



نیروی دریایی ایران در خلیج فارس

(قرن هیجدهم میلادی)

نویسنده: ویلم فلور

مترجم: رجب علی کاوانی

به کوشش مسعود رضایی

مرکز مطالعات خلیج فارس



در قرن هیجدهم میلادی / دوازدهم هجری قمری، ایران نیروی دریایی نسبتاً چشمگیری را تشکیل داد. تا آن زمان پادشاهان ایران برای حفظ امنیت در خلیج فارس به قدرت های خارجی متکی بودند. طی قرن شانزدهم میلادی / دهم هجری، نیروی دریایی پرتغال در خلیج فارس مسلط بود؛ در حالی که در قرن هفدهم و اوایل قرن هیجدهم میلادی هلندی ها و، تا حدودی کمتر، انگلیسی ها برتری داشتند. امن بودن مرزهای جنوبی ایران بعد از فتح هرموز، در ۱۶۲۲ م / ۱۰۳۱ ه ق، کشور را از نیروی دریایی بی نیاز می کند؛ با وجود این، برای حفظ امنیت، در خلیج فارس گاهی به هلندی ها و انگلیسی ها متکی بود. کمک نیروی دریایی انگلستان به ایران در فتح هرموز سرمشقی برای قرن بعد شد. آشکار بود که اتکا به قدرت های دیگر برای حفظ امنیت، تا زمانی که تهدیدی واقعی برای مرزهای ساحلی ایران در جنوب وجود نداشت، سیاست کارآمدی بود. با این حال، این رویکرد ایران را در موقعیت وابسته و آسیب پذیری در مقابل هلندی ها و انگلیسی ها قرار داد. هرچند در این زمینه میان هلندی ها و ایرانی ها مذاکراتی شد، هرگز قدرت های اروپایی رسماً قراردادی را برای حفاظت از قلمرو ایران در خلیج فارس منعقد نکردند. قدرت های دریایی نه اصولاً، بلکه عمدتاً به حفاظت از راه های تجاری خویش علاقه مند بودند. در نتیجه، حمله به سواحل ایران، اگر مانع فعالیت های تجاری شان نمی شد، به آنان ربطی نداشت. نه انگلیسی ها و نه هلندی ها، به عملیات نظامی در خلیج فارس تمایلی نداشتند. در نهایت، هدف اصلی آنها به دست آوردن پول بود نه جنگ کردن. هنگامی که ایران نیاز به نیروی دریایی داشت تا با حملات مسقط مقابله کند، معلوم شد که سیاست اتکا به هلندی ها و انگلیسی ها کارآمد نیست. این سیاست در زمان منازعه با خود این قدرت های دریایی هم ثمربخش نبود. زیرا، وقتی چنین منازعاتی به عملیات نظامی منتهی می شد، مثل آنچه در ۱۶۴۵ م / ۱۰۵۵ ه ق و ۱۶۸۵ م / ۱۰۹۷ ه ق در مقابل هلندی ها اتفاق افتاد، ایران نمی توانست از بسته شدن بنادر جنوبی

خود جلوگیری کند. علاوه بر این، فقدان نیروی دریایی؛ جلو سیاست‌های توسعه طلبانه ایران در خلیج فارس را می‌گرفت. تمام این ملاحظات به کوشش‌هایی برای تشکیل یک نیروی دریایی ایرانی در سال‌های ۱۷۱۸ م / ۱۱۳۱ ه‍.ق و ۱۷۳۴ م / ۱۱۴۷ ه‍.ق، منجر شد؛ هرچند فقط اقدام سال ۱۷۳۴ م موفقیت‌آمیز بود. بعد از فتح هرموز که نقطه پایانی بر برتری پرتغالی‌ها در خلیج فارس بود، دولت ایران علاقه بیشتری به گسترش نفوذ خود در منطقه نشان نداد. احتمالاً حاکم فارس، امام‌قلی خان، هنوز در اندیشه اخراج پرتغالی‌ها از مسقط بود. شاه‌بندر بندرعباس در پایان سال ۱۶۲۴ م / ۱۰۳۳ ه‍.ق، ه‍.ق برای هلندی‌ها شرح داد که انگلیسی‌ها با سه کشتی در ۱۶۲۵ م / ۱۰۳۴ ه‍.ق از چنین عملیاتی حمایت خواهند کرد. او از هلندی‌ها نیز خواست که با نیروی دریایی خود به او کمک کنند، اما پذیرفته نشد. ویسنیخ، نماینده هلندی‌ها در بندرعباس، برای مدیران فی.یو.سه. یا همان شرکت ((هند شرقی هلند)) گزارش داد که پرتغالی‌ها هنوز در تجارت خلیج فارس مداخله می‌کنند و این برای هلندی‌ها بیشتر از ایرانی‌ها سودمند است که در رابطه با دخالت‌های پرتغالی‌ها اقدامی کنند. با وجود این، وی تصمیم‌گیری مثبت را به عهده مدیران فی.یو.سه گذاشت. (۱) به احتمال قوی، امام‌قلی خان این نماینده را به منظور سنجش تمایل هلندی‌ها و انگلیسی‌ها برای درگیر شدن در یک عملیات نظامی در خلیج فارس نزد آنها فرستاده بوده است. ایران در این زمان درگیر جنگ با عثمانی‌ها و امام‌قلی خان در منطقه بصره سرگرم بود. شایعاتی به آمستردام می‌رسد مبنی بر اینکه ویسنیخ با مهیا کردن نیروی دریایی هلندی‌ها بر ضد عثمانی موافقت کرده است، اما مدیران صراحتاً آن را ممنوع کردند (۲) برتری نیروی دریایی اروپاییان در خلیج فارس آشکارا از سوی شاه صفی اول به رسمیت شناخته شده بود، زیرا وی، در پایان سال ۱۶۲۹ م / ۱۰۳۹ ه‍.ق، برنامه‌ای به شاهزاده فردریک هندریک، ستادها و در هلند، (۱۶۲۵-۱۶۴۷) از او خواست که به دور نگاه داشتن پرتغالی‌ها ادامه دهد، در مقابل، ایرانیان بدون استثنا

راه را برای تمام مسافران دریایی باز خواهند گذاشت. (۳). در اواخر سال ۱۶۳۲ م / ۱۰۴۲ ه ق، امامقلی خان باردیگر پیشنهاد کرد که انگلیسی‌ها و هلندی‌ها مشترکاً فتح مسقط را بر عهده بگیرند. هلندی‌ها عقیده داشتند که ممکن است انگلیسی‌ها برای خوش خدمتی نزد امامقلی خان و شاه با چنین کمکی از جانب نیروی دریایی خود موافقت کنند؛ در حالی که انگلیسی‌ها معتقد بودند که هلندی‌ها چنین انگیزه‌ای دارند. چون هر دو کشور در حال انعقاد قرار داد صلحی با پرتغالی‌ها بودند، نمی‌خواستند بیش از این درگیر این ماجرا شوند و از آنجا که امامقلی خان به تازگی امتیاز گشودن یک دفتر تجاری را در بندر کنگ به پرتغالی‌ها داده بود، هلندی‌ها نسبت به انگیزه‌های وی بدگمان بودند. از این رو، به کارگزار هلندی دستور داده شد که تصمیم‌گیری در این مورد را به فرماندار کل در باتاویا (جاکارتا) محول و در مورد هر نوع قول یا امتیاز داده شده از سوی امامقلی خان به انگلیسی‌ها اطلاعاتی جمع‌آوری کند. با وجود این، این طرح، اگر هم واقعاً وجود داشت، با اعدام امامقلی خان به فرمان شاه صفی اول در ۱۶۳۳ م / ۱۰۴۲ ه ق، لغو شد (۴). ایران همچنان به حفاظت هلندی‌ها از بنادر جنوبی خود متکی بود. مثلاً در پنجم آوریل ۱۶۳۹ م / ۱۰۴۹ ه ق، شاه‌بندر (شهبندر) بندر عباس از هلندی‌ها درخواست یک کشتی برای دستگیری یک یاغی می‌کند. در ۲۵ آوریل کشتی دسان فورت بدون کسب موفقیت بازگشت، زیرا شورش نام‌برده با آگاهی از عملیات به بصره فرار کرده بود. در اوایل ۱۶۴۰ م / ۱۰۵۰ ه ق، شاه‌بندر بندر عباس از هلندی‌ها درخواست اقدامی بر ضد دخالت پرتغالی‌ها در تردد دریایی محلی در حوالی قشم و لارک کرد. اما پرتغالی‌ها قبل از هرگونه اقدامی از طرف هلندی‌ها رفته بودند. بنابراین، ادعای خلیسنس مدیر فی. یو. سه. در ایران در ۱۶۴۱ م / ۱۰۵۱ ه ق، که می‌گفت هلندی‌ها مرزهای جنوبی ایران را برضد عثمانی‌ها حفاظت می‌کنند و، در نتیجه، میرزا تقی اعتمادالدوله {لقب افتخارآمیز وزیران در دوره صفویه} باید این خدمت را در ارزیابی منافع روابط ایران با

هلندی ها در نظر بگیرد، مبالغه آمیز نبوده است. (۵) بی علاقگی پادشاهان صفوی به تشکیل یک نیروی دریایی ایرانی تا حد زیادی ناشی از آرامش نسبی مرزهای جنوبی ایران در مقایسه با مرزهای غربی، شمالی و شرقی بود که، به ترتیب، در جریان منازعاتی با عثمانی ها، ازبک ها و مغولان هندوستان مورد هجوم قرار می گرفتند. حتی منازعه نظامی با هلندی ها در ۱۶۴۵ م / ۱۰۵۵ ه ق با باعث بسته شدن خلیج فارس و متوقف شدن کشتی های تجاری ایران شد، به تغییری در این مورد منتهی نگردد. دولت ایران دریافته بود که هلندی ها به تسخیر قلمرو و منازعه طولانی که به تجارت و سود آنان لطمه خواهد زد، علاقه مند نیستند. (۶) طی مذاکرات متعاقب آن، هلندی ها در میان چیزهای دیگر پیشنهاد کردند که، در قبال تجارت آزاد و بدن مانع، قلمرو ایران را در مقابل هر نوع حمله دریایی دشمنان ایران حفاظت کنند. اما این مذاکرات در ۱۶۴۷ م / ۱۰۵۷ ه ق بدون نتیجه متوقف شدند و چنین پیشنهادی در هیچ یک از مذاکرات بعدی دوباره مطرح نشد. (۷) در معاهده بازرگانی سال ۱۶۵۲ م / ۱۰۶۳ ه ق، هم به آن اشاره ای نشد. (۸) آن طور که گفته اند، فقط در سال ۱۶۶۴ م / ۱۰۷۵ ه ق، به دستور شاه عباس دوم، شاهبندر بندر عباس دوباره به هلندی ها برای گرفتن کمک دریایی بر ضد مسقط نزدیک شد. نیروهای عرب، پرتغالی ها را در ۱۶۵۰ م / ۱۰۶۱ ه ق از شهر اخراج کرده بودند. مسقط، تحت حکومت سلسله یعربی، رونق یافت و قدرت دریایی مقتدری شد. تعرفه های سنگین در بندر عباس و رفتار ستمگرانه مقامات گمرکی باعث گردید بسیاری از بازرگانان، برای انجام امور تجاری خود، مسقط را، به دلیل شرایط مناسب آنجا، ترجیح دهند. دولت ایران از کاهش درآمدهای بندر عباس نگران بود و می خواست که وضعیت را به حالت قبل بازگرداند. به درستی معلوم نیست که آیا شاه عباس دوم واقعا می خواست بر ضد مسقط عملیات نظامی اجرا کند یا نه. به هر روی، در ۱۶۶۶ م / ۱۰۷۷ ه ق، به سبب افزایش تعرفه ها در مسقط که احتمالاً نتیجه تهدید ایران بود، وضعیت تغییر کرد. هلندی ها هم که از اوضاع

جاری در بندرعباس رضایت نداشتند و علاوه بر آن، از طرف امام مسقط بن سیف (وفات: ۱۰۹۱ ه ق) دعوت شده بودند که یک بنگاه تجاری در مسقط بازکنند، در سرگردانی به سر می‌برند. در حالی که مدیران فی‌یوسه. به حمایت از شاه عباس دوم با نیروی دریایی خود بی‌میل بودند، فرماندار کل در نظر داشت که پیشنهاد مسقط را بی‌جواب نگذارد. با وجود این، تغییرات بعدی در مسقط، مرگ شاه عباس دوم در ۱۶۶۶ م / ۱۰۷۷ ه ق، و آغاز جنگ دوم هلند - انگلستان (۱۶۶۴ - ۱۶۶۶ م / ۱۰۷۵ - ۱۰۷۷ ه ق) به این فعالیت‌ها خاتمه داد. (۹) در همان حال که قدرت مسقط به طور قابل ملاحظه‌ای در خلیج فارس افزایش می‌یافت، تسلط ایران بر عرب‌های ساکن در سمت خاک ایران در خلیج فارس کمتر می‌شد. در همین زمان، از آنجا که مسقط عمدتاً بر جنگ با پرتغالی‌ها در خلیج فارس، هندوستان و آفریقا تمرکز کرده بود، ایران مشکلات کمی با قدرت فزاینده مسقط داشت. (۱۰) اما جنگ مجدد با هلندی‌ها در سال ۱۶۸۵ م / ۱۰۹۶ ه ق، که به بمباران و فتح و اشغال جزیره قشم انجامید، دوباره بر ضعف نظامی ایرانی‌ها در خلیج فارس و به خصوص فقدان نیروی دریایی آن صحنه گذاشت. (۱۱) در ژانویه ۱۶۹۵ م / ۱۱۰۷ ه ق، اعراب مسقط با تظاهر به اینکه هدف آنان فقط بیرون کشیدن دشمن بزرگشان یعنی پرتغالی‌ها از خلیج فارس است به بندر کنگ حمله کردند. دولت ایران که از این تجاوز به قلمرو خود بسیار نگران شده بود، نیروی نظامی به فرماندهی علیمردان خان فراهم می‌آورد و از هلندی‌ها خواسته می‌شود تا با نیروی دریایی خود از او حمایت کنند، اما آنها نمی‌پذیرند. (۱۲) با وجود این، شاه از آنها می‌خواهد که در مورد این تصمیم بازنگری کنند. وی در قبال حمایت نیروی دریایی هلند، علاوه بر سپاسگذاری و امتنان خویش، قول می‌دهد که آنان بتوانند تجارت آزاد در ایران با معافیت از تمام مالیات‌ها و عوارض داشته باشند و، همچنین، سالانه ۱۰۰۰ تومان به آنان پرداخت شود. در ۱۴ ژوئن ۱۶۴۷ م / ۱۰۵۷ ه ق، فرماندار کل در باتوا با تصمیم می‌گیرد که با شش کشتی به ایرانی‌ها کمک

کند. کشتی‌ها فقط برای رساندن نیروهای ایرانی به مسقط و حفاظت از آنان در مسیر به کار گرفته می‌شوند. به دریاسالار هلندی دستورهای اکید داده می‌شود که از کشتی‌های خود برای بمباران قلعه‌ها یا مواضع مسقط استفاده نکند. به او حتی این اجازه هم داده نمی‌شود که با نیروی پیاده از تهاجم ایرانی‌ها حمایت کند. اما وی، طبق دستور، می‌توانست در صورتی که ایرانیان درخواست کمک کردند، آنان را با تدارکات نظامی و چند مستشار نظامی برای به کاراندازی توپ‌ها یاری کند. ناوگان به موقع به خلیج فارس می‌رسد؛ اما از آنجا که ایرانی‌ها اجرای نقشه خود را برای حمله به مسقط متوقف کرده بودند، قادر به انجام هیچ کاری نبود. (۱۳)

طی سلطنت شاه سلطان حسین، حملات اعراب مسقط به قلمرو ایران هم شدت گرفت و هم افزایش یافت. تا هنگامی که حملات مسقط فقط به صورت تاخت و تاز بود، دربار اصفهان نگرانی چندانی نداشت. دربار همچنین چندان توجهی به تهاجمات سالانه بلوچ‌ها در جنوب ایران نشان نمی‌داد. حتی غارت بندر کنگ در ۱۷۱۴ م / ۱۱۲۷ هـ ق به سختی توانست دربار بی‌رمق اصفهان را به جنبش درآورد. دربار که از این واقعه برای یک هفته تکانی خورده بود، دوباره به حالت عادی بازگشت. ولی، از دست دادن قسمتی از قلمرو و احتمال از دست رفتن قسمت‌های بیشتر، چیزی نبود که، بتوان در موردش بیش از آن غفلت کرد. اولین باری که امام سلطان بن سیف دوم کوشید که قلمرو ایرانی‌ها را به خاک خود ضمیمه کند، در بهار و تابستان ۱۷۱۵ م / ۱۱۲۸ هـ ق بود. در این زمان او به حمله وسیعی به بحرین دست زد. (۱۴) اعراب در این حمله شکست خوردند و با وجود فعال بودن ناوگان مسقط در ۱۷۱۶ م / ۱۱۲۹ هـ ق در خلیج فارس، آنان تنها در سال ۱۷۱۷ م / ۱۱۳۰ هـ ق دوباره به بحرین حمله کردند که این بار حملاتشان با موفقیت بیشتری همراه بود. تصرف بحرین اصفهان را وحشت زده می‌کرد. شاه سلطان حسین از سفیر هلند، یوان یوسوا کتار که اتفاقاً برای گفت‌وگو درباره یک قرارداد جدید بازرگانی در دربار اصفهان بود، تقاضا می‌کند که

نیروی دریایی هلندی‌ها برای بازپس‌گیری بحرین کمک کند. کتلار که برای اعطای چنین کمکی اختیاراتی نداشت، از امانت دادن کشتی‌های هلندی امتناع کرد. (۱۵) به فتحعلی‌خان اعتمادالدوله نیز در پاسخ به چنین درخواستی برای حمایت از برادرزاده‌اش لطفعلی‌خان جواب مشابهی داده می‌شود. لطفعلی‌خان به مقام بیگلربیگی فارس و آذربایجان و سپهسالاری ایران منصوب شده بود و عملیات بر ضد اعراب مسقط را فرماندهی می‌کرد. گرچه شاه و صدر اعظم او از اینکه کتلار درخواست آنان را پذیرفته بود چندان ناخشنود نبودند، لطفعلی‌خان از این امر راضی نبود. در بازگشت به بندرعباس یعقوب سلطان یکی از سرکرده‌های لطفعلی‌خان همین درخواست را از کتلار کرد. زیرا عرب‌های مسقط نه تنها بحرین، بلکه جزایر لارک و قشم را نیز تصرف و قلعه هرموز را هم محاصره کرده بودند. هم هلندی‌ها و هم انگلیسی‌ها تقاضای یعقوب سلطان را رد می‌کنند. او از سر ناامیدی بنگاه‌های تجاری آنان را محاصره می‌کند تا کشتی‌های خود را امانت بدهند، ولی سرانجام مجبور به ترک محاصره می‌شود و لطفعلی‌خان وی را به خاطر عملیات ظاهراً بدون اجازه وی تنبیه می‌کند، با این همه، لطفعلی‌خان صراحتاً اعلام می‌کند که بر کمک نیروی دریایی آنان اصرار دارد. هلندی‌ها پاسخ می‌دهند که شاه سلطان حسین و هم اعتمادالدوله دلایل آنان را برای فراهم نکردن وسایل چنین حمایتی پذیرفته‌اند و سوال می‌کنند که چرا مقامات پایین‌تر به چنین پاسخی رضایت نمی‌دهند. هلندی‌ها همچنین خاطر نشان می‌کنند که در فوریه ۱۷۱۸ م / زمستان ۱۱۳۰ هـ ق به یک نماینده ایرانی به نام تهمورث بیگ برای رفتن به گوآ (مستعمره سابق پرتغال، غرب هند) اجازه عبور داده‌اند. مأموریت او درخواست کمک از پرتغالی‌ها برای یاری رساندن با نیروی دریایی بود. (۱۶) لطفعلی‌خان مجبور به پذیرش چنین پاسخی بود و این امر با بازگیری بحرین برای وی آسان‌تر شد. در پنجم ژوئیه ۱۷۱۸ م / تابستان ۱۱۳۰ هـ ق، وی با شناورهای کوچکی که به وسیله اعرابی که حاکمیت ایران را به رسمیت می‌

شناختند فراهم شده بود، شش هزار نیرو در ساحل بحرین پیاده می‌کند. نیروهای مسقط با شروع محاصره هرموز، به سازمان دهی مجدد برای جنگ در لارک و قشم پاسخ می‌دهند. (۱۷) با وجود این، پیروزی ایرانیان کوتاه مدت بود. در نوامبر ۱۷۱۸ م / آبان ۱۱۳۰ - ۱۱۳۱ ه ق، اعراب مسقط بحرین را مجدداً گرفتند و تقریباً تمام نیروهای رهایی بخش ایران را نابود کردند. نه تنها بسیاری از نیروهای لطفعلی خان، بلکه تعداد زیادی از شناورها نیز از بین رفتند و، از آنجا که نیروی دریایی وعده داده شده از سوی پرتغالی‌ها هنوز نرسیده بود، ایرانیان شدیداً به کشتی نیاز داشتند. در نتیجه، لطفعلی خان، با ارسال نامه‌ای به پادشاه، برای خرید ده کشتی بزرگ ساحلی دو دکله غراب کاملاً مسلح، از او درخواست پول می‌کند. ((زیرا بدون کشتی کار زیادی نمی‌توانیم بر ضد اعراب مسقط انجام بدهیم.)) لطفعلی خان در نوشته خود به یان اوتس، مدیر هلندی در بندرعباس، از این واقعیت اظهار تأسف می‌کند که هلندی‌ها قبلاً با یاری رساندن به وی دوستی خود را نشان ندادند، اما امیدوار است که آنها دوستی مورد ادعای خود را با فراهم کردن حداقل پنج کشتی برای وی که پول آنها را نقداً خواهد پرداخت، ثابت کنند. به علاوه، اگر سی کشتی برای وی به دست بیآورند، بهتر خواهد بود و پول آنها در عرض چهار ماه پرداخت خواهد شد. (۱۸) اوتس که به تازگی از باتاوایا رسیده بود، پاسخ می‌دهد که کتلاز در این مورد با پادشاه و اعتمادالدوله مذاکره کرده است. او با خود پاسخ فرماندار کل را به درخواست شاه آورده بود، و آن را به شاهبندر داد که برای شاه ارسال شود. بنابراین، اوتس ناگزیر بود که طبق این پاسخ عمل کند. علاوه بر این، در آن موقع هیچ کشتی هلندی برای کمک به لطفعلی خان در دسترس نبود. (۱۹) نامه فرماندار کل هنوز به دست شاه سلطان حسین نرسیده بود، که وی، در اکتبر ۱۷۱۸ م / ۱۱۳۰ ه ق، به هلندی‌ها دستور داد تا سه کشتی را که به تازگی از باتاوایا رسیده بودند برای حمایت از لطفعلی خان و پرتغالی‌ها که وعده داده بودند پنج کشتی ارسال کنند، بفرستند. اگر هلندی‌ها به این کار

رضایت نمی دادند، به خاطر سرپیچی از دستور تنبیه می شدند. اعتمادالدوله نیز نامه ای به همین مضمون به اوتس نوشت و افزود که لطفعلی خان نامه ای جداگانه به هلندی ها می نویسد و از آنها می خواهد دستورات شاه را به اجرا بگذارند تا وی بتواند بحرین را بازپس گیرد و عرب های شورشی را تنبیه کند. او اضافه می کند که بعد از رسیدن کشتی های پرتغالی و فتح دوباره بحرین، قصد دارد طرح دیگری را با ناوگان مشترک هلندی - پرتغالی به مورد اجرا بگذارد. هر چند لطفعلی خان به موضوع این طرح اشاره نکرد، احتمالاً در نظر داشت که به خود مسقط حمله کند. (۲۰) اوتس به شاه و اعتمادالدوله پاسخ می دهد که کشتی های هلندی قبلاً رفته اند. وی در نامه خویش به اعتمادالدوله افزوده بود کف، از آنجا که فتحعلی خان نوشته است بحرین و دیگر جزایر مجدداً باز پس گرفته شده اند - امری که در زمان رسیدن نامه اوتس دیگر صحت نداشت -، نیازی به حمایت کشتی های هلندی نیست. لطفعلی خان نیز پاسخ مشابهی دریافت می کند. (۲۱) تنها با کمک چهار کشتی پرتغالی لطفعلی خان توانست ضد حمله ای را بر ضد نیروهای مسقط به مرحله اجرا بگذارد. پس از چندین نبرد بی نتیجه بین دو ناوگان، پرتغالی ها توانستند ناوگان مسقط را از آب های بحرین بیرون برانند. (۲۲) در نتیجه این تحولات و مشکلات داخلی مسقط، دو گروه متخاصم مذاکرات صلح را آغاز کردند که در ۱۷۲۱ م / ۱۱۳۳ ه ق به انعقاد قرارداد صلح انجامید. مسقط قول داد که تمام سرزمین های اشغال شده را در قبلا امتیازات بازرگانی در بندر کنگ و حمایت ایرانیان در صورت حمله پرتغالی ها به مسقط بازپس دهد. اما وقتی که لطفعلی خان نیروهایی به بحرین فرستاد تا حاکمیت ایران را دوباره در آنجا برقرار سازند، آنان برگردانده شدند. از آنجا که بعضی از رهبران مسقط از پذیرفتن شرایط معاهده امتناع داشتند، مشاجره ای نیز در بین آنان در گرفته بود. (۲۳) در آوریل ۱۷۲۱ م / ۱۱۳۳ ه ق، مسقط همچنان بحرین را در اشغال خود داشت و مشخص نبود که آیا معاهده صلح

به اجرا گذاشته می شود یا خیر. (۲۴) با وجود این، در پایان سال ۱۷۲۲ م / ۱۱۳۵ ه ق، معلوم شد که مسقط به دلیل مشکلات حکومتی قادر به حفظ قدرت خود در خلیج فارس نیست. یک تبعه صوری ایران به نام شیخ جبار طاهر که یکی از بزرگان قبیله مهم هولہ یا هولہ بود، به نمایندگی از طرف شاه سلطان حسین مالک بحرین شد. (۲۵) اما در آن موقع سلسله صفوی در حال انقراض بود؛ حتی پیش از یورش سخت مهاجمان افغان که در اکتبر ۱۷۲۲ م / ۱۱۳۵ ه ق اصفهان را تصرف و شاه سلطان حسین را مجبور به کناره گیری کردند. (۲۶) با استقرار مجدد و موقتی قدرت صفویان در ۱۷۳۰ م / ۱۱۴۲ - ۱۱۴۳ ه ق، دولت مرکزی کوشید تا حاکمیت خویش را در منطقه خلیج فارس به خصوص در منطقه ساحلی گرمسیرات برقرار کند. عرب های مناطق ساحلی اسماً وابسته، و در همه موارد دیگر مستقل شده بودند و اعراب ساکن لارستان آشکارا در حال شورش بودند. عرب های ساکن مناطق ساحلی نه آنها به افغان های فراری پناه می دادند، بلکه به آنها پیشنهاد می کردند که برای رفتن به مناطق امن شناورهایشان را اجاره کنند. متعاقباً سردار شاه تهماسب، نادرقلی خان {نادر شاه بعد}، فرمانی خطاب به کمپانی های اروپایی در بندرعباس صادر کرد که نه تنها به افغان ها در فرار از راه دریا کمک نکنند، بلکه با قدرت نیروی دریایی از سوی دولت جدید صفوی، پیشاهنگ ((عصر وام گرفتن کشتی ها)) از کمپانی های اروپایی است. سال های ۱۷۳۰-۱۷۳۴ م / ۱۱۴۲ - ۱۱۴۶ ه ق دوره آشفتگی در گرمسیرات بر اثر شورش شیخ احمد مدنی و فعالیت های آشوبگرانه دیگر ساکنان مناطق ساحلی است. (۲۸) لشکر کشی نادرشاه برای دستگیری شیخ احمد مدنی، به دلیل نداشتن نیروی دریایی برای تکمیل محاصره نیروهای وی، موفقیت آمیز نبود. چندین بار محمد علی خان، فرمانده ایرانی ها و بیگلربیگی فارس، از هلندی ها درخواست می کند که با نیروی دریایی خود به کمک وی بیایند. (۲۹) نادرشاه نیز، وقتی سرانجام تصمیم می گیرد که خودش با شیخ احمد مدنی - که با شورشی

دیگر، محمد خان بلوچ، متحد شده بود - برخورد کند، باید از نیروی دریایی هلندی ها یاری می خواست. در فوریه ۱۷ ۳۴ م / ۱۱۴۶ ه ق ، سردار وی، تهماسب بیگ جلایر، از کمپانی های هلندی وانگلیسی می خواهد که در خلیج فارس گشت بزنند و تمام شورشیان را دستگیر کنند. کمپانی ها در پاسخی مشترک، به این امید که تهماسب بیگ درخواست خودش را تکرار نخواهد کرد، اجرای این کار را نپذیرفتند. اما در ۲۹ مارس، هر دو کمپانی درخواستی مبنی بر ارسال کشتی های خود به بندر چارک برای کمک به دستگیری محمدخان بلوچ و شیخ احمد مدنی دریافت کردند. بعد از مدتی تأخیر، هلندی ها یک کشتی وانگلیسی ها دو کشتی به جزیره کیش، که ظاهراً شیخ در آنجا پناه گرفته بود، فرستادند. در ۱۴ ماه مه، محمد لطیف خان ((دریاسالار نادر در خلیج فارس))، آن طور که انگلیسی ها وی را می نامیدند، ((با فرمان هایی برای خرید کشتی های اروپایی گمبرون وارد بندرعباس شد. از این رو او از مادرخواست کرد که خواست های خان را برای آماده کردن دو کشتی در قبال پول برای آنان اجابت کنیم، و بر روی پاسخ فوری ما اصرار کرد.)) (۳۰) کمپانی ها بعد از مشورت با یکدیگر پاسخ دادند که، از آنجا که برای فروش کشتی ها اختیاری ندارند و، گذشته از آن، خودشان برای اهداف تجاری به آنها نیاز دارند، نمی توانند با این درخواست موافقت کنند و از این رو، لطیف خان باید به کشتی هایی که کمپانی ها در کیش در اختیار شاه گذاشته بودند و دیگر شناورهایی که بخ وسیله شیخ جبار طاهری و شیخ رشید با سعیدویی فراهم شده بود رضایت می داد. او به تهماسب بیگ اطلاع داد که چون اروپایی ها نمی توانند کشتی ها را به وی بفرستند و کشتی سازی هم، به این دلیل که الوارهای مورد نیاز باید از جای دیگر سفارش داده شود، بسیار طول خواهد کشید، از اروپاییان خواسته است که برای به دست آوردن دو کشتی که مشترکاً در تملک رشید با سعیدویی و شیخ محمد بنالی بود، همکاری کنند. (۳۱) اینها، به علاوه شناورهای دیگری که لطیف خان به دست آورد، هسته نیروی دریای ایران را شکل دادند. عملیات بر

ضد شیخ احمد مدنی تا نیمه ژوئن ۱۷۳۴ م / ۱۱۴۷ ه ق کامل و از کمپانی‌ها به خاطر همکاری‌شان قدردانی شد. اروپاییان امیدوار بودند که این آخرین باری باشد که تقاضای فروش کشتی‌ها را می‌شنوند. آنان نه تنها نگران برانگیخته شدن دشمنی رهبرای ایرانی، بلکه، در صورت عملی شدن این درخواست، صدمه خوردن به فعالیت تجاری خود نیز بودند؛ از این رو، به لطیف خان پیشنهاد کردند که کشتی‌ها در سورات ساخته و خریداری شوند. انگلیسی‌ها حتی پیشنهاد کردند که کشتی‌ها را برای دولت ایران در آنجا بخرند. (۳۲) اما تهماسب بیگ نامه‌ای در پاسخ به کمپانی‌های اروپایی و لطیف خان نوشت و دستور خرید کشتی‌های کمپانی‌ها را داد. (۳۳) کمپانی‌های اروپایی در ابتدا این ((درخواست‌ها)) را نادیده گرفتند، اما طرح‌های بزرگ نادر در خلیج فارس نمیتوانست بدون پاسخ بماند. نادر می‌خواست سلطه بیشتری بر اعراب ساحلی اعمال کند. او قصد داشت به عنوان بخشی از استراتژی نظامی خود بر ضد عثمانی‌ها به بصره حمله کند و بحرین را دوباره به مدار ایران بازگرداند و، سرانجام، می‌خواست عملیاتی را بر ضد مسقط و امپراطوری مغولان کبیر (هندوستان) به مرحله اجرا درآورد. کمپانی‌های اروپایی به خوبی از نیت او آگاه بودند. نادر به تهماسب که با سپاه خود در نزدیکی بغداد مستقر بود، دستور داد تا هرچه سریع‌تر یک نیروی دریایی تشکیل بدهد. در بازگشت از بغداد به اصفهان، در ۲۶ نوامبر ۱۷۳۴ م / ۱۱۴۷ ه ق، تهماسب بیگ به فان لاپزیگ، کارگزار هلندی، و گیکی، کارگزار انگلیسی، می‌گوید که آنان باید به مدیران خویش در بنرد عباس اطلاع دهند تا چند کشتی را برای استفاده بر ضد اعراب شورشی مهیا کنند. نادر اضافه می‌کند که اگر مدیران نپذیرند، او خود یک ناوگان خواهد ساخت. تعداد کشتی‌های درخواستی وی باید برای حمل ۷۰۰۰ مرد کفایت می‌کرد. اگر کمپانی‌ها قادر به پذیرفتن درخواست وی نبودند، باید فوراً اطلاع می‌دادند تا دستور دهد که الوارهایی برای ساخت تعدادی کشتی درمازندران بریده شده به خلیج فارس حمل

شود. فان لاپیزیک پاسخ می دهد که در حال حاضر هیچ کشتی هلندی در بندر عباس نیست. علاوه بر این، خاطر نشان می کند که تهماسب بیگ ۲۰ تا ۲۵ کشتی برای حمل ۷۰۰۰ مرد نیاز خواهد داشت و از آنجا که هلندی ها برای کسب اجازه باید به مدیران خودشان در آمستردام نامه بنویسند، فراهم آوردن این تعداد کشتی حداقل به سه سال زمان نیاز خواهد داشت. اگر مدیران به چنین فروشی رضایت بدهند، تازه کشتی ها باید ساخته شوند که آن هم نیاز به زمان خواهد داشت. فان لاپیزیک اضافه می کند که بهتر است تهماسب بیگ تعداد کسانی که قصد حمله به آنها را دارد محدودتر کند، زیرا اگر قرار باشد از کشتی ها بر ضد ترک ها در بصره، اعراب مسقط، یا هندوستان (امپراطوری مغولان کبیر) استفاده شود، او هرگز از نیروی دریایی هلند کمکی دریافت نخواهد کرد. (۳۴) هلندی ها وانگلیسی ها از اصفهان نماینده ای را برای رساندن درخواست تهماسب بیگ به بندرعباس می فرستند؛ درخواستی که سپس رسماً به وسیله لطیف خان، که در ۱۶ دسامبر ۱۷۳۴ م / ۱۱۴۷ ه ق به بندرعباس می رسد، ابلاغ می شود. مدیر هلندی، کوناد، همان پاسخی را به او می دهد که فان لاپیزیک به تهماسب بیگ داده بود. وی این نظر را در نامه ای به تهماسب بیگ، در ۲۷ دسامبر، تأیید می کند. (۳۵) کوناد همچنین به لطیف خان می گوید که اگر مقامات ایرانی احترام بیشتری برای هلندی ها و حقوق آنان قائل شوند، آنان نیز گام هایی به جلو خواهند داشت. لطیف خان قول میدهد که هرچه در توان دارد برای بهبود مسائل انجام دهد و در ۷ ژانویه ۱۷۳۵ م / ۱۱۴۷ ه ق، قبل از حرکت به سوی بوشهر، در این زمینه دستوراتی به مقامات محلی می دهد. (۳۶) قبل از ورود وی به بندرعباس، لطیف خان توانسته بود یک کشتی مخصوص دزدان دریایی (بریگانیت) به نام پاتنا را از یک تاجر خصوصی به نام ودل در بوشهر خریداری کند. کوک، فرمانده یک کشتی دیگر مخصوص دزدان دریایی به نام روپرال، از کار ودل پیروی کند. مدیر انگلیسی در بندرعباس از این عمل بسیار آزرده می شود؛ ولی از آنجا که کشتی ها

متعلق به کمپانی نبودند، نمی‌تواند در این مورد اقدامی کند. کمپانی هند شرقی با صدور این دستورالعمل واکنش نشان می‌دهد که برای مالکان شناورهای که تحت حمایت هلند دریانوردی می‌کنند، ممنوع است که شناورهای خود را به ایرانیان بفروشند. (۳۷) در همین احوال، در بوشهر لطیف خان در حال آماده کردن یک قرارگاه دریایی و یک ناوگان برای حمله به بصره بود. طبق فرمان نادر، او دژ قدیمی پرتغالی‌ها، درست در بیرون بوشهر، را مرمت می‌کند و نام آن را به ((بندر نادریه)) تغییر می‌دهد. دولت ایران در مواقع متعددی از کمپانی‌های اروپایی، در سال‌های اولیه ۱۷۳۵ م / ۱۱۴۷ هـ ق، برای تقویت ناوگانش تقاضای کشتی کرده بود. با گرفتن پاسخ معمول و محول کردن موضوع به مدیریت در شهر سورات، لطیف خان در آوریل ۱۷۳۵ م / ۱۱۴۷ هـ ق تصمیم می‌گیرد که کشتی‌ها را از آنجا تهیه کند. شناوری را با محموله آنقوزه به سورات می‌فرستد که، با درآمد حاصل از فروش آن، ناخدا می‌بایست کشتی، دکل، الوار و دیگر وسایل چوبی را که برای ساختن کشتی لازم بود، خریداری کند. لطیف خان از هلندی‌ها می‌خواهد که به کشتی وی اجازه دریانوردی در معیت یک کشتی هلندی را بدهند و به ناخدای آن برای فروش محموله و خرید کشتی‌ها و دیگر کالاها کمک کنند. به ناخدا دستور داده می‌شود که هیچ کاری را بدون دستور هلندی‌ها در سورات انجام ندهد. کوناد در پاسخ می‌گوید که اگر این شناور قادر باشد پایه پای کشتی‌های هلندی دریانوردی کند، می‌تواند با آنها طی مسیر کند؛ اما هلندی‌ها نمی‌توانند برای فروش و خرید کالاها در سورات مسئولیتی برعهده بگیرند. (۳۸) کمی بعد از آن ناوگان ایران نخستین آزمایش خود را در جنگ پس می‌دهد. ناوگان ایران که با شناورهای اعراب کعبی، که دوباره با عثمانیان در بصره درافتاده بودند، و نیروی لطیف خان، مرکب از دو کشتی بزرگ ساحلی دود کله (۳۹) (غراب) و یک کشتی مخصوص دزدان دریایی (بریگانیت) و چهل شناور گوناگون دیگر، تقویت شده بود، در ۳۰ مه ۱۷۳۵ م / ۱۱۴۸ هـ ق به رمان نادر به

بصره حمله می کند. پاشای ترک بغداد با دو کشتی کمپانی انگلیسی، که به زور به خدمت خود در می آورد، و چهارده کشتی بادبانی (گالی) خود از شهر دفاع می کند. بعد از سه روز نبرد، لطیف خان عقب نشینی و انگلیسی ها را برای شکست خویش ملامت می کند و به آنها قول می دهد که مزه خشم نادر را خواهند چشید. مدیر انگلیسی در بندرعباس، کوکل، در هراس از انتقام به محمد تقی خان شیرازی، بیگلربیگی فارس، می نویسد که این عمل به واسطه قوه قهریه صورت گرفته است و اگر لطیف خان قبلاً به وی هشدار می داد، او قبلاً دو کشتی انگلیسی را از بصره خارج کرده بود. انگلیسی ها برای اجتناب از غضب نادر، بخشی از کارکنان خویش را از ایران خارج می کنند. نادر که به راستی خشمگین شده بود، بعد از برکنار کردن لطیف خان، از هر دو کمپانی هلندی و انگلیسی می خواهد که توضیح دهند. هلندی ها با ابراز شگفتی بی ارتباطی خود را با این واقعه روشن می سازند. (۴۰) نادر، با توجه به مشکلات حادثه خود که باید با آنها برخورد می کرد، برضد انگلیسی ها اقدامی نکرد. او بی گمان دریافته بود که نمی تواند با کمپانی های اروپایی مخالفت کند، زیرا به کمک آنان برای گرفتن کشتی نیاز داشت. در ششم اکتبر ۱۷۳۵ م / ۱۱۴۸ ه ق، نماینده محمد تقی خان، محمد زمان بیگ ((قاپوتان باشی)) {کاپیتان باشی}، به بندرعباس می آید و کاملاً با اروپایی ها خوش رفتاری می کند. چهار روز بعد، وی یک نامه از سوی نادر و دو نامه از سوی محمد تقی خان تسلیم کوناد می کند که در آنها از هر دو کمپانی خواسته شده بود به محمد زمان بیگ برای خرید کشتی کمک کنند یا کشتی های خود را بفروشند. کوناد به وی می گوید که سال قبل نوشته بوده است که بدون داشتن اجازه نمی تواند کشتی ها را بفروشد. او همچنین با شگفتی ابراز می کند که چرا برای هر دو کمپانی هلندی و انگلیسی، به جای نامه اختصاصی، نامه مشترکی نوشته شده است؛ گویی هیچ تفاوتی بین این دو کمپانی وجود ندارد. او می خواهد بداند که آیا نادر فراموش کرده که هلندی ها سه بار کشتی

در اختیار وی گذاشتند؟ محمد زمان بیگ کوناد را مطمئن می کند که از خدمات هلندی ها به خوبی قدردانی شده است. (۴۱) به فرمان محمد تقی خان، شاهبندر ۳۰۰۰ تومان دیگر برای خرید دو کشتی و مقداری مروارید از مردم بندر عباس اخذ می کند. پول به زور گرفته می شود و انگلیسی ها، برای تسهیل جریان امور بصره و کارهای متعدد مربوط به قاجاق خودشان، مبلغ قابل ملاحظه ای کمک می کنند. در ۲۲ نوامبر شاهبندریه اطلاع هلندی ها می رساند که هنوز به ۱۰۰۰ تومان دیگر برای خرید دو کشتی نیاز دارد. واز آنان می خواهد که نیمی از این مبلغ را بپردازند و نیمه دیگر به وسیله انگلیسی ها تأمین خواهد شد. او نامه ای از محمد تقی خان ارائه می دهد که در آن اظهار شده بود که اگر شاهبندر به اندازه کافی پول در اختیار نداشته باشد، باید از کمپانی های هلندی و انگلیسی بخواهد که مابقی را به وی وام بدهند ((زیرا در این روزگار سخت تمام اتباع و دوستان امپراطوری باید به تناسب توانایی شان به شاه کمک کنند.)) انگلیسی ها قبلاً مبلغی پرداخته بودند؛ بنابراین، از هلندی ها خواسته شد که، برای اجتناب از مشکل، سهم خود را بپردازند. کوناد در ابتدا این پیشنهاد را نمی پذیرد، اما سرانجام مبلغ ۳۰۰ تومان پرداخت می کند. (۴۲) در پنجم دسامبر ۱۷۳۵ م / ۱۱۴۸ ه ق یک شناور هلندی پول را به درخواست شاهبندر به شیخ رشید در باسعیدو تحویل می دهد. (۴۳) در مارس ۱۷۳۵ م / ۱۱۴۸ ه ق، نادر با عنوان نادرشاه تاج گذاری می کند و به حکومت اسمی صفویان، با برکنار کردن شاه عباس سوم که طفلی بیش نبود، پایان می دهد. چهار سال قبل از آن نادر پدر وی، شاه طهماسب دوم، را برکنار کرده بود. (۴۴) نادر، سرانجام، خود حملات بیشتری را فرماندهی می کند. هدف اولیه وی بحرین بود که در نظر داشت آن را در همان سال پس بگیرد. او به هلندی ها اطلاع می دهد که به محمد تقی خان، بیگلربیگی فارس و ناخدای سواحل (قاپوتان سواحل)، دستور داده شده که پس از رسیدن به بندر عباس بحرین را بازپس گیرد. (۴۵) انگلیسی ها، یا در پاسخ به این درخواست

یا برای به دست آوردن دل نادر یا هر دو، پیشنهاد خرید کشتی‌هایی برای وی می‌کنند. هلندی‌های خشمگین غافلگیر می‌شوند. انگلیسی‌ها قبلاً هدایایی بیشتر از آنچه معمول بود به مقامات داده بودند، اما این پیشنهاد آن را به اوج رساند. هلندی‌ها در این اندیشه بودند که چگونه می‌توانند هم درخواست شاه را برای وام گرفتن کشتی‌ها نپذیرند و هم التفات وی را از دست ندهند. (۴۶) کشتی‌ها فوراً تحویل داده نشدند و لطیف خان که مجدداً به مقام دریاسالاری منصوب شده و در رأس اردوی فتح بحرین قرار گرفته بود، ناخدای یک شناور انگلیسی به نام نورتومبرلند را وادار می‌کند که کشتی خود را به ((قیمت گزاف)) بفروشد. (۴۷) . . .

در ۲۶ مه ۱۷۳۶ م / ۱۱۴۹ ه ق ، لشکری مرکب از ۴۰۰۰ نیرو با کشتی به سوی بحرین حرکت می‌کند. شیخ جبار برای زیارت به مکه رفته بود و پادگان هوله ، در غیبت فرمانده، دفاعی سست می‌کند. در نتیجه این حرکت، بسیاری از عرب‌های هوله از سرزمین اصلی ایران به جزایر دور از ساحل می‌گریزند. محمد تقی خان از هلندی‌ها که برای کمک به اردو کشتی بحرین کشتی‌ای نفرستاده بودند، می‌خواهد که در ارسال کشتی‌هایشان به باتاویا درنگ کنند تا اگر اعراب هوله – که دریانوردان ارزشمندی برای ایران بودند – از دستور وی برای بازگشتن به سرزمین اصلی خود اطاعت نکردند، او بتواند از کشتی‌های هلندی‌ها یوداشتن آنان کمک بگیرد. (۴۹) اما عرب‌های هوله که به محمد تقی خان اعتماد نداشتند، در تابستان ۱۷۳۶ م / ۱۱۴۹ ه ق با دیگر اعراب، برای تسویه منازعات قدیمی میان خودشان ، به کمین شناورهای عبوری می‌نشینند. شیخ رحمه چارکی ، معروف به شیخ رحمه ابن فضل، که به بدنامی شهرت داشت ، به هلندی‌ها اطلاع می‌دهد که اغلب دزدی‌های دریایی منسوب به وی کار او نیست. (۵۰) بعد از مرگ شیخ رشید با سعیدویی، احتمالاً محلی برای دستیابی به اموال او سعی می‌کنند که بیوه او را دستگیر کنند. یک نیروی

ایرانی مرکب از حدود ۴۰ مرد، تحت فرماندهی میرحیدر، به عقب رانده می شود. در نتیجه، ناوگان ایران به دستور محمد تقی خان به باسعیدو حمله و شهر را چپاول می کند. سپس، لطیف خان که نیروی وی به قدر کافی برای نگهداری شهر قدرتمند نبود، تصمیم می گیرد که عقب نشینی کند. عرب ها با ۲۰۰ شناور وی را تعقیب می کنند، اما او می گریزد. به رغم تقویت ناوگان ایران در این زمان، عرب های هولہ باز هم به راهزنی خود ادامه می دهند. ناوگان با دو کشتی فریگات ۲۰ توپه انگلیسی، هر کدام به ظرفیت ۴۰۰ تن، تقویت می شد. طول کشتی ها ۱۴۵ پا و قیمتشان ۸۰۰۰ تومان بود و یکی از آنها کوان نامیده می شد. هولہ ها با حمله به قشم می کوشند تا ارسال آب و هیزم را به بندرعباس متوقف کنند. آنان حتی تا آنجا پیش می روند که دو شناور هلندی و چهار شناور انگلیسی حمل تدارکات را به تصرف در می آورند. در نتیجه، هلندی ها مایل می شوند که با درخواست مقامات بندرعباس برای فرستادن یک کشتی برای متوقف کردن راهزنی موافقت کنند. آنان در ۱۹ اکتبر کشتی دریتم را برای گشت زنی در مناطقی می فرستند که محموله های آب و هیزم تصرف شده بود. به ناخدا اجازه داده می شود که در صورت برخورد با اعراب هولہ برضد آنها وارد عمل شود. با وجود این، اگر ناخدا درمی یافت که این محل ها به راحتی در دسترس اند، باید کشتی را به بندرعباس بازمی گرداند. بعد از گشتی بدون حادثه، دریتم در ۸ نوامبر به بندرعباس بازگشت. شیخ رحمة که احتمالاً به واسطه مداخله هلندی ها هوشیار شده بود، برای هلندی ها و انگلیسی ها در نوامبر ۱۷۳۶ م / ۱۱۴۹ ه. ق نامه هایی ارسال می کند. او هلندی ها را از دوستی با خودش مطمئن ساخته و کالاهایی را که از شناورهای آنها گرفته بود، باز می گرداند. او می گوید کسانی که این کار زشت را انجام داده اند، به دستور وی کشته شده اند و اظهار امیدواری می کند که این واقعه روابط حسنه آنها را مخدوش نکند. او همچنین دخالت در امر ارسال تدارکات برای بندرعباس را متوقف می کند. با ازسرگرفته شدن کشتی رانی محلی، هلندی ها دیگر مجبور

نمی شوند که کشتی های خود را برای گشت زنی بفرستند. شیخ رحمه حتی در ۲۵ ژانویه ۱۷۳۷ م / ۱۱۴۹

ه ق نماینده ای به بنگاه تجارتي هلندی ها برای عذرخواهی مجدد می فرستد. (۵۱)

در ۲۴ فوریه همان سال، محمد تقی خان با نیروی بزرگی به بندرعباس وارد می شود. نادر طرح هایی برای

ضمیمه کردن مسقط به امپراطوری خود در سر داشت. مشخص نیست که لطیف خان یا انگلیسی ها، کدام یک

این طرح را به وی پیشنهاد کرده بود. هلندی ها گزارش می دهند که انگلیسی ها قول داده اند مسقط را به

ایران تحویل دهند. (۵۲) در ۱۵ مارس، ناوگان ایرانی ها، متشکل از ۵ کشتی - یک کشتی بزرگ ساحلی دو

دکله (غراب) و چند شناور کوچک تر -، به فرماندهی لطیف خان و دریابان وی، کاپیتان کوک، به بندرعباس

وارد می شود و، بعد از سوار شدن ۵۰۰۰ مرد و ۱۵۰۰ اسب، به سوی جلفار {رأس الخیمه} حرکت و،

در آنجا، لطیف خان با امام مسقط، سیف بن سلطان دوم، ملاقات می کند. امام مسقط که قادر به سرکوبی

شورش اتباع خویش نبود، از نادر تقاضای کمک کرده بود و وضعیت ایجاد شده کاملاً برای طرح های نادر

مناسب بود. عملیات نیروهای مشترک در مسقط بسیار موفقیت آمیز بود؛ اما، بعد از منازعه امام و لطیف خان،

لطیف خان مجبور می شود نیروهای خود را به جلفار عقب بکشد. پیش از این، در پایان مارس ۱۷۳۷ م /

۱۱۴۹ ه ق، محمد تقی خان از هلندی ها خواسته بود که یک کشتی برای انتقال نیروها در اختیار وی

بگذارند. از آنجا که وی در تجدید امتیازهای تجاری هلندی ها موثر بود، آنها کشتی د آنتونیا را به جلفار می

فرستند. محمد تقی خان نیز درخواست خمپاره انداز کوچک و باروت می کند و مجدداً، در ماه مه، کمک یک

کشتی را خواستار می شود. و چون به هلندی ها می گوید که این آخرین باری است که تقاضای کشتی می

کند، آنها با درخواست وی موافقت کرده و کشتی هویس فوریت را می فرستند. طبق توافق

خودشان، انگلیسی ها نیز پیشنهاد حمل نیرو و تدارکات به جلفار می کنند. با وجود این، محمد تقی خان به

آنها اعتماد نمی‌کند، زیرا آنان فقط در امور قاچاق درگیر شده بودند که، به همین خاطر، وی آنان را ۱۰۰۰ تومان جریمه می‌کند. (۵۳) محمد تقی خان، به رغم قولش، به درخواست خود از هلندی‌ها برای دریافت مساعدت به خصوص در مورد تهیه قطعات یدکی و دیگر تدارکات کشتی‌ها ادامه می‌دهد. هرچند این تقاضاها آزاردهنده بودند، هلندی‌ها مشاهده می‌کردند که او حداقل از آنها مودبانه درخواست می‌کند؛ در صورتی که به انگلیسی‌ها فقط دستور داده می‌شد تدارکات مشخصی را تحویل دهند. (۵۴) نادر همچنین به هلندی‌ها نامه‌ای می‌نویسد و از آنها به خاطر کم‌کشان تشکر می‌کند. در ضمن، آمادگی آنها را برای کمک بیشتر می‌خواهد و می‌افزاید که کشتی (شیپ)‌ها و کشتی‌های بزرگ دودکله ساحلی (غراب) خود را برای عملیات آماده نگاه دارند. (۵۵) لطیف خان، به رغم عقب‌نشینی در مسقط، همچنان مورد توجه نادر بود. حتی صحبت‌هایی در جریان بود که وی جانشین محمد تقی خان در مقام بیگلربیگی فارس خواهد شد. بعد از بازگشت وی از جلفار، سربازان از ناکافی بودن جیره غذایی و پرداخته نشدن حقوقشان شکایت می‌کنند. لطیف خان موفق می‌شود ملوانان را، که عمدتاً از اعراب هوله بودند، با وعده جبران راضی کند. (۵۶) با توجه به روابط خوب لطیف خان با نادر، هلندی‌ها به درخواست او برای اعزام سه نجار کشتی به بوشهر جواب مثبت می‌دهند. با آنکه آنان فقط یک نفر را می‌فرستند، از او به گرمی استقبال می‌شود و بعد از یک ماه برمی‌گردد. (۵۷) در همین زمان، در دهم دسامبر ۱۷۳۷ م، محمد تقی خان به همراه شیخ جبار به بندر عباس برمی‌گردد. نادر وی را به سبب اینکه شخصاً لشکرکشی به مسقط را فرماندهی نکرده، توبیخ می‌کند و به وی دستور می‌دهد که شرایط را در آنجا به وضع سابق برگرداند. قابل درک است که محمد تقی خان روحیه خوبی نداشت. او فوراً برای راه‌اندازی یک اردوی بزرگ نظامی برای تقویت پادگان ایرانی‌ها در جلفار اقدامات لازم را به عمل می‌آورد. از آنجا که هلندی‌ها به وی قول فرستادن یک کشتی

را داده بودند، وقتی معلوم می‌گردد که در هنگام حرکت وی هنوز کشتی آماده نیست بسیار عصبانی می‌شود. او هلندی‌ها را به ناسپاسی متهم می‌کند و به آنان می‌گوید که می‌توانند کشتی خودشان را نگاه دارند و اهمیت نمی‌دهد که آنها در ایران بمانند یا بروند؛ اما اگر بمانند، آنان را به خاطر رفتار نامردانه شان تنبیه خواهد کرد. مقامات محلی که برادر محمد تقی خان در رأس آنان قرار داشت، به نفع هلندی‌ها پادرمیانی می‌کنند؛ اما محمد تقی خان همچنان عصبانی بود. او خاطر نشان می‌کند که برای فراموش کردن این واقعه شرم آور باید هدیه‌ای به مبلغ ۱۰۰۰ تومان دریافت کند. هلندی‌ها حیران مانده بودند که چه کنند. اگر می‌رفتند، همه چیز ازدست می‌رفت؛ و اگر می‌ماندند و می‌جنگیدند، نمی‌توانستند پیروز شوند. بنابراین، تصمیم گرفتند که پول را پردازند و شکایتی نیز تسلیم نادر شاه کنند. بعد از اینکه هلندی‌ها پول را پرداختند، وی به آنها گفت که گذشته‌ها، گذشته است و نسبت به آنان بسیار دوستانه رفتار کرد. در عین حال، او تمام شناورهای بندر عباس و حوالی را به انضمام کشتی‌های کوچک هلندی‌ها و انگلیسی‌ها به خدمت اجباری فراخواند. لازم به ذکر نیست که این امر چه تأثیر بدی بر شرایط زندگی در بندر عباس گذاشت. (۵۸) امام مسقط، سیف بن سلطان دوم، مجدداً ورود نیروهای ایرانی را، به سبب وقایع ناخوشایندی که برای وی پیش آمده بودند، خوشامد می‌گوید. آنان، با ادغام نیروهایشان، نیروهای شورشی را شکست داده، ابتدا چند شهر و سرانجام خود مسقط را تصرف سپس دو دژ بزرگ واقع در ساحل مسقط را محاصره می‌کنند. وقتی امام درمیابد که ایرانی‌ها، به جای آنکه فقط به وی کمک کنند تا سرزمینش را پس بگیرد، می‌خواهند سرزمین او را تصرف کنند، تغییر رأی می‌دهد و به شورشی‌ها می‌پیوندد. ایرانی‌ها شکست سختی می‌خورند و مجبور به عقب‌نشینی به جلفار می‌شوند. شکست آنها شاید به سبب مسموم شدن لطیف خان توسط محمد تقی خان بوده باشد. بدین ترتیب، ناوگان ایران فرمانده لایقی را از دست می‌

دهد و معاون فرمانده، دریابان انگلیسی کوک، نیز فوت می کند. ناوگان مسقط با ناوگان ایرانی ها درگیر شده و آن را شکست می دهد و محمد تقی خان مجبور می شود از جلفار بگریزد. ناوگان مسقط آنان را در تمام راه تا بندر کنگ تعقیب می کند. شناور انگلیسی ای که به محمد تقی خان کمک می کرد، نمی تواند به وی یاری برساند؛ از این رو، او اروپایی ها را به خاطر شکست خود سرزنش می کند: انگلیسی ها را به دلیل ترک کردن وهلندی ها را به سبب یاری نرساندن. انگلیسی ها به محمد تقی خان ۱۲۰۰ تومان می دهند. او از هلندی ها می خواهد که ۴۰۰۰ تومان به وی وام بدهند، اما آنان نمی پذیرند. با قطع شدن راه های تدارکاتی به جلفار، باقی مانده افراد پادگان ایرانی ها که تحت فرماندهی مین باشی آسورخان بودند، در تنگنای وخیمی قرار می گیرند. از آنجا که محمد تقی خان با خدمه عرب ناوگان خودش با خست رفتار کرده بود، آنان یاغی می شوند و می گریزند. اعراب مسقط، با استفاده از شکست ایرانیان در حمله به جزیره و تأسیسات ساحلی در گرمسیرات، قشم، کنگ و بحرین را چپاول می کنند و چنین شایع میشود که شیخ جبار می خواهد دوباره بحرین را برای خودش تصرف کند. (۵۹) در دسامبر ۱۷۳۷ م / ۱۱۵۰ ه ق ، نبردی دریایی بین ناوگان مسقطی ها و ایرانیان در نزدیکی خصب صورت می گیرد. طوفان و رعد و برق شدید دو ناوگان را از هم جدا می کند و عرب ها یکی از بزرگ ترین کشتی های خود به نام ملک را به خاطر آتش سوزی ای که خدمه کشتی باعث شده بودند، از دست می دهند. (۶۰) در این مدت، نیروهای ایرانی تدارکات جدیدی را که به وسیله شناورهای هلندی ها و دیگران حمل شده بود، دریافت می کنند. شیخ مذکور بوشهری دریانوردی را برای تقویت خدمه ناوگان ایرانیان گردآوری می کند. در فوریه ۱۷ ۳۸ م / ۱۱۵۰ ه ق ، ابوالعرب با ۲۰۰۰۰ نیرو به جلفار حمله می کند، اما آسور سلطان و نیروهایش وی را به عقب می رانند. (۶۱) ارسال آذوقه ها به جلفار باعث قحطی و کمیابی مواد غذایی در بندر عباس می شود ؛ به طوری

که فقرا مجبور می شوند مانند حیوانات علف بخورند. خیابان ها انباشته از جنازه هایی می شود که دفن نشده بودند. (۶۲) محمد تقی خان در ۱۶ مارس با دادن دستورهایی برای ادامه جنگ با مسقط به بندرعباس بازمی گردد. او به هلندی ها قول می دهد در صورتی که وی را با کشتی کاملاً مجهزی، که وی بهای آن را نقداً پرداخت خواهد کرد، آماده کند، بدهی ایران را که بالغ بر ۱۷۰۰۰ تومان بود به صورت اقساطی بپردازد. در ضمن، هلندی ها باید قبول می دادند که لوازم یدکی لازم برای تعمیر و نگهداری ناوگان را تحویل بدهند. هلندی ها به وی می گویند که نمی توانند به وی کشتی بفرشند، اما محمد تقی خان به آنان می گوید که جای مذاکره نیست و فهرستی از لوازم کشتی مورد نیاز خود را به آنان تحویل می دهد. وقتی هلندی ها در جواب دادن تأخیر می کنند، وی تهدید می کند که این وسائل را به زور خواهد گرفت. اما تا ۲۸ مارس به آنان فرصت می دهد که بین جنگ و صلح یکی را انتخاب کنند. هلندی ها به ای نتیجه رسیدند که جنگ به نفع آنان نیست؛ اما پذیرش ای درخواست را نیز به نوعی تسلیم، یعنی دادن برات سفید امضا به محمد تقی خان، تلقی می کنند. از این رو، تصمیم می گیرند چیزی را بدهند که قادر به دادن آن هستند. اگر معلوم شد که پذیرفته نشده است، مقاومت می کنند و با زور از منافع هلندی ها دفاع خواهند کرد. خوشبختانه محمد تقی خان پیشنهاد آنان را می پذیرد. انگلیسی ها، احتمالاً به خاطر خوش خدمتی نزد محمد تقی خان، بدون درخواست وی، یک کشتی جدید ۱۳۲ فوتی به اضافه هدایای بسیار دیگر به وی می دهند. (۶۳) محمد تقی خان، در حالی که از این دستاوردها خشنود شده بود، در اول مه ۱۷۳۹ م / ۱۱۵۲ ه ق به شیراز بازمی گردد. در این زمان جنگ در مسقط به خوبی به نفع ایرانیان پیش نمی رفت. پادگان جلفار زیر فشار دائم و دارای مشکلات بسیاری بود. در ماه ژوئیه، نایب حاکم بندرعباس به صورت مکتوب از هلندی ها خواهش می کند تا تدارکاتی به جلفار بفرستند. اما هلندی ها، به این دلیل که باید کشتی خودشان را تعمیر کنند، تقاضای او را

نمی‌پذیرند. با این همه، مقامات ایرانی با نومی‌دی فزاینده‌ای به آزار و اذیت آنها آن قدر ادامه می‌دهند تا این که در پنجم اوت کشتی هوف نیت التایدسومر به قصد جلفار حرکت می‌کند. (۶۴) طی همین مدت، مقامات ایرانی تمام شناورهای محلی دربندرعباس را برای ارسال تدارکات به جلفار مصادره می‌کنند، زیرا، در آنجا، برای نیروهای ایرانی مسئله مرگ و زندگی در میان بود. (۶۵) در حدود همین زمان، مذاکرات صله میان امام و ایرانی‌ها شروع می‌شود و، در نهایت، به پایان خصومت‌ها می‌انجامد. احتمالاً ایرانیان پیشگام آغاز این مذاکرات شده بودند، زیرا نادر به ناوگانش درسند برای اجرای عملیات نیاز داشت. در سپتامبر ۱۷۳۹ م / ۱۱۵۲ ه ق، محمد تقی خان در کارفرهم کردن مقدمات این حمله بود. وی در چهارم نوامبر، بعد از ورود به بندعباس، از هلندی‌ها می‌خواهد که نیروها را به دیویل انتقال دهند. (۶۶) هلندی‌ها ابتدا اعتراض می‌کنند، اما سرانجام در مقابل محمد تقی خان، که ظاهراً از قبل هم نیرومندتر شده بود، تسلیم می‌شوند. او یک لشکر حدوداً ۲۵۰۰۰ نفره، هفت کشتی کوچک و بزرگ {هم دو دکله و هم سه دکله} و در حدود ۱۰۰ شناور کوچک تردد اختیار داشت. بعد از رسیدن تدارکات از منطقه دوردست کرمان، تمام شناورها در خلیج فارس مجبور به خدمت می‌شوند. در ۱۷ دسامبر ۱۷۳۹ م / ۱۱۵۲ ه ق، محمد تقی خان با کشتی هوف نیت التاید سومر عازم مکران می‌شود، ولی در آنجا شکست می‌خورد. (۶۷) در نتیجه این پیشامدها از سمت بیگلریگی فارس عزل و امام وردی خان جانشین وی می‌شود. دریا سالار ناوگان به نام میرعلی خان ترکمان نیز عزل و محمد تقی خان مشهدی جانشین وی می‌گردد. ناوگان که در وضعیت بدی قرار داشت، در آوریل ۱۷۴۰ م / ۱۱۵۳ ه ق به بندرعباس بازمی‌گردد و میرعلی خان دائماً از کمپانی‌های اروپایی برای تعمیرات آن تقاضای لوازم یدکی می‌کند. بر اثر طوفان مهیبی در نیمه اوت که به کشتی‌ها خسارات سنگینی وارد می‌کند، وضعیت بدتر هم می‌شود. (۶۸) خدمه نیز همانند کشتی‌ها در وضعیت بدی

قرار گرفته بودند و خست محمد تقی خان باعث یاغی شدن ملوان های عرب در ۲۶ اوت می گردد. در این شورش، آنان دریا بیگی میرعلی خان و تعداد بسیاری از سربازهای ایرانی را به قتل می رسانند. اسامی رهبران این شورش در منابع هلندی عبارت است از: ((شیخ رحمه، شیخ عبدالشیخ و شیخ عبدالخور.)) هرکدام از آنها با معدودی کشتی به نقاط مختلف خلیج فارس می گریزد. (۶۹) دو کشتی هلندی به سالم برگرداندن نیروهای وفادار به ناوگان ایرانیان به بندرعباس کمک می کنند. دریا بیگی جدید، محمد تقی خان مشهدی، از هلندی ها برای تنبیه یاغیان و بازگرداندن کشتی های آنان تقاضای کمک می کند و هلندی ها به اجبار می پذیرند. آنها دو کشتی در اختیار محمد تقی خان میگذارند که به دو کشتی مخصوص دزدان دریایی (بریگانت) ، که پرچم انگلستان را برافراشته بودند و به وسیله هلندی ها در اوت تصرف شده بودند، ملحق می شوند. کشتی ها، بدون آنکه در به دام انداختن شیخ عبدالشیخ موفقیتی به دست آورند، در اواخر سپتامبر به بندرعباس بازمی گردند. (۷۰) در این موقع، امام وردی خان در بوشهر در کار جمع آوری نیرو بود و یک شناور هلندی به نام د والک را نیز مصادره کرده بود. او قصد داشت به شورشیانی که نیروهای خود را در جزیره کیش متمرکز کرده بودند، حمله کند. از آنجا که انگلیسی ها چند سرباز و یک توپ کوچک به ایرانیان وام داده بودند، هلندی ها باید برای حفظ روابط حسنه خودشان با مقامات اقدامی می کردند. بنابراین، دو کشتی به نام های د میدنراک و د کرونبرخ در اختیار ایشان می گذارند و آنان در سوم اکتبر ۱۷۴۰ م / ۱۱۵۳ ه ق به سوی کیش حرکت می کنند. در ۱۵ اکتبر، اسکادران ایرانی - هلندی با ناوگان شورشیان که بسیار قوی تر بود و نیروهای مصمم تری داشت، درگیری می شود. کشتی های کوچک ساحلی یک بادبانه پارویی (ترانکی) شورشیان بسیار کارآمد بودند، اما این امر در مورد آنها که کشتی های ایرانی را همراهی می کردند صادق نبود. مقاومت سخت شورشیان دریایی را وادار به متوقف کردن نبرد می کند. هرچند وی شورشیان را شکست نداده

بود، از نتیجه نبرد خوشحال بود. دیدگاه امام وردی خان کمتر مثبت بود و او نمی توانست درک کند که چرا هلندی ها قادر نبودند عرب ها را شکست دهند. اما، وقتی چگونگی نبرد را درمی یابد، لحنش را تغییر می دهد و از هلندی ها به خاطر حمایتشان تشکر می کند و، در عین حال، برای حمل نیروها و تدارکات به کنگ و جلفار از نیروی دریایی هلندی ها کمک می خواهد، اما هلندی ها درخواست او را نمی پذیرند. با این همه، در دسامبر، افزایش راهزنی دریایی در خلیج فارس و وضعیت پادگان ایرانی در جلفار که روز به روز بدتر می شد، آنها را مصمم می کند به امام وردی خان کمک کنند؛ هرچند در آن موقع شناورهای ایرانی می توانستند، بدون آنگاه حفاظتی شوند، به جلفار بروند. (۷۱) در آوریل ۱۷۴۱ م / ۱۱۵۴ ه ق، دریابییگی مجدداً برای نیروی دریایی تقاضای کمک می کند. اما، آنان به رغم خطرناک بودن شاه، نمی پذیرند. (۷۲) و این امر یک ماه بعد از آغاز مذاکرات بین چندتن از شورشیانی بود که با یکدیگر درگیر شده و مقامات ایرانی در برقراری توافق بین آنها شکست خورده بودند. (۷۳) دریابییگی در ماه های ژوئن و اوت مجدداً از هلندی ها تقاضای ارسال کشتی می کند و آنان دوباره نمی پذیرند. رنجش روز افزون بین هلندی ها و مقامات ایرانی، مقدمه ناراحتی های بعدی هلندی ها بود. به همی ن خاطر، با رسیدن امام وردی خان به بندرعباس، در سپتامبر، آنان با درخواست وی برای سفر کوتاهی به قشم با یکی از کشتی هایشان موافقت می کنند. آنان همچنین نیرویی مرکب از ۲۵ سرباز ایرانی را در کشتی جای می دهند. این مسافران، در بازگشت، از ترک کردن کشتی سر باز می زنند که، در نتیجه آن، برای مدتی به نظر می آمد که دشمنی ها آغاز خواهد شد. هلندی ها نیروهای خود را به سوی بنگاه هلندی ها نشانه می گیرد. اما، بعداً امام وردی خان تسلیم شده و سربازهای خود را از کشتی دکتل بیرون می کشد. با وجود این، به هلندی ها می گوید که باید دو کشتی برای جنگ برضد هوله ها به او امانت بدهند یا مظفر علی خان را به تته ببرند. هلندی ها برای خاتمه دادن به این وضعیت خطرناک، با

مسافرت به تته موافقت می کنند. اما ، امام وردی خان تغییر عقیده میدهد و مجدداً از هلندی ها می خواهد که او را برضد هوله ها کمک کنند. ولی هلندی ها نمی پذیرند و امام وردی خان تهدید می کند که به بنگاه تجارתי هلندی ها حمله خواهد کرد. هلندی ها که در این مورد اتفاق نظری نداشتند، در شورای خود دو دسته شدند. دسته ای عقیده داشتند که ، در صورت لزوم ، باید جنگید، که البته این عده در اقلیت بودند، امام دسته دیگر که در اکثریت بودند با اقدام خشونت بار مخالفت می کردند. سرانجام، تصمیم میگیرند که به درخواست امام وردی خان جواب مثبت داده به نیروهای ایرانی اجازه سوار شدن به کشتی را بدهند. این عمل به بروز مشکلاتی با خدمه هلندی منجر می گردد که از دریانوردی با آن تعداد زیاد از ایرانیان امتناع می کردند، زیرا ایرانیان در کشتی رفتار بسیار گستاخانه ای داشتند. از آنجا که این وضعیت بهبود نمی یابد، اکثریت خدمه و افسران به داخل دریای می پرند و تا وقتی که ایرانی ها در کشتی بودند ، از بازگشت خودداری می کنند. از این رو، کوناد، مدیر هلندی ، آنان را متهم به طغیان می کند. (۷۴) امام وردی خان تصمیم می گیرد با خدمه اصلی که به وسیله چند عرب یاری می شدند به سوی کیش براند. در ۲۵ اکتبر ۱۷۴۱ م / ۱۱۵۴ ه ق ، کشتی فتی سیانگا و دو کشتی گالیوات و چهل شناور دیگر با هوله ها در کیش درگیری شونده. عرب ها مقاومت زیادی نشان می دهند. امام وردی خان، برای تشویق نیروهای خود، مقدار زیادی باروت در یک توپ می گذارد. ولی با انفجار خود توپ کشته می شود. ناوگان ایرانی – هلندی به نبرد با هوله ها تا غروب ادامه می دهد. روز بعد، سرداری که به مقام دریایی منصوب شده بود، با خودداری هلندی ها از ادامه جنگ – زیرا که برای یک ماه به ایرانیان قول کمک رسانی داده بودند و دیر زمانی بود که این مدت سپری شده بود – و همچنین کم روحیه شدن نیروهای خودش دستور می دهد که به کنگ بازگردند. او بر خلاف وعده ای که قبلاً داده شده بود، از دادن اجازه به هلندی ها برای بازگشت به بندر عباس خودداری می

کند. عملیات نجات، که کوناد آن را برنامه ریزی کرده بود، با ورود حاتم خان لغو می شود، او به کشتی ها اجازه بازگشت می دهد، ولی به کوناد می گوید که یکی از کشتی هایش باید سفری به تته کند. (۷۵) از آنجا که این دستور مستقیم نادرشاه بود، کوناد جرئت رد کردن آن را نداشت. از این رو، کشتی د ریدر کرک را در اختیار مظفر علی خان قرار می دهد. این کشتی در پنجم ژانویه ۱۷۴۲ م / ۱۱۵۴ ه ق به سوی تته حرکت می کند و در مسیر برگشت در کراچی، در مه ۱۷۴۲ م / ۱۱۵۵ ه ق، غرق می شود. (۷۶) در نیمه دوم سال ۱۷۴۱ م / ۱۱۵۴ ه ق، نادرشاه برای ساختن کشتی و قالب ریزی توپ های خود در خلیج فارس اقداماتی به عمل می آورد. در واقع، یک کارخانه توپ ریزی در بندر عباس دو توپ مسی می سازد و چنین برنامه ریزی می شود که ۳۰۰ قبضه دیگر بسازد. کارخانه کشتی سازی در ریشهر بود. در دسامبر ۱۷۴۱ م / ۱۱۵۴ ه ق، نادر از کمپانی های اروپایی می خواهد که تعدادی نجار و لوازم کشتی سازی برای وی بفرستند. او چهار نفر را در رأس اجرای این طرح می گمارد: سلیمان بیگ، محمد علی بیگ، حسن علی بیگ و محمد زمان بیگ. این دو نفر آخر به منظور ترتیب دادن انتقال الواربه ریشهر در مازندران مستقر شدند. (۷۷) این فرمان شاهانه با نامه ای از محمد علی بیگ همراه بود که در آن تقاضای اعزام سه نجار را کرده بود که بتوانند کشتی هایی به طول حداقل ۱۰۰ گز (در حدود ۶۰ متر) بسازند. محمد علی بیگ در این نامه اضافه می کند که نادرشاه در نظر دارد مبلغ ۴۰۰۰۰ تومان برای این طرح هزینه کند. از این رو، هلندی ها باید اشخاص بسیار ماهری را می فرستادند که پول را هدر نمی دادند. (۷۸) کوناد به شاه می نویسد که هلندی ها هیچ نجاری در دسترس ندارند، زیرا آنها در هلند، جای که تمام کشتی های آنان در آنجا ساخته می شوند، ساکن اند. همین پاسخ را نیز به محمد علی بیگ می دهند که مجدداً، در فوریه ۱۷۴۲ م / ۱۱۵۵ ه ق، درخواست نجار و لوازم کرده بود. (۷۹) بعد از این واکنش های منفی، دیگر بیش از این به مطلب پرداخته نشد. نادرشاه مجبور بود به خدمات

یک جتلمن فلاندري به نام لاپورتري، که به سرپرستی امور کارهای کشتی سازی منصوب شده بود، اکتفا کند. با آنکه وی اعتراض می کند که چیزی درباره کشتی سازی نمی داند، او را مجبور می کنند به بوشهر برود. وی سلامتی خود را بر اثر آب و هوای سرد دست می دهد و، به رغم درخواست های مکرر، به اوجازه بازگشت به اصفهان داده نمی شود تا وقتی که سرانجام به سختی بیمار می شود، اما قبل از رسیدن به شیراز می میرد. (۸۰) با آنکه طرح های کشتی سازی نادر عملی نمی شود، وی می تواند ناوگان قابل ملاحظه ای را از طریق خریدن کشتی ها، هدیه گرفتن و تصرف کردن آنها تشکیل بدهد. تا نیمه دوم سال ۱۷۴۲ م / ۱۱۵۵ ه ق، ناوگان وی تشکیل شده بود از چهار فروند کشتی سه دکله، سه فروند کرجی یک دکله (اسلوپ)، دو فروند گالیوات و تعداد بسیاری کشتی های کوچک ساحلی یک بادبان پارویی (ترانکی) که هر کدام ۴ تا ۶ توپ داشت. نیمی از کشتی های سه دکله را محمد تقی خان به مبلغ ۷۰۰۰ تومان از انگلیسی ها در بندر عباس خریده بود. هر کشتی ۲۲ توپ و ۱۱۰ فوت (حدود ۳۴ متر) طول داشت. دو کشتی دیگر، در بوشهر از تجار خصوصی انگلیسی و فرانسوی هریک به مبلغ ۱۸۰۰ تومان خریده شده بودند. طول این کشتی های ۱۶ توبه ۹۰ تا ۱۰۰ فوت (۲۷ تا ۳۰ متر) بود. اما، طبق گفته هلندی ها، این کشتی ها قدیمی و فرسوده بودند و ایرانیان از آنها رضایت چندانی نداشتند. کشتی های انگلیسی و فرانسوی را که به بنادر ایرانی آمده بودند، ترک کرده بودند. کمپانی ها حتی زمانی که ملوان هایشان در مقابل بنگاه های آنان به اجبار به خدمت ایرانیان درمی آمدند، هیچ کاری نمی توانستند انجام دهند. (۸۱) علاوه بر اینها، نادر منتظر هشت کشتی دیگر بود که نظام الملک از سورات خریده بود. ناوگان نادر که لوازم یدکی آن به خوبی ذخیره شده بود، در سال ۱۷۴۲ م / ۱۱۵۵ ه ق، حتی توسعه بیشتری می کند. شورشیان هوله به تدریج سر تسلیم فرود می آورند و کشتی های آنان دوباره به خدمت ایران درمی آید و، بدین ترتیب، ناوگان نادر تقویت میشود. امام

مسقط نیز دوکشتی به نادر می دهد که یکی از آنها به داشتن ۶۴ توپ افتخار می کند. (۸۲) در ۱۷۴۲ م / ۱۱۵۵ ه ق، امام مسقط مجدداً از نادر تقاضای کمک می کند و شاه، با خشنودی، باین درخواست موافقت می کند. بعد از شکست هوله ها در خصب کلب علی خان، سردار جدید، به همراه محمد تقی خان، در دوم ژوئن ۱۷۴۲ م / ۱۱۵۵ ه ق، به بندرعباس وارد می شود. آنان مقدمات لازم را برای حمله به مسقط فراهم کرده و نقشه آن را با امام، که همراه آنها بود، طراحی می کنند. در هجدهم ژوئن، آنها با حدود ۸۰۰۰ نیرو به سوی مسقط کشتی می رانند. نتیجه این تهاجم برای ایرانیان بسیار موفقیت آمیز بود، زیرا توانستند اغلب شهرها و حتی با نیرنگ دژهای مسقط را تصرف کنند. امام بسیار دیر باخیر شد که به وسیله متحدانش فریب خورده است. (۸۳)

در حوالی ژوئیه ۱۷۴۳ م / ۱۱۵۶ ه ق، محمد تقی خان قسمت اعظم عمان را در اختیار داشت. نادر شاه در اکتبر سرداری جدید به نام محمد حسین خان را از گرمسیرات به عمان می فرستد. طبق گفته هلندی ها، به محمد حسین خان دستور داده می شود که از محمد تقی خان برای هزینه حمله به مسقط ادعای غرامت فوری کند. این دلیل واقعی باشد یا خیر، در حوالی نوامبر ۱۷۴۳ م / ۱۱۵۶ ه ق محمد تقی خان، با قیام برضد نادر شاه، کلب علی خان را دستگیر و تمام ارتباطات را با ایران قطع می کند. اما سردار محمد حسین خان به کنگ می گریزد. در اول دسامبر، محمد تقی خان با ناوگان به بندرعباس وارد می شود. نایب بندرعباس، محمد باقر بیگ لری، کلب علی خان و چند فرمانده نظامی دیگر را به قتل می رساند. وقتی مظفر علی خان در ۲۲ دسامبر از سند با هفت کشتی به بندرعباس وارد می شود، محمد تقی خان از هلندی ها می خواهد با نیروی دریایی به وی یاری بدهند تا وی هفت کشتی را تصرف کند. او در مقابل هفت کشتی مظفر علی خان تنها سه کشتی (شیب) و دو کشتی بزرگ ساحلی دو دکله (غراب) داشت. اما هلندی ها تصمیم می گیرند در این منازعه بی طرف باقی بمانند. در شب ۲۳ دسامبر، ناوگان مظفر علی خان دو کشتی (شیب) و دو کشتی بزرگ

ساحلی دو دکله (غراب) از ناوگان محمد تقی خان را تصرف می کند و باقی کشتی ها می گریزند. محمد تقی خان دوباره از هلندی ها می خواهد تا به مظفرعلی خان حمله کنند و آنان مجدداً نمی پذیرند. در این زمان مظفرعلی خان با مشکل ذخیره آب مواجه می شود و به بوشهر می رود. محمد تقی خان که از هلندی ها به شدت خشمگین شده بود، تهدید می کند، به محض برگشتن کشتی هایش از جلفار، به بنگاه تجارتهای هلندی ها حمله و آن را کاملاً ویران کند و تمام هلندی ها را به قتل رساند. اما وی نتوانست تهدید خود را عملی کند، زیرا در ۱۸ فوریه ۱۷۴۴ م / ۱۱۵۷ ه ق به سوی شیراز حرکت کرد. در همین حین، نادر برای خواباندن شورش اقداماتی می کند و از هلندی ها می خواهد از فرار شورشیان از راه دریا جلوگیری کنند و مراقب ناوگان وی و مایملک محمد تقی خان باشند. (۸۴) در نتیجه این شورش و شروع مجدد جنگ با عثمانی، ایرانیان نتوانستند موقعیت خود را در مسقط حفظ کنند و به جلفار عقب رانده شدند. این عقب نشینی از میزان تقاضای آنها برای کمک خواستن از کشتی های اروپایی می کاهد. در حقیقت، تقاضای دیگری گزارش نشده است. این وضعیت شاید به دلیل این واقعیت بوده باشد که نادر تا آن موقع ناوگان کاملاً قابل ملاحظه ای تشکیل داده بود. طبق گفته انگلیسی ها، نادر ۳۰ کشتی (شیپ) و تعداد بسیاری کشتی های کوچک (کرافت) در اختیار داشت. مدیر انگلیسی همچنین اظهار می کند: ((به نظرمی رسید که اعلیحضرت هنوز به برنامه خویش برای داشتن یک ناوگان بزرگ برای حمایت از یک برنامه ریزی تجاری که وی اخیراً آن را شروع کرده بود، ادامه می دهد و دستور داده است که سالانه دو کشتی { که اکنون در حال آماده شدن هستند } با محموله هایی از بهترین کالاهای ایرانی تا مبلغ ۵۰۰۰۰ تومان برای خرید لوازم یدکی و ساختن دو کشتی دیگر به سورات فرستاده شوند.)) (۸۵) به هر روی، نادرمی بایستی در دو سال آخر سلطنت از رسیدگی به ناوگان خویش غفلت کرده باشد. جنگ با عثمانی و قیام های روز افزون در ایران، تمام توجه وی

وی را به خود جلب کرده بودند. در زمان مرگ وی، در ژوئن ۱۷۴۷ م / ۱۱۶۰ ه ق ، تعدادی از کشتی های وی غرق و باقی مانده آنها موضوع نزاع در میان فرماندهان ناوگان شده بودند. دریابان ملاعلی شاه اختیار چند فروند از آنها را به دست می آورد، اما به نظمی رسد که شیخ عبدالشیخ و شیخ ناصر بوشهری اختیار اغلب کشتی ها را به دست گرفته بودند. (۸۶) باین همه، آنان قادر به نگهداری ناوگان نبودند. طبق گزارشی که یک هلندی در سال ۱۷۵۶ م / ۱۱۶۹ - ۱۱۷۰ ه ق نوشته است ((از آن تعداد کشتی هایی که نادر با چنان هزینه گزافی ساخته بود، تنها دو فروند باقی مانده است که بر روی آب شناورند. اما در چنان وضعیت بدی هستند که دیگر قابل تعمیر نیستند. کشتی مستقر در بندر ریگ که یکی از بهترین کشتی ها بود، سال گذشته غرق شد که جبران ناپذیر است.)) (۸۷) ناوگان دریایی، نظیر دیگر برنامه های نادر شاه، با هزینه گزاف انسانی و مالی همراه می شود و توسعه می یابد. نادر در ایجاد یک پایگاه سیاسی و مالی برای ناوگان خود که ضامن ماندگاری آن بعد از مرگ وی باشد، شکست می خورد. ناوگان مغرور وی مانند امپراطوری اش تکه پاره می شود. حکومت سلطنتی در ایران بعد از جنگ های فراوان و خونین دوباره احیا می شود، اما ۱۵۰ سال وقت لازم بود تا ناوگان ایرانیان دوباره تشکیل شود. تاریخچه شکل گیری ناوگان ایرانی ها بدون اشاره به اهداف و دستاوردهای نادر در مورد ناوگان دریای مازندران نمی تواند کامل باشد. لاکهارت، در کتاب خود درباره نادر شاه، به قدر کافی به این موضوع پرداخته است. اما تحلیل او در مورد یک موضوع باید اصلاح شود. او می نویسد: ((به نظر نمی رسد که در جایی ضبط شده باشد که او (نادر) چه وقت برای اولین بار به فکر داشتن یک ناوگان در آن آب ها افتاد. اما در این مورد شکی نیست که وی قبل از اینکه آغاز به گردآوری ناوگان کوچک خود در خلیج فارس، اقدام به چنین کاری نکرده بود.)) (۸۸) کاملاً محتمل است که نادر در حدود همان زمانی که در پی ایجاد ناوگان در خلیج فارس بود، یعنی در پایان سال ۱۷۳۴ م / ۱۱۴۷ ه ق، این خیال را در سر داشت. در آن زمان، نادر

برای فراهم کردن تدارکات شهرگنجه در قفقاز که آن را محاصره کرده بود، سخت درمضیقه بود. فرمانده روسی در دربند با فرستادن کشتی های تدارکات به وی کمک می کرد. (۸۹) وقایع بعدی توجه نادر را به نقطه دیگری جلب می کند، اما با در نظر گرفتن این واقعیت که وی در اوایل سال ۱۷۳۸ م / ۱۱۵۱ ه ق محمد حسین خان را به مقام کاپیتان باشی یا دریاسالار دریای مازندران منصوب کرد، ممکن است بتوانیم نتیجه بگیریم که نادر کاملاً آزمایای داشتن یک ناوگان در دریای مازندران آگاه بود. (۹۰) هلندی ها که این انتصاب را گزارش کرده اند، تصریح نکرده اند که آیا این دریاسالاران ناوگانی هم داشت یا خیر. با این حال، این گزارش نشان می دهد که نادر پیش از تصمیم گیری درباره ساختن کشتی، در سال ۱۷۴۲ م / ۱۱۵۵ ه ق، برای خلیج فارس عقاید کاملاً واضحی درباره نیازهای دریانوردی خود در دریای مازندران داشته است.)) (۹۱)

پی نوشت ها:

1. Dunlop, H., *Bronnen tot de Geschiedenis der Oostindische Compagnie in Perzie, 1611 – 1638* ('sGravenhage. 1930), p.142.

۲. همان، صص ۱۵۷ – ۱۵۹.

۳. همان، ص ۳۱۵. با انعقاد رسمی یک معاهده مشترک دریایی به وسیله کمپانی هند شرقی هلند و کمپانی

هند شرقی انگلیس بر ضد پرتغالی ها، در ۲۱ دسامبر ۱۶۲۹ و این کار سهل گردید. همان، ص ۳۰۸.

۴. همان، صص ۳۸۹ و ۴۰۴ – ۴۰۶.

۵. آرشیو ملی هلند (Algemeen Rijks Archief) که از این به بعد اختصاراً ARA ذکر خواهد شد و در

لاسه است، ۱۱۴۹ VOC، وسترولت (Westerwolt) به فرماندار کل، گمرون، ۲۸ آوریل ۱۶۳۹، برگه

۱۲۴۹ ؛ همان، ۶ آوریل ۱۶۳۹، برگه ۱۲۸۳؛ VOC ۱۱۵۶، خلیسنس به فرماندار کل، اصفهان، ۲۵ اکتبر ۱۶۴۱
، برگه ۲۷۵.

6.Floor, Willem, “Het Nederlands – Iraanse conflict van 1645” Verslagen en Aanwinsten 1978 – 1979 (Stichting Cultuurgeschiedenis van de Nederlanders Overzee, Amsterdam, 1980), pp.45 – 56

، برگه ۲۴۵، Petitie Verburch، VOC ۱۱۷۵، ARA.۷

8.Hotz , A., Journaal der reis van . . . Cunaeus naar Perzie in 1651 – 52 (Amsterdam, 1908).

9.Floor .Willem. “First Contacts between the Netherlands and Masqat” , zeitschrift der Deutschen Mongenlaendieschen Gesellschaft, vol .132 ,1982 , p . 289 – 307.

10.Floor , Willem . “Masqat Anno 1637” , Le Moyen – Orient et l’Ocean Indien, vol .2, 1985, pp.1 – 80.

11.Generale Missiven van Gouverneurs - Generaal en Radan aan Heren XVII, W.Ph. Coolhaas {ed} , deel Iv , 1675 – 85 ,(s’Gravenhage, 1971) pp.740 – 42, 826.

12.Ibid, deel V, 1686 – 1697 ,(s’Gravenhage, 1975), p. 743.

۱۳.همان، صص ۸۵۹ – ۸۶۱

۱۴.ARA , VOC ۱۸۸۶ ، اوتس به فرماندارکل، گمرون، ۲۴ مارس ۱۷۱۶، برگه ۱۸.

ARA.۱۵ ، VOC ۱۹۱۳ ، کتلاز به فرماندارکل، گمرون، ۳۱ دسامبر ۱۷۱۷ ، برگه های ۲۹ و ۴۹ .

ARA.۱۶ ، VOC ۱۹۱۴ ، اوتس به فرماندارکل، گمرون، ۷ نوامبر ۱۷۱۸، برگه های ۲۳۶۳ تا ۲۳۶۵ همان
برگه های ۲۴۰۳ - ۲۴۰۵ .

۱۷. همان، برگه های ۲۲۶۳ و ۲۲۶۴.

ARA.۱۸ ، VOC ۱۹۲۸ ، لطفعلی خان به فان بیسوم (Van Biesum) ۱۷ جولای ۱۷۱۸، (وصول شد)،
برگه ۱۱۶؛ همان، اوتس به فان بیسوم، گمرون {وصول شد} ۱۵ سپتامبر ۱۷۱۸ ، برگه ۱۷۹؛ همان، ۱ اکتبر
۱۷۱۸، برگه ۱۸۱؛ همان، لطفعلی خان به فان بیسوم، ۱۸ سپتامبر ۱۷۱۷ (وصول شد)، برگه های ۱۲۲ - ۱۱۸
؛ همان ، اسخورر (Schorer) به فان بیسوم، اصفهان، ۱۳ اوت ۱۷۱۸ ، برگه ۷۱ (مردم در اصفهان سربلند
شده اند. گفته می شود که شاه لطفعلی خان را به عنوان تفنگچی باشی انتخاب کرده است)؛ زمان، ۱۲ اکتبر
۱۷۱۸، برگه ۸۰ (در اصفهان سه روز آتش بازی برای جشن فتح بحرین برگزار شد).

ARA.۱۹ ، VOC ۱۹۲۸ ، اوتس به لطفعلی خان، گمرون، ۲۴ آگوست ۱۷۱۸ ، برگه های ۱۲۶ و ۱۲۷ .

ARA.۲۰ ، VOC ۱۹۲۸ ، شاه به اوتس، ذی قعدة ۱۱۳۰ هجری، (اکتبر ۱۷۱۸)، برگه های ۲۱۹ تا ۲۲۱.

ARA.۲۱ ، VOC ۱۹۲۸ ، اوتس به شاه، برگه های ۲۲۱ - ۲۲۴ ؛ اوتس به اعتمادلادوله، برگه های ۲۲۴ -

۲۲۸ ؛ اوتس به لطفعلی خان، برگه های ۲۳۲ - ۲۳۵، گمرون، ۳ ژانویه ۱۷۱۹ .

ARA.۲۲ ، VOC ۱۹۴۷ ، اوتس به فرماندار کل، گمرون، ۲۱ سپتامبر ۱۷۱۹، برگه ۸۲.

ARA.۲۳ ، ۱۹۴۷ ، VOC ، اوتس به فرماندار کل، گمرون، ۱۵ فوریه ۱۷۲۱ ، برگه ۷۶.

ARA.۲۴ ، ۱۹۴۷ ، VOC ، اوتس به فرماندار کل، گمرون، ۵ آوریل ۱۷۲۱ ، برگه ۷۶۷.

ARA.۲۵ ، ۱۹۴۷ ، VOC ، اوتس به فرماندار کل، گمرون، ۱۵ نوامبر ۱۷۲۲ ، برگه ۴۷.

26. Lochhart, L., *The Fall of the Safavid Dynasty* (Cambridge , 1965) ,p.171.

{این کتاب به فارسی ترجمه شده است : لارنس لاکهارت، انقراض سلسله صفویه ، ترجمه اسماعیل دولت شاهی ، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی ، تهران ۱۳۸۳}.

27. Lochhart, L. *Nadirshah* (London , 1938),p.44.

28. Floor , Willem . "The Revolt of Shaikh Ahmad Madani in Laristan and the Garmsirat {1730 – 33} " *Studia Iranica* ,vol . 12 , 1983 , pp.63 – 93.

{این مقاله به فارسی ترجمه شده است : ویلم، فلور، " شورش شیخ احمد مدنی "، ترجمه ابوالقاسم سری، جستارهایی از تاریخ اجتماعی ایران {۸ و ۹} ، توس ، تهران ۱۳۷۱}.

۲۹. همان ، ص ۶۷ (۱۳۷۱) ، ص ؟ ۷۱ – ۷۲ (۱۷۳۲).

30 Lochhart, L., "The Navy of Nadir Shah " , *Proceedings of the Iran Society* ,
vol . I

{London , 1936} , p.6,n.I: Ibid,Nadirshah, p .78 – 79

۳۱. ARA، VOC ۲۳۵۷، برگه های ۴۵۵ - ۴۵۷؛ طهماسب خان پاسخی به این نامه در ۲۰ جمادی الاول ۱۱۵۱ { ۱۵ اکتبر ۱۷۳۴ } نوشت و اظهار کرد که لطیف خان باید کشتی‌هایی برای انتقال ۳۰۰۰ مرد و اسب فراهم آورد؛ طهماسب خان چگونگی انجام این کار را به لطیف خان واگذار کرد، همان، برگه ۴۵۸.

32. لاکهارت "Navy..." ص ۶ - ۷؛ همو، Nadirshah، ص ۷۹؛ فلور، "همان، ص ۹۰

۳۳. همان، ARA، VOC ۲۳۵۷، برگه ۴۵۸

۳۴. همان، ARA، VOC ۲۳۵۷، فان لایپزیگ به دکلین (de Cleen) اصفهان، ۵ نوامبر ۱۷۳۴، برگه های ۱۱۱۶؛ لاکهارت، "Navy ..."، ص ۶

۳۵. همان، ARA، VOC ۲۳۵۷، برگه های ۶۴ - ۶۱؛ همان، کوناد به نادر، گمرون، ۲۷ دسامبر ۱۷۳۴، برگه های ۴۶۳ - ۴۶۴.

۳۶. ARA، VOC ۲۳۵۷، برگه ۵۴۹

۳۷. لاکهارت، "Navy ..."، ص ۷؛ همو، Nadirshah، ص ۹۳.

۳۸. همان، ARA، VOC ۲۳۵۷، برگه های ۸۷۹ - ۸۸۱ (وصول شده در ۱۱ مه ۱۷۳۵). بر طبق گزارش هلندی‌ها، محمد لطیف خان " یک مرد بی‌شیله و پيله است که نکات فراوانی درباره سنت‌های اروپائیان در استانبول فرا گرفته است، زیرا باریک بینی بیشتری از آقای واترز (Waters) نایب فرمانده انگلیسی که به خاطر آن اعتبار داشت، در جریان مباحثات آنها درباره کشتی‌سازی و هدایت کردن یکی شناور انگلیسی نشان داد"، ARA، VOC ۲۳۵۷، کوناد به فرماندار کل، گمرون، ۲۴ اگوست ۱۷۳۵. برگه ۲۳۲.

۳۹. این بیش از ظرفیت این مقاله خواهد بود که درباره معانی اصطلاحاتی که در اشاره به انواع مختلف شناورهای نظیر غراب (grab)، گالیوات (galivat) و دینقی (dinghy) که در منطقه خلی جفارس به کار می برده شده اند، بحث شود. برای یک کتاب شناسی کامل درباره مطالعات راجع به کشتی، نگاه کنید به :

Prins , A.H.J., “ The Maritime Middle east : A Century of Studies” , Middle East Journal, vol 27, 1937,pp.207 – 220.

۴۰. لاکهارت، "Navy ..." ، ص ۷ – ۸ ؛ همو ، Nadieshah ، صص ۹۳ – ۹۴ ؛ ARA ، VOC ۲۳۵۷ ، برگه ۹۱۷ ؛ همان ، برگه ۱۲۳۳ ، محمد تقی خان شیرازی به کمپانی های اروپایی ، ۲۷ جولای ۱۷۳۵ (وصول شد).

۴۱. ARA ، VOC ۲۴۱۶ ، Resulotie Gamron ، ۲۳ اکتبر ۱۷۳۵ ، برگه های ۵۲۶ – ۵۲۹

۴۲. ARA ، VOC ۲۴۱۶ ، Resulotie Gamron ، ۲۱ نوامبر ۱۷۳۵ ، برگه های ۶۶۶ – ۶۸۱.

۴۳. ARA ، VOC ۲۴۱۶ ، Resulotie Gamron ، ۲۲ دسامبر ۱۷۳۵ ، برگه های ۷۳۶ – ۷۳۹ . شیخ رشید گفت که نیازی به دادن برات از طرف هلندی ها نیست و تنها یک نامه کفایت خواهد کرد، زیرا وی برآن است که کمپانی هند شرقی هلند دارای اعتبار بسیار است؛ اما وی برات کمپانی هند شرقی بریتانیا را نپذیرفت؛ همان، در برگه ۳۶۵ اشاره می کند که ناخدا لوئیس (Louis) از کمپانی هند شرقی بریتانیا بهای توکل (Tawakkul) را ارزیابی کرده بود.

۴۴. لاکهارت، Nadirshah ، ص ۶۳.

ARA.۴۵، VOC ۲۴۱۶، برگه های ۵۰۳ - ۵۰۴ { به تاریخ ربیع الاول ۱۱۴۸ هـ . / جولای ۱۷۳۶ م . } ؛

همچنین همان ، برگه ۱۰۳۶ ، رقم نادر در فوریه ۱۷۳۶.

46.Lockhart, "Navy ..." p.9:ARA ,VOC 2416 , 1041 , and ibid ., Resolutie Garmon
, 6 may 1736, f.995.

۴۷.لاکهارت "Navy ..." ، ص ۹ ؛ ARA ، VOC ۲۴۱۶ ، Resolutie Garmon ، ۵ آوریل ۱۷۳۶ ، برگه
۳۳۷ ؛ پنج سال بعد هلندی ها خاطرنشان کردند که انگلیسی ها می توانند پول زیادی برای مقامات ایرانی
خرج کنند از آن رو که کشتی های شان را با ۲۰۰ درصد سود به آنان فروخته اند، ARA ، VOC ۲۵۴۸ ،
برگه ۲۵۹۲.

۴۸. ARA ، VOC ۲۴۱۷ ، کوناد به فرماندار کل، گمرون، ۴ آوریل ۱۷۳۳ ، برگه ۳۲۶۴ ؛ برای دو ترانکی که از
شیخ رشید گرفته شد، فلور " شورش... " ص ۸۹. توکل (Tockel) همان توکل (Tawakkul) است. مراد
از اصطلاح پول سفید، پول خوب است، یعنی پولی که درعیار آن تقلب نشده است. پول سیاه به پول بد یا
پول تقلبی اطلاق می شود که با ۵۰ درصد کسر خرد می شد. بنابراین هزینه کل به ۱۲۸۰۰ تومان به اضافه
۵۰ درصد یا ۱۹۲۰۰۰ تومان + ۴۰۰ تومان = ۲۳۲۰۰۰ تومان پول سیاه بالغ می شود. هزینه های دیگر جمع
کلی را به ۲۳۶۰۰ تومان رساندند.

۴۹.لاکهارت ، " Navy ... " ص ۹ ؛ همو ، Nadirshah ، صص ۱۰۸ - ۱۰۹ ؛ ARA ، VOC ۲۴۱۶ ،

کوناد به محمد تقی خان، ژوئن ۱۷۳۶ م . / صفر ۱۱۴۹ هـ . ، برگه های ۱۱۷۸ - ۱۱۷۹ .

ARA.۵۰، ۲۴۱۶، Resolutie Garmon.VOC، ۱۳ اکتبر ۱۷۳۶ م.، برگه های ۱۳۹۰ - ۱۳۹۲؛

VOC ۲۴۱۷، برگه های ۴۰۹۵ - ۴۰۹۷، شیخ رحمه بن فضل چارکی Sieeg Rahama bien Fassal)

Tjoerecki به کوناد، ۲۶ ژانویه ۱۷۳۷ م. (وصول شد). همچنین همان، برگه ۴۰۴۷ (چارکی)

{Tjereckie}

ARA.۵۱، ۲۴۱۷، Resolutie Garmon.VOC، ۱۰ دسامبر ۱۷۳۶ م.، برگه های ۳۳۱ - ۳۳۶، ۴۴۲، ۸

نوامبر ۱۷۳۶ م.، برگه های ۱۰۵۶ - ۱۵۰۸، ۸ نوامبر ۱۷۳۶ م.، برگه های ۱۴۷۶ - ۱۴۸۳؛ VOC ۲۴۱۷،

کوناد به میرزا اسماعیل (برادر محمد تقی خان). گمرون، ۲۶ دسامبر ۱۷۳۶، برگه های ۴۰۱۳ - ۴۰۱۸؛

همان، کوناد به شیخ رحمه بن فضل چارکی، برگه ۴۰۴۷؛ همان، Resolutie Garmon، ۱۲ فوریه

۱۷۳۷ م.، برگه های ۳۷۴۵ - ۳۷۴۶، ۸ ژانویه ۱۷۳۷، برگه های ۳۶۷۷ - ۳۶۷۸؛ لاکهارت، " Navy ... "

" ص ۹.

ARA.۵۲، ۲۴۱۷، Resolutie Garmon.VOC، ۹ مارس ۱۷۳۷ م.، برگه ۳۷۹۱؛ VOC ۲۴۱۶، فان

لایزیگ به کوناد، اصفهان، ۱۷ جولای ۱۷۳۷ م.، برگه ۲۴۹۰؛ لاکهارت، " Navy ... " ص ۱۰؛ همو،

Nadirshah، صص ۱۸۲ - ۱۸۳.

۵۳. لاکهارت، " Navy ... " ص ۱۰؛ ARA، ۲۴۱۷، Resolutie Garmon.VOC، ۲۳ مارس ۱۷۳۷،

برگه های ۳۸۲۲ - ۳۸۲۴، ۳۰ مارس ۱۷۳۷، برگه های ۳۸۶۰ - ۳۸۶۱؛ VOC ۲۴۴۸، Resolutie

Garmon، ۳۰ آوریل ۱۷۳۷، برگه های ۳۱۹ - ۳۲۲.

ARA.۵۴، ۲۴۴۸، Resolutie Garmon.VOC، ۱۳ ژوئن ۱۷۳۷، برگه های ۴۱۹ - ۴۲۲.

۵۵. ARA، ۲۴۱۶، VOC، نادرشاه به کوناد، ربیع الاول ۱۱۵۰ / فوریه ۱۷۳۷ { از قندهار } در تاریخ ۱۹ جولای ۱۷۳۷ وصول شد، برگه ۵۵.

۵۶. لاکهارت، "Navy ..." ص ۱۰، همو، Nadirshah. صص ۱۸۳ - ۱۸۴؛ ARA، ۲۴۴۸، VOC، Resolutie Garmon، نوامبر ۱۷۳۷، برگه ۸۲۲.

۵۷. ARA، ۲۴۴۸، VOC، Resolutie Garmon، ۸، نوامبر ۱۷۳۷، برگه های ۷۸۹ - ۷۹۶، ۱۰ دسامبر ۱۷۳۷، برگه ۸۸۹.

۵۸. ARA، ۲۴۴۸، VOC، Resolutie Garmon، ۱۰ دسامبر ۱۷۳۷، برگه های ۸۵۸، ۸۸۴ تا ۸۸۶، ۸۸۸ - ۸۸۹، دوم ژانویه ۱۷۳۷، برگه های ۹۴۹ - ۹۵۶، ۲۸ ژانویه ۱۷۳۸، برگه های ۹۵۷ - ۹۷۵، ۳۱ ژانویه ۱۷۳۸، برگه های ۹۷۷ - ۹۸۵، سوم مارس ۱۷۳۸، برگه های ۱۹۹۰ - ۱۹۹۴؛ همان، محمد تقی خان به کوناد، ۲۳ شوال ۱۱۰۵ هجری قمری / ۱۳ فوریه ۱۷۳۸، برگه ۱۹۹۸؛ همان، کوناد به فرماندار کل، گمرون، ۳۰ آوریل ۱۷۳۸، برگه های ۱۸۳۹ - ۱۸۴۱، ۱۸۳۴.

۵۹. ARA، ۲۴۴۹، VOC، Resolutie Garmon، ۶ مه ۱۷۳۸، برگه های ۲۰۹۰ - ۲۰۹۱؛ VOC ۲۴۷۶، کوناد به فرماندار کل، گمرون، ۲۵ فوریه ۱۷۳۹، برگه های ۸۷ - ۹۱؛ همان، Resolutie Garmon، ۸ اوت ۱۷۳۸، برگه های ۱۸۲ - ۱۸۳، ۱۲ اوت ۱۷۳۸، برگه های ۱۹۰ و ۱۹۱، ۲۹ سپتامبر ۱۷۳۸، برگه های ۲۴۴ - ۲۴۶، ۳ اکتبر ۱۷۳۸، برگه های ۲۵۵ - ۲۵۶. در ۱۷ جولای ۱۷۳۸ / ۳۱ ربیع الاول محمد تقی خان به کوناد نوشته بود که عدم علاقه کوناد به امانت دادن یک کشتی به او کاملاً مشخص است. با وجود این، اودیگر نیازی به کشتی های وی ندارد، زیرا که تقریباً کار وی در آنجا به اتمام رسیده است {Masqat}.

((اگر امام مسقط ، سیف، بخواهد با من درآویزد، من ۷ تا ۸ کشتی درلنگر گاه جلفار، یک کشتی کمپانی انگلیسی و در حدود صد فروند شناور کوچک متعلق به عرب ها و دیگر اتباع شاه در اختیار دارم. سیف تنها دو کشتی پوسیده و کهنه دارد و ناوگاه سلطنتی می تواند آنها را شکار کند.))؛ VOC 2476، محمد تقی خان به کوناد، کنگ ، ۱۴ اوت ۱۷۳۸ (وصول شد) ، برگه های ۲۶۰-۲۶۱ ؛ همان، اسخون دروورد (Schoonderwoerd) به کوناد، بوشهر ، ۱۷ اوت ۱۷۳۸ ، برگه ۱۰۶۶ ، ۱۶ سپتامبر ۱۷۳۸ ، برگه ۱۰۷۷ ، ۱۲ نوامبر ۱۷۳۸ ، برگه ۱۰۹۷، ۱۲ ژانویه ۱۷۳۹ ، برگه ۱۱۰۶ ؛ همان، سی . اس .

هوخبوم (C.S.Hoogeboom) به کوناد، قشم ، ۲۳ جولای ۱۷۳۸ ، برگه ۱۱۳۰ ؛ همچنین ، برگه های ۱۱۴۰ و ۱۱۴۶، ۶۲.

VOC 2476, ARA.۶۰ ، کوناد به فرماندار کل، گمرون، ۲۵ فوریه ۱۷۳۹ ، برگه های ۱۳۲ - ۱۳۳.

VOC 2476, ARA. ۶۱ . اسخون دروورد به کوناد، بوشهر ، ۱۷ آگوست ۱۷۳۸ ، برگه ۱۰۶۷ ؛ همان، سی . اس . هوخبوم به کوناد ، قشم ، ۱۳ دسامبر ۱۷۳۸ ، برگه ۱۱۹۳ ؛ همان ، کوناد به فرماندار کل، ۲۵ فوریه ۱۷۳۹ ، برگه های ۱۳۲ - ۱۳۳.

ARA.۶۲ ، VOC ۲۴۷۶، Resolutie Garmon، ۲۰ ژانویه ۱۷۳۹ ، برگه های ۴۷۰ - ۴۷۱ ، ۲۹ ژانویه ۱۷۳۹ . برگه های ۴۹۵ - ۴۹۹ ؛ همان ، کوناد به فان لاپزیگ ، گمرون ، ۳۱ ژانویه ۱۷۳۹ ، برگه ۶۱۶.

ARA.63، VOC 2477، کوناد به فرماندارکل، گمرون، ۲۰ مارس ۱۷۳۹، برگه های ۸۸، ۸۴، ۱۰۹ - ۱۱۱؛

همان، Resolutie Garmon، ۲۰ مارس ۱۷۳۹ برگه های ۲۰۵ - ۲۰۷، ۲۸ مارس ۱۷۳۹، برگه های ۲۳۵

- ۲۳۹؛ لاکهارت، "Navy ..."، ص ۱۱.

ARA.64، VOC 2510، Resolutie Garmon، ۱۶ ژوئیه ۱۷۳۹، برگه های ۱۳۷۰ - ۱۳۷۳، ۲۹ ژوئیه

۱۷۳۹. برگه ۲۵۲؛ همان، محمد تقی خان به کوناد، برگه های ۱۲۴۸ - ۱۲۵۳.

ARA.65، VOC 2510، Resolutie Garmon، ۲۹ اوت ۱۷۳۹، برگه های ۲۷۸ - ۲۷۹؛ همان، کوناد

به فرماندار کل، ۲۵ نوامبر ۱۷۳۹، برگه های ۱۱۰ - ۱۱۱.

ARA.66، VOC 2510، Resolutie Garmon، ۱۰ نوامبر ۱۷۳۹، برگه های ۴۱۱ - ۴۱۶؛ همان، کوناد

به فرماندار کل، گمرون، برگه های ۱۱۹ - ۱۲۰؛ لاکهارت، "Navy ..."، ص ۱۱.

ARA.67، VOC 2510، برگه های ۱۲۱، ۱۱۴ - ۱۱۶، لاکهارت، Nadirshah، ص ۱۸۴.

ARA.68، VOC 2510، کوناد به فرماندار کل، ۳۱ ژانویه ۱۷۴۰، برگه های ۱۵۷ و ۱۵۸؛ VOC 2546،

کوناد به فرماندار کل، ۳۱ مارس ۱۷۴۰، برگه های ۳۰ - ۳۲.

۶۹. لاکهارت، "Navy ..."، ص ۱۱، همو، Nadirshah، ص ۲۱۲؛ ARA، VOC 2546، کوناد به

فرماندار کل، گمرون، ۳۱ مارس ۱۷۴۱، برگه ۳۳، ((شیخ رحمه با کشتی فتح شاهی، دوشناور کوچک تر

وچندین کشتی کوچک دیگر به کنگ رفته است. عبدالشیخ با دو کشتی کوچک و ده ترانکی گریخته و در

جایی در نزدیکی قشم پنهان شده است))؛ همان، برگه ۱۷۲۵ اظهار می دارد که "رحمه پسر شاهین نقی

لویی (Sjahin Naghiloehi) بعد از طغیان با چند کشتی به شاهی (Sjahi) و بندر هوله (Hoela) گریخته است)).

ARA.۷۰ ، VOC 2546، کوناد به فرماندار کل، ۳۱ مارس ۱۷۴۱، برگه های ۳۵ - ۳۷؛ همان، ناخدای میدنراک به کوناد، ۱۰ سپتامبر ۱۷۴۰. برگه ۴۰۷، ۱۸ سپتامبر ۱۷۴۰، برگه های ۱۴۰۸ - ۱۴۱۰، روزنامه (Dagregister) میدنراک، برگه ۱۴۱۵؛ همان، اسخون دروورد به کوناد، بوشهر، ۱۱ اکتبر ۱۷۴۰، برگه ۱۳۵۵.

۷۱. دوکشتی هلندی با دوکشتی بزرگ یعنی فتح شاهی (Fattishahi) و کاپیتان (Capitaine) و همچنین یک کشتی دوبادبانه و ۱۱۰ ترانکی کاملاً مسطح، که افزون بر آنها ترانکی های بیشتری در ساحل مستقر بودند که شورشیان آنها را هنوز به عملیات وارد نکرده بودند، مواجه شدند. کمی بعد از اینکه نبرد آغاز شد، ترانکی های ایرانی که کشتی های هلندی را همراهی می کردند، گریختند. در اینجا باید گفته شود که کشتی های ناوگان ایرانیان برای حمل و نقل، بمباران مواضع دشمن و برای جنگیدن در نبردهای دریایی مورد استفاده قرار می گرفتند. کشتی های اروپایی در قدرت آتش برتر بودند، اما همانطور که از گزارش های مختلف آشکار است، شناورهای کوچک خلیج فارس نقش مهمی در این نبردها ایفا کردند. برای اطلاعات مفصل، به ARA، VOC 2546، داخ رخیستر (روزنامه راجع به وقایع کیش و لاوان)، برگه های ۱۴۲۳ - ۱۴۳۷، و همان، Resolute Scheepsraad، ۱۱ اکتبر ۱۷۴۰، برگه های ۴۰۳ - ۴۱۴؛ همان، امام وردی خان به اسخون دروورد، ۲۴ اکتبر ۱۷۴۰، برگه های ۱۱۵۳ - ۱۱۵۴، به کوناد، ۲۸ اکتبر ۱۷۴۰ (از نخیلو (Nakhilu) وصول شد)، برگه های ۱۷۵۶ - ۱۷۵۸، ۱۷۵۹ - ۱۷۶۰ (۳۰ اکتبر ۱۷۴۰). برگه ۱۷۶۵ (۱۱ نوامبر ۱۷۴۰)؛ همان، کوناد به فرماندار کل، گمرون، ۳۱ مارس ۱۷۴۱، برگه های ۳۸ - ۴۶؛ همان، کوناد

به شیخ شاهین و شیخ رحمة در جزیره طویل (قشم)، گمرون، ۲۰ آوریل ۱۷۴۱، برگه های ۱۹۶۱ - ۱۹۶۳ ،
همچنین برگه های شناورهای خود را برگرداند؛ لاکهارت ، Nadirshah، ص ۲۱۲.

۷۲. ARA. VOC 2538، دریابگی به کوناد ، ۴ آوریل ۱۷۴۱ ، برگه های ۱۸۷ - ۱۸۸ ؛ همان، امام وردی
خان به محمد تقی خان، ۳ آوریل ۱۷۴۱ (وصول شد)، برگه های ۱۸۲ - ۱۸۵.

۷۳. لاکهارت ، "Navy ... " ، ص ۱۱ و با وجود این در مارس ۱۷۴۱، یاغیان مانند قبل با یکدیگر نزاع
وبعضی از آنها مذاکراتی را بامقامات ایرانی آغاز کردند. عجیب است که این مذاکرات به زبان انگلیسی بود،
یک عیسوی انگلیسی مسلمان شده به عنوان سخنگوی یاغیان صحبت می کرد و کارگزار یا یکی از
دستیارانش برای دریابگی ترجمه می کرد، هرچند هیچ توافقی حاصل نشد

۷۴. ARA. VOC 2538 ، Resolutie Garmon ، ۱۵ اوت ۱۷۴۱ ، برگه های ۳۹۵ - ۳۹۹ ، ۲۱ ،
سپتامبر ۱۷۴۱، برگه های ۴۹۳ - ۵۴۵ ، ۷ اکتبر ۱۷۴۱ ، برگه های ۵۵۸ - ۵۹۶ ؛ VOC 2584، کوناد به
فرماندار کل ، گمرون ، ۲ ژانویه ۱۷۴۲ (سری) برگه های ۲۵۰۴ ، ۲۴۹۵ - ۲۵۱۵.

۷۵. ARA. VOC 2584 ، قرارداد امام وردی خان برای استفاده از کشتی های هلندی ، ۸ اکتبر ۱۷۴۱، برگه
های ۲۱۱۷ - ۲۱۱۹؛ همان، امام وردی خان به کوناد، ۱۴ اکتبر ۱۷۴۱ ، برگه های ۲۱۲۵ - ۲۱۲۹ ؛ همان ،
دریابگی به کوناد ، ۱۱ نوامبر ۱۷۴۱ (وصول شد) ، برگه های ۲۱۳۴ - ۲۱۳۵ ؛ همان ، ابراهیم سعید
(Sahid) به کوناد ، ۱۸ نوامبر ۱۷۴۱ (وصول شد) ، برگه های ۲۲۲۹ - ۲۲۳۹ ؛ همان، کوناد به زیون
(Zion) و دیلدکاس (Delldckaas) (افسران فرمانده دو کشتی) ، ۱ دسامبر و ۲۰ دسامبر ۱۷۴۱، برگه های
۲۶۶۴ - ۲۶۷۰ (سری) ، همان ، زیون به کوناد، ۱۱ نوامبر ۱۷۴۱ ، برگه های ۲۶۹۲ - ۲۷۰۱ ، ۲۱ نوامبر

۱۷۴۱، برگه های ۲۷۱۲ - ۲۷۱۷ ؛ حاتم خان به کوناد ، ۶ دسامبر ۱۷۴۱ (وصول شد) ، برگه ۲۱۵۰ ، ۱۷
دسامبر ۱۷۴۱ (وصول شد) ، برگه های ۲۱۶۷ - ۲۱۶۹ ، ۲۵ دسامبر ۱۷۴۱ (وصل شد) ، برگه های ۲۷۷۱
- ۲۷۷۳ (تماماً از کنگ) .

۷۶. کوناد به دفتر اصفهان دستور می دهد تا فرمانی از نادرشاه اخذ کند که : " در آن دستور داده شود که هیچ
کس بدون در دست داشتن فرمان شاهانه نتواند تقاضای کشتی از ما بکند. " VOC 2584,ARA ، برگه
۲۵۴۶. اوهم چنین به نادرشاه به خاطر رفتار تحکم آمیز امام وردی خان اعتراض می کند، همان، کوناد به
نادرشاه، گمرن، ۱۸ نوامبر ۱۷۴۱، برگه های ۲۵۵۹ - ۲۶۰۷. دریک نامه سری به باتاویا، کوناد اجازه
خواست که در صورتی که ظلم از حد گذشت، ایرانی ها یک بارمزه شمشیر را بچشند، همان، برگه ۲۵۰۱، که
نشان می دهد که طاقت کنسول VOC تقریباً طاق شده بود.

۷۷. لاکهارت ، " Navy ... " ، ص ۱۲ ؛ همو، Nadirshah، صص ۲۱۳ - ۲۱۴ ، برای دلیل احتمالی این
طرح : VOC 2584 ,ARA ، رقم نادرشاه به کوناد، ۱۷ دسامبر ۱۷۴۱ (وصول شد) (به تاریخ ۲۱ ربیع
الاول / ژوئن ۱۷۴۱) ، برگه های ۲۱۶۱ - ۲۱۶۲ .

۷۸. VOC 2584 ,ARA ، محمد علی بیگ به کوناد، ۱۷ دسامبر ۱۷۴۱ (وصول شد) ، شماره برگه ندارد؛
همچنین برگه ۲۱۵۶؛ طول مورد نظر کشتی اشتباه بود و عملی نبود، لاکهارت، Nadirshah، ص ۲۱۳ .

۷۹. VOC 2539 ,ARA ، کلمنت (Clement) به فرماندار کل، گمرن، گمرن، ۳۱ اکتبر ۱۷۴۲ ، برگه
۱۷۷۸ ب ؛ نامه به نادرشاه، همان، برگه های ۱۷۸۰ - ۱۷۸۱ (۷ ژانویه ۱۷۴۲)

۸۰. لاکهارت ، " Navy ... " ، ص ۱۲ ؛ همو ، Nadirshah ، صص ۲۲۰ - ۲۲۱ ؛ لاپورتی از طریق حلب و بصره در ۱۹ دسامبر ۱۷۳۱ به ایران آمد. او یک مهندس در استخدام فرانسویان بود. در ۲۰ دسامبر ۱۷۳۱ به سوی کرمان رفت (برگه ۴۴۹ ، VOC 2254) . شکارچی بخت " ، آن طور که هلندی ها وی را می نامیدند ، در فوریه ۱۷۳۲ به اصفهان رسید. در آنجا درجست و جوی خدمت به شاه به عنوان مهندس بود ، اما موفق نشد (برگه ۳۶۳ ب ، VOC ۲۲۲۳). در ماه مه ۱۷۳۸ گزارش شد که لاپورتی به عنوان یک توپ ریز به خدمت ایرانیان درآمده است. (برگه ۹۱۶ ، VOC 2476) ، و با توپخانه به کرمان خواهد رفت تا بر ضد بلوچ های مکران بجنگد (همان ، برگه ۹۳۶) ، طبق اسناد هلندی ها ، لاپورتی آمادگی خود را برای خدمت به عنوان یک کشتی ساز به نادرشاه پیشنهاد کرد و وقتی که در انجام این کار موفق نشد ، مجبور شد متوقف شود و به همراه یک ناخدای فرانسوی ، به نام ژرژ اوستاش (George Eustache) که کشتی خود را به نام " لافورتون " (La Fortune) به مبلغ ۱۸۰۰ تومان به دولت ایران فروخته بود ، از ایران رفت. به رغم اینکه ، طبق گفته محمد علی بیگ ، نادرشاه می خواست این کار را با مجاهدت ، هم در ایران ، درسورات و دیگر بنادر هندی به انجام برساند ، رفتن وی ضربه ای به برنامه کشتی سازی او بود. (همان ، برگه های ۱۷۱۴ و ۱۷۱۵ ب).

۸۱. ARA. VOC 2593 ، برگه ۱۸۰۷ ب ، همچنین برگه های ب ۱۷۱۵ و ۱۷۱۵ ب و ۱۸۴۲ ب (لافورتون روبرگالی ، Robert Galley ، کارگزار انگلیسی توضیح می دهد که (لاکهارت ، Nadirshah ، ص ۲۱۵) " اگرچه احتمال دارد که چنین امور مشکلی انجام پذیرد ، می شود حدس زد که آنها مجبور شده اند برای بدست آوردن الوار آن را بر دوش مردان طی حدود ۶۰ روز ازمازندران بیاورند و آنها برای هر جنس

دیگری باید با چنین مشکلی دست و پنجه نرم کنند.) طبق گفته انگلیسی ها، نیرویدریایی نادر از ۱۵ کشتی تشکیل شده بود، همان ، ص ۲۱۶.

۸۲. ARA. VOC 2593 ، برگه ۱۸۰۸ ؛ لاکهارت، Nadirshah. صص ۲۱۵ و ۲۱۶.

۸۳. ARA. VOC 2539 ، برگه های ۱۷۹۷ ، ۱۸۰۳ ، ۱۸۰۶ ، ۱۸۰۸ ب . محمد تقی خان همچین از هلندی ها خواست که ناوگان وی را به سه کشتی تجهیز کنند، اما آنان نپذیرفتند، همان ، برگه های ۱۸۵۳ – ۱۸۵۹ .

۸۴. لاکهارت، Nadirshah، ص ۲۴۱؛ ARA. VOC 2680 ، د پورتر (de Poorter) به نادرشاه، ۱۹ آوریل ۱۷۴۴ ، شماره برگه ندارد؛ Resolutie Garmon. ۲۰ ژانویه ۱۷۴۴ ، شماره برگه ندارد؛ همان، فان در وله (Van der Welle) به فرماندارکل، گمرون، ۱۰ اوت ۱۷۴۵، برگه های ۳۱۶ – ۳۱۹.

۸۵. لاکهارت، Nadirshah. ص ۲۲۱؛ همو، "Navy ..." ، صص ۱۳ – ۱۴. هرچند در ژانویه ۱۷۴۵ مظفرعلی خان مجدداً برای لوازم تقاضا کرد، VOC 2880 ، برگه ۵۹. سلیم خان، جانشین وی عنوان دریابگی ناوگان خلیج فارس را داشت (VOC 2860 ، شماره برگه ندارد؛ VOC 2705، برگه ۲۰۰ ، اوت ۱۷۴۵). در ۱۷۴۶ دریابگی ناوگانی که به مسقط می رفت محمد رضاخان بود (مارس ۱۷۴۶ ، برگه ۴۲۶ ، VOC 2705).

۸۶. برای نمونه ، رساله چاپ نشده در دانشگاه ایندیانا ، ۱۹۷۴ با این نام :

T.H., Ricks, ((Politics and Trade in Southern Iran and the Persian Gulf { 1745 – 1765}))

۸۷. لاکهارت، Nadirshah، صص ۲۲۱ - ۲۲۲؛

8. Floor , Willem , “ A Description of the Persian Gulf in 1756” , Persica, vol .8
،1979,p.166.

همچنین برای جزئیات بیشتر ، صص ۱۷۲ - ۱۷۳.

۸۸. لاکهارت " Navy ... " ، ص ۱۴.

۸۹. ARA. VOC 2537 ، فان لایپیگ به هی (Hey) ، اصفهان ، ۴ فوریه ۱۷۳۵ ، برگه ۱۱۴۵.

۹۰. ARA. VOC 2474 ، برگه ۱۸۹۰ (۲۰ آوریل ۱۷۳۸).

۹۱. لاکهارت، Nadirshah، صص ۲۰۴ - ۲۰۵ ، ۲۸۹؛ همو، " Navy ... " ، صص ۱۴ - ۱۷.