

دوفصلنامه علمی - پژوهشی تاریخ‌نامه ایران بعد از اسلام، سال سوم، شماره پنجم، پاییز و زمستان ۹۱، صفحات ۵۵ - ۷۰

تاریخ پذیرش نهایی: ۹۲/۸/۲۰

تاریخ دریافت: ۱۳۹۲/۲/۱

نادرشاه افشار و سیاست تقویت نیروی دریایی در خلیج فارس

محمدعلی پیرغوا^۱

چکیده

مطمئناً دوره حکومت نادرشاه از جمله دوره‌های سرنوشت ساز تاریخ ایران و شخص وی از بلند آوازه‌ترین فرمانروایان این مرز و بوم بوده است. اهمیت نادر تنها به دلیل دفع فتنه افغان و اعاده استقلال و تمامیت ارضی ایران نیست، بلکه به اقدامات آینده نگرانه وی نیز مربوط است، که از اقدامات بسیار مهم نادر تشکیل نیروی دریایی است. مقاله حاضر با توجه به اندیشه جهانمدارانه نادر و تلاش وی برای تبدیل ایران به قدرتی دریایی، به اهمیت این اقدام دور اندیشانه و بسیار مهم نادر و به فراز و نشیب‌های این طرح بلند پروازانه و ناکام تاریخ ایران می‌پردازد و علل شکست آن را بررسی می‌کند.

کلید واژه‌ها: نادرشاه، نیروی دریایی، کشورهای اروپایی، جمال بیگ.

مقدمه

تاریخ پر نشیب و فراز ایران مردان بزرگ زیادی به خود دیده است و در تندبادهای هجوم بیگانگان و اضمحلال سلسله‌ها و بروز جنگ‌های داخلی، یکی از فرزندان لایق این مرز و بوم پا پیش نهاده و کشورمان را از اضمحلال و نابودی و تجزیه نجات داده است. یکی از این مردان بی‌همتا نادر افشار است.

نادر با وجود تمامی کاستی‌ها و عیوبی که دارا بود، به دلیل نجات ایران از چنگال هرج و مرج، بر گردن ایرانیان حق دارد و اقدامات وی فراموش شدنی نیست. اما یکی از مهم‌ترین اقدامات نادر، که زیاد مورد توجه نبوده، تشبث وی برای ایجاد نیروی دریایی است. نادر با نوعی که داشت اهمیت نیروی دریایی را در دنیای جدید دریافته بود و به خوبی می‌دانست که برای حفاظت از قلمرو کشورش و مقابله با تهاجم قدرت‌های خارجی، که اغلب نیروی دارای دریایی قوی بودند، تنها راه، داشتن نیروی دریایی است.

اقدام نادر به حق و درست بود و می‌توانست نتایج فرخنده‌ای برای ایران داشته باشد، اما متأسفانه نادر وقت و امکان اجرای نقشه خود را نیافت. با گرفتاری‌ها و مشکلات عدیده‌ای که حکومت وی با آن مواجه بود، امکان تحقق چنین طرح بزرگی به آسانی میسر نشد، به خصوص که کشورهای استعمارگر اروپایی نیز در جلو این اقدام نادر سنگ می‌انداختند و برای به شکست کشاندن آن از هیچ اقدامی فرو گذاری نمی‌کردند.

با وجود تمامی کارشکنی‌ها و مشکلات اجرایی و فنی، نادر توانست در خلیج فارس نیروی دریایی مختصری به وجود آورد. همچنین نادر در دریای خزر با کمک یک انگلیسی، که به وی عنوان اسلامی «جمال بیک» داده بود، اولین کشتی خود را به آب انداخت. اما شانس اتمام طرح عظیم خود را نیافت و به دست عده‌ای از سرداران خود به قتل رسید. با قتل نادر نیروی دریایی جوان وی متلاشی شد و جمال بیک نیز از آشوب‌ها و انقلابات بعد از مرگ نادر جان سلامت نبرد و به قتل رسید. و به این ترتیب پرونده کشتی‌سازی نادر ناتمام بایگانی و به فراموشی سپرده شد و کسی به فکر ادامه طرح وی نیفتاد.

این چنین بود که یکی از درخشان‌ترین طرح‌های تاریخ ایران قربانی کم عمری دولت

نادرشاه افشار گشت و اقدامی که می‌توانست عظمت و قدرت ایران را به دنبال داشته باشد نیمه کاره و ناقص رها شد.

نادر و روزگار او

نادر از افراد ایل افشار و طایفه قرخلوی آن ایل بود. ایل افشار از ایلات ترکی بود که سال‌ها در منطقه آذربایجان سکونت داشتند و در زمان صفویه قسمتی از آن‌ها به خراسان کوچانده شده بودند (سردادور، ۱۳۵۴: ۲۲۳).

ندرقلی در سال ۱۱۰۰ هجری قمری/۱۶۹۸ میلادی متولد شد. پدرش امامقلی پوستین دوز بود و با دوختن پوستینه خبوشانی معیشت می‌نمود. ندرقلی در نزد باباعلی بیگ کوسه احمد لو [حاکم ایبورد] به ملازمت اشتغال داشت. چون بابا علی فرزند پسر نداشت، نادر مورد توجه وی واقع شد و به زودی دخترش را به عقد وی در آورد و نادر را به مأموریت‌های مهم فرستاد. چون باباعلی بیگ وفات یافت حکومت ایبورد به نادر رسید (هدایت، ۱۳۳۹: ۵۱۴). نادر کم‌کم قدرت یافت و بر کلات، ایبورد و نسا حکم راند، تا اینکه آوزاه وی به شاه طهماسب دوم رسید. شاه طهماسب از نادر برای همراهی با سپاه خود دعوت کرد. نادر با افراد خود به سپاه شاه پیوست و خیلی زود کاردانی و لیاقت خود را آشکار ساخت. وی از طرف شاه طهماسب ملقب به «طهماسبقلی خان» گردید که در آن دوره داشتن چنین عنوانی افتخار بزرگی محسوب می‌شد (هدایت، ۱۳۳۹: ۵۱۹-۵۲۰).

نادر با قدرت شمشیر و تدبیر خویش دشمنان داخلی و خارجی را سرکوب نمود. در مدت کوتاهی دست افغان‌ها را از ایران کوتاه کرد و مرزهای دوره صفویه را از نو احیا نمود. شاه طهماسب دوم برای نشان دادن علاقه و حق‌شناسی خویش نسبت به نادر، خواهر خویش را به نکاح نادر و یکی دیگر از خواهرانش را نیز به پسر نادر تزویج نمود. نادر برای نشان دادن رضایت خود از الطاف شاه، این شعر را سجع مهر خویش قرار داده بود:

ساید به فلک از ره اقبال رکابم طهماسبقلی خان شده از شاه خطابم

(نوائی، ۱۳۶۸: ۱۴۳).

اما خیلی زود تمامی مقدرات مملکتی به دست نادر افتاد و وی شاه ضعیف و بی‌اراده را از قدرت برکنار ساخت. نادر که با خلع طهماسب دوم به تخت سلطنت نزدیک‌تر شده بود، قدمی دیگر برداشت و با تشکیل شورای دشت مغان و با تأییدی که از بزرگان و ریش سفیدان ایران، به زور شمشیر و خوف جان دریافت کرد، به عمر سلسله صفویه پایان داد و خود سر سلسله جدیدی شد که به نام تیره و قبیله وی «افشاریه» نام گرفت. ماده تاریخ جلوس نادر «الخیر فی ما وقع» شد که برابر سال ۱۱۴۸ هجری قمری بود (هدایت، ۱۳۳۹: ۵۴۵). ظریفی در باره ماده تاریخ حکومت نادر گفته:

«بریدیم از مال و از جان طمع به تاریخ «الخیر فی ما وقع» (نوائی، ۱۳۶۸: ۱۴۵).

دوره حکومت نادرشاه از حساس‌ترین ادوار تاریخی ایران است. این دوره هم، دوره اوج قدرت نظامی و سیاسی ایران و هم، دوره‌ای است که تخم تشّت و پراکندگی را در جامعه ایران در خود پروراند. نادرشاه با نبوغ نظامی بی نظیرش توانست در مدت کوتاهی ایران را از دشمنان خارجی پاکسازی نماید و چنان اعتماد به نفسی به سربازان ایرانی بدمد که نه تنها در میدان‌های رزم از عهده ارتش‌های روس و عثمانی برآیند، بلکه؛ فکر جهانگشایی تا دهلی نیز پیش بروند. اما در زمینه داخلی و سیاست اجتماعی و اقتصادی چنین کارنامه درخشانی را نمی‌توان برای نادر در نظر گرفت. پیشامدهایی چون کور کردن پسرش رضاقلی خان به دست خود و نیز بروز قیام‌های گوناگون در چهار گوشه مملکت، که نادر همه آنها را نتیجه ناشکری و حق‌ناشناسی ایرانیان می‌دانست، تغییر کلی در اخلاق نادر ایجاد کرد و وی را نسبت به همه، خصوصاً شیعیان بدبین نمود. نادر با سرزنش اطرافیانش، در این باره می‌گوید: «صفت و دیانت و مروّت در طایفه ایرانی نیست. چون آتش غضب قیامت لهب ما در خروش و دریای قهر و جبروت در جوش بود، و رأی جهانگشا بدان قرار یافته بود که چشم‌های جهان [بین] فرزند ارجمند خود را معیوب سازم؛ چه واقع می‌شد که هرگاه جمعی از شما به التماس و التجا درآمده، مانع این امر عظیم می‌گشتید؟ چون غضب بر ما مستولی بود، سه چهار نفر از شما را فرمان قتل می‌دادم، اما اسمی از شما در روزگار می‌ماند» (مروی، ۱۳۶۴: ۸۵۳). هرچه بر بدبینی و بیماری روحی نادر افزوده می‌شد بر مردم سختگیرتر می‌شد. بخصوص که هر از چندی شخصی به ادعای منسوبیت به خانواده

سلطنتی صفویه سر بلند می‌کرد و مردم ناراضی نیز دور وی را می‌گرفتند و با آرزوی برپایی دوباره حکومت صفوی‌ها، که از نظر مردم دوران رفاه و آرامش بودند، به او دل می‌بستند. چنان‌که مردم شیروان، دور جوانی به نام سام میرزا که خود را پسر سلطان حسین صفوی می‌نامید جمع شدند و شورش بزرگی به راه انداختند (بازن، ۱۳۴۰: ۲۴).

یکی دو سال آخر حکومت نادر هم فاجعه‌ای برای خود وی و هم برای مردم ایران بود. در این سال‌ها وی به کمترین بهانه‌ای به مجازات و تنبیه مردم و حتی صاحب منصبان می‌پرداخت و کور کردن و گوش و بینی بریدن جزو کارهای عادی و روزمره او شده بود (شعبانی، ۱۳۷۷: ۹۴). ظریفی در باره سختگیری‌های نادر گفته:

«طهماسبقلی نه می‌نه پیمانہ گذاشت در خرمن ما نه خوشه نه دانه گذاشت».

اطرافیان و امرا و بزرگان دولت نادری از سفاکی و سختگیری‌های وی به جان آمده بودند و گرچه در ظاهر دم بر نمی‌آوردند، اما چون از جان خود بیم داشتند در قفا در فکر از بین بردن وی بودند (هدایت، ۱۳۳۹: ۵۶۵). محمد کاظم درباره رفتار نادرشاه با حکام و مأموران مالیاتی خود چنین می‌نویسد: «و موبک جهانگشا در متنزهات تبریز و ساوج بلاغ مکرری و مراغه چند یومی بساط نشاط گسترانیده، حکام و مباشرین و عمال آن ولایت را به جهت تفریح محاسبه، برخی را به ضرب تباب فراشان کارخانه اجل قصور در ارکان ایشان انداخته، مقتول، و جمعی را اباب مسترد، که از مالیات دیوان حیف و میل نموده بودند، دانه‌ای را به خرواری متهم ساخته، به قید محصلان غلاظ و شداد مقرر داشت» (مروی، ۱۳۶۴: ۱۰۸۳). محمد کاظم که خود نیز حساسی به عهده داشته و مورد محاسبه نادر قرار گرفته، از اینکه از محاسبه نادری سالم جان به در برده با خوشحالی یاد می‌کند: «... و در آن اوان که نویسنده سالما و غانما از نظر قیامت اثر زنده بیرون آمد، بدین کلمه خاطر خود را تسلی می‌داد. بیت

«سناد چرخ را گذرانیدیم و زنده‌ایم ما را به سخت جانی خود این گمان نبود»

(مروی، ۱۳۶۴: ۱۰۸۶).

در اوج مالیخولیا خود نادر تصمیم گرفت که سپاهیان شیعی خود را نابود سازد. وی سرکردگان اوزبک و افغان را که طرف اعتماد وی بودند به طور مخفیانه به حضور فرا خواند و با آن‌ها قرار گذاشت که روز بعد سرکردگان شیعی سپاه را به بهانه‌ای به حضور بطلبد و به قتل برسانند. و بعد نیز به باقی سپاهیان شیعی غفلتا تاخت آورده همه را نابود سازند (گلستانه، ۱۳۴۴: ۱۱). اما راز وی فاش شد و سرداران شیعی که پی به نقشه نادر برده بودند، پیشدستی کردند و در همان شب (۱۱ جمادی الثانی ۱۱۶۰) عده‌ای به هدایت کسانی چون محمد خان قاجار ایروانی، محمد قلی خان، صالح خان، موسی بیگ ایروانی افشار و قوجه بیگ گوندولوی افشار اورومی به سراپرده نادر هجوم بردند و وی را به قتل رساندند (شعبانی، ۱۳۷۷: ۹۶). با انتشار خبر مرگ نادر در مدتی کمتر از چهار ساعت، سپاه وی پراکنده شد و از آن همه شکوه و خیمه و خرگاه اثری باقی نماند. هرچه بود به تاراج رفت. به قول مورخ مخصوص نادر:

«سر شب سر قتل و تاراج داشت سحرگه نه تن سر نه سر تاج داشت

به یک گردش چرخ نیلوفری نه نادر به جا ماند و نه نادری»

(نوائی، ۱۳۶۸: ۱۶۶، ۱۶۸).

نیروی دریایی نادرشاه

نادرشاه هم، در زمان سرکوب و تعقیب افغان‌ها و هم، در زمان لشکرکشی به هند و همچنین در زمان جنگ با لزگی‌ها در قفقاز متوجه جای خالی نیروی دریایی شد. چنان‌که عده‌ای از افغان‌ها از طریق دریا گریختند و نادر به علت نداشتن نیروی دریایی امکان تعقیب آن‌ها را نداشت (حزین، ۱۳۳۲: ۸۸). نادر به خوبی متوجه شد که بدون پشتیبانی نیروی دریایی امکان پیشروی سپاهیان از طریق خشکی در عمل وجود ندارد؛ چرا که تدارکات آن‌ها امری بس مشکل بود. برای همین نادر در منطقه خلیج فارس با خرید و یا به غنیمت گرفتن و مصادره کشتی از اروپاییان و دریانوردان عرب، در صدد ایجاد یک نیروی دریایی مخصوص در ایران برآمد؛ زیرا که نادرشاه در برابر سرکشی حاکمان جنوب ایران و بخصوص جزایر خلیج فارس، به علت نداشتن نیروی دریایی با مشکل روبه‌رو بود. چنان‌که

در شورش اعراب هوویله میرعلی خان، دریادار نادر، کشته شد و اعراب مذکور به دزدی دریایی روی آوردند (آوری، ۱۳۸۷: ۶۰). همچنین در زمان شورش محمدخان بلوچ و فرار وی به جزیره کیش ضعف ایران در زمینه دریایی برای نادر عیان شد (شعبانی، ۱۳۶۵: ۳۹۶). در لشکرکشی به هند و نیز عملیات نظامی در قفقاز به دلیل مسدود شدن راه‌های کاروانرو نادر نتوانست برای سربازان خود تامین تدارکات و آذوقه کند (هنوی، ۱۳۴۶: ۲۷۲). در موقع بازگشت از هند نیز نادر، با درک اهمیت راه دریایی به محمدتقی خان، بیگلربیگی فارس، دستور داد که با قوای کمکی خود از طریق دریا به سند بیاید (شعبانی، ۱۳۷۶: ۱۹۸). همچنین نادر دستور داده بود که شش کشتی را «از مفاصل شکافته، حمل فیلان کوه توان کرده همراه آورده بودند که در حین ضرورت بر یکدیگر اتصال دهند» (پیشین: ۱۹۹). علاوه بر ملاحظات نظامی فوق، نادر بعد از تسخیر هند به دلیل ملاحظات اقتصادی خواهان تسلط بر خلیج فارس بود تا از این طریق امکان تجارت دریایی بین ایران و هند را مهیا سازد (فلور، ۱۳۶۸: ۱۷۵).

همچنین نادر قصد داشت از نیروی دریایی خود برای تصرف و اداره سرزمین‌های واقع در آن سوی خلیج فارس بهره برد. چنان که در هنگام تاجگذاری‌اش در دشت مغان، چون محمدتقی خان، بیگلربیگی فارس، برای کسب اجازه حرکت به حضورش رسید، نادر از وی «استخلاص و انتزاع بحرین، که چند سال در تصرف شیخ جباره هول‌ه‌ای بود، به لفظ مبارک تأکیدات بلیغ فرمودند» (استرآبادی، ۱۳۷۷: ۲۷۷). در ابتدا نیروی دریایی کوچک نادر، بحرین را تصرف کرد و از آنجا عازم مسقط گردید. کشتی‌های او به نام‌های رحمانی، فتحشاهی و ملک در این عملیات شرکت داشتند. لکن مسقطیان شورش کردند و کاپیتان نادر را کشتند و کشتی‌های وی را تصرف کردند (پاکباز، ۱۳۴۴: ۶۵-۶۶). به دنبال این ماجرا نادر به فکر ایجاد ناوگان نیرومند و مدرن افتاد. نادر از مدیران شرکت‌های هلند و انگلیس مقیم بندرعباس خواست که کشتی‌هایی را با تجهیزات برایش آماده سازند و «اگر برای شرکت‌های اروپایی ساختن کشتی ناممکن است باید بنویسند که چه مقدار چوب برای ساختن کشتی کافی است که از مازنداران آورده شود تا همه دشمنان را از خلیج فارس برانیم» (فلور، ۱۳۶۸: ۱۴۵). لکن هلندیان از فروش کشتی به ایران به این بهانه که ممکن

است علیه هند، عثمانی و یا عمان به کار برود خودداری می‌کردند. در ۱۶ مارس ۱۷۳۹ میلادی محمد تقی خان، نماینده نادر، به بندر عباس آمد. وی به هلندی‌ها گفت: که نادر آماده است ۱۷۰۰۰ تومان بدهی پادشاهی را به اقساط ۱۰۰۰ تومان به هلندی‌ها بپردازد، مشروط بر این‌که آن‌ها یک کشتی مجهز را در برابر دریافت پول نقد به ایران بفروشند اما باز جواب هلندی‌ها منفی بود (فلور، ۱۳۶۸: ۱۷۴). انگلیسی‌ها نیز تنها با فروش کشتی به ایران در هند موافقت کردند و قرار شد که در بندر سورت هندوستان کشتی‌های سفارشی ایران ساخته و تحویل گردد. برای این منظور نادر یک محموله‌ای را روانه هند کرد تا از فروش آن مخارج ساخت کشتی‌های ایرانی در سورت تامین شود (فلور، ۱۳۶۸: ۱۴۸). وی در این راه تلاش‌های زیادی کرد و دست کمک به سوی کشورهای اروپایی دراز کرد، ولی به علت عدم کمک و حتی کارشکنی آن‌ها نتوانست چنان‌که باید در این راه موفق باشد. گویا اولین اقدام عملی نادر برای تاسیس نیروی دریایی به سال ۱۱۴۵ مربوط است. نادر که قصد تصرف بغداد و بصره را داشت و برای این‌که محاصره آن شهرها از طریق خشکی با توفیق کامل حاصل نمی‌شد، نادر به یکی از سرداران خود، به نام لطیف خان، دستور تاسیس نیروی دریایی داد. لطیف خان بوشهر را محل اقدامات خویش در این زمینه قرار داد و به خرید و تهیه کشتی‌های جنگی پرداخت. گرچه وی توانست از اعراب جنوب چند کشتی بخرد، ولی تلاش وی برای خرید کشتی‌های بزرگ از انگلیسی‌ها و هلندی‌ها به جایی نرسید. چون کشورهای مزبور چنین اقدامی را به نفع خود نمی‌دانستند (شعبانی، ۱۳۷۷: ۳۲۳-۳۲۴). ظاهراً چون کشتی‌های انگلیسی برای تجارت تهیه شده بودند در صورت به کارگیری در محل دیگری خسارت زیادی متوجه کمپانی هند شرقی می‌گردید (لاکه‌هارت، ۱۳۴۸: ۶۴۸).

بنابراین دولت انگلیس با این توجیه که کشتی‌هایش متعلق به بازرگانان خصوصی انگلیسی متعلق است از فروش کشتی به نادر خودداری می‌کرد و این کشتی‌ها را مناسب ناوگان جنگی نمی‌دانست. نادر به کشتی‌هایی چشم امید داشت که از «سورت» خریده و با فرستادن کالا از ایران به هند پیشاپیش هزینه ساخت آن‌ها را نیز پرداخت کرده بود (رجائی، ۱۳۸۶: ۴۶). میرزا مهدی خان استرآبادی در درّه نادری در این باره می‌گوید: «هنگامی که نادر در هندوستان بود آشوبگران مسقطی، شوریده فرمانده ایرانی را به قتل رساندند و

کشتی‌های دولت ایران را متصرف شدند، چون این خبر در سند به نادر رسید، به نظام‌الملک، فرمانروای دکن، دستور ساخت بیست فروند کشتی بزرگ را داد. گویا کشتی‌ها نیز آماده شدند و به غیر از یکی که غرق گردید بقیه تحویل نیروی دریایی ایران داده و به کار گرفته شد (پاکباز، ۱۳۴۴: ۶۴). استرآبادی به تحویل هشت فروند کشتی بزرگ از طرف نظام‌الملک اشاره دارد (استرآبادی، ۱۳۴۷: ۲۶۷). ژان اوتر نیز در سفرنامه خویش به سفارش کشتی از طرف ایرانی‌ها اشاره کرده است: «با وجود شکست فاحش از اعراب، ایرانیان از تقویت نیروی دریایی خود دست برداشتند. چهار فروند کشتی که دو تای آن از آن هلندی‌ها بوده، گرد آوردند. رئیس نمایندگی هلندی‌ها در واگذاری کشتی خیلی مشکل تراشی می‌کرد. وی هنگامی آماده واگذاری شد، که تهدید گردید: اگر از واگذاری خودداری نماید، مسکن او را ویران خواهند کرد. انگلیسی‌ها پیشنهاد کردند که در برابر دریافت پول کشتی بسازند و به کارخانجات سورت دستور کشتی‌سازی دادند» (اوتر، ۱۳۶۳: ۳۳۱). اوتر در ادامه سفرنامه خویش مدعی می‌شود که «برای تجهیز نیروی دریایی ایران، پیوسته کار می‌شد. گذشته از کشتی‌های ضبط شده و یا خریداری [شده] از اروپائیان، در سورت هم کشتی‌های زیادی برای نادرشاه می‌ساختند. چهار فروند را به راه انداخته بودند. اما در ایران از آن‌ها خبری نداشتند و معلوم نبود، شاید دزدان دریایی هندوستان ... آنها را ربوده باشند. چهار فروند دیگر را که علیه بلوچ‌های یاغی به کار افتاده بود، در رود سند غرق گردیدند» (اوتر، ۱۳۶۳: ۲۳۶-۲۳۷). شاید خود انگلیسی‌ها در این امر کارشکنی داشتند و به نفعشان نبود که کشتی‌ها به دست ایرانیان برسد، و گر نه آن‌ها با آن قدرت دریایی شان چطور نمی‌توانستند چند کشتی را که به ایران فروخته بودند، سالم به ایرانی‌ها تحویل دهند. با این حال محمد تقی خان، که از طرف نادر مأمور تهیه کشتی برای ایران شده بود، توانست کشتی جنگی بزرگی از ناخدای انگلیسی «ولیکوک» خریداری نماید (میمندی نژاد، ۱۳۶۲: ۸۰۱). اقدامات موفقیت‌آمیز محمد تقی خان و از جمله تصرف بحرین از سوی وی با استفاده از نیروی دریایی تازه تاسیس، نادر را در راه ایجاد نیروی دریایی و ضرورت چنین نیروی مصمم‌تر ساخت (قدوسی، ۱۳۳۹: ۲۵۵).

بعد از لشکرکشی نادر به هند و آشنایی ایرانیان با امکان تجارت و کسب ثروت‌های

هنگفت از این طریق مسأله، بُعد اقتصادی نیز یافت. هم دولت ایران و هم بازرگانان ایرانی برای گسترش بازرگانی با کشورهای دوردست و به خصوص هند به فکر توسعه کشتی‌رانی و ارتباط دریایی با این قسمت از جهان افتادند (شعبانی، ۱۳۶۵: ۳۹۷). همچنین چون کشورهای اروپایی به واگذاری و فروش کشتی به ایران مایل نبودند و در عملیات‌های جنگی نیز معمولاً به همکاری با ارتش ایران حاضر نمی‌شدند، نادر به تدارک نیروی دریایی مستقل برای خود مصمم شد. نادر برای ساختن کشتی در بوشهر مقدار زیادی الوار از جنگل‌های مازندران تهیه دید و با مشقات بسیار آن‌ها را از فلات ایران عبور داد و به جنوب رساند. نادر با فرمانی از نمایندگان کمپانی‌های انگلستان و هلند خواست که استادکاران لازم را در اختیار ایران قرار بدهند. اما مشکل اینجا بود که نادر شخص بی‌اطلاعی را صرفاً به این دلیل که طرف اروپایی بود، مأمور نظارت بر روند کشتی‌سازی خود در جنوب کرده بود. این شخص فنلاندی که «لاپوتری» (Lapotterie) نام داشت، هرچه التماس کرد که از این وظیفه معذور باشد پذیرفته نشد. مدتی بعد فرد مذکور در اثر بدی آب و هوا مریض شد و درگذشت. با مرگ وی ساخت کشتی نیز ناقص رها گردید (لاکهارت، ۱۳۴۸: ۶۵۵). با وجود این‌که کشتی‌سازی خلیج فارس موفق نبود باز نادر توانست از طریق خرید، توقیف، هدیه گرفتن و غیره، نیروی دریایی قابل توجهی فراهم سازد (پیشین: ۶۵۶). چنان‌که نماینده کمپانی هند شرقی در بندرعباس در گزارش خود به لندن به تاریخ اواخر فوریه ۱۷۴۵ میلادی می‌نویسد: «شاه ایران دارای سی ناو بزرگ و مقدار زیادی کشتی‌های کوچک است و با این حال روز به روز در صدد افزایش آن‌هاست و اخیراً برای رعایت صرفه در یک خط تجارتي افتاده و دستور داده است که سالیانه دو کشتی با کالای ایران که به مبلغ ۵۰۰۰ تومان ارزش دارد به سورت فرستاده و در عوض لوازم کار خریداری شود تا دو کشتی دیگر بسازند» (پیشین: ۶۵۷).

در راستای تهیه نیروی دریایی مخصوص به ایران، نادرشاه سعی کرد در دریای خزر نیز نیروی دریایی مخصوص خود را ایجاد کند. در اینجا بر خلاف خلیج فارس و جنوب ایران نادر محلی را برای تهیه کشتی و یا حتی خرید آن سراغ نداشت و روس‌ها نیز در این باره هیچ نوع همکاری نمی‌کردند. بنابراین نادر به فکر ساخت کشتی با امکانات داخلی افتاد. نادر

شاه در امر کشتی‌سازی به خصوص از خدمات «جان التون» انگلیسی استفاده زیادی برد. وی در سال ۱۷۳۹/۱۱۵۲ به ایران وارد شد و بسیار زود توجه نادرشاه را جلب کرد. نادر به او نام «جمال بیگ» داد و با فرمانی مسئول ساخت کشتی ساخت. در این راه التون با دشواری‌های زیادی روبه‌رو بود. به غیر از شکایت و کارشکنی دولت روس و فشاری که از جانب دولت انگلیس به وی وارد می‌آمد، از نظر عملی نیز التون با مسائل و مشکلات زیادی روبه‌رو بود. نبود چوب مناسب و فقدان استادکاران ماهر کشتی‌ساز در ایران نمونه‌ای از این مشکلات بود. با این حال التون به هر نحوی در صدد تهیه اسباب لازم برآمد و سرانجام توانست اولین ناو ایرانی را که به بیست اراده توپ مجهز بود با نام «نادر شاه» در کرانه گیلان به آب بیندازد (طاهری، ۱۳۵۴: ۲۰۹، ۲۲۱). وارد شدن نخستین کشتی ساخت ایران به دریای خزر باعث خشم و ناراحتی فوق‌العاده روس‌ها گردید. بنابراین آن‌ها به مقامات شرکت هندشرقی انگلیس فشار آوردند که هرچه زودتر التون را به انگلستان فرا بخوانند و از کار وی در ایران جلوگیری نمایند. اما علی‌رغم تمامی تهدید و تطمیع‌هایی که می‌شد، التون به ترک ایران حاضر نشد و با این توجیه که بازگشت وی به سود انگلستان نیست و وی در قبال دولت روسیه تعهدی ندارد، از پذیرفتن درخواست‌های شرکت سرباز زد (پیشین: ۲۲۱-۲۲۳). التون بعد از مرگ نادر نیز در ایران باقی ماند و تلاش کرد که با حاکمان جدید به همکاری ادامه بدهد. اما در این دوره، که تمامی مملکت دچار ناامنی و شورش شده بود، وی با مخاطرات زیادی مواجه شد. دو بار در صدد قتلش برآمدند ولی جان به سلامت برد، تا این‌که در نهایت در شورش مردم رشت در زمان فرمانروایی شاهرخ در سال ۱۱۶۴/۱۷۵۱ در فومن به قتل رسید (پیشین: ۲۲۷-۲۲۸). گویا در هنگام پیشروی محمد حسن خان قاجار، حاج جمال فومنی حاکم گیلان از التون می‌خواهد که در دفاع از رشت وی نیز شرکت کند. اما التون امتناع می‌کند، حاج جمال، وی را به همدستی با محمدحسن خان متهم می‌کند و افرادش خانه التون را محاصره می‌کنند. التون با دریافت امان تسلیم می‌شود اما حاجی جمال او را زندانی می‌کند و بعد به قتل می‌رساند (پری، ۱۳۶۸: ۳۵۴).

بعد از مرگ نادرشاه هرج و مرج و ناامنی خلیج فارس و دریای عمان را فرا گرفت و نیروی دریایی‌ای که نادر و سردارانش با مشکلات و کارشکنی اروپاییان فراهم آورده بودند،

یک شبه متلاشی شد و کشتی‌های آن بین دریاسالاران وی و برخی حکام مرزنشین تقسیم شد و به این ترتیب نیروی دریایی نادر با مرگ وی از بین رفت (امین، ۱۳۷۰: ۳۵).

نتیجه

نادر شاه در ادامه لشکرکشی‌های خود در هند و قفقاز به اهمیت نیروی دریایی بخصوص از جهت تدارکات و سوق دادن نیروهای کمکی آشنا شد. برای همین وی هم در جنوب و هم در دریای خزر در پی ایجاد نیروی دریایی مختص ایران برآمد.

از سوی دیگر نادر رهبری تمامی جهان اسلام و تسلط بر کشورها و سرزمین‌های اسلامی را در سرمی‌پروراند. وی بیش از آن جاه طلب بود که تنها به پادشاهی ایران اکتفا کند. از اقدامات و حتی عناوین تواریخی که به نام نادر نوشته شده، چنین برمی‌آید که نادر آرزوی همسری و برابری با پادشاهان بزرگی چون شاه عباس را داشته و برای جاودانه ساختن نام خود به دنبال انجام کارهای بس بزرگ بوده است. اقدامات وی در راه اتحاد اسلام و برطرف ساختن اختلافات شیعه و سنی نیز در همین راستا قابل توجیه و تفسیر است. نادر می‌خواست به این طریق شرایط لازم را برای رهبری خود بر جهان اسلام مهیا سازد. در راستای این هدف نیز نادر به نیروی دریایی نیاز داشت. نادرشاه به درستی دریافته بود که در دنیای آن روز بدون نیروی دریایی و پشتیبانی مؤثر آن از نیروهای زمینی، امکان اداره و حفظ امپراتوری بزرگی را، که درصدد برپایی آن بود، نخواهد داشت. از سوی دیگر قدرت دریایی و سلطه کشورهای کوچک و کم جمعیت اروپایی بر مناطق وسیع آسیا و آفریقا و قاره آمریکا، نادر را متوجه اهمیت تسلط بر دریاها ساخته بود و او می‌دانست که بدون داشتن نیروی دریایی نه تنها امکان توسعه و گسترش قلمرو وجود ندارد حتی حفظ کشور و مرزهای آن از دست‌اندازی‌های دیگران نیز در عمل ممکن نخواهد بود. همچنین برای تجارت دریایی و کسب منافع اقتصادی و بخصوص تجارت با شبه قاره هند نادر لزوم تجهیز ایران به ناوگان تجاری و جنگی را متوجه شده بود. بنابراین با تمامی گرفتاری‌های خود نادر شاه در صدد ایجاد نیروی دریایی برآمد.

موانع زیادی بر سر راه نیروی دریایی نادر وجود داشت، که عمده ترین آن نبود سنت

کشتی سازی و کشتیرانی در ایران بود. این امر باعث می‌شد که علاوه بر سختی یافتن وسایل مورد نیاز، از امکان دسترسی به دریانوردان با تجربه و کاری نیز محروم باشند. از طرف دیگر بیشتر کارهای کشتی سازی و کشتیرانی سنتی خلیج فارس در دست اعراب این مناطق بود و آن‌ها از این‌که دیگران نیز در این قسمت وارد شوند دل خوشی نداشتند و در این راه کارشکنی می‌کردند. و از همه مهم‌تر این‌که کشورهای بزرگ اروپایی نمی‌خواستند که ایران به یک قدرت دریایی تبدیل شود و حتی قدرت دفاع از جزایر و قلمرو خود را با اتکا به نیروی دریایی کوچکی داشته باشد؛ چرا که این عمل را مخالف منافع خود می‌دانستند و می‌ترسیدند که با تجهیز ایران به نیروی دریایی، از نفوذ سیاسی و اقتصادی آن‌ها در ایران و منطقه کاسته شود. همچنین روس‌ها نیز که نمی‌خواستند ایران در خزر حضور قدرتمندی داشته باشد و اقدامات ایران را در قفقاز نیز بر خلاف منافع دراز مدت خود می‌دانستند، در برابر اقدامات ایران به کارشکنی پرداختند و هر کاری از دستشان برآمد مضایقه نکردند. از جمله، چون جان التون در دریای خزر به ایجاد ناوگان ایرانی همت گماشت، روس‌ها بشدت شخص فوق و کشور متبوع وی، انگلستان، را تحت فشار قرار دادند تا بلکه بتوانند اقدامات وی را متوقف سازند. از طرف دیگر با وجود این‌که نادرشاه به علاقه‌مند نیروی دریایی و کشتی‌سازی بود، اما اغلب افرادی که مأمور این امور بودند کارشان را به خوبی انجام نمی‌دادند و نادر نیز وقت پرداختن به این امور را نداشت و حتی با دریا نیز آشنا نبود. بنابراین در کشور انگیزه و اراده محکمی در این باب وجود نداشت و حکومت کوتاه مدت نادرشاه نیز فرصت لازم برای تکمیل این پروژه بزرگ را نداد و با مرگ نادر مسأله در عمل به فراموشی سپرده شد و آن همه زحمت به هدر رفت.

منابع

- آوری، پیترو، (۱۳۸۷)، *تاریخ ایران دوره افشار، زند و قاجار (از مجموعه تاریخ کمبریج)*، ترجمه مرتضی ثاقب فر، جامی، تهران.
- استرآبادی، میرزا مهدی، (۱۳۴۱)، *دزه نادره*، به اهتمام: جعفر شهیدی، انجمن آثار ملی، تهران.
- استرآبادی، میرزا مهدی، (۱۳۷۷)، *جهانگشای نادری*، تصحیح: عبدالله انوار، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، تهران.
- امین، عبدالامیر محمد، (۱۳۷۰)، *منافع بریتانیا در خلیج فارس*، ترجمه غلامعلی رجیبی یزدی، امیرکبیر، تهران.
- اوتر، ژان، (۱۳۶۳)، *سفرنامه ژان اوتر «عصر نادر شاه»*، ترجمه: دکتر علی اقبالی، سازمان انتشارات جاویدان، تهران.
- بازن، پاداری، (۱۳۴۰)، *نامه‌های طبیب نادرشاه*، ترجمه دکتر علی اصغر حریری، باهتمام حبیب یغمایی، انتشارات انجمن آثار ملی، تهران.
- پاکباز، نقوی، محمدی ملایری، (۱۳۴۴)، *نادرشاه: شامل پیراسته و کوتاه شده دره نادره*، سفرنامه حزین، انتشارات بنیاد، تهران.
- پری، جان، (۱۳۶۸)، *کریم خان زند (تاریخ ایران بین سالهای ۱۷۴۷-۱۷۷۹م)*، مترجم: علی محمدساک، نشر نو، تهران.
- حزین (شیخ محمد علی بن ایبطالب)، (۱۳۳۲)، *تاریخ حزین*، انتشارات کتابفروشی تائید، اصفهان.
- رجائی، غلامعلی، (۱۳۸۶)، *«مناسبات ایران و هلند از دوره صفویه تا زندیه»*، فصلنامه تاریخ روابط خارجی، شماره ۳۰.
- سردادور، ابوتراب، (۱۳۵۴)، *تاریخ نظامی و سیاسی دوران نادرشاه افشار*، انتشارات ستاد بزرگ ارتشستاران، تهران.

- شعبانی، رضا، (۱۳۷۷)، *تاریخ اجتماعی ایران در عصر افشاریه*، قومس، تهران.
- شعبانی، رضا، (تصحیح، تحشیه و تعلیقات) (۱۳۷۶)، *حدیث نادرشاهی*، مؤسسه انتشارات بعثت، تهران.
- شعبانی، رضا، (۱۳۶۵)، «*هیروی دریایی ایران در خلیج فارس در روزگار نادرشاه افشار*»، مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه مشهد، شماره ۷۴۵.
- طاهری، ابوالقاسم، (۱۳۵۴)، *تاریخ روابط بازرگانی و سیاسی انگلیس و ایران از دوران فرمانروائی مغولان تا پایان عهد قاجاریه*، جلد اول از آغاز تا عقد معاهده گلستان از ۱۲۷۰ میلادی تا ۱۸۱۳ میلادی، انتشارات انجمن آثار ملی، تهران.
- فلور، ویلم، (۱۳۶۸)، *حکومت نادرشاه (به روایت منابع هلندی)*، مترجم: ابوالقاسم سری، توس، تهران.
- قدوسی، محمد حسین، (۱۳۳۹)، *نادرنامه*، انجمن آثار ملی خراسان، مشهد.
- گلستانه، ابوالحسن بن محمد امین، (۱۳۴۴)، *مجموع التواریخ*، انتشارات کتابخانه ابن سینا، تهران.
- لاکهارت، لارنس، (۱۳۷۹)، *نادرشاه آخرین کشورگشای آسیا*، مترجمان: دکتر غلامرضا افشار نادری و دکتر اسماعیل افشار نادری، انتشارات دستان، تهران.
- لاکهارت، لارنس، (۱۳۴۸)، «*هیروی دریایی نادرشاه*»، سخنرانی در انجمن ایران در لندن، ترجمه: ادیب طوسی، وحید، شماره ۶۸.
- مروی، محمد کاظم، (۱۳۶۴)، *عالم آرای نادری*، تصحیح: محمدمبین ریاحی، زوار، تهران.
- میمندی نژاد، محمد حسین، (۱۳۶۲)، *زندگی پیرماجرای نادرشاه*، سازمان انتشارات جاویدان، تهران.
- نوائی، عبدالحسین، (۱۳۶۸)، *نادرشاه و بازماندگانش*، همراه با نامه‌های سلطنتی و اسناد سیاسی و اداری، انتشارات زرین، تهران.

- هدایت، رضاقلی خان، (۱۳۳۹)، *تاریخ روضهٔ الصفاى ناصری*، کتابفروشی‌های مرکزی خیام-پیروز، تهران.
- هنوی، جونس، (۱۳۴۶)، *زندگی نادرشاه*، ترجمه: اسماعیل دولتشاهی، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، تهران.

