.G.S.* 1839, ix.  
Notes on a Journey from Tabriz through Persian Kurdistan to the Ruins  
of Takhti-Soleiman, etc. *Ibid*, 1841, x.  
Notes on Mohamrah and the Cha'ab Arabs, etc. *Prof. R.G.S.* 1855-7, x.  
Notes on the Ancient Geography of Mohamrah and Vicinity.  
*J.R.G.S.*, 1857, xxvii.  
On Persia and the Persians. *J.R. Unit. Serv. Instn.* 1858, i.  
England and Russia in the East. 1875.  
Notes on Captain Durand's Report upon the Islands of Bahrein.  
*J.R.A.S.*, 1880, xii.
- RAYNAL, T.G.F.  
A Philosophical and Political History of the Settlements and Trade of the  
Europeans in the East and West Indies. Translated by J. Justamond.  
3 vols. 1782.
- REES, J.D.  
The Western Frontiers of India.  
*Imperial Asiatic Quarterly Review*, 3rd series, XV, April, 1903.  
Russia, India and the Persian Gulf, or the Western Frontiers of India.  
*J. East Ind. Assoc.*, 1903, April, xxxiv.
- REHATSEK, E.  
The History of the Wahhabys in Arabia and in India.  
*J. Bomb. Br. R.A.S.*, 1878-80, xiv.
- REINAUD, J. Th.  
Relations des voyages faits par les Arabes et les Persans dans l'Inde et a la  
Chine. 2 vols. Paris, 1845.
- REMONDINO, P.C.  
History of Circumcision.
- RICE, C. Colliver.  
Persian Women and Their Ways. London, 1923.
- RICHARDSON, R.  
Die Geologie und die Salzdome in sudwestlichen Teilen des Persischen  
Golfes. Heidelberg, 1920.



- An Account of the Transactions of His Majesty's Mission to the Court of Persia in the Years 1808-11, to which is appended a Brief History of the Wahauby. 2 vols. 1834.
- A Brief History of the Wahauby (forming vol.ii of 'An Account of the Transactions of his Majesty's Mission to the Court of Persia'). 1834.
- BRYK, Felix.**  
Dark Rapture. (Forrest Hills, N.Y., 1944).
- BUCHAN, John.**  
Travels in Assyria, Media and Persia. 2 vols. 1830.  
Voyage to the Persian Gulf. Oriental Herald, 1817.
- BULLARD, Sir Reader.**  
The Camels Must Go: An Autobiography. London: Faber & Faber, 1951.
- BURCKHARDT, J.L.**  
Notes on the Bedouins and Wahabys. Collected during his Travels in the East. 2 vols. 1831.  
Travels in Arabia. 2 vols. London, 1829.
- BURTON, Sir Richard**  
The Sotadic Zone of Sexual Inversion. Falstaff Press, N.Y.  
Pilgrimage to Al-Madinah and Mecca. Vol.II.  
First Footsteps in East Africa. London, 1894. Vol.II.  
The Gold Mines of Midian, London, 1878.
- BURY, G. Wyman.**  
The Land of Uz. London, 1911.
- BUNBURY, E.H.**  
A History of Ancient Geography. 1879.
- BUTLER, A.J.**  
The Arab Conquest of Egypt. Oxford, 1902.
- BUTTERFIELD, Herbert.**  
History and Human Relations. New York: Macmillan, 1952.
- CADOUX, E.W.**  
Recent Changes in the Course of the Lower Euphrates. C.J. Sept. 1906.
- CAHUN, L.**  
Introduction a l'Histoire de l'Asie. Paris, 1896.
- CANTAMIR, Prince D.**  
History of the Oosman Empire.
- CAMERON, Commander V.L.**  
Our Future Highway to India. 2 vols. London, 1880.
- CAPPER, James.**  
Observation on the Pssage to India, etc. London, 1785.
- CARMICHAEL.**  
Journey from Aleppo to Bussrah (in Grose's Voyage to the East Indies).  
London, 1772.
- CARNEGY, A.**  
My Log-Persian Gulf and Turkish Arabia, 1878  
Education Society's Press, Bombay, 1878.

- PICHON, Jean.**  
*Les Origines Orientales de la Guerre Mondiale.*  
 Paris: Charles-Lavauzell. 1937.
- PILGRIM, G.E.**  
*The Geology of the Persian Gulf and the Adjoining Portion of Persia and Arabia.* *Memoirs. Geol. Survey of India, 1908, Vol. xxxiv, pt. 4.*  
*The Sulphur Deposits of Southern Persia.*  
*Rec. Geol. Survey India, 1922, liii, pt. 4*  
*The Geology of Parts of the Persian Provinces of Fars, Kirman and Laristan.*
- PILLAI, R.V.**  
*The Political and Legal Status of Kuwait.*  
*International and Comparative Law Quarterly, II, 1962.*
- PILOT, The.**  
*Comprising the Persian Gulf, the Gulf of Oman and the Makran Coast.* 1924.
- PINCHES, F.G.**  
*Notes on H. Radau's Early Babylonian History down to the End of the Fourth Dynasty of Ur.* *J.R.A.S. 1901.*
- PIRES, Tome.**  
*Suma Oriental. 2 vols. WHS, 2nd series, LXXXIX. XV. London, 1944.*
- PLAISTED, B.**  
*A Journey from Calcutta in Bengal, by Sea, to Busserah: from thence across the Great Desert to Aleppo, in the year 1758.*
- PLASS, Jens B.**  
*England zwischen Russland und Deutsch'and: Der Persische Golf in der britischen Vorkriegspolitik, 1899-1907, dargestellt nach englischem Archivmaterial.* Hamburg: Gesellschaft für Volkerrecht und Auswärtige Politik, 1966.
- PLINY.**  
*The Natural History.* Translated by the late John Bostock and H.T. Riley.  
 6 vols. 1855. Bohn's Classical Library.
- PLOWDEN, T.C.**  
*Turkish Arabia.* *Fortnightly Review.* Feb. 1884.
- PODOLSKY, Edward.**  
*Sex Today in Wedded Life.* New York, 1943.
- POLLARD, Edward B.**  
*Oriental Woman.* Philadelphia, 1907. Vol. IV.
- POLLINGTON, Viscount.**  
*Half Round the Old World.* 1867.
- POLO, S. Lane, assisted by GIBB, E.J.W. and GILMAN, A.**  
*Turkey. (Story of the Nations Series).* London, 1900.
- POLAK, Dr. J.F.**  
*Persian, Das land und seine Bewohner.* Leipzig, 1865.
- PONAFIDINE, P.**  
*Life in the Moslem East.* London, 1911.
- POOLE, Lane.**  
*Medieval India under Mohammad Rule.* London, 1903.

- PAYEN, Edouard.**  
*Les Rivalites autour du Golfe Persique.*  
*Annales des Sciences Politiques (Paris) 16<sup>e</sup> ann. 1901.*
- PEDRO, Fri de la Madre de Dico.**  
*Estudio Sobre el Galfo Persico.* Madrid, 1904.
- PEERS, E.H.**  
*A Life of Ramon Lull.* London, 1927.
- PELLEY, Lt.-Col. Lewis.**  
*A Visit to the Wahabee Capital, Central Arabia.* J.R.G.S. 1865, xxov.  
*Account of a Recent Tour Round the Northern Portion of the Persian Gulf.*  
*Trans. Bomb. Geogr. Soc. 1863, xvii.*  
*Remarks on the Tribes, Trade and Resources around the Shore Line of the Persian Gulf* Ibid., 1863, xvii.  
*A Brief Account of the Province of Fars.* Ibid, 1863.  
*The Persian Gulf as an Area of Trade.* Proc.R.G.S., 1863-4, viii.  
*Visit to Lingah, Kishm and Bunder Abbass.* J.R.G.S., 1864 xxxiv.  
*Remarks on a Recent Journey from Bushire to Shirauz.*  
*Trans. Bomb. Geogr. Soc., 1864, xvii.*  
*Remarks on the Port of Lingah, the Island of Kishm, and the Port of Bunder Abbas and its Neighbourhood.* Ibid., 1864, xvii.  
*Remarks on the Pearl Oyster Beds in the Persian Gulf.*  
*Trans. Bomb. Geogr. Soc., 1867, xviii.*
- PENGELLY, W.M.**  
*Remarks on a Portion of the Eastern Coast of Arabia between Muscat and Sohar.* T. Bomb. G.S., 1860, xvi.
- PENSON, Dame Lillian.**  
*Foreign Affairs under the Third Marquis of Salisbury: The Creighton Lecture in History, 1960.* London: University of London, 1962.
- PETRIE, Sir Charles.**  
*The Edwardians.* New York: W.W. Norton, 1965.
- PEZARD, M.**  
*Mission of a Bender-Bouchir.* Paris, 1914.
- PHILBY, H. St. John B.**  
*'Rub' al Khali'.* The Geog. Journal. Vol.LXXXI, January, 1933.  
*The Empty Quarter.*  
*Arabian Jubilee.* New York: John Day, 1953.  
*Sa'udi Arabia.* New York, 1955. Praeger.  
*Forty Years in the Wilderness.*  
*Sheba's Daughters.*  
*Southern Nejd.* Geogr. J. 1920, Mar.  
*Across Arabia: From the Persian Gulf to the Red Sea.* Ibid, 1920, Dec.  
*The Heart of Arabia.* 2 vols. 1922.
- PHILLIPS, Wendell.**  
*Qataban and Sheba.* London, 1955.  
*Unknown Oman.* London, Longmans, 1966.  
*Recent Discoveries in the Egyptian Faiyum and Sinai.*  
*Science, Vol. 107, No. 2791, June 25, 1948.*

- ONCKEN, Hermann.  
Die Sicherheit Indiens: ein Jahrhundert Englischer Weltpolitik.  
Berlin: G. Grote, 1937.
- OSBORN, Mafor.  
Islam under the Khalifa of Bagdad. London, 1878.
- O'SHEA, F.B.  
Memorandum on the British Indian Post Office in the Persian Gulf 1888,  
and revised by F. Whympet, 1905.
- OUSELEY, W.  
Travels in Various Countries of the East, More Particularly Persia.  
3 vols. 1819.  
Travels in Persia and Arabia. 3 vols. 1819.  
The Oriental Geography of Ebn Haukal. London, 1800.
- OUTRAM, J.  
Lieut.-General Sir James Outram's Persian Campaign in 1857. 1860.
- OWEN, R.  
The Golden Bubble. London, 1957.
- OWEN, Captain W.F.W.  
Narrative of Voyages. 2 vols. London, 1860.
- PALGRAVE, W.G.  
Central and Eastern Arabia. London, 1869.  
Notes of a Journey from Gaza, through the Interior of Arabia, to El Khatif  
on the Persian Gulf, and thence to Oman, in 1862-3. Proc.R.G.S. 1863-4.  
Narrative of a Year's Journey through Central and Eastern Arabia (1862-3).  
1865.
- PALMER, B.M.  
Slavery a Divine Trust.
- PAOLO MANTEGAZZA.  
Sexual Relations of Mankind. New York, 1932.
- PARTER, Sir R.K.  
Travels in Georgia, Persia, Armenia, Ancient Babylonia, etc. 1817-1820.  
London, 1816.
- PARKER, E.H.  
China: Her History, Diplomacy and Commerce. London, 1901.
- PARVEEZ, Naoroz M.  
Indo-British Trade with Persia.  
Imperial Asiatic Quarterly Review, 3rd series, XXIII, January 1907.
- PARSONS, A.  
Travels in Asia and Africa. 1808.
- PARTRIDGE, Burgo.  
A History of Orgies. London, 1960.
- PATAI, Raphael.  
Golden River to Golden Road. Philadelphia, 1962.  
Sex and Family in the Bible and the Middle East. New York, 1959.

- Orient**, XL (1914).  
**In the Arabian Desert**. London, 1931.  
**The Manners and Customs of the Rwala Bedouins**. New York, 1928.
- MYLREA, C.S.G.**  
**An Ancient Account of India and China (described by two Mohammadan Travellers of the Ninth Century)** MW 12 (1922).
- NADVI, Syed Sulaiman.**  
**Arab Navigation**. IC 15 (1941).
- NAINAR, M.H.**  
**The Knowledge of India Possessed by Arab Geographers down to the 14th Century A.D.** University of Madras, India, 1942.
- NAZEM, Hossein.**  
**Russia and Great Britain in Iran (1900–1914)**. Unpublished Doctoral Dissertation, Columbia University, 1954.
- NEWBERRY, P.E.**  
**Notes on the Sea-Going Ships**. JEA. Vol.28 (1942).
- NEWTON, Lrd.**  
**Lord Lansdowne: A Biography**. London: MacMillan, 1929.
- NICHOLSON, Reynold A.**  
**A Literary History of the Arabs**. London, 1907.
- NICOLSON, Harold.**  
**Curzon: the Last Phase, 1919–1925. A Study in Post-War Diplomacy**. Boston, 1934.  
**Sir Arthur Nicolson, Bart., First Lord Carnock: A Study in the Old Diplomacy**. London, 1930.
- NIEBUHR, Carsten.**  
**Travels Through Arabia**. Vol. II. Edinburgh, 1792.  
**Description de l'Arabie**. 2 vols. 1774.  
**Voyage en Arabie et en d'autres pays de l'Orient**. 2 vols. 1780.
- NIEUHOFF, J.**  
**Remarkable Voyages and Travels into Brazil and the Best Parts of the East Indies**.
- NOLDEKE, T.**  
**Sketches from Eastern History**. *Orientalische Skizzen*, trans. by J.S. Black. 1892.
- O'LEARY, De Lacy.**  
**How Greek Science Passed to the Arabs**. London, 1948.
- OLEARIUS, A.**  
**The Voyages and Travels of the Ambassadors sent by Frederick Duke of Holstein to the Great Duke of Muscovy and the King of Persia**. Begun in the year 1633 and finished in 1639.
- OLIVIER, G.A.**  
**Voyage dans l'Empire Ottoman, l'Egypte, et la Perse**. 3 vols. 1801.  
**Travels in the Ottoman Empire, Egypt and Persia Undertaken by the Order of the Government of France**. 2 vols. 1801.

- MORELAND, W.H.**  
*The Ships of the Arabian Sea about A.D. 1500.* J.R.A.S. 1939, pp. 63-74.  
*Peter Floris: His Voyage to the East Indies in the Globe: 1611-1615.*  
 London, 1934.
- MORELET.**  
*Journal de Voyage de Vasco de Gama en 1497,* Lyon, 1864.
- MORELY, John, Viscount.**  
*Recollections.* New York: MacMillan, 1917. 2 vols.
- MORIER, J.**  
*A Journey through Persia, Armenia and Asia Minor to Constantinople,*  
 in the years 1808 and 1809.  
*A Second Journey through Persia, Armenia and Asia Minor to Constantinople,*  
 1810-1816. 1818.
- MORRIS, James.**  
*Sultan in Oman.* London, 1957.
- MOSLEY, Leonard.**  
*The Glorious Fault: The Life of Lord Curzon.*  
 New York, Harcourt, Brace, 1960.
- MOUETTE, G.**  
*The Travels of Sieur Mouette in the Kingdoms of Fez and.....*
- MOUREY, Charles.**  
*L'Arbitrage de Mascate.* *Asie Francaise*, V (August, 1905).
- MUIR, Sir W.**  
*The Caliphate, its Rise, Decline and Fall.* London, 1898.  
*Annals of the Early Caliphate.* London, 1883.
- MULLER, Dr. A.**  
*Der Islam.* London, 1898.  
*Der Islam in Margen und Sblendland.* 2 Bde.
- MULLER, Dr. D.H.**  
*Die Suda abische Expedition.* Vienna & Leipzig, 1899.
- MULLER, Charles.**  
*Geographi Grasci Minores.* 2 vols. Paris.
- MURPHY, Lt.-Col. C.C.R.**  
*Soldiers of the Prophet.* London, John Hogg, 1921.
- MURRAY, G.W.**  
*Sons of Ishmael.* London, 1935.
- MURRAY, John A.**  
*British Policy and Opinion on the Anglo-Russian Entente, 1907-1914.*  
 Duke University (Durham N.C.) 1957. 2 vols.
- MURRAY, J.**  
*Record of Thirty Years' Service.* London, 1931.
- MURRAY, H.**  
*Historical Account of Discoveries and Travels in Asia, from the Earliest Ages*  
*to the Present Time.* 3 vols. 1820.
- MUSIL, A.**  
*Kulturpolitische Berichte aus Arabien.* *Oesterreichische Monatschrift fur den*

- MILLER, Margaret S.**  
**The Economic Development of Russia, 1905–1914, with Special Reference to Trade, Industry and Finance.** London: P.S. King (London School of Economics and Political Studies, 85), 1926.
- MILLINGEN, Major F.**  
**Wild Life among the Koords.** London, 1870.
- MILVORSKY, V.**  
**A Manual of Safavid Administration. A Translation and Explanation of Tadbkirat al-Muluk.** London, 1943.
- MINTO.**  
**Lord Minto in India.** London, 1880.
- MIR KHWAND.**  
**History of Persia, to which is added an Abridgement of the Lives of the Kings of Harmuz or Ormuz. Rendered into English by Capt. Jno. Stevens, 1715.**
- MOCKLER, E.**  
**On Ruins in Makran.** J.R.A.S., 1877, October.  
**On the Identification of Places on the Makran Coast mentioned by Arrian, Ptolemy, and Marcian.** Ibid., 1879, xi.  
**Ruins in Makran.** J.R.A.S., October, 1876.
- MONGER, George.**  
**The End of Isolation: British Foreign Policy, 1900–1907.**  
 London: Thomas Nelson, 1963.
- MONOD, T.**  
**Le ciel austral et l'orientation. (Autour d'un article de Louis Massignon).**  
 Bull. IFAN 15 (1963).
- MOOKERJI, R.**  
**Indian Shipping.** London, 1912. 2nd edition. Bombay, 1957.
- MOOR, J.A.**  
**Digest of International Law.** 8 vols. Washington, 1906.  
**History and Digest of International Arbitration in which the United States have been a Party.** Washington, 1906.
- MOREAU, L.**  
**Etud de Geographie Medicale de Golfe Persique.**  
 Annuaire de Medecine Navale, Paris, 1909.
- MORGAN, J.J. M. de.**  
**Mission Scientifique en Perse.** 5 vols. 1894–1904.  
**Notes sur la Basse-Mesopotamie-----Comblement progressif du Golfe Persique.**  
 La Geographie, 1900.  
**Memoire de la Delegation en Perse du Ministere de l'Instruction Publique.**  
 6 vols. 1900–13.  
**La delegation en Perse du Ministere de l'Instruction Publique, 1897 a 1902.**  
 1902.  
**Histoire et Travaux de la Delegation en Perse du Ministere du l'Instruction Publique, 1897–1905.**  
**Memoires de la Delegation en Perse. Tome xiii. Recherches Archaeologiques.**  
 1912.

- MEINERTZHAGEN, R.**  
Birds of Arabia. Edinburgh, 1945.
- MELAMID, Alexander.**  
Political Geography of Trucial Oman and Qatar.  
Geo. Review. New York. XLIII April 1953.
- MENDELSSOHN'**  
Slavery in the Ancient Near East. Oxford, 1949.
- MENGIN, F.**  
Histoire Sommaire de l'Egypte. (Introduction and Appendix by Mr. Jomard).  
Paris, 1839.
- MENLEISH, Lieutenant-General.**  
Notes on the Routes from Bushire to Shiraz. J.R.C.S., XXVIII, 1857.
- MENZIES, S.**  
Turkey Old and New. 2 vols.
- MENY, V.**  
Quatre Mois en Orient Notes d'un Touriste Obok, la Cote des Somalis  
Mascate. Le Golfe, Bagdad et la Vallee du Tigre. Paris, 1882.
- MEULEN, D. van der.**  
Aden to the Hadramaut. London, 1947.  
The Wells of Ibn Saud. London, 1957.  
Faces in Shem. London, 1961.
- MEYNARD, C.B. de.**  
Dictionnaire Geographique, Historique et Litteraire de le Perse et des  
Contrees Adjacentes (largely from Yakut). Paris, 1861.
- MIDHAT BEY, Ali Haydar.**  
The Life of Midhat Bey: A Record of His Services, Political Reforms,  
Banishment, and Judicial Murder. London: J. Murray, 1903.
- MIDDLETON, Earl of (William St. John F. Brodrick).**  
Records and Reactions, 1856-1939. London, 1939.
- MIGNAN, Captain R.**  
A Winter Journey. 2 vols. London, 1839.  
Travels in Chaldeaes. London, 1839.
- MILES, Lt.-Col. S.B.**  
The Countries and Tribes of the Persian Gulf. Vol. II, 1919.  
Field Notes of December, 1885, Muscat Archives.  
A Brief Account of Four Arabian Works on the History and Geography of  
Arabia. J.R.A.S. 1873, vi.  
Route between Sogar and El Bereymi in Oman.  
J. Asiat. Soc. Beng. 1877, xlvii.  
Note on Pliny's Geography of the East Coast of Arabia. J.R.A.S. 1878, April.  
Journal of an Excursion in Oman. Geogr. J., 1896, vii.  
Across the Green Mountains of Oman. Ibid, 1901, xviii.  
Account of an Excursion into the Interior of Southern Arabia. J.R.C.S. 1871.  
Field Notes of November 1875, Muscat Archives, No. 132/47.  
The Portugese in Eastern Arabia. Report on the Administration of the  
Persian Gulf Political Residency, 1884-5.



- MARKHAM, C.R.  
 A General Sketch of the History of Persia. London, 1874.  
 A Memoir on the Indian Surveys. London, 1878.
- MARTIN, Bradford, G.  
 German-Persian Diplomatic Realties, 1873-1912.
- MASON, A. de Witt and BARNY, F.J.  
 History of the Arabian Mission. New York, 1926.
- MASSIGNON, L.  
 Les Nuages de Magellan et leur Decouverte par les Arabes.  
 Guethner, Paris, 1962.
- MASSON, C.  
 Illustration on the Route from Soleucia to Apobatana as given by  
 Isidorus of Charax. J.R.A.S., XII, 1849.
- MASUDI,  
 Les Prairies d'Or.
- MATTHEWS, C.D.  
 Bedouin Life in Contemporary Arabia.  
 Revista Degli Studi Orientali, Vol.XXV, Roma, 1960.
- MAUDF, Ashley.  
 Notice sur Quelques Iles du Golfe Persique. Annales des Voyages, 1827.
- MAUGHAM, Robin.  
 The Slaves of Timbaktu. London, 1961.
- MAUNSEL, Captain F.R.  
 The Mesopotamian Petroleum Field. G.J. IX, May, 1897.  
 Handbook of the Turkish Army. London, 1904.
- MAURIZI, Vincenzo.  
 History of Seyd Said, Sultan of Muscat. 1819.
- MAURY, L.F.A.  
 Examen de la Route que suivaient, au IX<sup>e</sup> siecle de notre ere  
 les Arabes et les Persans pour aller en Chine.  
 Bull. de la Societe de Geog. Avril 1846.
- McCRINDLE, J.W.  
 The Commerce and Navigation of the Erythraean Sea and Voyage of  
 Nearkhos (together). London, 1879.
- McCOAN, J.C.  
 Our New Protectorate Turkey in Asia. London, 1879.
- McCRINDLE, J.W.  
 Ancient India as described by Megasthenes and Arrian. 1877.  
 The Invasion of India by Alexander the Great as described by Arrian,  
 Q. Curtius, Diodorus, Plutarch, and Justin. 1896.
- McDERMOTT.  
 British East Africa. London, 1895.
- MEHDY KHAN, Mirza  
 Translation of Notes on Makran, etc. by A.K. Schindler.

- MAHAN, Capt. A.T.**  
*The Persian Gulf and International Relations.*  
*National Review*, XL (September 1902).  
*The Problem of Asia and its Effect upon International Policies.*  
 London: Sampson Low, Marston, 1900.  
*The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783.*
- MAIER, J.**  
*Some Accounts of Illiyate or Wandering Tribes of Persia.*  
*J.R.C.S.*, VII. 1837.
- MAJOR, Richard Henry.**  
*India in the Fifteenth Century, being a Collection of Narratives of Voyages to India; from Larin, Persian, Russian and Italian sources.*  
 WHII. London, 1857.
- MALCOLM, J.**  
*The History of Persia from the Most Early Period to the Present Time.*  
 2 vols. 1st ed. 1815.  
*Sketches of Persia. From the Journals of TRaveller in the East.*  
 2 vols. 1815.  
*The History of Persia. 2 vols. New Ed. Revised, 1829.*
- MALINOWSKI, Bronislaw.**  
*The Sexual Life of Savages.* New York, 1929.
- MALTZAN, N.H. von.**  
*Reise nach Sudarabien.* Brunswick, 1873.
- MANDELSLO, J.A.**  
*Beschryvingh van de gedenkwaardige Zee- en Landt-Reyze door Persien naar Oost-Indien, etc.* 1658.  
*The Voyages and Travels of , into the East Indies from 1683-40.*  
 Rendered into English by John Davies.
- MANDELALO, J.A.**  
*Voyages Celebres et Remarquables rais de Perse aux Indes Orientales.*  
 Translated by le Sr. A. de Wicquefort. Amsterdam, 1727.
- MANN, Major Clarence.**  
*Abu Dhabi. Birth of an Oil Sheikdom.* Beirut, 1964.
- MANSUR, Sheikh.**  
*History of Seyd Said.* London, 1819.
- MARCO Polo**  
*The Book of Ser Marco Polo the Venetian.*  
 Translated and Edited by Sir Henry Yule. 2 vols. 1921.
- MARDER, Arthur J.**  
*The Anatomy of British Sea Power: A History of British Naval Policy in the Pre-Dreadnought Era, 1880-1905.* New York, 1940.
- MARLOWE, John.**  
*The Persian Gulf in the Twentieth Century.* London, 1962.
- MARK, S.**  
*Ottchet po Komandirovke na Persidskiy Zaliv.*  
 (V Bender-Abbas) V 1897.

- LOCKER, A.  
With Star and Crescent. Philadelphia, 1890.
- LOFTUS, W.K.  
Travels and REsearches in Chaldaeaa and Susiana. 1857.  
Determination of the River Eulaeus. 1857.
- LONDON, H.M.  
Stationery Office, 1932 (8th ed.)
- LONG, E.C.  
England and the Persian Gulf. Empire Rev., 1915.
- LONG, G.  
Reports on the Navigation of the Euphrates. J.R.G.S., III, 1833.
- LONG.  
On the Site of Suss. J.R.G.S., III, 1833.
- LONGRIGG, Stephen Hemsley.  
Four Centuries of Modern Iraq. Oxford: Clarendon Press, 1925.  
Iraq 1900 to 1950. London; Oxford University Press for Royal Ins.  
of Inter. Affairs, 2nd ed. 1956.
- LORIMER, J.G.  
Gazetteer of the Persian Gulf, Oman and Central Arabia.  
Vol.I, Calcutta, 1915.
- LOW, C.R.  
History of the Indian Navy. London, 1877. Vol.1.
- LOWE, C.J.S.  
Salisbury and the Mediterranean, 1886-96.  
London: Routledge & Kegan Paul, 1965.
- LOVETT, Major B.  
Survey of the Perso.... Frontier.  
Pr. R.G.S., XVI. 1871-2.
- LUMSDEN, Lieutenant T.  
A Journey from Merut to India. London, 1822.
- LYNCH, Henry Blossio.  
The Persian Gulf. Imp. Asiat. Quart. Rev. 1902, April, pp.225-34.  
Memoir, in three Parts of the River Euphrates.  
Trans. Bomb. Geog. Soc., 1841-4.
- LYNCH, H.F.B.  
The Future of British Relations with Persia.  
Proceedings of the Central Asian Society, April, 1908.
- LYNE, R.H.  
Zanzibar in Contemporary Times. London, 1905.
- MACE, Vera and David.  
Marriage East and West. London, 1960.
- MAGNUS, Philip.  
King Edward the Seventh. New York: E.P. Dutton, 1964.

- LEACHMAN, Capt. G.E.  
 A Journey through Central Arabia. *Geo. Journal* XLIII, May 1914.
- LEE, Sir Sidney.  
 King Edward VII: A Biography. London, Macmillan.
- LEES, G.M.  
 The Geology and Tectonics of South Eastern Arabia.  
*Quart. J. Geol. Soc.*, 1928.  
 The Physical Geography of South Eastern Arabia. *Ibid.*, 1928.
- LENCZOWSKI, George.  
 Russia and the West in Iran, 1918-1948. Ithaca: Cornell University Press, 1949.
- LERCHENFELD, A.F. von S.  
 Technical Expedition through the Land of the Euphrates and Tigris.  
 (German). Cotha.
- LESOURD, M.  
 Notes sur les Nawakhid, Navigateurs de la Mer Rouge.  
*Bull. IFAN* 22, 1960, pp.346-355.
- LEVY, Reuben.  
 The Social Structure of Islam. Cambridge, 1957.
- LEWIN, P. Evans.  
 The German Road to the East: An Account of the 'Drang nach Osten'.  
 1916.
- LEWIS, I.M.  
 The Modern History of Somaliland: From Nation to State.  
 New York: Praeger, 1965.
- LICHTENSTADER, Ilse.  
 Women in the Aiyam al-Arab. London, 1935.
- LIEBESNY, Herbert J.  
 International Relations of Arabia: the Dependent Areas.  
*Middle E. Journal*, 1, April, 1947.
- LINDA.  
 Incidents in the Life of a Slave Girl.  
 Edited by L. Maira Child. Boston, 1861.
- LINDLEY, M.  
 The Acquisition and Government of Backward Territory in  
 International Law. London, 1926.
- LISSNER, Iver.  
 The Living past. London, 1957.
- LOBB, R. Popham.  
 The Coming Struggle for Persia.  
*Imp. Asiat. Quart. Rev.*, 1899, October.
- LOCKHART, Dr. Laurence.  
 Outline of the History of Kuwait.  
*J. of the R.C. Asian Society*, XXXIV, July-October, 1947.  
 The Navy of Nadir Shah. London, 1936.

- LABBE, P.  
*Importation du Sucre dans les Ports du Golfe Persique.*  
 Bull. Soc. Geogr. Comm; 1903, XXV.
- LANGER, R.  
*Seizure of Territory the Stimson Doctrine and Related Principals in Legal Theory and Diplomatic Practice.* New York, 1947.
- LACOUPERIE, T. de.  
*The Origin of the Babylonian Characters from the Persian Gulf.*  
 J.R.A.S., 1888, XX, new series.
- LANCASTER, Sir J.  
*The Voyage of Sir James Lancaster Kt., to the East Indies.*  
 Hakluyt Society, London, 1877.
- LANDEN, Robert G.  
*Modernisation and Imperialism in Oman in the late 19th Century.*  
 Unpublished doctoral dissertation. Princeton University, 1960.
- LANDON, Percival.  
*Basta and the Shatt al-Arab.*  
 Journal of the Royal Society of Arts, LXIII, 23 April, 1915.
- LANGER, William Leonard.  
*The Franco-Russian Alliance, 1890-1894.* Harvard Historical Studies, XXX. Cambridge. Harvard University Press, 1929.  
*The Diplomacy of Imperialism, 1890-1902.* New York, 1951.
- LANE, E.W.  
*Arabian Society in the Middle Ages.* London, 1883.  
*Manners and Customs of the Modern Egyptians.* London, 1954.  
*Babylonian Problems.* 1923.
- LARDNER, Dr.  
*The Electric Telegraph.* 1867.
- LATHAM, G.  
*India to England Proposed New Overland Route via Turkish Arabia.*  
 Calcutta, India, 1870.
- LAUTERPACHT, H.  
*Recognition in International Law.* Cambridge, 1947.
- LAWRENCE, T.E.  
 Foreword. *Arabia Felix.* London, 1932. p.xvii.  
*The Principles of International Law* Seventh ed. New York, 1923.
- LAWRENCE, Sir Walter Roper.  
*The India we Served.* London: Cassell, 1928.
- LAYARD, A.H.  
*Ancient Sites among the Bakhtiyari Mountains.* J.R.G.S., 1842, xii.  
*A Description of the Province of Khuzistan.* Ibid, 1846. xvi.  
*Early Adventures in Persia, and Babylonia.* 2 vols. 1887.  
*Discoveries in the Ruins of Nineveh and Babylonia.* London, 1853.
- Le STRANGE, G.  
*The Cities of Kirman in the Time of Hamd-Allah Mustawfi and Marco Polo.*  
 J.R.A.S., 1901, pp. 281-90.  
*The Lands of the Eastern Caliphate.* 1905.

- KHADDURI, Majid.**  
Iran's Claim to the Sovereignty of Bahraya.  
American J. of Inte. Law, XLV, October 1951.
- KIERNAN, R.H.**  
The Unveiling of Arabia. London, 1937.
- KING, L.W.**  
A History of Babylon. 1915.  
A History of Sumer and Akkad. An Account of the Early Races of  
Babylon to the Foundation of the Babylonian Monarchy. 1916.
- KINNEIR, J. Macdonald.**  
A geographical Memoir of the Persian Empire. 1813.  
Journey through Asia Minor, Armenia, and Koordistan. 1818.
- KOTZEBUE, M.**  
Reise nach Persien mit der Kaiserl. Russischen Gesandtschaft im Jahr 1817.  
1819.  
Narrative of a Journey into Persia, in the suite of the Imperial Russian  
Embassy, in the year 1817. 1819.
- KOELLE, W.**  
Mohammed and Mohammedanism. London, 1899.
- KRAHMER, Generalmajor.**  
Die Beziehungen Russlands zu Persien. Leipzig: Zuchschwerdt, 1903.
- KRAMER, S.N.**  
Question for Paradise. Antiquit, Vol.37, 1963.
- KRAMERS, J.H.**  
Shorter Encyclopaedia of Islam. Leyden & London, 1961.
- KRAUSSE, Alexis.**  
Russia in Asia: A Record and a Study, 1558-1899.  
New York: Henry Holt, 1899.
- KRUSINSKI, Father.**  
The History of the Revolution in Persia.  
Done into English by Father du Cerceau. 2 vols. 1728.
- KUHNONFELD, K. von.**  
The Strategical Importance of the Euphrates Valley Railway.  
Translation. London, 1873.
- KUMAR, Ravinder.**  
India and the Persian Gulf Region, 1858-1907.  
A Study in British Imperial Policy.  
New York: Asia Publishing House, 1965.  
Abdul Aziz al Saud and the Genesis of Saudi Arabia.  
(1901-1907) Bengal Past and Present. J. of the Calcutta Hist. Society.  
LXXIX-LXXX (Jan.-June and July-Dec., 1960).  
British Attitudes towards the Ibadiyya Revivalist Movement in East  
Arabia. Inter. Studies: Quar. J. of the Indian School of Inter.  
Studies. New Delhi, II, April, 1962.
- KUNZ, G.F., and STEVENSON, C.H.**  
The Book of the Pearl. 1908.

- JUNG, Eugene.**  
*Les Puissances devant le revolte Arabe.* Paris: Hachette, 1906.
- JUSTI.**  
*Herrschaft der Sasanideu. Grundias der Iranischen Philologie, II.*
- KAEMPFER.**  
*History of is Lam*
- KAJARE, Prince Firouz.**  
*Le Sultanat d'Oman. Etude d'Histoire Diplomatique et de Droit Internationale. La Question de Mascate. (Thesis pour le Doctorat, 18 juin, 1914. Faculte de Droit de l'Universite de Paris).* Paris: A. Pedone, 1914.
- KATIBAH, H.I.**  
*The New Spirit in Arab Lands.* New York, 1940.
- KAZEMZADEH, Firuz.**  
*Russian Imperialism and Persian Railways. Russian Thought and Politics,* eds. Hugh Maclean, Martin E. Malia, and George Fischer. *Harvard Slavic Studies, IV.* Cambridge: Harvard University Press, 1957. pp.355-373.
- KAYE, J.W.**  
*The Life and Correspondence of Major-General Sir John Malcolm, G.C.B.* 2 vols. 1856.
- KEDOURIE, Eli.**  
*England and the Middle East: The Destruction of the Ottoman Empire, 1914-1921.* London: Bowes, 1956.
- KEITH, A.**  
*The Theory of State Succession.* London, 1907.
- KELLY, J.B.**  
*British Policy in the Persian Gulf, 1813-1843.*  
 Unpublished doctoral dissertation. University of London, 1956.  
*Eastern Arabian Frontiers.* London: Faber & Faber, 1964.  
*Sultanate and Imamate in Oman.* Oxford: O.U.P. for Royal Institute of International Affairs (Chatham House Memoranda), 1959.
- KEMPTHORNE, G.B.**  
*Notes made on a Survey along the Eastern Shores of the Persian Gulf in 1828.* J.R.G.S., 1835, v.  
*A Narrative of a Visit to the Ruins of Tahrie, the Supposed Site of the Ancient City of Siraff.*  
*An Account of the Ancient Commerce of the Gulf of Persia, etc.*  
 Trans. Bomb. Geogr. Soc., 1856-7, xiii.
- KEPPEL, Arnold.**  
*Gun-Running and the Indian North-West Frontier.* London: Murray, 1911.
- KEPPEL, G.**  
*Personal Narrative of a Journey from India to England, by Bussorah, Bagdad, etc..... in the year 1824.* 1827.

IVES, E.

- A Voyage from England to India, in the year 1754.*  
*A Journey from Persia to England, in 1758 and 1759.* 1773.

JACOBS, Harold.

- Perfumes of Araby.* London, 1915.

JACOB, General.

- Views and Opinions.*

JACKSON, J.W.

- On the occurrence of Lusitanien Brachiopoda in the Persian Gulf.*  
*Ann. Mag. Nat. Hist.,* 1921.

JAMME, A.

- Une Inscription Hadramoutique en Bronze.* *Orientalia*, Vo.22, 1953.

JAYAKAR, A.S.G.

- The O'manee Dialect of Arabic.* *J.R.A.S.*, 1889, xxi, New Series, pt.iii-iv.  
*The Shahee Dialect of Arabic.* *J.Bomb. Br.R.A.S.*, 1902, No.LVIII, vol.xxi.  
*Omanee Proverbs.* *Ibid*, 1904, vol.xxi.

JESSUP, P.

- The Plams Island Arbitration.* *A.J.I.L.*, Vol.22, 1928.

JOHN, Bayle St.

- Village Life in Egypt.* Boston, 1853.

JOHNSON, J.A.

- Journey from India to England through Persia, etc. in 1817.* 1818.

JOHNSON, D.

- Acquisitive Prescription in International Law.* 1950.

JONES, J.F.

- Narrative of a Journey through Parts of Persa and Kurdistan Undertaken by*  
*Commander J.F. Jones I.N..... in company with Major Rawlinson (1844).*  
*Trans. Bomb. Geogr. Soc.,* 1849, viii.

JONES, Commander F.

- Brief Observations forming an Appendix to the Map of England.*  
*Tr. Bom. G.S. XII, Dec., 1854. March 1856.*

JONES, William.

- The History of the Life of Nadir Shah.* London, 1773.

JONQUERE, le vicomte A. de la.

- Histoire de l'Empire Ottoman.* Paris, 1897.

JOUANNIN, Andre.

- Les Influences Etrangeres dans le Golfe Persique.*  
*Asie Francaise*, III (January, 1904).  
*Sur les rives du Golfe Persique: Notes du voyage* 1903.  
*Bulletin de la Societe de Geographie Commerciale de Paris*, xxvi, 1904.

JOURDAIN, John.

- The Journal of a Voyage to the East Indies 1608-1617.*  
*Describing his Experiences in Arabia, India and the Malay*  
*Archipelago.* Ed. William Foster, WHS, 2nd series XVI.



- Inscriptions Recueillies dans l'Arabie Centrale. Bull. S.G. 1884.  
 Voyage dans l'Arabie Centrale. in 2 parts. Bull S.G. 1884-5.
- HUBBARD, G.E.  
 From the Gulf to Ararat. 1916.
- HUGHES, A.W.  
 The Country of Baluchistan. London, 1877.
- HUGHES, The Revd. T.P.  
 A Dictionary of Islam. London, 1805.
- HULL, C.  
 The Memoirs of Cordell Hull. 2 vols. New York, 1948.
- HULTON, J.C.  
 Notice on the Curia Muria Island. Pro.Bo. G.S. III.V, Dec.1839, Feb.1840.
- HUMAYUM, Kabir.  
 Science Democracy and Islam. London, 1955.
- HUNT, H.G.  
 Outram and Havelock's Persian Campaign (1857). 1858.
- HUTCHISON, E.  
 The Slave Trade of East Africa. London, 1874.
- HUNTER, F. Fraser.  
 Reminiscences of the Map of Arabia and the Persian Gulf.  
 Geog. J., 1919, liv, pp. 355-63.
- HUNTER, W.W.  
 A History of British India. 2 vols. 1899.
- HURGRONJE, Snouck.  
 Mekkamische Sprichwörter. The Hague, 1886.  
 Mohammedanism. New York, 1916.
- HUSAIN, Taha.  
 Mustaqbal ath-thaqafah fi misr. (The Future of Culture in Egypt).  
 Cairo, 1938.
- HYDE, C.  
 International Law, chiefly as Interpreted and Applied by the  
 United States. Boston, 1945. 3 vols.
- INDICOPLEUSTES Cosmas.  
 The Christian Topography. Hakl. Soc., 1897.
- INGRAMS, W.H.  
 Zanzibar. London, 1931.  
 Arabia and the Isles. London, 1952.
- IRELAND, G.  
 Boundaries Possession and Conflicts in Central and Northern America  
 and the Caribbean. Cambridge, 1941.
- ISSAWI C.  
 Arab Geography and the Circumnavigation of Africa.  
 Osiris 10, 1952, pp.117-128.

**HOBSON-JOBSON.**

**A Glossary of Colloquial Anglo-Indian Words and Phrases and of Kindred Terms, Etymological, Historical, Geographical, and Discursive, by H. Yule. A.C. Burnell. London, 1903.**

**HOGARTH, D.G.**

**The Bagdad Railway. National Rev., 1902. xxxix.**

**The Penetration of Arabia. 1904.**

**The Nearer East. 1905.**

**Problems in Exploration. Geogr. J., 1908. xxxii.**

**The Ancient East. 1914.**

**Arabia. 1922.**

**Review of Philby's 'Heart of Arabia'. Geo. J., 1923.**

**HOLDICH, Col. Sir T. Hungerford.**

**The Indian Borderland, 1880-1900. London: Methuen.**

**Notes on Ancient and Mediaeval Makran. Geog. J. 1896. Apr.**

**Arabia and the Persian Gulf. A Review, Ibid., 1920.**

**The Perso-Baluch Boundary. Geogr. Journal, IX, April, 1897.**

**HOLLINGSWORTH, L.W.**

**Zanzibar under the Foreign Office, 1890-1913.**

**London: Macmillan, 1953.**

**HOMMEL, F.**

**L. Origine del Golfo Persico. Atti del X<sup>e</sup> Congr. Internaz. Geogr., 1915, pp.1415-16.**

**HOOGERWOERD, R.C. Keun de.**

**Die Hagen und Handelsverhältnisse des Persischen Golfe und des Golfs von Oman. Analen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie Berlin, XVII, 1899.**

**HOSKINS, Halford Lancaster.**

**British Routes to India. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 1928.**

**HOURLANI, G.F.**

**Arab seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Mediaeval Times. Princeton, 1951.**

**HOUSSAY, F.**

**Souvenirs d'un Voyage en Perse.**

**1. L'Arabistan et les Montagnes des Bakhtaris;**

**2. Le Littoral du Golfe Persique et la Fars Revue des deux Mondes, 1887, Jan. 15 et Fev. 15.**

**HOWARTH, David.**

**The Desert King: Ibn Saud and His Arabia.**

**New York: McGraw-Hill, 1964.**

**HOWEL, Dr. Thos.**

**A Journal of the Passage from India, etc.**

**London, bound with Francklin No. date.**

**HUBER, C.**

**Journal d'un Voyage en Arabie. Paris, 1891.**

**Letter from Huber. Bull. S.G., 1881.**

- HECREN, A.H.L.**  
*Historical Researches into the Political Intercourse and Trade of the Principal Nations of Antiquity.* 8 vols. 1883.
- HELFFERICH, Karl.**  
*Georg von Siemens: Ein Lebensbild aus Deutschlands grosser Zeit.*  
 Berlin: Julius Springer, 1923.
- HENDERSON, W.O.**  
*Studies in German Colonial History.* London: Frank Cass, 1962.
- HERBERT, T.**  
*A Relation of Some Years Travaile, Begunne Anno 1626 – Into Africa and the Greater Asia, etc.* 1634.  
*Some Years Travels into Divers Parts of Africa and Asia the Great, describing more Particularly the Empires of Persia and Industan.* 1677.
- HERDMAN, Prof. W.A.**  
*Report to the Government of Ceylon on the Pearl Oyster Fisheries of the Gulf of Manner.* R. Soc. London, 1903.
- HERODOTUS.**  
 English Translation by A.D. Godley. 4vols. 1920. Loeb Classical Library.
- HERTSLET, E.**  
*Treaties etc. concluded between Great Britain and Persia.* 1891.
- HERTZ, A.**  
*Die Kultur um der Persischen Golf und Ihre Ausbreitung.*  
 Halle A.S., 1930.
- HEUDE, W.**  
*A Voyage up the Persian Gulf and a Journey Overland from India to England in 1817.* 1819.
- HEYD.**  
*Histoire du Commerce du Levant au Moyen Age.*  
 Traduction fr. de Furcy Reynaud, 2 vols. Leipzig, 1885.
- HICKINBOTHAM, Sir Tom.**  
*Aden.* London, 1958.
- HILPROCHT, H.V.**  
*Explorations in Bible Lands during the 19th Century.* 1908.
- HILTON, Richard.**  
*The Thirteenth Power: the Middle East and the World.*
- HINSLEY, F.H.**  
*British Foreign Policy and Colonial Questions, 1895-1904.*  
*The Cambridge History of the British Empire, ed. E.A. Benians, et al. Vol. III.*
- HIRSCH, L.**  
*Reisen in Sud-Arabien, Mahra-Land und Hadramit.* Leyden, 1897.
- HITTI, P.K.**  
*The Arabs: A Short History.* London, 1960.  
*The Near East in History.* Princeton, 1960.

- HAINES, Capt. J.B.**  
*Account of An Excursion in Hadramaut by A.B. Wrede.*  
 J.R.G.S. XIV, 1844.
- HAKIM, Abdul Rahman.**  
*Tour in the Minow, etc. District.* 1873.  
*Date Culture.* 1883-84.  
*Introduction of Date Palms into India.* 1885-86.
- HAKLUYT, R.**  
*The Principal Navigations, Voyages, Discoveries and Traffiques  
 of the English Nation.* 2 vols. 1598-9.
- HAMBRO, E.**  
*The Case Law of the International Court.* Leyden, 1952.  
*La Jurisprudence de la C.I.S.,* Leyden, 1952.
- HAMILTON, Angus.**  
*Problems of the Middle East.* London: Eveleigh Nash, 1909.  
*The Anglo-Russian Agreement: the Question of Persia.*  
*Fortnightly Review, n.s. LXXXII (nov. 1907).*
- HAMILTON, Alexander.**  
*A new account of the East Indies.* Vol.I, London, 1930.  
*The Kingdom of Melchior.* London, 1949.
- HAMILTON, Rt.Hon. Lord George.**  
*Parliamentary Reminiscences and Reflections.*  
 London: J. Murray, 1922. 2 vols.
- HANNEKUM, Dr. Wilhelm.**  
*Persien im Spiel der Mächte, 1900-1907. Ein Beitrag zur Vorgeschichte  
 des Weltkrieges.* Berlin: Emil Eberling, 1938.
- HANTSCHER, A.**  
*Ueber der Persischen Golf.* Berlin, 1942.
- HANWAY, J.**  
*An Historical Account of the British Trade over the Caspian Sea:  
 with a Journal of Travels from London through Russia into Persia, etc.*  
 4 vols. 1753.
- HARDINGE, Right Hon. Sir Arthur H.**  
*A Diplomatist in the East.* London: Jonathon Cape, 1928.
- HARRISON, P.W.**  
*The Arab at Home.* 1923.
- HARRISON, David.**  
*Footsteps in the Sand.* London, 1959.
- HARRIS, J.**  
*Voyages and Travels.* 1705.
- HARRISON, Ann M.**  
*A Tool in his Hand.*
- HAY, Sir Rupert.**  
*The Persian Gulf States and Their Boundary Problems.*  
*Geo. Journal, CXX, December 1954.*  
*The Persian Gulf States.* Washington, D.C. Middle East Institute 1959.

- GORDON, Gen. Sir Thomas Edward.  
*Persia Revisited (1895) with Remarks on H.I.M. Mozuffer-ed-Din Shah, and the Present Situation in Persia (1896).* London: E. Arnold, 1896.
- GOSSE, P.  
*The Pirates' Who's Who.* 1924
- GRAHAM, Gerald S.  
*The Politics of Naval Supremacy: Studies in British Maritime Ascendancy.* C.U. Press, 1965.
- GRANQVIST, Hilma.  
*Birth and Childhood among the Arabs.* Helsingfors, 1947.
- GRANT, N.P.  
*Journal of a Route through the Western Parts of Makran.* J.R.A.S. 1839.
- GRAVES, Philip.  
*The Life of Sir Percy Cox.* London: Hutchinson, 1941.  
*Briton and Turk.* London: Hutchinson, 1941.
- GREAVES, Rose Louise.  
*British Policy in Persia, 1892-1903.* Bulletin of the School of Oriental and African Studies. University of London, XXVIII (1965).  
*Persia and the Defense of India, 1884-1892: A Study in the Foreign Policy of the Third Marquess of Salisbury.* London: Athlone Press, University of London.
- GRENVILLE, J.A.S.  
*Lord Salisbury and Foreign Policy: The Close of the Nineteenth Century.* London: Athlone Press, 1964.
- GREY, Sir John.  
*Zanzibar and the Coastal Belt, 1840-84, History of East Africa,* ed. Roland Oliver & Gervase Mathew, Vol.I, Oxford: Clarendon Press, 1963. pp. 212-251.
- GUARMANI, Carlo.  
*Northern Najd.* London, 1938.
- GUES, H.  
*Mouvement Commercial des Principaux Ports Persans du Golfe Persique en 1892-3 Rapports Commerce.,* 1894. No. 174.
- GUILLAIN, M.  
*Documents sur l'Histoire, la Geographie et le Commerce de l'Afrique Oriental.* Paris,
- GWYNN, Stephen, ed.  
*The Letters and Friendships of Sir Cecil Spring Rice: a Record.* Boston: Houghton Mifflin, 1929. 2 vols.
- HADI, Hasan.  
*A History of Persian Navigation from the Earliest Times to the 16th Century.* London, 1928.
- HAINES, S.B.  
*Memoire of the South and East Coasts of Arabia.*  
 Part II, *The J. of the Royal G. Society, Vol.15.*

Irakischen Anspruchs auf Kuwait und des Irakischpersischen  
Streites um den Schatt al-Arab. Stuttgart: Kohlhammer, 1963.

GENTHE, Sieger.

Der Persische Meerbusen: Geschichte und Morphologie. Marburg, 1896.

GERALD de Gaury.

Arabian Journey and Other Desert Travels. London, 1950.

Arabia Phoenix. London, 1946.

GERINI, G.E.

Researches on Ptolemy's Geography of Asia.

Asiat. Soc. Monograph, 1909, vol. 1.

GIBBON, E.

The History of the Decline and Fall of the Roman Empire.

8 vols. 1828.

GIBB, Sir Hamilton.

Modern Trends in Islam. Chiacago, 1947.

GIBB, H.A.R. & J.H. Kramers.

Shorter Encyclopaedia of Islam. Leyden & London, 1961.

GIBB, H.A.R.

Ibn Batuta: Travels in Asia and Africa, 325-354. London, 1929.

GIRAUD, Hubert.

Les Origines et l'Evolution de la Navigation a Vapeur a Marseille  
(1829-1900). Marseille: Societe Anonyme du Semaphore  
de Marseille, 1929.

GOEJE, M.J. de.

Memoire sur les Carmathes du Bahrain et les Fatimides. Leyden, 1886.

Bibliotheca Geographorum Arabicorum. 6 vols. Leyden, 1885-92.

Memoire d'Histoire et de Geographic Orientales.

No.3 Sur les Migrations des Taiganes & Travers l'Asie. Leiden, 1903.

GOLDSMID, F.J. (compiler)

Eastern Persia. An Account of the Journeys of the Persian Boundary  
Commission 1870-71-72. 2 vols. 1876.

Exploration from Kurrachi to Gwasar, along the Mekra Coast.

Prof. R.G.S., 1862-3, vii.

Diary of Proceedings of the Mission into Kekran for Political and  
Survey Purposes, from the 12th to the 19th December, 1861.

J.R.G.S., 1863, xxxiii.

Telegraph and TRavel, 1874.

The Geography of Persia – with reference to de Morgan's Mission.

Geogr. J., 1895. August.

De Morgan's Mission Scientifique a la Perse. Ibid., 1896, Nov.

GOODALL, William.

The American Salve Code.

Slavery and Antislavery.

GOPAL, Sarvepalli.

British Policy in India, 1858-1905.

Cambridge. Cambridge University Press, 1965.

**FRASER, Lovat.**

- India Under Curzon and After.** London: Heinemann, 1911.  
**The Position in the Persian Gulf.** Nat.Rev., 1907-8, Sept. Feb.  
**Some Problems of the Persian Gulf.** Proc. Cent. Asian Soc., 1908, Jan.  
**Gun-Running in the Persian Gulf.** Proc. Cent. Asian Soc. 1911, 33.

**FRANCKLIN, W.**

- Observations made on a tour from Bengal to Persia.** 1786-7.

**FRASER, David.**

- Persia and Turkey in Revolt.** London: Blackwood, 1910.  
**The Strategic Position of Russia in Central Asia.**  
 Asia. Proc. Cent. Asian Soc., June, 1907.

**FRASER, J.B.**

- Narrative of a Journey into Khorasan in the Years 1821 and 1822.** 1825.  
**An Historical and Descriptive Account of Persia, including a  
 Description of Afghanistan and Baluchistan.** 1834.  
**Travels in Koordistan, Mesopotamia, etc.** 2 vols. 1840.

**FRYER, J.**

- Travels into Persia begun in 1672, finished in 1681.** 1693.  
**A new Account of East-India and Persia, in Eight Letters,  
 Being Nine Years' Travels, begun in 1672, finished 1681.** 1698.

**FULANAIN**

- Haji Rikkan Marsh Arabs.** London, 1927.

**GAILEY, Harry H.**

- A History of the Gambia.** New York: Praeger, 1965.

**GABRIEL, Alfons.**

- Die Erforschung Persiens: Die Entwicklung der Abendlandischen  
 Lenntnis der Geographie Persiens.** Wien: Adolf Holzhausen, 1952.

**GALLICAN, Walter M.**

- Woman Under Polygamy.** London, 1914.

**GALLOIS, L.**

- Les Portugais et l'Astronomie Nautique des Grandes Decouvertes.**  
 Annales de Geographie, 15 Juillet, 1924.

**GARDANNE, Ange de.**

- Mission du General Gardanne en Perse sous le Premier Empire.**  
 Documents historiques. 1865.

**GARNETT, Luch, M.J.**

- The Women of Turkey and Their Folklore.** London, 1890.

**GALT, Caroline M.**

- Veiled Ladies.** American Journal of Archaeology. Vol.XXXV (1931).

**GEARY, Grattan.**

- Through Asiatic Turkey.** Narrative of a Journey from Bombay to  
 the Bosphorus. 2 vols. 1878.

**GEHRKE, Ulrich and Gustav Kuhn.**

- Die Grenzen des Irak: Historische und Rechtliche Aspekte des**

- FLEMING, Perer.**  
*Bayonts to Lhasa: The First Full Account of the British Invasion of Tibet in 1904.* London: Hart-Davies, 1961.
- FLOYER, E.A.**  
*Unexplored Baluchistan.* 1882.
- FLUGEL, G.**  
*Die Arabischen, Persisehen, and Turkischen Handschriften der Kaiserlich Koniglichen Hafbibliothed su Wien.* Vienna, 1865.
- FOGG, W.P.**  
*Arabistan.* London, 1875.
- FONTANIER, V.**  
*Narrative of a Mission to India.* London, 1844.  
*Observations de Monsieur F. a Ormuz.* Bull.Soc.Geogr. 1843, xix.  
*Voyage dans l'Inde et dans le Golfe Persique par l'Egypte et la Mer Rouge.* 1844.
- FOOT, M.R.D.**  
*British Foreign Policy since 1898.*  
 London: Hutchinson's Universal Library, 1956.
- FORSTER, C.**  
*Historical Geography of Arabia.* 2 vols, 1844.
- FORBES,**  
*Empire Cities of Asia.*
- FORDER, Rev. A.**  
*With the Arabs in Tent and Town.* London, 1902.  
*To the J of and Back.* G.J. XX, 1902.
- FORREST, G.W.**  
*Selection from the Letters, Despatches and Other State Papers Preserved in the Bombay Secretariat.* Vol.I, Home Series.  
 Bombay, 1887.
- FOSTER, W.**  
*A view of Ormus in 1627.* Geogr. J., 1894, Aug.  
*Letters received by the East India Company from its Servants in the East.* 6 vols. 1896.  
*The English Factories in India.* 12 vols. 1906-25.  
*The Commencement of the East India Company's Trade with Persia.*  
 Persia Society, 1926, March.  
*The Embassy of Sir Thomas Roe.* Hakluyt Society. 2 vols. London 1899.
- FOX, Sir Cyril S.**  
*The Geology and Mineral Resources of Dhofar Province, Muscat and Oman (1947),* p. 12 Obtainable-Director of Revenues to Oman, Muscat, S.E. Arabia.
- FRASER, J.B.**  
*Narrative of a Journey into Khorasan in the years 1821 and 1822.* 1825.  
*An Historical and Descriptive Account of Persia, including a Description of Afghanistan and Baluchistan.* 1834.  
*Travels in Koordistan, Mesopotamia, etc.* 2 vols. 1840.



**FAROUGHY, Abbas.**

*The Bahrein Islands (1750-1951): A Contribution to the Study of Power Politics in the Persian Gulf.* New York: Verry, Fisher, 1951.

**FAROUK, Luqman.**

*Love, Matrimony and Mental Health in Aden.*  
Aden Chronicle. Aden, 1962.

**FATEH, Moustafa Khan.**

*The Economic Position of Persia.* London: P.S. King, 1926.

**FATEMI, Nasrollah Saifpour.**

*Oil Diplomacy: Powder Keg in Iran.* N.Y. Whittier Books, 1954.

**FERRAND, G.**

*Voyage du Marchand Arabe Sulayman en Inde et en Chine Rédigé en 851, etc.* Paris, 1922.

*Wakwak est-il le Japon?* JA 221 (1932), pp. 193-243.

*Le Pilote Arabe de Vasco de Gama et les Instructions Nautiques des Arabes au XVe siècle.* Annales de Géographie 1922, p. 289.

*Les Voyages des Javanais a Madagascar.* JA 10ser., 15 (1910), pp.281-330.

*Malaka, le Malayu et Malayur.* JA 11 Ser. (1918) pp.393-484.  
12 (1918) pp.51-154.

*Relations de Voyages et Textes Géographiques Arabes, Persans et Turks relatifs a l'Extreme-Orient du VIIIe au XVIIe siècles.*  
2 vols. Paris, 1913-1914.

*Les Instructions Nautiques de Suleyman al-Mahri XVIe siècle.*  
Ann. Geog. 32 (1923), pp.208-312.

*L'Element Persan dans les Textes Nautiques Arabes des XVe et XVIe siècles.* JA 204 (1924), pp.193-257.

*Le K'Ouen-Louen et les Anciennes Navigations Interoceaniques dans les mers du Sud.* JA, 11th series, XIII (1919), p.239-333, 431-492  
XIVp. 5-68, 201-241.

*Introduction a l'Astronomie Nautique Arabe.* Paris, 1928.

*La plus Ancienne Mention du Nom de l'Ile de Sumatra.*

JA 11 ser., 9 (1917) pp. 331-335.

*A propos d'une carte Javanaise du XVe siècle.*

JA, 11th series, XII (1918), p. 158-170.

*Notes de Géographie Orientale.* JA 202 (1923), pp.1-35.

**FERRIER, J.P.**

*Caravan Journeys and Wanderings in Persia, Afghanistan, Turkistan, and Baluchistan.* 1857.

**FIGUEROA, G. de S.**

*Comentarios de D. Garcia de Silvay Figueroa de la Embajada que de parte del Rey de Espana Don Felipe III hizo al rey Xa Abas de Persia.*  
2 vols. Madrid, 1903.

*L'Ambassade de D. Garcias de Silva y Figueroa en Perse.*

Traduite de l'Espagnol par M. de Wicqfort. Paris, 1667.

**FLANDIN, E.**

*Voyage en Perse.* Vol.II, 2 vols. Paris, 1851.

**FLETCHER, Rov. J.P.**

*Notes from Nineveh and Trvels in Mesopotamia.* London, 1850.

- EASTWICK, E.B.**  
*Journal of a Diplomat's Three Years' Residence in Persia.*  
 2 vols. London, 1864.
- ECCLES, G.J.**  
*The Sultanate of Muscat and Oman, with a Description of a Journey into the Interior undertaken in 1925.*  
*Journal of the Central Asian Soc., Vol.XIV (1927), pp.21-22.*
- EDWARD, J. Juri**  
*The Middle East: Its Religion and Culture.* Philadelphia, 1956.
- EDWARDES, Michael.**  
*High Noon of Empire: India under Curzon.*  
 London: Eyre and Spottiswoode, 1965.
- EDYE, J.**  
*Description of the various Classes of Vessels Constructed and Employed by the Natives, etc.* J.R.A.S.L. 1834.
- ELLIS, Harry B.**  
*Heritage of the Desert.* New York, 1956.
- ELLIS, T.J.**  
*On a Raft and Through the Desert.* 2 vols. London, 1881.
- ELOY, Aucher.**  
*Relations de Voyages en Orient de 1830 a 1838. 1840 and 1843.*
- ELWELL-SUTTON, L.P.**  
*Persian Oil: A Study in Power Politics.*  
 London: Lawrence and Wishart, 1955.
- ENAN, Muhammad Abdulah.**  
*Decisive Moments in the History of Islam.* Lahore, Pakistan, 1949.
- ENTNER, Marvin L.**  
*Russo-Persian Commercial Relations, 1828-1914.*  
 Gainesville, Fla: University of Florida Press, 1965.  
 University of Florida Monographs, Social Sciences, No. 28.
- ESMAILI, M. Malek.**  
*Le Golfe Persique et les Iles de Bahrain.*  
 Paris, Domat-Montchrestien, 1936.
- ESS, Dorothy Van.**  
*Fatima and her Sisters.* New York, 1961.
- ETTINGHAUSEN, R.**  
*The Uses of Sphero-Conical Vessels in the Muslim East.*  
*J. of Near Eastern Studies, Vol. XXIV, 1965.*
- EUTING, J.**  
*Tagbuch Biner Reise in Inner Arabian.* Leinden, 1896.
- FARIS, Nabih Amin.**  
*Derivation and Orthography of al-Rub al-Khali.*
- FARLEY, J.L.**  
*Egypt, Cyprus and Asiatic Turkey.* London, 1878.

- DEY, Nandal.  
 Geographical Dictionary of Ancient and Medieval India.  
 2nd edition (Annex to the Indian Antiquary, 1919-1926, Vols.48-51).  
 Calcutta Oriental Series, No. 21 E. 13. London, 1927.
- DICKSON, H.R.P.  
 Kuwait and Her Neighbours. London 1956.  
 The Arab of the Desert. London, 1949.
- DIENLAFOY, M.  
 L'Acropole de Suse. 1893.  
 La Perse. 1887.  
 L'Art Antique de la Perse. Part 5.
- DIXEY, A.D.  
 In the Persian Gulf, 1907. Church Missionary Rev., 1907, 58.
- DOSABHAL, Edalji.  
 A History of Gujarat from the Earliest Period to the Present Time.  
 Ahmadabad, 1894.
- DOUGLAS, Archibald C.  
 Life of Admiral Sir Archibald Lucas Douglas, G.C.B., G.C.V.O.,  
 by his son. Totnes, Devon. England: Mortimer Bros., 1938.
- DOUGLAS, J.A.  
 The Bushire-Shiraz Road, 1918-19. J. Cent. Asian Soc., 1923, x.
- DOUGHTY, C.M.  
 Arabia Deserta. Cambridge, 1888, Vol.I.  
 Wanderings in Arabia. London, 1908, Vol.I.  
 Notes of a Visit to Inner Arabia. J. Bo. R. R.A.S. XIV.
- DROUVILLE, G.  
 Voyage en Perse fait en 1812 et 1815. 2 vols. 1828.
- DU MANS, R.  
 Etat de la Perse en 1660.  
 Publie avec notes par C. Schefer, 1890.
- DUMONT, A.  
 Le Chemin de Fer de la Vallee de l'Euphrate.  
 Bull. Soc. Geogr., 1888.
- DURAND, E.L.  
 Extracts from a Report on the Islands and Antiquities of Bahrein.  
 With Notes on Capt. Durand's Extracts by Sir. H. Rawlinson.  
 J.R.A.S., 1880. xii.
- DURAND, Lady.  
 An Autumn Tour in Western Persia. London, 1902.
- EARLE, Edward Mead.  
 Turkey, the Great Powers, and the Bagdad Railway:  
 A Study in Imperialism. New York: Macmillan, 1923.  
 The Secret Anglo-German Convention of 1914 regarding Asiatic Turkey.  
 Political Science Quarterly, XXXVIII, March, 1923, 24-44.

**CURZON of Kedleston, Lord.**

**The Place of India in the Empire, Being an Address Delivered before the Philosophical Institute of Edinburgh by Lord Curzon of Kedleston on 19 October 1909. London: J. Murray, 1909. 46 pp.**

For further publications, see CURZON, G.N.

**DALRYMPLE, A.**

**A Collection of Plans of Ports in the East Indies.  
Published in 1774 and 1775. 1782.**

**An Account of the Navigation between India and the Gulph of Persia at all Seasons with Nautical Instructions for that Gulph,  
by Lieutenant John.**

**DANVERS, E.C.**

**The Persian Gulf Route and Commerce.**

**Imp. Asiat. Quart. Rev., 1888, Apr.**

**The Portugese in India. 2 vols. 1894. London.**

**Portugese East India Records. G.J. II. 1893.**

**Letters Received by the East India Company, 1602-1617.  
6 vols. London, 1896.**

**DAUD, Mahmood Ali**

**British Relations with the Persian Gulf, 1890-1902.**

**Unpublished doctoral dissertation. University of London, 1957.**

**Russia and the Persian Gulf: Study in Pre-World War I Diplomacy.**

**Bulletin of the College of Arts and Sciences (University of Iraq),  
3 June, 1958, 118-132.**

**DAVIES, C. Collin.**

**The Problem of the North-West Frontier, 1890-1908.**

**Cambridge, England: C.U.P. 1932.**

**DAWUD, Abu.**

**Sunan. Cairo, A.H. 1280. Vol.I.**

**DE CAIX, Robert.**

**Fachoda: La France et l'Angleterre. Paris: J. Andre, 1899.**

**DECOURDEMANCHE, J.A.**

**Note sur l'estimation de la longueur du degre terrestre chez les Grecs, les Arabes et dans l'Inde. JA, 1913, pp.427-444.**

**DELLA VALLE, Pietro.**

**Viaggi di Pietro della Valle il Pellegrino. 1650.**

**Fameux Voyages de Pietro della Valle.**

**Gentilhomme Romain, etc. 4 vols. 1664.**

**The Travels of Sig. Pietro della Valle into East India and Arabia Deserts. 1665.**

**DELLON, C.**

**Voyage aux Indes Orientales. 1685.**

**DENIS, Saint E.**

**Le vitesse des navires anciens. Revue Archeologique 1941, p.121-138.**

**DEVIC, L.M.**

**Le Pays des Zindjis, ou la Cote Orientale d'Afrique au Moyen Age.  
Paris, 1883.**

- Letters). *Trans. Bomb. Geogr. Soc.*, 1859, xv.  
**Memoir Relative to the Hydrography of the Persian Gulf and the Knowledge that we Possess of that Sea.**  
*Tr. Bo. Geogr. Soc.*, XII, Dec, 1854. March 1856.
- CONTZEN, L.**  
 Dieletzten Tageron Ormuz, Mit Ausblicken Auf Die Gegenwartigen Verhältnisse Am Persischen Golf. Bonn, 1903.
- CORANCEZ, L.A.**  
 Histoire des Wahabis, depuis leur Origine jusqu'a la Fin 1809.
- COSTES, E.**  
 The Present Situation in the Persian Gulf. *Contemp. Rev.*, 1904. Jan-June.
- COUTO, D. do.**  
 Continuation of *Decadas da Asia*. 24 vols. 1778-88.
- COUPLAND, R.**  
 East Africa and its Invaders: from the Earliest Times to the Death of Seyyid Said in 1856. Oxford: Clarendon Press, 1938.
- COWPER, H.S. Wainson.**  
 Through Turkish Arabia. London, 1894.
- COX, Percy.**  
 Some Excursions in Oman. *Geographical Journal* LXVI (1925), p.199.  
 Overland Journey to Maskat from the Persian Gulf. *Geogr. J.*, 1902, xx.
- CRASTER, Captain, J.E.E.**  
 Pemba, the Spice Island of Zanzibar. London, 1913.
- CROSSE, William (W.C.)**  
 The Dutch Survey. 1625.
- CRAWFURD, J.**  
 History of the Indian Archipelago. 3 vols. Edinburg, 1820.
- CRICHTON, Andrew.**  
 History of Arabia. Vol.I. Edinburgh, 1843.
- CRESSEY, Geoge B.**  
 Crossroads: Land and Life in Southwest Asia.  
 The Shatt al-Arab Basin.  
*Middle East Journal*, 12 (1958), 448-460.
- CRAWFURD, J.**  
 A Descriptive Dictionary of the Indian Islands and Adjacent Countries. London, 1856.
- CUINET, V.**  
 La Turquis d'Asie. 4 vols. Paris, 1890-95.
- CURZON, G.N.**  
 Russia in Central Asia in 1889, and the Anglo-Russian Question. 1889.  
 Leaves from a Diary on the Karun River.  
*Fort. Rev.*, 1890, Apr. and May, New Series.  
 The Karun River and the Commercial Geography of South-West Persia.  
*Proc. R.G.S.*, 1890, xii.  
 Persia and the Persian Question. 2 vols. 1892.  
 Persian Autonomy. Monograph, *Persia Society*, 1911, Nov.  
 Tales of Travel. 1923.

- CHIROL, Sir Valentine.  
 Fifty Years in a Changing World. New York: Harcourt, Brace, 1928.  
 The Middle Eastern Question or some Political Problems of Indian Defence.  
 1903.
- CHOLET, Le Comte de.  
 Armenie, Kurdistan et Mesopotamie. Paris, 1892.
- CHURCHILL, J.  
 A Collection of Voyages and Travels. 4 vols. 1704.
- CHURCHILL, Rogers Platt.  
 The Anglo-Russian Convention of 1907.  
 Cedar Rapids, Iowa: The Torch Press, 1939.
- CLEMESHA, W.W.  
 The Early Arab Thalassocracy.  
 J. of the Polynesian Society. Vol.52. 1943
- CLEUGH, James.  
 Ladies of the Harem. London, 1955.
- CLEVELAND, Ray L.  
 The 1960 American Archaeological Expedition to Dhofar. Bulletin  
 of the American Schools of Oriental Research, No. 159. Oct. 1960.  
 Muscat: Capital City of Oman.  
 Middle East Forum, November, 1959.  
 Preliminary Report on the Archaeological Soundings at Sohar (Oman).  
 Bulletin of the American Schools of Oriental Research, No.153. Feb,1959.
- CLOWES, Sir W.L.  
 The Royal Navy. 6 vols. London, 1900.
- COCHRAN, A.R.  
 An Air Reconnaissance of the Hadramout. March 1931.
- COEDES, George.  
 Les Etats Hindouises d'Indochine et d'Indonesie. Paris, 1948.
- COLE, C.S.D.  
 Account of an Overland Journey from Leshkairee to Meskat and the  
 'Green Mountains' of Oman. Trans. Bomb. Geogr. Soc., 1858, viii.
- COLERIDGE, Guy.  
 Great Britain and the Persian Gulf. Nineteenth Cent., 1926, Decembe..
- COLOMB, Capt. (R.N.)  
 Slave Catching in the Indian Ocean. 1873.
- COLQUHOUN, Archibald R.  
 Russia Against India: The Struggle for Asia. London: Harper, 1900.
- COLVILL, W.H.  
 Land Journey along the Shores of the Persian Gulf, from Bushire to Lingah.  
 Proc. R.G.S., 1867, xi.
- COMFORT, H.  
 Some Imported Pottery at Khor Rori (Dhofar). Bulletin  
 of the American Schools of Oriental Research No. 160, Dec. 1960.
- CONSTABLE, C.G.  
 Account of the Physical Geography of the Persian Gulf. (Extracts from

**CARRUTHERS, D.**

Captain Shakespear's Last Journey. *Geog. J.*, 1922, May and June.  
Arabian Adventure. London, 1935.

**CARTER, H.J.**

A Geographical Description of Certain Parts of the South East Coast of Arabia. *J. Mem. Br.R.A.S.*, iii.

Memoir on the Geology of the South-East Coast of Arabia.

Note on the Pliocene Deposits of the Shores of the Arabian Sea.

*J.Bo.Br.R.A.S.* iv.

Notes on the Charah Tribe. *J.Bo.Br.R.A.S.* II

Report on the Geological Specimens from the Persian Gulf.

*Beng.A.S.J.* Nos. 97 & 105, 1859.

Geological Observations on the Igneous Rocks of Maskat and its Neighbourhood, etc. *J. Bo. Br.R.A.S.* III.

**CAUSSIN DE PERCEVAL, A.P.**

Essai sur l'Histoire des Arabes avant l'Islamisme, &c. 3 vols. 1847-8.

Essai sur l'Histoire des Arabes avant l'Islamisme.

3 vols. Nouvelle edition. 1902.

**CELERIER, J.**

Islam et Geographie. *Hesp.* 39 (1952) pp. 331-371.

**CHAMPAIN, J.U. Bateman.**

On the Various Means of Communication between Central Persia and the Sea.

*Proc. R.G.S.*, 1883, v. March.

**CHAPMAN, Maybelle Kennedy.**

Great Britain and the Bagdad Railway, 1888-1914.

Smith College Studies in History, XXXI.

Northampton, Mass: Smith College Press, 1948.

**CHARDIN, J.**

Voyages du Chevalier Chardin en Perse et Autres Lieux de l'Orient.

4 vols.. 1732.

The Travels of Sir John Chardin into Persia and the East Indies. 1691.

Voyages du Chevalier Chardin en Perse et autres de l'Orient.

Nouvelle edition par L. Langles. 10 vols. 1811.

**CHEESMAN, R.E.**

From Oqair to the Ruins of Salwa (1921). *Geogr. J.*, 1923, Nov.

The Deserts of Jafura and Jabrin. *Ibid.*, 1925, Feb.

In Unknown Arabia. 1926. London.

**CHERADAME, A.**

Le Chemin de Fer de Baghdad. Paris, 1903.

**CHESNEY, F.R.**

The Expedition for the Survey of the Rivers Euphrates and Tigris.

4 vols. 1850.

Narrative of the Euphrates Expedition. 1868.

A General Statement of the Labours and Proceedings of the Expedition to the Euphrates and Tigris. *J.R.G.S.* VII, 1837.

**CHIHA, Habib K.**

La Province de Bagdad: son passe, son present, son avenir, contenant aussi des notes sur le chemin de fer de Bagdad. Cairo: al-Maaref, 1908.

- POPENOE, P.B.  
Date Growing. Los Angeles, 1913. p.102.
- POPOWSKI, J.  
The Rival Powers in Central Asia, c the Struggle Between England and  
and Russia in the East. Translated from the German. 1893.
- PORTER, R. Ker.  
Travels in Georgia, Persia, Armenia, Ancient Babylon, etc. 1817-20.  
2 vols. 1821-2.
- POTTINGER, Lieutenant H.  
Travels in Baloochistan and Sindh. London, 1816.
- POUJADE, Jean.  
La Route de l'Inde et ses Navires. Paris, 1946.
- PREDOUR, Le.  
Instructions Nautiques sur les Mers de l'Inde. 5 vols. 1836.
- PRESSEL, W. von.  
Les Chemins de Fer en Turquet d'Asie. Paris, 1902.
- PREECE, J.R.  
Technical Account of the Persian Telegraph Line.  
J. Soc. Telegraph Engineers, 1879, viii.
- PRIAULX, O. de B.  
On the Indian Embassies to Rome from the Reign of Claudius to the Death  
of Justinian. J.R.A.S. XIX.  
On the Indian Embassy to Augustus. Ibid.  
On the Second Indian Embassy to Rome.
- PRICE, Major David.  
Essay Towards the History of Arabia. London, 1824.  
Five Letters from a Free Merchant in Bengal to Warren Hastings, Esq.  
London, 1777.  
Journal of the British Embassy to Persia. London, 1825.
- PRIDEAUX, F.B.  
The Sepulchral Tumuli of Bahrain, 1906-7.  
Annual Report of the Archaeological Department of India, 1908-9.
- PURCHAS.  
His Pilgrimes. In 5 Books. 1625.  
Relation of Ormuz in "Purchas His Pilgrims".  
Vol. X of ed. Glasgow, 1905. 2 vols.
- PURGATALL, von Hammer  
Barron von Hammer Purgatall and the Ruines of Al Hadhr.  
T.R.G.S. XII. 1842.  
Arabien.
- QAZWINI, al Zakariya bin Muhammad bin Mahmud.  
Athar al-bilad wa akhbar al-'bad. Beirut, 1960.
- QUACKENBOS, G.P.  
Classical Allusions to the Pearl-Fisheries of the Persian Gulf.  
Spiegel Mem. Vol. Bombay, No. 135, pp. 251-55.



- BOSCANWEN, W.S.C.**  
*First of Empires.*
- BOURGUIGNON D'ANVILLE, J.B.**  
*Memoire sur le Golfe Persique, avec Carte.*  
 Mem. Acad. des Inscip. et Belles-Lettres, 1758.  
*Recherches Geographiques sur le Golfe Persique.*  
 Mem. Acad. des Inscip. et Belles-Lettres, lii.
- BOWEN, R. le B.**  
*Primitive Watercraft in Arabia.* Amer. Neptune J2 (1952), pp. 186-221.  
*Arab Dhows of Eastern Arabia.* Amer. Neptune 9 (1949), pp. 87-132.  
*The Dhow Sailor.* Amer. Neptune 11 (1951), pp. 161-202.
- BOWREY, Th.**  
*A geographical Account of the Countries Round the Bay of Bengal 1669 to 1679.* ed. Richard Carnac Temple. WHS, 2nd series, XII. Cambridge, 1903.
- BOXER, C.R.**  
*South China in the Sixteenth Century, Being the Narratives of Galeote Pereira, Fr. Gaspar da Cruz, Fr. Martin de Rada. 1550-1575.* WHS 2nd series CVI, London, 1953.
- BRAZIER-CREAGH, Surgeon-Major G.W. (A.M.S.)**  
*A Reconnaissance through Persian Baluchestan and Eastern Persia.*  
 Simla, 1880.
- BREASTED, James H.**  
*A History of Egypt.* New York, 1954.  
*Oriental Forerunners of Byzantine Painting.* 1923.
- BRETSCHNOIDER, E.**  
*On the Knowledge Possessed by the Ancient Chinese of the Arabs and Arabian Colonies, etc.*
- BRITTLEBANK, W.**  
*Persia during the Famine.* 1873.
- BROWNE, Edward G.**  
*The Persian Revolution of 1905-1909.*  
 Cambridge, England: Cambridge University Press, 1910.  
*Travels in Africa, Egypt and Syria, from the year 1792 to 1798.*  
 London, 1799).
- BROWNE, E.G.**  
*Nasir-i-Khusraw, Poet, Traveller and Propagandist.* J.R.A.S., 1905, Apr.
- BRUCE, J.**  
*Annals of the Honourable East-India Company.* 3 vols. 1810.
- BRUNSCHWIG, Henri.**  
*Mythes et Realites de l'Imperialisme Colonial Francais.*  
 Paris: Armand Colin, 1960.
- BRUYN, C. le.**  
*Voyages de Corneille le Bruyn.* 5 vols. 1732.  
*Travels into Muscovy, Persia, and Part of the East Indies.* 2 vols. 1737.
- BRYDGES, Harford Jones.**  
*The Dynasty of the Kajars.* 1833.

The Register of Letters, etc., of the Governor and Company of Merchants of London Trading into the East Indies, 1600-1619.

BIRKS, Rev. Robert.

Life and Correspondence of T.V. French. (London, 1895).

BISHOP, Mrs.

Journeys in Persia and Kurdistan. 2 vols. 1891.

BLACK, C.E. Drummond.

A Railway from the Mediterranean to India.

Proc. Cent. Asian Soc., 1909, Feb.

A Railway to India. Nineteenth Cent., 1909, Jan.

A Proposed Railway from the Mediterranean to India.

J. Roy. Unit. Serv. Instn., 1911, 55.

BLANCKENHORN, M.

Syrien, Mesopotamien und Arabien.

Handb.d.regionalen Geol. 1914. (vol.v pt.iv).

BLUNT, Lady Anne.

Bedouin Tribes of the Euphrates, Vol.II (London, 1879).

A Pilgrimage to Nejd, the Cradle of the Arab Race. 2 vols. 1881.

BLUNT, Wilfred Scawen.

My Diaries: Being a Personal Narrative of Events, 1888-1914.

New York: Knopf, 1922. Vol.II: 1900-1914.

A Visit to Jabal Shammar (Nejd). Pr. R.F.S.II. 1880.

BOEHM, E.C.

The Persian Gulf and the South Sea Isles. 1904.

BODE, C.A. de.

Notes on a Journey, 1841, from Bebehan to Shuster. J.R.G.S., 1843, xiii.

Extracts from a Journal kept while travelling in January 1842, through the Country of the Mamaseni and Khogilu (Bakhtiyari), situated between Kazerun and Bebehan. 1843.

Travels in Luristan and Arabistan. 2 vols. 1845.

Bokhara: its Amir and its People. 1845.

BOSANQUET, J.W.

Chronology of the Medes from the Reign of Doioces to the Reign of Darius, the son of Hystaspes, or Darius the Mede. J.B.A.S. XVII. 1858.

BODYANSKII, V.L.

Kistorii stran Persidskogo Zalivan. Nauchn. Konsult. E.A. Belyaer. Otv. Red. E. A. Lebedev. Moskva, 1962.

Angliyskaia Pollitika Medzdu-Narodnie Otnosheniia V Basseyne Persidskogo Zaliva (Konets XIX-Nachalo XXV). "Nauka". Moskva, 1968.

BOOTHBY, R.

A Brief Discovery, or Description of the most famous Island of Madagascar, 1646.

BORDAT, G.

Voyage autour du Golfe Persique, en mesopotamie et en Perse.

La Geographie, 1902, p.234.

BOSCAWEN, W.H.

Explorations at Susa. Imp. Asiat. Quart. Rev., 1901, Oct.

- BERARD, A.**  
 La Route de l'Inde par la Vallée du Tigre et l'Euphrate.  
 Bulletin de la Société Géographie de l'Ain, 1887 (?)
- BERGER, Morroe.**  
 The Arab World Today. (New York, 1962).
- BERNEZIN, I.N.**  
 The Persian Gulf and Kharag. Moskov. Medomosti, 1858, No. 59.
- BERREBY, Jean-Jacques.**  
 Le Golfe Persique, Mer de Legende – Reservoir de Petrole.  
 Paris: Payot, 1959.
- BETRAM, G.C.L.**  
 The Fisheries of Muscat and Oman (Revenue Department, Muscat, 1948).
- BEST, Thomas.**  
 The Voyage of –to the East Indies, 1612–1614. ed. William Foster. WHS.  
 2nd series. LXXV. London, 1934.
- BEVAN, E.R.**  
 The House of Seleucus. 2 vols. 1902.
- BEWSHER, Lieutenant J.R.**  
 On Part of Mesopotamia between Sheriatel-Beytha on the Tigris to Tel  
 Ibrahim. Pr. E.G.S. XI. 1866-1867.
- BEY, Ali.**  
 Travels of Ali Bey. Vol.II; London, 1816.
- BIBBY, G. and GLOB, P.V.**  
 'A Forgotten Civilisation of the Persian Gulf'.  
 Scientific American, Vol.203, No.4 (October 1960).
- BIDDULPH, C.E.**  
 The Telegraph Department in Persia. Imp. Asiat. Quart. Rev. Jan. 1892.
- BINDER, H.**  
 Au Kurdistan, en Mesopotamie et en Perse. Paris, 1887.
- BINNING, R.B.M.**  
 A Journal of Two Years' Travel in Persia, Ceylon, etc. 2 vols. 1857.
- BIRD, J.**  
 Illustrations of the Arab and Persian Geographers, or the Geography of the  
 Middle Ages. Tr. Bo. O.S.I-II, Nov., 1838.
- BIRDWOOD, G.**  
 The Dawn of British Trade in the East Indies. 1886.  
 Report on the Old Records of the India Office. 1891.
- BIRDWOOD, G., and FOSTER, W.**  
 The Register of Letters, etc. of the Governor and Company of Merchants of  
 London Trading into the East Indies (1600–19). 1893.
- BIRDWOOD, Lord.**  
 Nuri as-Said: A Study in Arab Leadership. London: Cassell, 1959.
- BIRDWOOD, Dr.**  
 Remarks in Connection with the Trade between Bombay, the Gulf, the  
 Red Sea and African Coast. Tr. Bo. G. S. XV. Jan. 1860.

- BELGRAVE, James H.D.**  
*Welcome to Bahrein.* 1957.
- BELGRAVE, C. Dalrymple.**  
 'Bajraom'. *Journal of the Central Asian Society (J.C.A.S.)*, XV (Oct.1928).
- BELL, Gertrude.**  
*The Arab War: Confidential Information for General Headquarters from Gertrude Bell, being Despatches Reprinted from the Secret "Arab Bulletin".* London: Golden Cockerel Press (1940).  
*Persian Pictures* (London, 1928).
- BELL, H.T. Montague.**  
*Great Britain and the Persian Gulf.* *J. United Empire*, 1915-16.
- BELL, J.**  
*Travels from St. Petersburg in Russia, to Diverse Parts of Asia.* 2 vols. 1764.
- BELL, M.S.**  
*A Visit to the Karun River and Kum.*  
*Blackwood's Mag.*, 1889, Apr., June and July.  
*Military Report on South-West Persia.* 1885.  
*An Account of the British War with Persia.* Simla, 1880.
- BENISCH, Dr. A.**  
*Travels of Rabbi Petachia.* London, 1887.
- BENJAMIN, S.C.W.**  
*Persia and the Persians.* London, 1887.  
*Persia.* London.
- BENJAMIN, Rabbi.**  
*The Itinerary of Rabbi Benjamin of Tudela.*  
 Edited by A. Asher. 2 vols. 1840-1.
- BENNETT, Thomas Jewel.**  
 'The Past and Present Connection of England with the Persian Gulf'.  
*Journal of the Royal Society of Arts*, L (June 13, 1902).
- BENOIST-MECHIN, (Jacques).**  
*Le Loup et le Leopard: Ibn-Seoud, ou la Naissance d'un Royaume.*  
 Paris: Albin Michel, 1955.
- BENSAUDE, Joaquim.**  
*L'Astronomie Nautique au Portugal.* Berne, 1912.
- BENT, J. Theodore.**  
 'The Bahrain Islands in the Persian Gulf'.  
*Proceedings of the Royal Geographical Society*, XII (January 1890).
- BENT, Theodore & Mrs.**  
*Southern Arabia.* London: Smith, Elder, 1900.
- BENT, J. Theodore.**  
*Exploration of the Frankincense Country, S. Arabia.*  
*Geogr. J.*, 1895, Aug.  
*Muscat.* *Contemp. Rev.*, 1895, vol.68.  
*The Island of Socotra.* *Nineteenth Cent.*, 1897, June.  
*The Land of Frankincense and Myrrh.* *The Nineteenth Century*, Oct. 1895.

- BARBOSA, Duarte.**  
The Book of Duarte Barbosa. 2 vols. Hakl Soc. 1918.
- BARTH, Jacques.**  
'La Contrebande des Armes dans le Golfe Persique et la Question de Mascate'.  
Asie Francaise, XI (December 1911).
- BATUTA, Ibn.**  
Travels of Batuta. Translated by S. Lee. 1829.  
Voyages d'Ibn Batoutah. Arabic text with a translation by C. Mefremery  
and B.R. Sanguinetti. 4 vols, Paris, second edition, 1874-1893.
- BAUMONT, Maurice.**  
L'Essor Industriel et l'Imperialisme Colonial (1878-1904).  
Paris: Presses Universitaires de France, 2nd ed., 1949.
- BEAZLEY, C.R.**  
The Dawn of Modern Geography. 3 vols. 1897-1906.
- BECKINGHAM, C.F.**  
Some Early Travels in Arabia.  
Journal of the Royal Asiatic Society (October 1949).
- BECKINGHAM, C.F. and SERJEANT, R.B.**  
A Journey by Two Jesuits from Dhofar to Sana in 1590.  
The Geographical Journal, Vol.CXV (1950).
- BEEK, van G.W. and JAMME, A.**  
An Inscribed South Arabian Clay Stamp from Bethel.  
Bulletin of the American Schools of Oriental Research, No.151 (October,  
1958), pp. 9-16.  
The South Arabian Clay Stamp from Bethel Again.  
Bulletin of the American Schools of Oriental Research, No. 163 (October,  
1961).
- BEEK, Van Gus. W.**  
Frankincense and Myrrh in Ancient South Arabia.  
Journal of the American Oriental Society, Vol.78 (1958).  
Frankincense and Myrrh.  
The Biblical Archaeologist, Vol.XXIII (1960).
- BEG, Oloug.**  
Prolegomenes des Tables Astronomiques Trad, Francaise. Paris 1853.
- BEHR.**  
Behr's Diarium.
- BEKE, C.T.**  
On the Former Extent of the Persian Gulf and on the Comparatively Recent  
Union of the Euphrates and Tigris.  
Lond. & Edin. Philos. Mag. & J. Sc., 1834, ii.  
On the Geological Evidence of the Advance of the Land at the Head of  
the Persian Gulf. Ibid., 1835, July.  
On the Alluvia of Babylonia and Chaldea.  
Ibid., 1839, June.
- BELGRAVE, Sir Charles.**  
Personal Column (London, 1960).  
The Pirate Coast. (London: Bell, 1966).

- ARNOLD, T.  
The Caliphate. Oxford, 1924.
- ARTHUR, Sir George.  
Life of Lord Kitchener. London: Macmillan, 1920. 3 vols.
- ASAD, Muhammad  
The Principles of State and Government in Islam. (Berkeley, 1961)
- ASHER, A. ed.  
The Itinerary of Rabbi Benjamin of Tudela. 2 vols. 1840-1.
- ATTIYA, Aziz S.  
Crusade, Commerce and Culture. (Bloomington, 1962), p.30.
- AUBIN, Jean  
Les Princes d'Ormuz (Hormuz) du XIII<sup>e</sup> and XV<sup>e</sup> siecle.
- AUSTIN, Brig.-Gen. H.H.  
Gun-Running in the Gulf and Other Adventures. London: J. Murray, 1926.  
Tales from the Persian Gulf. Cornhill, 1925, March-July.
- AUZOUX, A.  
La France et Mascate aux dis-huitieme et dix-neuvieme siecles.  
Revue d'Histoire Diplomatique. 23-24 (1909-1910).
- AVRIL, A.D.  
L'Arabie Contemporaine. Paris, 1868.
- AZURI, Najib.  
Le Revei de Netion Arabs dans l'Asie Turque. Paris, 1860.
- BADGER, G.P.  
The History of the Imams and Seyyids of 'Oman.  
by Salil-ibn-Razik, from A.D. 661-1856. Hakl. Soc. 1871. (London).
- BAGNOLD, R.A.  
'Sand Formations in Southern Arabia'.  
Geographical Journal, January-March, 1951.
- BALLARD, Admiral G.A.  
'The War of the Arabian Sea'.  
The Mariner's Mirror, Vol.11, No.1 (Jan. 1952).  
'The Navigators of the Indian Ocean Prior to the Era of European Dominion'.  
Mariner's Mirror, 1924, Apr.  
'The Arrival of the White Man in the Eastern Seas'.  
Mariner's Mirror, 1924, July.  
'The First Plan of European Dominion in the Indian Ocean'.  
Mariner's Mirror, 1924, Oct.  
'The Century of Portugese Supremacy in the Indian Ocean'.  
Mariner's Mirror, 1925, Oct.
- BANANI, Amin.  
The Modernisation of Iran, 1921-1941. Stanford University Press. 1961.
- BARBARO and CONTARINI.  
Travels to Tana and Persia. Hakl. Soc. 1873.
- BARROS, J. de.  
Decadas da Asia. 4 vols. 1563-1615.

**ADAMIYAT, Fereydoun.**

*Bahrein Islands: A Legal and Diplomatic Study of the British Iranian Controversy.* New York: Praeger, 1955.

**AFRICANUS, Leo.**

*The History and Description of Africa, Vol.II* (London, 1890).

**AHMAD, Nafis**

*Muslim Contribution to Geography during the Middle Ages.* IC 17 (1943), pp. 241-264.

**AHMAD, Maqbul.**

*India and the Neighbouring Territories in the Kitab Nuzhat al-Mishtaq fi Khtiraq al-Afaq.* Leiden, 1960.

**AINSWORTH, W.F.**

- (1) *Researches in Assyria, Babylonia and Chaldea.* 1838.
- (2) *A Personal Narrative of the Euphrates Expedition.* 2 Vols. 1888.
- (3) *The River Karun an Opening to British Commerce.* 1890.
- (4) *Travels in the Track of the Ten Thousand Greeks.* London, 1844.

**AITCHISON, C.U.**

*A Collection of Treaties, Engagements and Sanads relating to India and Neighbouring Countries.* Vol.XII, 1909.

**ALBRIGHT, Frank P.**

*Explorations in Dhofar, Oman, Antiquity, No. 113* (March 1955), pp.9.  
*The Himyaritic Temple at Khor Rory (Dhofar, Oman), Orientalia, Vol.22*  
 1953. pp. 284-7.  
*From South Arabia, Archaeology, Vol.7* (1954). pp.254.

**ALDER, G.J.**

*British India's Northern Frontier, 1865-95.*

**ALEXANDER, Lieutenant, J.E.**

*Travels from India to England.* London, 1827.

**ALI, Syed Ameer.**

*The Spirit of Islam.* (London, 1955).

**ALTEKAR, Anant Sadasiv.**

*A History of Important Ancient Towns and Cities in Gujarat and Kathiawar.*  
 IA, article in Vol.54 (1925).

**AMER, Mustafa.**

*The Ancient Trans-Peninsular Routes of Arabia, Compte rendue du Congres International de Geographie* (Le Caire, 1925), Vol.V.

**AMENDROZ, H.F.**

*Three Arabic Mss. on the History of the City of Mayyafariqin.*  
*Three Years of Buwaihid Rule in Baghdad.* 2 Parts. 1901.

**ANDREW, Sir W.F.**

*The Euphrates Valley Route to India.* (London, 1882).  
*Memoir on the Euphrates Valley Route to India.*

**ANTHONY, Smith.**

*Blind White Fish.* (London, 1953). pp.92-4.

**ANVILLE, Bourguignon d'.**

---

## فهرست‌ها

---



## فهرست نام گسان

- اسمیرنوف ۸۷۸  
 اشترین ۷۴۸ - ۷۴۹ - ۷۵۰  
 اصغرزاده ۷۸۵  
 افراسیاب ۸۸۰  
 افخمی (مهدی ...) ۷۸۵  
 افخمی (هوشنگ ...) ۷۸۵  
 افشار ۷۰۸  
 افشار (ایرج ...) ۷۴۳  
 افشار (علی بیک ...) ۶۴۲  
 افشار (علیخان ...) ۶۴۲  
 افضل الملک کرمانی (غلامحسین ...) ۷۴۴ - ۷۴۳  
 اقبال (عباس ...) ۵۷۲ - ۵۷۹  
 ۵۸۰ - ۵۸۱ - ۵۸۲ - ۵۸۳  
 ۵۸۴ - ۵۸۵ - ۵۸۷ - ۵۹۹  
 ۶۰۲ - ۶۳۰ - ۶۳۵ - ۶۳۶  
 ۶۳۷ - ۶۴۶ - ۶۵۷  
 اعتماد السلطنه ۷۳۶ - ۷۴۳ - ۷۴۴  
 ۷۴۵ - ۷۴۶ - ۷۴۷ - ۷۶۸  
 اعتمادزاده ۷۸۵  
 اکبر شاه گورکانی ۵۸۹  
 البوکرک (آلفونسو ...) ۵۶۶ - ۵۶۷  
 ۵۶۸ - ۵۶۹ - ۵۷۰ - ۵۷۱  
 ۵۷۲ - ۵۷۳ - ۵۷۴ - ۵۷۵  
 ۵۷۶ - ۵۷۷ - ۵۷۸ - ۵۷۹  
 ۵۸۰ - ۵۸۱ - ۵۸۲ - ۵۸۳  
 ۵۸۴ - ۵۸۶ - ۵۹۰ - ۶۰۴  
 التنجان ۶۵۴  
 الفونسو دوسوا ۵۶۶  
 الله وردی خان ۵۹۱ - ۵۹۲ - ۵۹۳  
 ۵۹۴ - ۶۴۵ - ۶۵۳  
 المیدا ۵۶۷  
 امامقلی بیک ۶۰۵ - ۶۰۶ - ۶۱۴  
 ۵۷۸ - ۵۹۴ - ۵۹۷  
 ۵۹۸ - ۵۹۹ - ۶۰۰ - ۶۰۱  
 ۶۰۴ - ۶۰۵ - ۶۰۶ - ۶۰۹  
 ۶۱۰ - ۶۱۹ - ۶۲۰ - ۶۲۱

## آ

- آدمیت (فرویدن ...) ۶۸۷ - ۷۰۱  
 ۷۰۶  
 آسماسطور ۷۵۴  
 آقا محمدخان قاجار ۷۱۵ - ۷۱۶  
 آقاسی (حاج میرزا ...) ۶۸۴ - ۶۸۶  
 ۶۸۷ - ۶۸۸ - ۶۸۹  
 آلعلی (شیخ حسن ...) ۷۰۳  
 آل مذکور (شیخ نصرخان ...) ۶۳۸  
 ۶۳۹ - ۶۴۷  
 آل مذکور (ناصرخان ...) ۶۲۵  
 ۶۴۰ - ۶۴۱ - ۶۴۶ - ۶۵۶  
 آمانوئل (بن مانوئل) ۵۷۵ - ۵۸۰  
 ۵۸۲ - ۵۸۳ - ۵۸۶  
 آندرسن ۷۵۴ - ۸۸۰ - ۸۸۴  
 آندرکت تم (سر ...) ۶۰۴  
 آندریو پرایس (ویلیام ...) ۶۶۸  
 ۶۶۹ - ۶۷۰ - ۶۷۱  
 آنتونی شرلی ۵۹۴  
 آنتونیو دو گووآ ۵۹۲ - ۵۹۵

## الف

- ابراهیم (ناخدا ...) ۷۵۴ - ۷۵۵  
 ۷۷۱ - ۷۷۳  
 ابوسلیمان محمد بن عامر بن رشید  
 (شیخ ...) ۶۵۶  
 آنجن سن ۶۷۲  
 احتسابیان (سر لشکر ...) ۷۸۵  
 احمدشاه ۷۴۷ - ۷۵۵ - ۷۶۰  
 اردلان (سلطان محمد ...) ۷۸۴  
 از شیروانی (عمید ...) ۸۹۳  
 استالین ۸۷۸ - ۸۷۹  
 استفین هرملیت ۶۶۹ - ۶۷۰  
 استیوارنیس ۶۴۹  
 اسدالله ۷۵۰ - ۷۵۲  
 اسفندیار ۶۰۸ - ۶۰۹  
 اسفندیاری محتشم السلطنه ۸۵۲ - ۸۵۵  
 اسکندر کبیر ۵۶۶ - ۵۸۰

- ۸۸۵ - ۸۸۷ - ۸۸۸ - ۸۹۰ -  
۸۹۱ - ۸۹۳  
بایندر (نصر اللہ ...) ۸۸۸ - ۸۸۹  
بایندر (یداللہ ...) ۷۸۴ - ۷۸۵ -  
۸۸۰  
بخشایش (فرج اللہ ...) ۷۸۳  
بدجر . ژ . ب (کشیش انگلیسی ...) ۶۵۷  
برستن (مسیو ...) ۷۳۴  
بلایت (سروان ...) ۶۰۸  
بلعرب بن حمید ۶۳۶  
بوسعیدی (احمد بن سعید ...) ۶۴۶  
بولارد (سریدر ...) ۸۷۸  
بنیامین (جرویس ...) ۶۶۹  
بهرام میرزا ۶۹۳  
بهرندمن یاور ۷۸۹  
بی جاسن جو دیس (مستر ...) ۶۷۰  
بیسکو (کلنل ...) ۸۰۷  
بیلی (کلنل ...) ۷۲۶

## پ

- پاپ ۵۶۵ - ۵۶۶ - ۵۹۵  
پاشا (محمد علی ...) ۷۲۳  
پالمرستون (لرد ...) ۶۸۵ - ۶۹۸  
پتر (کاپیتن ...) ۸۸۲  
پدرو کونین هو ۵۹۱  
پرو ۵۷۲ - ۵۷۳ - ۵۸۳  
پریرا ۵۶۷  
پطر کبیر ۶۶۲ - ۷۱۶  
پل (امپراطور روسیہ) ۶۷۴  
پیشوا (محمد ...) ۷۸۳

## ت

- تاورینہ ۶۰۳ - ۶۰۴  
تحیزی ۷۸۵  
تریستودا کونا ۵۶۷  
تمدن (احمد ...) ۶۵۵  
توران شاہ ۵۶۷ - ۵۷۶ - ۵۸۲ -  
۵۸۳ - ۵۸۴ - ۵۸۵ - ۵۸۶  
توللی (فریدون ...) ۶۳۲

- ۶۲۲ - ۶۲۵  
امان پور (نصر اللہ ...) ۷۶۹ - ۷۸۳ -  
۷۸۴ - ۷۸۵ - ۷۸۹ - ۸۰۰ -  
۸۹۳  
امری ۸۲۱  
امیر ابراہیمی (منوچہر ...) ۷۸۵  
امیر احمدی (سپہبد احمد آقا خان ...) ۷۹۲  
امیر تیمور ۵۷۵ - ۶۶۴  
امیر علم (دکتر ...) ۷۹۲  
امیر کبیر (میرزا تقی خان ...) ۶۸۱ -  
۶۸۹ - ۶۹۰ - ۶۹۲ - ۶۹۵ -  
۶۹۷ - ۶۹۸ - ۶۹۹ - ۷۲۲ -  
۷۲۳ - ۷۳۲ - ۷۳۶ - ۷۴۱ -  
۷۶۲  
امیر نظام گروسی (حسن علی خان ...) ۶۹۲ - ۷۳۲ - ۷۹۲  
امیر یوسف ۵۹۱ - ۵۹۲  
امین الدولہ ۷۳۷ - ۷۶۶  
امین السلطان (میرزا علی اصغر خان اتابک) ۷۳۵ - ۷۴۳ - ۷۴۸ - ۷۴۹  
امین الملک (فرخ خان ...) ۷۲۴  
انتائوس ۶۵۳  
انرج ۶۵۶  
انصاری (میرزا حسین خان ...) ۷۶۷  
انوشیروانی (حمید ...) ۷۸۳  
اورلاندرقت ۶۵۲

## ب

- بارتل میدیاز ۵۷۵  
بارتلومودویاز ۵۶۵  
بارتر (مستر ...) ۸۷۰ - ۸۷۱ - ۸۷۲  
باکستر (مستر ...) ۸۱۵ - ۸۱۶ - ۸۷۰  
بارنس (ج . اس ...) ۸۲۹ - ۸۳۰  
بارون نیفوزن ۶۷۳  
بایندر (رستم ...) ۸۹۱  
بایندر (غلام علی ...) ۷۸۵ - ۷۸۷ -  
۷۸۸ - ۷۹۱ - ۷۹۲ - ۷۹۶ -  
۸۴۸ - ۸۵۰ - ۸۸۰ - ۸۸۱

## خ

خان ملك ساسانی (سید احمد ...) ۷۶۵  
 خزعلی (شیخ سردار اقدس) ۷۹۴  
 خشایارشا ۶۶۱ - ۶۶۴  
 خلیلی عراقی (محمد رضا ...) ۸۸۸  
 خواجه زین الدین ۵۸۴ - ۵۸۶  
 خواجه عطار ۵۶۷ - ۵۶۹ - ۵۷۶

## د

داد (مستر ...) ۸۰۵ - ۸۱۳ - ۸۳۷  
 دادگر ۷۱۱  
 داریوش (پرویز ...) ۶۵۳  
 دان لوئیس ۸۶۳  
 دبیر دربار (علی اکبر ...) ۸۸۷  
 دبیر علائی (رحمت ...) ۷۸۵  
 دهراتو (سرهنگ ... دهراتو) ۷۸۲ - ۷۸۳  
 درانی (ملك تیهال ...) ۶۵۰  
 دریاییگی (احمد ...) ۷۵۳ - ۷۵۴ - ۷۵۵  
 دریاییگی (جمال بیك ...) ۶۵۴  
 دریائی (حسن ...) ۷۵۴  
 دزان (سرهنگ مازور ...) ۷۸۲ - ۷۸۶  
 دشتی ۷۰۸ - ۷۰۹  
 دفتری (مرتضی ...) ۷۸۳  
 دن سپاستیان ۵۹۰  
 دنگیز بیگ ووملو ۵۹۵  
 دو کلاس ۶۶۸  
 دون گارسیا ۶۱۵ - ۶۱۶  
 ده نازیانی (غلامرضا ...) ۷۸۴ - ۱۹۳  
 دیگولیس داسکوپرا ۵۸۴  
 دیگو ووملو ۵۸۶ - ۵۸۷  
 دنیا لدمندس ۸۶۲

## ر

رابرت شرلی ۵۹۴ - ۵۹۵ - ۵۹۶ - ۵۹۷

توماس استیل ۶۰۵

توماس هربرت (سر ...) ۶۰۶  
 توماس وارن فورد ۶۶۹ - ۶۷۰  
 تیس (مستر ...) ۸۵۰ - ۸۵۱  
 تیلر (سروان رابرت ...) ۶۵۶ - ۶۵۷  
 تیمورتاش ۸۳۳ - ۸۳۴ - ۸۳۵ -  
 ۸۳۷ - ۸۳۸ - ۸۳۹ - ۸۴۴ -  
 ۸۴۵ - ۸۳۲ - ۸۱۹ - ۸۷۱

## ج

جان اسکافلون ۶۷۷  
 جان التون ۶۶۸  
 جان (داود ...) ۷۲۹ - ۷۳۲  
 جان سایمون (سر ...) ۸۳۵ - ۸۳۶ -  
 ۸۴۱ - ۸۴۲ - ۸۴۴ - ۸۴۵  
 جناب (دکتر محمد علی ...) ۶۷۸ - ۶۷۹  
 جواهر کلام (علی ...) ۶۴۶ - ۷۳۸ -  
 ۷۴۲ - ۷۶۰ - ۷۶۲  
 جوتز (سرهارد فورد ...) ۶۵۰  
 جهانگیر (پسر اکبر شاه گورکانی) ۵۸۹

## چ

چالز دوم ۶۶۷  
 چرچیل (وینستن ...) ۸۷۸ - ۸۷۹

## ح

حاجب امیر ۷۸۵  
 حاجی خان دشتی ۶۹۳  
 حافظ ۶۶۳ - ۶۶۴  
 حسام السلطنه ۷۲۴ - ۷۲۶  
 حسن ناخدا ۷۶۱  
 حسین بن سعید ۵۸۶  
 حسین خان میرزا ۷۷۲  
 حسینعلی بیك بیات ۵۹۴ - ۵۹۵  
 حسین محمد ۸۴۹ - ۸۵۰ - ۸۵۱

- سایمون (سرجان ...) ۸۲۴  
 سپهسالار (میرزا حسن خان ...) ۷۲۴  
 سدیدالسلطنه کبابی (حاج احمدخان ...) ۷۹۳  
 سردار رفعت (علینقی ...) ۷۴۲ - ۷۴۷  
 سعیدالملک (محمدحسن خان ...) ۷۴۹ - ۷۵۳  
 سعدان (شیخ ...) ۶۶۸ - ۶۶۹ - ۶۷۱  
 سعدبن احمد (سید ...) ۶۷۹  
 سعیدخان (میرزا ...) ۷۰۵ - ۷۲۸  
 سعیدی رئیس ۷۵۶  
 سعیدی (عبدالکریم ...) ۷۵۵  
 سعیدی (محمد ...) ۵۶۹ - ۵۷۴ - ۶۸۲  
 سلسیلبن رزاق ۶۵۷  
 سلطان بن مسعود ۵۸۶  
 سلطان سعید ۶۸۳  
 سلطان سلیم اول ۵۸۷  
 سلطان محمد فاتح ۵۷۵ - ۵۷۹  
 سلمان ناخدا ۷۵۴  
 سلیم نصرانی (ژرژ ...) ۷۵۴  
 سلیمی زنجانی ۷۹۶  
 سیف بن سلطان ثانی ۶۳۶ - ۶۳۷ - ۶۴۳  
 سیفال‌الدین ۵۶۷ - ۵۶۹ - ۵۷۳  
 ۵۷۶ - ۵۸۳ - ۵۸۶  
 سیمتقو ۸۸۸  
 سیمون دوپلوا ۶۰۶  
 سیمون دوملر ۶۱۶

## ش

- شاه اسمعیل صفوی ۵۶۶ - ۵۷۰  
 ۵۷۲ - ۵۷۳ - ۵۷۶ - ۵۷۹  
 ۵۸۲ - ۵۸۳ - ۵۸۹  
 شاهپور ذوالاکتاف ۶۶۴  
 شاهرخ فیروز ۶۹۹  
 شاه طهماسب اول ۵۷۹ - ۵۸۸ - ۵۹۰ - ۶۲۹

- راسن (سرهنگ ...) ۶۵۷  
 رافت ناصر ۷۸۴ - ۸۹۳  
 راولینس (سرهنری ...) ۷۲۵ - ۷۳۹  
 رسائی (دریابد فرج‌الله ...) ۷۸۶ - ۸۸۳ - ۸۸۵ - ۸۹۳  
 رشید (شیخ ...) ۵۸۵ - ۶۳۳  
 رضاشاه کبیر ۷۷۹ - ۷۸۲ - ۷۸۴  
 ۷۸۷ - ۷۸۸ - ۷۹۱ - ۸۵۰  
 ۸۵۲ - ۸۵۵ - ۸۶۳ - ۸۶۵  
 رکن‌الدین مسعود ۵۹۱  
 زندل جی . دلبلیو ۸۱۶ - ۸۲۸ - ۸۳۴  
 روزتتال ۷۵۶  
 روزی (دکتر ...) ۷۵۱  
 روستازاده ۷۸۴  
 روی‌فریزه دا آندرادا (روی فری ) ۵۹۸ - ۵۹۹ - ۶۰۱ - ۶۰۵  
 ۶۱۵ - ۶۱۷  
 روبرت جرال لاندن ۶۷۸  
 ریسو (ناوبان یکم ...) ۷۸۹  
 ریاضی (ناوبان یکم ...) ۸۸۱ - ۸۸۵  
 رئیس احمد ۵۸۳  
 رئیس حامد ۵۷۳  
 رئیس شرف‌الدین لطف‌الله ۵۷۶ - ۵۸۱  
 ۵۸۶ - ۵۸۷ - ۵۹۱  
 رئیس شهاب‌الدین ۵۸۴ - ۵۸۶  
 رئیس نورالدین ۵۸۳

## ز

- زند (علی ...) ۷۸۳  
 زند (نصیر ...) ۷۸۴

## ژ

- ژاوپرس دوکاویدها ۵۶۶

## س

- ساموئل هور (سر ...) ۸۲۴ - ۸۲۵  
 ۸۲۷ - ۸۴۴ - ۸۴۵  
 سایکس (امیلی ...) ۸۸۹

## ع

- عباس میرزا ۷۲۱  
 عباس (کاپیتان ...) ۷۳۸ - ۷۳۹ -  
 ۷۴۰ - ۷۴۱ - ۷۵۵ - ۷۵۷ -  
 ۷۶۱ - ۷۷۳ - ۷۷۴  
 عبدالحسین (کاپیتان ...) ۷۶۱  
 عبدالحسین (سید ... ناخدا) ۷۶۱  
 عبدالرزاق ۶۶۴  
 عبدالعباس (ناخدا ...) ۷۵۴  
 عبدالرحمن (ناخدا ...) ۷۵۴ - ۷۶۱  
 عبدالطیف خان ۶۳۱  
 عراقی ۷۰۸  
 عظیما (دريادار ...) ۷۸۵  
 علی بیك ۶۲۱  
 علی قلی بیك ۶۲۱  
 عمیدی (ناصر ...) ۷۸۵ - ۷۹۶  
 علاء (حسین ...) ۸۵۷ - ۸۶۴  
 علی خان زنگنه (شیخ ...) ۶۶۷  
 علی قلی خان مخبر الدوله ۷۴۲  
 عیسی ۵۷۷

## غ

- غفاری (ابوتراب ...) ۷۸۴  
 غبث خان (شیخ ...) ۶۳۸

## ف

- فاریاسوسا ۵۶۹ - ۵۷۴  
 فاول (ژرژ تی . سی ...) ۸۰۳ - ۸۰۴ -  
 ۸۰۷ - ۸۱۷  
 فتحعلیخان ۶۴۲  
 فتحعلیشاه ۷۱۷ - ۷۱۸ - ۷۱۹ - ۷۲۰ -  
 ۷۲۱ - ۸۶۸  
 فرانچیسکو دوستومايور ۵۹۱  
 فرانت (سرهنگ ... شارژدافر انگلیسی)  
 ۶۸۶ - ۶۸۸ - ۶۸۹ - ۶۹۰ -  
 ۶۹۱  
 فردوسی ۸۸۰  
 فرنچ (مارتین ...) ۶۳۴

- شاه عباس کبیر ۵۷۸ - ۵۸۷ - ۵۸۸ -  
 ۵۸۹ - ۵۹۰ - ۵۹۱ - ۵۹۲ -  
 ۵۹۳ - ۵۹۴ - ۵۹۵ - ۵۹۶ -  
 ۵۹۷ - ۵۹۹ - ۶۰۱ - ۶۰۲ -  
 ۶۰۳ - ۶۰۴ - ۶۰۵ - ۶۶۱ -  
 ۶۲۵ - ۶۶۶ - ۶۱۷  
 شاه سلطان حسین ۶۲۵ - ۶۶۸  
 شاه سلیمان ۶۶۷  
 شاه صفی ۶۶۷  
 شاه قلی بیك ۶۰۵ - ۶۲۰ - ۶۲۱  
 شاه محمد خدا بنده ۵۸۸ - ۵۹۰  
 شاهین (حبیب الله ...) ۷۸۳  
 شریفی (سرهنگ عبدالله ...) ۷۶۱ -  
 ۷۶۲  
 شوستر (مسیو ...) ۷۴۸ - ۷۴۹ -  
 ۷۵۰ - ۷۵۱ - ۷۵۲  
 شهاب الدین بن ماجد ۵۷۵  
 شبانی (سرتیپ حبیب الله ...) ۷۸۰ -  
 ۷۸۱  
 شیل (کلنل ...) ۶۸۴ - ۶۸۶ - ۶۸۷ -  
 ۶۹۳ - ۶۹۴ - ۶۹۸ - ۶۹۹  
 شیل (لیدی ...) ۶۹۹  
 شیندلر ۷۳۷ - ۷۳۸

## ص

- صادق خان - برادر کریم خان زند -  
 ۶۷۳  
 صفاری (محمد علی ...) ۷۸۶ - ۷۸۷ -  
 ۷۸۸ - ۷۹۱ - ۷۹۳  
 صفائی (عباس ...) ۷۸۴ - ۸۹۳  
 صنیع الدوله ۷۳۷ - ۷۶۸

## ط

- طوسی (ادیب ...) ۶۵۵

## ظ

- ظلی (دريادار ...) ۶۳۱ - ۶۴۱ -  
 ۶۵۵ - ۷۸۳ - ۷۸۹ - ۸۸۳ -  
 ۸۸۵

- ۶۶۴ - ۶۶۶ - ۶۷۴ - ۷۲۵ -  
 ۷۳۵ - ۷۳۸ - ۷۳۹ - ۷۴۲ -  
 ۷۶۰ - ۷۶۲ - ۸۶۲ - ۸۶۳ -  
 ۸۶۳  
 کریم‌خان زند ۶۶۹ - ۶۷۰ - ۶۷۲ -  
 ۶۷۳ - ۷۱۵  
 کسروی (احمد ...) ۶۳۶ - ۶۵۵ -  
 ۸۸۷ - ۸۸۸  
 کلایو (سر رابرت ...) ۷۸۴ - ۸۰۰ -  
 ۸۶۹ - ۸۷۰ - ۸۷۱  
 کلمی (حبیب ...) ۷۵۶  
 کلمیشنر (لرد ...) ۸۱۱  
 کینول (ارل اف ...) ۶۳۴  
 کوردونیه (مسیو ...) ۸۲۱ - ۸۲۲ -  
 کورس (جعفر ...) ۷۸۴  
 کوکلی (ویلیام ...) ۶۳۴  
 کهنموئی (ناویان یکم ...) ۷۸۵ -  
 ۸۸۱ - ۸۸۲ - ۸۸۵

## گ

- گارسبادوسیلو افیکونروآ ۵۹۶ - ۵۹۷ -  
 گالی (مسیو ...) ۷۸۱  
 گراندی (سینیور ...) ۸۴۲ - ۸۴۳ -  
 گراهمن ۶۵۷  
 گراهام ، سر آر ۸۴۲ - ۸۴۳ -  
 گرتیان (ستوان جان ...) ۸۶۸ - ۸۷۳ -  
 گروسی امیر نظام (میرزا حسنعلی خان ...) ۷۲۹ - ۷۳۱ - ۸۸۷ - ۸۸۸  
 گریبایدوف ۷۱۷  
 گلین (چارلز ...) ۶۵۶  
 گوژه (ژان ...) ۷۱۵

## ل

- لنین ۷۶۸  
 لاپوتری ۶۵۰  
 لطیف‌خان ۶۳۰ - ۶۳۲ - ۶۳۳ -  
 ۶۳۴ - ۶۳۵ - ۶۳۷ - ۶۳۸ -  
 ۶۴۶  
 لکهارت (دکتر لورنس) ۶۳۰ - ۶۳۲ -

- فروغی میرزا محمدحسین (ذکاء‌الملک ...) ۷۴۴ - ۸۳۷ - ۸۳۵ - ۸۵۵  
 فریدون میرزا ۷۲۳  
 فریر سیاح ۶۶۷  
 فرونی (جعفر ...) ۷۸۳ - ۸۴۹ -  
 ۸۵۱ - ۸۶۵ - ۸۸۵ - ۸۹۳  
 فطن‌الملک (حاج ...) ۷۹۲  
 فیروزآبادی ۷۰۷ - ۷۰۸ - ۷۰۹ -  
 فیروزشاه ۵۹۱ - ۵۹۲ - ۵۹۳ - ۶۰۰  
 فیروز (شاهرخ) ۶۹۹  
 فیروز (نصرت‌الدوله ...) ۶۹۹ - ۷۰۰ -  
 ۷۰۱  
 فلینت (الکس ...) ۸۱۰  
 فلیپ دوم ۵۸۸  
 فلیپ سوم ۵۹۲ - ۵۹۳ - ۵۹۴ -  
 ۵۹۵ - ۵۹۶ - ۵۹۷ - ۶۱۵  
 فلیپ کانلیف لیستر (سر ...) ۸۴۱

## ق

- قاضی نورالدین ۶۱۸  
 قائم‌مقام (میرزا بزرگ ...) ۷۲۱  
 قائم‌مقامی (جهانگیر ...) ۶۶۶ - ۷۴۲ -  
 ۷۵۶ - ۷۶۰ - ۷۶۷  
 قبودانی (کاپیتان ...) ۶۳۱  
 قلیخان (حسین ...) ۷۱۵ - ۷۱۶ -  
 ۷۱۷ - ۷۳۸  
 قنبریک‌خان ۶۰۴  
 قوام‌الدوله ۷۴۳  
 قوام‌الملک ۷۴۸ - ۷۴۹ - ۷۵۱ -  
 ۷۵۲

## ک

- کارسبادا کوتین هو ۵۸۴  
 کازرونی ۷۰۹  
 کاظمی (سیدباقرخان ...) ۸۵۶ - ۸۶۰ -  
 کاولی (لرد ...) ۷۲۹  
 کابو ، سر آر ۸۳۸  
 کراب (کاپیتان جی . ای ...) ۸۰۱ -  
 ۸۰۳  
 کرزن (لرد ...) ۶۵۰ - ۶۵۴ - ۶۶۳ -

محیط طباطبائی (سید محمد ...) ۶۳۱-  
 ۶۳۹ - ۶۴۷ - ۶۵۷  
 مخبرالدوله (علی قلیخان ...) ۷۳۵-  
 ۷۳۶  
 مخبرالسلطنه ۷۳۶  
 مروزی سمرقندی (محمد کاظم بیگ ...) ۶۵۶ - ۶۴۱  
 مستشارالدوله (یوسف خان ...) ۷۳۴  
 مسعودی (عباس ...) ۸۵۱  
 مسگرزاده ۸۸۵  
 مشکین نفس ۷۸۳  
 مشیرالدوله (حاجی محسن خان ...) ۷۶۷ - ۷۲۴ - ۷۶۵  
 مشیرالدوله (میرزا حسین خان ...) ۷۲۸ - ۶۸۸ - ۶۸۷  
 مظفرالدینشاه ۷۵۸  
 معتمد ۷۸۵  
 معتمدالسلطان دریابگی ۷۵۲  
 معین‌الدین فانی ۵۹۱ - ۵۹۲  
 معینی (عبدالله ...) ۶۴۶  
 مفتاح (عبدالحسین ...) ۸۶۵  
 مقتدر (سرلشگر غلامحسین ...) ۶۵۶  
 مقدم (علی محمدخان ...) ۷۸۴  
 مکرری تژاد (سروان ...) ۸۸۲ - ۸۸۵ - ۸۹۰  
 مکنایل ۶۸۷  
 ملکم (سرجان ...) ۷۱۷ - ۷۱۸ - ۷۱۹  
 منصور الملك ۸۷۸  
 موسولینی ۷۸۳  
 مونکس (ادوارد ...) ۶۰۸ - ۶۰۹ - ۶۱۰  
 ۶۱۱ - ۶۱۲ - ۶۱۳ - ۶۱۴  
 مهدقلی میرزا ۶۹۷ - ۶۹۹  
 میرزاهدی خان (منشی‌نادر) ۶۳۱ - ۶۴۹ - ۶۵۰ - ۶۵۶  
 میرمهنا ۶۷۳  
 میلانیاں (حسن ...) ۷۸۳ - ۷۸۹  
 میلانیاں (ناخدا سوم ...) ۸۸۱ - ۸۸۳ - ۸۸۴ - ۸۸۵

۶۳۳ - ۶۳۵ - ۶۳۶ - ۶۳۷  
 ۶۳۸ - ۶۴۱ - ۶۵۱ - ۶۵۳  
 ۶۵۵  
 لوپوسوارز ۵۷۴  
 لوتی‌بازن (پیر ...) ۶۵۱  
 لوئیزادومنزس ۵۸۵ - ۵۸۶

م

مارکس (لرد ...) ۸۱۶ - ۸۱۹  
 ماژوریانگ ۸۴۰ - ۸۴۱ - ۸۴۲  
 ماتینگل ۸۷۰ - ۸۷۲  
 مانگ (مستر ...) ۸۲۱ - ۸۲۲  
 مایسکی ۸۷۹  
 مجلسی (صمد ...) ۷۸۴  
 محمدابراهیم صدراعظم (حاجی ...) ۷۱۸  
 محمد احمدخان بهادر ۶۵۵  
 محمدباقر بیگ ۶۴۴  
 محمد (یرداس ...) ۶۹۲  
 محمدتقی شیرازی (میرزا ...) ۶۳۲ -  
 ۶۳۳ - ۶۳۴ - ۶۳۵ - ۶۳۶  
 ۶۳۷ - ۶۳۸ - ۶۳۹ - ۶۴۰  
 ۶۴۱ - ۶۴۳ - ۶۴۴ - ۶۴۵  
 محمدحسین میرزا ۷۴۶  
 محمدخان بلوچ ۶۲۹  
 محمدرضا ۷۵۰ - ۷۵۲  
 محمدشاه ۶۸۱ - ۶۸۳ - ۶۸۴ - ۶۸۶  
 ۶۸۷ - ۶۸۸ - ۶۹۴ - ۷۰۲  
 محمدشاه بن سیف‌الدین ۵۸۶ - ۵۸۷ - ۵۹۰  
 محمدعلی‌خان (میرزا ...) ۶۹۰  
 محمدقلی‌خان ۷۳۷  
 محمد ناخدا ۷۵۴ - ۷۵۵ - ۷۷۳  
 محمدنبی‌خان ۶۸۸  
 محمود یاشر ناخدا ۷۵۴  
 محمودخان (میرزا ...) ۷۰۱  
 محمود سیستانی ۶۲۹  
 محمود شاه ۶۰۰ - ۶۱۸ - ۶۲۳  
 محمود محمود ۷۰۰ - ۷۰۴  
 محمود ناظم ناخدا ۷۵۴ - ۷۷۱

- والتون (مستر ...) ۸۶۹ - ۸۷۰ -  
 ۸۷۱  
 وزان (ماژور ...) ۷۸۹  
 وول (سروان ...) ۶۰۸  
 وولفس (مادام ا. س ...) ۷۶۷  
 ویکتوریا ۶۵۲  
 ویلدورانت ۶۵۳  
 ویلسن (سرآرنولد ...) ۵۶۶ - ۵۶۷ -  
 ۵۶۹ - ۵۷۴ - ۵۷۹ - ۶۰۲ -  
 ۶۶۲ - ۶۶۳ - ۶۷۳ - ۶۸۱ -  
 ۶۸۹ - ۷۰۲ - ۸۶۰  
 ویلیام گرانت گر (سر ...) ۸۴۶

## ۵

- هانیکه ۷۴۸ - ۷۵۰  
 هاول (ای . سی ...) ۸۱۱ - ۸۱۷  
 هریس‌چی ۷۸۵  
 همبک (آلفرد ...) ۷۴۸ - ۷۵۳  
 هنل (مستر ...) ۶۹۱ - ۶۹۲ - ۶۹۶  
 هلنک (مسیو ...) ۷۵۱  
 هور (آر . راج ...) ۸۲۴ - ۸۲۸  
 هور (مستر ...) ۸۱۶ - ۸۳۳ - ۸۳۴ -  
 ۸۳۵ - ۸۴۴ - ۸۴۵ -  
 ۸۴۶  
 هوروارت (کلمنت ...) ۶۵۷

## ۷

- یارافشار (پرویز ...) ۷۸۵  
 یاسائی ۷۰۹ - ۷۱۰  
 یانک (هویرت ...) ۸۲۲  
 یعقوب (آقا سید ...) ۷۱۰  
 یوسفوس ۶۵۳

- میلز (سرهنگ س . ب ...) ۶۵۷  
 مینوی (مجتبی ...) ۷۴۶

## ن

- نابلئون بناپارت ۶۵۴ - ۶۶۲ - ۶۷۴ -  
 ۶۷۸ - ۶۸۱  
 نادرشاه افشار ۶۲۷ - ۶۲۹ - ۶۳۲ -  
 ۶۳۶ - ۶۳۸ - ۶۳۹ - ۶۴۱ -  
 ۶۴۲ - ۶۴۳ - ۶۴۵ - ۶۴۸ -  
 ۶۴۹ - ۶۵۱ - ۶۵۲ - ۶۵۳ -  
 ۶۵۴ - ۶۵۵ - ۶۶۲ - ۶۶۵ -  
 ۶۶۸ - ۶۷۸ - ۷۷۷  
 ناصرالدینشاه ۶۴۷ - ۶۶۲ - ۶۸۱ -  
 ۶۸۹ - ۶۹۱ - ۷۲۲ - ۷۲۵ -  
 ۷۲۶ - ۷۲۷ - ۷۲۸ - ۷۲۹ -  
 ۷۳۲ - ۷۳۵ - ۷۳۶ - ۷۳۷ -  
 ۷۳۸ - ۷۳۹ - ۷۴۱ - ۷۴۴ -  
 ۷۴۷ - ۷۴۹ - ۷۵۳ - ۷۵۶ -  
 ۷۵۸ - ۷۶۳ - ۷۶۶ - ۷۶۸  
 نامق (پاشا ...) ۷۲۸  
 نخجوان (امیر لشکر ...) ۷۸۸  
 نشأت (صادق ...) ۵۷۶  
 نصرانی (ژرژ سلیم ...) ۷۷۳  
 نصرانی (یعقوب ...) ۷۵۴ - ۷۷۳  
 نظام‌السلطنه ۷۴۸ - ۷۶۰  
 نظام‌الملک ۶۴۸  
 نظرآقا آسوری ۷۳۵  
 نفیسی (سعید ...) ۷۲۵  
 نقدی (ناوسروان ...) ۷۹۳ - ۷۸۳ -  
 ۸۸۵  
 نوربخش (رضا ...) ۷۸۴ - ۸۹۳  
 نیبور ۶۵۰ - ۶۵۶

## و

- واس‌دوویکا ۵۸۵  
 واسکودوگا ۵۶۵ - ۵۶۶ - ۵۷۵ -  
 ۵۷۹ - ۵۸۱ - ۵۸۷



# فهرست اماکن ، طوایف ، کشتی‌ها و ...

## ت

دریای اژه ۵۷۵  
 اسپانیا ۵۸۷ - ۵۸۸ - ۵۸۹ - ۵۹۰  
 ۵۹۲ - ۵۹۳ - ۵۹۵ - ۵۹۶  
 ۵۹۸ - ۶۰۰ - ۶۰۲ - ۶۱۰  
 ۶۱۱ - ۶۱۲ - ۶۱۹ - ۶۲۲  
 ۶۲۵ - ۶۶۹ - ۷۱۶  
 استانبول ۶۳۴ - ۶۶۲ - ۷۲۴ - ۷۲۷  
 ۸۸۹  
 استرآباد ۶۶۵  
 استکهلم ۷۶۸  
 اسکندریه ۶۶۵  
 اصفهان ۵۸۹ - ۵۹۴ - ۵۹۶ - ۵۹۷  
 ۶۱۲ - ۶۴۵ - ۶۶۷ - ۶۸۸  
 ۷۰۰ - ۷۵۸ - ۷۵۹ - ۷۸۸  
 افغانه ۶۲۹ - ۶۶۲ - ۶۶۸  
 آفریقا ۵۷۵ - ۵۷۹ - ۵۸۱ - ۵۸۹  
 ۵۹۴ - ۶۴۶ - ۶۵۰ - ۶۸۰  
 ۶۸۱ - ۶۸۲ - ۶۸۳ - ۶۸۴  
 ۶۸۵ - ۶۹۶ - ۶۹۷ - ۷۰۲  
 ۷۵۴ - ۷۵۷  
 افشار ۶۵۹ - ۶۶۱ - ۶۶۲  
 افغانستان ۶۷۹ - ۶۸۱ - ۷۰۴ - ۷۱۸  
 اقیانوس کبیر ۵۸۹  
 اقیانوس هند ۵۸۹ - ۵۹۶ - ۶۳۰  
 ۶۷۹ - ۶۸۱ - ۷۸۵  
 اقیانوسیه ۶۶۵  
 ام‌القوین ۸۱۲ - ۸۴۳  
 انتران ۶۱۶  
 اندونزی ۶۰۳  
 اندیشک ۷۹۱  
 انزلی ۷۲۲ - ۷۳۷ - ۷۶۲  
 انگلیس (انگلستان ...) ۵۶۴ - ۵۶۵  
 ۵۶۷ - ۵۷۸ و در اکثر صفحات  
 اهواز ۷۲۹ - ۷۶۰ - ۸۹۰  
 ایتالیا ۵۹۴ - ۵۹۵ و در اکثر صفحات

آبادان ۸۰۱ - ۸۱۱ - ۸۱۴ - ۸۴۹  
 ۸۶۴ - ۸۶۵ - ۸۸۰ - ۸۸۱  
 ۸۸۴ - ۸۸۵ - ۸۹۶  
 آذربایجان (ناوچه ...) ۷۲۷ - ۷۵۲  
 ۷۵۳ - ۷۶۱ - ۷۶۸  
 آسیا ۵۷۴ - ۵۷۹ - ۵۸۰ - ۵۸۹  
 ۵۹۳ - ۶۲۵ - ۶۴۰ - ۶۴۱  
 ۶۵۴ - ۶۵۵ - ۶۵۶ - ۶۸۱  
 ۶۹۷  
 آسیای صغیر ۶۶۴  
 آشوراده (جزایر ...) ۶۶۵ - ۶۹۷  
 ۶۹۹  
 آلمان ۵۹۴ - ۵۹۵ - ۶۸۱ - ۶۸۹  
 ۷۰۴ - ۷۲۰ - ۷۲۱  
 ۷۳۶ - ۷۳۵ - ۷۳۷  
 ۷۳۹ - ۷۴۲ - ۷۴۳ - ۷۴۵  
 ۷۴۸ - ۷۴۹ - ۷۵۰ - ۷۵۱  
 ۷۵۲ - ۷۵۳ - ۷۵۶ - ۷۶۱  
 ۷۶۵ - ۸۷۶ - ۸۷۷ - ۸۷۸  
 ۸۸۱ - ۸۸۲ - ۸۸۳  
 آمریکا ۵۸۷ - ۶۸۵ - ۸۰۶ - ۸۳۹  
 ۸۴۲ - ۸۷۷  
 آمریکای جنوبی ۸۱۷

## الف

ابوظبی ۸۱۲ - ۸۴۳  
 ابوموسی ۷۹۹ - ۸۰۳ - ۸۰۵ - ۸۲۶  
 ۸۳۲ - ۸۴۳ - ۸۴۷  
 ادسا ۷۳۷  
 ارض‌روم ۶۴۸  
 اروپا ۵۷۴ - ۵۷۵ - ۵۸۰ - ۵۸۲  
 ۵۸۳ - ۵۸۷ - ۵۸۸ - ۵۸۹  
 ۵۹۲ - ۵۹۳ - ۵۹۴ - ۵۹۵  
 ۵۹۶ - ۶۰۷ - ۶۰۹ - ۶۶۶  
 ۶۷۱ - ۶۸۰ - ۶۸۱ - ۶۸۵  
 ۷۳۷ - ۷۳۸ - ۷۴۳ - ۸۱۶

- برج مقام ۶۶۸  
برم ۷۳۷  
برلن ۷۳۷ - ۷۳۸ - ۸۶۲  
برمه ۶۷۹  
بصره ۵۶۴ - ۵۷۲ - ۵۷۸ - ۶۳۰ -  
۶۳۱ - ۶۳۴ - ۶۴۶ - ۶۶۵ -  
۶۶۸ - ۶۷۲ - ۶۷۳ - ۷۲۷ -  
۸۰۱ - ۸۲۰ - ۸۲۱ - ۸۲۳ -  
۸۴۰ - ۸۴۱ - ۸۷۹  
بطانه ۶۸۲  
بغداد ۶۷۲ - ۸۲۲ - ۸۴۰ - ۸۶۲  
بلژیک ۶۵۰ - ۷۵۷ - ۷۶۱  
بلوچ ۵۹۶ - ۶۸۲  
بلوچستان ۶۷۹  
بمبئی ۵۶۴ - ۵۶۵ - ۶۳۲ - ۶۴۹ -  
۶۶۸ - ۶۷۲ - ۶۷۹ - ۶۸۰ -  
۷۲۰ - ۷۴۵ - ۷۴۸ - ۷۵۰ -  
۷۵۲  
بنی‌حواله (قبیله ...) ۸۴۸ - ۶۴۷  
بندرعباس ۵۶۶ - ۵۹۱ - ۵۹۴ - ۶۰۰ -  
۶۰۱ - ۶۰۴ - ۶۰۵ - ۶۰۶ -  
۶۳۷ - ۶۴۵ - ۶۵۱ - ۶۵۲ -  
۶۵۳ - ۶۶۶ - ۶۶۷ - ۶۶۸ -  
۶۷۳ و در اکثر صفحات  
بندرگنر ۷۱۵  
بوشهر ۶۳۱ - ۶۳۲ - ۶۳۳ - ۶۳۵ -  
۶۳۶ - ۶۴۶ - ۶۵۰ - ۶۵۱ و  
در اکثر صفحات  
بوهم ۵۹۴  
بیزانس ۵۶۵

## پ

- پاتر (مسیو ...) ۷۶۰ - ۷۶۱  
پارس ۵۶۳ - ۵۶۶  
پاریس ۷۲۹ - ۷۶۵  
پایوا ۵۸۱  
پالعمو (بندر ...) ۸۱۶  
پرس پلیس (کشتی ...) ۶۶۲ - ۷۳۸ -  
۷۳۹ - ۷۴۱ - ۷۴۲ - ۷۴۳ -  
۷۴۴ - ۷۴۷ - ۷۴۹ - ۷۵۳

- ایران ۶۵۷ - ۶۶۱ - ۶۶۲ - ۶۶۳ و  
در اکثر صفحات  
ایرلند ۷۰۵  
ایسلند ۶۶۴  
ایلخانی ۵۷۵  
ایلام ۶۳۱ - ۶۳۲

## ب

- باب‌المندب ۵۷۴  
بادکوبه ۷۳۷ - ۷۶۲  
بارسانی (بارسولی) ۵۸۱ - ۵۸۲  
بارسلون ۵۶۶  
باسیدو (باسیدو) (جزیره ...) ۶۳۳ -  
۶۳۸ - ۷۰۷ - ۷۷۹ - ۸۰۰ -  
۸۰۱ - ۸۰۲ - ۸۰۸ - ۸۳۲ -  
۸۴۳ - ۸۴۶ - ۸۴۷ -  
۸۴۸ - ۸۵۰ - ۸۵۲ - ۸۵۳ -  
۸۵۴ - ۸۵۵ - ۸۵۶ - ۸۵۷ -  
۸۵۸ - ۸۵۹ - ۸۶۰ - ۸۶۱ -  
۸۶۲ - ۸۶۴ - ۸۶۵ - ۸۶۶ -  
۸۶۷ - ۸۶۸ - ۸۶۹ - ۸۷۰ -  
۸۷۱ - ۸۷۲ - ۸۷۳ - ۸۷۴  
بالتیک (دریا ...) ۶۶۲  
بتاوبه ۶۰۳  
بحراحر ۵۶۵ - ۵۶۷ - ۵۶۸ - ۵۷۱ -  
۵۷۲ - ۵۷۳ - ۵۸۳ - ۶۸۱ -  
۶۸۴ - ۷۶۵  
بحراسود ۶۶۲ - ۷۶۵  
بحرالعمم ۷۲۳ - ۷۵۹  
بحر خزر ۵۸۸ - ۶۵۴ - ۶۵۵ -  
۶۶۶ - ۶۶۵ - ۷۴۱ - ۷۶۲ -  
۷۶۶ - ۷۶۷ - ۷۶۸  
بحر عمان ۵۶۳ - ۵۷۷ - ۵۷۸ -  
۵۸۰ - ۵۸۹ - ۶۷۹ - ۶۸۵ -  
۷۳۶  
بحرین ۵۷۳ - ۵۷۶ - ۵۷۹ - ۵۸۱ -  
۵۸۳ - ۵۸۴ - ۵۸۵ - ۵۹۱ -  
۵۹۲ و در اکثر صفحات  
بختیاری ۶۴۵  
برازجان ۷۹۱

ج

جاسک (بندر ...) ۵۹۶ - ۵۹۷ - ۵۹۸  
 ۶۰۰ - ۶۰۱ - ۶۰۵ - ۶۶۶  
 ۶۶۷ - ۶۷۷ - ۸۴۸ - ۸۴۹  
 ۸۶۰ - ۸۶۵ - ۵۸۹ - ۶۶۵  
 ۶۸۰  
 جبل الطارق ۸۳۹  
 جدہ ۵۶۷ - ۷۳۳ - ۷۴۵  
 جبرون (بندر ...) ۵۹۱ - ۵۹۲  
 ۵۹۳ - ۵۹۴ - ۵۹۵ - ۵۹۷  
 ۵۹۹ - ۶۰۰  
 جرمند (کمیانی ...) ۷۵۱  
 جلال آباد ۶۵۰  
 جلفار ۵۹۹ - ۶۳۸ - ۶۴۶  
 جواسم (طایفه ...) ۶۳۷ - ۶۶۶ - ۸۴۸ - ۶۷۸

چ

چارك (بندر ...) ۷۰۳  
 چاه بهار ۸۴۹  
 چین ۶۵۰ - ۵۶۳ - ۶۶۱ - ۷۵۴  
 ۷۵۷ - ۷۶۵

ح

حبه ۵۶۶  
 حجاز ۵۸۷  
 حسینقلی (خلیج ...) ۶۹۹  
 حفار ۸۹۰  
 حلب ۵۶۶

خ

خارك جزیره ۶۶۶ - ۶۷۳ - ۶۸۳  
 ۷۱۹ - ۷۰۲ - ۷۲۳ - ۷۴۲  
 ۷۴۵  
 خاور دور ۵۶۴  
 خاورمیانه ۵۶۴ - ۶۶۸ - ۷۸۳  
 ۷۹۸

۷۵۴ - ۷۵۵ - ۷۵۶ - ۷۵۸  
 ۷۶۷

پرتغال (پرتغالیها) ۵۶۴ - ۵۶۵  
 ۵۶۷ - ۵۶۸ - ۵۶۹ - ۵۷۰  
 ۵۷۱ - ۵۷۲ - ۵۷۳ - ۵۷۴  
 ۵۷۵ - ۵۷۶ - ۵۷۷ - ۵۷۸  
 ۵۷۹ - ۵۸۰ - ۵۸۱ - ۵۸۲  
 ۵۸۳ - ۵۸۴ - ۵۸۵ - ۵۸۶  
 ۵۸۷ - ۵۸۸ - ۵۸۹ - ۵۹۰  
 ۵۹۱ - ۵۹۲ - ۵۹۳ - ۵۹۴  
 ۵۹۶ - ۵۹۷ - ۵۹۸ - ۵۹۹  
 ۶۰۰ - ۶۰۱ - ۶۰۲ - ۶۰۳  
 ۶۰۴ - ۶۰۵ - ۶۰۶ - ۶۰۷  
 ۶۰۸ - ۶۱۰ - ۶۱۱ - ۶۱۲  
 ۶۱۷ - ۶۱۸ - ۶۱۹ - ۶۲۱  
 ۶۲۲ - ۶۲۳ - ۶۲۴ - ۶۲۵  
 ۶۳۶ - ۶۶۵ - ۶۶۶ - ۶۶۹  
 ۶۷۷ - ۷۷۷

پروس ۷۳۷

پریم ۵۷۲

بطرزبورغ ۷۶۸

پیزا ۵۶۵

ت

تبریز ۶۳۱

تخت جمشید ۶۶۴

ترکان عثمانی ۵۶۵ - ۵۷۱ - ۵۷۳  
 ۵۷۵ - ۵۷۶ - ۵۷۹ - ۵۸۳  
 ۵۸۷ - ۵۸۹ - ۵۹۱ - ۵۹۲  
 ۵۹۳ - ۵۹۴ - ۶۳۰ - ۶۳۱

ترکمانچای (معاهده ...) ۶۶۵ - ۶۸۵  
 ۷۶۷ - ۷۶۸ - ۷۲۲

تفلیس ۷۳۷

تمب (جزیره ...) ۷۹۹ - ۸۲۶  
 ۸۳۲ - ۸۰۳ - ۸۱۵ - ۸۱۶  
 ۸۳۷ - ۸۴۳ - ۸۴۵ - ۸۴۷

تنگستان ۶۸۰ - ۷۹۱

تهران ۶۵۷ - ۶۸۶ و در اکثر صفحات

روندز ۵۶۶  
 روم ۵۶۵ - ۵۷۱ - ۵۷۲ - ۵۷۳ -  
 ۶۸۵ - ۸۰۴ - ۸۰۷ - ۸۱۶ -  
 ۸۱۹ - ۸۳۱  
 روسیه ۵۸۸ - ۵۹۴ - ۶۶۲ - ۶۶۵ -  
 ۶۶۶ - ۶۷۴ - ۶۷۸ - ۶۸۱ -  
 ۶۹۸ - ۶۹۹ - ۷۱۶ - ۷۲۱ -  
 ۷۲۲ - ۷۴۱ - ۷۶۲ - ۷۶۸ -  
 ۸۱۷  
 رمانی ۵۷۱  
 ریشهر ۶۳۱ - ۶۳۲  
 ریگ (بندر ...) ۶۷۳ - ۷۴۲

## ز

زندیه ۶۶۹ - ۶۷۰ - ۶۷۲  
 زنگبار ۷۰۲

## ژ

ژاپن ۵۸۹ - ۸۳۹  
 ژنوا ۵۶۵

## س

ساسانیان ۵۶۳ - ۵۷۶ - ۵۸۰ - ۶۳۱ -  
 ۶۶۴ - ۶۶۵ - ۶۶۸  
 ساسین (خلیج ...) ۶۰۷  
 سالپدرو (کشتی ...) ۶۰۶  
 سالامین ۵۶۳  
 سه بندر ۶۳۸  
 سمار (= صدر) ۵۶۹ - ۵۷۱ - ۵۷۶ -  
 ۵۸۱ - ۵۸۵ - ۵۸۶ - ۶۰۱  
 سرنندیب ۵۸۹  
 سری (جزیره ...) ۶۶۶  
 سلیکا (کشتی ...) ۷۵۶  
 سنت لوسی (کلیسا ...) ۶۱۷  
 سوالی ۶۰۵  
 سورت ۶۰۳ - ۶۰۵ - ۶۳۰ - ۶۳۵ -  
 ۶۴۹ - ۶۵۱  
 سورات ، صورت (بندر ...) ۵۸۹  
 سوریه ۶۸۲

خراسان ۵۹۵ - ۶۲۹ - ۶۴۵  
 خراسان (ناوچه ...) ۷۶۱  
 خرمشهر ۷۶۱ - ۷۷۹ - ۷۸۷ - ۷۹۴ -  
 ۷۹۵ - ۷۹۶ - ۸۵۰ - ۸۸۱ -  
 ۸۸۵ - ۸۸۹ - ۸۹۰  
 خسروآباد ۷۹۶  
 خلیج فارس ۵۶۳ - ۵۶۴ - ۵۶۵ -  
 ۵۶۶ - ۵۶۷ - ۵۶۸ - ۵۷۰ و  
 در اکثر صفحات  
 خور ۶۳۱  
 خورفکان ۵۶۹ - ۶۰۱ - ۶۳۷ -  
 ۶۴۱  
 خورموسی ۷۳۹ - ۸۲۰ - ۸۷۸  
 خوزستان ۶۷۹ - ۶۸۸ - ۷۲۶ -  
 ۷۲۸ - ۷۲۹ - ۷۶۰ - ۷۷۹ -  
 ۸۹۱

## د

دابلائی و درآن (شرکت ...) ۶۰۸  
 دارالفنون ۷۳۸  
 داکونا ۵۶۸  
 داغستان ۶۴۵ - ۶۶۲  
 دالك ۵۷۳  
 دجله ۷۲۷  
 دریای مدیترانه ۵۶۵ - ۵۷۵ - ۶۶۲ -  
 ۶۹۲  
 دشتستان ۷۹۱ - ۶۳۱  
 دماغه امید ۵۶۵ - ۵۷۵ - ۶۹۶  
 دویی ۶۴۷ - ۸۱۲ - ۸۴۳  
 دوچه ۸۰۳  
 دیو ۵۷۲ - ۵۸۲

## ر

رأس الخیمه ۶۳۷ - ۶۴۶ - ۶۴۷ -  
 ۶۷۸ - ۸۱۲ - ۸۴۳  
 رأس الحد ۵۶۸ - ۵۸۳  
 رأس المسندم ۶۳۷ - ۶۴۷  
 رام‌اریشیر ۶۳۲  
 رشت ۶۵۱

۵۹۱ - ۵۹۲ - ۵۹۳ - ۶۰۲  
 ۶۰۳ - ۶۰۴ - ۶۲۴ - ۶۶۵  
 ۶۶۸  
 طاقستان ۶۶۴

ع

عباسی [قلعه ...] ۵۹۴  
 عتوبی [اعراب] ... ۶۴۷  
 عثمانی ۵۷۵ - ۵۸۸ - ۵۹۰ - ۵۹۵  
 ۵۹۶ - ۵۹۷ - ۶۰۴ - ۶۶۲  
 ۶۶۵ - ۶۷۳ - ۶۷۴ - ۶۸۲ - ۷۳۷  
 ۷۳۹ - ۷۶۵  
 عجمان ۸۱۲ - ۸۴۳  
 عدن ۵۶۷ - ۵۶۸ - ۵۷۲ - ۵۸۷  
 عراق ۵۸۱ - ۶۶۵ - ۶۷۸ - ۶۷۹  
 ۷۲۷ - ۸۲۱ - ۸۲۰ - ۸۲۲  
 ۸۲۳ - ۷۶۵ - ۸۴۰ - ۸۴۱  
 ۸۶۳ - ۸۸۰  
 عربستان ۵۶۶ - ۵۶۹ - ۵۷۷ - ۵۸۱  
 ۵۸۴ - ۶۷۴ - ۶۷۸ - ۶۸۲  
 ۶۸۳ - ۶۸۷ - ۶۸۸ - ۶۹۳  
 ۷۱۷ - ۷۲۹ - ۷۶۹ - ۷۹۶  
 ۸۶۳ - ۸۶۵ - ۸۴۸  
 علویه [بندر ...] ۷۶۱  
 عمان ۵۷۱ - ۵۷۶ - ۵۸۱ - ۵۸۴  
 ۵۸۷ - ۵۹۰ - ۵۹۸ - ۵۹۹  
 ۶۰۱ - ۶۲۵ - ۶۳۶ - ۶۳۷  
 ۶۴۰ - ۶۴۲ - ۶۴۳ - ۶۴۴  
 ۶۴۵ - ۶۴۸ - ۶۴۹ - ۶۸۲  
 ۶۸۳ - ۶۸۴ - ۸۱۲ - ۷۱۸  
 غنم [جزیره ...] ۸۴۷ - ۸۴۸

ف

فارس ۵۹۱ - ۵۹۲ - ۵۹۳ - ۵۹۴  
 ۵۹۶ - ۵۹۷ - ۵۹۸ - ۵۹۹  
 ۶۰۰ - ۶۰۴ و در اکثر صفحات  
 فائو ۸۲۱ - ۸۲۲ - ۸۶۰  
 فتح شاه [ناو جنگی ...] ۶۳۵ - ۶۳۶

سوقطرا ۵۷۵ - ۵۷۶ - ۵۸۳  
 سوکو ترا ۵۶۷ - ۵۶۸ - ۵۷۱ - ۵۷۲  
 ۵۸۱ - ۵۸۲ - ۵۸۷  
 سوماترا (جزیره ...) ۵۸۹ - ۶۶۱  
 ۶۸۰  
 سومالی ۶۸۳  
 سوئد ۶۶۳  
 سویس ۸۹۰  
 سیراف - بندر ۶۳۸  
 سیری - جزیره ۸۰۳ - ۸۰۵  
 سیلان ۵۶۳  
 سیمرغ ناو ۸۹۶

ش

شارجه ۸۱۲ - ۸۴۳ - ۸۴۸  
 شاهپور ۷۳۹ - ۷۹۱ - ۷۹۳ - ۸۸۲  
 ۸۸۳ - ۸۸۵  
 شاهین [ناو ...] ۸۹۶  
 شام ۵۹۵  
 شرکت جهانگردان تاجر انگلیسی ۵۸۸  
 شرکت مسکوی یا شرکت روسیه ۵۸۸  
 شطالعرب ۶۳۴ - ۸۳۹ - ۸۴۰ - ۸۴۱  
 ۸۴۲  
 شفارود ۸۸۰  
 شمیل [بندر ...] ۷۲۶  
 شوروی ۷۶۶ - ۷۶۷ - ۸۳۸ - ۸۷۵  
 ۸۷۶ - ۸۷۸ - ۸۸۰  
 شوش ، شوشان [نشقی] ۷۵۹ - ۷۶۰  
 شولستان ۶۳۱  
 شهباز [ناو ...] ۸۹۶  
 شهسوار ۸۸۰  
 شیراز ۵۹۲ - ۶۰۰ - ۶۰۵ - ۶۰۸  
 ۶۴۵ - ۶۶۷ - ۶۵۰ - ۶۶۹  
 ۶۷۱ - ۶۷۲ - ۶۷۳ - ۷۱۷

ص

صحار ۶۴۴ - ۶۸۴  
 صفویه ۵۷۳ - ۵۸۷ - ۵۸۸ - ۵۸۹

- کازرون ۶۵۱  
 کاماران ۵۷۲  
 کامحت ۵۶۸  
 کمچن ۵۷۴  
 کراچی ۸۴۸ - ۸۶۰  
 کرمان ۶۰۰ - ۷۱۵  
 کلات ۶۵۱ - ۶۶۶  
 کنگ ۶۸۰  
 کلکنه ۵۶۴ - ۶۷۹ - ۷۴۵  
 کمپانی هندشرقی ۵۶۴ - ۵۸۸ - ۵۸۹  
 - ۵۹۵ - ۵۹۶ - ۵۹۷ - ۵۹۸  
 - ۶۰۴ - ۶۰۸ - ۶۱۰ - ۶۲۳  
 - ۶۲۹ - ۶۳۰ - ۶۳۵ - ۶۳۸  
 - ۶۴۱ - ۶۴۴ - ۶۵۱ - ۶۵۲  
 - ۶۵۳ ۶۶۷ - ۶۶۹ - ۶۷۱  
 ۶۸۴ - ۶۷۷  
 کنک ۶۵۰ - ۶۵۱  
 کوریانت ۵۶۸ - ۵۷۳  
 کوویلهایو ۵۸۱  
 کویت ۶۷۹ - ۶۸۴ - ۶۴۷ - ۶۴۸  
 - ۸۰۳ - ۸۰۴ - ۸۰۶ - ۸۰۹  
 ۸۱۲ - ۸۱۸ - ۸۴۳ - ۸۸۲  
 کوهتک [بندر ...] ۶۰۵  
 کبش ۵۸۱ - ۶۲۹ - ۶۳۰ - ۶۴۳  
 ۷۹۶ - ۸۸۱

## گ

- گائو ۵۷۱  
 گلستان [معاهده ...] ۶۶۵ - ۶۶۷  
 کمبرون (بندرعباس) ۶۷۷  
 گنگ «بندر ...» ۶۰۲  
 گوا ۵۷۱ - ۵۷۲ - ۵۷۳ - ۵۸۲  
 - ۵۸۳ - ۵۶۷ - ۵۸۹ - ۵۹۲  
 ۵۹۶ - ۶۰۱ - ۶۵۱ - ۶۶۶  
 گیلان ۶۵۴  
 گیلان [ناوجه ...] ۷۶۱

## ل

- لاتوس [کشتی ...] ۸۳۹  
 لارک ۵۸۱ - ۶۰۶

- فرانسه ۵۶۴ - ۵۷۸ - ۵۹۴ - ۶۰۳ -  
 ۶۳۵ - ۶۶۲ و در اکثر صفحات  
 فرح آباد ۷۶۸  
 فرزاد ۵۷۲  
 فکان ۵۸۱  
 فلس مارین ۸۸۳  
 فنلاند ۶۵۰  
 فوتنبلو ۸۸۸  
 فیروزه [قریه ...] ۶۹۷

## ق

- قاجاریه ۶۵۹ - ۶۶۱ - ۶۶۲ - ۶۷۴  
 - ۶۷۵ - ۷۳۹ - ۷۴۲ - ۷۵۲  
 - ۷۵۶ - ۷۶۰ - ۷۶۲ - ۷۶۳  
 ۷۶۷  
 قاهره ۵۶۶ - ۵۷۳  
 قزوين ۵۹۴ - ۸۷۹  
 قسطنطنیه ۵۶۵ - ۵۷۵ - ۵۷۹  
 قشم [جزیره ...] ۵۸۱ - ۵۸۶ - ۵۹۷  
 - ۵۹۹ - ۶۰۰ - ۶۰۱ - ۶۰۵  
 ۶۰۶ - ۶۱۰ - ۶۱۴ - ۶۱۵ - ۶۱۶  
 - ۶۱۷ - ۶۱۸ - ۶۲۱  
 ۶۳۳ - ۷۴۵ - ۸۴۳ - ۸۴۷  
 - ۸۴۷ - ۸۵۱ - ۸۴۸ - ۸۵۳  
 ۸۸۱  
 قطر ۶۴۸ - ۶۸۴ - ۸۱۲ - ۸۲۵ -  
 ۸۴۳  
 قطیف ۵۸۳ - ۵۷۳ - ۶۴۷ - ۶۴۸ -  
 ۶۸۳  
 قلهاط ۵۷۶ - ۵۸۰ - ۵۸۱ - ۵۸۴ -  
 ۵۸۷ - ۵۸۶  
 قندهار ۶۴۱  
 قره‌بغاز [خلیج ...] ۷۱۵ - ۷۱۶ -  
 ۷۶۷  
 قریات ۵۸۰

## ک

- کادافوم ۵۷۱  
 کارون ۷۲۶ - ۸۸۹

معشور [بندر ...] ۷۳۹  
 مغان ۶۳۲  
 مراغه ۶۵۱  
 مکران ۵۷۳ - ۵۸۳ - ۵۹۶ - ۶۸۲ -  
 ۶۲۱ - ۷۹۶  
 مکه ۵۷۱ - ۵۷۳ - ۷۴۲  
 ملوک [جزیره] ۵۸۹  
 مورونا ۵۷۰  
 موزامبیک ۵۶۷  
 موغستان ۵۶۷  
 میانکاله [بندر ...] ۷۶۸  
 میدان نفتون ۸۶۲  
 میناب ۵۸۶ - ۵۹۰ - ۵۹۸ - ۶۰۵ -  
 ۶۰۸ - ۷۲۶

ن

ناپل ۵۶۶  
 نادرآباد ۶۴۱  
 نادریه [بندر ...] ۶۳۳  
 نفت انگلیس و ایران «کمپانی ...» ۸۰۲  
 نیویورک ۶۰۸ - ۶۵۳

و

ولگا ۵۸۸ - ۶۶۲  
 ونیز ۵۶۴ - ۵۶۵ - ۵۶۷ - ۵۷۵ -  
 ۷۸۵  
 ونیه ۶۶۳ - ۷۳۷  
 وهابی ۶۳۷  
 ویزن فلس [کشتی ...] ۸۸۲ - ۸۸۳

ه

هامبورک ۷۴۳  
 هانزالیس [شرکت ...] ۸۸۲  
 هخامنشیان ۵۶۳ - ۵۷۶ - ۶۳۱ - ۶۶۱  
 ۶۶۴ - ۶۶۵ - ۶۶۸  
 هرات ۶۸۳ - ۶۸۴  
 هرمز [جزیره ...] ۵۶۶ - ۵۶۷ -  
 ۵۶۸ - ۵۶۹ - ۵۷۰ - ۵۷۲ -

لاهیجان ۶۵۱  
 لرستان ۵۶۱ - ۵۹۲ - ۵۹۳ - ۶۰۵ -  
 ۶۰۲ - ۶۰۳ - ۶۴۵ - ۶۶۳ -  
 ۷۲۸  
 لك ۸۴۴  
 لندن ۵۸۸ - ۵۹۵ - ۶۰۸ - ۶۳۰ و در  
 اكثر صفحات  
 لنگه [بندر ...] ۶۰۲ - ۶۶۶ - ۷۲۶ -  
 ۷۴۲ - ۷۴۵ - ۷۴۶ - ۷۵۶ -  
 ۸۴۹ - ۸۶۵  
 لوین [کشتی ...] ۸۵۸  
 لهستان ۵۹۴ - ۸۸۲  
 لیبون ۵۶۵

م

ماداگاسکار ۵۶۷  
 مازندران ۷۴۲ - ۷۶۶ - ۸۸۸  
 مازندران [ناوچه ...] ۷۶۱  
 محمره ۷۲۶ - ۷۲۷ - ۷۲۹ - ۷۴۶ -  
 ۷۴۸ - ۷۶۴ - ۷۹۴ - ۸۰۱  
 مدرس ۵۶۵  
 مدینه ۷۴۵  
 مسقط ۵۶۶ - ۵۶۸ - ۵۶۹ - ۵۷۳ -  
 ۵۷۶ - ۵۷۸ - ۵۸۰ - ۵۸۱ -  
 ۵۸۳ - ۵۸۵ - ۵۸۶ - ۵۸۷ -  
 ۵۸۹ - ۵۹۰ - ۶۰۰ - ۶۰۱ -  
 ۶۰۷ - ۶۲۵ - ۶۳۰ - ۶۳۱ -  
 ۶۳۶ - ۶۳۷ - ۶۴۰ - ۶۴۲ -  
 ۶۴۴ - ۶۴۵ - ۶۴۶ - ۶۴۷ -  
 ۶۴۹ - ۶۵۷ - ۶۶۶ - ۶۷۸ -  
 ۶۷۹ - ۶۸۲ - ۶۸۳ - ۶۸۵ -  
 ۷۰۲ - ۷۲۳ - ۷۲۸ - ۸۰۱ -  
 ۸۰۴ - ۸۰۶ - ۸۰۹ - ۸۱۰ -  
 ۸۱۱ - ۸۱۲ - ۸۲۵ - ۸۴۳ -  
 ۸۴۸  
 مستم ۵۸۱  
 مشهد ۵۹۲ - ۵۹۴ - ۶۵۱  
 مصر ۵۶۵ - ۵۶۷ - ۵۸۷ - ۶۶۴ -  
 ۷۶۵  
 مطرح ۵۷۶  
 مظفری [کشتی ...] ۶۶۲ - ۷۵۸

همدان ۸۷۹ - ۸۹۱  
 هندوستان (هند) ۵۶۳ - ۵۶۴ - ۵۶۵  
 ۵۶۶ - ۵۶۷ و در اکثر صفحات  
 هنگام [جزیره ...] ۶۳۱ - ۷۷۹ -  
 ۷۹۹ - ۸۰۰ - ۸۰۸ - ۸۱۴  
 ۸۱۷ - ۸۳۹ - ۸۴۷ - ۸۴۹  
 ۸۵۰ - ۸۵۸ - ۸۶۰  
 ۸۶۱ - ۸۶۲ - ۸۶۵ - ۸۶۶

۸۸۱

هورواستانی [شرکت ...] ۱۰۸

هوله [اعراب ...] ۶۳۲

هوین‌فلس [کشتی ...] ۸۸۳

هیمالایا ۶۷۹

## ی

یمن ۵۸۷

یونان ۵۶۵ - ۶۶۴

۵۷۳ - ۵۷۶ - ۵۷۷ - ۵۷۸  
 ۵۷۹ - ۵۸۰ - ۵۸۱ - ۵۸۲ - ۵۵۸  
 ۵۸۵ - ۵۸۶ - ۵۸۷ - ۵۸۸  
 ۵۸۹ - ۵۹۰ - ۵۹۱ - ۵۹۲  
 ۵۹۳ - ۵۹۵ - ۵۹۷ - ۵۹۸  
 ۵۹۹ - ۶۰۰ - ۶۰۱ - ۶۰۲  
 ۶۰۳ - ۶۰۴ - ۶۰۵ - ۶۰۶  
 ۶۰۷ - ۶۰۸ - ۶۱۰ - ۶۱۱  
 ۶۱۲ - ۶۱۳ - ۶۱۴ - ۶۱۶  
 ۶۱۷ - ۶۱۸ - ۶۱۹ - ۶۲۰  
 ۶۲۲ - ۶۲۵ - ۶۲۴ - ۶۶۵  
 ۶۶۶ - ۶۶۷ - ۶۶۸ - ۶۷۷  
 ۶۷۹ - ۸۶۷ - ۸۶۶  
 هلکیوت [جمعیت ...] ۶۵۷  
 هلند ۵۸۷ - ۵۸۸ - ۵۸۹ - ۵۹۰  
 ۶۰۰ - ۶۰۱ - ۶۰۲ - ۶۰۳  
 ۶۰۷ - ۶۱۲ - ۶۲۹ - ۶۳۲  
 ۶۳۳ - ۶۳۵ - ۶۴۱ - ۶۴۳  
 ۶۴۹ - ۶۵۴ - ۶۶۷ - ۶۶۹  
 ۶۷۳ - ۶۷۷ - ۷۶۰





## ماخذ و منابع هر دو جلد

- آدمیت ، دکتر فریدون : امیر کبیر و ایران . سه جلد . ۷۴۲ . انتشارات آذر . ۱۳۳۳ .
- آل احمد ، جلال : دریتیم خلیج فارس . جزیره خارك . کتابخانه دانش ۱۳۳۹ . ۱۶۰ ص .
- آزاد ، ابوالکلام : ذوالقرنین یا کورش کبیر . ترجمه باستانی پاریزی . تهران . ۱۷۰ ص .
- آل عصفور ، شیخ محمد الذخائر فی جغرافیای الجزایر و البنادر . نسخه خطی . کتابخانه حسین : سیدهاشم عدنانی
- آمار عمومی کل کشور : نشریه در ۱۲۷ جلد . سرشماری آماری سرتاسر کشور . مجلد ساکنان خلیج فارس و بحر عمان .

## الف

- ابن بلخی : فارسی نامه . به اهتمام سیدجلال الدین تهرانی . ۱۳۱۳ شمسی . ۵۲۲ ص .
- ابن حوقل : صورة الارض . ترجمه دکتر جمفر شعار . بنیاد فرهنگ . ۱۴۳۵ . ۳۶۶ ص .
- ابن بطوطه : سفرنامه . ترجمه محمدعلی موحد . بنگاه ترجمه و نشر کتاب . ۱۳۳۷ . ۷۹۸ ص .
- ابوالفداء : تقویم البلدان . ترجمه عبدالحمید آیتی . بنیاد فرهنگ ایران . ۱۳۴۹ . ۶۹۸ ص .
- ابوزیدحسن سیرافی : سلسله التواریخ . (شگفتی های جهان باستان) ترجمه محمد لوی عباسی . ۱۳۳۵ . گوتمبرک . ۱۶۸ ص .
- ابوسلیمان محمدبن عامر بن یادداشت های ابوسلیمان . از انتشارات حکومت بمبئی شماره ۲ : رشید ، شیخ :
- اتچنسن : معاهدات و قراردادهای ممالک مجاور هندوستان . هند جلد . سیزدهم . ایران . لندن . ۱۹۰۴ .
- ادوارد میر : دائرة المعارف بریتانیا . مقاله . جلد ۲۱ ص ۲۵۴ . نسخه انگلیسی .
- اردشیر بابکان : کارنامه ، ترجمه احمد کسروی . نشریه شماره ۶۰ چاپ اول . ۱۳۲۸ . ۶۵ ص .

- اسپرنگر : لشکرکشی ایوس گالوس به عربستان. نسخه انگلیسی ۱۸۷۲ لندن - ۲۷۵ .
- اسناد وزارت امور خارجه پرونده ۳۷۱ - ۱۵۳۵۵ سال ۱۹۳۱ از برگ ۱۹۷ تا ۲۹۵ - انگلیس : نیروی دریائی ایران . تخلیه باسیدو و هنگام در پرونده‌های: ۲۰۰۵۳ - ۲۰۰۴۰ - ۱۴۵۴۲ - ۲۰۸۳۶ سال‌های ۱۹۳۰ تا ۱۹۳۲ .
- اسناد وزارت امور خارجه مجموعه‌های سلطنتی دوران سلطنت ناصرالدین شاه. کتابخانه ایران: وزارت امور خارجه ایران. مجلدات: ۶۰۴۴ - ۶۱۶۲ - ۶۲۳۸ - ۶۲۷۶ - ۶۴۶۶ .
- اسناد ایران و خلیج فارس مجموعه مکاتبات و گزارش‌های روزانه نماینده کمپانی هند در اداره هند: شرقی در گمبرون گزارش‌های از آگست تا دسامبر ۱۷۴۱ افضل‌الملک، غلامحسین : کراسه‌المعی . نسخه خطی مجلس شورایملی ۱۱۸۲۱۱ اقبال، عباس: میرزاتقی‌خان امیرکبیر . انتشارات دانشگاه تهران ۱۳۴۰ . ۴۲۷ ص.
- مطالعاتی درباب بحرین و سواحل و جزایر خلیج فارس . تهران . ۱۳۲۸ چاپخانه مجلس . ۱۶۴ ص
- آثار شهرهای باستانی سواحل خلیج فارس و دریای عمان : انجمن آثار ملی . ۱۳۴۸ . ۱۱۳۶ ص - خلیج فارس . ابن‌سینا . ۱۳۴۵ . ۱۴۰ ص
- جلد چهارم تفسیرات افونسوالبوکرک کبیر . ۱۸۷۵ - لندن . نسخه انگلیسی : البوکرک :
- امام شوشتری ، سیدمحمد فرهنگ و اژه‌های عربی در زبان فارسی . انجمن آثار ملی . علی : ۱۳۴۷ . ۸۰۷ ص
- امیرنظام گروسی: مجموعه گزارشات . کتابخانه ملی ملک . نسخه خطی . شماره ۶۲۰ - ۱۳۳۶۵ .
- خواندنیها . سال ۲۸ : امیرانی، علی‌اصغر :
- سفری به ترکیه و ایران (استفاده شده از متن هادی‌حسن) انز :
- ای‌پسینگ جوموز : یک رویداد مذهب بودائی: از خاطرات دریای جنوب، تدوین کنند: تاگالولو . آکسفورد . ۱۸۹۶ . ۲۹۳ ص.

## ب

- باربوسا، دورانه : توصیفی از کرانه‌های افریقای شرقی و مالامار . به اهتمام وترجمه: ای. استانلی. ۱۸۶۶ لندن.
- باستانشناسی و هنر ایران : مجلد: شماره ۵ سال اول
- بایندر، دریابان غلامعلی : خلیج فارس . ۱۳۱۷ . ۱۴۸ ص

- بدجر ، ژ. ب : تاریخ امامان و سادات عمان . ۱۸۷۱ - لندن . ۲۰۲ ص  
 بدیع ، امیرمهدی : یونانیان و بربرها . ترجمه احمد آرام . دو جلد .  
 جلد اول شرکت سهامی انتشار ۱۳۴۳ . ۱۷۶ ص . جلد دوم  
 بنیاد فرهنگ - ۱۳۴۷ . ۲۲۹ ص .  
 براون ، پرفسور ادوارد : تاریخ ادبیات ایران . ۱۹۰۸ . نسخه انگلیسی .  
 برتولد ، لوخر : چین و ایران (نقل از هادی حسن)  
 بررسی های تاریخی ، مجله : شماره های یک سال ۴ و ۴ سال ۴  
 برگس ، ج : یادداشت های درباره معابد سنگی بودائی آجاتتا ، بمبئی ۱۸۷۹ .  
 بزرگ شهریار رامهرمزی : عجائب هند . ترجمه محمد ملک زاده . بنیاد فرهنگ ایران .  
 ۱۳۴۸ . ۱۶۷ ص .  
 بولنیوس ، لوس : جاده ابریشم . ۱۹۶۶ . نیویورک . ۲۵۰ ص .  
 بهارمست احمد : نه نبرد . ۱۳۴۷ . ۲۸۹ ص . ۷۵ صفحه گراور .  
 بهروز ، ذبیح : تقویم و تاریخ در ایران . ایران کوده - شماره ۱۵ . ۱۳۳۱ .  
 ۱۳۹ ص .  
 تقویم نوروزی شهریار ایران کوده . شماره ۱۸ . ۱۳۴۷ .  
 ۱۲۲ ص .  
 بیرونی ، ابوریحان : التفهیم . باتصحیح جلال همائی . ۱۳۱۶ . چاپخانه مجلس .

## پ

- پاروک : سکه های ساسانیان . ۱۹۲۴ .  
 پیروکیوس : پارسی نیکو . به اهتمام اچ - بی دیوئینگ . (نام این کتاب  
 پارسی زیبا نیز ترجمه شده)  
 پرینسپ : یادداشت درباره آلات و ادوات کشتیرانی اعراب . ۱۸۳۶ .  
 پلوتارک : زندگی ها . (زندگی تمبستوکل)  
 ۲۸۶ ص . ترجمه احمد کسروی . باهماد آزادگان . ۱۳۲۹ .  
 پورداود : یشت ها : زبان و فرهنگ ایران نشریه ۵۱ انتشارات طهوری  
 پوستوس اشتراندس : آثار باستانی افریقای شرقی . ۱۸۹۹ .  
 پیام : مجله ارکان یونسکو در ایران . شماره ۴ سال اول . ۱۳۴۸ .  
 پیرس ، سرگرد بی : زنگبار . ۱۹۲۰ . لندن  
 پیمان : ماهنامه . احمد کسروی . ترجمه سخنرانی لکه هارت . محمد  
 احمدخان بهادر . (این سخنرانی سه بار در مجموعه چند  
 تاریخچه نقل شده)  
 پیرنیا ، حسن (مشیرالدوله) : ایران باستان . سه جلد : جلد اول ۹۰۶ ص ۱۳۱۱۰ جلد دوم

۹۰۷ تا ۱۹۵۱ . ۱۳۱۱ . جلد سوم ۱۹۵۴ تا ۲۷۲۳ . ۱۳۱۳

## ت

- تیکسیرا : سفرهای پدرو . ترجمه سیفگر . ۱۹۰۹ . لندن .  
 تادوسی : مقدمه کشتی‌های باستانی . ۱۸۹۴ . کمبریج .  
 تقی‌زاده، سیدحسن : گاه‌شماری در ایران قدیم . تهران . ۱۳۱۶ . ۲۰۶+۳۸۹ ص.  
 تمدنی، احمد : سالنامه تمدن سال ۱۳۱۸ . ترجمه مقاله لکه‌هارت از ادیب طوسی.  
 توملس ، ادوارد : غزالی وزهره . مجله خواندنیها . سال ۱۳۲۸  
 تهران مصور : مجله . شماره ۱۲۲۵ . ۵ اردیبهشت ۱۳۴۶ .  
 تهرانی ، سیدجلال‌الدین : گاهنامه سال ۱۳۱۱ . مجلس شورای ملی . ۹۵ ص.  
 تیکولو کونستی : سفرهای تیکولو کونستی در هندوستان در قرن پانزدهم . لندن ۱۸۵۷ . به‌اهتمام انجمن هامکویت .  
 تیلر، سروان رابرت : یادداشتهائی درباره ایالت عمان - جغرافیای خورفکان و جلفار

## ث

- ثعالبی : تاریخ شاهان ایران . به‌اهتمام رومتیژگ . پاریس . ۱۹۱۱ . ۶۱۷ ص.

## ج

- جهان نو : مجله . دروازه جنوبی ایران . ترجمه علی‌جوهر کلام.

## چ

- چارلز، گلین : نوشته‌هائی در تاریخ و جغرافیا و تجارت افریقای شرقی (نقل از هادی حسن)

## ح

- حامی، مهندس احمد : رساله خط فارسی . سخنرانی در دانشگاه تبریز و دانشکده فنی تهران . خرداد ۱۳۴۹ . ۲۵ ص  
 حدودالعالم من المشرق الی (نویسنده ناشناس) ۳۷۶ هجری . چاپ ۱۳۵۲ هجری . سید المغرب : جلال‌الدین تهرانی . ۱۴۹ ص.  
 حمدالله مستوفی : نزهةالقلوب . بکوشش محمد دبیرسیاقی . طهوری . ۱۳۳۶ . ۲۴۵ ص.

حورانی ، جرج : دریانوردی عرب در دریای هند. ترجمه دکتر محمد مقدم . فرانکلین ابن سینا. ۱۳۳۸ . ۲۰۸ ص .

## خ

خانمک ساسانی ، سید دست‌پنهان سیاست انگلیس در ایران . سازمان اسپندار . احمد: ۱۰۵ ص .

خلیج فارس: سمینار وزارت اطلاعات . دو جلد ۱۳۴۱ . ۳۷۷ ص .  
خلیلی عراقی، محمدعلی: وقایع شهریور ۱۳۲۰ . جلد اول ۱۳۲۲ ۳۷۵ ص . جلد دوم ۱۳۲۳ . ۴۲۵ ص .

خواندنیها: مجله . شماره‌های ۴۹ به بعد سال ۱۳۲۸

## د

دمرگان: سکه‌های مشرق. (کتابخانه موزه ایران باستان)  
دورانت، ویلیام: تاریخ تمدن. مشرق زمین گاهواره تمدن . ترجمه مهرداد مهری. فرانکلین اقبال. ۱۳۴۳ . ۵۶۶ ص  
تاریخ تمدن . یونان باستان . کتاب دوم. ترجمه دکتر آریان‌پور . فرانکلین اقبال. ۱۳۴۳ . ۳۱۱ ص

## ذ

ذکریابن محمدبن محمود آثار البلاد و اخبار العباد . به اهتمام و مستفله ۱۸۴۸ . گوتتنگن قزوینی:

## ر

راجرز ، ر.و: تاریخ کهن (نقل از هادی حسن)  
راسن ، سرهنگ : مختصری از شرح عمان. ۱۸۲۷ - ۱۸۸۳ .  
راسپون، آ.ای.ج: سکه‌های سلسله آندرا . لندن . ۱۹۰۸ .  
راولینسن ، جی : پنج پادشاهی بزرگ جهان باستان. جلد دوم . ۱۸۶۴ هفتمین کشور سلطنتی بزرگ شرقی . ۱۸۷۵ . ۵۱۶ ص .  
رحیم‌زاده صفوی : ایران اقتصادی . جلد اول . ۱۳۰۸ . کتابخانه ترقی . ۲۱۵ ص .  
رزم‌آراء ، سیهبد حاجعلی: جغرافیای نظامی جزایر خلیج فارس. چاپخانه ارتش . ۱۳۲۰ ، ۱۳۲ ص  
روزگارفو : مجله . نقشه‌برداری شرق و وسطا . شماره ۴ . جلد ۴ . اسطراب جلد دوم . شماره ۲ . لندن . ۱۹۵۲ .

## ژ

ژورنال آسیائی : مجله. اپریل و ژون ۱۹۲۴. پاریس.

## س

سارتون، جرج: تاریخ علم. ترجمه احمد آرام. فرانکلین. ۱۳۴۶. ۹۶۴ ص.  
تمدن ساسانی. ۱۳۴۴. ۳۸۰ ص.

سامی، علی : تمدن هخامنشی دو جلد. ۱۳۴۱. ۴۰۳ + ۳۴۶ ص  
گزارش‌های باستانشناسی. مجلد چهارم. ۱۳۳۸. ۴۱۴ ص.  
از نشریات دانشگاه پهلوی شیراز.

سایکس، سرپرسی : تاریخ ایران. ترجمه فخرداعی. وزارت فرهنگ ایران.  
۱۳۲۳. جلد اول ۸۰۴ ص جلد دوم ۷۹۴ ص ۱۳۳۳.  
هشت سال در ایران. ترجمه حسین سعادت نوری. اصفهان  
۱۳۱۵. ۲۰۳ ص.

سدیدالسلطنه کبابی، محمدصید مروارید. کتابفروشی تهران. ۱۳۰۸. ۱۱۱ ص.  
علی:

سلسیل بن رزاق : تاریخ جنگ‌های ایرانیان در عمان. انتشارات جمعیت هلکیوت.  
سنگلجی، ناسروان : راهنمای خلیج فارس (نشریه‌دریاداری انگلیس) پلی کی. دو  
جلد. نشریه قسمت آموزشی نیروی دریائی ایران. ۲۴۲+۲۵۳ ص.  
علیمحمد:

سیدی علی، دریا سالار ترک: محیط. شروع جغرافیائی دریا‌های خلیج فارس و هندوستان  
ترجمه از آلمانی. بپتر بامقدمه و سی نقشه توسط توماشک.  
۱۸۹۷. وین

## ش

شاملو، حبیب‌الله : تاریخ ایران. از ماد تا پهلوی. ۱۳۴۷. صفی‌علیشاه ۱۰۲۳  
ص.

شاهنده، عباس: روزنامه فرمان. شماره اول. بهمن ۱۳۴۶.

شوف : دریای ارتیره. ۱۹۱۲. لندن

## ط

طباطبائی : سالنامه. سال هشتم. سال ۱۳۲۴  
داراب‌نامه. بکوشش ذبیح‌الله صفا. بنگاه ترجمه و نشر کتاب.  
طرطوسی : دو جلد. ۱۳ ص.

## ف

- فرامرزی ، احمد: جزیره خارك . تاريخ و جغرافياى خليج فارس شماره ۳ . بكوشش حسن فرامرزی . ۱۳۴۷ . ۹۲ ص .  
 كريمخان زند و خليج فارس . سپهد . ۱۳۴۶ . ۱۱۲ ص
- فران ، گابریل : دائرةالمعارف اسلامى . كلمه ابن ماجد . نسخه انگليسى متون مربوط بخاور دور . چاپ پاریس . ۱۹۰۳ . ۸۲۳ ص .
- فرانتز ، اشتولمان : كاردستى و صنعت در افريقاى شرقى . ۱۹۱۰ . هامبورك
- فردوسى ، حكيم ابوالقاسم: شاهنشاه: ژول مول . هفت جلد . فرانكلين . ۱۳۴۵ .  
 شاهنامه . فرهنگستان علوم شوروى - انستيتو ملل آسيا . برتلس و عماناف . ۱۹۶۶ . در ۹ جلد
- فلسفى ، نصرالله : روابط ايران و اروپا در دوره صفويه . ۱۳۱۶ . ۲۰۰ ص .

## ق

- قائم مقامى ، جهانگیر: بحرين ومسائل خليج فارس . طهورى . ۱۳۴۱ . ۱۹۷ ص .  
 تحولات سياسى نظام ايران . على اكبر علمى . ۱۳۲۶ .  
 ۲۵۱ ص .

## ك

- كاراگا : تاريخ پارسيان . لندن . ۱۸۷۸ .  
 كاوش : مجله . سال اول . شماره اول .
- كرزن ، لرد جرج ناتانيل: ايران ومسئله ايران ، ترجمه على جواهر كلام .  
 انتشارات ابن سينا . چاپ دوم . ۱۳۴۹ . ۳۲۹ ص .  
 چاپ اول: تلخيص بنام: جهانگردي در ايران . ۱۳۲۲ . مجله راه آهن .
- كريستنسن ، ارتور : ايران در زمان ساسانيان . ترجمه رشيد ياسمى . ۱۳۱۷ . ۴۹۴ .  
 كوئيمبرا : وقايع دوران سلطنت مانوئل كوئيمبرا . ۱۷۹۰ .
- كوبلت ، كولاس : نقشه بردارى مسيحي (نقل از هادى حسن)

## گ

- گراهمن : مسقط . جلد سوم . لندن . ۱۸۷۸ .
- گردیزی : زين الاخبار . كتابخانه كمبريج (نقل از هادى حسن)
- گرشاسب نامه : خطى . از مجموعه كتب خطى شادروان خان ملك ساسانى .

گريشمن : ايران از آغاز تا اسلام. ترجمه دكتور محمد معين. بنگاه ترجمه و نشر كتاب .  
خارك. نشریه شرکت های عامل نفت ایران . ۱۳۳۹ . ۱۵ ص.

## ل

لانگلس: رابطه سفرهای اعراب و ایرانیان در قرن نهم مسیحی در هندوستان و چین . ترجمه رنو . ۱۸۴۵ .  
لسترنج، گی جغرافیای تاریخی سرزمین های خلافت شرقی. ترجمه محمود عرفان. بنگاه ترجمه و نشر کتاب . ۱۳۳۷ . ۶۰۹ ص  
لكهارت ، دكتور لورنس : سخنرانی در انجمن آسیائی ایران در لندن . ۱۹۳۶ .  
نادرشاه . لوزاك لندن . ۱۹۳۸ . لندن . ۳۴۴ ص.

## م

مجله دانشکده ادبیات تبریز : سال شانزدهم .  
محمدبن نجیب بکران: جهان نامه. بکوشش دكتور محمدامین ریاحی . ۱۳۴۲ . ۱۳۹ ص.  
محمدکاظم بیگ مروزی عالم آرای نادری: فرهنگستان علوم شوروی . سه جلد . ۱۹۶۰  
سمرقندی: ۱۹۶۵ . ۱۹۶۶ . بکوشش . شچگلوا . البیوا . شیتوف.  
محمد موسی ، دكتور : المعجم فی اللغة الفارسیه . مصر ۱۳۷۱ . فارسی عربی .  
محمود ، محمود : تاریخ روابط سیاسی ایران وانگلیس در قرن نوزدهم. جلد دوم. اقبال . از ۲۹۱ تا ۶۰۰ .  
محیط طباطبائی، سیدمحمد: مقاله جزر ومد درخلیج فارس ، نشریه وزارت امور خارجه. دوره سوم. شماره ۱۱ .  
مرزهای نو: مجله اداره اطلاعات امریکا - تهران . ۱۴۲۲ .  
مذاکرات مجلس: روزنامه . دوره هفتم . جلسه بیست وهفتم .  
مسعودی ، حسین: مروج الذهب. ترجمه ابوالقاسم پاینده.  
مسعودی، عباس: اطلاعات ماهانه. شماره ۱۸ . سال پنجم.  
مشیرالدوله ، میرزاجعفر : مجموعه رسائل. سال ۱۲۸۲ هجری. کتابخانه وزارت امور خارجه ایران . خطی .  
مقتدر، سر لشکر غلامحسین: نبردهای بزرگ نادرشاه . ۱۳۳۷ . ۱۹۲ ص  
احسن التقاسیم فی معرفته القالیم . ۳۲۷ هجری. لندن . ۱۹۰۶ .  
مقدسی، شمس الدین : ۴۲۲ ص  
تاریخ سکه از قدیمترین ازمنه تا دوره اشکانیان . دانشگاه  
ملکزاده بیانی : تهران . ۱۳۴۶ . ۲۰۷ ص.



مویر ، دبلیو : حیات محمد . ۱۹۲۳ . ادینبورگ . ۴۷۱ ص .  
 مهدی‌خان، میرزا (منشی دره نادری . چاپ سنگی هند . ۱۲۷۱ هجری . ۳۳۹ ص  
 نادر):

مهنامه نیروی دریائی ایران : شماره ۸ سال دوم  
 میلز، سرهنگ س.ب: کشورها و طوایف خلیج ایران.

## ن

نثارکوس : سفرنامه . کتابخانه مجلس شورایملی . بزبان انگلیسی . ۴۲۰  
 ص.

نادیا سوسای : آسیای پرتقال (نقل از هادی‌حسن)

ناصرخسرو علوی : سفرنامه . کتابخانه محمدی . تهران . ۱۳۲۶ . ۲۵۰ ص .

نشات، صادق (میرداماد): تاریخ سیاسی خلیج فارس . کانون کتاب . ۱۳۴۴ . ۶۸۱  
 ص.

نظامی : اسکندرنامه نظامی - مجموعه خمسه حکیم نظامی . امیرکبیر .  
 ۱۳۵۱ ص .

نقیسی ، سعید : بحرین . حقوق هزار و هفتصدساله . طهوری . ۱۳۳۳ . ۶۵ ص .

نولدکد : حماسه ملی ایران (نقل از نه نبرد)

نهایطیان ، آ: اقلیم سواحل خلیج فارس و دریای عمان . هواشناسی ایران .  
 تهران . ۱۳۴۸ .

نیهر ، گارستن : جغرافیا و تاریخ عمان (نقل از تاریخ نادر لکه‌هارت)

نیروی دریائی ایران : نشریه مخصوص ناو آرتمیز . ۱۳۴۹ . ۲۰ ص .

## و

واتسن ، گرانت : تاریخ قاجاریه . ترجمه وحید مازندرانی . چاپ اول .  
 انتشارات سخن . ۴۳۱ ص .

واجرابدهی : سفرنامه دریائی (نقل از هادی‌حسن)

وارتما : سفرهای لودویکوای وارتما . انجمن هالکویت . ۱۸۶۳  
 لندن .

واسکو دوگاما : شرح سفر در سال ۱۴۹۷ . به‌اهتمام آ. هرکولانا . ۱۸۶۱ .  
 لیسبون .

وزارت امور خارجه : مجلد دوره دوم . سال ۱۳۳۷ . تحت نظر اداره اطلاعات و  
 مطبوعات .

وقایع اتفاقیه : روزنامه . شوال ۱۳۰۴ .

ویلن، سرارنولد : خلیج فارس از قدیمترین ازمنه تا اوایل قرن بیستم . نشریه

مجله قشون . چاپ اول ۱۳۱۰ .  
چاپ دوم . بنگاه ترجمه و نشر کتاب . ۱۳۴۸ . ۳۳۳ ص .

### ه

- هادی‌حسن پرفسور : تاریخ کشتیرانی ایرانیان . شرکت متهون . لندن . ۱۹۲۸ .  
۱۷۶ ص .
- هارتمن ، مارتین : دائرةالمعارف اسلامی . مقاله درباره چین . فرانسه . ص  
۸۳۹ .
- هدایت ، مخبرالسلطنه : خاطرات و خطرات . ۱۳۲۰ . ۶۴۸ ص .
- هوارت ، کلمنت : تاریخ عربها (نقل از هادی‌حسن)
- هیل ، دبلیو : بازرگانی چین و عرب (نقل از هادی‌حسن)

### ی

- یادگار : مجله : شماره اول دوم سال ۱۳۲۶
- یغمائی : مجله یغما : سال ۷ شماره ۸ . سال ۱۲ شماره ۳ .
- یول : ختای و راه آنسوی آن . جلد اول . لندن . ۱۹۱۵ .



## آثار نگارنده این کتاب

از مجموعه اسناد و مدارك سیاسی و تاریخی :

- ۱- درکرانه‌های کارون و شط‌العرب و اسناد تاریخی و حاکمیت ایران چاپ اول پاورقی روزنامه کیهان از شماره ۲۰۸۶ به بعد - چاپ دوم ۲۵۱ صفحه سال ۱۳۳۰
  - ۲- من از بحرین می‌آیم - یا اسناد حقانیت ایران روزنامه ایران - سال ۱۳۲۷
  - ۳- پسران صولت قشقایی - ۲۱۸ صفحه سال ۱۳۳۳ چاپخانه تهران مصور .
  - ۴- مورگان شوستر و اختناق ایران - ۷۱ صفحه سال ۱۳۴۵ - چاپخانه - کاویان .
  - ۸- حقوق بگیران انگلیس در ایران - ۴۷۷ صفحه سال ۱۳۴۷ - چاپخانه داورپناه - چاپ سوم .
  - ۹- سفرنامه میرزا صالح شیرازی - از انتشارات روزن ۴۵۰ صفحه - سال ۱۳۴۷ چاپخانه داورپناه - چاپ سوم .
  - ۱۰- میرزا صالح شیرازی - ۴۰ صفحه - سال ۱۳۴۶ .
  - ۱۱- نخستین چاپخانه در ایران - سال ۱۳۴۷ - یازدهمین نشریه روزنامه ارمنی آلیک .
  - ۱۲- فراموشخانه و فراماسونری در ایران - در سه جلد چاپ داورپناه قطع وزیری :
  - الف - جلد اول از سال ۱۸۱۰ تا ۱۸۱۹ میلادی - ۷۱۴ صفحه .
  - ب - جلد دوم از ۱۹۰۰ تا ۱۹۱۸ میلادی - ۷۵۵ صفحه .
  - ج - جلد سوم از ۱۹۱۹ تا ۱۹۶۸ میلادی - ۷۷۵ صفحه .
  - ۱۳- ایرانیان ارمنی - سال ۱۳۴۹ . ۲۰۶ صفحه .
  - ۱۴- میرزاملکم خان . زندگی و کوششهای او - صفی‌علیشاه ۱۳۴۹ صفحه .
- از مجموعه داستان‌ها :
- ۱۵- جاسوس - جنگهای پارتیزانی عشایر و مردم آذربایجان و زنجان سال ۱۳۲۴ . مجله تهران مصور . ۱۳۴۳

۱۶- مأمور مخصوص هیتلر - عملیات حزب کبود. سرگرد شولتسه. مایر. مولر. کرومر. آلفونس جاسوسان هیتلر در سال ۱۳۲۰ در ایران. مجله تهران-مصور از ششم اردیبهشت ۱۳۴۷ به بعد.

در زیر چاپ :

۱۷- پیرم‌خان و انقلاب مشروطیت ایران

۱۸- آخرین قتل‌عام ارومیه

آماده چاپ :

۱۹- هجوم امریکا به ایران ۱۸۵۶ - ۱۹۶۸

۲۰- بمب‌سازان گرجی و قفقازی در انقلاب‌های ایران

۲۱- روزنامه‌نگاری در ایران

۲۲- حزب کمونیست در ایران از ۱۲۹۸ تا ۱۳۲۰ شمسی



شماره ثبت کتابخانه ملی ۱۲ - ۳۶/۱/۱۴ - بهای دو جلد: ۱۱۰۰ ریال

