

# نخستین ناوگان دریای ایران در دوره قاجار

## مقدمه

یکی از حوادث مؤثر در تحولات خلیج فارس در نیمه‌ی دوم قرن سیزدهم (نوزدهم میلادی)، تأسیس ناوگان دریایی در این منطقه بود. از آنجاکه حکومت قاجار در صدد تثبیت حاکمیت و قدرت خود در خلیج فارس بود، برای دستیابی به این هدف تلاش‌های بسیاری نمود.

پیش از آن شاهان مقتدر صفوی برای حاکمیت بر خلیج فارس کوشش‌های جدی انجام دادند چنانکه شاه عباس اول کوشید نخستین استعمارگران یعنی پرتغالی‌ها را از خلیج فارس بیرون کند، اما برای ایجاد نیروی دریایی در خلیج فارس اقدام جدی صورت نگرفت.

بعد از آن در زمان نادرشاه نخستین تلاش‌های عملی برای تشکیل ناوگان دریایی به عمل آمد. وی با خرید و صدور سی کشتی از هند و اروپا قصد داشت در آب‌های خلیج فارس ناوگان دریایی ایجاد نماید. همچنین می‌خواست در سواحل جنوب ایران مرکز کشتی‌سازی دایر کرده و عده‌ای مازندرانی را برای توسعه‌ی صنعت کشتی‌سازی به جنوب بفرستد اما با مرگ وی این کارها ناتمام ماند.

در دوره‌ی پادشاهی کریم‌خان زند به جز فتح بصره به دست صادق‌خان (برادر کریم‌خان) با کمک سی کشتی هیچ کوششی برای ایجاد نیروی دریایی در آب‌های خلیج فارس صورت نگرفت.<sup>۱</sup>

اولیویه در سفرنامه‌ی خود در این باره می‌نویسد: «ایران را قوه‌ی بحریه نباشد. در زمان گذشته در خلیج فارس برای ضبط اعراب داشتند و با آن با مسقط، سورات و هندوستان تجارت می‌کردند. به علت اینکه جهت جنوبی ایران جنگل ندارد بسیار مشکل است که در خلیج فارس کشتی را به قیمت مناسبی تمام کنند اما در سواحل دریای خزر سهولت نیز دارد، جنگل مازندران و گیلان چوب‌های خوبی جهت عمل کشتی‌سازی دارد و حمل آن به ساحل نیز مخارج چندانی ندارد».<sup>۲</sup>

## تأسیس نیروی دریایی در دوره قاجار

نخستین نشانه‌های توجه جدی حکام قاجار به تأسیس نیروی دریایی ابتدا در دوره آقامحمدخان قاجار صورت پذیرفت که در صدد تشکیل یک ناوگان دریایی در دریای خزر برآمد. اما اندیشه‌ی وی در این مقطع به دلیل مرگ زودهنگامش به سرانجام نرسید.<sup>۳</sup>

در زمان پادشاهی فتحعلی‌شاه، در طول جنگ‌های ایران و روس طرح تأسیس نیروی دریایی مطرح شد و میرزا ابوالقاسم فراهانی صدراعظم ایران در سال ۱۲۲۵ هـ.ق با سرگور اوزلی سفیر انگلستان در این باره گفتگو کرد.

● زهرا مروتی  
پژوهشگر و کارشناس ارشد تاریخ

حاکمیت و اقتدار خود را بر بنادر، جزایر و اعراب زیر حکومت خود داشته باشد در حالی که دولت انگلستان در همین زمان با بستن پیمان‌های مختلف با شیوخ عرب حضور ایران را در منطقه کم‌رنگ می‌کرد.<sup>۱</sup>

### اهداف امیر کبیر از تأسیس ناوگان دریایی در خلیج فارس

اهداف امیر کبیر برای ایجاد ناوگان دریایی در خلیج فارس را می‌توان چنین بیان کرد:

(۱) مبارزه با قاچاق برده و ندادن حق بازرسی کشتی‌های ایرانی به مأموران انگلیسی. در این باره دولت انگلستان تلاش می‌کرد که اجازه‌ی تفتیش کشتی‌ها را از دولت ایران بگیرد اما امیر زبیر بار این کار نمی‌رفت و معتقد بود که این امر در صلاحیت و مسئولیت خود ایران است. مأموران انگلیسی به بهانه‌ی جلوگیری از تجارت برده حق بازرسی کشتی‌ها را در آب‌های خلیج فارس به خود اختصاص داده بودند. دولت امیر کبیر و سفارت انگلیس در تهران مذاکرات متعددی در باره‌ی این موضوع داشتند. امیر کبیر برای گرفتن چنین حقی از انگلیس و همچنین حفظ اقتدار ایران در خلیج فارس درصدد ایجاد نیروی دریایی برآمد.

(۲) نفوذ شیوخ عرب از جمله شیخ مسقط بر منطقه. در این زمان به دلیل عدم نظارت حکومت مرکزی، این شیوخ شروع به ایجاد ناامنی در منطقه نموده بودند. امیر کبیر برای تثبیت حاکمیت ایران و اقتدار آن بر خلیج فارس درصدد ایجاد نیروی دریایی برآمد.

(۳) در آن زمان سیدسعیدخان امام مسقط، بندرعباس را اجاره کرده و شیخ سیف که از سوی او حاکم بندرعباس شده بود از پرداخت مالیات‌های قانونی به دولت مرکزی خودداری می‌کرد. امیر کبیر که از ارتباط با انگلستان نتیجه‌ای به دست نیاورده بود، برای حفظ حاکمیت دولت مرکزی در خلیج فارس دست به اقداماتی زد از جمله این که:

الف) در سال ۱۲۶۷ ق به ژان داودخان که مأمور استخدام معلم از اتریش و پروس بود مأموریت داد سه فروند کشتی جنگی بخرد. امیر کبیر به ژان داودخان<sup>۱</sup> چنین نوشت: «لازم است کشتی هم به طوری که در کاغذ جداگانه نوشته‌ام دو

قرار دادن یک بند در قرارداد فیما بین ایران و انگلیس در سال ۱۲۲۷ هـ ق که در آن کمک‌های کارشناسانه‌ی انگلیس به دولت ایران برای ساختن کشتی در خلیج فارس پیش‌بینی شده بود،<sup>۲</sup> ظاهراً در همین راستا صورت پذیرفته است. اما این موضوع پس از آن پی‌گیری نشد و در قرارداد ۱۲۲۹ هـ ق سخنی از این توافق اولیه به عمل نیامد تا اینکه در سال ۱۲۵۲ هـ ق، فریدون میرزا، فرمان‌روای فارس طی نامه‌ای از حاج میرزا آقاسی صدراعظم خواهان خرید کشتی جنگی و غیرجنگی شد، هرچند با وجود تلاش‌های فریدون میرزا برای خرید کشتی اقدامی در این زمینه صورت نگرفت.

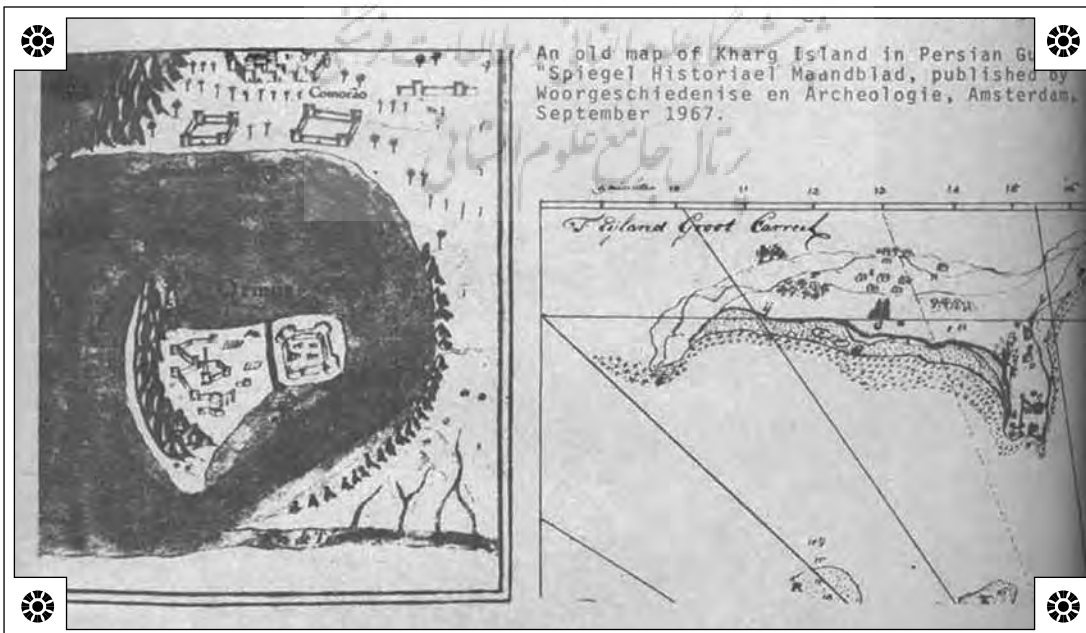
### امیر کبیر و تأسیس ناوگان دریایی

امیر کبیر نخستین کسی بود که در راستای تحکیم اقتدار حکومت قاجار در سواحل خلیج فارس درصدد تشکیل ناوگان دریایی برآمد.

در گزارشی رسمی از شیل به وزیر امور خارجه‌ی انگلستان در ایران آمده است: «امیر مصمم به تأسیس نیروی دریایی در خلیج فارس است در وهله‌ی نخست می‌خواهد چهار فروند کشتی جنگی توپ باشد به اضافه‌ی اسلحه و مهمات دیگر، یک کشتی تجاری با قدرت دویست اسب با مهمات و اسلحه، یک کشتی هفتاد اسب بخاری که در دریا و رودخانه رفت و آمد کند با مهمات و اسلحه.»<sup>۳</sup>

اولین اقدام امیر کبیر برای دستیابی به ناوگان دریایی، مذاکره با شیل<sup>۴</sup> و وزیر مختار بریتانیا در ایران بود. امیر در گفتگو با شیل پرسید: آیا دولت انگلستان حاضر است کشتی‌های مزبور را بفروشد و در صورت مثبت بودن پاسخ آیا موافقت دارد که ملوانان و مهندسان انگلیسی به خدمت ایران درآیند؟ تقاضای امیر کبیر با مخالفت شدید انگلستان روبه‌رو شد و پالمستون<sup>۵</sup> در پاسخ کوتاهی به درخواست شیل نوشت: به شما دستور می‌دهم به اطلاع امیر نظام برسانید که دولت انگلستان نمی‌تواند با پیشنهاد وی راجع به تحصیل کشتی‌های منظور موافقت نماید.<sup>۶</sup>

علت اصلی مخالفت انگلیس با درخواست ایران مبنی بر خرید کشتی جنگی و غیرجنگی این بود که ایران با مجهز شدن به کشتی‌های جنگی می‌توانست



## علت اصلی مخالفت انگلیس با درخواست ایران مبنی بر خرید کشتی جنگی و غیرجنگی این بود که ایران با مجهز شدن به کشتی‌های جنگی می‌توانست حاکمیت و اقتدار خود را بر بنادر، جزایر و اعراب زیر حکومت خود داشته باشد

# ناوگان دریایی

که وی راه‌هایی کسب درآمد برای خرید کشتی‌ها را پیش روی حکومت قرار داده است. وی در نامه‌هایی استفاده از معادن زغال سنگ منطقه و نیز فواید حاصل از تجارت را برای تأمین هزینه‌ی کشتی‌ها پیشنهاد نموده است. ارسال این نامه‌ها ادامه یافت تا این که در سال ۱۲۷۸ ق. / ۱۸۶۱ م. حسعلی خان امیرنظام سفیر ایران در بریتانیا مأمور انجام تحقیقاتی درباره‌ی خرید کشتی از کشورهای اروپایی شد و با کارخانه‌های کشتی‌سازی وارد مذاکره شد. از متن نامه این چنین برمی‌آید که ایران خواهان خرید دو فروند کشتی جنگی بوده است که هر یک حاصل بیست عراده توپ بیست و چهار پوندی باشد. شرکت کشتی‌سازی آلمانی تعهد کرده بود در مدت ۷ ماه دو کشتی را آماده نماید و دولت ایران نیز در چهار قسط هزینه‌ی آنها را بپردازد. امیرنظام به دولت ایران اعلام نمود در صورت خرید کشتی‌ها بهتر است کاپیتان و صاحب‌منصبان کشتی را از کشورهای هلند یا آمریکا انتخاب نماید چرا که به صاحب‌منصبان بریتانیا اعتمادی نیست.<sup>۵۱</sup>

در نامه‌های متعددی که از طرف نصیرالملک کارگزار وقت بوشهر و همچنین حاجی محسن خان وزیر مختار ایران در لندن به دولت مرکزی فرستاده می‌شد عواقب نداشتن ناوگان دریایی را گوشزد می‌کردند. این که حاجی محسن خان از لندن به فکر داشتن نیروی دریایی افتاده بود نشان می‌دهد موضوع تجهیزیات و نیروی دریایی در دولت مرکز پیگیری نمی‌شده است. او در نامه‌ای به پادشاه می‌نویسد:

«بدو شبه اگر خیال اولیای جاوید، بدون فوت فرصت با عزم ثابت و همت کامله متوجه احوال و در قید مال کار خلیج نشود تنگه‌ی هرمز که سابقاً بر کشتی‌های جمیع ملل مسدود بود در آینده به کشتی‌های دولت علیه مسدود خواهد شد و خلیج فارس هم به صورت بحر خزر خواهد افتاد.»<sup>۵۲</sup>

این وضعیت تا سال ۱۳۰۰ ق. ادامه داشت تا این که در این سال ناصرالدین شاه مرتضی قلی خان صنایع‌الملک را به آلمان فرستاد و دو ناوچه از آلمان خریداری شد تا با تردد در خلیج فارس و رودخانه‌ی کارون حاکمیت ایران در خلیج فارس را تثبیت کنند.

نیروی دریایی متعلق به دولت ایران به طور رسمی در سال ۱۳۰۲ ق. تأسیس شد و در آب‌های خلیج فارس شروع به کار نمود. این نیرو از دو فروند کشتی تشکیل می‌شد یکی از آنها که بزرگ‌تر و مجهزتر بود پرسپولیس<sup>۵۳</sup> و دیگری که ناوچه‌ی کوچک و مخصوص خدمات رودخانه‌ای بود شوش نامیده می‌شد. به ناوچه‌ی شوش در کارون بین اهواز و شوشتر مأموریت‌هایی محول شده و پرسپولیس نیز برای گشت در آب‌های ساحلی ایران مأموریت یافت.<sup>۵۴</sup> در حقیقت پرسپولیس به دو منظور کلی یکی بمباران حدود ساحلی و اعراب حکام

فروند واپور و یک فروند کشتی یلکن در آنجاها قرار تحصیل بدهی.<sup>۵۵</sup> (ب) از کشتی‌های کوچک تجاری اتباع ایران پشتیبانی نمود و به شیخ نصرخان دریایی ایران دستور داد هرگونه کمکی را برای پیشرفت کار صاحبان کشتی‌ها معمول دارد. در دریای خزر نیز همین رویه را در پیش گرفت و برای کشتی‌های بازرگانی علامت‌ها تعیین شد که از بیرق کشتی‌های دولتی که نشان شیر و خورشید ایران در نظر گرفته شده بود متمایز باشد.

(ج) سومین تدبیر امیر این بود که برای تقویت وضع سیاسی ایران در خلیج فارس به دولت آمریکا روی آورد و با آن پیمان بازرگانی و کشتیرانی بست. امیرکبیر برای رسیدن به این هدف به میرزا محمدخان سفیر ایران در استانبول دستور داد با نماینده‌ی آمریکا در استانبول مذاکره کند. پس از گذشت یک سال و سه ماه در سال ۱۲۶۷ ق. قراردادی به نام عهدنامه‌ی «دوستی و کشتیرانی» میان ایران و آمریکا به امضا رسید. براساس ماده‌ی چهارم این عهدنامه، کشتی‌های بازرگانی دو دولت آزاد بودند با پرچم خود به بنادر و لنگرگاه‌های دو کشور برای بارگیری و باراندازی رفت و آمد کنند.<sup>۵۶</sup>

اما با برکناری امیر از قدرت و مرگ ناپهنگامش تمام تلاش‌های او برای ایجاد نیروی دریایی ناتمام ماند. تلاش‌های مجدد برای تشکیل ناوگان دریایی در زمان والی‌گری سلطان مراد میرزا حسام‌السلطنه در فارس شکل گرفت. او در سال ۱۲۷۵ ق. پس از پایان گرفتن ماجرای محاصره‌ی هرات و عقب‌نشینی اجباری از افغانستان، به سمت والی‌گری فارس منصوب شد.<sup>۵۷</sup> وی در مدت اقامت کوتاهش در خلیج فارس به لزوم تأسیس قوه‌ی بحریه آگاهی یافت و در نامه‌ای به تاریخ سوم شوال ۱۲۷۶ ق. فرخ خان امین‌الملک وزیر حضور شاه و وکیل کارهای حسام‌السلطنه در تهران شاه را از دخالت مستقیم به اداره‌ی بحریه به دلیل نداشتن کشتی و اسباب گرفتن بحرین برحذر داشته است. مسأله‌ی بحریه موجب شد تا اهمیت نیروی دریایی برای شاه بیش از پیش روشن شود.

در همین رابطه برخی از کارگزاران و مأموران دولت ایران در بنادر و جزایر، بارها درباره‌ی اهمیت نیروی دریایی با مرکز نامه‌نگاری کردند از جمله آنها میرزا مهدی‌خان منشی مهمام خارجه‌ی فارس بود. در بخشی از نامه‌ی او به وزارت امور خارجه آمده است:

«رفع همه‌ی این معایب داشتن چند فروند جهاز جنگی است که فوایدش در ضمن کتابچه به عرض خاک پای مبارک رسید هر قدر کشتی زودتر برسد معایب مرتفع و محاسن ظهور و بروز خواهد کرد علی‌العجاله دو سه فروند جهاز شرعی هم می‌شد بسیار خوب بود تا انشاءالله بعد جهاز کشتی حاضر شود.»<sup>۵۸</sup> نامه‌هایی که از سوی میرزا مهدی‌خان ارسال شده است حاکی از آن است

محلّی و شیوخ و دیگر حمل خرما و مسافران حج ساخته شده بود.<sup>۹۱</sup> مهدی قلی هدایت (مخبر السلطنه) درباره‌ی خرید کشتی پرسپولیس می‌نویسد: آخر تدبیر ناصرالدین شاه وقتی چاره‌ی مداخله‌ی روس و انگلیس میسر نشد این بود که دول دیگر را در ایران ذینفع کند و مسافرت‌های فرنگ بیشتر از این نظر بود. در آغاز بر آن شد که از آلمان کشتی برای بوشهر خریداری شود. مرتضی قلی‌خان اخوی مأمور این خدمت شد و بر من کشتی سفارش داد کارخانه برای نمونه کشتی بسیار خوبی در حدود سفارش به ساخت نظامی و تجارتی با زره و پنج توپ و ۲۵ تفنگ.<sup>۹۲</sup>

در سال ۱۳۰۱ ق کشتی پرسپولیس از بندر کشتی‌سازی برفراوان همراه با نوابان‌های آلمانی به سوی خلیج فارس حرکت کرد.<sup>۹۳</sup> با وجود صرف هزینه‌های فراوان این کشتی هرگز مورد استفاده‌ی دولت ایران برای تثبیت حاکمیتش در منطقه واقع نشد تا آنجا که پس از یک سال شاه که از صرف هزینه‌های گزاف جهت نگهداری از کشتی‌ها به ستوه آمده بود، از امین السلطان خواست تا درباره‌ی آنها تصمیم‌گیری کند.<sup>۹۴</sup>

ناخدای کشتی پرسپولیس، ناخدا ابراهیم به روزنامه‌ی مظهری گلابه‌ای نوشت مبنی بر این که:

«چهل پنجاه هزار روپیه خرج تعمیر پرسپولیس است که سود ندارد... از بوشهر به طهران تلگراف شده که مجلس بودجه‌ای برای تعمیر این کشتی‌ها در نظر نگیرد زیرا فرسوده‌اند و بهتر است اینها فروخته شود و کشتی نو نخرند.»<sup>۹۵</sup> با همه‌ی فعالیت‌ها و تلاش‌های به عمل آمده در دوره‌ی ناصر برای تأسیس نیروی دریایی، این اقدامات نتایج چندانی برای تجدید حاکمیت ایران بر این آبراه مهم در برداشت چرا که خرید کشتی در این منطقه بسیار دیر به انجام رسید و فواید عملی ملموس را برای کشور ایران نداشت و تجارت در بنادر ایران همچنان با کشتی‌ها و قایق‌های محلّی و بومی انجام می‌گرفت. با این همه، این فعالیت‌ها در آستانه‌ی قرن نوزدهم می‌توانست به عنوان نشانه‌های برای تثبیت حاکمیت ایران بر خلیج فارس محسوب شود.

### فهرست منابع

۱. آدمیت، فریدون، امیر کبیر و ایران، انتشارات، شرکت سهامی تهران، ۱۳۳۳.
۲. اعتمادالسلطنه، محمدعلی‌خان: خاطرات اعتماد السلطنه، تصحیح ایرج افشار، انتشارات امیر کبیر، تهران ۱۳۵۰.
۳. اولیویه، گیوم آنتوان: سفرنامه اولیویه: تاریخ اجتماعی - اقتصادی ایران در دوران آغازین عصر قاجار، ترجمه محمد طاهر میرزا، تصحیح و حواشی غلامرضا وهرام، انتشارات اطلاعات، تهران، ۱۳۷۱.
۴. بلگریو، سرچارلز: ساحل دزدان دریایی، سفرنامه دریای لاک به خلیج فارس، اثر ارسکین لاک، ترجمه حسین ذوالقدر، انتشارات آناهیتا، چاپ اول، ۱۳۶۹.
۵. جناب، محمدعلی: خلیج فارس، نفوذ بیگانگان و رویدادهای سیاسی ۱۹۰۰-۱۸۷۵، پژوهشگاه علوم انسانی، تهران، ۱۳۳۹.
۶. رسائی، فرج الله: ۲۵۰۰ سال بر روی دریاها، بی تا، بی جا.
۷. روزنامه مظفری، سال دهم ربیع‌الثانی ۱۳۲۸.
۸. سهیلی‌خوانساری، احمد: امیر نظام در سفارت فرانسه و بریتانیا، به اهتمام احمد سهیلی‌خوانساری، انتشارات اقبال، تهران، بی تا.
۹. ظهیرنژاد ارشادی، مینا: گزیده اسناد خلیج فارس، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، چاپ اول، ۱۳۷۵.

۱۰. فسائی، میرزا حسن حسینی: فارسنامه ناصری، تصحیح و تحشیه منصور رستگارفسائی، انتشارات امیر کبیر، ج ۲، تهران، ۱۳۶۷.
۱۱. کرزن، لرد جورج ناتانیل کرزن: ایران و قضیه ایران، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، تهران، ۱۳۵۰، ج ۲.
۱۲. هدایت، مهدی قلی‌خان (مخبر السلطنه): گزارش نامه ایران، بی تا، بی جا، بی تا، ج ۳. Albarand, Hasain; the legal state of the Persian gulf, U.S.A Manchester university press, 1968.

### پی‌نوشت

۱. کرزن، لرد جورج ناتانیل کرزن: ایران و قضیه ایران، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، تهران، ۱۳۵۰، ص ۴۷۳؛ بلگریو، سرچارلز: ساحل دزدان دریایی، سفرنامه دریای لاک به خلیج فارس، اثر ارسکین لاک، ترجمه حسین ذوالقدر، انتشارات آناهیتا، چاپ اول، ۱۳۶۹، ص ۱۵.
۲. اولیویه، گیوم آنتوان: سفرنامه اولیویه: تاریخ اجتماعی - اقتصادی ایران در دوران آغازین عصر قاجار، ترجمه محمد طاهر میرزا، تصحیح و حواشی غلامرضا وهرام، انتشارات اطلاعات، تهران، ۱۳۷۱، ص ۱۹۰.
۳. رسائی، فرج الله: ۲۵۰۰ سال بر روی دریاها، بی تا، بی جا، ص ۳۶۵.
۴. آدمیت، فریدون: امیر کبیر و ایران، انتشارات بنگاه آذر، تهران، ۱۳۳۳، ج دوم، ص ۳۰۲.
۵. همان، ص ۳۰۳.
6. Shiel
7. Polmer Stone
۸. همان، ص ۳۰۴.
9. Albarand, Hasain; the legal state of the Persian gulf, U.S.A Manchester university press, 1968 P.25-36
10. Jojn Davoud Khan
۱۱. همان، ص ۳۰۶.
۱۲. ظهیرنژاد ارشادی، مینا: گزیده اسناد خلیج فارس، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، چاپ اول، ۱۳۷۵، صص ۱۶۳-۱۶۴.
۱۳. فسائی، میرزا حسن حسینی: فارسنامه ناصری، تصحیح و تحشیه منصور رستگارفسائی، انتشارات امیر کبیر، ج ۲، تهران، ۱۳۶۷، ص ۸۲.
۱۴. ظهیرنژاد ارشادی، پیشین، ص ۱۹۲.
۱۵. سهیلی‌خوانساری، احمد: امیر نظام در سفارت فرانسه و بریتانیا، به اهتمام احمد سهیلی‌خوانساری، انتشارات اقبال، تهران، بی تا، صص ۶۲-۶۱-۶۰.
۱۶. ظهیرنژاد ارشادی، پیشین، صص ۳۱-۳۰.
17. Perspolise
۱۸. جناب، محمدعلی: خلیج فارس، نفوذ بیگانگان و رویدادهای سیاسی ۱۹۰۰-۱۸۷۵، پژوهشگاه علوم انسانی، تهران، ۱۳۳۹، ص ۹۰.
۱۹. کرزن، پیشین، ج دوم، ص ۴۷.
۲۰. هدایت، مهدی قلی‌خان (مخبر السلطنه): گزارش نامه ایران، بی تا، بی جا، بی تا، ج ۳، ص ۱۳۱.
۲۱. کرزن، پیشین، ج ۲، صص ۴۷۷-۴۷۵.
۲۲. اعتمادالسلطنه، محمدعلی‌خان: خاطرات اعتماد السلطنه، تصحیح ایرج افشار، انتشارات امیر کبیر، تهران ۱۳۵۰، ص ۵۹۹.
۲۳. روزنامه مظفری، سال دهم ربیع‌الثانی ۱۳۲۸.