

نیروی دریایی تجاری- نظامی ایران در خلیج فارس در عصر نادرشاه افشار

هومان محمدی شرف آباد^۱
خدیجه یداللهی^۲

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۸/۱۲/۲۴

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۹/۰۳/۰۴

چکیده

با کاهش نفوذ سیاسی و نظامی عثمانی و عمان در خلیج فارس و سرزمین‌های مجاور آن و همچنین افزایش تجارت بازرگانی خلیج فارس که بیشتر در دست کمپانی‌های هند شرقی اروپایی بود، روابط خارجی خود را بیشتر از هر حوزه دیگری در خلیج فارس متمرکز کرد. این مقاله به شیوه توصیفی-تحلیلی با ارائه چشم‌اندازی از فراز و نشیب‌های روابط سیاسی و تجاری، به بازتاب اهمیت خلیج فارس در روابط خارجی ایران و همچنین سابقه کشتی‌سازی و اهمیت نیروی دریایی ایران عصر نادری، در خلیج فارس می‌پردازد.

کلیدواژه

نادرشاه؛ نیروی دریایی؛ خلیج فارس؛ کشتی‌سازی؛ ایرانیان.

مقدمه

خلیج فارس گلوگاه اقتصادی و سیاسی ایران و جهان محسوب می‌شود که برای اولین بار پارسیان در آن به صورت ابتدایی به دریانوردی پرداختند و به مرور زمان به دریای هند و چین راه پیدا کردند. تا قبل از اسلام ایرانیان از ماهرترین

خلیج فارس به‌عنوان شاه‌رگ اصلی تجارت ایران در طول تاریخ نقش کلیدی در رونق بازار معیشتی ایران و کشورهای حاشیه داشته است. هرگونه تحولی بر اثر عوامل بیرونی و درونی، طبعاً بر وضعیت اقتصادی این منطقه تأثیرگذار بوده است. تاریخچه دریانوردی ایرانیان در خلیج فارس به دوره باستان یعنی نزدیک به پانصد سال قبل از میلاد بازمی‌گردد اما دریانوردی ایرانیان بعد از دو دوره شکوفایی یعنی هخامنشی و ساسانی، پس از ورود اسلام به ایران دیگر آن جایگاه سابق را نداشت. مقارن با روی کار آمدن نادرشاه افشار در ایران (قرن دوازدهم هجری / هجدهم میلادی) خلیج فارس از اهمیت ویژه‌ای برخوردار شد. کمپانی‌های هند شرقی اروپایی (انگلیس، هلند و فرانسه) و نیز همسایگان ایران (ترکیه عثمانی و عمان) در این مقطع فعالانه به دنبال اهداف سیاسی و تجاری خود در خلیج فارس بودند. نادرشاه با اشراف بر این موضوع،

۱. دکتری تاریخ اسلام دانشگاه آزاد اسلامی واحد نجف‌آباد و پژوهشگر بنیاد ایران‌شناسی (نویسنده مسئول).

h.mohammadi86@yahoo.com

۲. کارشناس ارشد تاریخ ایران اسلامی دانشگاه آزاد اسلامی واحد محلات. khadijeh.yadolahi@gmail.com

و حاکمیت دولت مرکزی ایران بر کرانه‌های خلیج فارس از اواسط دوره صفوی تا نیمه اول دولت قاجار و نقش انگلیس در این راستا تحلیل شده است. محمدعلی پرغو (۱۳۹۲) در مقاله «نادرشاه افشار و سیاست تقویت نیروی دریایی در خلیج فارس» نیز به موضوع فراز و نشیب‌های نادرشاه در چگونگی تأسیس نیروی دریایی پرداخته است. از جمله آثار دیگری که در بخش‌هایی از آنها به این موضوع پرداخته‌اند به «تاریخ دریانوردی ایرانیان» نوشته حسن هادی، «نیروی دریایی ایران در خلیج فارس در قرن هجدهم میلادی» نوشته ویلم فلور، «نادرشاه افشار به سوی امپراتوری دریاها (شرح تحولات منطقه‌ای و نقش نیروی دریایی نادرشاه در خلیج فارس)» نوشته امین قیطاسی، می‌توان اشاره کرد.

تاریخچه دریانوردی ایرانیان در خلیج فارس

تاریخچه دریانوردی ایرانیان در خلیج فارس به دوره باستان، حدود پانصد سال قبل از میلاد مسیح در دوران سلطنت داریوش اول برمی‌گردد. ایرانیان از راه ارتباطات دریایی ثروت‌های فراوانی گردآوردند؛ همچنین برای انجام امور تجاری و دادوستد، کشتی‌های کوچکی از تنه درختان خرما و نارگیل و چوب ساج و الوار می‌ساختند و روانه دریا می‌شدند و بدین وسیله به دریاهای چین و هند راه پیدا کردند. با گذشت زمان این کشتی‌ها که فقط با تخته و طناب به هم وصل می‌شدند و به وسیله پارو حرکت می‌کردند، به کشتی‌های بادبانی تبدیل شدند که با جریان باد حرکت می‌کرد (اقتداری، ۱۳۴۵: ۷۷-۸۰). خلیج فارس این گلوگاه حساس سیاسی و حیاتی ایران در جهان پرتحرک سیاست و اقتصاد در دنیای گذشته و حال نقش ارزنده و فعالی را ایفا کرده و می‌کند، به گفته چارلز بلگریو^۱ «خلیج فارس نخستین دریایی است که انسان توانسته است در آن به دریانوردی بپردازد. ایرانیان غیور، اولین مردمانی بودند که از این آبراه دریایی استفاده کرده و امنیت آن را حفظ کرده‌اند.» در سفرنامه دریای لاج آمده است که:

دریانوردان جهان بودند و بعد از اسلام آنها مهارت‌های خود را به اعراب واگذار کردند، تا آن‌جا که پس از پذیرش اسلام، دیگر در میان ایرانیان دریانورد قابلی پیدا نشد تا آن دوره پرشکوه را بازگرداند. مقارن با سلطنت نادرشاه فعالیت‌های کمپانی‌های خارجی در خلیج فارس آغاز شده بود و رقابت‌هایی میان آنها برای بهره‌برداری هرچه بیشتر در جریان بود، بدون آنکه ایران توان اعمال حاکمیت بر این مناطق و کنترل منابع آن را داشته باشد. تا اینکه نادرشاه افشار، اهمیت و ضرورت ویژه نیروی دریایی در مناسبات دنیای خود را به‌خوبی دریافته بود و اقدامات وی در خصوص تأسیس یک نیروی دریایی می‌توانست نتایج ارزنده‌ای را برای ایران به همراه داشته باشد. نادرشاه که توانست وحدت سیاسی و اجتماعی را به ایران بازگرداند، در زمینه خلیج فارس بر سه مسئله؛ نخست رونق اقتصادی، دوم احیای حاکمیت سیاسی ایران در خلیج فارس و در نهایت اندیشه‌های بین‌المللی‌اش برای رهبری و حاکمیت بر سرزمین‌های اسلامی تأکید داشت.

پژوهش حاضر ضمن بررسی تاریخچه دریانوردی ایرانیان به بررسی انگیزه و اهداف نادرشاه در چگونگی تأسیس نیروی دریایی مقتدر در خلیج فارس برای حاکمیت یافتن کامل ایران بر آن و همچنین روند توسعه صنعت کشتی‌سازی در روزگار وی پرداخته است.

در زمینه پیشینه پژوهش مذکور چندین مقاله و کتاب در این باره نگاشته شده که هر کدام از زوایای مختلفی به این موضوع پرداخته‌اند. مقاله «کاربست سیاسی- تاریخی حکومت‌های افشاریه و زندیه در اعتلای بندر تجاری بوشهر» از فرشاد کرمزاده و همکاران (۱۳۹۳) به بررسی توسعه و رونق بندر بوشهر در دوره افشاریه و زندیه پرداخته است. محمد شورمیچ (۱۳۸۹) در مقاله‌ای با عنوان «تحلیلی بر روند قدرت‌گیری انگلیس در خلیج فارس» به بررسی و تحلیل نقش استعماری و فتنه‌انگیزی انگلیس در خلیج فارس برای تضعیف حاکمیت و قدرت مشروع ایران بر این منطقه می‌پردازد، در این پژوهش چگونگی تضعیف اقتدار

۱. Charles Belgrave چارلز بلگریو: کارگزار استعمار انگلستان در خلیج فارس بود.

بحر عمان، بازرگانی ایران را از طریق دریا تا چین و هند و سیلان گسترش دادند؛ اما با نفوذ اعراب و گسترش اسلام در این نواحی، از دریانوردی بزرگ و گسترده ایران جز نامی به جای نماند (رائین، ۱۳۵۶، ج ۲: ۵۶۳).

نیروی دریایی ایران در قرن هجدهم میلادی

پیشرفت نیروی دریایی خلیج فارس در قرن هجدهم میلادی نسبتاً چشمگیر بود. قبل از این دوره شاهان ایران برای حفظ امنیت خلیج فارس به قدرت‌های خارجی متکی بودند. طی قرن شانزدهم میلادی نیروی دریایی پرتغال در خلیج فارس مسلط بود در حالی که در قرن هفدهم و اوایل قرن هجدهم میلادی هلندی‌ها و تا حدودی انگلیسی‌ها برتری داشتند، در واقع در این زمان برای حفظ امنیت مرزهای جنوبی به هلندی‌ها و انگلیسی‌ها متکی بود؛ اما این رویکرد ایران را در موقعیت وابسته و آسیب‌پذیر در مقابل هلندی‌ها و انگلیسی‌ها قرارداد. هرچند میان هلندی‌ها و ایرانی‌ها مذاکراتی انجام شد، ولی هرگز قدرت‌های اروپایی رسماً قراردادی را برای حفاظت از قلمرو ایران در خلیج فارس منعقد نکردند. در واقع آنها فقط به حفاظت از راه‌های تجاری خویش علاقه‌مند بودند یعنی اگر به خاطر منافع خودشان در خلیج فارس نبود، ناامنی در سواحل جنوبی ایران به آنان ربطی نداشت. به‌طور کلی هدف اصلی آنها به دست آوردن پول بود نه جنگ کردن (فلور، ۱۳۸۶: ۶). هنگامی که ایران برای حمله کردن به مسقط به نیروی دریایی نیاز پیدا کرد، معلوم شد که نمی‌توان تنها به سیاست هلندی‌ها و انگلیسی‌ها امیدوار شد و به آنها تکیه کرد. در اینجا بود که فقدان نیروی دریایی احساس شد. به‌طور کلی نبود این نیروی دریایی سیاست‌های توسعه‌طلبانه ایران را در خلیج فارس بازداشته بود. همه این ملاحظات باعث شد، برای تشکیل نیروی دریایی ایرانی در سال‌های ۱۷۱۸ م. / ۱۱۳۰ ه.ق و ۱۷۳۲ م. / ۱۱۴۲ ه.ق تلاش‌هایی صورت بگیرد. قبل از این بی‌علاقه بودن پادشاهان صفوی به تشکیل یک نیروی دریایی ایرانی، بیشتر به این دلیل بود که امنیت و آرامش در مرزهای

«یک سکه چهاردهمی که در سال اخیر در صیدا کشف شده گویای این حقیقت است که ایرانیان در ۲۴۰۰ سال پیش به فن کشتیرانی آشنایی داشته‌اند» (بلگریو، ۱۳۶۹: ۱۴).

داریوش با حفر ترعه‌ای عظیم که از نیل تا سوئز بود، نام خود را به‌عنوان اولین فرمانروای دریاها به ثبت رساند. در کتیبه داریوش اول که در مدخل کانال سوئز به دست آمده چنین نوشته شده است:

«من پارسی هستم. از پارس، مصر را گشودم. من فرمان کندن این ترعه را دادم. از رودی که در مصر روان است، به دریایی که از پارس می‌آید. پس این جوی کنده شد چنانکه فرمان دادم و ناوها آیند از مصر. از این آبراه به پارس، چنانکه خواست من بود» (نارمن شارپ، ۱۳۹۷: ۱۰۴-۱۰۵).

خلیج فارس تا اواخر حکومت ساسانیان یک خلیج کاملاً ایرانی بود و قبایل عرب ساکن کرانه‌های غربی و جنوبی آن تابع و خراج‌گزار ایران بودند. به‌طور کلی ایرانیان در اواخر دوره ساسانیان تعداد قابل توجهی کشتی جنگی و تجاری در خلیج فارس داشته‌اند و حتی «راهنامه»‌ای برای کشتیرانی در خلیج فارس و دریای عمان تا اقیانوس هند و سرنذیب (سیلان کنونی) در دست ناخدایان ایرانی بوده است؛ اما با هجوم اعراب و سقوط امپراتوری ساسانی در سال ۶۳۷، نواحی جنوبی غربی ایران (خوزستان) در سال ۶۴۰ به تصرف عرب‌ها درآمد و اعراب برای تصرف این بخش از خاک ایران به‌طور هم‌زمان از شمال و غرب و جنوب (از جزیره بحرین و سواحل مجاور آن) به ایران حمله‌ور شدند. به‌طور کلی عرب‌ها در نیمه دوم قرن هفتم تقریباً به سرتاسر کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان مسلط شدند (طلوعی، ۱۳۶۶: ۱۷-۲۸). با گسترش اسلام در قرن دهم تا شانزدهم میلادی، دریانوردی ایرانیان به تدریج تحت الشعاع ملاحان عرب قرار گرفت. هرچند تمام سازندگان کشتی و همچنین دریانوردان، ایرانی بودند و تجارت مسلمین در دریای جنوبی و غربی را در دست داشتند (حسن، هادی، ۱۳۵۵: ۱۶۱-۱۶۲). در دوره ساسانی با احداث بنادر عظیم، شهرهای بزرگ و احیای جزایر در سرتاسر سواحل جنوبی و کرانه‌های خلیج فارس و

دارند، به همین دلیل نمی‌توانند با این درخواست موافقت کنند» (لاکهارت، ۱۳۶۹، ۶). با این حال نادر هم نمی‌توانست از طرح‌های بزرگ خود در مناطق جنوبی ایران دست بردارد، او در واقع می‌خواست که سلطه خود را بر اعراب نواحی خلیج فارس گسترش دهد و خود را بر آنان مسلط کند. او قصد داشت به‌عنوان بخشی از استراتژی نظامی بر ضد عثمانی‌ها با حمله به بصره، بحرین را دوباره جزء متصرفات خود کند و آن را به مدار ایران بازگرداند (فلور، ۱۳۸۳: ۱-۱۲؛ لاکهارت، ۱۳۷۹، ۱۷۱؛ میمندی‌نژاد، ۱۳۷۱: ۴۶۳).

انگیزه و اهداف نادر در تأسیس نیروی دریایی در خلیج فارس

نخستین اقدامی که نادر را به فکر ایجاد نیروی دریایی انداخت، شکست افغان‌ها به رهبری اشرف و متواری شدن عده‌ای از آنها به طرف خلیج فارس بود. زمانی که تعدادی از آنها با کشتی‌هایی که از اعراب اجاره کرده بودند به مسقط پناه بردند، نادر ناوگان دریایی نداشت تا افغان‌های فراری را نابود کند. اینجا بود که برای اولین بار به فکر ایجاد نیروی دریایی افتاد. عامل دیگری که باعث تشویق نادر به تأسیس نیروی دریایی شد این بود که نادر از مهم‌ترین علل برتری عثمانی‌ها در منطقه را، سلطه آنها بر دریاها دانست، به طوری که آنها در آن دوران بعد از انگلیس و هلند سومین قدرت دریایی بودند و توانستند دریای سیاه را به صورت دریای داخلی دریاورند. نادر می‌خواست در رقابت با رقیب دیرینه ایرانیان که دریای سیاه را دریای کاملاً ترک کرده بودند، او نیز خلیج فارس را به دریایی داخلی و کاملاً ایرانی تبدیل کند (قیطاسی، ۱۳۹۰: ۸۱-۸۲؛ لاکهارت، ۱۳۶۹: ۵۷). از آنجا که بعد از دوران باشکوه عصر هخامنشی و ساسانی که در آن دوران اکثر منازعات بین قدرت‌های بزرگ از طریق دریاها صورت می‌گرفت و نیروی دریایی ایران نیز به مدت طولانی تضعیف شده بود و تسلط خود را بر دریاها از دست داده بود، اکنون نادرشاه به خوبی دریافته بود که دولت ایران هرگز بدون تأسیس یک نیروی دریایی قوی نمی‌تواند سلطه خود را بر خلیج فارس بست دهد. از این رو نادر خیلی

جنوبی ایران نسبت با مرزهای غربی، شمالی و شرقی بیشتر بود، چون در این زمان مرزهای شمالی مدام مورد هجوم عثمانی‌ها، ازبک‌ها و مغولان هندوستان قرار می‌گرفتند. از طرفی همان‌طور که قبلاً گفته شد، امنیت مرزهای جنوبی را به نیروهای اروپایی (هلندی‌ها و انگلیسی‌ها) سپرده بودند.

به‌طور کلی در سال‌های پایانی حکومت صفوی، دولت مرکزی حاکمیت خود را در منطقه خلیج فارس از دست داد، این امر باعث شد که عرب‌های مناطق ساحلی مستقل شوند و آشکارا شورش‌هایی را در مناطق جنوبی به وجود آوردند. در واقع می‌توان گفت که در سال‌های ۱۱۴۲-۱۱۴۶ ه.ق دوره‌ای از آشفتگی در سواحل جنوبی ایران بود. در این دوره بود که نادرشاه وارد صحنه ناآرامی‌ها و آشوب‌ها شد. نخستین شورش که نادر قلی سردار معروف شاه تهماسب با آن روبه‌رو شد، شورش شیخ احمد مدنی بود، در واقع این اولین مرتبه‌ای بود که نادرشاه متوجه دریاها جنوب و اهمیت کشتی‌رانی در آن شد. او برای سرکوبی این شورش دست به لشکرکشی زد، اما به دلیل نبود نیروی دریایی منسجم موفقیتی حاصل نشد. بعد از این تصمیم گرفت که برای از بین بردن شورش شیخ احمد مدنی که با محمدخان بلوچ متحد شده بود، از نیروی دریایی هلندی‌ها درخواست یاری کند. نادر به واسطه سردار خود یعنی تهماسب بیگ ملایری از کمپانی‌های حاضر در خلیج فارس خواست تا در دریا گشت بزنند و تمام شورشیان را دستگیر کنند، اما کمپانی‌ها اجرای این امر را نپذیرفتند، در واقع آنها همه، درخواست‌ها را نادیده می‌گرفتند تا اینکه «در ۲۹ مارس هر دو کمپانی کشتی‌های خود را به بندر خارک برای کمک به دستگیری محمدخان بلوچ و شیخ احمد مدنی ارسال کردند. در ۱۴ ماه مه دریاسالار نادر در خلیج فارس (لطیف خان) با فرمانی مبنی بر خرید کشتی‌های اروپایی وارد بندرعباس شده و درخواست خرید دو کشتی از کمپانی‌ها کرد، اما کمپانی‌ها بعد از مشورت با یکدیگر پاسخ دادند که برای فروش کشتی‌ها اختیاری ندارند و گذشته از این خودشان برای اهداف تجاری به آن‌ها نیاز

مراجعه کرد و به اصرار موفق به خرید دو ناو جنگی از نوع بریگانتین^۲ گردید و با چند کشتی دیگر که از اعراب خریداری کرده بود هسته اولیه نیروی دریایی ایران را به وجود آورد. بدین ترتیب نادرشاه نخستین بار نیروی دریایی خود را به صورت وابسته به کارخانجات کشتی سازی سورت هندوستان تشکیل داد (طلوعی، ۱۳۶۶: ۶۰؛ مقتدر، ۱۳۳۳: ۴۷) اما از آنجایی که روح استقلال طلبی و میل سیادت خواهی نادر بسیار بالا بود، کارگاه های کشتی سازی را در بوشهر تأسیس و آنجا را مرکز نیروی دریایی ایران در خلیج فارس قرارداد و به لطیف خان دستور داد تا بوشهر را برای لنگر انداختن ناوگان نوزاده آماده کند. مدتی بعد بوشهر «بندر نادریه» نام گذاری شد، اما مشکلات بزرگی برای اجرای این هدف بر سر راه او قرار داشت، نادرشاه در خلیج فارس نه تنها از کارگران کشتی سازی محروم بود، بلکه چوب و الوار برای ساختن کشتی در اختیار نداشت؛ بنابراین دستور داد تا چوب و الوار را از جنگل های مازندران که در فاصله ۸۰۰ مایلی سواحل جنوبی ایران بود، همراه با کارگران کشتی سازی به جنوب ایران حمل کنند و همچنین دستور داد که کشتی سازان مازندرانی ساکنان جنوبی را آموزش دهند (زنگنه، ۱۳۷۷: ۱۵۶-۱۵۷؛ مینورسکی، ۱۳۸۱: ۳۳۰).

جان التون^۳ اولین کسی است که نادر در ژانویه سال ۱۷۴۳ م. او را به ریاست کل کشتی سازی برگزید و به وی لقب جمال پیک داد. التون برای رفع موانع و تقویت نیروی دریایی ایران دست به کار شد و توانست نادر را جهت تسلط بر دریای خزر کمک کند (سایکس، ۱۳۶۸: ۳۹۳-۳۹۴). نادر بی توجه به مخالفت و کارشکنی روس ها برای تأسیس نیروی دریایی ایران در دریای خزر، به التون دستور داد تا هر چه سریع تر در جهت تأسیس نیروی دریایی جنوب اقدام کند. نادرشاه تا این زمان توانست نیروی دریایی مستقلی را تشکیل دهد (هوشنگ مهدوی، ۱۳۷۵: ۱۷۲-۱۷۳).

۲. Brigantine نوعی ناو جنگی

زود متوجه این ضعف بزرگ شد که تا وقتی نیروی دریایی بنا نشود جزایر و سواحل خلیج فارس را نمی توان جزو ایران دانست. علاوه بر این نادر به این ضرورت پی برده بود که فقدان نیروی دریایی باعث ناامنی و هرج و مرج زیادی در خلیج فارس شده است و اعراب قواسم و جواسم و خوارج کرانه نشینان را مورد تهاجم قرار می دهند. به همین دلیل بود که با صدور فرمان دریاییکی لطیف خان و قرار دادن بودجه سنگین برای تهیه کشتی قدم اول را در راه تشکیل نیروی دریایی ایران برداشت (سردادور، ۱۳۵۴: ۷۷۱-۷۷۲). او مهم ترین راهی که برای انجام این امر مهم به کار گرفت، ارتباط مستقیم با کشتی سازان بندر سورت^۱ بود. در این زمان بندر سورت یکی از کانون های اصلی ساخت کشتی های بزرگ تجاری و نظامی در منطقه هندوستان محسوب می شد و کشتی سازان این منطقه از مشهورترین کشتی سازان جهان به شمار می رفتند. نادرشاه با آگاهی از این موضوع دستور داد تا در این بندر چند کشتی برای ایران بسازند (وثوقی، ۱۳۹۰: ۳۱۱). مهندسين و متخصصين هند در بندر سورت طبق دستور نادرشاه به ساختن کشتی های ایران مشغول شدند. ساختن این کشتی ها چند سال طول کشید و در طی این مدت نادر در داغستان بود. وقتی کار ساختن کشتی ها به پایان رسید، حاکم سورت کشتی ها را با عده ای از ملوانان هندی به طرف بندر ایران در خلیج فارس فرستاد، اما یکی از این کشتی ها به دلیل طوفان در دریا غرق شد و بقیه آنها در بندر عباس لنگر انداختند. بعد از چند سال ناوگان جدیدالتأسیس ایرانی توانست بحرین و عمان را تحت کنترل خود در آورد (شمیم، ۱۳۷۵: ۷۷؛ عبدالامیر، ۱۳۷۰: ۳۱-۳۲). دوام و مقاومت چوب کشتی ها که از بهترین کشتی های ساخت بندر سورت بودند باعث شده بود تا قیمت آنها خیلی گران تمام شود. پیش رفتن بر این منوال به ضرر حکومت بود چون باید سالانه مقدار زیادی پول صرف هزینه ساخت کشتی می کرد. از این رو لطیف خان ابتدا به بعضی از دریانوردانی که به شرکت های مزبور کشتی اجاره می دادند

۱. بندر سورت در غرب هندوستان واقع شده است.

نیروی دریایی، اعراب را از سواحل خلیج فارس و دریای عمان و مسقط بیرون راند و بدین ترتیب دریای مازندران و خلیج فارس در پی تصمیم وی شاهد حضور و حرکت اولین کشتی‌های ساخت ایران شد (افراسیابی، ۱۳۷۸: ۸۸۳). نادرشاه متوجه عدم همکاری انگلیسی‌ها و هلندی‌ها و همچنین کارشکنی روس‌ها برای تقویت کشتی‌رانی ایران شده بود تصمیم به استفاده از امکانات داخلی گرفت. از این‌رو جان التون انگلیسی که در سال ۱۷۳۹ م. از انگلستان به روسیه آمده بود و برای ازدیاد روابط بازرگانی ایران و روس در استان‌های کنار دریای خزر فعالیت می‌کرد، در یکی از مسافرت‌ها به خدمت نادرشاه رسید. توافقات بین جان التون و نادرشاه برای ساخت ناوگان ایرانی با استفاده از توانمندی داخلی شکل گرفت و در تاریخ ژانویه ۱۷۴۳ م. / ۱۱۵۶ ه.ق نادرشاه طی فرمانی به جان التون او را «جمال‌بیگ دریایی» لقب داده و مأمور تهیه ناوگان جنگی ساخت (طاهری، ۱۳۵۴، ۱۰۹-۲۲۱). جمال‌بیگ علاوه بر ساختن کشتی‌های جنگی مراقب بود تا کرانه‌های شرقی دریا خزر از شر دزدان دریایی ترکمن و کرانه‌های غربی از دستبرد لژی‌ها محفوظ بماند. وی پیش از اینکه ناوگان ایران را تکمیل کند با کشتی مخصوص خود موسوم به «ملکه روسیه» تمام سواحل بحر خود را بازدید کرد و با کمک سپاهیان ایرانی سراسر آن نقاط را امن و آمان ساخت، به طوری که دریای خزر یک حوضچه آزاد ایرانی شد و بازرگانی آن به خوبی پیشرفت کرد. سپس التون به گیلان آمد و با چوب‌های جنگلی چندین کشتی بازرگانی و جنگی برای ایران تهیه کرد. ناوبان‌های این کشتی‌ها عده‌ای روسی، هندی، انگلیسی و تعدادی ایرانی بودند. کشتی‌های جنگی ایران با بیرق شیر و خورشید به تمام بندرهای اروپایی و آسیایی بحر خزر می‌رفتند و مورد کمال احترام واقع شدند. البته دولت روس از این واقعه بسیار خشمگین شد و مرتب کارشکنی می‌کرد (پرغو، ۱۳۶۵، ۶۵). اتفاقاً بازرگانان انگلیسی هم با دولت روس همدست شدند ولی جان التون با پشت‌گرمی نادرشاه افشار هم روس‌ها را سر جای خود نشانید و هم بازرگانان انگلیسی را از مداخله در

او همچنین دستور داد تا در کارخانه توپ‌سازی گمبرون چندین توپ به طور آزمایشی ساخته شود. به موجب گزارش نماینده شرکت هند شرقی در سپتامبر ۱۷۴۱ م. / ۱۱۵۴ ه.ق دو توپ برنجی ریخته شد. نظر نادرشاه این بود که اگر توپ‌ها خوب کار کنند سیصد توپ دیگر نیز ساخته شود. از تعداد توپ‌های ساخته شده توسط ارتش و نیروی دریایی نادرشاه اطلاعات دقیقی در دسترس نیست ولی در بنادر شمالی خلیج فارس از جمله مسقط تعداد زیادی توپ نادری که اسم این پادشاه بر روی آن‌ها حک شده تا سال‌های اخیر وجود داشته است. یکی از این توپ‌ها بر صخره مرتضی که مشرف بر خلیج و لنگرگاه بزرگ مسقط است تا به امروز حفظ می‌شود (رائین، ۱۳۵۶، ج ۲: ۶۵۳). نادرشاه با وجود همه دشواری‌ها توانست با کمک تعداد کشتی‌هایی که از انگلیسی‌ها و بندر سورت خریداری کرده بود چهار بار به خلیج فارس و سواحل جنوبی آن اردو کشی کند و بحرین، مسقط، صحاره و بصره را جزء متصرفات خود درآورد و حاکمیت ایران را در این مناطق برقرار سازد (وثوقی، ۱۳۹۰: ۳۱۳). در هر صورت اهداف اصلی نادرشاه از ایجاد کارگاه کشتی‌سازی در بوشهر این بود که ایران را از لحاظ کشتی‌سازی مستقل کند که نیازی نباشد سالانه مقدار کلان سرمایه کشور را به خرید کشتی اختصاص دهد. از طرفی دیگر برای نادرشاه خیلی سخت بود که برای حفظ قدرت و استقلال خود به شرکت‌های هند شرقی متکی باشد، علاوه بر این او در نظر داشت تا با استفاده از نیروی انسانی و مواد داخلی کشتی‌هایی ارزان‌تر از قیمت خرید تهیه کند؛ اما اهداف و اقدامات گسترده نادرشاه برای تشکیل یک نیروی دریایی بزرگ به انجام نرسید (مدنی، ۱۳۵۷: ۱۰۸-۱۱۰). گفتن این نکته نیز ضروری است که نادر قبل از اینکه در ساختن کشتی برای خلیج فارس تصمیم‌گیری کند، عقاید کاملاً واضحی درباره نیازهای دریانوردی خود در دریای مازندران داشته است (فلور، ۱۳۸۳: ۳۵). به طور کلی نادرشاه درصدد بود که برای ایران هم در دریای خزر و هم در خلیج فارس نیروی بحریه کاملی ایجاد کند و این دو دریا را به زیر نفوذ و تسلط خویش درآورد. نادر با تأسیس

زیادی به عمل می‌آمد که در بوشهر کار کشتی‌سازی پیشرفتی حاصل کند، اما به علت نبودن مدیر کاردان و شایسته کارها به‌کندی پیش می‌رفت. نادر فکر می‌کرد همه اروپاییان از کشتی‌سازی سررشته دارند. به همین دلیل تصمیم گرفت که عملیات کشتی‌سازی را به عهده یک نفر هلندی به نام لاپورتی^۱ که ساکن اصفهان بود بگذارد. نادر تصور می‌کرد که او از همه چیز اطلاع دارد به همین خاطر فرمان داد که به بوشهر بیاید و عملیات کشتی‌سازی را نظارت کند. لاپورتی که هیچ‌گونه سررشته‌ای در کشتی‌سازی نداشت از شاه ایران عذر خواست و تأکید کرد که اطلاعاتی در این امر ندارد ولی به معذرت‌خواهی او توجه نشد و به هر شکل ممکن به ساحل آورده شد و مهندس ساخت کشتی گردید. سختی‌ها و زحمات طاقت‌فرسای لاپورتی چنان بر وی فشار آورد که به آستانه مرگ نزدیک شد و هنگامی به او اجازه بازگشت به اصفهان دادند که کار از کار گذشته بود؛ زیرا لاپورتی در راه شیراز در سال ۱۱۵۴ هـ.ق رخت از جهان بریست. زحمات دولاپورتی بی‌حاصل بود چون نادر در سال ۱۱۵۵ هـ.ق / اوت ۱۷۴۳ م. دستور داد کار کشتی‌سازی متوقف شود. به‌طور کلی اگر نادر مردی مانند جان التون یا یکی از استادکاران فارسی‌زبان در سورت را برای نظارت در کار کشتی‌سازی در بوشهر به خدمت می‌گرفت، بی‌تردید سیاست کشتی‌سازی نادر کاملاً فرق کرده بود. با این حال فرمان نادر برای ایجاد نیروی دریایی در خلیج فارس مانند تلاش وی برای فتح عمان با شکست نهایی خاتمه پذیرفت. با همه این اوصاف، استقامتی که نادر به کار بست تا سلطه ایران قدیم را بر دریا احیا کند، دلیلی بر وسعت دید و سایر استعدادهای فوق‌العاده وی است؛ اما در این چند سال نادر با همه قدرتی که داشت نتوانست مردمی را که تمایلی به دریانوردی نداشتند و کمترین تعلیماتی ندیده بودند تبدیل به دریانوردانی کارآمد کند. نادر برای اداره کشتی‌هایش ناچار بود به اعراب، بلوچ‌ها و هندی‌ها متوسل شود که هیچ‌یک از آنها حس وفاداری به او و ایران نداشتند؛ که این موضوع را می‌توان بر دیگر عوامل ناکامی نادرشاه برای رسیدن به هدفش

۱. Laporterie فرمانده کارگاه کشتی‌سازی بوشهر

امور بازرگانی ایران ممنوع ساخت ولی با کشته شدن نادرشاه و جان التون در سال‌های ۱۷۵۱ م. / ۱۱۶۰ هـ.ق تاریخ کوتاه ولی پرافتخار نیروی دریایی ایران در دریای خزر یکسره پایان یافت و تاکنون نیز کسی نتوانسته است آن را تجدید کند، بلکه برعکس بعدها دریای خزر از هر جهت تحت اختیار دولت روس درآمد و ایران از داشتن هرگونه ناوگانی در آنجا برای همیشه محروم ماند (کرزن، ۱۳۳۷، ج ۲: ۲۶۹).

سرانجام کشتی‌سازی نادرشاه

طغیان مسقط و عمان علیه حکام ایرانی در زمانی که نادر در هندوستان بود وی را بسیار خشمگین کرد؛ بنابراین فرمان داد تا بندر سورت ده فرزند از کشتی‌های جنگی خود را به بندرعباس گسیل کند. نادر در طی دو مرحله عمان را مورد حمله قرار داد ولی لشکرکشی به عمان شکست پرخرجی را در پی داشت؛ حدود ۲۰۰۰ نفر در این نبرد کشته و یا در اثر بیماری جان سپردند، علاوه بر این ضرر و زیان بسیاری را به منابع مالی نادر تحمیل کرد و تلاش برای تهیه نفرت و مواد غذایی که بتوانند با آن ادامه حیات دهند سبب رنج و تنگدستی بسیاری از مردم در جنوب ایران شد. با وجود شکست فاحش نیروی دریایی ایران و شکست دوباره‌ای از اعراب، ایرانیان از تقویت نیروی دریایی خود دست برنداشتند. چهار فرزند کشتی که دو فرزند از آن هلندی‌ها بود، گردآوردند. رئیس نمایندگی هلندی‌ها، در واگذاری کشتی مشکل‌تراشی بسیار می‌کرد اما هنگامی که مورد تهدید ایرانیان قرار گرفت که اگر چنانچه از واگذاری کشتی خودداری نماید، مسکن او را ویران خواهند کرد، آماده واگذاری شد. انگلیسی‌ها پیشنهاد کردند که در برابر دریافت پول، کشتی بسازند و به کارخانجات «سورت» دستور کشتی‌سازی دادند (اوتر، ۱۳۶۶: ۲۳۱).

از طرف دیگر نادرشاه در مدتی که از سلطنتش باقی مانده بود با جدیت تمام برای ساختن ناوگان خویش اهتمام ورزید و برای انجام این منظور قسمتی از هم خود را صرف خرید و قسمتی را صرف ساخت کشتی کرد. برای مدتی کوشش

افزود (لاکهارت، ۱۳۷۹: ۵۲۷-۵۳۱). بعد از مرگ نادر تعدادی از ناوگان‌ها که تحت فرماندهی فرماندهان ایرانی بودند، مورد استفاده قرار نگرفتند. علاوه بر این ایرانی‌ها برای تجهیزات کشتی‌های خود متکی به ملوانان عرب بودند که اعتمادی به این ملوانان وجود نداشت (عبدالامیر، ۱۳۷۰: ۳۲).

نتیجه‌گیری

دریانوردی ایرانیان بعد از دو دوره شکوفایی و عظمت، به مدت ۱۱۵۰ سال دچار زوال شد و همه آن دریانوردان و کسانی که فن کشتی‌سازی داشتند کنار گذاشته شدند و ایرانیان به مدت طولانی در خلیج فارس هیچ اختیاری نداشتند و آن را به‌طور کامل از دست دادند. تا اینکه حکومت صفویه به کمک نیروهای بیگانه بر این نواحی کنترل پیدا کردند و به‌صورت وابسته به بیگانگان بر این خلیج تسلط پیدا کردند. با روی کار آمدن نادرشاه افشار نیروی دریایی خلیج فارس نسبت به دوره‌های قبل پیشرفت چشمگیری کرد.

نادرشاه که فردی جاه‌طلب بود با تفکر رهبری بر مناطق و سرزمین‌های اسلامی و لشکرکشی به مناطق مختلف از جمله هند و قفقاز و تسلط بر بحرین و عمان، همچنین سرکوب شورش‌ها و ناآرامی‌ها در صفحات جنوبی و خلیج فارس متوجه نیاز مبرم به یک ناوگان دریایی قوی شد. از طرفی برای مقابله با قدرت‌های بزرگ از جمله روس، انگلیس، پرتغال و هلند که بر دریاها حکمرانی می‌کردند لزوم استفاده از ناوگان دریایی را بر خود واجب دید تا بتواند بر حفظ و تمامیت ارضی سرزمین خود و همچنین تسلط بر مناطق دوردست تلاش نماید. از سوی دیگر نیز با توسعه و رونق اقتصادی دریایی و تأثیر نیرو و ناوگان دریایی بر تجارت و بازرگانی بین ملت‌ها نیازمند تأسیس نیروی دریایی قوی بود که نادرشاه را بر آن داشت تا با این اقدام برای کسب منافع اقتصادی و تقابل با تجارت و بازرگانی دریایی با دیگر کشورها

وارد کارزار شود. او دریافته بود که بدون داشتن یک ناوگان دریایی قوی رسیدن به این اهداف امکان‌پذیر نیست اما با این وجود موانع و مشکلات زیادی بر سر راه نادرشاه برای رسیدن به آرزوها و اهدافش وجود داشت؛ نبود سنت کشتی‌سازی و کشتی‌رانی در ایران، عدم دسترسی به وسایل و امکانات داخلی، تحریم‌های اعمال‌شده روس و انگلیس برای عدم دستیابی به امکانات خارجی، نبود نیروهای ماهر و ملوانان با تجربه داخلی و کارشکنی روس‌ها و انگلیسی‌ها از جمله این موانع بود. دولت‌های خارجی نیز که به دنبال منافع خود در دریاها و سرزمین‌های اسلامی بودند تمام تلاش خود را برای دست نیافتن ایران به یک نیروی دریایی قوی به کار بسته بودند تا از نفوذ سیاسی، تجاری و نظامی ایران در منطقه کاسته شود. به همین دلیل نیز حتی فرماندهان خارجی که نادرشاه برای ساخت ناوگان دریایی به ایران دعوت می‌کرد را مورد تهدید، فشار و یا پرداخت رشوه و حقوق چندین برابر قرار می‌دادند تا مانع از همکاری با ایران شوند. تلاش‌های نادر در خلیج فارس در خصوص کمپانی‌های تجاری کارساز بود تا جایی که نادر موفق شد رونق بنادر خلیج فارس را به آنها بازگرداند و با تأسیس نیروی دریایی به‌خصوص در بندر بوشهر بار دیگر این نواحی رونق گرفت. از طرفی از طریق همین نیروی دریایی به سرکوب شورش‌ها در کرانه‌های خلیج فارس پرداخت و تا حدودی تسلط خود را بر مناطق تحت سلطه حفظ نمود؛ اما با این وجود قدرت‌های بزرگ روس و انگلیس با کارشکنی‌های مختلف درصدد انحلال نیروی دریایی ایران بودند که این کارشکنی‌ها و دخالت‌ها فرصت احیاء و ساخت یک نیروی دریایی قوی که آرزو و هدف نهایی نادرشاه بود و انتظارش می‌داشت را به وجود نیآورد و تلاش‌ها و اقدامات نادر نیز پس از مرگش مورد فراموشی واقع شد و نتیجه‌ای از آن حاصل نشد.

منابع

- علی رجیبی یزدی. تهران: انتشارات امیرکبیر.
- فلور، ویلم. (۱۳۸۶). *نیروی دریایی ایران در خلیج فارس در قرن هجدهم میلادی / دوازده هجری*. ترجمه رجیبی کاوانی. تهران: انتشارات بنیاد ایرانشناسی. (برگرفته از کتاب خلیج فارس در حدیث دیگران) به اهتمام هوشنگ انوری.
- قیطاسی، امین. (۱۳۹۰). *نادرشاه افشار به سوی امپراتوری دریاها (شرح تحولات منطقه‌ای و نقش نیروی دریایی نادرشاه در خلیج فارس)*. قم: انتشارات فراگفت.
- کرزن، جرج. ن. (۱۳۳۷). ایران و قضیه ایران. ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی. ج ۲. تهران: انتشارات علمی فرهنگی.
- کرم‌زاده، فرشاد؛ یوسف‌وند، یونس؛ ده‌پهلوانی، طلعت (۱۳۹۳). «کاربست سیاسی- تاریخی حکومت‌های افشاریه و زندیه در اعتلاء بندر تجاری بوشهر». در مجموعه مقالات دهمین همایش ملی علمی پژوهشی خلیج فارس. تهران: جهاد دانشگاهی. ص. ۱۹۷ - ۲۱۵.
- لاکهارت، لارنس. (۱۳۶۹). «نیروی دریایی نادرشاه». مجله باستان‌شناسی و تاریخ. شماره ۸ و ۹.
- لاکهارت، لارنس. (۱۳۷۹). *نادرشاه (آخرین کشورگشایی آسیا)*. ترجمه غلامرضا افشار نادری. اسماعیل افشار نادری. ج ۲. تهران: انتشارات دستان.
- مدنی، سید احمد. (۱۳۵۷). *محاكمه خلیج فارس نویسان*. تهران: انتشارات توس.
- مقتدر، غلام‌حسین (۱۳۳۳). *کلید خلیج فارس*. تهران: انتشارات علمی.
- مینورسکی، ولادیمیر. (۱۳۸۱). *ایران در زمان نادرشاه*. ترجمه رشید یاسمی. تهران: انتشارات دنیای کتاب.
- میمنندی نژاد. محمدحسین. (۱۳۷۱). *زندگی پرماجرایی نادرشاه*. تهران: انتشارات جاویدان.
- نارمن شارپ، رلف. (۱۳۹۷). *فرمان‌های شاهنشاهان هخامنشی*. تهران: انتشارات پازینه.
- وثوقی، محمدباقر. (۱۳۹۰). *تاریخ خلیج فارس و ممالک هم‌جوار*. تهران: انتشارات سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه (سمت).
- هوشنگ مهدوی، عبدالرضا. (۱۳۷۵). *تاریخ روابط خارجی ایران (از ابتدای دوران صفویه تا پایان جنگ دوم جهانی)*. تهران: انتشارات امیرکبیر.
- افراسیابی، بهرام. (۱۳۷۸). *عقاب کلات و (خطرات طبیب مخصوص نادر)*. تهران: انتشارات سخن.
- اقتداری، احمد. (۱۳۴۵). *خلیج فارس*. تهران: انتشارات فرانکلین.
- اوتر، ژان. (۱۳۶۶). *سفرنامه اوتر در عصر نادرشاه*. ترجمه علی اقبال. تهران: انتشارات جاویدان.
- بلگریو، سرچارلز. (۱۳۶۹). *سواحل دزدان دریایی یا سفرنامه دریایی لاج*. ترجمه حسین ذوالقدر. تهران: انتشارات آناهیتا.
- پرغو، محمدعلی. (۱۳۹۲). «نادرشاه افشار و سیاست تقویت نیروی دریایی در خلیج فارس». *دوفصلنامه علمی پژوهشی تاریخ‌نامه ایران بعد از اسلام*. سال ۳، شماره ۵. ص ۷۰-۵۵.
- حسن، هادی. (۱۳۵۵). *تاریخ دریانوردی ایرانیان*. ترجمه گیو آقاسی. تهران: چاپ کشتیرانی ملی آریا.
- رائین، اسماعیل. (۱۳۵۶). *دریانوردی ایرانیان*. ج ۲. تهران: انتشارات جاویدان.
- زنگنه، حسن. (۱۳۷۷). *میرمهنا و شهر دریاها*. قم: انتشارات موسسه فرهنگی همسایه.
- سایکس، سرپرسی. (۱۳۶۸). *تاریخ ایران*. ترجمه سید محمدتقی فخرداعی گیلانی. ج ۲. تهران: انتشارات دنیای کتاب.
- سردادور، ابوتراب. (۱۳۵۴). *تاریخ نظامی و سیاسی دوران نادرشاه افشار*. تهران: انتشارات ستاد بزرگ ارتش.
- سیدالسلطنه بندرعباسی، محمدعلی‌خان. (۱۳۸۱). *یادداشت‌های سدیة*. تصحیح احمد اقتداری. تهران: انتشارات سازمان میراث فرهنگی کشور.
- شمیم، علی‌اصغر. (۱۳۷۵). *از نادر تا کودتای رضاخان میرپنج (تاریخ قرن ۱۳ و ۱۴ هجری)*. تهران: انتشارات مدبر.
- محمد شورمیچ. (۱۳۸۹). «تحلیلی بر روند قدرت‌گیری انگلیس در خلیج فارس». *فصلنامه تاریخ در آینه پژوهش*. سال ۷، شماره ۴ (۲۸). ص ۸۷-۱۰۴.
- طاهری، ابوالقاسم. (۱۳۵۴). *تاریخ روابط بازرگانی و سیاسی انگلیس و ایران از دوران فرمان‌روایی مغولان تا پایان عهد قاجاریه*. ج ۱. تهران: انتشارات انجمن آثار ملی.
- طلوعی، محمود. (۱۳۶۶). *نبرد قدرت‌ها در خلیج فارس*. تهران: انتشارات پیک ترجمه و نشر.
- عبدالامیر، امین. (۱۳۷۰). *منافع بریتانیا در خلیج فارس*. ترجمه