

فصلنامه علمی تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء (س)
سال سیام، دوره جدید، شماره ۴۶، پیاپی ۱۳۶، تابستان ۱۳۹۹ / صفحات ۵۷-۳۳
مقاله علمی - پژوهشی

نیروی دریایی ایران با تأکید بر نقش کشتی پرسپولیس در امنیت خلیج فارس در دوره قاجار^۱

حیدر امیری^۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۱۱/۲۰

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۴/۱۹

چکیده

خلیج فارس و کرانه‌های شمالی و جنوبی آن همواره در سطح ملی، منطقه‌ای و جهانی از اهمیت سیاسی، اقتصادی و اجتماعی برخوردار بوده است. در ابتدای دوره قاجار، این آبراه اهمیت تجاری و بازرگانی داشت؛ سپس دارای اهمیت سیاسی و نظامی نیز شد. فقدان یک نیروی دریایی کارآمد برای ایرانیان، همواره مهم‌ترین دلیل عدم کنترل مطلوب خلیج فارس از سوی حکومت‌های ایرانی به‌خصوص در دوران جدید و معاصر بوده است. برخی از پادشاهان حکومت‌های ایرانی از صفویه تا قاجاریه، در پی ایجاد نیروی دریایی قدرتمند برای برقراری امنیت و رونق تجارت و بازرگانی خلیج فارس بودند. در این مقاله، تشکیل نیروی دریایی مدرن و منظم در خلیج فارس توسط ناصرالدین شاه قاجار و نقش کشتی پرسپولیس در ایجاد امنیت داخلی و خارجی در این آبراهه با رویکرد توصیفی-تحلیلی و استفاده از منابع تاریخی و کتابخانه‌ای مورد بررسی قرار گرفته است.

براساس نتایج این مقاله، هدف اصلی ناصرالدین شاه از ایجاد نیروی دریایی، مقابله با دخالت قدرت‌های استعماری، به‌خصوص انگلستان در منطقه خلیج فارس بود. البته در این راه موفق نبود و فقط توانست با کشتی پرسپولیس حکمرانان یاغی و گریز از مرکز را در کرانه‌های شمالی خلیج فارس تنبیه و سرکوب کند.

واژه‌های کلیدی: خلیج فارس، ناصرالدین شاه قاجار، امنیت، نیروی دریایی، کشتی

پرسپولیس

۱. شناسه دیجیتال (DOI): 10.22051/HII.2020.24129.1894

۲. دکترای تاریخ ایران بعد از اسلام، مدرس دانشگاه فرهنگیان بوشهر، پردیس علامه طباطبایی
historyamiri.53@gmail.com

مقدمه

از قرن شانزدهم تا بیستم میلادی و همزمان با توجه قدرت‌های جدید دریایی به خلیج فارس، حکومت‌های ایرانی نیز از دیدگاه سیاسی، اقتصادی و نظامی به منطقه خلیج فارس و کرانه‌های آن توجه نشان دادند.

خلیج فارس و کرانه‌های شمالی و جنوبی آن، تا پیش از ورود استعمارگران اروپایی بیشتر دارای اهمیت منطقه‌ای و به منظور حمل و نقل بار و مسافر یا ماهیگیری با کشتی‌های بادبانی کوچک (شراعی) بود. با ورود کشورهای استعماری به منطقه خلیج فارس، این منطقه و کرانه‌های شمالی و جنوبی آن از اهمیت بین‌المللی در صفحه شطرنج سیاسی جهان برخوردار شدند (عبدالامیر، ۱۳۷۰: ۷۵)

نادرشاه افشار (حک: ۱۱۴۸-۱۱۶۳ق / ۱۷۳۶-۱۷۵۰م) برای سلطه بر خلیج فارس، در فکر تشکیل نیروی دریایی منظم و کلاسیک بود؛ به همین دلیل با صرف هزینه گزاف، بیست تا سی فروند کشتی از اروپا و هندوستان (انگلستان) با خدمه‌های هندی و پرتغالی فراهم کرد، اما این نیروی دریایی دوام چندانی نیافت (کرزن، ۱۳۸۰: ۴۷۱/۲)

کریم‌خان زند (حک: ۱۱۶۳-۱۱۹۳ق / ۱۷۵۰-۱۷۷۹م) برای حمله به بصره که به فرماندهی برادرش صادق‌خان در سال ۱۱۸۹ق / ۱۷۷۵م صورت گرفت، از نیروی دریایی بسیار ابتدایی که شامل کشتی‌های کوچک محلی و کارکنان عرب و ایرانی از بنادر بوشهر و ریگ بود، بهره گرفت.

پس از روی کار آمدن قاجاریه، بزرگ‌ترین دغدغه ایران تشکیل یک نیروی دریایی کارآمد برای ایجاد امنیت و سلطه بر گستره خلیج فارس و رقابت میان سه دایره متحدالمرکز قدرت (ساکنان کرانه‌های شمالی و جنوبی خلیج فارس، دولت مرکزی و استعمارگران) بود. نگاه پادشاهان قاجار به خلیج فارس و جزایر و بنادر آن تا پیش از ناصرالدین‌شاه در حد اجاره‌داری و گرفتن مالیات از حکمرانان این مناطق و در برابر آن استقلال عمل حکمرانان در حوزه فرمانروایی خود بود.

اجاره‌داری بنادر و جزایر کرانه‌های شمالی خلیج فارس به دلیل ضعف و ناتوانی پادشاهان قاجاری (۱۲۰۹-۱۳۴۴ق / ۱۷۹۴-۱۹۲۵م) بود؛ به همین دلیل حاکم عمان «سلطان بن احمد» (۱۲۰۷-۱۲۱۹ق / ۱۷۹۳-۱۸۰۴م) با اعزام نیرویی به فرماندهی یوسف بن علی، جزایر و بنادر گوادر، قشم، هرمز و چابهار را اشغال کرد. آقامحمدخان قاجار پس از رسیدن به قدرت با انعقاد قراردادی در سال ۱۲۰۹ق / ۱۷۹۴م، مناطق یاد شده را به همراه بندرعباس، قشم، هنگام و میناب به مدت ۷۵ سال به مبلغ ۶۰۰۰ تومان به اجاره حاکم عمان داد (حسینی فسایی، ۱۳۸۲:

در نیمه دوم قرن نوزدهم ایران در صدد برآمد تا نفوذ و قدرتش را در آب‌های خلیج فارس توسعه دهد. عوامل این تصمیم عبارت بودند از:

الف. ترس از مداخله انگلستان در خلیج فارس؛

ب. رفع موانعی که برای تحقق دستیابی دوباره قاجارها در سایر مناطق ایران مثل ماوراءالنهر، قفقاز، ترکستان، افغانستان وجود داشت؛

ج. اشتیاق به حفظ تجارت ارزشمند خود در خلیج فارس؛ زیرا ایران همواره از بیشترین سهم تجارت در خلیج فارس برخوردار بود؛

د. افزایش عایدات گمرکی که بخش عمده‌ای از درآمدهای دولت ایران را تشکیل می‌داد؛ زیرا عایدات گمرکی ضمن اینکه آسان‌تر از سایر منابع عایداتی افزایش می‌یافت، برای پشتوانه بازپرداخت وام‌های خارجی هم به کار می‌رفت (ستاندیش، ۱۳۸۳: ۱۴۵).

گفتنی است تاکنون پژوهش‌های بسیاری در قالب کتاب درباره کشتیرانی و دریانوردی ایرانیان و مسلمانان در خلیج فارس انجام شده است، اما نوشته مستقلی درباره نقش کشتی پرسپولیس با رویکرد ایجاد امنیت وجود ندارد. اسماعیل رائین (۱۳۵۶) در کتاب *دریانوردی ایرانیان* فقط در مورد خرید این کشتی و ناخدایان آن مطالبی آورده است. فریدون آدمیت (۱۳۶۲) در کتاب *امیرکبیر*، فقط به سیاست امیرکبیر در ایجاد نیروی دریایی پرداخته است. جرج ناتانیل کرزن (۱۳۸۰) در کتاب *ایران و قضیه ایران* به دلایل مخالفت انگلستان با سیاست امیرکبیر در ایجاد نیروی دریایی پرداخته است. عبدالکریم مشایخی (۱۳۹۲) در کتاب *ناخدا عباس دریانورد*، به زندگی و اقدامات یکی از فرماندهان کشتی پرسپولیس پرداخته است. بدین ترتیب، مطالب این کتاب‌ها و سایر نوشته‌ها کافی و جامع نیست و هیچ یک توصیفات و اهداف این مقاله را در بر نمی‌گیرد و پاسخگوی فرضیه‌ها و پرسش‌های مقاله نیست و بر همین اساس، این پژوهش از پژوهش‌های نام‌برده متمایز شده است. فرضیه تحقیق آن است که نیروی دریایی ایران در دوره ناصرالدین‌شاه موجب اقتدار داخلی و خارجی در منطقه خلیج فارس بود.

اینکه چه عواملی ناصرالدین‌شاه را به فکر تشکیل نیروی دریایی انداخت و تشکیل نیروی دریایی توسط ناصرالدین‌شاه تا چه حدی توانست امنیت داخلی و خارجی خلیج فارس را تأمین کند، پرسش‌های مقاله پیش رو است. هدف نگارنده این پژوهش، بررسی اندیشه حاکمان و دولتمردان قاجاری و نسبت آن با تشکیل نیروی دریایی در خلیج فارس به منظور برقراری امنیت، آشنایی دست‌اندرکاران حوزه امنیت آب‌های مرزی به‌خصوص خلیج فارس، چگونگی

برقراری نظم و امنیت در دوره قاجاریه و رهیافت‌های جنبه‌های ضعف و قدرت آن و مقایسه با وضعیت نظم و امنیت در دوره‌های بعدی (پهلوی و جمهوری اسلامی) و چگونگی تعامل با ساکنان جزایر و بنادر شمالی خلیج فارس و کرانه‌های شمالی آن است.

گرایش ناصرالدین‌شاه قاجار به آلمان

در دوره ناصرالدین‌شاه روابط خارجی ایران با اروپا افزایش یافت. او به همراه رجال سیاسی به‌خصوص امیرکبیر برای حفظ تخت و تاج مستقل خویش از دستبرد روسیه و بریتانیا با سیاست «ایجاد و تشدید تضاد سیاسی» بین دو کشور، در پی استفاده از این تضاد به نفع مصالح ملی ایران بود. وقتی رجال سیاسی ایران احساس کردند این حربه به تنهایی برای دفع زورگویی‌های فزاینده حریف کافی نیست، این فکر در ذهنشان قوت گرفت که با کشیدن پای قدرت‌های مقتدر، اما بی‌طرف آن روزگار (اتریش، آمریکا و آلمان) به حوزه سیاست و اقتصاد ایران، نفوذ روسیه و انگلستان را مسدود کنند.

سیاستمداران ایرانی تلاش وسیع و روزافزون و محرمانه را برای کشاندن پای آلمان نوین‌یاد (قدرت بی‌طرف سوم) به ایران آغاز کردند و به صورت‌های گوناگون کوشیدند از رقابت و تضاد آلمان با روس و انگلیس در عرصه سیاست جهانی بهره گیرند (پیرا، ۱۳۸۸: ۱۸۶-۱۹۰). آلمان‌ها در زمان ویلهلم اول (۱۸۷۱-۱۸۸۸م) و صدراعظمی بیسمارک^۱ با واقع‌بینی سیاسی، تمام اهداف خود را در قاره اروپا برای منزوی کردن دشمنان خود به کار بردند و چندان تمایلی برای درگیر شدن با مسائل سایر کشورها از جمله ایران و عثمانی نداشتند (پاتر، ۱۳۹۳: ۴۷۶)، ولی با عزل بیسمارک، سیاست جهانی آلمان تغییر کرد و برای به دست آوردن جایگاه شایسته جهانی، وارد عرصه رقابت بین‌المللی شد. در ایران با پیروزی جنبش مشروطه، ساختار قدرت دگرگون شد و احزاب، گروه‌های سیاسی و انجمن‌ها به گسترش روابط با کشور آلمان متمایل شدند، ولی هنوز آلمان‌ها برای ورود به مسائل ایران تمایلی نداشتند (نعمتی، کجیاف و دهقان‌نژاد، ۱۳۸۹: ۳۳۶).

۱. بیسمارک (Bismark) سیاستمدار پروسی در سال ۱۲۳۱ق/ ۱۸۱۵م. در شونهاوزن واقع در پروس متولد شد. او در سال ۱۲۹۱ق/ ۱۸۷۴م. به نمایندگی مجلس پروس انتخاب شد. از سال ۱۲۷۶-۱۲۷۹ق/ ۱۸۵۹-۱۸۶۲م. سفیر پروس در روسیه و در سال ۱۲۸۰ق/ ۱۸۶۳م. سفیر پروس در فرانسه بود. بیسمارک در همین سال از طرف ویلهلم اول به مقام صدراعظمی و وزارت امور خارجه پروس منصوب شد. او در اوایل سلطنت ویلهلم دوم با امپراتور جدید آلمان اختلاف نظر پیدا کرد و مجبور به استعفا و سپس در سال ۱۳۰۸ق/ ۱۸۹۰م. از صدارت برکنار شد. مرگ او در سال ۱۳۲۳ق/ ۱۹۰۵م. اتفاق افتاد (ظهیرنژاد ارشادی، ۱۳۷۶: ۴/۱).

ایران در زمان ناصرالدین شاه قاجار برای ایجاد نیروی سوم، در زمان صدارت امیر کبیر متوجه آمریکا و سپس آلمان‌ها شد تا خود را از فشارهای شدید دو قدرت روسیه و انگلستان برهاند (نوابی، ۱۳۶۹: ۵۹۸) و حتی حاضر بودند کشور آلمان و سفیر آلمان را به عنوان شخص ثالث در موضوعات اختلافی با روسیه و انگلستان قرار دهند؛ زیرا آن کشور را دوست مخصوص و بی‌غرض می‌دانستند (Martin, 1959: 11). ایرانیان بر این باور بودند که از این طریق استقلال ایران تأمین خواهد شد. توجه ایران به دولت‌های اروپای مرکزی و غربی و آمریکای شمالی برای کشاندن نیروی سوم به ایران بر این مبنا بود که دولت‌هایی برگزیده شوند که دست‌کم فاقد پیشینه استعماری در مورد ایران باشند. رویکرد به دولت‌هایی مانند اتریش، آمریکا و آلمان بر این اساس بود (شمیم، ۱۳۷۴: ۲۵۰). مارتین درباره دلایل توجه سیاستمداران ایرانی به آلمان نوشته است: «سیاستمداران ایرانی بر این باورند که ایران برای انجام اصلاحات مالی و رفرم‌های لازم ناگزیر است در سطح جهانی اقدام کند و در این رابطه به امپراتوری آلمان اعتماد دارند؛ زیرا از نظر آنها آلمان پیوسته سیاست جلب دوستی با شرق را دنبال کرده است» (Martin, 1959: 15). جمال‌زاده در مورد اهمیت روابط خارجی با قدرت سوم (آلمان) معتقد بود: «تجارت ایران با آلمان روزبه‌روز ترقی نموده و به صورت بسیار منظمی هر ساله کسب اهمیت می‌نماید. منافع این روابط برای ایران به اندازه‌ای است که مال‌التجاره آلمان ما را از روس و انگلیس بی‌نیاز خواهد نمود» (جمال‌زاده، ۱۳۶۷: ۱۰).

از سوی دیگر، در نیمه دوم قرن نوزدهم توجه فرانسه و آلمان به خلیج فارس شکل تازه‌ای به رقابت دولت‌های اروپایی داد. آلمان‌ها سعی در توسعه مستعمرات خود در آسیا داشتند که در این میان دستیابی به عثمانی و نفوذ به خلیج فارس بهترین راه ممکن بود (فرامرزی، ۱۳۴۶: ۵۴-۵۵). نخستین تماس دیپلماتیک میان ایران و آلمان در سال ۱۲۷۳ق/ ۱۸۵۷م. رخ داد. در ۳ ذی‌القعده ۱۲۷۳ / ۲۵ ژوئن ۱۸۵۷م. پیمان مودت و بازرگانی در زمینه دریانوردی و بازرگانی در پاریس توسط فرخ‌خان امین‌الملک سفیر ایران در فرانسه و «کارل فرانس فن هاتسفلد ویلدنبورگ»^۲ به نمایندگی از آلمان به امضا رسید (Martin, 1959: 16).

در سال ۱۲۷۶ق/ ۱۸۶۰م. هیئتی متشکل از «ژولیوس مینوتولی»^۳ به عنوان رئیس هیئت و «هاینریش بروگش»^۴ وابسته نظامی و مترجم، از آلمان عازم ایران شد. مینوتولی برای دیدن نواحی جنوبی و کرانه‌های شمالی خلیج فارس از راه اصفهان و شیراز به بوشهر رفت (همان، ۱۷).

1. Karl Franz Von Hatzfeld Wildenbarg
2. Julius Minatoli
3. Heinrich Brugsch

در سفر اول ناصرالدین‌شاه به اروپا در سال ۱۲۹۰ق/۱۸۷۳م، در زمان اقامت در سن پترزبورگ عهدنامه «مودت، تجارت و دریانوردی» توسط سعیدالملک نماینده ایران در سن پترزبورگ و «رویس»^۱ سفیر آلمان در روسیه، بین ایران و آلمان در ۱۴ ربیع‌الثانی ۱۲۹۰ / ۱۱ ژوئن ۱۸۷۳ به امضا رسید^۲ (هدایت، ۱۳۶۳: ۱۰۵). مهم‌ترین موضوع این معاهده، ماده هجدهم آن بود که: «در صورت بروز جنگ میان یکی از طرفین معظم این پیمان با یک قدرت ثالث، حسن تفاهم و دوستی خالصانه میان طرفین معظم برقرار خواهد» (همان، همان‌جا). البته با وجود گنجاندن چنین بندی در آن پیمان، حکومت ایران نتوانست به هدف خود یعنی درگیر کردن آلمان‌ها در امور ایران برسد؛ زیرا بیسمارک صدراعظم آلمان با درک شرایط بین‌المللی و واقع‌بینی سیاسی نمی‌خواست خود را درگیر مسائل خارج از قاره اروپا کند که هیچ پیامد مثبتی برای کشورش نداشت (ظهیرنژاد ارشادی، ۱۳۷۶: ۳۰/۱). ناصرالدین‌شاه در سفر به آلمان به همراه بیسمارک صدراعظم آلمان از کارخانه اسلحه‌سازی کروپ^۳ در شهر اسن^۴ بازدید کرد (Martin, 1959: 29).

در سال ۱۳۰۰ق/۱۸۸۳م. مخبرالدوله^۵ وزیر علوم و معارف از طرف ناصرالدین‌شاه عازم برلین شد. وی حامل نامه‌هایی از طرف شاه ایران برای ولیعهد و صدراعظم آلمان به منظور جلب دوستی و حمایت آلمان‌ها و تأسیس سفارت‌خانه در پایتخت‌های دو کشور بود. رضاخان مؤیدالسلطنه در سال ۱۳۰۲ق/۱۸۸۵م. به عنوان اولین سفیر ایران عازم برلین شد (هدایت، ۱۳۶۱: ۴۸-۴۹). همچنین «گراف فن برانشویک»^۶ به عنوان اولین سفیر امپراتوری آلمان به ایران آمد و سفارتخانه آلمان را در تهران تأسیس کرد (کرزن، ۱۳۸۰: ۴۷۵-۴۷۶)؛ (Martin, 1959: 38).

1. Reuss

۲. زیرا آلمان‌ها و بیسمارک برای منزوی کردن فرانسه و انگلستان در اروپا، امپراتوری روسیه را شریک خوبی برای خود می‌دانستند؛ به همین دلیل در سال ۱۲۸۹ق/۱۸۷۲م. تزار الکساندر دوم امپراتور روسیه به «اتحادیه سه امپراتور»^۳ فرانسوا ژوزف امپراتور اتریش و ویلهلم اول امپراتور آلمان پیوست (لیتل فیلد، ۱۳۷۳: ۱۲۱).

3. Krupp

4. Essen

۵. علیقلی‌خان مخبرالدوله فرزند رضاقلی‌خان از تحصیل‌کردگان فرنگ بود. وی پس از مراجعت از فرنگ به کار امتداد خطوط تلگرافی در ایران مأمور شد. مخبرالدوله در سال ۱۲۹۶ق/۱۸۷۹م. وزیر تلگراف، در سال ۱۲۹۸ق/۱۸۸۱م. وزیر علوم و رئیس مدرسه دارالفنون، در سال ۱۲۹۹ق/۱۸۸۲م. وزیر معادن و در سال ۱۳۱۴ق/۱۸۹۶م. وزیر داخله شد. وی در سال ۱۳۱۵ق/۱۸۹۷م. از دنیا رفت (ظهیرنژاد ارشادی، ۱۳۷۶: ۴/۱).

6. Graf Von Brounsh Waik

تشکیل نیروی دریایی ایران

نخستین بار در دوره قاجار، میرزا ابوالقاسم قائم مقام فراهانی صدراعظم محمدشاه قاجار، به فکر ایجاد نیروی دریایی در دریای خزر افتاد. در مذاکرات قائم مقام فراهانی و سرگور اوزلی^۱ در سال ۱۲۲۵ق/۱۸۱۰م. مهندسان انگلیسی این پروژه را برعهده گرفتند، ولی به علت جنگ‌های ایران و روس و شکست ایرانیان و محدودیت ایرانیان در حق حاکمیت بر دریای خزر، این طرح انجام نشد (آدمیت، ۱۳۶۲: ۳۵۲).

امیرکبیر نخستین بار فکر ایجاد نیروی دریایی در کرانه‌های خلیج فارس را عملی کرد. سیاست امیرکبیر گسترش قدرت ایران در خلیج فارس بود و هدف‌هایی را دنبال می‌کرد (نشات، ۱۳۴۵: ۹۱). آدمیت اهداف امیرکبیر در ایجاد نیروی دریایی را به شرح زیر دانسته است:

۱. مبارزه با برده‌فروشی: انگلستان در تلاش برای اجازه تفتیش کشتی‌ها از دولت ایران به بهانه خرید و فروش برده بود، اما امیرکبیر این کار را در صلاحیت و مسئولیت دولت ایران می‌دانست.

۲. بندرعباس را تحت اداره مستقیم حکومت مرکزی درآورد و با فسخ اجاره‌نامه بندرعباس، دست شیوخ مسقط را از امور ایران کوتاه کرد. امیرکبیر از این کار انگیزه سیاسی و اقتصادی داشت. از نظر سیاسی، مسقط مانند بسیاری از شیوخ کرانه‌های جنوبی خلیج فارس تحت تابعیت انگلستان بود و با سرپیچی از دولت ایران، مالیات دیوانی را به صورت مرتب پرداخت نمی‌کرد. از نظر اقتصادی نیز درآمد بندرعباس سالی ۲۴ هزار تومان بود که طبق اجاره‌نامه فقط ۴۰۰۰ تومان به دولت ایران می‌رسید.

۳. نداشتن نیروی دریایی در خلیج فارس و حقیر شمردن ایرانیان از سوی سفرای انگلستان در دوره قاجار (آدمیت، ۱۳۶۲: ۳۵۴).

امیرکبیر در سال ۱۲۶۶ق/۱۸۵۰م. درصدد خرید کشتی از انگلیس برآمد و در این باره با «شیل»^۲ وزیرمختار بریتانیا در تهران گفت‌وگو کرد. شیل معتقد بود: «ایجاد نیروی دریایی کوچک توسط ایران، منافی منافع انگلستان نیست و برعکس به آرامش و امنیت خلیج فارس و سرکوب دزدان دریایی کمک می‌کند و ایران می‌تواند از بازرگانی خود در خلیج فارس پشتیبانی و بنادر خود را پاسداری و حاکمان یاغی محلی در کرانه شمالی و جنوبی خلیج فارس را سرکوب و مطیع کند و مانند عثمانی در کشتیرانی اروندرود شریک باشد. تنها احتمال سوئی که

1. Sir Gore Ouseley

2. Shell

می‌توان داد، این است که ایران به قصد لشکرکشی به بحرین با ناوگان دریایی خود باشد» (همان، ۳۵۲).

سفیر بریتانیا نظر امیرکبیر را به پالمستون وزیر امور خارجه انگلستان گزارش داد: «امیرکبیر مصمم به تشکیل نیروی دریایی در خلیج فارس است. در وهله نخست می‌خواهد چهار فروند کشتی جنگی تحصیل کند: دو فروند کشتی که هر کدام مجهز به بیست و پنج توپ باشد، به اضافه اسلحه و مهمات دیگر؛ یک کشتی بخاری به قدرت دویست اسب، با مهمات و اسلحه؛ یک کشتی بخاری هفتاد اسب بخاری که در دریا و رودخانه رفت و آمد کند، با مهمات و اسلحه» (نوابی، ۱۳۶۹: ۵۶۵).

گفتنی است شیل با این نظر موافق بود، ولی پالمستون در جواب شیل به تقاضای امیرکبیر پاسخ منفی داد. کرزن مخالفت انگلستان با افکار امیرکبیر و اقدام ناصرالدین شاه در ایجاد نیروی دریایی را ترس از اهداف تعرضی ایران دانسته و گفته است: «در باطن این نقشه، مقاصد تعرضی نسبت به خودمختاری جزایر و بنادر مروارید بحرین نهفته بود» (کرزن، ۱۳۸۰: ۴۷۵/۲). امیرکبیر پس از شنیدن پاسخ منفی انگلستان در ۸ رمضان ۱۲۶۷ق/ ۷ جولای ۱۸۵۱م، به «ژان داوود» که در مأموریت استخدام معلم برای دارالفنون در اتریش و پروس بود، دستور داد با هر دولت اروپایی که صلاح می‌داند، برای خرید دو کشتی جنگی و یک کشتی تجاری مذاکره کند (آل داوود، ۱۳۷۱: ۲۴۷). البته این اقدامات با مرگ امیرکبیر و روی کار آمدن آقاخان نوری متوقف شد.

در سال ۱۲۷۵ق/ ۱۸۵۹م. فرخ‌خان امین‌الملک وکیل کارهای سلطان مرادمیرزا حسام‌السلطنه -والی فارس در تهران- بار دیگر لزوم ایجاد یک نیروی دریایی مقتدر در خلیج فارس را به ناصرالدین شاه یادآوری کرد. او از ناصرالدین شاه خواسته بود به علت نداشتن نیروی دریایی از دخالت در امور بحرین خوداری کنند، چون به علت نداشتن نیروی دریایی مفتضح می‌شوند؛ زیرا انگلستان دارای نیروی دریایی مقتدر در خلیج فارس است، اما ایران کشتی و لوازم آزادی بحرین را ندارد. با اصرار و تقاضای سلطان مرادمیرزا حسام‌السلطنه، ناصرالدین شاه مأموری را روانه فرنگ کرد تا نسبت به خرید یک فروند کشتی جنگی اقدام کند (بینا، ۱۳۶۹: ۴۴).

همچنین کارگزار امور خارجه ایران در خلیج فارس در سال ۱۲۷۸ق/ ۱۸۶۱م. در مورد تجاوز شیخ بحرین به قطیف و دخالت کنسول انگلیس برای گوشمالی دادن شیخ بحرین، به ناصرالدین شاه نوشته بود: «شما بدون نیروی دریایی هیچ کاری نمی‌توانید انجام دهید. با وجود اینکه اسم آن خلیج فارس است ولی رسم و امورات با دولت انگلستان است» (رائین، ۱۳۵۶: ۷۲۴/۲). در نامه‌ای که ناصرالدین شاه خطاب به حسام‌السلطنه نگاشته بود، اصرار حسام‌السلطنه

فصلنامه علمی تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء (س)، سال ۳۰، شماره ۴۶، تابستان ۹۹ / ۴۱

درباره این موضوع به خوبی مشهود است: «موافق استدعا و صوابدید آن عم اکرم، مخصوصاً مأموری روانه فرنگستان شد که علی الحساب یک فروند جهاز جنگی شرعی ایتباع و به زودی روانه بحر عمان نماید» (وثوقی، ۱۳۸۴: ۴۴۴).

ناصرالدین شاه در سال ۱۲۸۲ق/۱۸۶۵م. تصمیم گرفت برای مراقبت و انتظامات بنادر خلیج فارس (ویلسون، ۱۳۶۶: ۲۹۹) و تجارت دریایی ایران در بندر بوشهر، اقتدار ایران در خلیج فارس و همچنین جلوگیری از دست‌درازی شیوخ عرب به جزایر ایرانی، از آلمان کشتی خریداری کند. البته ناصرالدین شاه محرمانه و بدون اینکه کسی و یا کشوری (انگلستان) از نیت وی آگاه شود، به مأمور خود مرتضی قلی خان که به بهانه بیماری و معالجه در کشورهای اروپایی بود، دستور داد تا یک کشتی جنگی خریداری کند (هدایت، ۱۳۶۱: ۶۱)؛ درحالی‌که کرزن^۱ این اقدام ناصرالدین شاه را با اجازه و هماهنگی انگلستان دانسته است (کرزن، ۱۳۸۰: ۴۷۴/۲).

در سال ۱۳۰۰ق/۱۸۸۳م. مرتضی قلی خان صنایع الدوله مأمور انجام این خدمت شد (هدایت، ۱۳۶۳: ۱۳۱؛ ظهیرنژاد ارشادی، ۱۳۷۶: ۲۶/۱). قرار بود این کشتی به قیمت سی هزار تومان خریداری شود، ولی به علت حیف و میل‌های مرتضی قلی خان به قیمت نود هزار تومان خریداری شد. البته مخبرالسلطنه هدایت در کتاب خود برادرش را از این تهمت مبرا دانسته است (هدایت، ۱۳۶۳: ۱۳۱).

مرتضی قلی خان کشتی تجاری پرسپولیس را خرید. کشتی مزبور در سال ۱۳۰۱ق/۱۸۸۴م. از بندر کشتی‌سازی «برفراون»^۲ همراه با ناویان‌های آلمانی به سوی خلیج فارس حرکت کرد. این کشتی در سال ۱۳۰۳ق/۱۸۸۶م. با ناویان‌ها و سایر خدمه آلمانی وارد بندر بوشهر شد (کرزن، ۱۳۸۰: ۴۷۶/۲). از آن زمان نیروی دریایی ایران از دو فروند کشتی تشکیل می‌شد. یکی به نام پرسپولیس که بزرگ‌تر و مجهزتر بود و در آب‌های ساحلی خلیج فارس قرار داشت و دیگری ناوچه شوش که کوچک و مخصوص خدمات رودخانه‌ای در رودخانه کارون بود (جناب، ۱۳۴۹: ۹۵؛ خورموجی، ۱۳۴۴: ۲۲۳). کشتی شوش به ظرفیت ۳۶ تن و درازی ۸۰ و پهنای ۱۶ پا و آبگیری آن کمتر از ۴ پا بود (کرزن، ۱۳۸۰: ۴۶۳/۲). کشتی پرسپولیس یک ناو بخاری پروانه‌ای ۸۶۰۰ تنی با ۴۵۰ اسب بخار با تالار فوقانی و اتاق‌های مجلل به شیوه مدرن آن روزگار و بسیار محکم ساخته شده بود^۳ (رائین، ۱۳۵۶: ۷۳۶/۲) که مجهز به سه دستگاه

1. Curzon

2. Berpherhown

۳. البته منابع درباره ظرفیت کشتی پرسپولیس متفق القول نیستند. کرزن و رائین ظرفیت آن را ششصد نفر دانسته‌اند.

توپ سرپُر ۹۰ میلی متری و مقداری فشنگ و باروت بود (افشار سیستانی، ۱۳۷۷: ۷۱). در سال ۱۳۰۳ق/۱۸۸۶م. مبلغ دوازده هزار تومان برای مخارج کشتی مذکور در نظر گرفته شد که این مبلغ بالاترین رقم هزینه‌ای بود که طی آن سال در سرتاسر بنادر خلیج فارس به حساب دیوان ریخته شده بود. بدین ترتیب، روزگار پرشکوه پرسپولیس آغاز شد (رائین، ۱۳۵۶: ۷۵۷/۲). مخارج هر ساله این کشتی برای دولت ایران سه هزار و پانصد لیره انگلیسی بود (نوابی، ۱۳۶۹: ۶۰۰).

اولین رئیس و فرمانده ایرانی کشتی پرسپولیس احمدخان دریایی حکمران جزایر و بنادر خلیج فارس، از رؤسای قشون و از شاگردان پیاده‌نظام مدرسه دارالفنون بود (سدیدالسلطنه، ۱۳۶۲: ۱۱۰). در ابتدا ناخداهای کشتی پرسپولیس آلمانی بودند. «هانیکه» و «آلفرد همیک» به ترتیب فرماندهی این ناو را برعهده داشتند، ولی به علت نگرفتن حقوق و مواجب از کار کنار کشیدند (رائین، ۱۳۵۶: ۷۷۰/۲).

در سال ۱۳۰۸ق/۱۸۹۰م. به پیشنهاد احمدخان دریایی کشتی پرسپولیس به ناخدایان بوشهری از جمله ناخدا ابراهیم دریانورد و ناخدا عباس دریانورد از ناخدایان مشهور بوشهری واگذار شد. وقتی ناخدا ابراهیم دریانورد نخستین سفر دریایی خود را در مقام ناخدای کشتی پرسپولیس از بندر بوشهر آغاز کرد، یک ناو انگلیسی متعاقب او به حرکت درآمد؛ زیرا هرگز تصور نمی‌کردند ایرانیان قادر به دریانوردی با آن کشتی عظیم باشند (همان، ۷۵۰/۲).

احمدخان دریایی اولین لباس نیروی دریایی ایران را طراحی^۱ و برای جلب و علاقه و دلگرمی ناخدایان و کارکنان ایرانی کشتی، حقوق منظمی تعیین کرد. حقوق ماهانه فرمانده کشتی صد تومان، حقوق ماهانه افسران زیردست ناخدایان پنجاه تومان، حقوق مکانیک‌ها هر یک ماهی بیست تومان، حق راهنمایی از دو ایستگاه دریایی بوشهر (ظهر،^۲ غاوی^۳) به داخل بندر در هر بار ده تومان و حقوق ملوانان هر ماه ده تا پانزده تومان بود (رائین، ۱۳۵۶: ۷۵۴/۲-۷۵۶). امور مکانیکی کشتی به مدت شانزده سال برعهده فردی به نام «اندروس» بود (مظفری، ۱۳۲۰: شماره ۹، ص ۳). همچنین پس از احمدخان دریایی برای مدتی رضاقلی‌خان

۱. احمدخان دریایی دستور داد دریانوردان در تابستان لباس سفید و در زمستان لباس مشکی با سردوشی مخصوص و نوارهای طلایی روی آستین و کت و پایون مشکی و شمشیر نقره‌ای و دکمه‌های طلایی داشته باشند (رائین، ۱۳۵۶: ۷۵۴/۲).

۲. لنگرگاه ظهر *zahr* از بندرگاه‌های بندر بوشهر است. این لنگرگاه در طرف مغرب بوشهر که جهازات بخاری بزرگ در آنجا لنگر می‌اندازند و تا بوشهر تقریباً دو فرسخ مسافت دارد، قرار دارد (سعادت، ۱۳۹۰: ۲۹).

۳. لنگرگاه غاوی *Ghavi* تا اسکله بوشهر یک فرسخ مسافت دارد. این لنگرگاه برای حفظ کشتی‌ها از انواع طوفان‌ها بسیار مناسب بود (سعادت، ۱۳۹۰: ۲۹).

فصلنامه علمی تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء(س)، سال ۳۰، شماره ۴۶، تابستان ۹۹ / ۴۳

نظام السلطنه و عبدالحمیدخان متین السلطنه فرماندهی آن را برعهده داشتند (حمیدی، ۱۳۸۰: ۱۸۸).

مأموریت کشتی پرسپولیس در خلیج فارس

نویسندگان داخلی و خارجی، نظریات متفاوتی درباره اهداف و نیات ناصرالدین شاه در ایجاد و راه اندازی نیروی دریایی مطرح کرده اند. کرزن نوشته است کشتی پرسپولیس بیشتر نقش مسافربری داشته تا نظامی و به دو منظور خریداری شده است: «یکی بمباران مناطق ساحلی و ترساندن حکام محلی و شیوخ و دیگری حمل خرما و مسافران حج. این کشتی حاکم بوشهر را از بندری به بندر دیگر می برد و با گلوله های خود که به ساحل شلیک می کند ترس فراوان در دل و جان ساکنان کرانه های خلیج فارس می افکند تا ابهت و عظمت حکومت شهریار ایران را نشان دهد» (کرزن، ۱۳۸۰: ۴۷۶/۲). در وظایف بیان شده برای کشتی پرسپولیس، به این موارد اشاره شده است که: «گاه گاهی حمل خرما برای شاه و یا والی فارس و نظارت بر صید مروارید جزیره خارگ» (رائین، ۱۳۵۶: ۷۳۵/۲).

دولت ایران به کمک این کشتی ها توانست قدرت خود را در بنادری چون لنگه، بندرعباس و بوشهر پایدار سازد و به همه نقاط مرزی خود در جنوب سرکشی کند و بر اوضاع بنادر و حکومت نواحی جنوب مسلط شود (political diaries of the Persian Gulf, 1990: 22).

یکی از وظایف کشتی پرسپولیس مبارزه با قاچاق بود که تحت نظارت مستقیم مأموران گمرکی انجام می گرفت. ایران تا سال ۱۳۲۹ق/۱۹۱۱م. در خلیج فارس شش کشتی بخار داشت که زیر نظر گمرکات بودند (سدیدالسلطنه، ۱۳۴۲: ۶۴۷). کشتی های نیروی دریایی ایران به نام های مازندران، گیلان، مظفری و آذربایجان، برای توقیف قایق های بادی قاچاقچیان، مأموریت های کوچک و کار پست و مراسلات، در اختیار رئیس ان گمرک خانه بودند (وادالا، ۱۳۶۴: ۳۴). سدیدالسلطنه درباره مأموریت کشتی پرسپولیس در امور گمرکات گفته است: «کشتی پرسپولیس و سایر کشتی های خریداری شده، افزون بر جابه جا کردن کارمندان گمرکات جنوب و کارگزاران ایرانی، از قاچاق اسلحه نیز جلوگیری می کردند» (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱: ۶۰۶-۶۰۹).

دولت ایران در سال های ۱۳۱۹ق/۱۹۰۱م. و ۱۳۲۰ق/۱۹۰۲م. در قشم و کیش ایستگاه بازرسی گمرک تأسیس کرد. قرار بود در جزایر هنگام، شعیب، ابوموسی و تنب بزرگ نیز ایستگاه های دیگر تأسیس شود. با تجهیز گمرکات به کشتی های مجهز، اهالی خرمشهر و بوشهر به استقبال مأموران گمرک رفتند. این حرکت ایرانیان زنگ خطر را برای انگلستان که در

خلیج فارس همه‌کاره بود، به صدا درآورد (Lorimer, 1970: 1/2905-7).

برخی محققان معتقدند که این کشتی مأموریت مهمی در خلیج فارس انجام نداد (افشار سیستانی، ۱۳۷۷: ۷۱)، ولی وجود و حضور کوتاه‌مدت این کشتی در خلیج فارس موجبات امنیت و آرامش را در کرانه‌های شمالی خلیج فارس فراهم کرد. در اینجا به مأموریت‌های نظامی و غیرنظامی کشتی پرسپولیس می‌پردازیم.

در زمان سلطنت مظفرالدین‌شاه دولت ایران درصدد تصرف گمرک محمره (خرمشهر) از دست شیخ خزعل حاکم محمره و خوزستان برآمد. دولت ایران امیدوار بود از اختلال ایجاد شده در پی تغییرات در خوزستان (کشته شدن شیخ مزعل به دست برادرش شیخ خزعل) استفاده کند و گمرک محمره را به دست گیرد. برای این منظور کشتی پرسپولیس در تاریخ ۱۱ محرم ۱۳۱۵ / ۱۲ ژوئن ۱۸۹۷ به همراه یکی از مأموران گمرک ایران، از بوشهر به سوی محمره حرکت کرد. شیخ خزعل نیز در مقابل این اقدام دولت ایران، با پشتیبانی قبیله خود (بنی‌کعب) و جلب حمایت کنسولگری بریتانیا با توجه به حمایت از تجارت آنها در منطقه، درصدد مقابله برآمد. دو روز بعد ناوچه توپ‌دار اسفینکس در کنار کنسولگری انگلستان در محمره لنگر انداخت و کشتی پرسپولیس را وادار به بازگشت کرد. بدین ترتیب، کشتی پرسپولیس در این مأموریت خود توفیقی به دست نیاورد (سترانگ، ۱۳۸۵: ۳۶-۳۷).

اولین و مهم‌ترین اقدام کشتی پرسپولیس سرکوب اعراب جواسم بود که درصدد خودمختاری و تجزیه ایران بودند. منابع محلی درباره علت شورش و طغیان اعراب جواسم در بندر لنگه روایت‌های مختلفی را بیان کرده‌اند. روزنامه حبل‌المتین در این باره نوشته است: «در ۱۴ صفر ۱۳۱۶ هـ.ق / ۴ ژوئیه ۱۸۹۸ م. شیخ محمدبن شیخ خلیفه، از شیوخ جواسم [قاسمی] بندر لنگه، بر دولت ایران یاغی و لنگه را اشغال و بر عمارت حکومتی دست یافت. اهمال دولت در اقدام تجاوزکارانه شیخ خزعل‌خان در تصرف خوزستان در همین ایام و سابقه شیوخ قاسمی در تسلط بر لنگه، از جمله دلایل گستاخی شیخ خلیفه بودند» (روزنامه حبل‌المتین، ۱۳۱۶: شماره ۳۴، ص ۱۱).

روزنامه سعادت عدم پرداخت مالیات به دولت مرکزی را علت شورش حاکم بندر لنگه دانسته و نوشته است: «هنگام اقتدار حکومت، مشایخ عرب خودسر بندر لنگه در دادن مالیات و اظهار اطاعت به دولت و تمکین اوامر دولت مرکزی چاره‌ای نداشتند. در وقت ضعف دولت و سستی حکومت زیر بار تعدیات مأمورین نمی‌رفتند. بعضی از اوقات مشایخ آن‌جا برای به دست آوردن قدرت با هم خصومت می‌نمودند. چنان‌که شیخ محمدبن خلیفه در زمان حکومت حاج محمد مهدی ملک‌التجار،^۱ شیخ یوسف ضابط بندر لنگه را مقتول نمود و خودش به جای

۱. حاج محمد معین‌التجار بوشهری از بازرگانان سرشناس عصر ناصری و دارای درجه سرتیپی و هزار تومان از

شیخ یوسف متصدی حکومت بندر لنگه گردید» (سعادت، ۱۳۹۰: ۱۲۶).

سدیدالسلطنه در مورد فتح لنگه با کشتی پرسپولیس و انقراض اعراب جواسم در بندر لنگه گفته است: «دیگران چون دیدند محمدبن خلیفه از جسارت خود خسارت نبرده، همین هوا را پیدا کردند. شیخ حسن پسر شیخ مذکوره آل جباره^۱ بندر عسلویه^۲ را که جزء دشتی^۳ بوده تصرف کرده صبر اولیای دولت طاق شده رفع هر دو غائله را از احمدخان دریاییگی که حکومت بنادر داشته، خواستند. شب هفدهم شوال ۱۳۱۶هـ.ق / ۲۸ فوریه ۱۸۹۹م. پرسپولیس و همراهان از عسلویه همراه با چریک‌های دشتی، انگالی،^۴ چاه کوتاهی^۵ و تنگستانی^۶ حرکت کرده شب نوزدهم شوال ساعت هشت شب به لنگه رسیده در عرض سه ساعت کلیه استعداد در برابر جسته^۷ پا به شهر گذاشتند. روز بیستم شوال بیشتر اتباع شیخ مقاومت نتوانستند و محمدبن خلیفه فراراً به شییکویه رفت بعد متوطن عمان و مقیم دویی شد» (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۱: ۲۰۶-۲۰۸).

درباره این واقعه روزنامه حبل‌المتین نیز گزارش داده است (حبل‌المتین، ۱۳۱۶، شماره ۳۸: ص ۱۴). پس از فتح و پیروزی دریاییگی بر محمدبن خلیفه، تلگرافی مبنی بر شرح کارهای خود برای دولت مرکزی فرستاد (شیبانی، ۱۳۶۶: ۳۴۶-۳۴۷). دریاییگی همچنین در ذی‌الحجه ۱۳۱۶ق / آوریل ۱۸۹۹م. به بحرین حمله کرد و بحرین را از دست اعراب نجات داد؛ به همین

طرف دولت بود. چندین دوره به وکالت مردم بوشهر در مجلس شورای ملی منصوب شد. بنای ساختمان گمرک بوشهر و مدرسه معینی از ساخته‌های اوست (حمیدی، ۱۳۸۰: ۱۷۰).

۱. آل جباره همان خاندان آل نصوری است که به نام جد آنها یعنی شیخ جباره اول، در اواخر دوره صفویه حکومت بحرین را داشتند. سپس با تصرف بحرین توسط نادرشاه افشار او و فرزندانش به کنگان آمدند و در زمان کریم‌خان زند حکومت کنگان را به دست آوردند. شیخ حسن پسر شیخ مذکور بود که پس از پدر به حکومت رسید. حوزه نفوذ این خاندان شامل کنگان، عسلویه، طاهری (سیراف)، گاوبندی، نخل‌تقی و گاهی گله‌دار هم بود (حمیدی، ۱۳۸۰: ۵۷).

۲. بندر عسلویه از بنادر قدیمی فارس و بنادر ثلاثه دشتی در جغرافیای تاریخی فارس و امروزه از بنادر استان بوشهر است.

۳. دشتی منطقه بزرگ در گرمسیر ایالت فارس در دوره قاجار و امروزه شهرستانی در استان بوشهر به مرکزیت خورموج (Khormoj) است.

۴. Angali: انگالی ناحیه کوچکی در شمال شرقی بوشهر است. انگالی در گذشته جزو دشتستان بود، ولی در اواخر دوره قاجار جزو قلمرو حکمرانی بنادر خلیج فارس به شمار می‌رفت (لوریمر، ۱۳۹۴: ۱۴۷).

۵. «چاه‌کوتاه» روستایی در میانه جاده بوشهر به برازجان (راه شاهی) مرکز حکومت شیخ حسین‌خان چاه‌کوتاهی.

۶. تنگستان از مناطق گرمسیر جز حکومت ایالت فارس در دوره قاجار بوده و البته برخی نواحی ساحلی آن جزو حکومت بنادر و جزایر خلیج فارس بوده و امروزه شهرستانی در استان بوشهر به مرکزیت آهرم (Ahram) است.

۷. Jasha: نام روستایی در نزدیکی بندرلنگه است.

دلیل به منصب امیرتومانی و دریافت حمایل و نشان مخصوص نائل شد (سپهر، ۱۳۸۶: ۳۶۸/۱). احمدخان دریاییگی نیز در شب چهاردهم یعنی شب مولود اعلیحضرت شاهنشاهی، در محل حکومتی به همین مناسبت جشن ملوکانه‌ای گرفت و از همه بزرگان و اشراف پذیرایی کرد و به همین دلیل شاه یک قبضه شمشیر درجه دوم به وی مرحمت کرد (شیبانی، ۱۳۶۶: ۳۴۲).

احمدخان دریاییگی به کمک کشتی پرسپولیس در سال ۱۳۱۷ق/۱۹۰۰م. به ضبط اسلحه در بنادر پرداخت و به پاس این خدمات، یک قطعه تمثال همایونی از پادشاه پاداش گرفت (سپهر، ۱۳۸۶: ۴۷۵/۲؛ شیبانی، ۱۳۶۶: ۳۵۹). درباره قاجاق اسلحه در بوشهر و بنادر جزء آن در کتاب تاریخ بوشهر آمده است: «در اوایل سلطنت مظفردالدین شاه قاجار انگلستان دولت ایران را طوعاً و کراهاً وادار به منع دخول اسلحه به خاک ایران نمود. منع مذکور باعث شیوع قاجاق اسلحه در تمام بنادر شد و اسباب یک نوع مدخول برای خائنین گردید و از طرف دیگر این منع سبب شد که اجانب در امور خلیج فارس به همین بهانه دخالت کنند. اگرچه قاجاق در تمام بنادر جزء ایران مثل چابهار، بنادر شیبکوه،^۱ بنادر دشتی و تنگستان شیوع داشت ولی عمده قاجاق در بندر دلوار^۲ در شش فرسخی جنوب بوشهر، بندر ریگ^۳ در دوازده فرسخی شمال بوشهر و بندر رود جله^۴ در شش فرسخی شمال بوشهر بود» (سعادت، ۱۳۹۰: ۳۷).

روزنامه مظفری در مورد مأموریت کشتی پرسپولیس در سرکوبی قاجاقچیان اسلحه در بنادر دشتی گزارش داده است که: «در حرکت کشتی پرسپولیس از عباسی به بوشهر، در بندر دیر^۵ که مرکز بنادر ثلاثه دشتی^۶ است و بندر کنگان^۷ با اشرار دشتی که مدیر گمرک بندر دیر به نام میرزا کاظم را اسیر و گمرک را غارت کرده بودند و میرزا غلامعلی مدیر کل گمرکات بنادر ثلاثه را با ۴ نفر کارمند دیگر به قتل رسانده بودند سرکوب کرد» (روزنامه مظفری، ۱۳۲۸: شماه ۲۶: ۱۲-۱۳).

یکی از مأموریت‌های کشتی پرسپولیس سرکوب آزادی‌خواهان و مشروطه‌خواهان بود.

۱. بنادر شیبکوه (Shibkuh) از منطقه دشتی در شمال استان تا بندر مغو (Mughu) در جنوب بوده است. شیبکوه به معنی زیر ارتفاعات است (لوریمر، ۱۳۹۴: ۲۰۱).

۲. اصل دلبار: دلوار (Delvar) مرکز تنگستان ساحلی در شهرستان تنگستان.

۳. بندر ریگ (Rig) از بنادر شهرستان گناوه در استان بوشهر.

۴. رود حله (Rud Hilleh) مأخوذ از نام رودخانه‌ای به همین نام (لوریمر، ۱۳۹۴: ۱۳۳).

۵. بندر دیر (Dayyer) مرکز شهرستان دیر در استان بوشهر.

۶. در دوره قاجار اصطلاح بنادر ثلاث شامل بندر دیر، کنگان، طاهری (سیراف) و عسلویه بوده است.

۷. بندر کنگان (Kangan) مرکز شهرستان کنگان در استان بوشهر.

ناخدا عباس دریانورد در خاطرات خود نوشته است: «در سال ۱۳۲۶هـ.ق / ۱۹۰۸م. به همراه احمدخان دریابییگی حکمران بنادر مأموریت یافته با کشتی پرسپولیس به بندرعباس رفته و فتنه شخصی به نام حسین معروف به سپهسالار کله کن^۱ و نیروهایش را انجام دادیم و به بوشهر مراجعت کردیم». (مشایخی، ۱۳۹۲: ۵۷).

احمدخان دریابییگی آزادی خواهان و حاکمان محلی از جمله رئیس علی دلواری و حسن بخشوی آنبارکی را نیز سرکوب کرد. این ماجرای در کتاب آبی چنین آمده است که: «دریابییگی توسط قاصد به رئیس علی^۲ و حسن بخشو^۳ که دو نفر رئیس متمرّد تنگستانی می باشند اولتیماتوم فرستاد. مضمون اولتیماتوم این بود که رئیس علی باید دلوار را به زایر خضرخان^۴ تسلیم نماید که در آن نقطه به ریاست گمرک منصوب و مسئول عایدات آنجا است و نیز رئیس علی و حسن بخشو لازم است تمام اموال و وجوهاتی را که از بوشهر غارت کرده اند مسترد دارند. در ۱۱ جمادی الثانی ۱۳۲۷ق / ۳۰ ژوئن ۱۹۰۹م. در شمشیری^۵ به دریابییگی خبر رسید که رئیس علی و حسن بخشو شکست خورده از دهات خود دلوار و آنبارک به کوه فرار کردند. دریابییگی دلوار را به دست پسر زایر خضرخان اهرمی سپرد و شخصی به نام محمدباقر را به ریاست گمرک آن نقطه منصوب کرد. دریابییگی ده آنبارک را به توپ بسته و متصرف شده و سپس در ۱۲ جمادی الثانی ۱۳۲۷ق / ۱ ژوئیه ۱۹۰۹م. خیال دارد به دلیل عدم اطاعت رئیس علی دلوار را مورد حملات قرار بدهد در همان روز به کشتی پرسپولیس فرمان داده تا او را از طرف دریا همراهی نمایند» (کتاب آبی، ۱۳۶۳: ۷۱۶/۳).

یکی دیگر از مأموریت های کشتی پرسپولیس مبارزه با تجارت غیرقانونی اسلحه در بندر جاسک بود. کاکس در این باره نوشته است: «در صفر ۱۳۲۸ق / فوریه ۱۹۱۰م. که عالیجناب احمدخان دریابییگی با کشتی پرسپولیس به بندر جاسک رفت، یکی از افسران اطلاعاتی

۱. حسین حاجی آبادی معرف به «سالار و سپهسالار کله کن» یکی از سران نظامی سید عبدالحسین لاری از رهبران مشروطه خواه جنوب ایران در نواحی لارستان و بندرعباس بود که نهاجات گسترده او به مقر مستبدان در بندر عباسی و لنگه مشهور است (مشایخی، ۱۳۹۲: ۵۷).

۲. منظور از رئیس علی در اینجا رئیس علی دلواری از سران قیام جنوب علیه انگلستان در جنگ جهانی اول است.
۳. اصل: حسن باکشو؛ حسن بخشو آنبارکی (Anbaraki) منسوب به روستای آنبارک؛ کدخدای روستای آنبارک از روستاهای تنگستان بود.

۴. اصل: زائر قادر.

۵. شمشیری از روستاهای تنگستان به عنوان زادگاه و مسقط الرأس زایر خضرخان اهرمی بود. زایر خضرخان اهرمی از سران قیام جنوب علیه انگلستان در جنگ جهانی اول بوده است. برای اطلاع از شخصیت و مبارزات زایر خضرخان اهرمی ر.ک. (امیری، ۱۳۹۴).

انگلستان از ایشان خواستند تا مسیر برکت‌خان رئیس قبایل بیابان^۱ را که سرگرم تجارت غیرقانونی اسلحه است تعقیب کند. دریابگی در فرصتی مناسب پسر برکت‌خان را فریب داد و در کشتی پرسپولیس او را به دام انداخت و سپس او را با خود به بوشهر انتقال و به زندان انداخت» (کاکس، ۱۳۷۷: ۹۴).

اقدام دیگر حکومت جزایر و بنادر خلیج فارس به وسیله کشتی پرسپولیس، جمع‌آوری اطلاعات سیاسی، نظامی، اجتماعی و اقتصادی کرانه‌های شمالی خلیج فارس بود. هیئت دولت ابتدا طی حکمی در ۱۳۳۶ق/ ۱۹۱۸م. موقرالذوله را از سمت حکومت بنادر عزل و اسدالله یمین اسفندیاری ملقب به یمین‌الممالک را در سمت کارگزاری بنادر خلیج فارس منصوب کرد (تحولات صفحات جنوبی ایران، ۱۳۸۱: ۱۳۹).

کارگزاری بنادر خلیج فارس پس از دریافت ابلاغ دولت، مقدمات انجام این سفر را فراهم کرد. کشتی پرسپولیس و ناخدای ایرانی آن «کاپیتان عبدالرحمن» در طول این مأموریت او را همراهی می‌کردند. تمام بنادر و جزایر خلیج فارس در این مأموریت پنج ماهه مورد بازدید قرار گرفتند^۲ (همان، ۵).

پایان کار کشتی پرسپولیس

با ورود و نفوذ آلمان‌ها در خلیج فارس، روسیه و انگلستان به شدت با نفوذ آلمان در خلیج فارس به مخالفت برخاستند (لیتن، ۱۳۶۷: ۲۵). دلیل مخالفت بریتانیا با تجهیز نیروی دریایی ایران توسط آلمان‌ها این بود که این نقشه ایران با هدف دستیابی ایران بر جزایر خلیج فارس و صیدگاه‌های مروارید بحرین است (وادالا، ۱۳۶۴: ۳۴). دولت انگلستان به هیچ وجه نمی‌توانست ببیند کشتی‌های ایرانی با ملوانان آلمانی در خلیج فارس رفت و آمد کنند. از این رو، رونالد تامسون وزیر مختار انگلستان در تهران، در این قضیه مداخله کرد و پایان خدمت ملوانان آلمانی و لغو سفارش و خرید کشتی‌های دیگر را خواستار شد. از سوی دیگر، روس‌ها نیز که از شنیدن خبر تأسیس راه آهن در شمال ایران توسط آلمان‌ها به شدت ناراحت شده بودند، به صورت رسمی توسط سفیر خود در تهران به این کار دولت ایران اعتراض کردند و لغو این عملیات را خواستار شدند (نائبیان، ۱۳۷۲: ۱۷۷).

۱. «بیابان» از مناطق توابع بندر سیریک در استان هرمزگان.

۲. برای اطلاع کامل از جزایر و بنادر مورد بازدید و پرسش‌هایی که از ضابطان و کدخدایان بنادر و جزایر می‌شد و هم‌چنین گزارش این سفر که در سی و یک نمره جداگانه تنظیم شده است، رک. تحولات سیاسی صفحات جنوبی ایران (۱۳۸۱).

ناآگاهی پادشاهان قاجار و برخی دولتمردان از سیاست‌های استعماری، در کنار ضعف نیروی دریایی ایران از مهم‌ترین مشکلات سیاسی و اقتصادی در خلیج فارس و کرانه‌های شمالی بود. کارگزار اول خلیج فارس درباره منافع و موقعیت نظامی و دریایی جزیره هنگام و خلیج فارس، از دولت خواست یک نفر نایب‌الحکومه را با تجهیزات لازم به آنجا بفرستند: «حاکم بنادر با اطلاع کارگزار، یک نفر تربیت شده باسواد و با اطلاع انتخاب و به آنجا مأمور بفرستند. آدم بی‌سواد بیکاره و بی‌اطلاع، چنان‌که معمول این صفحات است، مأمور نمایند که عدمش به از وجودش باشد» (ظهیرنژاد ارشادی، ۱۳۷۵: ۵۷۴/۵-۵۷۶). روزنامه یادگار جنوب هم درباره خرابی بنادر و فساد در هیئت حاکمه نوشت: «جمع اداره خائن و مرتشی به علاوه تنبل و کار نکن و بی‌شرف هستند. امروز وجوه اشخاص عاقل کار کن از برای جنوب، کمال لزوم و وجوب دارد. عباسی، بوشهر، محمره و لنگه که کلید خزاین ایران است، بی‌پاسبان به دست مشتی افاعی و اهریمن افتاد. ای وکلای ملت همتی کنید و دولت را از بی‌اعتنایی به جنوب خاصه بنادر بیدار سازید». (روزنامه یادگار جنوب، ۱۳۲۹: شماره ۱۲، ص ۵).

مشکلات سیاسی و اقتصادی ایران و ضعف مالی دولت‌های پس از مشروطه، گریبان‌گیر بنادر جنوب شده بود. کشتی‌هایی که ناصرالدین‌شاه و مظفرالدین‌شاه خریده بودند، به تدریج فرسوده شدند و ایرانیان نمی‌توانستند هزینه‌های تعمیر آنها را پردازند؛ به همین دلیل هرگز مورد استفاده دولت ایران برای اعمال حاکمیت در خلیج فارس قرار نگرفت. مظفرالدین‌شاه که از صرف هزینه‌های گزاف برای نگهداری کشتی به ستوه آمده بود، از امین‌السلطان خواست تا درباره آن تصمیم‌گیری کند (اعتمادالسلطنه، ۱۳۵۰: ۳/۵۹۹). میرزا احمدخان دریایی‌گی در شوال ۱۳۱۴ق/مارس ۱۸۹۷م. از امین‌السلطان مخارج کارکنان و مهندسان کشتی پرسپولیس را تقاضا کرد، اما امین‌السلطان به جای پرداخت هزینه به میرزا احمدخان، لقب دریایی‌گی و فرماندهی کشتی پرسپولیس را واگذار کرد (حمیدی، ۱۳۷۸: ۲۴۵-۲۴۶). همچنین ناخدا ابراهیم ناخدای کشتی پرسپولیس در دوره مظفرالدین‌شاه به روزنامه مظفری گلابه کرد: «چهل پنجاه هزار روپیه خرج تعمیر پرسپولیس است که سود ندارد. از بوشهر به طهران تلگراف شده که مجلس بودجه‌ای برای تعمیر این کشتی‌ها در نظر نگیرد زیرا فرسوده‌اند و بهتر است اینها فروخته شود و کشتی نو بخرند» (مظفری، ۱۳۱۹: شماره ۴، ص ۳-۴).

کشتی پرسپولیس در دوره احمدشاه در سال ۱۳۱۳ق/۱۸۹۵م. هنگامی که وارد لنگرگاه غاوی بندر بوشهر شد، برای همیشه از حرکت باز ایستاد. در ابتدا طی یک سفر دریایی، محور پروانه ناو شکست و هنگامی که از آخرین سفر خود به بندر بوشهر وارد می‌شد، در شن و گل و لای گرفتار آمد. مبلمان و اشیای قیمتی این کشتی به گمرک بوشهر منتقل شد و مخزن

سوخت و محل ذخیره مواد نفتی آن نیز برای کشتی مظفری و قایق‌های توپ‌دار ضد قاجاق مورد استفاده قرار گرفت^۱ (رائین، ۱۳۵۶: ۷۵۶/۲). در دوره رضاشاه پهلوی با تشکیل نیروی دریایی ایران به صورت مدرن، در ۱۴ آبان ۱۳۱۱ / ۵ نوامبر ۱۹۳۲ با خرید شش ناو به نام‌های ببر، پلنگ، کرکس، شهباز، سیمغ و شاهین، بار دیگر سیادت دریایی ایرانیان بر آب‌های خلیج فارس آغاز شد (اقتداری، ۱۳۸۹: ۲۳۷).

نتیجه‌گیری

خلیج فارس در قرن نوزدهم و بیستم به دلیل ارتباط و ادامه اقیانوس هند مورد توجه استعمارگران قرار گرفت و به همین دلیل در دوره قاجاریه بنادر و جزایر خلیج فارس و مناطق کرانه و پس کرانه شمالی و جنوبی آن که ارزش سیاسی، نظامی و اقتصادی (صادرات و واردات انواع کالا) داشتند، علاوه بر اهمیت منطقه‌ای دارای اهمیت بین‌المللی نیز شدند.

اعاده حاکمیت ایران و ایجاد امنیت خلیج فارس و جزایر و بنادر و کرانه‌های آن، برای حکومت قاجاریه به‌خصوص در نیمه دوم پادشاهی ناصرالدین شاه امری مهم بود و با توجه به گستردگی قلمرو قاجاریه و دوری از منطقه خلیج فارس، می‌توانست موجب تداوم حیات سیاسی حکومت و سرکوب شورش‌ها و راهزنی‌ها شود؛ بدین منظور ناصرالدین شاه درصدد تشکیل نیروی دریایی برآمد، ولی به علت مشکلاتی چون ساختار سیاسی و نظامی دولت قاجار و مداخلات دولت انگلستان و به‌خصوص ترس آنها از توسعه نفوذ آلمان در خلیج فارس از طریق نفوذ در نیروی دریایی ایران، این طرح کارایی لازم را نداشت.

کشتی پرسپولیس به عنوان تنها کشتی مجهز نیروی دریایی ایران که با هدف مقابله با اقدامات و دخالت‌های انگلستان در امور بنادر و جزایر ایران در خلیج فارس خریداری شده بود، نه تنها هیچ کاری در این مورد انجام نداد، بلکه ضعف نیروی دریایی ایران در این آبراه، بعدها خود موجبات جدایی برخی جزایر و نواحی کرانه‌ای جنوبی خلیج فارس را فراهم کرد. کشتی پرسپولیس توانست حکام گردنکش داخلی در کرانه‌های شمالی خلیج فارس را که با شورش و عدم پرداخت مالیات سرانه خود، موجب آشفتگی سیاسی و اقتصادی می‌شدند، سرکوب کند. همچنین در برخی موارد حکمران بنادر و جزایر خلیج فارس در بوشهر، به وسیله

۱. کشتی پرسپولیس در دوره رضاشاه پهلوی در سال ۱۳۰۶ ش/۱۹۲۷م. در فاصله دو کیلومتری جنوب شرقی بندر بوشهر پهلو گرفت و با گذشت زمان به زیر آب رفت. این کشتی در سال ۱۳۸۵ ش/۲۰۰۶م. از دریا بیرون کشیده شد و اکنون در موزه نیروی دریایی بوشهر نگهداری می‌شود و در معرض دید بازدیدکنندگان است (روزنامه نسیم جنوب، ۱۳۸۵: شماره ۱۷، ص ۶).

فصلنامه علمی تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء(س)، سال ۳۰، شماره ۴۶، تابستان ۹۹ / ۵۱

کشتی پرسپولیس به سرکوبی آزادی خواهان و مشروطه خواهان پرداختند. بنابراین کشتی پرسپولیس در امنیت داخلی بیشتر از امنیت خارجی مؤثر بوده است.

منابع و مأخذ

الف. کتابها و مقالات

- آدمیت، فریدون (۱۳۶۲)، *امیرکبیر و ایران*، تهران: شرکت سهامی انتشارات خوارزمی.
- آل داوود، سید علی (۱۳۷۱)، *نامه های امیرکبیر به انضمام رساله نوادر الامیر*، تهران: نشر تاریخ ایران.
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان (۱۳۵۰)، *تاریخ منتظم ناصری*، تصحیح محمداسماعیل رضوانی، ج ۳، تهران: دنیای کتاب.
- افشار سیستانی (۱۳۷۷)، *جزیره هندورابی و دریای پارس و نگاهی به جزیره فارو و قارورگان*، تهران: انتشارات روزبه.
- اقبال، عباس (۱۳۲۸)، *مطالعاتی در باب بحرین و جزایر و سواحل خلیج فارس*، تهران: چاپخانه مجلس.
- اقتداری، احمد (۱۳۸۹)، *خلیج فارس از دیرباز تاکنون*، تهران: انتشارات امیرکبیر.
- امیری، حیدر (۱۳۹۴)، *سیری در شخصیت و مبارزات زائر خضرخان اهرمی (تنگستانی) امیراسلام در جنگ جهانی اول*، بوشهر: انتشارات خانه ریاضیات.
- بینا، علی اکبر (۱۳۶۹)، «تاریخ دوهزار و پانصد ساله خلیج فارس»، مجموعه مقالات خلیج فارس مرکز مطالعات خلیج فارس، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی وابسته به وزارت امور خارجه جمهوری اسلامی ایران، تهران: انتشارات وزارت امور خارجه.
- پاتر، لارنس جی (۱۳۹۳)، *تاریخ خلیج فارس از قدیم ترین دوران تاکنون*، ترجمه محمد آقاجری، تهران: انتشارات ققنوس.
- پیرا، فاطمه (۱۳۸۸)، «جایگاه آلمان در قرارداد ۱۹۰۷ م. روس و انگلیس»، مجموعه مقالات ایران در سیاست جهانی در آغاز قرن بیستم، به کوشش منیر قادری و زیر نظر داریوش رحمانیان، تهران: خانه کتاب.
- تحولات صفحات جنوبی ایران (۱۳۸۱)، به کوشش محمد باقر وثوقی، تهران: انتشارات مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی.
- جمال زاده، محمدعلی (۱۳۶۷)، *گنج شایگان*، تهران: انتشارات کتاب تهران.
- جناب، محمدعلی (۱۳۴۹)، *خلیج فارس، نفوذ بیگانگان و رویدادهای سیاسی ۱۸۷۵-۱۹۰۰ م*، تهران: انتشارات پژوهشگاه علوم انسانی.
- حسینی فسایی، میرزا حسن (۱۳۸۲)، *فارسنامه ناصری*، تصحیح منصور رستگار فسایی، ج ۲، تهران: امیرکبیر.

۵۲ / نیروی دریایی ایران با تأکید بر نقش کشتی پرسپولیس در امنیت خلیج فارس ... / حیدر امیری

- حمیدی، سید جعفر (۱۳۷۸)، *بوشهر در مطبوعات عصر قاجار*، تهران: مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران.
- (۱۳۸۰)، *فرهنگ‌نامه بوشهر*، تهران: سازمان چاپ و انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- خورموجی، محمدجعفر (۱۳۴۴)، *حقایق الاخبار ناصری*، به کوشش حسین خدیوجم، تهران: کتابفروشی زوار.
- راین، اسماعیل (۱۳۵۶)، *دریانوردی ایرانیان*، ج ۲، تهران: انتشارات جاویدان.
- سپهر، عبدالحسین خان (۱۳۸۶)، *مرات الوقایع مظفری*، تصحیح عبدالحسین نوایی، ج ۱، ۲، تهران: میراث مکتوب.
- ستاندیش، جان (۱۳۸۳)، *ایران و خلیج فارس*، ترجمه عبدالرضا سالار بهزادی، تهران: نشر نی.
- سترانگ، ویلیام تئودور (۱۳۸۵)، *حکومت شیخ خزعل بن جابر و سرکوب شیخ‌نشین خورستان: بررسی عملکرد امپریالیسم بریتانیا در جنوب غربی ایران ۱۸۹۷-۱۹۲۵ م/ ۱۲۷۶-۱۳۰۴ هـ.ق*، ترجمه صفاءالدین تبرائیان، تهران: مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران.
- سدیدالسلطنه، محمدعلی خان (۱۳۴۲)، *بندرعباس و خلیج فارس اعلام الناس فی احوال بندر عباس*، تصحیح احمد اقتداری، تهران: انتشارات دنیای کتاب.
- (۱۳۶۲)، *سفرنامه سدیدالسلطنه (التدقیق فی سیر الطریق)*، تصحیح و تحشیه احمد اقتداری، تهران: انتشارات دکتر محمود افشار یزدی.
- (۱۳۷۱)، *سرزمین‌های شمالی پیرامون خلیج فارس و دریای عمان در صد سال پیش*، تعلیقات احمد اقتداری، تهران: انتشارات جهان معاصر.
- سعادت، محمدحسین (۱۳۹۰)، *تاریخ بوشهر*، تصحیح و تحقیق عبدالرسول خیراندیش و عمادالدین شیخ‌الحکمایی، تهران: انتشارات میراث مکتوب.
- شمیم، علی‌اصغر (۱۳۷۴)، *ایران در دوره سلطنت قاجار*، تهران: انتشارات مدبر.
- شببانی، میرزا ابراهیم (۱۳۶۶)، *منتخب التواریخ*، تهران: انتشارات علمی.
- ظهیرنژاد ارشادی، مینا (۱۳۷۵)، *گزیده اسناد خلیج فارس*، ج ۵، تهران: اداره انتشارات وزارت امور خارجه.
- (۱۳۷۶)، *گزیده اسناد روابط ایران و آلمان*، ج ۱، تهران: انتشارات وزارت امور خارجه.
- فرامرزی، احمد (۱۳۴۶)، *راه‌آهن اروپا و خلیج فارس*، به کوشش حسن فرامرزی، تهران: انتشارات داورپناه.
- کاکس، سرپرسی (۱۳۷۷)، *گزارش‌های سالانه سرپرسی کاکس سرکنسول انگلیس در بوشهر (۱۹۰۵-۱۹۱۱ م/ ۱۳۲۹-۱۳۳۳ ق)*، ترجمه حسن زنگنه، قم: انتشارات پروین با همکاری مرکز بوشهرشناسی.
- کتاب آبی: *گزارش‌های محرمانه وزارت امور خارجه انگلیس درباره انقلاب مشروطه ایران (۱۳۶۳)*، به کوشش احمد بشیری، ج ۳، تهران: نشر نو.

فصلنامه علمی تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء (س)، سال ۳۰، شماره ۴۶، تابستان ۹۹ / ۵۳

- کرزن، جرج ناتانیل (۱۳۸۰)، *ایران و قضیه ایران*، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، ج ۲، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- لوریمر، جان گوردون (۱۳۹۴)، *سواحل خلیج فارس (بوشهر، دشتستان، تنگستان، دشتی، لیراوی، حیات داود، رود حله، انگالی، شبیکوه)*، ترجمه عبدالرسول خیراندیش، تهران: آباد بوم.
- لیتل فیلد، هنری ویلسون (۱۳۷۳)، *تاریخ اروپا از ۱۸۱۵ به بعد*، ترجمه فریده (قرچه داغی) صحیحی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- لیتن، ویلهلم (۱۳۶۷)، *ایران از نفوذ مسالمت آمیز تا تحت الحمایگی: اسناد و حقایق درباره تاریخ نفوذ اروپاییان در ایران (۱۸۶۰-۱۹۱۹)*، ترجمه مریم میر احمدی، تهران: انتشارات معین.
- مشایخی، عبدالکریم (۱۳۹۲)، *ناخدا عباس دریانورد*، قم: انتشارات صحیفه خرد.
- نائیبان، جلیل (۱۳۷۲)، *روابط ایران با دول خارجی در دوره قاجار*، تهران: انتشارات فردادبه.
- نشات، صادق (۱۳۴۵)، *تاریخ سیاسی خلیج فارس*، تهران: کانون کتاب.
- نعمتی، نورالدین، علی اکبر کجباف و مرتضی دهقان نژاد (۱۳۸۹)، «روابط ایران و آلمان ۱۸۵۰ تا ۱۹۱۸م/ ۱۲۷۴ تا ۱۳۳۶ق»، *فصلنامه سیاست*، شماره ۴، صص ۳۳۵-۳۵۰.
- نوایی، عبدالحسین (۱۳۶۹)، *ایران و جهان از قاجاریه تا پایان عصر ناصری*، تهران: انتشارات هما.
- وادالا، ر. (۱۳۶۴)، *خلیج فارس در عصر استعمار*، ترجمه شفیع جوادی، تهران: انتشارات سحاب.
- وثوقی، محمدباقر (۱۳۸۴)، *تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار*، تهران: انتشارات سمت.
- ویلسون، آرنولد (۱۳۶۶)، *خلیج فارس*، ترجمه محمد سعیدی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- هدایت، مهدیقلی خان (۱۳۶۱)، *خاطرات و خطرات*، تهران: انتشارات زوار.
- (۱۳۶۳)، *گزارش ایران*، تهران: انتشارات نقره.

ب. روزنامه‌ها

- *حبل‌المتین* (پنج شنبه ۲۳ ربیع‌الاول ۱۳۱۶ / ۱۱ آگوست ۱۸۹۸)، سال ششم، شماره ۳۴، کلکته.
- (دوشنبه ۱۱ ربیع‌الثانی ۱۳۱۶ / ۲۹ آگوست ۱۸۹۸)، سال ششم، شماره ۳۸، کلکته.
- *مظفری* (یکشنبه ۱۴ شوال ۱۳۱۹ / ۲۴ ژوئیه ۱۹۰۲)، سال اول، شماره ۴، بوشهر.
- (چهارشنبه ۲۲ جمادی‌الثانی ۱۳۲۰ / ۲۷ آگوست ۱۹۰۲)، سال دوم، شماره ۹، بوشهر.
- (یکشنبه ۲۴ ذی‌قعدة ۱۳۲۸ / ۲۷ نوامبر ۱۹۱۰م)، سال دهم، شماره ۲۶، بوشهر.
- *نسیم جنوب* (شنبه ۱۴ / ۷ / ۱۳۸۵)، سال چهارم، شماره ۱۷، بوشهر.
- *یادگار جنوب* (شنبه ۶ رمضان ۱۳۲۹ / ۳۱ آگوست ۱۹۱۱)، سال اول، شماره ۱۲، تهران.

ج. منابع لاتین

- Lorimer, J. G. (1908-1915), *Gazetteer of the Persian Gulf, Oman and central Arabia*, Vol 1, part IA Historical, Calcutta, Republished by grey International West Mead, England.
- Martin, B. G. (1959), *German-Persian Diplomatic Relations 1873- 1912*, Hague.
- *Politica Diaries of the Persian Gulf 1904-1965*, (1990), Vol 1, archive edition, Oxford: Redwood burn press.

List of sources with English handwriting

A) Books and Articles

- Ādamīyat, Firaydūn (1362 Š.), *Amīr Kabīr va Īrān*, Tehran: Širkat-e Sahāmi-ye Entišārāt-e Kārazmī. [In Persian]
- Āle Dāwūd, Sayyed ‘Alī (1371 Š.), *Nāmahā-ye Amīr Kabīr bi Enzīmām-e Risāla-ye Navādir al-Amīr*, Tehran: Našr-e Tārīk-e Īrān. [In Persian]
- Afšār Sīstānī, Īraj (1377 Š.), *ĵazīra-ye Hindorābī va Drayā-ye Pārs va Nīgāhī bi ĵazīra-ye Fāro va Qārūgān*, Tehran: Entišārāt-e Rūzbih. [In Persian]
- Amīrī, Heidar (1394 Š.), *Sairī dae Šakšīat va Mobārīzāt-e Zāyir kīzr kān Ahramī (Tangīstānī) Amīr Eslām dar ĵang-e ĵahānī-ye Avval*, Bushehr: Entišārāt-e kāna-ye Rīāzīāt. [In Persian]
- Bīnā, ‘Alī Akbar (1369 Š.), “Tārīk-e Do Hizār va Pānsād Sāla-ye kalīj-e Fārs”, *Mojmū ‘a Magālāt-e kalīj-e Fārs Markaz-e Moṭāli ‘āt-e kalīj-e Fārs*, Daftar-e Moṭāli ‘āt-e Sīāsī va Beinalmillī Vābasta bi Vizārat-e Omūr-e kārīja-ye ĵomhūrī-ye Eslānī-ye Īrān, Tehran: Entišārāt-e Vizārat-e Omūr-e kārāja. [In Persian]
- Cox, Sir Percy (1377 Š.), *Gozārišhā-ye Sālāna-ye Sir Percy Cox Sar Konsūl-e Engilīs dar Būšīhr (1905-1911 AD./1329-1333 AH.)*, translated by Ḥasan Zangana, Qom: Entišārāt-e Parvīn, Markaz-e Būšīhršīnāsī. [In Persian]
- Eqbāl, ‘Abbas (1328 s.), *Moṭāli ‘ātī darbāba Bahraīn va ĵazāyir va Savāḥīl-e kalīj-e Fārs*, Tehran: Čāpkāna-ye Maĵlis. [In Persian]
- Eqtidārī, Aḥmad (1389 Š.), *kalj-e Fārs az Dīrbāz tā Konūn*, Tehran: Amīr Kabīr. [In Persian]
- Etimād al-Šaltāna (Moḥammad Ḥasan kān) (1350 Š.), *Tārīk-e Montazam-e Nāsīrī*, Edited by Moḥammad Esmāil Rizvānī, Vol. 3, Tehran: Donyā-ye Kitāb. [In Persian]
- Farāmarzī, Aḥmad (1346 Š.), *Rāh Āhan-e Orūpā va kalīj-e Fārs*, Edited by Ḥasan Farāmarzī, Tehran: Entišārāt-e Dāvapanāh. [In Persian]
- Ḥamīdī, Sayyed ĵafar (1378 Š.), *Bušihr dar Maṭbū ‘āt-e ‘Asr-e Qājār*, Tehran: Moasisa-ye Moṭāli ‘āt-e Tārīk-e Mo‘āsīr Īrān. [In Persian]
- Ḥamīdī, Sayyed ĵafar (1380 Š.), *Farhangnāma-ye Bušihr*, Tehran: Sāzmān-e Čāp va Entišārāt-e Vizārat-e Farhang va Eršād-e Eslāmī. [In Persian]
- Hidāyat, Mehdīqolī kān (1361 Š.), *kāṭīrāt va kaṭarāt*, Tehran: Zavvār. [In Persian]
- Hidāyat, Mehdīqolī kān (1363 Š.), *Gozāriš-e Īrān*, Tehran: Noqra. [In Persian]
- Ḥosseinī Fasāī, Mīrzā Ḥasan (1382 š.), *Fārsnāma-ye Nāsīrī*, Edited by Mansūr Rastīgār Fasāī, Vol. 2, Tehran: Amīr Kabīr. [In Persian]
- Ĵamālzāda, Moḥammad ‘Alī (1367 Š.), *Ganj-e Šāyḡān*, Tehran: Entišārāt-e Kitāb-e Tehrān. [In Persian]
- Ĵīnāb, Moḥammad ‘Alī (1349 Š.), *kalīj-e Fārs, Nofūd-e Bīḡānīgān va Rūydādhā-ye Sīāsī 1875-1900 AD.*, Tehran: Entišārāt-e Peĵūhišgāh-e ‘Olūm-e Ensānī va Moṭāli ‘āt-e Farhangī. [In Persian]
- *Kitāb-e Ābī: Gozārišhā-ye Maḥramāna-ye Vizārat-e Omūr-e kārīja-ye Engilīs darbāra-ye Enqīlāb-e Mašrūṭa-ye Īrān* (1363 s.), Edited by Aḥmad Bašīrī, Vol. 3, Tehran: Našr-e No. [In Persian]
- ĵormūĵī, Moḥammad ĵafar (1344 s.), *Ḥaqāyīq al-Akbār-e Nāsīrī*, Edited by Ḥossein ĵadīv ĵām, Tehran: Zavvār. [In Persian]
- Mašāyīkī, ‘Abdulkarīm (1392 š.), *Nākoḏā ‘Abbās Daryānavard*, Qom: Entišārāt-e Šahīfa-ye kīrad. [In Persian]

- Nāyibīān, Jalīl (1372 Š.), *Ravābiṭ-e Īrān bā Doval-e kārījī dar Dora-ye Qājār*, Tehran: Entišārāt-e Fardādbih. [In Persian]
- Navāī, ‘Abulhossein (1369 sd.), *Īrān va jahān az Qājārīyya tā Pāyān-e ‘Asr-e Qājār*, Tehran: Entišārāt-e Homā. [In Persian]
- Ni‘matī, Nūr Al-Dīn; Kajbāf, ‘Alī Akbar; Dihqānnizād, Mortazā (1389 Š.), “Ravābiṭ-e Īrān va Ālmān 1850 tā 1918/ AD. 1274 tā 1336 AH.”, *Fašlnāma-ye Sīāsāt*, No. 4, pp. 335-350. [In Persian]
- Nišāt, Sādiq (1345 š.), *Tārīk-e Sīāsī-ye kalīj-e Fārs*, Tehran: Kānūn-e Kitāb.
- Pirā, Faṭīma (1388 Š.), “jāygāh-e Ālmān dar Qarārdād-e 1907 AD. Rūs va Engilīs”, *Majmū ‘a Maqālat-e Īrān dar Sīāsāt-e jahānī dar Āgāz-e Qarn-e Bīstom*, Edited by Monīr Qādīrī, Dārūš Rahmānīān, Tehran: kāna-ye Kitāb.
- Rāīn, Esmā ‘īl (1356 Š.), *Daryānavardī-ye Īrānīān*, Vol. 2, Tehran: jāvidān. [In Persian]
- Sa‘ādat, Moḥammad Hossein (1390 Š.), *Tārīk-e Bušīhr*, Edited by ‘Abdulrasūl kairandīš va ‘Emād al-Dīn Šaiḵ al-ḥokamāī, Tehran: Entišārāt-e Mirāt-e Maktūb. [In Persian]
- Sadīd al-Saltāna, Moḥammad ‘Alī kān (1342 Š.), *Bandar ‘Abbās va kalīj-e Fārs A ‘alām al-Nās fi Ahvāl-e Bandar ‘Abbās*, Edited by Aḥmad Eqtidārī, Tehran: Entišārāt-e Donyā-ye Kitāb. [In Persian]
- Sadīd al-Saltāna, Moḥammad ‘Alī kān (1362 Š.), *Safarnāma-ye Sadīd al-Saltāna (al-Tadqīq fi Sair al-Ṭarīq)*, Edited by Aḥmad Eqtidārī, Tehran: Entišārāt-e Doktor Maḥmūd Afšār Yazdī. [In Persian]
- Sadīd al-Saltāna, Moḥammad ‘Alī kān (1371 Š.), *Sarzamīnhā-ye Šomālī Pīrāmūn-e kalīj-e Fārs va Daryā-ye Ommān dar Šad Sāl Piš*, Edited by Aḥmad Eqtidārī, Tehran: Entišārāt-e jahān-e Mo‘āsīr. [In Persian]
- Sipīhr, ‘Abdulhossein kān (1386 Š.), *Mirāt al-Vaqāya‘ Mozaḥarī*, Edited by ‘Abdulhossein Navāī, Vol. 1-2, Tehran: Mirāt Maktūb. [In Persian]
- Šaibānī, Mīrzā Ebrāhīm (1366 Š.), *Montaqab al-Tavārīk*, Tehran: ‘Elmī.
- Šamīm, ‘Alī Ašgar (1374 Š.), *Īrān dar Dora-ye Saltānat-e Qājār*, Tehran: Modabbir. [In Persian]
- *Taḥvolāt-e Šafahāt-e jonūbī-ye Īrān* (1381 Š.), Edited by Moḥammad Bāqir Voṭūqī, Tehran: Entišārāt-e Markaz-e Asnād va Tārīk-e Dīplomāsī. [In Persian]
- Voṭūqī, Moḥammad Bāqir (1384 Š.), *Tārīk-e kalīj-e Fārs va Mamālik-e Hljavār*, Tehran: Samt.Zahīrnizād Eršādī, Mīnā (1375 s.), *Gozīda-ye Asnād-e kalījī-e Fārs*, Vol. 5, Tehran: Edāra-ye Entišārāt-e Vizārat-e Omūr-e kārīja. [In Persian]
- Zahīrnizād Eršādī, Mīnā (1376 s.), *Gozīda-ye Asnād-e Ravābiṭ-e Īrān va Ālmān*, Vol. 1, Tehran: Entišārāt-e Vizārat-e Omūr-e kārīja. [In Persian]

B) Periodicals

- Habl al-Matīn (Panjšanba 23 Rabi ‘ al-Avval 1316/11 August 1898), 6, No. 34, Kolkata.
- Habl al-Matīn* (Došanba 11 Rabi ‘ al-Ṭānī 1316/29 August 1898), 6, No. 38, Kolkata.
- Mozaḥarī* (Yikšanba 14 Šavvāl 1319/ 24 July 1902), 1, No. 4, Bushehr.
- Mozaḥarī* (Čahāršanba 22 jomādī al-Ṭānī 1320/ 27 August 1902), 2, No. 9, Bushehr.
- Mozaḥarī* (Yikšanba 24 Dīqa‘da 1328/ 27 November 1910), 10, No. 26, Bushehr.
- Nasīm-e jonūb* (Šanba 1385/7/14), 4, No. 17, Bushehr.
- Yādīgār-e jonūb* (Šanba 6 Ramažān 1329/ 31 August 1911), 1, No. 12, Tehran.

Books in English, German and French

- Curzun, George Nathaniel (1966), *Persia and the Persia Question*, London: Frank and Co.
- Litten, Wilhelm (1920), *Persien von der "pénétration pacifique" zum "Protectorat": Urkunden und Tatsachen zur Geschichte der europäischen "pénétration pacifique" in Persien 1860-1919*, Berlin: W. de Gruyter.
- Littlefield, Henry Wilson (1969), *History of Europe since 1815*, New York: Barnes &

Noble.

- Lorimer, J. G. (1908-1915), *Gazetteer of the Persian Gulf, Oman and central Arabia*, Vol .1, Part IA, Historical, Calcutta, Republished by grey International West Mead, England.
- Martin, B. G. (1959), *German- Persian Diplomatic Relations 1873- 1912*, Hague.
- *Political Diaries of the Persian Gulf 1904-1965*, (1990), Vol 1, archive edition, Oxford: Redwood burn press.
- Potter, Lawrence G. (2009), *The Persian Gulf in History*, New York: Palgrave Macmillan.
- Standish, John F. (1998), *Persia and the Gulf: Retrospect and Prospect*, Palgrave MacMillan.
- Strunk, William Theodore (1977), *The reign of Shaykh Khazal ibn Jabir and the suppression of the principality of Arabistan: a study in British imperialism in southwestern Iran 1897-1925*, Bloomington.
- Wilson, Arnold T. (1928), *The Persian Gulf: an Historical Sketch from the Earliest time to the Bringing of the Twentieth Century*, Oxford: Clarendon Press.
- Vadala, Ramire-Pie-Maxime (1920), *Le Gulf Persique*, Paris.

Iran Navy Force With a Focus on the Role of Persepolis Ship on the Security of Persian Gulf in Qajar Period¹

Heydar Amiri²

Received: 09/02/2020

Accepted: 09/07/2020

Abstract

The Persian Gulf and its northern and southern coasts have always been of national, regional and global political and social importance. At the beginning of the Qajar period, this waterway had a trade and commercial importance; Then it became politically and militarily important. The lack of an efficient navy for the Iranians has always been the most important reason for the lack of proper control of the Persian Gulf by the Iranian governments, especially in modern times. Some of the kings of the Iranian governments, from Safavid to Qajar, sought to create a powerful navy to establish security and boost trade and commerce in the Persian Gulf.

In this article, the formation of a modern and regular navy in the Persian Gulf by Nasser al-Din Shah Qajar and the role of the Persepolis ship in creating internal and external security in this waterway have been studied by descriptive-analytical method and using historical and library resources.

According to the results of this article, Nasser al-Din Shah's main goal in creating a navy was to counter the intervention of colonial powers, especially Britain, in the Persian Gulf region. Of course, he was not successful in this way and only managed to punish and suppress the rebellious rulers with the Persepolis ship on the northern shores of the Persian Gulf.

Keywords: Persian Gulf, Nasser-al-Dian Shah Qajar, Security, Navy, Persepolis Ship.

1. DOI: 10.22051/HII.2020.24129.1894

2. PhD in History of Islamic Iran, Lecturer in Bushehr Farhangian University;
historyamiri.53@gmail.com

Print ISSN: 2008-885X/Online ISSN:2538-3493