

قدرت دریایی نیاز تاریخی ج.ا.ا

حبیب ا... سیاری^۱

چکیده

جمهوری اسلامی ایران با تمدنی کهن از پیشگامان حرکت‌های بزرگ بشری در پهنه آب‌های جهان بوده است و بر سر شاهراه‌های دریایی مهمی چون جاده ابریشم قرار داشته و آنها را کنترل می‌نموده است. لیکن در طول تاریخ مشاهده می‌نماییم که اهداف شوم استعمارگران و چپاول‌گران ایجاب می‌نمود که ما را از دریا و هر آنچه در آن است بدور داشته و بیگانه سازند و چنین‌القاء نمایند که ایرانیان ذاتاً یک ملت دریایی نبوده و برای کار سخت دریا آفریده نشده است. در حالیکه ایران به لحاظ ویژگی‌های یک کشور دریایی که عبارتند از موقعیت جغرافیایی، مشخصات فیزیکی، وسعت دریای سرزمینی، جمعیت، ویژگی‌های مردم و ویژگی دولت و حکومت، همواره یک کشور دریایی و یک ملت دریایی بوده است و خواهد بود و برای پدافند از منافع دریایی خود نیازمند قدرت دریایی است که برای نیل به چنین هدفی وجود یک نیروی دریایی قدرتمند ضروری و حیاتی می‌باشد.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

مقدمه

کشور جمهوری اسلامی ایران با پیشینه ای کهن و درخشان، شاهد فراز و نشیب های زیادی در طول تاریخ بوده است طوفانهای سهمگین حوادث را با ایستادگی و پایمردی پشت سر گذاشته و بحول و قوه الهی و با تکیه بر روح ایمان و وحدت حاکم بر فرزندان این مرز و بوم همواره مستقل و پابرجا باقی مانده است.

هر چند نیاکان ما از پیشگامان حرکتهای بزرگ بشری در پهنه آبهای جهان بوده و بر سر راه شاهراههای دریایی مهمی چون جاده ابریشم و ادویه قرار داشته و در مقاطعی از تاریخ آنها را کنترل می نموده است ولیکن باید اذعان کرد که جزء در ادوار کوتاه و محدودی هیچگاه از قدرت دریایی لازم و کافی برای حفظ و بهره برداری از منابع و منافع سرشار دریایی خود برخوردار نبوده و اغلب مطامع چپاولگرانه قدرتهای بزرگ و اهریمنی به ویژه استعمارگران فرامنطقه ای در قرون اخیر بوده است اهداف شوم استعمارگران و چپاولگران ایجاب می نموده که ما را از دریا و هر آنچه در او است بدور داشته و با آن بیگانه سازند و لازم بود در ایرانی القاء کنند که ذاتا یک ملت دریایی نبوده و برای کار سخت دریایی آفریده نشده و در این راستا هر صفتی را بر ایران اهدا می نمودند مانند کشور شعر و شاعری، دروازه تمدن، پل پیروزی و...، الا کشور دریایی. در این خصوص مقام معظم رهبری بسیار موشکافانه و دقیق چنین اشاره می فرمایند:

دریا منطقه حساس و خلیج فارس نقطه مهمی است، دشمنان با دیدگان طمعکار به این نقطه چشم دوخته اند و برای حفظ منافع نامشروع و ناحق خود از هزاران کیلومتر آن طرف تر، ناوگان ها و نظامیان خود را به این منطقه آورده اند و می آورند. این، تهدیدی علیه ملت ها و کشورهای منطقه و بخصوص تهدیدی علیه جمهوری اسلامی ایران است.

مقاله حاضر ابتدا نگاهی به تاریخ کهن ایران از ابتدای شکل گیری تا عصر حاضر خواهد داشت و به فعالیتهایی که ایرانیان در طول ادوار مختلف تاریخ در دریا داشته اند پرداخته و سپس به ویژگیهایی که یک کشور و ملت باید داشته باشد تا بتوان یک کشور دریایی اطلاق شوند میپردازد.

تمدن سومر

در هزاره چهارم و سوم قبل از میلاد در جنوب بین النهرین و دهانه دجله و فرات در کنار خلیج فارس، سومری ها تمدنی درخشان به وجود آوردند. در کشتی سازی و دریانوردی در زمان خود بی رقیب بودند. نخستین بندری که بنیان گذاردند «سومر» بود که امروزه بر خرابه های آن شهر (سامره) در ۱۲۰ کیلومتری شمال بغداد بر ساحل شرقی رودخانه دجله قرار دارد (در آن زمان خلیج فارس تا بغداد ادامه داشت).

سومری ها به سبب دریانوردی تا دریای مدیترانه و سواحل آفریقا پیش رفته و بندر «اوگاریت» را نیز در مدیترانه بنا کردند. آنها علاوه بر دریانوردی به کشاورزی و دامداری نیز می پرداختند. در ضمن مردمی خشن، بیرحم، سنگدل و نسبت به دشمنان و اسیران خود بی ترحم بودند. رقیب سرسخت سومر کشور قدرتمند و پرآوازه عیلام بود که دامنه قدرت آن از خوزستان و لرستان گذشته و به سواحل خلیج فارس و دریای عمان می رسید.

تمدن عیلام

کشور انشان یا انزان که مردم بین النهرین آن را عیلام (کشور بلند) می نامیدند، از بزرگترین قدرتهای عهد باستان در ساحل شمالی خلیج فارس بود. تاریخ عیلام به هزاره سوم قبل از میلاد می رسد برخی از

محققان پا فراتر گذاشته و سابقه عیلام را به هزاره هشتم قبل از میلاد رسانده اند. آثار بدست آمده عیلامیها نشاندهنده شکوه و اعتبار و قدرت آنان در هزاره های آغاز تاریخ است. عیلام واژه سامی و معرب کلمه بابلی «الامتو» یا «لام» به معنی کوهستان بلند یا کشور طلوع آفتاب بوده است این نام را بابلی ها به این سرزمین داده اند زیرا این کشور نسبت به جلگه های بین النهرین مرتفعتر بود. عیلام به ناحیه ای اطلاق می شد که از کوههای بختیاری تا خلیج فارس و از دجله تا قسمتی از فارس گسترش داشت. عیلام دارای چند ایالت معتبر بود از جمله «اوان» در شمال غربی «سوزیان» یا شوش در ساحل رود دز و کرخه، «سماش» (سمش) در شمال شرقی، «انسان یا انزان» در جنوب و جنوب شرقی می باشد.

پایتخت عیلام سوزیان یا شوش یکی از کانونهای تمدن دنیای قدیم بود. همین شهر است که بعدها پارسها به عنوان پایتخت زمستانی خود برگزیدند. از جمله شهرهای معتبر عیلام عبارت بودند از «ماداکتو»^۱ کنار رودخانه کرخه و «خاید الو»^۲. احتمالاً خرم آباد امروزی و اهواز و ریشهر (جنوب شهرستان بوشهر) بوده است عیلام دارای تمدن بسیار گسترده بود. پادشاهان هخامنشی خود را شاه کشور انسان می خواندند.

تمدن آکاد و آشور

شمالی ترین قسمت بین النهرین قلمرو کشور آکادو بود که شهر عمده آن کیش بود و در کنار آن کشور بابل در هزاره سوم قبل از میلاد به قدرت رسید کشور بابل جانشین کشور سومر بود و بعدها دولت آکادو جای خود را به حکومت پرقدرت آشور داد. پایتخت آشور قبل از نینوا شهر «اوشیر» یا «اشیر» بود و شهرهای عمده آشور قدیم آبلا (آربلا)،

^۱ Madakto

^۲ Khaidalo

دیاله (اردبیل) نزدیک مریوان ایران، عماره، تکریت، نصیبین و غیره بوده است. بابلی ها، کلوان ها و آشوری ها همه از یک ریشه و نژاد سامی محسوب می شده اند اما سومری ها و عیلامی ها از نژاد آریایی بوده اند.

آریایی ها و پارس ها

هنگامی که آریایی ها به علت تغییرات جوی و یخبندان سرزمین های اصلی خود را که در اوستا به نام «ایران وئج» خوانده شده است و طبق آخرین نظریه مردم شناسی در ناحیه ای بین رودخانه های جیحون و سیحون و اطراف آنها یعنی نزدیک ناحیه تاجیکستان و ازبکستان و ترکمنستان کنونی قرار داشت، بین هزاره دوم تا پنجم قبل از میلاد به سوی دشتهای ایران سرازیر و در خراسان شمالی مستقر شدند.

خاندانهای کاسها یا کاشها، هیتی ها، سومری ها، سغدی ها، عیلامی ها، و چندین خاندان دیگر تشکیل دهنده این قوم بزرگ بودند.

پس از انشعاب قوم آریا و رهسپار شدن دسته هایی از آنها به سوی هند، آریایی های فلات ایران نیز هر یک به نقطه ای کوچ نمودند و سرانجام سومری ها و عیلامی ها به غرب و جنوب و کناره های خلیج فارس و بین النهرین سکنی گزیدند و بقیه خاندانها به مشرق و مرکز و شمال ایران کوچ کردند. مذهب اقوام اولیه بین النهرین معمولا مبتنی بود بر تعدد خدایان که با تسلط پارسها، یگانه پرستی جای خدایان متعدد را گرفت.

حکومت های اساطیری ایران، مثل پیشدادیان و کیانیان و بعدها حکومت مادها، بی ارتباط با دریا نبودند. کیکاوس، پادشاه کیانی که آرزومند پرواز در آسمانها بود، هنگامی که تخت او به وسیله چهار عقاب به آسمان رفت، عقابها تخت او را در سیراف، در ساحل خلیج فارس، فرود آوردند.

زمانی که کوروش بنیان گذار سلسله هخامنشی، نوه دختری «ایشتوریگو»، پادشاه ماد در سال ۵۵۹ ق م به پادشاهی ایران رسید، خود را شاه انشان یا انزان که همان سلسله سوم عیلام است خواند و شوش را به پایتختی برگزید. آثار یافت شده کاخ زمستانی کوروش که در سالهای اخیر در نزدیکی برازجان پیدا شده است نشانه توجه کوروش به کرانه های خلیج فارس بود.

ایرانیان آریایی زمان هخامنشیان چون ذاتا قومی زارع و گله دار بوده و از دشت های هموار شمال به طرف فلات ایران سرازیر شده بودند، در ابتدا چندان به امر دریانوردی و کشتیرانی آشنا نبوده و اعتنایی به آن نداشتند. ولی همین که حدود دولت آنها از طرفی به خلیج فارس و از طرف دیگر به کناره های دریای سرخ و مدیترانه و دریای سیاه رسید، به این نتیجه رسیدند که حفظ مستعمرات دریایی و برقراری ارتباط دولت مرکزی با ممالک ماورای بحر مستلزم داشتن نیروی دریایی قوی است. آنها از وجود فنیقی ها ساکن بنادر صور و صیدا و عکا و یونانی های جزایر و سواحل آسیای صغیر استفاده کرده تا پهن دشت دریاها به زیر سیطره ایرانی ها در آمد.^۱

مدتی طول نکشید که ایرانیان در زیر دست ناخدایان یونانی و فنیقی به رموز کار در دریا و کشتیرانی آشنایی تمام پیدا کردند. چنانکه در اواسط روزگار هخامنشیان به شهادت هرودت، مورخ یونانی، ناخدایان بعضی از کشتی ها و در پاره ای موارد تمام کارکنان کشتی ها حتی در دریای مدیترانه ایرانی بودند.^۲ از این به بعد تمام سواحل و جزایر خلیج فارس زیر نفوذ ایران قرار می گیرد و ناخدایان ایرانی با کشتی های خود در سراسر آن به رفت و آمد می پرداختند.

^۱ عباس اقبال آشتیانی، مطالعاتی در باب بحرین و جزایر خلیج فارس، ص ۱۵

^۲ عباس اقبال آشتیانی، مطالعاتی در باب بحرین و جزایر خلیج فارس، ص ۱۵

داریوش هخامنشی (۵۴۸-۴۸۶ ق.م) که در زمان او علما و دانشمندان زیادی از یونان به ایران آمدند، به یکی از دریانوردان جغرافی دان خود به نام سکیلاس^۱، اهل کارباندی یونان دستور داد تا گزارشی کرده و پس از پیمودن دریای عمان وارد خلیج فارس شد. تمام کرانه ها و جزایر خلیج فارس را درنوردیده و آن را دور زد و راهی دریای سرخ شد و از طریق خلیج سوئز و کانال سوئز که به دستور داریوش در مصر حفر شده بود، وارد مدیترانه گردید و در پایان گزارش و تحقیق و پژوهش سفر دریایی خود را تسلیم داریوش که در آن موقع در مصر به سر می برد نمود. کتابی که تهیه نموده بود به نام پریپلوس یا «پیرادریانوردی» که خود نمونه جالبی برای جغرافی نویسان و دریانوردان بود در عصر هخامنشیان ایرانیان چنان نیروی دریایی قدرتمند را تدارک دیدند که توانستند نبردهای دریایی بزرگی را با قدرتهای هم عصر خود انجام دهند و سیادت دریایی جهان آن روز را کسب کنند و منجر به تسخیر پنجاب و سند و حفر کانال سوئز برای اتصال دریای سرخ و مدیترانه به یکدیگر در زمان داریوش گردید.

جنگهای دریایی ایران و یونان در آن روزگار از بزرگترین نبردهای دریایی جهان است که مهمترین آنها جنگهای دریایی ترموپیل، ماراتن و نبرد سالامین است که در این جنگ آتن به وسیله ایرانیان به آتش کشیده می شد. شرکت سه هزار فرزند کشتی و پانصد هزار جنگاور دریایی و یک میلیون و هفتصد هزار نفر پیاده نظام و هشتاد هزار نفر سواره نظام ایرانی این جنگ ها را بزرگترین عملیات دریایی نموده است. اختراع سکان و ساختن کشتی های آب خاکی و همچنین ساختن پل های شناور برای عبور سپاهیان از تنگه داردانل و همچنین آموزش و

^۱ Skylax

تربیت کادر متخصص دریانوردی و جنگ های دریایی در این دوره توسط ایرانیان انجام گرفت.

در اواخر حکومت هخامنشیان، اسکندر مقدونی به ایران حمله کرد و در این جنگ آوران نیروی دریایی برای مقابله با هجوم اسکندر در روی زمین بکار گرفته شدند و وقتی که اسکندر به دریا رسید، نیروی دریایی ایران عملاً از هم گسیخته بود و توان مقابله با ناوگان قدرتمند اسکندر را نداشت و بدین ترتیب از هم پاشید.

سلوکی ها

اسکندر مقدونی (۳۳۶-۳۲۳ ق.م) به دریانورد معروف خود «نئارخوس» دستور داد تا گزارش دریایی از خلیج فارس تهیه کند. او در سال ۳۲۵ ق.م همراه با دریانوردان بی باک خود از هند تا دجله را درنوردیدند و پس از گذشتن از بندر میناب به سواحل بوشهر نزدیک شد. در مصب رودخانه مند برای تعمیر کشتی های خود دستور سه هفته توقف را داد و از نواحی شبه جزیره «مزامبریا»^۱ که اکنون بندر بوشهر در آن واقع است، برای همراهان خود آذوقه و خواربار تهیه کرد.^۲ از راه دور کارون تا حدود اهواز امروزی پیش راند و خود را به شوش که محل تلاقی قوای زمینی و دریایی اسکندر بود رساند.^۳

اشکانیان

^۱ Mezambria

^۲ آلفونس گابریل، تحقیقات جغرافیایی راجع بع ایران، ترجمه فتحعلی خواجه نوری، تهران، ابن سینا، ص ۲۴۹-۳۱۴

^۳ جلال آل احمد، جزیره خارک، در یتیم خلیج فارس، تهران، امیرکبیر

اشکانیان (۲۵۰-۲۲۶ ق.م) پس از کوتاه نمودن دست جانشینان اسکندر (سلوکی ها) از ایران، سراسر مرز و بوم خود را از آمو دریا (جیحون) و سند تا شام (سوریه) و آسیای صغیر را تحت اداره یک حکومت در آوردند. اما فرمانروایان ایالات جنوبی که بر خلیج فارس تسلط داشته اند امرایی از بقایای شاهزادگان هخامنشی بودند که بر سواحل جنوبی خلیج فارس و دریای عمان حکمرانی می نمودند.

ساسانیان

اگرچه در دوره ساسانیان (۶۵۲-۲۲۴ م) ایرانیان از حیث فتوحات و جهانگیری به پایه دوره هخامنشی نمی رسیدند و کشور وسعت دوران کوروش و داریوش را نداشت ولیکن بدون شک پیش از نیاکان خود به دنیا و اوضاع آن آشنایی پیدا کرده و در بازرگانی و تجارت که مستلزم مسافرت به کشورهای دوردست از راه خشکی و دریا بود ورزیده تر و بی باک تر شده بودند و در همین دوره بود که ملوانان و ناخدایان ایرانی خلیج فارس را در حکم دریای داخلی ایران و پایگاه آمد و شد خود قرار داده بودند.^۱ اردشیر بابکان پس از تسلط بر فارس راهی کرمان می شود و پس از شکست دادن «ولخش» به سوی کناره های ساحلی خلیج فارس اشکرکشی می کند و این سرزمینها از جمله هرروز را به تصرف در می آورد و بدین وسیله خلیج فارس زیر نفوذ وی در می آید در زمان انوشیروان هیئت فرهنگی ایرانی به سرپرستی بزرگمهر حکیم به هند فرستاده شد کتاب کلیله و دمنه و شاید سندباد نامه و به طور حتم بازی شطرنج از جمله سوغات های این سفر فرهنگی است این گروه چه از تیسفون را افتاده باشند و چه از جندی شاهیپور، ناچار در یکی از بنادر قدیمی راس

۱- صادق نشاءت، تاریخ سیاسی خلیج فارس، تهران - شرکت نبی کانون کتاب، ص ۶۷

خلیج فارس وارد پهنه دریا شده اند و در گذر خود، حتی برای تهیه آب آشامیدنی هم که باشد توقف کوتاهی در جزیره خارک کرده اند زیرا فاصله ۲۰۰ کیلومتری مصب فعلی اروندرود تا خارک برای کشتی عهد ساسانیان را چندان کوتاهی نبوده است با توجه به اینکه به احتمال قریب به یقین کناره شمالی خلیج فارس در آن عهد شمالی تر از روزگار فعلی بوده است.^۱

شاهپور دوم پس از غلبه بر هرج و مرج های ناشی از اعیان، اعراب ساکن بحرین را که تاخت و تازهای بسیار کرده و امنیت آن منطقه را به شدت مختل ساخته بودند و همچنین به این علت که پدرش هرمز دوم را به قتل رسانده بودند را تیبیه و سرکوب می نماید و با کشتی هایی که شاهپور در خلیج فاری به آب می اندازد اعراب بحرین به شدت قلع و قم می شوند و امنیت آن تا حدود زیادی تامین می گردد.^۲

در زمان خسرو انوشیروان می بینیم که خلیج فارس و دریای عمان در تسلط کامل ایران است. سربازان خسرو انوشیروان به قصد اشغال یمن و سواحل عدن از خلیج فارس عبور نمودند. این دسته از سربازان از راه دریا و با دور زدن جزیره العرب خود را به یمن و عدن رسانده اند و برای حفظ راههای ارتباطی دریایی در جزایری مانند خارک و کیش و اورال (نام قدیم بحرین) ساخلوهایی بر پا کردند.^۳

سلسله ساسانیان با ایجاد و سازماندهی یک نیروی دریایی مقتدر همت گماشته و مجدداً سیادت دریایی بر خلیج فارس و دریای عمان برقرار و حکومت ایران بر سواحل دو طرف خلیج فارس و تمام جزایر آن مسلط گردید کتاب رهنامه یا راهنمای دریانوردی در این دوره برای اولین

^۱ جلال آل احمد، جزیره خارک، در یتیم خلیج فارس، تهران، امیرکبیر، ص ۳۶

^۲ عبدالحسین زرین کوب، تاریخ مردم ایران قبل از اسلام، تهران - امیرکبیر، ص ۴۴۸

^۳ جلال آل احمد، جزیره خارک، در یتیم خلیج فارس، تهران، امیرکبیر

بار در جهان نوشته شد و راهنمای دریانوردی امروز که اروپاییان اصطلاحات آن را (pilot) می گویند الگو گرفته شده از همین رهنامه ایران است و واژگان نیرویدریایی مانند ناو - ناخدا (فرمانده و صاحب ناو) ناوگان، قطب نما و غیره یادگار دوران ساسانیان است.

با تصرف کشورهای مصر و سوریه و آسیای صغیر در اواخر حکومت ساسانیان، دامنه عملیات نیروی دریایی ایران به مدیترانه گسترش یافت و در سال ۶۲۶ میلادی نیروی دریایی ایران از مصر عزیمت و جزیره رودس متعلق به روم را در مدیترانه تسخیر نمود و بدین ترتیب نیروی دریایی ایران به اوج قدرت خود در زمان ساسانیان رسید.

ظهور اسلام

پس از انقراض سلسله ساسانیان و ظهور دین مبین اسلام در ایران از آنجاییکه پس از خلفای صدر اسلام حکومت‌های بنی امیه و بنی عباس بیش از ۲۰۰ سال بر ایران حکومت نمودند، متخصصان ایرانی در فن کشتی سازی دریانوردی یا جذب نیروی دریایی آنان شده و نیروی دریایی آنان در مدیترانه و خلیج فارس را تشکیل دادند و فرماندهی و هدایت و آموزش دریانوردان ملتهای تحت استیلای این حکومت ها را بعهده گرفتند و یا به کشورهای مجاور از جمله هندوستان مهاجرت کرده و در آنجا کارگاه های کشتی سازی را ایجاد کردند.

آل بویه

نخستین دودمان ایرانی مسلمان که پس از گسترش آیین اسلام دگر بار خلیج فارس را زیر اطاعت خود درآوردند دیلمیان (۴۴۷-۲۳۰)

ه.ق) بودند و در زمان شهپریان آل بویه، اکثر جزایر خلیج فارس زیر نفوذ این خاندان در آمده و درآمد گمرکی به خزانه دیلمی پرداخت می شد.^۱ معزالدوله دیلمی در سال ۳۴۵ ه.ق وزیر خود، ابومحمدحسن دیلمی را مامور تصرف سرزمین عمان جانشین معزالدوله خود آن سامان را تحت قلمرو ایران در آورد. عضدالدوله دیلمی که جانشین معزالدوله بود و بعد شرف الدوله و سپس برادرش صمصام الدوله، قلمرو خلیج فارس بویژه حکومت عمان را تحت تسلط خویش در آوردند و پس از آنها بهاءالدوله فیروز دیلمی صاحب اختیار عمان و منطقه خلیج فارس شد. آل بویه به اهمیت نیروی دریایی رزمنده در خلیج فارس پی برده و به سازماندهی آن پرداختند و در این راه گامهایی در خور توجه برداشته، بطوری که سازمان ناوگانی در کرانه های خاوری و باختری خلیج فارس به وجود آورده و به کمک همین نیروی دریایی بود که در سال ۳۳۹ ه.ق و با همراهی قرمطیان، عمان زیر فرمان آب بویه در آمد. بندر سیراف در دوره این خاندان اعتبار و رونق بازرگانی جهانی داشت.

سلجوقیان و اتابکیان

در این زمان از سال ۴۵۴ تا ۴۸۳ ه.ق منطقه خلیج فارس و سرزمین عمان در اختیار شهپریان سلجوقی کرمان، عماد الدوله تورانشاه و ارسلان شاه و سلجوق شاه اداره می شد. عمادالدوله امیر کرمان در صدد برآمد جزیره کیش را در خلیج فارس جایگزین بندر سیراف قرار دهد لذا بر اهمیت کیش در این دوره افزوده شد.

اتابک ابوبکر سعدبن زنگی تحت یک سلسله وقایع توانست سراسر خلیج فارس و تنگه هرمز تا بحر عمان را در اختیار خود درآورد و جزایر بحرین و سواحل قطیف و امارات و عمان را که دم از خودسری می زدند کماکان تابع سرزمین فارس نمود. در زمان اتابکیان، والی خلیج فارس در جزیره کیش اقامت داشته و بر تمام جزایر و کرانه های خلیج فارس و عمان حکومت می کرد و نیروی دریایی را در اختیار داشت.

تیموریان

با یورش خانمان برانداز تیمور به ایران حکومت آل مظفر برچیده شد و ایران دچار هرج و مرج گردید و ایران گرفتار اختلافات داخلی و کشمکش های خاندان های مدعی تاج و تخت گردید. در این دوران جهانگرد معرو ونیزی مارکوپولو (۱۳۵۴-۱۳۳۴ م) به خلیج فارس و بندر هرمز پا گذاشت در طول قرن شاهزدهم میلادی پرتغالیها توانستند در خلیج فارس تسلط کامل پیدا نمایند و جزیره هرمز را که به واسطه موقعیت مناسبی که داشت و در دهانه خلیج فارس واقع بود، مرکز عملیات بحری و تجاری قرار دادند.

صفویان

در عصر صفویان (۱۱۳۵-۴۰۵ ه.ق) اولین نیروی دریایی مستقل ایرانی بعد از قرنهای استیلای بیگانگان و مقارن با رقابت قدرتهای بزرگ دریایی آن زمان نظیر پرتغالی ها و اسپانیایی ها و هلندی ها و انگلیسی ها و فرانسویان در عرصه دریاها شکل می گیرد. در آن عصر نیروی دریایی ایران دامنه متصرفات صفویه را به دو طرف خلیج فارس گسترش داد و عملیات بزرگی را در بازپس گیری بندر گامبرون (که به مناسبت فتح و الحاق مجدد آن در زمان سلطنت شاه عباس صفوی به بندر عباس تغییر

نام داد) انجام داد همچنین طی عملیاتی بزرگ آبخاکی موفق به آزادسازی جزیره سوق الجیشی هرمز گردید. در سال ۱۷۴۸ میلادی هلندی ها که به بوشهر و خارک دست اندازی می کردند توسط دریانورد معروف و بی باک ایرانی بنام میرمهنا در خلیج فارس (جزیره خارک) تارومار گردیدند. این دریانورد بزرگ ایرانی توسط استعمار انگلیس بنام دزد و راهزن دریایی معرفی گردید.

با مرگ شاه عباس نیروی دریایی به بوته فراموشی سپرده شد و بالاخص با افزایش نفوذ استعمارگر انگلیسی در دربار شاه سلطان حسین صفوی، نیروی دریایی ایران که مانع بزرگی در برابر اهداف استعمارگرانه این قدرت به شمار می رفت. با انواع دسیسه ها و توطئه ها تضعیف و در نتیجه مضمحل گردید.

افشاریان

نادرشاه افشار (۱۱۶۰-۱۱۰۰ ه.ق) در نظر داشت که ابتدا قلمرو ایران را از حضور اجانب پاک نماید و ایران را به قدرتی بلامنازع تبدیل نماید. در استراتژی نادر بنادر، جزایر و سواحل ایران در خلیج فارس و دریای عمان جایگاه ویژه ای داشت لذا نادرشاه، محمد تقی خان شیرازی معروف به بیگلر بیک فارس را به سمت فرماندهی نیروی دریایی منصوب و مامور تشکیل نیروی دریایی ایران نمود. بعد از محمد تقی خان، دریابان لطیف خان به فرماندهی ناوگان گمارده شد.

او با استخدام و سازماندهی ملاحان و دریانوردان و با خریداری سه فروند کشتی جنگی از کارخانه کشتی سازی سورات هندوستان و گرفتن چند فروند کشتی جنگی بصورت هدایا از امام مسقط و سایر شیوخ و مصادره تعدادی کشتی تجاری، نیروی دریایی ایران را تشکیل داد و بعدها توپخانه ساحلی را نیز به آنها اضافه نمود. ظرفیت ناوگان ایران در عصر

نادری به ۵۰ الی ۶۰ فروند کشتی از انواع کوچک و بزرگ افزایش یافته و تعدادی کشتی های آبخاکی نیز در خدمت ناوگان ایرانی قرار گرفت. نیروی دریایی ایران در این برهه از تاریخ موفق گردید که در سال ۱۷۳۶م جزیره بحرین و در سال ۱۷۳۷م کشور عمان و مسقط و در سال ۱۷۵۲ صحراهای جنوب خلیج فارس را به دامنه متصرفات ایران افزوده و سیادت دریایی ایران را در سرتاسر خلیج فارس و دریای عمان گسترش دهد.

نادر در خلیج فارس و بحر خزر کارگاههای کشتی سازی دایر کرد و موفق به ساخت کشتی ۵۰۰ تنی گردید. قدرت دریایی ایران در زمان نادر بسیار قابل توجه بود. نادر مرگ نادر اغتشاش و هرج و مرج مجددا سراسر ایران را فرا گرفت و بتدریج نیروی دریایی ایران نیز رو به ضعف نهاد.

زندیان

در عصر زندیان (۱۲۰۹-۱۱۶۳ ه.ق) کریمخان طی سی سال فرمانروایی خویش کارهای نیمه تمام نادر را دنبال و به پایان رسانید. کریمخان که به استقلال کامل ایران می اندیشید، داشتن نیروی دریایی قوی را از پایه های این استقلال می دانست. کریمخان علیرغم همه موانع موجود، نیروی دریایی را مجددا سروسامان داد و از آن عمدتا برای فتح بصره که در آنزمان از بنادر پر رونق عثمانی در خلیج فارس بود و بوشهر را از رونق اقتصادی انداخته بود استفاده نمود. همچنین نیروی دریایی مانع از رسیدن کمک خوارج عمان و مسقط به بصره گردید. پس از فتح بصره مجددا نیروی دریایی به فراموشی سپرده شد و تعدادی از بنادر و جزایر به اجاره اعراب سواحل جنوبی خلیج فارس در آمد.

قاجاریه

در حقیقت بعد از مضمحل شدن نیروی دریایی نادری با توطئه و دسایس انگلیس امنیت از خلیج فارس رخت برپست و طائفه ای از اعراب بنام جواسم با پشتیبانی کامل انگلیسی ها در راس مسندام (واقع در تنگه هرمز) تا شبه جزیره قطر مستقر و به راهزنی دریایی پرداختند تا مقدمات کامل حضور نیروی دریایی انگلستان در خلیج فارس را فراهم نمایند.

در اوایل قرن نوزدهم میلادی تعداد کشتی های دزدان دریایی به صدها فروند رسید و به جزیره قشم و بندر لنگه نیز نفوذ نمودند و تجارت برده نیز از آفریقا به خلیج فارس آغاز گردید و کم کم شیخ نشینهای خلیج فارس تشکیل گردیدند.

تضاد منافع ناپلئون بناپارت با انگلیسی ها و ورود ژنرال گاردان و مستشاران فرانسوی به ایران، انگلیسی ها را بر آن داشت با توطئه و نفاق باعث خروج فرانسویان از ایران گردیده و عهدنامه مورخ ۲۹ صفر سال ۱۲۲۷ قمری جهت کمک به نیروی دریایی ایران را منعقد نمودند ولی هیچگاه آن را عملی نکردند و اهداف استعمارگرانه خود را در یاران توسعه ندادند. جنگ های ۱۱ ساله ایران و روس رو از دست دادن ۱۷ ایالت، حکومت ایران را بیش از پیش ناتوان نموده بود و بموجب عهدنامه های گلستان و ترکمن چای که با همکاری انگلیس و زد و بندها انگلیس و روسیه بر ایران تحمیل و حق داشتن نیروی دریایی در دریای خزر از ایران گرفته شد و حاج میرزا آقاسی صدراعظم وقت ایران در مقابل اعتراض میهن دوستان آگاه به این سلب حقوق ملی می گوید یک مشت آب شور چه ارزشی دارد و به هنگام استیلای کامل انگلیس بر خلیج فارس و دریای عمان و عدم ایجاد مجدد نیروی دریایی در مقابل اعتراض شدید آگاهانه می گوید چنانچه بتوان بایک مشت آب شور دهان دوست را شیرین نمود مضایقه روا نباشد.

در چنین اوضاع و احوالی بود که میرزا تقی خان امیر کبیر بعنوان صدراعظم به تحکیم نیروی دریایی ایران همت گماشت و تصمیم به خرید ۳ فروند کشتی جنگی نمود لیکن انگلیسی ها خوب می دانستند که امیر کبیر هدف احراز سیادت از دست رفته ایران در خلیج فارس را دنبال می کند. لذا با خدعه نیرنگ موجب قبل وی گردیدند. لیکن فکر او منجر به خریداری ۲ کشتی جنگی به نامهای پرسپولیس و شوش از آلمان شد و هسته اصلی نیروی دریایی قاجاریه به هنگام سلطنت ناصرالدین شاه گردید.

در زمان مظفرالدین شاه با توجه به توطئه های انگلیسی ها در اضمحلال نیروی دریایی، با خریداری ناو ۳۵۰ تنی مظفری و ۴ فروند ناو از بلژیک سعی گردید تا حدودی توان نیروی دریایی در خلیج فارس توسعه یابد و این نهایت سعی در زمان قاجاریه بود.

نیروی دریایی در رژیم پهلوی اول

با کودتای ۱۲۹۹ و روی کار آمدن رضاخان که فکر ایجاد یک حکومت قدرتمند مرکزی را در سر داشت و از آنجایی که قسمتی از نهضت ها در سواحل دریای خزر و خلیج فارس متشکل گردیده بود، رضاخان مصمم به تشکیل مجدد نیروی دریایی گردید. از این رو ناو مظفری بعنوان هسته نیروی دریایی شد و طی حکمی که در تاریخ ۱۳۰۲ صادر گردید نیروی دریایی مجددا تاسیس شد.

در سال ۱۳۰۲ برای سرکوب مخالفان در شمال از کشتی سفید رود بعنوان پشتیبان استفاده گردید و پس از پیروزی در این مهم، حکومت وقت اهمیت نیروی دریایی را مورد توجه قرار داد.

در سال ۱۳۰۳ از ناوچه خوزستان بعنوان پشتیبانی نیروی زمینی در سرکوبی شیخ خزعل استفاده گردید و پس از دستگیری شیخ خزعل

کشتی های دریای پیما و رودخانه ای وی ضبط و به خدمت نیروی دریایی درآمد.

در سال ۱۳۰۴ یک ناو مین جمع کن ۱۴۰ تنی آلمانی به نام شاهین خریداری و به خدمت نیروی دریایی درآمد. در ضمن ۲ نفر افسر ایتالیایی بعنوان مستشار دریایی استخدام نمود.

در سال ۱۳۰۶ تعداد ۹ نفر افسر و در سال ۱۳۰۸ تعداد ۹ نفر دیگر را جهت طی دوره دانشکده دریایی به ایتالیا اعزام نمود و ناوهای به ایتالیا سفارش داده شد.

در سال ۱۳۱۱ ناوهای ببر و پلنگ و سیمرغ و کرکس (اول) ساخت ایتالیا تحت فرماندهی ناخدا غلامعلی بایندر با کمک کارشناسان ایتالیایی از طریق دریای مدیترانه - کانال سوئز و دریای سرخ و اقیانوس هند و دریای عمان عازم خلیج فارس شدند و در ۱۴ آبان ۱۳۱۱ در لنگرگاه بوشهر لنگر انداختند. پس از این تاریخ تسهیلات پشتیبانی ناوها در خرمشهر ایجاد گردید.

در سال ۱۳۱۳ یک حوض شناور ۶۰۰۰ تنی جهت تعمیرات زیر آبی ناوهای نیروی دریایی خریداری شد و رفته رفته پرسنل نیروی دریایی مهارتهای لازم در زمینه های فنی و تعمیراتی و کاربردی را کسب نمودند.

در سال ۱۳۱۳ آموزشگاه مهندسی در ناو فرسوده هما تاسیس و به آموزش پرسنل کادر درجه داری پرداخت. از آن پس پاسگاههای دریایی برای کسب سیادت دریایی دیرینه در خلیج فارس و دریای عمان مشغول فعالیت شد. در سال ۱۳۱۴ نیروی دریایی تاسیسات و یگانهای خود را در دریای خزر گسترش داد و در سال ۱۳۱۵ ناو شهسوار از هلند خریداری و از طریق روسیه به دریای خزر وارد شد.

یگانهای شناور در شمال عبارت بودند از:

ناوچه های بابلسر، سفید رود، گرگان، نهنگ و ناوچه های کوچک رامسر و نوشهر و ناو سلطنتی شهسوار و چند قایق کوچک آتش نشانی. یگانهای شناور در جنوب عبارت بودند از: ناوهای ببر، شهباز و سیمرغ، پلنگ، کرکس و شاهرخ، ناوچه ۱۵۰ تنی شاهین، ناوچه های کوچک چلچله، کارون، کهف، چنگر و ناوچه های راهنما و ناوچه های کوچک شماره ۱ تا ۱۰، یک فروند کشتی یدک بر. در شهریور سال ۱۳۲۰ انگلیس، علیرغم بی طرفی ایران در جنگ جهانی دوم، نیروی دریایی در شمال و جنوب مورد حمله روسیه و انگلستان قرار گرفت و نیروی دریایی ایران از بین رفت و دریابان بایندر و ۶۰۰ نفر از افسران و درجه داران نیروی دریایی در پی مقاومت جسورانه خود کشته شدند.

نیروی دریایی در رژیم پهلوی دوم

در سال ۱۳۲۵ مجدداً ایران تصمیم به تشکیل نیروی دریایی گرفت و با استفاده از غرامت ناوهای غرق شده و عودت ناوهای شاهرخ و شهباز و سیمرغ و کرکس و یدک بر، هسته نیروی دریایی شکل گرفت. بعد از کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ با گسترش و نفوذ ایالات متحده آمریکا در ایران، پیمان سنتو تشکیل گردید که ایران و ترکیه و پاکستان اعضای آسیایی و آمریکا و انگلیس اعضای غربی آن بودند. این پیمان قدرتمند شده و با اتصال آن به ناتو به نیروی دریایی نقش عمده تری داده شد.

ناوهای کلاس بایندر (پاسیور) و مین جمع کن ها کرانه ای و رودخانه ای و ناوچه های توپدار و ناو تعمیراتی بصورت کمک های نظامی و خرید از ایالات متحده تحویل گرفته شد.

سفارش ساخت ناوشکن های سبک موشک انداز به کشور انگلستان داده شد و ناوشکنهای سنگین یا بهینه سازی شده و مدرنیزه شده از آمریکا تحویل گرفته شد و نیروی دریایی ایران بعنوان اولین نیروی دریایی مجهز به تجهیزات مدرن و بویژه موشک در بین کشورهای منطقه به گسترش خود ادامه داده و در ادامه به هوادریا نیز مجهز گردید و هواناوها و هلیکوپترهای گوناگون ضد سطحی - ضد زیر دریایی و بعد از آنها مین جمع کن ها به هوا دریا اضافه شدند و ناوچه های موشک انداز مدرن مجهز به پیشرفته ترین سیستم های الکترونیکی و موشک و توپخانه از فرانسه خریداری گردید.

تاسیسات ساحلی، شامل کارخانجات تعمیرات اساسی و رده میانی، بنادر و پایگاههای دریایی و هوادریا یکی بعد از دیگری آماده گردید و جهت عملیات آبخاکی نیروی دریایی اقدام به سازماندهی، گردان تکاوران دریایی نمود.

در ادامه اجرای طرح عظیم منطقه دریایی چابهار بصورت یک پایگاه رزمی مشترک سه نیرو (زمینی - دریایی و هوایی) آغاز گردید. بعد از پیروزی انقلاب اسلامی تعداد زیادی از پروژه های منعقد شده با ایران لغو گردید و بسیاری از این پروژه ها به حالت سکون درآمد. همانگونه که تاریخ تمدن ایران به صورت اجمال مورد بررسی قرار گرفت مشاهده می شود که ایرانیان در طول تاریخ نگاه ویژه ای به دریا داشته اند. لیکن همواره توسط قدرتهای استعمارگر سعی گردیده است که از دریا دور نگاه داشته شود که برای رفع این مسئله به این بیانات مقام معظم رهبری مراجعه می نمایم که می فرمایند:

"امروز اگر به اوضاع نظامی و جغرافیای منطقه نگاهی بیندازیم خیلی زود می توانیم تشخیص بدهیم که نیروهای مسلح جمهوری اسلامی باید توانایی دریایی خود را ارتقا و افزایش دهند. کسی

نگوید که ابزارهای دشمنان و تهدید کنندگان از ما پیشرفته تر است زیرا پاسخ این سخن این است که ما در مقابل ایمان و عزم و ایستادگیمان از همه کسانی که با ما روبرو هستند بیشتر است و این، تعییت کننده می باشد. ما در این دریای وسیع که مرزهای جمهوری اسلامی را تشکیل می دهد وظایف گوناگونی داریم."

اینک عوامل شش گانه ایجاد یک کشور دریایی را در خصوص کشور ایران مورد بررسی قرار می دهیم.

۱- موقعیت جغرافیائی

از قرون دیرینه ایران و خلیج فارس چه از نظر اینکه پلی در راه شرق و غرب و آسیا و اروپا بوده و چه در عصر حاضر که قلب خاورمیانه و راههای وصول به منطقه استراتژیک نفت جهان که با ۴۰۰ میلیارد بشکه ذخیره، ۶۰٪ کل ذخایر نفتی جهان را دارا و محور تامین گاز جهانی می باشد، حائز اهمیت بوده و از این جهت تهدیدات از طریق دریا به کشور و منافعمان در دریا به طور مداوم ادامه خواهد داشت. همسایگی با ابرقدرت شفق و داشتن مرز دریایی با آن خود نیز سبب ایجاد دسته دیگری از تهدیدات خواهد بود. از طرفی از آنجائیکه شاهرگ اقتصادیمان از نفت و صادرات آن از طریق دریا می باشد، به واردات کالانیز از طریق دریا بسیار متکی می باشیم. به ویژه با همسایگان در زمین که بعضا دارای حکومتهای دست نشانده و خود کامه بوده و هر زمان ممکن است تحت تاثیر نفوذ ابرقدرتی، راههای زمینی شان را بر روی ما ببندند، دریا برای ما جنبه تنفسی را دارد که با نداشتن کنترل روی آن به خفقان دچار می شویم. لذا عامل موقعیت جغرافیایی ایران تبدیل ما به یک کشور دریایی را عملا دیکته می نماید.

۲- مشخصات فیزیکی از لحاظ وضع طبیعی و آب و هوا

عامل موقعیت جغرافیایی نمی تواند به تنهایی یک کشور و ملت را جهت دریایی بودن مناسب نماید بلکه عامل مشخصات فیزیکی مکمل عامل موقعیت جغرافیایی می باشد. سواحل ایران در خلیج فارس و دریای عمان و همچنین در دریای خزر با خورها و رودخانه هایی که به آنها منتهی می گردد و با جزایر سبب ایجاد شرایط مناسبی برای بوجود آوردن بندر، لنگرگاه ها و ترمینال ها و در نتیجه راههای مواصلات دریایی خوبی گردیده است و از طرفی آب و هوای خلیج فارس و دریای عمان علیرغم گرم و شرجی بودن، بعلت محدود بودن قدرت دریا در بدترین شرایط جوی مناسب دریانوردی بوده و هیچگاه در طول سال بندر مآچه در خلیج فارس و دریای عمان و چه در بحر خزر بر اثر طوفان یا دریای خراب و یا شرایط بد جوی بسته نمی شوند و یا دریانوردی غیر ممکن نمی گردد و از طرفی دیگر وجود منابع طبیعی مانند نفت و گاز، مواد پروتئینی و مواد معدنی در دریا که برای ساختن زیر بنای اقتصادی و صنعتی مان نیز به بهره برداری و صادر کردن آنها و هم نیازمندی کشور به وارد کردن کالاهای زیاد به همراه عامل مشخصات فیزیکی (وضع آب و هوا و طبیعی) مناسب آن است که ملت ایران یک ملت دریایی باشد.

۳- وسعت دریایی سرزمینی

ایران اسلامی با داشتن چند هزار کیلومتر سواحل در خلیج فارس و دریای عمان و بحر خزر از دریای سرزمینی بسیار وسیعی برخوردار است و به ویژه با داشتن تعداد زیادی جزایر و خلیج های بسته این وسعت به مراتب افزایش یافته و بعلاوه فلات قاره و مناطق انحصاری اقتصادی ما نیز به نحو چشمگیری گسترده گردیده است که در نهایت عامل وسعت دریایی سرزمینی ما نیز این ویژگی یک ملت دریایی را تامین می نماید.

۴- جمعیت

جمعیت ۷۰ میلیونی ایران که پر جمعیت ترین کشور حوزه خلیج فارس می باشد و همچنین از لحاظ جمعیت هم پایه اکثر کشورهای بزرگ دریایی جهان است عامل جمعیت را برای تبدیل شدن به یک ملت بزرگ دریایی مناسب ساخته است به ویژه در ۸ سال جنگ تحمیلی اثبات گردید که این جمعیت توانایی دفاع از سواحل جزایر و منابع دریایی خود را دارا می باشند و تجربیات دریایی مردم ساحل نشین حاصل قرن ها کوشش و نبرد با موج دریا بوده است.

۵- ویژگی های مردم

ویژگی های مردم مهمترین عامل دریایی بودن یک ملت می باشد. چه نبودن این عامل سایر عوامل نیز موثر واقع نمی گردد. اگر تمام عوامل مهیا ولی مردم ما از دریا بیگانه باشند چه کسی کاربران قدرت دریایی ما می گردد. به ویژه تجربه ۸ سال جنگ به مانشان داد که اتکا به نیروی بیگانه در دریا اتکایی ناپایدار است. اما ملت ما در طول تاریخ نشان دادند که در سرشت و خصلت آنها عشق به دریا وجود دارد و در گذشته دریانوردان بزرگی داشته ایم. لیکن بد آموزی ها که روی تبلیغات استکبار و استعمار در جامعه ما در گذشته حاکم بوده است، سبب جدایی ملت ایران از دریا گردیده است. بی شک در صورتیکه شرایط مناسب گردد باز این ملت قادر است همچون گذشته های دور دریاها را بپیماید و از لحاظ تجارت دریایی دوباره سر آمد شود. به ویژه آنکه شرایط اقتصادیمان نیز اینگونه ایجاب می کند.

۶- ویژگی دولت و حکومت

ویژگی دولت و حکومت نیز از لحاظ کسب قدرت دریایی نهایت اهمیت را دارد. زیرا اگر دولت و حکومت یک کشور، حقایق را درک نموده و قدرت دریایی را در استراتژی ملی منظور ننماید و شرایط را برای ایجاد قدرت دریایی فراهم نسازد بدون شک وجود سایر عوامل نمی تواند ملتی را ملت بزرگ دریایی نماید.

تا قبل از پیروزی انقلاب اسلامی تاریخ نشان می دهد که دولت‌ها و حکومت های مرکزی آگاهانه و یا ناآگاهانه تحت تاثیر نفوذ و یا تبلیغات بیگانگان و استعمار و استکبار آنطور که شایسته یک ملت بزرگ دریایی است عمل ننموده و با ایجاد سدهای قانونی و عدم پرداختن به امور و قدرت دریایی عملاً راههای ملت بزرگ دریایی شدن را مسدود و یا بسیار ناهموار نموده بودند.

بعد از پیروزی انقلاب اسلامی نیز بعلت شرایط موجود بعد از انقلاب، گامهای برداشته شده در این مسیر بسیار کند و ناهماهنگ بوده است. لیکن ۸ سال جنگ به ملت و مسئولین اثبات نموده است که ادامه زندگی اقتصادی برای ما در عصر تکنولوژی و صنعت قرن حاضر بدون اتکاء در دریا امکان پذیر نبوده و بی شک اگر دشمن قادر بود ما را از دریا محروم ساخته و صادرات نفت و واردات کالای ما را قطع نماید امروز آن کشور فراز نبودیم که توانسته باشیم بدون کمک مالی خارجی ۸ سال جنگ را ادامه دهیم. لذا همانطوریکه قانون اساسی و سایر قوانین کشور تصریح می دارند و بر اساس درسهای آموخته شده از ۸ سال جنگ، دولت جمهوری اسلامی، تبدیل این کشور به یک ابرقدرت دریایی را جزء اهداف اصلی منظور و بدون شک در جهت تحقق این آرمان از هر کوششی فروگذار نخواهد نمود.

نتیجه

بررسی شش عامل فوق نشان می دهد که ایران یک کشور بزرگ دریایی بوده که برای پدافند از منافع دریایی خود نیازمند قدرت دریایی است و از آنجائیکه برآوردهای دقیق مؤسسات مطالعاتی معتبر نمایانگر این حقیقت است که طی ۱۳ سال آینده با آهنگ استخراج فعلی نفت کلیه کشورهای جهان بجز خلیج فارس به اتمام می رسد و در خلیج فارس نیز تنها ایران و عربستان سعودی و عراق و کویت دارای نفت تا ۸۵ سال آینده خواهند بود. زنگ خطر بزرگی در خلیج فارس به صدا در می آید که چه تهدیدات بزرگی به منافعمان در دریا متصور است و اگر یک قدرت دریایی منطقه ای نگردیم بدون شک اشاره ابرقدرتی موجب سالها جنگ با تجاوزگری دیگری مانند صدام خواهد شد که فراوان در خاورمیانه یافت می گردند. لذا لازم است برای پدافند از منافعمان در دریا به گونه ای مهیا گردیم که این آمادگی به توطئه گران و آنهائیکه به این منافع چشم طمع دوخته اند، بفهماند که چنین تجاوزی درنهایت به صرفه و صلاح آنان نبوده و ما قادر به پدافند از منافع دریایی خود و انهدام منافع دریایی هر تجاوزگری در خلیج فارس خواهیم بود. برای نیل به چنین هدفی نیامند یک نیروی دریایی قدرتمند در منطقه خواهیم بود تا منافع در حیاتی ایران این دیار دیرین دریا دلان را پاس بدارد.

در این خصوص بار دیگر از فرمایشات مقام معظم رهبری و فرماندهی معظم کل قوا به عنوان فصل الخطاب این بحث استعانت می جوئیم که می فرمایند:

"من اهمیت نیروی دریایی و این مسئولیت بزرگ - که پاسداری از دریا و حقوق دریایی ملت ایران است - و نیز احترام به این رزمندگان را یک بار دیگر مورد تاکید قرار می دهم. ما بحمدالله

مرزهای دریایی طولانی و امکانات برای دفاع از این مرزها را در اختیار داریم و تا امروز هم به سربلندی از این مرزها دفاع کرده ایم."

منابع

- علی خامنه ای، رهبر جمهوری اسلامی ایران، ارتش کلمه طیبه، مجموعه رهنوهای مقام معظم رهبری و فرماندهی کل قوا در دیدار با کارکنان ارتش جمهوری اسلامی ایران، انتشارات سازمان عقیدتی سیاسی ارتش جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۴
- احمد مدنی، دریانوردی در خلیج فارس و پیشینه تاریخی آن
- پیرنیا، تاریخ ایران باستان، تهران دنیا کتاب، جلد ۱، ۱۳۶۱
- جلال آل احمد، جزیره خارک، در یتیم خلیج فارس، تهران، امیرکبیر
- دانشکده فرماندهی و ستاد ارتش جمهوری اسلامی ایران، مدارک آموزشی
- سید جعفر حمیدی، مقاله زمان شناسی تاریخی خلیج فارس، مجموعه مقالات سمینار بررسی مسائل خلیج فارس، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، ۱۳۶۹
- سید حسن موسوی و عزت الله نوذری، مقاله زمان شناسی تاریخی خلیج فارس، مجموعه مقالات سمینار بررسی مسائل خلیج فارس، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، ۱۳۶۹
- صادق نشاءت، تاریخ سیاسی خلیج فارس، تهران - شرکت نبی کانون کتاب
- عباس اقبال آشتیانی، مطالعاتی در باب بحرین و جزایر خلیج فارس
- نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، تاریخ قدرت دریایی ایران، جلد ۱ و ۲