

نیروی دریایی ایران در خلیج فارس (از قرن دهم میلادی تا پایان دوران قاجار)

فروغ روحانی شهرکی
دانشجوی دکتری ایران‌شناسی

مقدمه

در دوران حکومت ساسانیان، ایالت فارس و همچنین شهرها و بنادر خلیج فارس اهمیت و رونق زیادی یافتند. این بنادر اکثراً به شهرهای داخلی ایران متصل بودند و کالاهایی که از شرق می‌آوردند به این شهرها وارد می‌گردید.

اهمیت در اختیار داشتن خلیج فارس توسط ساسانیان از ابتدا آشکار بود و از آغاز شکل‌گیری این سلسله در سده سوم میلادی، بنادری در هر دو سوی ایرانی‌نشین و عرب‌نشین خلیج فارس ساخته شده بود. (ویلیامسون، آندریو، تجارت خلیج فارس در دوره ساسانیان و دو قرن اول هجری، باستان‌شناسی و هنر ایران، شماره‌های ۹ و ۱۰، ۱۳۵۱، ص ۱۵۱-۱۴۲).

با آنکه دلیل ساختن این بنادر و دژها آشکار نیست، احتمال دارد که ناوگانی ساسانی در این اماکن مستقر شده باشد، زیرا به جز چند گزارش اندک، اشاره‌ای به نیروی دریایی ساسانیان نشده است. (رائین، اسماعیل، دریانوردی ایرانیان، ج ۱، تهران، ۱۳۵۰، ص ۲۵۵-۲۵۱).



از آثار اندکی که حکایت از وجود نیروی دریایی یا وجود دژهای نظامی در برخی از بنادر ایرانی خلیج فارس می کند، می توان به بقایای یک دژ نظامی ساسانی در سیراف اشاره نمود که طبق شواهد باستان شناسی، در زیر شهری مربوط به دوره اسلامی در این منطقه مشاهده شده است. اگر چه آشکار نیست که سیراف در اواخر دوره ساسانی بندرگاه بوده یا نه، اگر بپذیریم که این شهر تنها محلی نظامی بوده است، به احتمال زیاد همچون مرکزی برای رسیدن به رفت و آمد های دریایی و جایگاهی برای تأمین امنیت خلیج فارس عمل می کرده است. سیراف عصر ساسانی که به عنوان پایگاهی نظامی خود را نمایان می سازد، در دوره اسلامی به بندری تجاری تبدیل می شود و برای نخستین بار در حدود سال ۲۳۵ق از سیراف به عنوان بندری پررونق یاد شده است. بلاذری نیز به گشودن قلعه ساسانی در ضمن فتوحات مسلمانان اشاره می کند. این اشاره بلاذری ثابت می کند که در هنگام هجوم اعراب به ایران، در خلیج فارس و بنادر آن نیروی نظامی متشکلی تحت عنوان نیروی دریایی وجود نداشته که حداقل یکی از مورخین اسلامی در نوشته های خود به درگیری آنها با نیروهای عرب مهاجم اشاره ای کرده باشد (خلیج فارس در حدیث دیگران - مجموعه مقالات، به کوشش امیر هوشنگ انوری، بنیاد ایران شناسی، تهران، ۱۳۸۶، ص ۱۰۳-۱۰۲).

به همین دلایل است که همزمان با سقوط ساسانیان در آغاز نیمه دوم قرن هفتم میلادی، عربهایی که به بحرین و عمان حمله کرده اند خیلی راحت موفق شده اند که تقریباً بر سراسر کرانه های خلیج فارس و دریای مکران (عمان) مسلط شوند. بدین ترتیب در تمام دوره خلافت خلفای راشدین و خلفای اموی این مناطق تحت سیطره سیاسی و نظامی خلفای عرب بوده است. خلفای اموی، علاقه چندانی به تجارت دریایی نداشته اند؛ اگرچه بعدها، پس از فتوحات اولیه مسلمانان در ایران، از الگویی که ساسانیان پایه گذاری کرده بودند، بهره برداری شد. در زمان خلفای عباسی نیز این مناطق را والیانی که به فرمان دستگاه خلافت منصوب می شدند اداره می کردند؛ از جمله مأمون حکومت سواحل شمالی خلیج فارس را به خاندان ایرانی سهل واگذار کرده بود.



در میانه سده سوم قمری و همزمان با حکومت صفاریان، اداره حکومت بنادر و جزایر این منطقه به عهده صفاریان به ویژه عمرولیث صفاری بود. تا اینکه در سال ۳۲۳ق عمادالدوله دیلمی بر سواحل و جزایر تنگه هرمز تسلط یافت. عضدالدوله دیلمی هم علاوه بر اینکه شهر سیراف را تصرف نمود و نام آن را به فیروزآباد تغییر داد، به عمان لشکر کشید و تمامی شبه جزیره مسندم فعلی را تصرف کرد.

نخستین مرحله سازندگی، بعد از حمله عرب به ایران، در این منطقه از همین دوره آغاز شد. آل بویه به مدت ۱۲۰ سال این منطقه را اداره می کردند. آل بویه در دوره حکمرانی معزالدوله دیلمی (۳۵۴ق / ۹۶۵م)، جزایر بحرین و منطقه عمان را که از آبادترین نقاط جنوبی بود، متصرف شدند و آن را ضمیمه خطه فارس کردند. در آن زمان، بندر سیراف رونق بازرگانی کم نظیری داشت و غالب جغرافیایانویسان مسلمان، از جمله یاقوت حموی، به وصف آبادانی و شکوهمندی آن خطه پرداخته اند. در همان زمان، بصره نیز یکی از بندرهای معتبر شمال خلیج فارس و مرکز تجارت مسلمانان و اعراب منطقه بین النهرین به شمار می رفت و شهرت فراوان یافته بود. (تکمیل همایون، ناصر، خلیج فارس، دفتر پژوهشهای فرهنگی، تهران، ۱۳۸۰، ص ۳۹-۳۸).

تا سال ۴۵۶ق، سواحل جنوبی تنگه هرمز (امارت عمان) ضمیمه فارس بود، تا اینکه در این سال قاورد سلجوقی، والی کرمان، بر آل بویه غلبه یافت و سلاجقه کرمان بر کرانه های شمالی و جنوبی تنگه هرمز مسلط شدند. جزیره ابوموسی تا سال ۵۸۳ق جزو قلمرو سلاجقه کرمان بود و ملوک کیش (بنی قیصر) که سرسپرده سلاجقه کرمان بودند، آن را اداره می کردند.

با چیرگی ملوک هرموز بر ملوک کیش، اتابک سعدزنگی اداره جزایر و سواحل تنگه هرمز را به «ملوک هرموز» واگذار کرد (۶۲۶ق). روی کار آمدن ملوک هرموز نقطه عطفی در تاریخ سواحل و جزایر جنوبی ایران به حساب می آید. از سال ۴۵۰ تا ۶۴۱ق دوازده نفر از این خاندان به حکومت رسیدند.

اینان ایرانی الاصل بودند که از عمان به موغستان (میناب فعلی) آمدند و سپس هرمز کهنه را مرکز حکومت خود قرار دادند و به بسط و توسعه قلمرو فرمانروایی خود پرداختند. آخرین



پادشاه از سلسله ملوک قدیم هرموز شهاب‌الدین محمد است که تاریخ وفات او را سال ۶۴۱ق/ ۱۲۴۳م ذکر کرده‌اند.

پس از آن از سیزدهمین پادشاه هرموز (محمود قلّه‌اتی) به بعد، با نام ملوک جدید هرموز یاد کرده‌اند. علت این تقسیم‌بندی مشخص نیست، اما شاید از آنجا که محمود قلّه‌اتی شکوه و اعتبار ملوک هرموز را مجدداً احیا کرده این نام به او اطلاق گردیده است. در دوران فرمانروایی ملوک هرموز شهر هرمز کهنه بندرگاه پروتوق ایالت کرمان بود. ملوک هرموز گاهی زیر نظر حکمرانان فارس و گاهی نیز زیر نظر سلاجقه کرمان بودند و خراج خود را به آنها پرداخت می‌کردند، اما گاهی نیز فرصت را غنیمت می‌شمردند و دم از استقلال می‌زدند. (زعیمی، غلامرض، تنگه هرمز، دفتر پژوهشهای فرهنگی، تهران، ۱۳۸۱، ص ۴۷-۴۶).

این وضعیت تا دوران ایلخانان مغول نیز ادامه داشت و اینان در این زمان خراج خود را برای ابوسعید، ایلخان مغول می‌فرستادند.

در پی گسترش قلمرو ملوک هرموز، آنها بر کیش، قشم، هرموز، لارک و سواحل و جزایر حاشیه شمالی و جنوبی خلیج فارس، از جمله بخشهایی از عربستان، عمان، مسقط، بحرین، امارات متحده عربی فعلی، قطر فعلی (در حاشیه جنوبی) و در حاشیه شمالی خلیج فارس تا داراب (در شمال) و سیستان و بلوچستان (در شرق) و آنجا (بندر لنگه فعلی) در غرب مسلط شدند. حاشیه شمالی قلمرو ملوک هرموز را اصطلاحاً سبعة‌جات می‌گویند. (زعیمی، غلامرضا، تنگه هرمز، دفتر پژوهشهای فرهنگی، تهران، ۱۳۸۱، ص ۴۹-۴۵).

در پایان قرن هشتم قمری سپاهیان امیر تیمور به شهرهای همجوار هرموز کهنه یورش آوردند و هفت قلعه را در آنجا تسخیر کردند و همه را سوزاندند (اقتداری، احمد، آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان، انجمن آثار ملی، تهران، ۱۳۴۸، ص ۵۷۵). با شکل‌گیری حکومت آق قویونلوها و استیلای آنها بر فارس، ملوک هرموز خراج سالانه را به آنها پرداخت می‌کردند، اما پس از مرگ اوزون حسن، ملوک هرموز از پرداخت خراج خودداری کردند، از این رو بایسنقر آق قویونلو یکی از امرای خود به نام خلیل موصولو را، به هرموز فرستاد. اما او به دلیل نداشتن کشتی نتوانست به جزیره هرمز برسد.



بدین سان ملوک هرموز استقلال نسبی خود را حفظ کردند. با روی کار آمدن صفویه دوره جدید زمامداری ملوک هرموز آغاز شد. چنین می نماید که زمانی که شاه اسماعیل صفوی برای سرکوبی سلطان مراد آق قویونلو به همدان رفت و از آنجا به شیراز لشکر کشید ملوک هرموز اطاعت صفویه را گردن نهادند.

به طوری که بر آشنایان سرگذشت خلیج فارس روشن است اکثر تحولاتی که پس از سقوط ساسانیان و حمله اعراب به ایران در خلیج فارس و مناطق شمالی و جنوبی آن به وقوع پیوسته ریشه در مسائل تجاری و بازرگانی داشته و جنگ و جدالها و جا به جایی قدرتها نیز فارغ از درگیری های دریایی بوده و اغلب در خشکی و توسط نیروهای زمینی صورت می گرفته است و از دوران صدر اسلام تا دوران صفویه هیچکدام از قدرتهایی که بر کشور ایران حکومت کردند (بجز آل بویه و آنهم بصورت بسیار ابتدایی و محدود) به هیچوجه حتی دارای تجربه و امکانات نبردهای دریایی نبودند چه رسد به اینکه بخواهند نیروی دریایی داشته باشند؛ زیرا تاریخ نشان داده است که اعراب نسبت به دریا علاقه زیادی نداشته اند و بیشتر با زندگی در بادیه و تهاجم و غارتگری بیابانی آشنا بوده اند. در دوران فتوحات نیز تا آنجا که زمین و صحرا بود، پیش می رفتند اما با رسیدن به دریا توقف می کردند. (تکمیل همایون، ناصر، خلیج فارس، دفتر پژوهشهای فرهنگی، تهران، ۱۳۸۰، ص ۳۹).

از آنجایی که ایرانیان با دریا آشنایی بیشتری داشتند، وقتی زمام امور کشور با سقوط یزدگرد سوم از هم پاشید، در خلیج فارس، بازرگانی ایران تا چین و خاور دور ادامه پیدا کرد و فقط در دوره متوکل، خلیفه عباسی، دچار اغتشاش شد. چنان که به نظر بسیاری از مورخان، دریانوردی مسلمانان در خلیج فارس و اقیانوس هند، تداوم منطقی دریانوردی ایرانیان از دوره ساسانی است و به همین دلیل، در این منطقه بی هیچ تردیدی ایرانیان بودند که دریانوردی را به اعراب آموختند و آنان را با تجارت و داد و ستد با مردم خاور دور و چین آشنا کردند. (تکمیل همایون، ناصر، خلیج فارس، ص ۴۰).

هرچند در این روند تجارتی چه بسا اعراب بر ایرانیان پیشی گرفتند به طوری که دریانوردی اعراب شهرت بیشتری یافت ولی با فرارسیدن دوران رونق مجدد بازرگانی در خلیج فارس، در



بسیاری از امور تجارتی و اجتماعی در تمدن نوین اسلامی، نام های فارسی بر روی شهرها و بندرهای موجود باقی مانده و واژه های جدیدی در قاموس عربی داخل گردید.

کوتاه سخن، نزدیک به هزار سال مسلمانان منطقه خلیج فارس با برداشت های گوناگون در دیانت جدید به زندگی تاریخی خود ادامه دادند و در تمام این مدت حکومت های متعدد ایرانی در سیاست عمومی خلیج فارس سیادت داشتند و ساکنان جنوبی خلیج فارس ایران را به گونه قدرت سیاسی، پایگاه اقتصادی و مرکز فرهنگی و حتی دینی پذیرفته بودند و در امنیت نسبی که در آن روزگار بوده، زندگی می کردند.

این وضعیت کم و بیش تا دوران صفویه و باز شدن پای اروپائیان به خلیج فارس ادامه داشت و تعادل نسبی حاکم بر خلیج فارس بیشتر مرهون تعامل بین نیروهای موجود در آن و نگرش شرقی این نیروها به مسائل تجاری و اصولاً زندگی اجتماعی و فرهنگی بود. آنچه که در نهایت باعث تسلط اروپائیان بر شرق و خصوصاً خلیج فارس گردید صرفاً مسلط شدن آنان در دریا نبود بلکه بیشتر شیوه برخورد و نگرش آنان در مقایسه با شرقیان بود که اسباب سلطه را به وجود آورد.

خانم «ابولغد» (Abu- Lughod, Janet. L.) این تعامل و زندگی مسالمت آمیز نیروهای موجود در خلیج فارس قبل از ورود اروپائیان به این منطقه را چنین تشریح نموده است:

سیستم تجاری در شرق اگرچه بعضاً دچار رقابتها، هرج و مرج و بی ثباتی می شد، اما این مشکلات در مجموع بطور عمده در مناطق خشکی اتفاق می افتادند. در دریا نوعی ثبات همواره در شرق وجود داشت و بازیگران نظام تجارت بین الملل در دریا به یک نوع همزیستی با یکدیگر رسیده بودند. به عبارت دیگر، هرچهار بازیگر اصلی تجارت در شرق، چینی ها، هندیان، ایرانیان و اعراب حضور و نقش یکدیگر را پس از قرن ها داد و ستد به رسمیت شناخته بودند. به همین دلیل در حوزه اقیانوس هند، دریای عرب و عمان و نهایتاً خلیج فارس ثبات و امنیت نسبی از دیرباز به وجود آمده بود، به نحوی که هیچیک از بازیگران درصدد حذف دیگری و تسلط کامل خود بر دریا و به تعبیر امروزه ایجاد انحصار و مونوپولی نبودند.

(Abu- Lughod, Janet. L, Before European Hegemony: The world system A.D. 1250-1350, Oxford university Press (U.K., 1989), P. 360- 364.)

نتیجه مهمی که از ملاحظه بالا به دست می‌آید این است که فضای حاکم بر خلیج فارس، درست برعکس فضای حاکم بر دریا در اروپا بود. در غرب، حمل و نقل تجاری در دریا همواره با نوعی همراهی نظامی همراه بود، در حالی که در شرق این‌گونه نبود. ساختار ژئوپلیتیک در حوزه اقیانوس هند، دریای عمان و خلیج فارس به گونه‌ای بود که نیاز چندانی به حضور نیروی نظامی برای امنیت حمل و نقل دریایی نبود و به همین دلیل اصلی است که هیچکدام از حکومت‌های ایرانی و یا حتی حکومت‌های کوچکتر سواحل جنوبی خلیج فارس، قبل از ورود اروپائیان استعمارگر به خلیج فارس نیازی به داشتن یک نیروی دریایی مقتدر با کشتیهای جنگی احساس نمی نمود. (Abu- Lughod, Janet. ibid)

روی کار آمدن صفویه نقطه عطفی در تاریخ ایران، به ویژه مرزهای جنوبی این سرزمین است. اینان به دلیل معضلات داخلی (مسئله جانشینی) و خارجی (یورش ازبکان به مرزهای شرقی و یورش عثمانی به مرزهای غربی) از توجه به مرزهای جنوبی غفلت می‌کنند، لذا از این دوره به بعد قدرتهای برون منطقه‌ای در مرز جنوبی ایران حضور می‌یابند و در مسائل داخلی کشور دخالت می‌کنند.

صفویه هرگاه فراغتی می‌یافتند به مرزهای جنوبی، به ویژه عمران و آبادانی جزایر توجه می‌کردند. بسیاری از سدهای دوره ساسانی در قشم که رو به ویرانی نهاده بود، در روزگار صفویان مجدداً احیا و مرمت شد.

کمی پیش از روی کار آمدن حکومت صفویه در ایران بود که استعمارگران اروپایی به ظاهر برای تجارت و کسب منافع اقتصادی وارد خلیج فارس شدند؛ اما از همان آغاز، با سود جستن از نیروهای نظامی پیشرفته، راه را برای برقراری سلطه سیاسی خود بازکردند به ویژه که در درون «متروپل‌ها»، تحولات اجتماعی و صنعتی رو به گسترش بود و قدرتهای فنی و اقتصادی بدست آمده، تسلط بر سرزمینهای دیگران را ضروری می‌ساخت.



جنگهای دریایی ایرانیان در دوران صفویه

ثروت و شهرت، عظمت و شکوه هرمز سبب شد، پای قدرت استعماری جدیدی به منطقه باز شود. پرتغالی‌ها که در اوایل قرن شانزدهم میلادی در صدد دست‌اندازی به بنادر و راههای تجاری و منابع ثروت آسیا برآمده بودند، قصد داشتند با دور زدن ساحل جنوبی آفریقا (دماغه امیدنیک) خود را به آسیا برسانند. به همین منظور در سال ۹۹۳ق/ ۱۴۸۷م پادشاه پرتغال هیئت‌های متعددی را به اطراف جهان اعزام داشت که یکی از آنها به سرپرستی پدرودی کویلهام (Pedro de Covilham) به جزیره هرمز رسید. او نخستین پرتغالی است که از هرمز دیدار کرد (وثوقی، محمدباقر، خلیج فارس و ممالک همجوار، سمت، تهران، ۱۳۸۴، ص ۱۷۵) و همین دیدار مقدمه فتح هرمز و حضور یکصدساله پرتغالیها در خلیج فارس را باعث شد. تاریخ ملوک هرموز ارتباط تنگاتنگی با تاریخ تجارت دریایی ایران دارد. جزیره هرموز به مدت پنج قرن، از قرن ششم تا یازدهم هجری/ دوازدهم تا هفدهم میلادی به عنوان پایگاه اصلی و کانون مبادلات اقتصادی و تجارت دریایی خلیج فارس و اقیانوس هند نقش مهمی را ایفا کرده است و در واقع تاریخ آن، سرگذشت دریانوردی و کشتیرانی و آمد و رفت دریایی است. روشن شدن حیات سیاسی و اقتصادی منطقه هرموز در طول حاکمیت امرای محلی آن، در برآورد میزان نقش ایرانیان در تجارت دریایی منطقه اهمیت بسزایی خواهد داشت.

در سال ۹۱۳ق/ ۱۵۰۷م یک ناوگان پرتغالی به فرماندهی آلفونسو د آلبوکرک (Alfonso de Albuquerque) به منطقه هرمز وارد شد. او پس از حرکت به سمت تنگه هرمز، چندین کشتی صیادی را در رأس الحد آتش زد و سپس به قلعات رفت. اهالی آنجا از بیم جان و زندگی خود تسلیم شدند ولی حکمران ایرانی قلعات، که شرف الدین نام داشت مقاومت کرد. آلبوکرک قلعات را تصرف نموده و عازم قوریات شد و پس از تصرف شهر و آتش زدن آنجا روانه مسقط شد و در آنجا بسیاری از اهالی را گوش و بینی برید و سرانجام پس از تصرف صحار و خورفکان راهی جزیره هرمز شد (۱۵۰۷م/ ۹۱۳ق). (زعیمی، تنگه هرمز، ص ۵۲-۵۱).

در این زمان سیف‌الدین که دوازده سال بیشتر نداشت، پادشاه هرموز بود. وزیر دانا و خردمند او خواجه عطا (خواجه عطار)، نیرویی مرکب از سی هزار نفر ایرانی و عرب و مزدور

تدارک دید. اما نیروی سی هزار نفری به دلیل هراسی که از نیروهای پرتغالی، که مجهز به توپ بودند داشتند و علی‌رغم کثرت و برتری نیرو، کاری از پیش نبردند و به ناچار تسلیم شدند و طبق قراردادی که منعقد شد، پادشاه هرموز تابعیت پادشاه پرتغال را پذیرفت و تعهد کرد غرامت جنگی و خراج سالانه به پادشاه پرتغال بپردازد. (زعیمی، تنگه هرمز، ص ۵۳-۵۰).

در زمان اقامت آلبوکرک در هرمز، نماینده شاه اسماعیل صفوی برای گرفتن خراج سالانه به هرمز آمد، اما آلبوکرک به او پیغام داد: «ما هرمز را با زور و توانایی گرفته ایم و متعلق به دون مانوئل پادشاه پرتغال است و امیر هرمز حق پرداخت خراج به پادشاه دیگری ندارد.» (مهدوی، هوشنگ، عبدالرضا، سیاست خارجی ایران در دوران پهلوی، نشر البرز، تهران، ۱۳۷۴، ص ۲۲). در مقابل آلبوکرک مقداری گلوله توپ و تفنگ نزد او فرستاد و پیغام داد: «این است آنچه می‌توان به عنوان خراج و مالیات برای شاه ایران فرستاد.» (قائم مقامی، جهانگیر، اسناد فارسی، عربی و ترکی درباره هرمز و خلیج فارس، اداره روابط عمومی و تاریخ و آرشیو نظامی، تهران، ۱۳۵۴، ص ۳۹). حتی این جواب شاه اسماعیل را به مقابله برنینگخت.

فتح هرموز و بنادر و سواحل عمان در یک دوره نسبتاً کوتاه صورت پذیرفت و دلیل اصلی این پیروزی تفوق کامل توپخانه ای ناوگان پرتغالی بود. فتح توپخانه ای سواحل عمان همراه با ویرانی گسترده شهرهای آن، ضربه ای بزرگ بر پیکر اقتصادی و سیاسی هرموز وارد ساخت. بر اساس منابع موجود پادشاه هرموز و سیاستمداران آن به ویژه وزیر مشهورش خواجه عطا، تمامی تلاش و توان خود را برای دفع مهاجمین به کار بردند اما برتری کامل در تجهیزات نظامی و به ویژه قدرت بی‌چون و چرای توپخانه ناوگان پرتغال، امکان هرگونه مدافعه ای را به حداقل می‌رساند. از سوی دیگر چون این حملات از ناحیه دریا صورت می‌گرفت و کشتیهای محلی صرفاً برای مأموریتهای تجاری طراحی شده بودند، قادر به مقابله با کشتیهای جنگی نبودند. از این رو عامل اصلی شکست را عدم نیروی دریایی منسجم و قدرتمند در دریای عمان و خلیج فارس باید بر شمرد.

حضور پرتغالیها در خلیج فارس علی‌رغم شورشهای پراکنده ای که بر علیه آنها به وقوع می‌پیوست حدود یکصد سال دوام پیدا کرد. در آستانه قرن هفدهم با افول قدرت امپراتوری



پرتغال در صحنه جهانی و دشواری شرایط در حوزه اقیانوس هند برای نظامیان و حاکمان پرتغالی و حضور دو رقیب قدرتمند انگلیس و هلند در تجارت دریایی، شرایط بیش از پیش برای سردمداران پرتغالی هرموز وخیم شد. از این رو می‌توان گفت این جزیره در آستانه قرن هفدهم بحرانی ترین وضعیت اجتماعی خود را در طی دوران حیات سیاسی خود طی می‌کرد. تقریباً تمامی قلمرو هرموز که پیش از آن با عنوان عمومی بیرونات نامیده می‌شد، پیوندهای خود را با جزیره قطع کرده بود و هر یک از آن مناطق بنا به ویژگیهای اجتماعی خود مستقل از هرموز عمل می‌کردند (وثنوقی، محمدباقر، تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار، ص ۲۴۵).

شاه عباس که خیال خود را از ناحیه عثمانیها در غرب و ازبکان در شرق آسوده ساخته بود، در این ایام با در پیش گرفتن دیپلماسی انتظار، آماده رویارویی با پرتغالیها می‌شد. او در این مقطع، به اندیشه حذف کامل هرموز از صحنه اقتصادی منطقه افتاد و سیاست نزدیکی با انگلیس را در پیش گرفت.

شاه عباس که موقعیت داخلی خود را مستحکم می‌دید، با انتخاب سیاست واقع‌گرایانه درصدد استفاده کامل از اختلافات دو استعمارگر برآمد. وی خواهان آن بود که پس از فتح هرموز این جزیره به کلی ویران گردد و تجارت آن به طور کامل به بندر جاسک و یا گمبرون منتقل شود.

شاه عباس سردار خود امامقلی خان را مأمور حمله به استحکامات پرتغالی‌ها کرد و از طرف دیگر با انگلیسیها به توافق رسید که او را در این لشکرکشی یاری دهند. این برای نخستین بار است که این کشور (ایران) برای مقابله با یک کشور رقیب به قدرت برون منطقه‌ای دیگر متوسل می‌شود که خود همین مسئله تاریخ آینده ایران را تحت الشعاع قرار می‌دهد. متأسفانه سیاستگران بی‌سیاست ایران به دستور شاه عباس اول، بی‌آنکه به چگونگی و عواقب شوم همکاری با بیگانگان چنان که باید، آگاهی داشته باشند، مقدمات ورود انگلیسی‌ها را به بهانه سرکوبی و بیرون راندن پرتغالیها فراهم آوردند. اما آن سان که تاریخ نشان می‌دهد، این قدرت تازه نفس و برخوردار از انقلاب صنعتی اروپا، با تجهیزات دریایی و نظامی جدید، پس از بیرون راندن رقیبان، همانند «قدرت برتر» در منطقه حاکمیت یافت.

همزمان با این طرح جنگی، سلطنت پرتغال و اسپانیا درهم ادغام شده بود و پرتغالیها در اروپا دچار معضلاتی شده بودند. پیش از آن الله وردیخان، بیگلر بیگی فارس، در سال ۱۰۱۰ق/ ۱۶۰۲ م بحرین را تصرف کرده و قلعه عباسی را در آنجا بنا کرده بود. در سال ۱۰۲۴ق/ ۱۶۱۵ م سپاه ایران بندر جرون (گامبرون) را تصرف کرد و از آن پس این بندر، بندرعباس نامیده شد. ایران در سال ۱۰۲۸ق/ ۱۶۱۹ م رأس الخیمه را بازپس گرفت. در سال ۱۰۳۱ق/ ۱۶۲۲ م قراردادی بین امامقلی خان و ادوارد مونوکس (Edward Monox)، نماینده کمپانی هند شرقی، به امضا رسید و مقرر گردید تا انگلستان در حمله به جزیره هرمز و قشم، ایران را یاری دهد. نتیجه این همکاری مشترک، تصرف قشم و هرمز در سال ۱۰۳۱ق/ ۱۶۲۲ م بود (زعیمی، تنگه هرمز، ص ۵۵).

متن پیشنهادی قرارداد، همه دستاوردهای احتمالی نبرد را به تساوی بین ایران و انگلیس تقسیم می‌کرد و امامقلی خان که به اشتباه، خود را نیازمند همکاری نیروی دریایی کمپانی می‌دید، در ابتدا با آن موافقت نمود اما پس از چند روز وقتی خبر محاصره کامل قلعه قشم توسط نیروهای ایرانی و تقاضای صلح و تسلیم شدن محاصره‌شدگان به او رسید، به اشتباه خود پی برد و بلافاصله درصدد تغییر مواد آن برآمد. این درخواست ظاهراً مورد موافقت مونوکس قرار گرفت و معاهده «کوهستک» بین او و امامقلی خان به امضاء رسید. این در حالی بود که پیروزی سپاه ایران در این جنگ حتمی به نظر می‌رسید و نیازی به کمک گرفتن از بیگانگان نبود. رویدادهای بعد، این موضوع را تأیید کرد و بر تصمیم‌گیری اشتباه امامقلی خان صحنه گذاشت. والی فارس در این میان گرفتار سیاست زیرکانه مونوکس و قربانی ناآگاهی خود از شرایط شد و بعدها تمامی تلاش خود را برای جبران آن به کار برد، اما سیر حوادث نشان داد که او قادر به بازگرداندن کامل پیروزی به سود ایران نیست و افتخارات پیروزی در این نبرد بین ایران و انگلیس تقسیم شد در حالی که سهم کمپانی در این پیروزی بسیار کمتر از ایران بود.

در مورد دستاوردهای نبرد هرموز برای ایران و نتایج آن بایستی آن را در دو بعد نتایج کوتاه مدت و بلند مدت مورد بررسی قرار داد. نبرد هرموز در کوتاه مدت برای شاه عباس و والی فارس یک شکست، به دست آوردن حاکمیت دوباره بر بخشهایی از سواحل خلیج فارس و جزایر آن، کوتاه کردن دست پرتغالیها از جزیره هرموز و پایان دادن به استیلای سیاسی و اقتصادی آنان و



بدست آوردن پیروزی در یک نبرد دریایی از جمله مهمترین دستاوردهای کوتاه مدت در این نبرد بود. اگرچه فتح هرموز در تاریخ نظامی ایران یکی از افتخارات محسوب می‌شود، اما شکل اجرای آن و اقدامات بعدی شاه عباس و امامقلی خان نتایجی را به بار آورد که در دراز مدت به ضرر حاکمیت اقتصادی و سیاسی ایران بر این آبراه مهم تمام شد. نابودی کامل جزیره و تأسیسات آن در دراز مدت زمینه تضعیف موقعیت ایران در خلیج فارس و اقتدار رقبا را فراهم آورد. به عبارت دیگر برآورد اشتباه و غیر واقعی شاه و مشاورانش باعث انحطاط حیات سیاسی ملوک هرموز و زوال حاکمیت کامل ایران بر عمان ساحلی و شروع دوره‌ای جدید در تحولات منطقه شد که طی آن روز به روز نقش ایران و تجارتش ضعیف تر گردید به طوری که سرانجام در قرن بیستم زمینه مناسب رشد و توسعه کویت، ابوظبی و سپس دبی فراهم گردید و تعادل منطقه به نفع نواحی جنوبی آن تغییر کرد (وثوقی، محمد باقر، تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار، ص ۲۷۰).

بعد از شکست پرتغالی ها و اخراج آنها از منطقه، انگلیسیها مرکز تجارت و کشتیرانی خود را از جاسک به بندر عباس منتقل کردند، اما دیری نپائید که با رقیب تازه‌نفسی به نام هلند مواجه شدند. نفوذ هلندی‌ها در ایران در زمان سلطنت شاه صفی (جانشین شاه عباس اول) افزایش یافت. ادامه رقابت میان انگلیس و هلند باعث جنگ میان این دو کشور شد که در نتیجه آن هلندی ها سه کشتی انگلیسی را در بندر جاسک تصرف کردند و دو کشتی دیگر را در نزدیکی بندر عباس غرق کردند. نمایندگی تجاری انگلیس در بندر عباس تعطیل شد. از این تاریخ تا اواخر قرن هفدهم میلادی هلندی ها یکه تاز میدان بودند و بر جزایر و سواحل تنگه هرمز مسلط شدند. بی‌علاقگی پادشاهان صفوی به تشکیل یک نیروی دریایی ایرانی تا حد زیادی ناشی از آرامش نسبی مرزهای جنوبی ایران در مقایسه با مرزهای غربی، شمالی و شرقی بود که به ترتیب، در جریان منازعاتی با عثمانی‌ها، ازبک ها و مغولان هندوستان مورد هجوم قرار می‌گرفتند. حتی منازعه نظامی با هلندی ها در ۱۰۵۵ق/ ۱۶۴۵ م که باعث بسته شدن خلیج فارس و متوقف شدن کشتی های تجاری ایران شد، به تغییری در این مورد منتهی نگردید. دولت ایران دریافته بود که هلندی ها به تسخیر قلمرو و منازعه طولانی که به تجارت و سود آنان لطمه خواهد زد، علاقه‌مند نیستند. طی مذاکرات متعاقب آن، هلندی ها در میان چیزهای دیگر پیشنهاد کردند که، در قبال



تجارت آزاد و بدون مانع، قلمرو ایران را در مقابل هر نوع حمله دریایی دشمنان ایران حفاظت کنند، اما این مذاکرات بدون نتیجه متوقف شدند و چنین پیشنهادی در هیچیک از مذاکرات بعدی دوباره مطرح نشد (خلیج فارس در حدیث دیگران، به کوشش امیر هوشنگ انوری، بنیاد ایران‌شناسی، ص ۳۹).

نیروی دریایی ایران در زمان نادرشاه افشار

با ظهور نادر شاه افشار قدرت منطقه‌ای جدیدی در ایران و مرزهای جنوبی آن به ویژه در سواحل و جزایر تنگه هرمز پا گرفت و در قرن هیجدهم میلادی / دوازدهم قمری ایران، پس از قرن‌ها نیروی دریایی نسبتاً چشمگیری را تشکیل داد. در دوره افشاریه، نادر در رفع شورش داغستان به اهمیت نیروی دریایی در دریای خزر پی برد و متعاقب آن با حوادثی که در بنادر و جزایر خلیج فارس به وقوع پیوست در تصمیم خود برای ایجاد یک نیروی دریایی قدرتمند راسخ تر گردید. در دوره ضعف و آشفتگی شاه سلطان حسین صفوی در ایران، قبیله های عرب در خلیج فارس با کمک عاملان استعمار، افزون بر راهزنی و مشکل آفرینی، بر سواحل ایران نیز دست اندازیهای کردند.

البته به نظر می‌رسد که نادرشاه به این مسئله و خطرات ناشی از آن آگاه بود و با خرید کشتی های جنگی و نیز ساختن کشتی های جدید به دست کاردانان ایرانی در بوشهر، خواسته است تا قوای بحریه ایران را نیرومند کند و تا اندازه‌ای هم در این کار توفیق یافته است (تکمیل همایون، خلیج فارس، ص ۴۶-۴۵).

تا آن زمان پادشاهان ایران برای حفظ امنیت در خلیج فارس به قدرتهای خارجی متکی بودند. طی قرن شانزدهم میلادی نیروی دریایی پرتغال در خلیج فارس مسلط بود؛ درحالی که در قرن هفدهم و اوایل قرن هیجدهم هلندی ها و تا حدودی کمتر انگلیسیها برتری داشتند. امن بودن مرزهای جنوبی ایران بعد از فتح هرمز در سال ۱۰۳۱ق / ۱۶۲۲ م کشور را ظاهراً از نیروی دریایی بی‌نیاز می‌کند؛ با وجود این، پادشاهان مختلف ایرانی برای حفظ امنیت در خلیج فارس گاهی به هلندی ها و انگلیسی ها متکی بودند. هرچند این سیاست تا زمانی که تهدید واقعی برای



مرزهای ساحلی ایران در جنوب وجود نداشت ظاهراً سیاست کارآمدی بود ولی هنگامی که ایران برای مقابله با نیروهای مسقط نیاز به نیروی دریایی داشت، معلوم شد که سیاست اتکا به هلندی‌ها و انگلیسی‌ها کارآمد نیست. تمام این ملاحظات به کوشش‌هایی برای تشکیل یک نیروی دریایی ایرانی در سالهای ۱۱۳۱ق/ ۱۷۱۸ م و ۱۱۴۷ق/ ۱۷۳۴م منجر شد؛ هرچند فقط اقدام سال ۱۷۳۴م موفقیت‌آمیز بود (خلیج‌فارس در حدیث دیگران، ص ۳۶).

نادر می‌خواست سلطه بیشتری بر اعراب ساحلی اعمال کند. او قصد داشت به عنوان بخشی از استراتژی نظامی خود بر ضد عثمانی‌ها به بصره حمله کند و بحرین را دوباره به مدار ایران بازگرداند و سرانجام، می‌خواست عملیاتی را بر ضد مسقط و امپراتوری مغولان کبیر (هندوستان) به مرحله اجرا درآورد. کمپانی‌های اروپایی به خوبی از نیت او آگاه بودند.

نادر به تهماسب بیگ که با سپاه خود در نزدیکی بغداد مستقر بود دستور داد تا هرچه سریعتر یک نیروی دریایی تشکیل بدهد. کمی بعد از آن، ناوگان ایران نخستین آزمایش خود را در جنگ پس می‌دهد. ناوگان ایران که با شناورهای اعراب کعبی، که دوباره با عثمانیان در بصره درافتاده بودند، و نیروی لطیف خان مرکب از دو کشتی بزرگ دو دکله (غراب) و یک کشتی مخصوص دزدان دریایی (بریگانیت) و چهل شناور گوناگون دیگر، تقویت شده بود در ۳۰ مه ۱۷۳۵م / ۱۱۴۸ق به فرمان نادر به بصره حمله می‌کند. هرچند این حمله به خاطر حمایت دو کشتی کمپانی انگلیسی از عثمانی‌ها به شکست و عقب‌نشینی نیروهای ایرانی منجر می‌شود، اما هسته اولیه نیروی دریایی نادر شاه تشکیل شده و مدتی بعد با خرید یک شناور انگلیسی به نام «نورتومبرلند» (northumberland) نیروی دریایی نادرشاه تقویت می‌شود و در ۲۶ مه ۱۷۳۶م / ۱۱۴۹ق لشکری مرکب از ۴۰۰۰ نیرو با کشتی به سوی بحرین حرکت می‌کند. این نیرو مرکب از ده کشتی که چهار فروند آن از انگلیسی‌ها و سه فروند دیگر از شیخ راشد خریداری شده بود تشکیل گردیده بود (خلیج‌فارس در حدیث دیگران، ص ۵۳-۵۰).

چند ماه بعد ناوگان با دو کشتی فریگات (frigate) ۲۰ تپه انگلیسی، هرکدام به ظرفیت ۴۰۰ تن، تقویت می‌شود. طول کشتی‌ها ۱۴۵ پا و قیمتشان ۸۰۰۰ تومان بود و یکی از آنها کوان (Cowan) نامیده می‌شد.



در نیمه دوم سال ۱۷۴۱م / ۱۱۵۴ق نادرشاه برای ساختن کشتی و قالب‌ریزی توپهای خود در خلیج فارس اقداماتی به عمل می‌آورد، اما به خاطر نداشتن متخصص نجاری برای ساخت کشتی این پروژه به مرحله اجرا در نمی‌آید. با آنکه طرح های کشتی‌سازی نادر عملی نمی‌شود، وی می‌تواند ناوگان قابل ملاحظه‌ای را از طریق خریدن کشتی ها، هدیه گرفتن و تصرف کردن آنها تشکیل بدهد و با همین نیرو در حوالی ژوئیه ۱۷۴۳م / ۱۱۵۶ق فرماندهان نیروی دریایی وی اغلب شهرها و دژهای مسقط و قسمت اعظم عمان را به تصرف در می آورند (خلیج فارس در حدیث دیگران، ص ۵۴، ۶۶-۶۷).

البته اقدامات نادرشاه برای تشکیل یک نیروی دریای قدرتمند، هم به دلیل کارشکنی دول خارجی از جمله هلند و هم به دلیل مرگ زود هنگام او نتیجه درخشانی عاید ایران نکرد، ولی با این همه نادر موفق شد چهار بار به خلیج فارس و سواحل جنوبی آن اردو کشتی کند و بحرین، عمان، مسقط، صحار و بصره را باز پس گیرد و حاکمیت مجدد ایران را در این مناطق برقرار سازد (زعیمی، تنگه هرمز، ص ۵۶).

به هر روی، نادر می بایستی در دوران آخر سلطنت از رسیدگی به ناوگان خویش غفلت کرده باشد. جنگ با عثمانی و قیامهای روز افزون در ایران، تمام توجه وی را به خود جلب کرده بودند. در زمان مرگ وی، در ژوئن ۱۷۴۷م / ۱۱۶۰ق، تعدادی از کشتی های وی غرق و باقی مانده آنها موضوع نزاع در میان فرماندهان ناوگان شده بودند. با این همه، آنان قادر به نگهداری ناوگان نبودند.

طبق گزارشی که یک هلندی در سال ۱۷۵۶م / ۱۱۷۰-۱۱۶۹ق، نوشته است: «از آن تعداد کشتی هایی که نادر با چنان هزینه گزافی ساخته بود، تنها دو فروند باقی مانده اند که بر روی آب شناورند. اما در چنان وضعیت بدی هستند که دیگر قابل تعمیر نیستند. کشتی مستقر در بندر ریگ که یکی از بهترین کشتی‌ها بود، سال گذشته غرق شد که جبران‌ناپذیر است.» (Lockhart, L. Nadirshah, London, 1938, PP. 221 – 222.)

ناوگان دریایی، نظیر دیگر برنامه های نادرشاه، با هزینه گزاف انسانی و مالی همراه می‌شود و توسعه می یابد. نادر در ایجاد یک پایگاه سیاسی و مالی برای ناوگان خود که ضامن ماندگاری



آن بعد از مرگ وی باشد، شکست می خورد. ناوگان مغرور وی مانند امپراتوری اش تکه پاره می شود. حکومت سلطنتی در ایران بعد از جنگهای فراوان و خونین دوباره احیا می شود، اما ۱۵۰ سال وقت لازم بود تا ناوگان ایرانیان دوباره تشکیل شود. (خلیج فارس در حدیث دیگران، ص ۶۶-۶۵).

حکومت زندیه و تحرکات نظامی بیگانگان در خلیج فارس

پس از قتل نادرشاه و در اوایل حکومت کریم خان زند، کارگزاران استعماری دولتهای انگلستان و هلند و در سال ۱۱۷۳ق/۱۷۵۹م، کشور فرانسه در خلیج فارس و آبهای ساحلی بندر عباس حضور یافتند و برای برقراری تجارت، مذاکرات و اقداماتی کردند که در حیات کریم خان مخاطرات چشمگیری ایجاد نکرد، اما پس از مرگ وی در سال ۱۱۹۳ق/۱۷۷۹م، دوران آشوب و هرج و مرج ایران و آشفتگی بی حد و حصر خلیج فارس آغاز شد.

با بررسی مسائل مختلف می توان گفت خان زند به تجارت برای رونق اقتصادی و رفاه عامه توجه زیادی داشت؛ خصوصاً آنکه بصره در این زمان رونق زیادی به دست آورده بود و یکی از دلایل مهم کریم خان برای فتح بصره نیز همین مسئله بود.

اگرچه کریم خان با نفوذ انگلیس و قدرت یابی آنها مخالف بود، اما از چند جهت ورود آنها را پذیرفت و با آنها قرارداد امضا کرد. نقش ناامنی های دریایی در اتخاذ این تصمیم بسیار مهم بود، زیرا این ناامنی در جنوب ایران مشکلات زیادی را به وجود آورده بود. از جمله آنکه بعضی از حکام جنوبی ایران حاضر به پرداخت مالیات نبودند و صراحتاً به ضعف و ناتوانی نیروی دریایی کریم خان در برقراری امنیت دریایی اعتراض داشتند و خواستار توجه جدی به قلمرو آبی ایران در جنوب بودند. وجود میر مهنا راهزن دریایی نیز از عوامل موثر انعقاد این قرارداد بود زیرا دولت ایران فاقد نیروی دریایی بود و نمی توانست او را در دریا شکست دهد. برای این منظور خان زند درصدد برآمد از قدرت انگلیسی ها استفاده کند. واگذاری جزیره خارک به انگلیسی ها به شرط اخراج میر مهنا از آنجا در همین راستا بوده است. (شعبانی، رضا، کریمخان زند، ص ۶۸).

مشکلات اساسی کریم خان در خلیج فارس را می توان به شرح زیر خلاصه کرد:



۱- قدرت گرفتن میرمهنّا در سواحل بندر ریگ و جزیره خارک و گسترش حوزه نفوذ او و ایجاد ناامنی در این نواحی؛

۲- گسترش و توسعه قدرت امام مسقط در نواحی بندر عباس و جزایر مجاور آن؛

۳- قدرت گرفتن کعبی ها در خوزستان و شکل گیری مسئله آل کعب و تضعیف حاکمیت ایران در این نواحی؛

۴- رقابت شدید بین بصره و بنادر ایرانی و بیم از دست رفتن موقعیت ممتاز ایران در خلیج فارس. میر مهنّا پسر میر ناصر از مشایخ بندر ریگ بود. وی پدر خود را مقتول ساخت و تمام اعمام و عموزادگان خود را نیز یکی بعد از دیگری کشت و به راهزنی در خلیج فارس مشغول گشت و جزیره خارکو را تصرف کرد و به دلیل کوچکی جزیره به فکر انتزاع جزیره خارک از سلطه هلندی ها افتاد. (فرامرزی، احمد، کریمخان زند و خلیج فارس، به کوشش حسین فرامرزی، بی نا، تهران، ۱۳۴۶، ص ۳۵-۳۳).

هلندی ها از شیخ سعدون آل مذکور، حاکم بوشهر، کمک خواستند و در جنگی که بین دو طرف واقع شد سپاه هلند و بوشهر شکست خوردند و میر مهنّا جزیره خارک را محاصره کرد (شمیم، علی اصغر، از نادر تا کودتای رضاخان میرپنج، مدبر، تهران، ۱۳۷۳، ص ۱۵۲).

در همان حین میر مهنّا تأسیسات بازرگانی انگلیس را در بندر ریگ ویران ساخت و با حمله های دریایی تجارت را در خلیج فارس مختل کرد و زیانهای فراوانی به بازرگانان انگلیسی در بوشهر وارد ساخت. برای سرکوب میر مهنّا علاوه بر ایران، عثمانی هم که از ناحیه بصره دچار زیان شده بود و همچنین انگلیس که تجارت خود را در خلیج فارس مختل می دید اظهار علاقه می کردند (رجبی، پرویز، کریمخان زند و زمان او، امیر کبیر، تهران، ۱۳۵۲، ص ۹۶).

کریم خان، زکی خان را مأمور دفع وی کرد و چون برای سرکوب میر مهنّا نیاز به نیروی دریایی بود، لذا امتیازاتی به انگلیسی ها داد تا وسایل بحری و نیروی لازم را در اختیار وی قرار دهند ولی آنها فقط یک کشتی کوچک در اختیار ایران قرار دادند. زکی خان راه رسیدن آذوقه را از هر جهت بر روی میر مهنّا بست و با همکاری حکام بنادر در جنوب و رؤسای عشایر و سواحل خلیج فارس او را به محاصره درآورد، اما میر مهنّا توانست خود را به دریا برساند و از



طریق کویت به بصره برود. وی در بصره به وسیلهٔ مأموران عثمانی دستگیر شد و به دستور عمر پاشا حاکم این شهر به قتل رسید (رجبی، کریمخان زند ...، ص ۹۶).

کریم خان قتل میر مهنا به دست مأموران عثمانی را از آن جهت که وی از تبعهٔ ایران بود، دخالت در امور داخلی ایران دانست و به شدت به والی عثمانی در بغداد اعتراض کرد و تصمیم به تصرف بصره گرفت. دربارهٔ علت بروز اختلاف بین کریم خان و دولت عثمانی نظرهای متعددی وجود دارد، اما به یقین قبل از تسخیر بصره مدتی بود که روابط دو کشور به سردی گرائیده بود. انتقال تجارتخانهٔ انگلستان از بوشهر به بصره در سال ۱۱۸۸ق، علاوه بر رونق اقتصادی بصره موجب زیان عظیم بر تجارت خارجی ایران گردید. لذا کریم خان، با حمله به بصره می خواست زهر چشمی از آنان و دیگر فرنگیان مقیم شهر بگیرد و بصره را از رونق بیندازد و طبعاً تجارت بنادر ایران را رونق دهد (فرامرزی، کریمخان زند ...، ص ۴۰).

سرانجام بصره بعد از سیزده ماه محاصره از سوی نیروهای ایرانی به علت کمبود آذوقه و عدم وصول کمک جدی از سوی بغداد ناچار به تسلیم شد و سپاه ایران در ماه صفر سال ۱۱۹۰ق، وارد بصره شد. (مالکم، سرجان، تاریخ ایران، ترجمهٔ میرزا حیرت اصفهانی، بمبئی، بی نا، ۱۸۷۶، ج ۲، ص ۲۸۶؛ سایکس، سرپرسی، تاریخ ایران، ترجمهٔ فخرداعی، دنیای کتاب، ج ۲، تهران ۱۳۷۷، ص ۴۰۷).

پس از فتح بصره علی محمد خان زند حاکم بصره شد. وی که جوان بسیار دلیر ولی خام و ناپخته‌ای بود، بر اثر بعضی از اقدامات نسنجیده و غیر اخلاقی، در جنگی با اعراب بنی متفق به قتل رسید و صادق خان زند با تعدادی نیرو به سرعت خود را به بصره رسانیده و زمام امور را در دست گرفت. ولی در همین زمان خبر مرگ کریم خان زند به او رسید و صاق خان که داعیهٔ سلطنت داشت با افرادش به شیراز بازگشت و مجدداً بصره به کنترل عثمانیان و سلیمان پاشا حاکم منصوب باب عالی درآمد.

البته ذکر این نکته ضروری است که فتح بصره را باید پیروزی نیروی زمینی ایران محسوب کرد و نیروی دریایی در آن نقش عمده‌ای نداشته است. این پیروزی با بی تدبیری بعضی از سران نظامی، نتوانست دستاوردهای ملموس و دراز مدتی را برای رونق تجارت دریایی ایران به دنبال



بیاورد و برای مدتی کوتاه به یک پیروزی نظامی کوچک تبدیل گردید. (وثوقی، خلیج فارس ...، ص ۳۷۳-۳۷۲).

در نهایت باید گفت، دوره آرامش نسبی کریم خان کوتاه و روابط کریم خان با انگلستان بسیار محدود بود و اگر چه بعد از مرگ او جعفر خان زند امتیاز بیشتری به انگلیسی ها واگذار کرد، اما دوره متلاطم و طوفانی لطفعلی خان زند اجازه تداوم به آن را نداد. پایان گرفتن حکومت زندیه و آغاز دوره قاجاریه شروع تازه ای در روابط ایران و انگلیس در ابعاد سیاسی، اقتصادی و اجتماعی بود (شعبانی، رضا، کریم خان زند، دفتر پژوهشهای فرهنگی، تهران، ۱۳۸۳، ص ۷۱).

نیروی دریایی ایران در دوره حکومت قاجار

نفوذ انگلستان در خلیج فارس که با ورود سرجان مالکم به ایران ۱۲۱۵ق/ ۱۸۰۰ م رو به افزایش نهاده بود با امضای دو قرارداد مجمل ۱۲۲۴ق/ ۱۸۰۹ م و قرارداد مفصل ۱۲۲۷ق/ ۱۸۱۲ م مستحکم شد.

به موجب این دو قرارداد انگلیسی ها حاکمیت ایران را در خلیج فارس به رسمیت شناختند و مقرر شد هر وقت دولت ایران در خلیج فارس به کمک احتیاج داشته باشد، دولت انگلیس کشتی و قشون به کمک ایران بفرستد (طلوعی، محمود، جنگ خلیج فارس و آینده خاور میانه، انتشارات تهران، تهران، ۱۳۷۰، ص ۶۵). اما به سبب واقعه هرات در زمان محمد شاه قاجار (۱۲۵۳ق/ ۱۸۳۷ م) ناوگان انگلستان، مرکب از پنج فروند کشتی جنگی به فرماندهی سر فردریک میتلند (Sir Frederick Meitland)، وارد آبهای ساحلی ایران شد و انگلیسی ها جزیره خارک را تصرف کردند (مهدوی، سیاست خارجی ایران ...، ص ۲۵۲).

محمد شاه که توان مقابله با انگلیس را نداشت دست از محاصره هرات کشید. از این پس انگلیسی ها برای توجیه حضور خود در خلیج فارس موضوع مبارزه با دزدان دریایی و منع بردهفروشی را مطرح کردند. مبارزه با بردهفروشی در حقیقت بهانه ای برای مداخله در امور داخلی ایران و توجیه حضور انگلیس در خلیج فارس بود.



انگلیسی ها با بهانه های واهی نفوذ خود را در خلیج فارس گسترش دادند و بسیاری از جزایر ایرانی منطقه، به ویژه جزایر واقع در تنگه هرمز از جمله قشم، هنگام و لارک را اشغال کردند. پالمستون در سال ۱۸۳۸م اعلام کرد: «ما وظیفه داریم خلیج فارس را زیر سلطه نیروی دریایی خود درآوریم. به طوری که هیچ قدرتی نتواند با ما به رقابت برخیزد و در این راه باید روشی اتخاذ کنیم که از لحاظ مالی گران نباشد.» (تکمیل همایون، خلیج فارس، ص ۴۹).

در دوره قاجار تنها در زمان صدارت امیرکبیر بود که اقدامات عملی برای جلوگیری از فزون خواهی انگلیسی ها صورت گرفت، هرچند قبل از وی حاج میرزا آقاسی صدراعظم محمد شاه نیز اقداماتی در جهت مقابله با طرحهای توسعه طلبانه انگلیسیها در خلیج فارس انجام داده بود. امیرکبیر در صدد ایجاد نیروی دریایی قوی در خلیج فارس بود. شیل وزیر مختار انگلیس در مکاتبات خود به وزارت خارجه انگلیس، از تصمیم امیر کبیر سخن می گوید: «امیر مصمم به تأسیس نیروی دریایی در خلیج فارس است. در وهله نخست می خواهد چهار فروند کشتی تحصیل کند. از این قرار: دو فروند کشتی که هرکدام مجهز به بیست و پنج توپ باشد، به اضافه اسلحه و مهمات دیگر، یک کشتی تجاری با قدرت دویست اسب بخار، با مهمات و اسلحه؛ یک کشتی هفتاد اسب بخاری که در دریا و رودخانه رفت و آمد کند، با مهمات و اسلحه.»

ارزیابی شیل از این اقدام امیرکبیر جالب و شایان توجه است. شیل که در این زمینه ظاهراً با اقدام امیرکبیر موافق بوده، می نویسد: «ایجاد نیروی دریایی کوچکی به هیچوجه نمی تواند منافی منافع انگلستان باشد.»

شیل که به درستی بر جو حاکم بر ایران و روحیه ایرانی آگاه بود، می دانست که این اقدام، امیر را، به مقصود نمی رساند: «به احتمال قریب به یقین پس از عزل یا مرگ امیر نظام، نقشه او یکسره بر باد خواهد رفت.» (آدمیت، فریدون، امیرکبیر و ایران، انتشارات خوارزمی، تهران، ۱۳۴۸، ص ۹۶-۹۵).

با مرگ امیر کبیر، انگلیسی ها دوباره مالک الرقاب خلیج فارس شدند. در سال ۱۸۶۱م به بهانه حفظ امنیت خطوط کشتیرانی در خلیج فارس، بحرین را اشغال کردند. همچنین انگلیسی ها



سه جزیره ایرانی تنب بزرگ و کوچک (۱۸۹۱م) و ابوموسی را اشغال و اعلام کردند که جزایر تنب متعلق به شیخ رأس الخیمه و ابوموسی متعلق به شیخ شارجه است.

پس از این مقدمه که اوضاع و شرایط سیاسی و نظامی ایران در خلیج فارس در زمان قاجارها را تا اندازه ای منعکس می سازد، حال به روند تشکیل نیروی دریایی در زمان قاجاریه می پردازیم:

نخستین نشانه های توجه جدی حکام قاجار برای تأسیس قوه بحریه، ابتدا در دوره آقا محمد خان صورت پذیرفت که در صدد تشکیل یک ناوگان دریایی در بحر خزر برآمد. اندیشه او در این مقطع به دلیل مرگ زود هنگامش به انجامی نرسید.

اولین حرکتها برای تأسیس نیروی دریایی در خلیج فارس در سال ۱۲۵۲ق و در زمان والی گری فریدون میرزا مورد توجه قرار گرفت. او طی نامه ای به حاج میرزا آقاسی خواهان خرید کشتی جنگی و غیر جنگی گردید و از این نظر او را می توان نخستین فرد از دستگاه سیاسی قاجاریه دانست که به اهمیت این موضوع اشاره داشته است. ظاهراً تلاشهای فریدون میرزا برای تأمین منابع مالی جهت خرید کشتی به انجامی نرسید و این امر تا دوره صدارت امیر کبیر مسکوت ماند. امیر کبیر که برای خرید کشتی جنگی از ارتباط با انگلستان نتیجه ای به دست نیاورده بود، در سال ۱۲۶۷ق / ۱۸۵۰م به ژان داود خان که مأمور استخدام معلم از اتریش و پروس بود دستور داد که «لازم است کشتی هم به طوری که در کاغذ جداگانه نوشته ام دو فروند واپور و یک فروند کشتی یلکن در آنجاها قرار تحصیل بدهی». (آدمیت، امیر کبیر و ایران، ص ۳۰۳ - ۳۰۲). این اقدامات نیز به انجامی نرسید و مرگ او نقشه هایش را در این مورد به فراموشی سپرد.

در سال ۱۲۹۵ق / ۱۸۷۵م میرزا علی اصغر خان امین الممالک در صدد تدارک سفر دوم ناصرالدین شاه به اروپا بود. او هنگامی که در لندن بود مأموریت یافت به فرانسه رفته، در بندر تولون و دوبل فرانس برای دولت ایران کشتی جنگی بخرد. مأموریت او در سال ۱۳۰۱ق توسط علی قلی خان مخبرالدوله دنبال و دو کشتی به نامهای شوش و پرسپولیس خریداری شد و در سال ۱۳۰۳ق به بندر بوشهر رسید. (مجله بررسیهای تاریخی، س ۴، ش ۴، ۱۳۴۸، مقاله مسعود معتمدی تحت عنوان گوشه ای از تاریخچه نیروی دریایی ایران، ص ۲۷۲ - ۲۶۵).



کشتی پرسپولیس یک کشتی تجاری فلکه‌دار به گنجایش ششصد تن و به قدرت چهارصد و پنجاه اسب بخار بود که دارای چهار توپ کروپ و تعدادی توپ کوچک بود و کشتی شوش دوپست و پنجاه تن ظرفیت داشت و تا مدتهای مدید افسران آلمانی آن را هدایت می کردند و مدتی کوتاه نیز یک ناخدای بلژیکی آن را اداره می کرد و نهایتاً به دست ناوبران ایرانی سپرده شد. پس از آن در دوره مظفرالدین شاه یک فروند ناو دیگر به ناوگان دریایی ایران افزوده شد. این کشتی متعلق به یک فرانسوی کلیمی به نام روزنتال بود که در آخرین سفرش به خلیج فارس آن را به پادشاه ایران فروخت. این کشتی که در آغاز سلیکا (Selika) نام داشت در سال ۱۳۱۹ق/ ۱۹۰۱م خریداری و نام مظفری بر آن نهاده شد.

آخرین تلاش در دوره قاجاری برای تشکیل و تکمیل ناوگان دریایی در دوران سلطنت احمد شاه قاجار به عمل آمد و در سال ۱۳۰۳ ش با کمک و همکاری مسیو پاتر هلندی (که بعدها به تابعیت دولت ایران درآمد) چهار ناوچه توپدار از انگلستان خریداری شد. این چهار ناوچه هر یک هفتاد و پنج تن ظرفیت داشتند و به نامهای آذربایجان، گیلان، مازندران و خراسان نامیده شدند.

با همه فعالیتها و تلاشهای به عمل آمده در دوره قاجاری برای تأسیس قوه بحریه این اقدامات نتایج چندانی برای تجدید حاکمیت ایران بر این آبراه مهم دربر نداشت. در واقع خرید کشتی در این منطقه بسیار دیر به انجام رسید و فواید عملی ملموسی را برای کشور ایران نداشت و تحول چندانی در حمل و نقل دریایی و یا پاسداری هرچه بهتر از آبهای ایران به عمل نیامد. با این همه، این فعالیتها در آستانه قرن جدید هجری و میلادی می توانست به عنوان نشانه های آشکار تلاش ایران برای تثبیت حاکمیت خود در خلیج فارس محسوب شود و باید از آن به نشانه های آشکار تغییر سیاست حکومت ایران از همراهی با حکومت های محلی، به تقویت نظارت مرکزی یاد کرد. (وثوقی، خلیج فارس ...، ص ۴۴۵).

یکی از حوادث مهم دوران قاجار تصرف بحرین از سوی انگلیسی ها بود که موقعیت تضعیف شده ایران و عثمانی زمینه مناسبی را برای مداخلات هرچه بیشتر انگلستان در این منطقه به وجود آورده بود. نداشتن ناوگان دریایی، نبود حاکمیت تثبیت شده ایرانی در بحرین، عدم

آشنایی دولتمردان ایران با وضعیت اجتماعی بحرین و مشکلات عدیده در روابط خارجی از جمله ناتوانیهای ایران در این زمینه محسوب می شد. با این همه دیپلماسی انگلستان در این دوره شرایط پیچیده ای را برای حکومتگران قاجاری به وجود آورد و آنان نتوانستند به طور موثری در این جنگ دیپلماسی شرکت نمایند. هر نوع برخورد سیاسی و نظامی از سوی حکومتگران قاجار با انگلیسی ها در این دوران نتیجه ای جز شکست و بی اعتباری سیاسی نداشت. در مورد اقدام نظامی که قبلاً به محاصره هرات توسط محمد شاه قاجار اشاره کردیم و دانستیم عکس العمل انگلستان چگونه بود و در مورد اقدامات سیاسی نیز ذکر یک نمونه کوچک کفایت خواهد کرد.

حاج میرزا آقاسی در سال ۱۸۴۰م با احساس خطر از امضای قراردادهای انگلیسی ها با قبایل جنوبی ایران، طی اعلامیه ای رسمی به بریتانیا اخطار کرد که ایران این قراردادها را نخواهد پذیرفت و از نظردولت ایران همه آنها باطل هستند. دولت بریتانیا نه تنها جواب اخطاریه حاج میرزا آقاسی را نداد (چون می دانست دچار مخمصه حقوقی خواهد شد)، بلکه به تدریج زمینه ای را فراهم نمود که حاج میرزا آقاسی در تاریخ ایران به عنوان یک فرد دیوانه و احمق معرفی شود! با تمامی این اوصاف، ذکر این نکته ضروری است که قاجارها با همه فشارها و تهدیدات نتیجه نگرفتند و از کلیه ابزارهای خود برای احقاق حقوق ایران استفاده کردند و به این ترتیب مسئله بحرین هیچگاه حق حاکمیت خود را بر بحرین به عنوان یک مشکل لاینحل و ناتمام از دوره قاجاری به عصر پهلوی منتقل گردید. به عبارت دیگر قاجارها با تمام توان خود و با استفاده از یک دیپلماسی منطقه ای ضعیف و کم اثر توانستند ضمن برخورد با دخالت های مستقیم انگلستان در بحرین، مسئله حق حاکمیت ایران بر این منطقه را تا سالهای پایانی حیات سیاسی خود همچنان در دستور کار دیپلماسی خود قرار دهند و آن را به صورت مسئله ای ناتمام برای حکومت پهلوی به ارث بگذارند.

البته وارد شدن به مبحث وضعیت نیروی دریایی ایران از آغاز حکومت پهلوی تا امروز به دلیل شرایط بسیار متفاوتی که منطقه بعد از جنگ جهانی دوم تجربه کرده و کلاً ساختار جغرافیایی، سیاسی، نظامی و حتی اجتماعی آن دچار تحولاتی بنیادی گردیده، بحثی بسیار تخصصی و گسترده خواهد بود به نحوی که پرداختن به این موضوع لاجرم نیاز به مقاله ای دیگر



را حداقل با حجم و گستردگی مقاله فعلی، ضروری می‌نماید که بنده به این دلیل از پرداختن به آن و ادامه مطلب خودداری ورزیده و این بررسی را به عهده سایر دوستان و همکاران گرامی واگذار می‌نمایم.

منابع:

- آدمیت، فریدون، *امیرکبیر و ایران*، انتشارات خوارزمی، تهران، ۱۳۴۸.
- احمدی، حمید، *تاریخ نیم قرن نیروی دریایی نوین ایران*، بی نا، ۲۵۳۵.
- اقتداری، احمد، *آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان*، انجمن آثار ملی، تهران، ۱۳۴۸.
- تکمیل همایون، ناصر، *خلیج فارس*، دفتر پژوهشهای فرهنگی، تهران، ۱۳۸۰.
- *خلیج فارس در حدیث دیگران*، مجموعه مقالات، به کوشش امیر هوشنگ انوری، بنیاد ایران‌شناسی، تهران، ۱۳۸۶.
- راثین، اسماعیل، *دریانوردی ایرانیان*، بی نا، تهران، ۱۳۵۰.
- رجبی، پرویز، *کریمخان زند و زمان او*، امیرکبیر، تهران، ۱۳۵۲.
- رسایی، دریابد فرج الله، *دوهزار و پانصد سال بر روی دریاها*، بی نا، بی تا.
- *روزنامه اطلاعات*، شماره ۲۰۲۸، ۱۳۱۲/۲۹.
- زعیمی، غلامرضا، *تنگه هرمز*، دفتر پژوهشهای فرهنگی، تهران، ۱۳۸۱.
- *سالنامه دنیا*، سال ۱۳۲۴.
- سایکس، سرپرسی، *تاریخ ایران*، ترجمه فخرداعی، دنیای کتاب، تهران، ۱۳۷۷.
- شعبانی، رضا، *کریم خان زند*، دفتر پژوهشهای فرهنگی، تهران، ۱۳۸۳.
- شمیم، علی اصغر، *از نادر تا کودتای رضاخان میرپنج*، مدبر، تهران، ۱۳۷۳.
- طلوعی، محمود، *جنگ خلیج فارس و آینده خاورمیانه*، انتشارات تهران، تهران، ۱۳۷۰.
- فرامرزی، احمد، *کریم خان زند و خلیج فارس*، به کوشش حسین فرامرزی، بی نا، تهران، ۱۳۴۶.
- فوران، جان، *مقاومت شکننده*، ترجمه احمد تدین، انتشارات رسا، تهران، ۱۳۷۷.
- قائم مقامی، جهانگیر، *اسناد فارسی عربی ترکی درباره هرمز و خلیج فارس*، اداره روابط عمومی و تاریخ و آرشیو نظامی، تهران، ۱۳۵۴.
- مالکم، سرجان، *تاریخ ایران*، ترجمه میرزا حیرت اصفهانی، بمبئی، بی نا، ۱۸۷۶.
- *ماهنامه کاوش*، سال اول، شماره اول، ۱۳۳۹.
- *مجله اطلاعات ماهانه*، شماره ۱۸.
- معتمدی، مسعود، *گوشه ای از تاریخچه نیروی دریایی ایران*، مجله بررسیهای تاریخی، س ۴، ش ۴، ۱۳۴۸.
- وثوقی، محمداقبر، *تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار*، سمت، تهران، ۱۳۸۴.
- ویلیامسون، آندریو، *تجارت خلیج فارس در دوره ساسانیان و دو قرن اول هجری*، باستان‌شناسی و هنر ایران، شماره های ۹ و ۱۰، سال ۱۳۵۱.
- هوشنگ مهدوی، عبدالرضا، *سیاست خارجی ایران در دوران پهلوی*، نشر البرز، تهران، ۱۳۷۴.



- Abu- Lughod, Janet.L, Before European Hegemony:
The world system A.D. 1250- 1350, Oxford university Press (u.k., 1989), PP. 360- 364.
- Lockhart,L. Nadirshah, London, 1938.