

**The effect of accessing warships on the Open Door policy of Shah
Abbas I and his successors with the Europeans (1588 – 1722)**

Hamid Hajian Poor¹ | Bahman Shahriari²
Received: 2021/04/02 | Accepted: 2021/11/23

(DOI): [10.22034/MTE.2021.10367.1424](https://doi.org/10.22034/MTE.2021.10367.1424)

Abstract

Original Article

P 79 - 116

Shah Abbas I and his successors needed a warship in order to exercise complete sovereignty over the water territories caspian sea and the southern coasts of the country and enjoy maritime interests in the north and south of the territory. From the beginning of the Safavid government, the Europeans posed a serious challenge to Iran's domination of the waters with the help of warships. As a result, an important challenge occurred in the relations between the two sides. It has been asked in this research that what has been done to overcome the obstacles in the navy during safavid Government Open Door policy, and what the results were. A descriptive-analytical approach was used to explain these issues. The findings of the study indicate that Shah Abbas and his successors did not benefit from the open door policy with the Europeans to equip the navy. They were willing to grant political, religious and economic privileges to Britain, the Netherlands and France. However, they failed to achieve their goal and the power of the Safavid state, as one of the most important states in the Islamic world, was not upgraded from a regional power to an international one. The expulsion of the Portuguese from the Persian Gulf during the reign of Shah Abbas has been exaggerated. In fact, Shah Abbas I's action was a temporary relief for this government.

Keywords: warship, navy, Persian Gulf and Caspian Sea, Safavid Kings, East India Company.

1 - Associate professor, History Department, Shiraz University, Shiraz, Iran:hhajianpour@yahoo.com

2 - . PhD student of History of Iran after Islam, Shiraz, Iran /Bahman.history@yahoo.com



تأثیر دستیابی به کشتی جنگی در سیاست درهای باز شاه عباس اول و جانشینانش با اروپاییان (۱۵۸۸-۱۷۲۲ م / ۱۱۳۵-۱۱۹۶ق)

حمید حاجیان پور^۱ (نویسنده مسئول) | بهمن شهریاری^۲

شناسه دیجیتال (DOI): [10.22034/MTE.2021.10367.1424](https://doi.org/10.22034/MTE.2021.10367.1424)

علمی - پژوهشی

چکیده

ص: ۱۱۶/۷۹

شاه عباس اول و جانشینانش به منظور اعمال حاکمیت کامل بر قلمرو آبی دریای خزر و سواحل جنوبی کشور، و بهره مندی از منافع دریایی در شمال و جنوب قلمرو، نیازمند کشتی جنگی بودند. از ابتدای حکومت صفوی، اروپاییان به کمک کشتی های جنگی سلطه ایران را بر قلمرو آبی با چالش جدی مواجه کردند. در نتیجه در مناسبات دو طرف چالش مهمی چهره بست. به این مفهوم که حکومت صفوی جهت جبران ضعف نیروی دریایی، به سیاست درهای باز امید زیادی داشت. در پژوهش حاضر این پرسش مطرح است که از زمان عباس اول طی، سیاست درهای باز روابط خارجی، برای رفع کاستی ها در عرصه نیروی دریایی، چه تلاش هایی انجام شد و چه نتایجی به همراه داشت؟ برای تبیین این مباحث از رویکرد توصیفی-تحلیلی استفاده شد. یافته های پژوهش حاکی از آن است که شاه عباس و جانشینانش از سیاست درهای باز با اروپاییان برای تجهیز نیروی دریایی سودی نبردند. آنان حاضر به اعطای امتیازات سیاسی، مذهبی و اقتصادی به انگلیس، هلند و فرانسه حتی آلمان بودند اما باز در رسیدن به هدف ناکام ماندند و قدرت حکومت صفوی از منطقه ای به بین المللی ارتقاء نیافت. پیرامون اخراج پرتغالیها از خلیج فارس در زمان شاه عباس اغراق گویی شده است. در واقع اقدام شاه عباس اول به مثابه تسکین موقتی برای این حکومت بود.

واژگان کلیدی: کشتی جنگی-نیروی دریایی - خلیج فارس- دریای خزر-شاهان صفوی-کمپانی هند شرقی

^۱ - گروه تاریخ دانشگاه شیراز، شیراز، ایران، hhajianpour@yahoo.com

^۲ - دانشجوی دکتری بخش تاریخ دانشگاه شیراز، شیراز، ایران، Bahman.history@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۰۰/۰۶/۱۳، تاریخ پذیرش: ۰۰/۰۹/۲۰



مقدمه

حکومت صفوی از ابتدای شکل‌گیری (اوایل قرن دهم هجری/اوایل قرن شانزدهم میلادی)، در کنار مشکلات عدیده داخلی، با یک چالش مهم در عرصه مناسبات خارجی مواجه بود. در این برهه زمانی، دولت‌های اروپایی در نتیجه فنآوری‌های صنعتی و اکتشافات جغرافیایی، در صدد بهره‌برداری از منابع طبیعی و ثروت نقاط گوناگون مانند آمریکای لاتین، آفریقا و مشرق زمین بودند. در این بین خلیج فارس، هرموز، دریای خزر و نقاط همجوار این حوضه‌های آبی، برای دولت‌های اروپایی جذابیت خاصی داشت. این دولت‌ها برای بسط سلطه و شکست دشمنان، از کشتی‌های جنگی سریع و مجهز به توپ بهره‌کافی را بردند. این در حالی بود که حکومت صفوی از نظر نظامی در بخش نیروی دریایی، کشتی‌های کوچک و فاقد تجهیزات جنگی داشت. کشتی‌های دولت صفوی توان مقابله با کشتی‌های اروپائیان را نداشت. اروپا تلاش خود را برای تسلط بر دریاها پیش از ورود به سده شانزدهم آغاز کرده بود. شاهزاده پرتغالی، هانری^۱ دریانورد اهتمام زیادی برای برتری نیروی دریایی کشورش داشت. پرتغالیها در اواخر سده پانزدهم موفق به کشف بخش‌هایی از سواحل آفریقا و دماغه امیدنیک شدند. بارتمی دیاز^۲ و واسکودوگاما^۳ با کشتی‌های مجهز بسوی سواحل اقیانوس هند شتافتند. در پی این تهاجمات، منافع تجاری زیادی نصیبشان گردید. با این تفاسیر، مواجهه پرتغالیها با دولت نوپدید صفوی در خلیج فارس، امری گریزناپذیر بود. پرتغالیها و دیگر کشورهای اروپایی که در سده هفدهم با کمپانی‌های هند شرقی خود بسوی آسیا و خلیج فارس آمدند، کشتی‌های جنگی و ابزارهای چون نقشه و قطب‌نما داشتند. پژوهش حاضر به دنبال پاسخ به این سوالات است: میان کشتی‌های حکومت صفوی و کشتی‌های اروپاییان کدام تفاوت‌های تعیین‌کننده وجود داشت؟ برتری کشتی‌های دولت‌های اروپایی و کمپانی هند شرقی چه اثری بر فرایند حاکمیت شاهان صفوی بر مرزهای آبی داشت؟ چرا با وجود شکست پرتغالیها در خلیج فارس در زمان شاه عباس اول، باز بودن درهای سیاست خارجی منتهی به رفع نواقص نشد؟ کدام شواهد و قراین وجود

^۱ . Henry

^۲ . Barthelmy Dias

^۳ . Vasco da gama

دارد که اثبات کننده تلاش صفویان برای دستیابی به کشتی جنگی باشد؟ مساله پژوهش در نوشته حاضر حول این محور است که شاه عباس و جانشینانش به دلیل عدم برخورداری از کشتی جنگی مجهز، قادر به اعمال حاکمیت کامل و خدشه ناپذیر بر دریاهای شمال و جنوب نبودند. در واقع آنان به اهمیت جغرافیای سیاسی و اقتصادی مرزهای آبی توجه داشتند. اما در مواجهه با اروپاییان فاقد ابزار تعیین کننده یعنی کشتی های جنگی بودند. حتی شکست دادن پرتغال در هرموز به مفهوم پایان مشکلات نیروی دریایی نیست. این ضعف بزرگ در منابع متقدم به ویژه سفرنامه های اروپاییان بهتر قابل درک است، مورخان داخلی دوره صفوی بیشتر به اغراق گویی در شکست پرتغالیها روی آورده بودند و از پرداختن به این ضعف چشم پوشی نمودند. به تبع این فرایند، حکومت صفوی از منافع اقتصاد دریایی هم بهره چندانی نمی برد. شاهان صفوی حاکم مناطق خشکی قلمرو بودند و یکی از علل اساسی وابسته بودن صفویان به اقتصاد کشاورزی و ایلات، همین نقص بود. این روند از زمان اولین پادشاه سلسله تا نهمین پادشاه تداوم داشت. برای اثبات این موضوع، داده ها و اطلاعات عمدتاً از منابع متقدم مانند سفرنامه های شاردن^۱، پیترو دلاواله^۲، تاورنیه^۳، سانسون^۴ و نیز احسن التواریخ، تاریخ عالم آرای عباسی، مجمع التواریخ و... جمع آوری شدند.

تاکنون تحقیق مستقلی که مشخصاً درباره بسط سیاست درهای باز صفویان به روی اروپاییان به منظور رفع نواقص دریایی باشد، صورت نگرفته است. حسن هادی در تاریخ دریانوردی/ایرانیان با دیدی مثبت و تحسین برانگیز به توصیف دریانوردی در ایران می پردازد. بنابراین خط مشی مطالعاتی او با این نوشته یکسان نیست (حسن هادی، ۲۵۳۵). خانبا بیانی در کتاب تاریخ نظامی دوره صفوی به تمام مباحث نظامی این دوره میپردازد. او بحث تخصصی از ضعف کشتیهای صفویان در تقابل با اروپاییان مطرح نمی سازد (بیانی، ۱۳۵۳). اسماعیل رائین در جلد دوم کتاب دریانوردی/ایرانیان به شرح دریانوردی ایران دوره صفوی می پردازد. شرح وی کلی است و بیشتر بر افتخار پیروزی

۱. chardin

۲. Pitro dela Valle

۳. Tavernier

۴. Sanson

عباس اول بر پرتقال اشاره دارد (رائین، ۲/ ۲۵۳۶). درحالیکه این نوشته در پی اثبات عدم غلبه صفویان بر مشکل نیروی دریایی است.

۱- برتری دریایی اروپاییان بر صفویان

۱-۱: مقایسه ایزاری کشتی های اروپاییان با کشتی های ایران دوره صفوی

ابتدا لازم است میان تجهیزات دریایی و کشتی های جنگی طرفین مقایسه ای صورت گیرد. کشتی های دوره صفوی از اوایل عمر این سلسله تا انتها، ضعیف و ناکارآمد بودند. شاردن فرانسوی که مرتبط با کمپانی هند شرقی فرانسه بود و در دوره شاه سلیمان (۱۰۷۷-۱۰۵۲ ق/ ۱۶۹۴-۱۶۶۶ م) به ایران آمد، گزارش بسیار دقیقی از نیروی دریایی ایران ارائه می کند. او بیان می دارد:

کشتی های ایرانی در خلیج فارس بسیار سبک هستند و آهن در آنها به کار نمی رود. در سفرهای دراز دریایی از خلیج فارس تا سند مقاومت قابل توجهی ندارند چفت و بست تخته های چوب کشتی به گونه ای است که دیگر احتیاج به قیراندود کردن ندارد. پاروها از یک قطعه ساخته نمی شوند، بلکه از یک دسته یک پره به طول دو قدم به شکل قلب ساخته می شوند که با ریسمانی از الیاف نارگیل به هم وصل می شدند. در دریای خزر بدلیل وجود چوب و آهن کشتی ها کمی سنگینتر بوده اما به علت نبود نجاران ماهر و عدم آشنایی با اصول کشتی سازی دکل ها به طور نامناسب کار گذاشته می شوند بنابراین، کارایی لازم را ندارند (شاردن، ۱۳۴۵: ۲۲۲/۸).

اروج بیک بیات که در زمان شاه عباس اول (۹۹۶-۱۰۳۸ ق) اثر خود را نوشت، بیان می دارد: در ایران کشتی یا ناو ماهری برای سفرهای دور و دراز دریایی و بحریمایی یافت نمی شود. فقط زورقهای کوچک موجود است (اروج بیک بیات، ۱۳۳۸: ۷۲).

توصیف تاورنیه که در چند نوبت به ایران سفر کرد، به ویژه در عهد آخرین سلاطین صفوی، ضعف مفرط نیروی دریایی را به خوبی نشان می دهد. وی می نویسد:

کشتیهای ایران قاعده صحیحی ندارند. کشتی هایی که در آب های ایران هستند از اروپا و هندوستان به هرموز می آیند، متعلق به ایران نیستند. ایران فقط چند قایق بزرگ دارد. چند مورد هم در دریای خزر هستند که از آنها بر ضد طوایف اوزبک و قلموق استفاده می کند (تاورنیه، ۱۳۳۸ ق: ۸۷۱). همچنین وی خاطر نشان می سازد:

در جزیره هرموز لنگرگاه مناسبی برای توقف کشتی های بزرگ و جنگی وجود ندارد. به همین دلیل پرتغالیها روبروی قلعه هرمز یک قلعه دیگر ساخته بودند تا کشتی های مسلح خود را که همیشه ۲۵ الی ۳۰ کشتی می شدند، آماده نگه دارند و در برابر دشمنان خود از آنها استفاده کنند (همان: ۱۰۰۳).

پیترودلاواله از نزدیک وضع وخیم کشتی های ایران را دید او در سفرنامه خود بیان می نماید: کشتیهای بار و حمل و نقل در دریای خزر بسیار کوچک هستند. وی آنها را در حد قایق های معمولی اروپا می داند که به آنها تارتان می گویند. حتی کشتی های ایران از تارتان هم کوچکتر هستند. کشتی های ایران فاقد سلاح گرم و توپ هستند (دلاواله، ۱۳۸۱: ۱۴۵). شاردن هم در این ارتباط می افزاید:

ایران با وجود مرزهای طولانی آبی، به ویژه در خلیج فارس که یکی از غنی ترین و بارآورترین دریاهاى جهان، است نه نیروی دریایی دارد نه صاحب منصب دریایی. او ناوهای دریای خزر را برای مقابله با قزاقها به هیچ وجه در خور داشتن نام نیروی دریایی نمی داند. وی می افزاید ایرانیها به هیچ وجه استعداد کشتیرانی ندارند. وی ضعف ایران را در این زمینه ناشی از دو علت می داند: ۱- بنادر ایران خوش آب و هوا نیستند و هوای ناسالم دارند، به ویژه در سواحل جنوبی ایران. ۲- همه بندرهای ایران لنگرگاه ندارند. بندر مطمئنی برای نگاهداشتن کشتی وجود ندارد از سوی دیگر تجارت ایران بیشتر در خشکی انجام می شود قبلاً تجارت ایران با راه خشکی هندوستان بسیار کوتاهتر و ایمن تر بود. بعلاوه از نظر وی کاهلی و راحت طلبی ایرانیان هم مزید بر علت است (شاردن، ۱۳۴۵: ۸/ ۲۲۸-۲۲۷). توصیف های ذکر شده درباره کشتی های ایران شباهت زیادی به توصیف مارکوپولو^۱ از کشتی های ایران در هرموز طی قرن هفتم هجری دارد. وی گزارش می دهد که کشتی های هرموز بسیار بد هستند و بیشتر آنها غرق می شوند. چون با میخ های آهنی میخکوبی نمی شوند، بلکه با کلاف هایی از پوست جوز هندی به هم متصل می گردند. کلاف ها را نیز با خیساندن پوسته جوز در آب درست می کنند. خیساندن کلاف ها تا آن اندازه است که شبیه موی یال و دم اسب شوند تا در آب دریا خراب نشوند. هر کشتی در هرموز یک بادبان یک دکل و یک سکان داشت (مارکوپولو، ۱۳۹۶: ۵۹). برای تکمیل این مقایسه باید دید صنعت

^۱. Marco Polo

کشتی سازی اروپا چگونه بود که موجب برتری آنها بر دریاها گردید:

در اروپای قرون جدید، صنعت کشتی سازی نسبت به دوره قرون وسطی، تفاوت چشمگیر پیدا کرد. در قرون وسطی کشتیرانی منحصر به دریای مدیترانه بود. آنها با دو نوع کشتی به نام های گالر^۱ و نف^۲ طول گالر به پنجاه متر می رسید و دویست الی سیصد پاروزن آن را به حرکت در می آورد. کشتی نف سنگین و دارای دیواره بلند بود که یک دکل و یک بادبان مثلث شکل بیشتر نداشت و کند حرکت می کرد. از قرن چهاردهم، به بعد کشتیهای جدیدی ساخته شد به نام کاراول^۳، سنگینی نف را نداشت اما سه دکل و پنج بادبان مربع شکل داشت. کشتی سیاحان پرتغالی که افریقای جنوبی را کشف کرد و همچنین کشتی کریستف کلمب از این نوع بودند (ماله، ۱۳۱۲: ۸). کشتی های اروپاییان حتی در قرن هفتم هجری برابر با قرن سیزدهم میلادی استحکام بالایی داشت. به گونه ای که طبق نوشته مارکوپولو کشتی های ایتالیایی دارای چهار دکل و دوازده بادبان بودند. همچنین آن کشتی ها ۲۵۰ تا ۲۶۰ ملوان داشتند (مارکوپولو، ۱۳۹۶: ۳۸). کشتیهای کاراول از ۱۴۲۷ م به بعد مورد استفاده پرتغالیها بودند، کاراواها سبکتر و سریعتر حرکت می کردند. به دلیل وجود سه بادبان سه گوش که از سه دکل جداگانه به طور مورب آویزان بودند، امکان دریانوردی و تغییر مسیر در هوای نامساعد را به کاپیتان می داد. همچنین در اواسط قرن پانزدهم م یعنی پیش از کشف قاره آمریکا و رسیدن پرتغالیها به جنوب آفریقا و خلیج فارس، اروپاییان از ابزار جدیدی در کشتیرانی استفاده می کردند، از جمله اسطرلاب و قطب نما. استفاده دقیق از قطب نما وقتی عملی گردید که معلوم شد نقاط مختلف کره زمین انحراف مغناطیسی متفاوتی دارند. در اواخر قرن پانزدهم اسطرلاب ویژه ابداع شد که به وسیله آن ارتفاع افتاب را هنگام ظهر اندازه می گرفت: آنگاه انحراف آن را در جدول خاصی که برای هر روز داشتند، پیدا می کرد. مجموع این دو عدد را از ۹۰ درجه کم می کردند و باقیمانده فاصله کشتی تا خط استوا بود (جوادی، ۱۳۷۸: ۱۶۹-۱۶۸). همچنین در کشتی های اروپاییان سکان کشتیها از پهلو به انتهای کشتی منتقل شد. مجهز شدن کشتی ها به بادبان های چهارگوش و سه گوش، قابلیت هدایت بهتری برای کشتی ها ایجاد می کرد (اولسن، بی تا،

^۱. galere

^۲. nef

^۳. caravel

(۱۴۶-۱۴۷).

کشتیهای اروپاییان برای کشف نقاط جدید و فتح سرزمین های مختلف مجهز به توپ سنگین و آتش توپخانه از عرشه و فاصله و تاکتیک بیشتری از بالا آمدن از کشتی بودند. توسعه و تغییراتی از گالئون^۱ به کاراول نشان دهنده فرایند پیچیده است. در این تحول یعنی ساخت کشتی های اقیانوس پیما و توپ دار مجموعه ای از عوامل فنی، اجتماعی، فرهنگی، طبیعی و جغرافیایی نقش داشت. هانری دریانورد (۱۳۹۴-۱۴۶۰م) در آن زمان بیشتر شبیه صلیبی های سده میانه می اندیشید تا حامی اکتشافات جغرافیایی. او کوشش زیادی برای ترویج امور دریانوردی انجام داد، همچنین امپراتوری دریایی پرتغال را بر پا نمود. دربار پرتغال تعداد زیادی از ریاضی دانان، نقشه نگاران و اخترشناسان سلطنتی را به خدمت گرفت (مک کلیکن، دورن، ۱۳۸۷: ۲۸۲). کشتیهای مجهز به سلاح گرم و نقشه و قطب نما را به نقاط مختلف مثل شمال آفریقا (مراکش) و ساحل گینه فرستاد (اولسن، بی تا: ۱۳۶-۱۳۵). در نتیجه تلاشهایی که براساس روش های علمی و تجاری بود فتح نقاط جدید برای پرتغالیها توسط نیروی دریایی انجام شد. کشتیهای پرتغالی در سال ۱۴۲۳ م به دماغه بوژادور^۲ رسیدند. در سال ۱۴۴۷ م از خط استوا گذشتند. در سال ۱۴۸۵ م به خلیج کنگو وارد شدند. دماغه امیدنیک^۳ توسط واسکودوگاما در سال ۱۴۷۸ کشف شد. آنها با کشتی های جنگی خود راههای جدید دریایی را باز شناختند و نیز بر اوهام، خرافات و ترس دریانوردان غلبه کردند. بدنبال عبور از خط استوا و دماغه امیدنیک، واسکودوگاما بسوی سواحل هندوستان رهسپار گردید (ماله، ۱۳۱۲: ۱۱-۱۰).

پیترو دلواله که در سال ۱۶۱۷ م و در زمان مقتدرترین پادشاه صفوی به ایران آمد با افسوس می گوید یک قایق مجهز و یک دستگاه قطب نما در اینجا نیست که با آنها بتوانم طول و عرض دریای خزر را محاسبه کنم (دلواله، ۱۳۸۱: ۱۴۶). این زمان بیش از دو قرن از اکتشافات دریایی اروپاییان با کشتی های بزرگ و مجهز آنها گذشته بود وقتی تاورنیه اولین مسافرت های خود را به ایران شروع کرد، به عنوان مثال در سفر سوم که در ۱۶۴۳ م پاریس را ترک کرده بود، با یک کشتی تجاری بسوی ایران آمد که به قول خودش بیشتر شبیه یک

^۱ . Galleon

^۲ .Bouzhador

^۳ . Cap de Bonne Esperance

کشتی جنگی بود، چون سی و پنج عراده توپ داشت (تاورنیه، ۱۳۳۱ق: ۲۷۷).

۱-۲: شکست دریایی صفویان از پرتغالیها

ورود پرتغالیها به هرموز همزمان با اوایل پادشاهی شاه اسماعیل بود، در سال ۱۴۹۸ م واسکودوگاما حرکت بارتلمی دیاز را با کمک احمد بن ماجد نجدی ملاح عرب کامل نموده و خود را به ساحل هندوستان رساند (فلسفی، ۱۳۱۶: ۵). آلفونسو آلبوکرک^۱ که پس از فرانسیسکو آلمیدا^۲ به خلیج فارس وارد شد بدنبال تأسیس دولت مستعمراتی بزرگ برای پرتغال در خلیج فارس و مشرق زمین بود. به اعتقاد ویلسون او در این ارتباط در پی تقلید از طرح اسکندر مقدونی بود (ویلسون، ۱۳۱۰: ۷۸). دریانوردان پرتغالی و در رأس آنها آلبوکرک برای حفظ خطوط ارتباطی هندوستان، تصرف سه نقطه حساس را ضروری می دانستند و این موضوع را به اطلاع اولیای دولت خود رساندند. الف: تسخیر عدن برای نگهداری تنگه باب المندب ب: حفظ جزیره هرموز برای تسلط بر بصره ج: نگاهداری گوا^۳ برای تصرف سایر نواحی هندوستان (ویلسون، ۱۳۱۰: ۸۵). در آستانه حمله پرتغالیها هرموز مرکزیت کالا و تجارت ایران و هند را داشت. ونیزی هایی^۴ که در دوره اوزون حسن (۸۸۲-۸۵۷ق / ۱۴۷۸-۱۴۵۳م) به این منطقه سفر کردند زبان به تمجید آنجا گشودند. هرموز را شهری آباد و پرجمعیت توصیف نمودند (جوزفا باربارو، ۱۳۴۹: ۸۷). به هر حال، آلبوکرک بیشتر رؤیای تصرف هند را در سر می پروراند، تا هرموز. اما به دلیل بادهای تند موسمی و وضع کشتیها و موج خروشان دریا و نداشتن آذوقه کافی، در صدد تسلط بر هرموز و خلیج فارس برآمد (وثوقی، ۱۳۹۰: ۱۸).

اهمیت تجاری و ارتباطی هرموز، اندیشه تصرف آن را برای آلبوکرک بیش از پیش جلوه گر ساخت. او در دو مرحله تصرف هرموز را انجام داد. در اوایل سلطنت شاه اسماعیل که آلبوکرک مصمم به تسخیر هرموز شده بود، حاکم آنجا نوجوانی به نام ابوالمظفر سیف الدین ابانصر بود. آلبوکرک پیش از تصرف هرموز، کشتیهای ماهیگیری هرموز را که در ناحیه ظفار

^۱ . Alfonso dAlbuquerque

^۲ . Francisco dlmida

^۳ . Goa

^۴ . Venice

لنگر انداخته، بودند به آتش کشید (وثوقی ۱۳۹۰: ۱۸۱) وی با کشتی های جنگی خود قللهات، و سحرار را تصرف کرد. او بر مسقط هم چیره شد و با بی رحمی گوش و بینی امرا و مردم آنجا را برید (سایکس، ۱۳۳۰: ۲۸۶/۲). پرتغالیها فقط شانزده کشتی داشتند. آنها توانستند چهارصد کشتی موجود در هرموز را شکست داده و آنجا را خراجگذار خویش نمایند (ویلسون، ۱۳۱۰: ۸۲).

حاکمیت سلسله صفوی از همان زمان یعنی سال (۹۱۳ق/ ۱۵۰۷ م) بر سواحل و جزایر خلیج فارس دچار انحطاط و نابسامانی گردید. حسن بیگ روملو ذیل حوادث این سال می نویسد، حاکم هرموز فقط اسماً بر آنجا فرمان می راند و عملاً هرموز زیر سلطه فرنگیان درآمد (روملو، ۱۳۸۹: ۱۰۲۶/۲). مرعشی صفوی که از جانب مادر ریشه در خاندان صفوی داشت، می نویسد پرتغالیها به بهانه تجارت در بنادر هند، حبشه و یمن و عمان و خلیج فارس و جزایر آن وارد شدند آنها به لطف و عنف در آن نواحی قلعه محکم بنا نمودند. به ویژه در عمان، چون قللهات را برای ساخت قلعه مناسب ندانستند، در مسقط مکانی ساختند که گنجایش نگهداری چهارصد تا پانصد کشتی را داشت (مرعشی صفوی، ۱۳۶۲: ۳۴).

دومین مرحله تصرف بحرین توسط برادرزاده آلبوکرک به نام پرو^۱ انجام شد، که با هفده کشتی جنگی به این فتح نایل آمد (۹۲۱ق/ ۱۵۱۵ م) (اقبال، ۱۳۸۴: ۶۱). تسلط دریایی پرتغالیها بر هرموز و خلیج فارس در تمام دوره شاه طهماسب ادامه داشت و حتی آنها اقدام به عزل و نصب حاکم هرموز می نمودند^۲. (همان: ۶۷) بنابراین، از زمان شاه عباس اول، یکی از علل مهم باز شدن درهای سیاست خارجی به روی اروپاییان، بهره مندی از کشتی های جنگی آنان بود، تا هم منافع مادی و نظامی به همراه داشته باشد هم به لحاظ حیثیت و حاکمیت، سلطه بر قلمرو آبی برقرار شود.

^۱ . Peru

^۲ . این نکته را نیز باید در نظر داشت، هرچند عثمانی، دشمن مشترک پرتغال و ایران بود، اما به دلیل تسلط پرتغال بر منافع دریایی ایران، و عدم تعامل این کشور با حکومت صفوی اتحادی میان آنان صورت نگرفت. این روند به گونه ای بود که در زمان طهماسب اول، هیأت پرتغالی مورد التفات شاه قرار نگرفت. اما پرتغالیها مجدد به ایران آمدند و در جشن تاجگذاری شاه اسماعیل دوم، نیز شرکت کردند. اما این روند نشانی از اتحاد و تعامل نیافت. (روملو، ۱۳۸۹: ۱۴۸۹/۳: حسینی قمی، ۱۳۸۳: ۶۲۸/۲).

۲- تکاپوی گسترده شاه عباس اول برای بهره مندی از نیروی دریایی اروپاییان

۲-۱: تحولات اروپا به سود نقشه های شاه عباس اول

شاه عباس متوجه ضعف نیروی دریایی و اقتدار کشتی های اروپایی و به تبع آن سود تجاری اروپاییان در خلیج فارس شده بود. اسلاف وی هم این نکات را دریافت بودند، اما تفاوت رویکرد شاه عباس با آنها در این بود که وی برای رسیدن به نیروی دریایی و دستیابی بر حاکمیت سواحل خلیج فارس، مناسبات را با غرب گسترش داد. اقدامات شاه عباس برای مقابله با پرتغالیها در خلیج فارس و اعاده حاکمیت ایران بر این منطقه، همزمان با تحولاتی در اروپا بود که به ضرر دولت اسپانیا - پرتغال^۱ منتهی شد. در ژوئیه (۱۵۸۸م/ ۹۹۶ق) نیروی دریایی اسپانیا که بحریه مغلوب نشدنی نامیده می شد، در دریای مانش^۲ از انگلستان شکست سختی خورد (ماله، ۱۳۱۲، ۱۶۱). همچنین در نتیجه تحولات مذهبی که به سود پروتستانها و علیه کاتولیک های مورد حمایت دولت اسپانیا، در حال رقم خوردن بود، سلطه اسپانیا بر اروپای غربی، رو به افول گذاشت (همان: ۱۵۳-۱۵۲). علاوه بر این، در سال ۱۰۰۸ق/ ۱۶۰۰م کمپانی هند شرقی انگلستان، تأسیس و خواهان منافع تجاری گسترده ای شد که در شرق جهان برای آنها جذابیت زیادی داشت (سیوری، ۱۳۷۶: ۱۰۹). همچنین در سال ۱۶۰۲م کمپانی هند شرقی هلند تأسیس شد (شاردن، ۱۳۵۰: ۱۲۳/۳). هر دو کمپانی، به دلیل قدرت پرتغال در خلیج فارس، نتوانستند در هر مورد اقدام به تأسیس پایگاه تجاری نمایند. کما اینکه انگلیسیها ناچار شدند پایگاه تجاری را، در بندر جاسک که مدخل خلیج فارس بود ایجاد کنند (Steen Gaard 1973: 336).

حوادث فوق به طور ناخواسته به سود شاه عباس در شرف وقوع بود. اما یک بخش دیگر از حوادث خواست دربار صفوی بود، یعنی طرح اتحاد با دولت های اروپایی و رفت و آمد سفرا. در سال ۱۰۰۶ق (۱۵۹۸م) شاه عباس از برادران شرلی و بیست و شش نفر از

^۱. ذکر این نکته ضروری است که در زمان فیلیپ دوم (Philip II) (۱۵۵۶-۱۵۹۶م) کشور اسپانیا توانست پرتغال را ضمیمه قلمرو خود سازد. زیرا هنریک (Henric) پادشاه پرتغال دو سال پس از سلطنت درگذشت. چون وارثی برای تاج و تخت نداشت، اسپانیا به نام حفظ سلطنت پرتغال، آن کشور را تصرف نمود. پرتغال از سال ۱۰۵۰-۹۹۹ق/ ۱۶۴۰-۱۵۸۰م بخشی از قلمرو اسپانیا بود (بیانی، ۱۳۵۳: ۳۳۰).

^۲. Manche Sea

همراهان آنها استقبال گرمی بعمل آورد. شاه آنتونی شرلی^۱ و رابرت شرلی^۲ را برادران خود نامید (مانورینگ، ۱۳۷۸: ۵۳-۵۲).

۲-۳: ناکامی سفارت آنتونی شرلی برای بدست آوردن کشتی جنگی

برادران شرلی به عنوان سفیر رسمی دولت انگلستان نبوده بلکه آنها از سوی یکی از بزرگان انگلیس یعنی کنت اسکس^۳ جهت ایجاد اتحاد علیه ترکان عثمانی به ایران آمدند (Blow, 2014: 54) ضعف نیروی دریایی ایران در ابتدای سده هفدهم هم کاملاً نمایان بود. دلاواله که در سال ۱۶۱۷ م به ایران آمد، بیان می دارد قزاق ها متوجه این ضعف ایران شدند و از طریق حاکم گرجستان اعلام کردند حاضرند کشتی جنگی خود را در اختیار ایران قرار دهند تا علیه عثمانی^۴ به کارگیرد اما شاه عباس به آنان اطمینان نداشت و قبول نکرد (دلاواله: ۱۳۸۱: ۱۵۷-۱۵۳). شاه عباس تلاش نمود این نقص را با سفارت برادران شرلی رفع کند.

دربار صفوی به منظور اتحاد علیه عثمانی و بدست آوردن کشتیهای جنگی، آنتونی شرلی را به همراه حسنعلی بیگ بیات، اروج بیگ بیات، علیقلی بیگ و بنیاد بیگ در ذی الحجه ۱۰۰۷ / ژوئیه ۱۵۹۹ م از راه دریای خزر به اروپا فرستاد. رابرت در ایران ماند. آنتونی با کشتی از راه دریای خزر به اروپا روانه شد. چون کشتی ضعیف بود، در مواجهه با طوفان در آستانه شکستن بود اما خطر رفع گردید (مانورینگ، ۱۳۷۸: ۷۴-۷۳). اروج بیگ بیات یا همان دون ژوان ایرانی معروف، می نویسد وقتی وارد قلمرو روسیه شدیم، وضع

^۱ . Antony sherley

^۲ . Robert sherly

^۳ - comte d,messex

^۴ . دولت عثمانی به دلیل وسعت قلمرو، در خلیج فارس، خلیج عدن و دریای سرخ هم اعمال نفوذ داشت. پرتغالیها در سال ۹۶۱ق با کمک کشتی های جنگی خود شکست سختی در اطراف مسقط، خورفکان و خلیج فارس، بر عثمانی وارد ساختند. همچنین در سال ۹۸۰ق / ۱۵۷۱م نیز اسپانیا با کشتی های جنگی، شکست سختی بر عثمانی تحمل نمودند. (کاتبی، ۲۵۳۵: ۴۹-۴۸: روملو، ذ ۱۳۸۹: ۱۳ / ۱۴۷۸). در این نبرد دریایی که به نبرد لپانتو (Lepanto) مشهور است علی پاشا و پرتو پاشا، فرماندهان عثمانی به مغلوب شدند (اروج بیگ بیات، ۱۳۳۸: ۱۶۵).

کشتی ها و لنگرگاه ها بسیار مناسبتر بود. بویژه بندرگاه آرخانگلسک (آرخانگل^۱) را عالی توصیف می کند. آنجا بارانداز کشتی های آلمانی، فرانسوی و انگلیسی بود که به نواحی شمالی آسیا کالا می آوردند. در آن بندر حدود چهارصد کشتی لنگر می انداخت (اروج بیگ بیات، ۱۳۳۸: ۳۱۷-۲۹۶-۲۹۵).

آنتونی شرلی در روسیه به هدف خود نرسید. به ویژه آنکه میان او و حسنعلی بیگ بیات درگیری ایجاد شده بود. دولت روسیه اعتنایی به این هیات نکرد. در ایتالیا هم بدلیل مشاجره دو طرف و هم بخاطر حضور سفیر عثمانی در رم، امکان اتحاد نظامی ایران و ایتالیا عملی نشد (اروج بیگ بیات، ۱۳۳۸: ۳۲۳-۳۲۲). مانورینگ^۲ از استقبال فیلیپ سوم^۳ برای اتحاد در خشکی و دریا علیه عثمانی خبر می دهد و می نویسد: پادشاه اسپانیا آنتونی شرلی را به فرماندهی نیروی دریایی که شامل دویست کشتی بزرگ جنگی و تعدادی کشتی کوچک که مخصوص حمل و نقل آذوقه و سی هزار سرباز پیاده نظام بود، منصوب گردانید (مانورینگ، ۱۳۷۸: ۹۱). آنتونی نامه ای برای شاه عباس نوشت و ضمن بیان موافقت پادشاه اسپانیا برای تهیه کشتی در جنگ با عثمانی اضافه می نماید که پادشاه اسپانیا در مقابل خواهان تجارت ابریشم با ایران از طریق هرموز است (نوایی، ۲۵۳۷: ۲۴۱/۳). طرح اتحاد اروپایی اسپانیا و ایران عملی نشد.

اختلافات هیأت اعزامی با یکدیگر و جدایی آنتونی شرلی از حسنعلی بیگ بیات، همچنین مسیحی شدن اعضای ایرانی سفارت، موانعی در راه تحقق اتحاد نیروی دریایی اروپاییان با ایران بود. در ۱۰۱۰ (ق ۱/۱۶۰ م به رغم برخورد دوستانه فیلیپ سوم با هیأت و تمایل او به اتحاد نظامی، قرارداد بسته نشد در اسپانیا علیقلی بیگ مسیحی شد (اروج بیگ بیات، ۱۲۳۸: ۳۳۳). در لیسبون^۴ اروج بیگ و بنیادبیک هم مسیحی شدند (همان: ۳۴۳-۳۳۹). بنابراین، از اعزام هیأت آنتونی و حسنعلی بیگ نتیجه ای بدست نیامد و حسنعلی بیگ هم سرنوشت نامعلومی یافت. البته مانورینگ بیان می دارد او برای اتحاد دریایی علیه عثمانی نزد آلمانیها رفت، اما مفید نبود. سرانجام در سال ۱۶۳۰ م در اسپانیا فوت

۱. Arkhanglesk

۲. Maneuvering

۳. Philip III

۴. Lisbonne

کرد (مانورینگ، ۱۳۷۸: ۹۹-۹۸-۹۷). شاه عباس برای عملی کردن نقشه یعنی اتحاد نیروی دریایی اروپاییان با خود، جهت مقابله با عثمانی و هم تسلط بر خلیج فارس دلسرد نشد، بویژه آنکه در اثنای حضور هیأت شرلی و حسنعلی بیگ در اروپا، کمپانی هند شرقی انگلیس در سال (۱۰۰۸ق/۱۶۰۰م) تأسیس شده بود.

۳-۳: تصرف بحرین

حکومت صفوی تلاش زیادی نمود چه از طریق سفارت برادران شرلی و چه از طریق نمایندگان کمپانی هند شرقی انگلستان به سلطه طولانی مدت پرتغالیها در خلیج فارس خاتمه بخشد. تصرف بحرین در سال (۱۰۱۰ق/۱۶۰۲م) گامی مهم در این زمینه بود. در این سال، فرخشاه والی هرموز فوت شده و پسرش فیروز شاه، قائم مقام وی گردید. در بحرین رکن الدین مسعود به اداره امور مشغول بود. رکن الدین برادر شرف الدین لطف‌الله وزیر هرموز بود. رکن الدین زورگویی پرتغالیها را از نزدیک می دید. او معین الدین فالی از بزرگان فارس، و الله وردی خان حاکم فارس را به یاری طلبید. معین الدین در بحرین ابتدا خود رکن الدین را کشت سپس در نبرد با نیروهای وی پیروز شد. به این ترتیب، بحرین به تصرف دولت صفوی درآمد و ناخدای پرتغالیها و والی هرموز نتوانستند بحرین را باز پس بگیرند (منشی ترکمان، ۱۳۵۰: ۶۱۵/۲). یکسال بعد فیلیپ سوم از نایب السلطنه خود در هند الکسیس دومنزس^۱ و اسقف گوا خواست سفیری به دربار شاه عباس بفرستند تا منافع دولت خود را در بحرین بازبند و مانع عقد قرار داد با انگلیس شوند. این هیأت نتوانست به مقاصد خود برسد، فقط اجازه ساخت کلیسا در اصفهان را بدست آورد. (فیگوئرا، ۱۳۶۳: ۲۱۹).

۲-۴: ناامیدی سفارت رابرت شرلی برای کشتی جنگی

شاه عباس در سال ۱۰۱۶ق/۱۶۰۸م، رابرت شرلی را به سفارت اروپا فرستاد تا بلکه از این طریق مأموریت برادرش را به انجام برساند. سفارت اول رابرت شرلی نتیجه مطلوبی به همراه نداشت. در اسپانیا با او رفتار صمیمانه ای انجام نشد (مانورینگ، ۱۳۷۸: ۱۰۹-۱۰۸).

^۱ . Alexis Domenzes

عدم تمایل اروپاییان بویژه اسپانیا به نبرد با عثمانی، موجب تعجب و ناراحتی شاه عباس بود. دلاواله در مکتوب چهارم سفرنامه خود شرح گفتگویش با شاه عباس در خصوص نبرد دریایی اروپاییان با ناوگان خود علیه ترکان، را می آورد (دلاواله، ۱۳۸۱: ۱۹۸-۱۹۷). وی بیان میدارد: پس از مباحث طولانی شاه عباس از من پرسید چرا پادشاه اسپانیا با کشتیهای جنگی خود دهانه دریای سرخ را به روی ترکها نمی بندد تا مصر گرفتار سختی شود و عثمانی با خطر مواجه گردد؟! (همان: ۲۰۴).

رابرت از اسپانیا به انگلستان رفت. اما نتوانست نیروی نظامی انگلستان را با ایران صفوی، علیه عثمانی متحد سازد او به ایران بازگشت (مانورینگ، ۱۳۷۸: ۱۰۹). دلیل عمده سفر رابرت شرلی به اروپا، دستیابی به کشتی های جنگی بود نه تجارت ابریشم و ایران این کشتی ها را بیشتر برای مقابله با پرتغالیها می خواست (Blow, ۲۰۱۴: ۱۱۴). علت اساسی عدم استقبال جیمز اول^۱ از اتحاد علیه عثمانی، به روابط تجاری انگلستان با عثمانی مربوط می شد. تجار انگلیسی کمپانی هند شرقی مخالف برهم زدن روابط تجاری با عثمانی بودند (رائین، ۲۵۳۶: ۵۹۵/۲).

کمپانی هند شرقی انگلستان بیشتر خواهان تجارت در سواحل خلیج فارس و ایجاد شعباتی در ایران بود. در این زمینه با دولت اسپانیا - پرتغال درگیری داشت. کمپانی خواهان اتحاد با شاه عباس شد. ریچارد استیل^۲ و جان کراودر^۳ با وساطت رابرت شرلی توانستند در سال ۱۶۱۶ م فرمان تجارت از شاه عباس بگیرند. شاه به مأموران خود در بنادر دستور داد از هرگونه کمکی به کشتی های کمپانی خودداری نکنند (سایکس، ۱۳۳۰: ۲/ ۲۹۱). در سال (۱۰۲۴ ق / ۱۶۱۵ م) رابرت شرلی سفر دوم خود را به اروپا شروع کرد در همان حال، کمپانی هند شرقی انگلستان جهت بسط روابط سیاسی و تجاری خود با ایران، سرتوماس رو^۴ را به ایران فرستاد. او روش پرخاشگرانه برای تحصیل امتیازات در پیش گرفت. بنابراین کمپانی ادوارد کوناک^۵ را در سال ۱۶۱۷ / ۱۰۲۵ به ایران فرستاد او با کشتی جیمز^۱

^۱. Games I

^۲. Richard Steele

^۳. Jhan Crowther

^۴. S.T. Roe

^۵. Edward connok

به سواحل ایران رسید (blow2014: 115-116). این نکته را هم باید در نظر داشت دولت اسپانیا همچنان در پی پس گرفتن بحرین بود و تلاش نمود مانع از تحقق اهداف کمپانی انگلستان شود. سفارت دن گارسیا داسیلوا فیگوئرا^۲ به ایران در همین راستا بود. فیگوئرا که یک اسپانیایی بود درگوا^۱ به مدت دو نیم سال نگه داشته شد زیرا در آنجا پرتغالیها در پی کارشکنی مقاصد اسپانیاییها بودند (فیگوئرا، ۱۳۶۳: ۲۳۱-۱۷). حکومت ایران که به کمپانی هند شرقی انگلستان و کشتی های جنگی آنها امیدوار بود، به او توجه نکرد و فیگوئرا بی نتیجه دربار ایران را ترک کرد (همان: ۴۲۳).

کمپانی هند شرقی انگلستان توسط کوناک امتیازنامه مهمی از شاه عباس گرفت، متن این امتیاز نامه در کتابخانه مجلس موجود است (نوایی، ۱۳۶۰: ۶۴). شاه عباس در آن امتیازنامه آزادی تجاری و داد و ستد اعم از خرید و فروش کالا، حق آزادی مذهبی حق داشتن مترجم، حق نگهداری اسلحه برای محافظت از اموال و کالا، حق مصونیت قضایی برای اتباع کمپانی و ... اعطاء کرد (همان: ۶۶-۶۵). در مقابل شاه عباس یک خواسته بزرگ از آنها داشت و آن همکاری نظامی برای شکست دادن پرتغالیها در خلیج فارس و هرموز بود (سیوری، ۱۳۷۶: ۱۱۰). با این وجود، رابرت شرلی در ادامه سفارت دوم خود به اسپانیا رفت. فیلیپ سوم مجدداً تقاضای استرداد بحرین را مطرح نمود اما رابرت پذیرفت (سایکس، ۱۳۳۰: ۲/۲۹۲). در سواحل ایران همه چیز علیه پرتغالیها بود. هر چند گفته می شود پرتغالیها در مرگ کوناک دست داشتند، اما انگلیسیها در سال (۱۰۳۰ ق/ ۱۶۲۰ م) موفق شدند در نبرد جاسک با کشتی هایی چون عقاب، رابوک بر کشتی های پرتغالی مانند پورتینگال گالیون غلبه کنند (همان: ۲۹۳). بنابراین، زمینه برای فتح هرموز فراهم تر گردید.

^۱ . James

^۲ . Don Garcia de Silva Figueroa

۲-۵: قرارداد میناب و اعطای امتیازات به کمپانی هند شرقی انگلیس

کمپانی هند شرقی انگلستان در راستای تثبیت حضور خود در ایران و خلیج فارس، پس از مرگ کوناک و توماس بارکر^۱ نماینده جدیدی به نام ادوارد موناکس^۲ در ۱۰۲۹ق / ۱۶۲۰م به ایران فرستاد (Blow, ۲۰۱۴: ۱۱۸). حکومت ایران برای پایان دادن به سلطه پرتغالیها در هرموز، درصدد برآمد با امضاء قرارداد میناب با ادوارد موناکس عملیات دریایی مشترک با انگلیسیها را انجام دهد. مهم ترین موارد توافق دو طرف: انگلیسیها با کشتیهای جنگی به پرتغالیها حمله کنند و با شکست دادن آنها غنائیم به تساوی تقسیم شود - قلعه هرموز با تمام توپخانه و ذخایر جنگی به انگلیسیها تسلیم شود - عواید گمرکی جزیره پس از جنگ، به تساوی میان طرفین تقسیم گردد - بر کالاهای انگلیس عوارض گمرکی تعلق نمی گیرد. اسرای مسیحی پس از جنگ به انگلیسیها و اسرای مسلمان به ایرانیان می رسند. حکومت ایران نصف مخارج کشتیهای جنگی و خوراک و حقوق کارکنان کشتی و خسارت جنگ را برعهده بگیرد و برای کشتیها باروت تهیه کند (منشی ترکمان، ۱۳۵۰: ۳ / ۹۸۲ - ۹۸۱). دو مورد دیگر از مفاد قرارداد که منشی ترکمان آنها را قید ننموده، بدین قرارند: پس از بیرون راندن پرتغالی ها، مرکز تجارت انگلیسیها از جاسک به بندرگمبرون (بندر عباس) منتقل شود و انگلیس از ادای مالیات معاف باشد. همچنین انگلیس موظف خواهد بود، چهار یا حداقل دو کشتی جنگی در خلیج فارس نگه دارد تا دریانوردان برای بازرگانی از تهاجمات پرتغالیها مصون بمانند (شاردن، ۱۳۵۰: ۳ / ۲۸۰).

به دنبال امضاء قرارداد میناب در ربیع الاول سال ۱۰۳۱ / فوریه ۱۶۲۲م، امامقلی خان بیگلربیگی فارس و لار با تعدادی از سپاهیان به سمت جرون حرکت کرد. پنج کشتی بزرگ جنگی انگلیس هم در دریا قلعه پرتغالیها را زیر آتش گرفت. پس از حدود دو ماه جنگ و محاصره دریایی پرتغالیها شکست خوردند و هرموز پس از ۱۱۷ سال به تصرف قوای دریایی، مشترک ایران و انگلیس درآمد (منشی ترکمان، ۱۳۵۰: ۳ / ۹۸۲). در این جنگ، یکی از فرماندهان مشهور انگلیسی به نام ویلیام بافین^۳ هنگام تعیین ارتفاع و مسافت دیدار

^۱. Thomas Barket

^۲. Edward Monax

^۳. William Baffin

قلعه قشم با دستگاه های خود مورد اصابت گلوله قرار گرفت و جان باخت (Blow, ۲۰۱۴).
(۱۲۷) مورخان و ادیبان ایرانی چندان از کمک دریایی انگلیس یاد نمی کنند. قدری شیرازی
با اغراق این فتح را به شاه عباس و بزرگان سپاه ایران مانند امامقلی بیگ و شاهقلی بیگ
منسوب میدارد:

شهی که از جهانگیری و عدل و داد
سر رفعت آن کس به گردون رساند
چو او مادر دهر هرگز نزا
که اندر جرون خطبه شاه خواند
(قدری شیرازی، ۱۳۸۴: ۲۶-۲۸)

فرنگی ز میدان گریزان شده
کپیتان ز اندیشه تیغ خان
به برج سیوم رفته، پنهان شده
فرو برده سر در گریبان جان
(همان: ۷۴)

بتدبیر کشور ستانی تمام
امیری که او شاهقلی نام داشت
یکی از سبوط رفیع المقام
به قلعه جهان پهلوان برگماشت
(همان: ۴۳-۴۴)

محمود شاه، والی هرموز و اتباع او دستگیر شدند و هر عده از افرادی که در آن نواحی با
پرتغالیها همدست بودند به جزای خود رسیدند (منشی ترکمان، ۱۳۵۰: ۹۸۲/۳). توضیحات
گویای آن است که شاه عباس با کمک کشتی های جنگی کمپانی هند شرقی، توانست به
سلطه پرتغالیها خاتمه دهد. اظهار نظر تاورنیه در این باره کاملاً پذیرفتنی است. او می
نویسد: اگر کمک انگلیسیها نبود، شاه عباس هرگز به تنهایی نمی توانست هرموز را فتح
کند (تاورنیه، ۱۳۳۱ق: ۱۰۰۳).

این نکته را هم باید در نظر داشت، زمانی که انگلستان با ایران عملیات مشترک را انجام
می داد، دوره جنگهای سی ساله (۱۶۱۸-۱۶۴۸م) در اروپا بود. انگلستان در این جنگ ها در
کنار فرانسه علیه اسپانیا و خاندان هابسبورگ^۱ به پیروزی دست یافت (ماله، ۱۳۱۲: ۱۶۸-
۱۶۷). پس از فتح هرموز و قشم و سواحل اطراف هرموز، خود جزیره از رونق افتاد. سال ها
پس از آن فتح که تاورنیه از آنجا دیدن کرد، دیگر آن شکوه سابق را نداشت. زمین آنجا پر از
نمک شده بود، آب شیرین یافت نمی شد. زیرا شاه عباس به ساماندهی گمبرون

^۱ . Hapsburg

(بندرعباس) پرداخت (تاورنیه، ۱۳۳۱ق : ۹۹۹-۹۹۸). شاه عباس در صدد ایجاد مرکزیت تجاری برای بندرعباس برآمد. در همین راستا در صدد اعطای تسهیلات تجاری به اروپاییان برآمد. رونق این بندر طوری بود که در مدت کوتاهی پس از توجه به آن، ۱۵۰۰ خانوار در آنجا ساکن شدند و این رقم رو به فزونی گذاشت در حالیکه پیشتر حدود دویست خانواده در آنجا سکونت داشتند (Floor, 2006: 250). عواید بندر کنگ به بندرعباس افزوده شد. البته بعدها در بندرعباس مالیات سنگینی برای تجار ایرانی وضع گردید، طوری که تجار ترجیح می دادند از طریق بندر کنگ امور تجاری خود را انجام دهند (Barendse, 2002: 45).

همزمان با همکاری دریایی ایران و انگلیس، هیأت یان پیترز کوین^۱ حکمران هلندی باتاویا^۲ هم جهت رقابت با انگلیس در صدد اتحاد با ایران بود. شاه عباس هم سعی در ایجاد رابطه با هلند برآمد (همان: ۱۸). شاه عباس علاقمند بود تا جایی که امکان دارد، از توان دریایی اروپاییان نهایت بهره را ببرد و در این راه فقط به کمک انگلیس دلگرم نبود. در نتیجه از افتتاح یک شعبه از کمپانی آنها در بندرعباس حمایت نمود، از اعزام هیوبرت ویسنیخ^۳، نماینده کمپانی هم استقبال کرد. این اخبار برای انگلیسیها چندان قابل تحمل نبود. زیرا طبق قرارداد میناب، نیمی از عوارض گمرکی بندر عباس متعلق به آنها بود (ویلسون، ۱۳۱۰: ۱۲۹).

شاه عباس به منظور بسط روابط با هلند در سال ۱۰۳۳ق/۱۶۲۳م با ویسنیخ قرارداد بست. در آن معافیت گمرکی، حق خرید و فروش کالا و اجناس گوناگون، حق مصونیت قضایی، آزادی مذهبی معافیت از پرداخت عوارض راهداری و... به او اعطاء کرد (فلور، ۲۵۳۶: ۲۵-۲۴-۲۳). عمده ترین دلیل اعطای این حقوق به هلندی ها موضوع ناتوانی حکومت صفوی در امور نظامی بویژه کشتی های جنگی در آب های ایران بود. او در سال ۱۰۳۱م/۱۶۲۵ق موسی بیگ را به هلند فرستاد. وی تلاش نمود با کمک ناوگان دریایی هلندیها از تعدیات باقیمانده پرتغالیها در خلیج فارس رهایی یابد. درنامه شاه عباس برای شورای ایالات متحده هلند صراحتاً به کمک گرفتن از هلند برای قطع تجاوزات پرتغالیها به مسقط و لارک و دیگر نقاط اشاره شده است (نوابی، ۲۵۳۷: ۲۵۰: فلور، ۲۵۳۶: ۱۲۱).

^۱ . Jan Petersz coen

^۲ . Batavia

^۳ . Huybert Visnich

۶-۲: تحلیلی بر فتح هرموز

با توجه به مطالب فوق شکست دادن پرتغالیها در هرموز و قشم به معنی برطرف شدن کاستیها و نواقص شدید ایران در امر کشتی های جنگی نبود. بعبارتی این پیروزی برای حکومت صفوی مفهوم امری زودگذر را داشت. مسأله نیروی دریایی و مشکلات آن همچنان پابرجا بود. صرف فتح هرموز و شکست پرتغالیها به معنای تسلط دولت صفوی بر دریاها نبود. بسنده کردن به اغراق گویی مورخان و ادیبان عصر شاه عباس در این زمینه فریبنده است. به طوریکه قدری شیرازی با اغراق از حاکمیت شاه عباس بر دریاها و اروپاییان خبر می دهد.

فرنگی که مثلش نبودی به جنگ	ز دریانوردی و توپ و تفنگ
ز تکبیر فتحی که نواب خان	کنون نامش اندر زمانه نماند...
دگر شاه بر عرب کز پدر	رسیده به او شاهی بحر و بر

(قدری شیرازی، ۱۳۸۴: ۱۵۹-۱۷۲)

البته گزارش برخی پرتغالیها که در جریان این رویداد بودند به نقش سربازان ایران هم تاکید دارد. دی ملو^۱ و سوزا^۲ به حضور موثر پیاده نظام ایران پرداختند (وثوقی، ۱۳۸۷: ۱۳۱). گزارش ادوارد موناکس هم به کمک نیروی زمینی سپاه صفوی در شکست پرتغالیها اشاره دارد (همان: ۱۳۳). شاملو فتح هرموز را نتیجه سعی و تلاش امام قلی خان می داند و توضیحی درباره همکاری انگلیسیها بیان نمود (شاملو، ۱۳۷۱: ۲۰۳). با تمام این تفاسیر باید گفت شکست پرتغال در دریا و بر روی کشتی های آنان بود. در غیر این صورت آنان نمی توانستند بیش از صد سال در خلیج فارس اعمال قدرت نمایند.

گزارش تاورنیه به حقیقت نزدیکتر است. او می نویسد: شاه عباس پس از آنکه هرموز را فتح کرد، تصمیم گرفت تمام سواحل دریا را که تا آن طرف دماغه جاسک امتداد داشت،

^۱ . De Mello

^۲ . Sossa

تصرف کند اما امیر جاسک مقاومت کرد و شاه عباس فقط به همین قناعت نمود که امیر خود را تابع پادشاه ایران بداند و در سال یک خراجی به اصفهان بفرستد (تاورنیه، ۱۳۳۱ق: ۴۸-۴۷). با این مصادیق، بغرنج بودن وضع نیروی دریایی ایران تا اواخر عمر شاه عباس، امری روشن در این حکومت بود.

۳- نگرش جانشینان شاه عباس اول به اروپاییان

۳-۱: توجه شاه صفی به هلندیها

پس از مرگ شاه عباس، چهار پادشاه صفوی طی حدود یک قرن با مشکل فقدان کشتیهای جنگی در آبهای قلمرو خود مواجه بودند. به ویژه خلیج فارس اهمیت استراتژیک بیشتری داشت. زیرا اروپاییان خواهان منافع تجاری آنجا و آبهای متصل به آن بودند. در اوایل سلطنت شاه صفی، حکومت صفوی به دلیل خطر هجوم کشتیهای عمان باب مذاکرات را با پرتغالیها گشود و اجازه تاسیس نمایندگی بازرگانی به آنها را در بندر کنگ داد (اوبن، ۲۵۳۷: ۸). همانطور که پیش از این ذکر شد، یان اسمیت^۱، اولین سفیر رسمی هلند، همزمان با مرگ شاه عباس اول به ایران رسید، در نتیجه، وی برای انجام مذاکرات راهی اصفهان شد او سفرنامه مختصری از خود برجای گذاشت. در آن می نویسد: یکی از مأموریت های مهم وی تجدید قرارداد سابق شاه عباس اول با ویس نیخ می باشد (اسمیت «ضمیمه»، ۲۵۳۶: ۸۹). یعنی همان قراردادی که شاه عباس برای رسیدن به مقاصد نظامی از جمله کشتی های جنگی به هلند امتیازات متنوعی اعطا کرد. اما اسمیت بیان می دارد: هنگام حضور در اصفهان بدلیل کارشکنی های هموطنش ویسنیخ و نابسامانی دربار و تزلزل شاه کار سخت شد (همان: ۹۱-۹۰-۸۹). یان اسمیت مشتاق بود قرارداد منعقد گردد. زیرا در همان زمان از پرتغالیها به دلیل حمله کشتی هایشان به مسقط بشدت عصبانی بود. کوئن، فرماندار کل باتاوایا هم از نیاز شاه صفی اطلاع داشت. اما چون نیروی دریایی هلند در آن زمان در اندونزی خیلی مجهز نبود، اجازه چنین کاری به اسمیت نداد (همان: ۹۹)

^۱ . jan Smidt

۳-۱: تداوم سیاست های درهای باز شاه صفی

ضعف نیروی دریایی صفوی در زمان شاه صفی، برپایه گزارش آدام اولئاریوس^۱، کاملاً قابل درک می باشد. وی همراه با هیأت فردریک^۲ دوک هلشتاین^۳ برای امضاء قرارداد خرید ابریشم به ایران آمد. او در سفرنامه خود می نویسد: طی مدت اقامت قصد داشتم طول و عرض دریای خزر را محاسبه کنم اما بدلیل ضعف و ناسالم بودن کشتی های ایرانی از این کار منصرف شدم (اولئاریوس، ۱۳۸۵: ۱۳۶). او اظهار می دارد کشتی های ایرانی برای رفتن به وسط دریا کاملاً نامطمئن هستند و بیشتر مواقع کنار ساحل لنگر می اندازند (همان: ۳۷). همچنین او ذکر می کند ایرانیها فاقد وسیله تعیین مختصات ستاره هستند، به همین دلیل وقتی نقشه و کره جغرافیایی خوش ساخت و شکیل ما را دیدند شگفت زده شدند زیرا شبیه این کره در ایران نبود (همان: ۲۲۰).

شواهد و قراین دیگری هم ضعف حکومت صفوی را بر دریاها بدلیل فقدان کشتی جنگی تأیید می کنند. در همان اوایل حضور یان اسمیت در دربار اصفهان، خبر رسید پرتغالیها با ۲۵ کشتی در جزیره قشم پیاده شدند و اقدام به قتل و غارت نمودند (اسمیت، «ضمیمه»، ۲۵۳۶: ۱۰۷). یا در چهارمین سال سلطنت شاه صفی وی برای مقابله با تحرکات طهمورث خان، حاکم گرجستان در صدد جمع آوری لشکر بود امام قلی خان، حاکم فارس پسر خود، صفی قلی خان را نزد شاه نگهداشت و خود به دلیل خطر هجوم پرتغالیها به هرموز، تصمیم گرفت به سمت گرجستان نرود (خواجگی اصفهانی، ۱۳۶۸: ۱۴۳: واله قزوینی، ۱۳۸۰، ۱۴۶). در همین سال، کشتی های جنگی روسیه به سواحل خزر تاختند و مردم را به عذاب گرفتار نمودند (واله قزوینی، ۱۳۸۰: ۱۱۴). نیروی دریایی صفویان چنان ضعیف بود، که کمپانی هند شرقی هلند جهت جلوگیری از عقد قرارداد ایران با دوک هلشتاین، قیمت ابریشم را در نوسان نگه می داشت (تاورنیه، ۱۳۳۱: ق ۳۸۸).

بنابراین، شاه صفی باب مناسبات را با انگلیسیها گشود. انگلیسیها قراردادی دقیقاً مشابه قرارداد شاه عباس با ادوارد کوناک، با شاه صفوی بستند، تا بتواند از نیروی نظامی آنها بهره

^۱ - Adam olearius

^۲ . Frederick

^۳ . Holstein

ببرد(نوایی، ۱۳۶۰: ۶۵-۶۴). همچنین وی نامه ای به شورای ایالات هلند نوشت و در آن صراحتاً از دولت هلند تقاضای کشتی جنگی نمود تا در آبهای ایران ناامنی و خطر دزدان دریایی را مرتفع سازند. این نامه چند سال پس از سفارت یان اسمیت بود(فلور، ۲۵۳۶: ۱۲۶). این نکته را هم باید در نظر داشت در زمان این پادشاه و در سال ۱۰۴۸ق/ ۱۶۴۰م عهدنامه ذهاب میان ایران و عثمانی بسته شد و خیال شاه صفی نسبت به مرزهای شمال غربی آسوده شد(خواجگی اصفهانی، ۱۳۶۸: ۲۷۵). با این حال، در درباهای ایران مشکل همچنان تداوم داشت

۳-۳: امیدواری عباس دوم به کمک فرانسویها

دولتهای اروپایی طی سلطنت عباس دوم، حضور خود را در خلیج فارس و دیگر حوضه های آبی مشرق زمین مانند اقیانوس هند و سواحل خلیج فارس حفظ کردند. در آبهای شمال نیز روسها به سواحل ایران می تاختند و در کنار رود قوین سو در داغستان قلاعی ایجاد کردند و عباس دوم دستور تخریب قلاع را داد(وحید قزوینی، ۱۳۲۹: ۱۵۹). ازسویی دیگر، توجه حکومت صفوی به اروپاییان برای بهبود کشتی های جنگی بی نتیجه مانده بود. حتی امیدوار بودند از حضور کشتی های پرتغالیها در اطراف مسقط و گوا علیه رقبای اروپاییشان استفاده کنند(شاردن، ۱۳۵۰: ۳/۲۱۶). در اواسط قرن هفدهم م رقابت دولتهای اروپایی در خلیج فارس و شرق آسیا شدت یافت. هلندیها به رقابت با انگلیس جهت انحصار تجارت ابریشم دست زدند. در دوره عباس دوم، در انگلستان فرمان دریانوردی (۱۶۵۱م) از سوی اولیور کرامول^۱ جهت نابودی تجارت هلندیها صادر شد. دامنه رقابت آنها به خلیج فارس هم سرایت کرده بود(سیوری، ۱۳۷۶: ۱۱۶-۱۱۵). در زمان عباس دوم یک رقیب دیگر هم به جمع مدعیان تجارت و نیروی دریای در خلیج فارس اضافه شد و آن کمپانی هند شرقی فرانسه بود. این کمپانی در سال ۱۰۷۵ق/ ۱۶۶۴م یعنی اواخر سلطنت عباس دوم تاسیس شده بود، کمپانی در اوایل چون شناختی از ایران نداشت نمی خواست کشتی به ایران بفرستد، اما بعد از ورود اعضای کمپانی درصد برآمد کشتی به سواحل خلیج فارس

^۱. Oliver Cramwell

اعزام دارد (شاردن، ۱۳۵۰: ۱۷۲/۳). نیروی دریایی فرانسه در عهد لویی چهاردهم^۱ (۱۶۶۱-۱۷۱۵م) در نتیجه سیاست های کلبر^۲ صدر اعظم او، پیشرفت زیادی داشت. کلبر کشتیهای جنگی را ترقی داد رسم ملاح گیری اجباری را که پرس^۳ می نامیدند، برانداخت و ملاحان را از ساکنان سواحل انتخاب کرد (ماله، ۱۳۱۲: ۲۴۴).

لویی چهاردهم برای گسترش تجارت کمپانی هند شرقی فرانسه نامه ای به شاه عباس دوم نوشت و در آن بر لزوم روابط صمیمانه، داد و ستد و تجارت تأکید کرد. دربار ایران از بسط روابط با فرانسه استقبال کرد و اعضای کمپانی را مورد تفقد قرار داد (شاردن، ۱۳۵۰: ۱۷۰-۱۷۱/۳) لازم به ذکر است فرانسه پس از عهد نامه صلح وستفالی^۴ (۱۶۴۸م) در اروپا تلاش زیادی برای اقتدار خود به کار بست (ماله، ۱۳۱۲: ۱۸۷-۱۸۶). هرچند شاه عباس دوم برای دستیابی به کشتی جنگی اصرار داشت، اما نباید این نکته را از نظر داشت که بحث صلح ایران و عثمانی که در نتیجه عهدنامه ذهاب محقق شده بود، بر روابط وی با اروپاییان اثر گذاشته بود. در سال ۱۰۵۵ق/ ۱۶۴۵م جمهوری ونیز سفیری به نام فیاندرا^۵ به دربار صفوی فرستاد تا علیه عثمانی اتحاد صورت گیرد. اما حکومت صفوی جواب منفی داد. این درخواست مجدداً با نامه نگاری مطرح گردید، اما پاسخ ایران مانند قبل بود (Rota, ۲۰۱۲: ۱۵۱).

۳-۴: سلطنت شاه سلیمان، تداوم ضعف ایران در بحث کشتی جنگی

در زمان سلطنت شاه سلیمان (۱۰۷۷-۱۱۰۵ق/ ۱۶۴۹-۱۶۶۶م)، حکومت ایران نتوانست نارسایی های خود را در بخش کشتی جنگی مرتفع سازد. جملی کارری^۶ که در دربار شاه سلیمان هم حضور یافته بود به این ضعف بزرگ اشاره می کند. وی نیروی دریایی ایران را در «حکم هیچ» برمی شمارد. او اعتقاد داشت ایرانیان اصولاً اطلاعی از نظام دریایی ندارند و حتی از تهیه نمودن یک کشتی کوچک چوبی به نام نیروی دریایی غافل مانده اند (کارری،

^۱ . Louis XIV

^۲ . Kolbert

^۳ . Press

^۴ . Westphalian

^۵ . Finndra

^۶ . Gemeli Careri

(۱۳۹۱: ۱۸۲). با این حال دولتهای اروپایی با اتکاء به توان نظامی خود بویژه کشتیهای جنگی، خواهان منافع تجاری و اقتصادی در سواحل ایران و شرق جهان بودند. شاردن که هنگام تاجگذاری شاه سلیمان در اصفهان بود، رقابت کمپانی های انگلیس، هلند فرانسه را در شرق آسیا و ایران بازگو می کند. این رقابتهای بیشتر در دریا و میان کشتیهای جنگی این سه قدرت در جریان بود. نیروی بحریه هلند با سفاین فرانسه در هند درگیر بود این درگیری تا سواحل خلیج فارس ادامه داشت (شاردن، ۱۳۵۰: ۱۰۲/۳ - ۱۰۱). در مقابل قدرت دریایی اروپاییان، وضع کشتی های جنگی ایران در این دوره هیچ تفاوت چشم گیری نسبت به قبل نیافت. شاردن می نویسد در سال (۱۰۸۵ق/۱۶۷۵م) یک واحد کوچک دریایی پرتغال جهت دریافت مالیات و حقوق در مورد ادعای خود به بندر کنگ و هرموز آمدند زیرا آنها پس از خروج از هرموز همچنان به حقوق و مزایای قشم و هرموز و کنگ و مسقط ادعا دارند و نسبت به صید مروارید بحرین هم مدعی هستند (همان: ۲۱۵).

سانسون مبلغ مذهبی فرانسه که در زمان شاه سلیمان به ایران آمد توصیف جالبی از وضع نیروی دریایی ایران ارائه می کند که مبین بسیاری از حقایق است. او گزارش می دهد، شاه ایران در دریا هیچ نیرویی ندارد و همین مقدار که او را شاه خلیج فارس و هرموز و بحر خزر بدانند، برای او کفایت می کند. سپس می افزاید، مردم ایران کشتیرانی را دوست ندارند و از آن وحشت دارند. به همین دلیل به دریانورد «ناخدا» یعنی خدانشناس می گویند و افرادی که در دریا هستند، بدلیل خطرات دریا قابل اعتماد نیستند (سانسون، ۱۳۴۶: ۱۴۴). قدر مسلم بخش نخست گزارش سانسون درست است. اما اینکه ایرانیان کشتی را دوست ندارند محل بحث است. زیرا روشن است که ایرانیها مدتها پیش از صفویان با کشتیهای آنزمان خود به دریاهاى مختلف سفر می کردند.

استمرار ضعف کشتی های حکومت صفوی برای اروپائیان امری مشهود بود. انگلبرت کمپفر^۱ آلمانی در سال ۱۰۹۴ق / ۱۶۸۴م به عنوان منشی هیأت کارل یازدهم، پادشاه سوئد به دربار شاه سلیمان آمد. وی در سفرنامه خود به تشریح نواقص و نابسامانی نیروی دریایی ایران می پردازد. او بیان می دارد در سال (۱۰۷۸ق/۱۶۶۷م) استنکارازین^۲ فرمانده قزاق ها با کشتی های خود نواحی گیلان را مورد تاخت و تاز قرار داد. کشتی های ایران توان

^۱ . Engelbert Kempfer

^۲ . Sten Ka Razin

ایستادگی در برابر قزاق‌ها را نداشتند (کمپفر، ۱۳۵۰: ۷۰). به غیر از تهاجمی که کمپفر بیان می‌دارد قزاق‌ها به رهبری استنکارازین در دو نوبت دیگر هم در سالهای ۱۰۶۱-۱۰۶۲ ق/ ۱۶۶۹-۱۶۷۰ م به سواحل شمالی از جمله دربند در منتهی‌الیه مرزهای شمال ایران و قفقاز هجوم آوردند و با کمک کشتی‌های جنگی خود ضربات سنگینی به تجارت آن مناطق وارد ساختند (Katilaine, ۲۰۰۵: ۴۶۰). کمپفر اعتقاد داشت، عهدنامه صلح ذهاب میان ایران و عثمانی موجب صلح دوستی و تن‌آسایی شاه سلیمان شده بود. در نتیجه، وی حاضر به اتحاد نظامی با قدرتهای اروپایی علیه عثمانی نگردید (کمپفر، ۱۳۵۰: ۷۲-۷۳).

عدم تجهیز نیروی دریایی به کشتی‌های جنگی زمینه را برای زیاده‌خواهی اروپاییان هموار می‌نمود. سانسون گزارش می‌دهد، کمپانی هند شرقی هلند با کشتی‌های خود به قشم آمد. دربار ایران در مواجهه با نماینده کمپانی به نام وان لینن^۱ از موضع ضعف عمل می‌نمود. زیرا اقدام به ضبط نقره‌های آرامنه در کشتی او ننمود. در حالیکه حکومت صفوی در صدد بود از خروج نقره به نواحی دیگر چون هند و اروپا ممانعت به عمل آورد (سانسون، ۱۳۴۶: ۳۴). گزارشهای شاردن هم قابل توجه هستند. او می‌نویسد: حکومت صفوی با کمپانی هند شرقی انگلستان دچار مناقشه شد، زیرا طبق قرارداد میناب، ایران می‌بایست نصف عایدات گمرکی بندر عباس را به انگلستان می‌داد اما حکومت ایران از این امر طفره می‌رود، چون ادعا داشت انگلستان مطابق همان قرارداد موظف است کشتی‌های جنگی خود را برای حفاظت از بازرگانان در برابر تعدیات پرتغالیها در خلیج فارس نگه دارد، اما از این شرط شانه خالی می‌کند (شاردن، ۱۳۵۰: ۳/۲۸۲).

کمپفر در خصوص عوارض گمرکی بندرعباس می‌نویسد انگلیسیها پس از اخراج پرتغالیها علاوه بر معافیت گمرکی، اجازه نامحدود برای تجارت کسب کردند. همچنین آنها نسبت به نیمی از عواید گمرکی بندر کنگ هم ادعا دارند (کمپفر، ۱۳۵۰: ۱۱۵).

کمپانی هند شرقی هلند با مشاهده ضعف و نابسامانی دریایی ایران مدعی شد، ابریشم مرغوب به آنها تحویل داده نمی‌شود. آنان برای رسیدن به اهدافشان، سه کشتی جنگی از باتاویا به خلیج فارس فرستادند. این سه کشتی به همراه پنج کشتی دیگر آنان، سواحل بندرعباس را زیر آتش خود گرفتند و قشم را محاصره کردند. حکومت صفوی توان مقابله با

^۱. One Leenen

حاجیان پور و شهریاری: تاثیر دستیابی به کشتی جنگی در سیاست درهای باز شاه عباس اول ... ۵

آنها را نداشت. سرانجام هلندیها بدلیل مخارج نگهداری قشم از آنجا رفتند (سانسون، ۱۳۴۶: ۱۷۲-۱۷۳). البته شاه سلیمان جهت برآوردن منافع تجاری هلندیها در رجب ۱۰۹۵ ق / ۱۶۸۴ م برای کمپانی آنها در باتاوایا نامه نوشت، و ضمن اشاره به اقدام کشتی های جنگی هلند در خلیج فارس خواستار اعزام نماینده شد. وان لینن مجدداً به ایران آمد، و به درباریان نیز رشوه داد. اما نتوانست فرمانی برای تخفیف قیمت ابریشم بگیرد. او اصفهان را ترک کرد. در لار مقامات ایران را تهدید نمود کشتی های جنگی خود را به سواحل ایران می آورد. اما دربار صفوی با علم به حضور کشتی های دیگر کشورها نظیر فرانسه در خلیج فارس، می دانست تهدید هلندیها عملی نخواهد شد (فلسفی، ۱۳۱۶: ۱۰۸: سانسون، ۱۳۴۶: ۱۸۸).

دربار شاه سلیمان با پیشنهاد سویدیها برای ساخت کشتی در دریای خزر جهت مقابله با تهاجم قزاقها و توفانها روبرو شد. فابریتوس^۱ سفیر سوئد بیان داشت می خواهد به شمال برود، تا ضمن بررسی سواحل خزر و درختان آن نواحی، مقدمات کار را فراهم کند (کمپفر، ۱۳۵۰: ۲۵۹-۲۶۰). اما این تدابیر هم برای بهبود نیروی دریایی ایران نتیجه نداد. زیرا شاه سلیمان به تداوم صلح ذهاب می اندیشید. شیخ علیخان زنگنه، صدراعظم هم در جواب سوئدیها و هم در جواب نماینده روسیه و آلمان گفت: درست است که عثمانی ضعیف شده است اما آغاز جنگ با عثمانی مانند باز کردن درکندوی زنبورهاست و احتمال نیش زنبور زیاد می شود (سانسون، ۱۳۴۶: ۱۷۵). این فرایند که به معنای سستی در اداره قلمرو و عدم بهره مندی از کشتی های جنگی است، در دوره آخرین شاه صفوی، شاه سلطان حسین (۱۷۲۲-۱۶۹۴ م / ۱۱۳۵-۱۱۰۵ ق) هم بروز و ظهور یافت.

۳-۵: علل استقبال شاه سلطان حسین از اروپاییان

در زمان شاه سلطان حسین، ضعف نیروی دریایی ادامه یافت. این امر موجب شد، دولت های اروپایی از موضع قدرت با دربار ایران رفتار نمایند و به راحتی حاضر به در اختیار گذاشتن کشتی جنگی به دولت صفوی نشوند. در زمان او جزایر و سواحل جنوب از سوی اعراب مسقط به سختی تهدید می شدند. اعراب مسقط قبل از آغاز سلطنت شاه سلطان

^۱ . Fabritus

حسین در یک روز یکشنبه که «فرنگان پرتکش» یعنی پرتغالیها در کلیسا مشغول عبادت بودند، آنها را غافلگیر نمودند و تعداد زیادی از آنها را به قتل رساندند. چون از سلطه و رفتار آنها در نقاطی چون رأس الحد، بعلان، قلهات، مسقط و... ناراضی بودند. آنها کشتیهای پرتغالی را تصاحب کردند. در زمان شاه سلطان حسین، حاکم مسقط، سیف بن سلطان بود. او طمع در تسخیر جزایر و بنادر ایران داشت (مرعشی صفوی، ۱۳۶۲: ۳۶-۳۵). شاه صفوی در پی مذاکره با اروپاییان برآمد. ابتدا بدنبال عقد قرارداد با پرتغال علیه اعراب مسقط بود. در ۱۶۹۶ م گرگور پیرا فیدالگو^۱ وارد اصفهان شد. مقرر گردید، ایران نیروی زمینی مهیا کند و پرتغال بیست ناو جنگی به ایران دهد. حکومت ایران برای هر مورد حمله سالیانه دوهزار تومان به پرتغال بپردازد. درآمد گمرکی بندر کنگ میان دو کشور به تساوی تقسیم شود (اوبن، ۲۵۳۷: ۶۳). طبق گفته فیدالگو، مذاکرات عملیات دریایی بدلیل عدم قاطعیت صدراعظم اعتمادالدوله بی نتیجه ماند (همان: ۶۱). شاه سلطان حسین به دولت فرانسه امید زیادی داشت.

حکومت ایران برای مقابله با اعراب مسقط و اعمال قدرت در خلیج فارس از فرانسه تقاضا کرد نماینده ای به ایران بفرستد شاه سلطان حسین طی نامه ای به لویی چهاردهم، در ۱۱۱۵ ق/ ۱۷۰۳ م، رسماً این خواسته را مطرح کرد. پیر ویکتور میشل^۲، بعنوان نماینده رسمی دولت فرانسه با شاه سلطان حسین قرار داد امضاء نمود. این قرارداد در ۱۷۰۸ م/ ۱۱۱۷ منعقد گردید و شاه سلطان حسین در آن، امتیازات زیادی چون آزادی تجارت در ایران، حق مصونیت قضایی، معافیت پنج ساله گمرکی آزادی مذهبی اعطاء کرد. هدف از اعطای این موارد کمک گرفتن از نیروی دریایی فرانسه جهت مقابله با تجاوزات اعراب مسقط بود. میشل در ۱۷۰۹ م به فرانسه رفت اما چون انگلیسیها و هلندیها از اجرای قرارداد مذکور ناراضی بودند تجار فرانسه نفعی از آن نمی بردند، کار برای ایران سخت شد (هربرت، ۱۳۸۰: ۴۰-۳۹-۳۸-۳۷: شیبانی، ۱۳۹۳: ۵۲-۵۵). همان سالهایی که بحث قرارداد بود یعنی حدود ۱۱۲۰ ق اعراب مسقط با دو جهاز (کشتی) به بندر کنگ که از آبادترین بنادر آن زمان خلیج فارس بود، حمله کردند. چون در کنگ نیروی محافظ و داروغه زیادی نبود، لشکر عمان تا سه روز دست به غارت آنجا زد، سپس به مسقط برگشتند. عباس قلی خان،

^۱ . Gregoro Preira Fidalgo

^۲ . Pyr Victor Michel

حاکم لار و کنگ دیر به آنجا رسید (مرعشی صفوی، ۱۳۶۲: ۳۶). در نتیجه توجه دربار به هلندیها و انگلیسیها متمرکز شد. کمپانی هند شرقی هلند توسط کاپیتان برنگ وین^۱ به درخواست بزرگان بندر کنگ برای استفاده از کشتی جنگی جهت مقابله با اعراب مسقط جواب رد داد زیرا عواید گمرکی آنها در گمبرون (بندر عباس) پرداخت نشده بود. (لاکهارت، ۱۳۸۳: ۳۴۳). این کمپانی عواید زیادی از محل تجارت بین هندوستان و سواحل ایران کسب می کرد. عامل مهم در نایل شدن به این سود کشتی های جنگی بود. در همین دوره شاه سلطان حسین، کشتی های کمپانی کالاهایی چون ادویه، پودر شکر، چوب صندل، کاغذ، هل و ... را از سواحل هند به بندعباس و دیگر نقاط ساحلی ایران می آوردند. تجارت این اقلام برای هلندیها نتایج درخشانی داشت (۴۸۳: Ferrer, ۲۰۰۹). کمپانی هند شرقی انگلستان هم به دلیل اینکه سرباز و کشتی اضافی ندارد، جواب مبهم داد (لاکهارت، ۱۳۸۳: ۳۴۳).

بنابراین، شاه سلطان حسین بار دیگر متوجه دولت فرانسه شد. دربار اصفهان تصمیم گرفت سفیری به فرانسه بفرستد. وضع دربار چنان متزلزل بود که انتخاب سفیر به خان ایروان به نام محمدخان تفویض شد. محمدرضا بیگ که کلانتر، بود انتخاب شد (شیبانی، ۱۳۹۳: ۵۷). او پس از کارشکنی هلندیها و انگلیسیها و مشکلات فراوان به فرانسه رسید. رفتارهای عجیب وی موجب تعجب فرانسویها از جمله مونتسیکو^۲ گردید (هربرت، ۱۳۸۰: ۹۷-۹۸: شیبانی: ۱۳۹۳: ۵۸-۵۷). در مارس ۱۷۱۵ م لویی چهاردهم این افراد را برای مذاکره با سفیر ایران انتخاب کرد: پل شارتون^۳ وزیر نیروی دریایی فرانسه، مارکی دوتورسی^۴ و نیکلاده ماره^۵، ممیز کل دارایی. هیأت فرانسوی بدنبال کسب منافع تجاری و بازرگانی و حق اولویت نسبت به دیگر رقبای اروپایی خود بودند. محمدرضا بیگ در پی اجرای عهدنامه ۱۷۰۸ م بود که با میشل بسته شد تا علیه اعراب مسقط کشتی جنگی از فرانسه بگیرد و به خلیج فارس اعزام دارد. سرانجام با سماجت محمدرضا بیگ، عهدنامه ای در بیست و یک ماده که متضمن همکاری دریایی فرانسویان با شاه سلطان حسین بود.

۱. brang win

۲. Montesquieu

۳. Paul Sharton

۴. Markie Dutorsi

۵. Nicolade Mara

در اوت ۱۷۱۵ م به امضاء رسید (هربرت، ۱۳۸۰: ۱۴۰-۱۳۹-۱۳۸).

فرانسویها از درخواست کشتی جنگی برای حمله به اعراب مسقط تا حدی غافلگیر شدند. برای کم کردن حساسیت ها اعلام نمودند کارشناس و مهندس توپ و کشتی سازی در اختیار ایران قرار می دهند تا از عملیات قاچاق دریایی در خلیج فارس جلوگیری کند و در صورت لزوم از دستبرد اعراب مسقط بر جزیره بحرین ممانعت به عمل آورد (همان: ۱۴۱). محمدرضا بیگ و اتین پادری^۱ نماینده فرانسه به ایران آمدند. آنژدوگاردان^۲ به عنوان کنسول با تأخیر به ایران رسید (هربرت، ۱۳۸۰: ۱۴۷-۱۵۰). مذاکرات میان ایران و فرانسه در شرایطی انجام می شد که اعراب مسقط همچنان به سواحل و جزایر ایران تجاوز می کردند. دربار اصفهان محمد مؤمن خان جهرمی را خان لار و بندر کنگ نمود. او بدلیل نداشتن کشتی جنگی نتوانست از عهده عمانی ها برآید. بنابراین، اعراب مسقط متوجه بحرین شدند. در سال ۱۱۲۷ ق به بحرین تاختند و محراب سلطان، حاکم آنجا توانست مانع سلطه آنها شود و عده ای از مسقطی ها را کشت (مرعشی صفوی، ۱۳۶۲: ۳۷). دوگاردان با امام مسقط در ارتباط بود اما پادری که بعنوان کنسول فرانسه در شیراز مستقر گردید جهت برنامه ریزی علیه اعراب مسقط موافق عملیات نظامی بود (هربرت، ۱۳۸۰: ۱۵۲).

حملات اعراب مسقط به بحرین در حالی ادامه داشت که دربار اصفهان یک تصمیم نادرست گرفت و به قول مرعشی صفوی، محراب سلطان، حاکم بحرین که شایسته تحسین بود، برکنار شد. اعراب مسقط توانستند با کمک اعراب بنی عتبه در قطر به بحرین بتازند و آنجا را تصرف کنند (مرعشی صفوی، ۱۳۶۲: ۳۸). سرانجام شیخ محمد بن ماجد، شیخ اسلام بحرین به اتفاق عده از اهالی بحرین به دربار اصفهان آمد و جریان دستیابی اعراب مسقط بر بحرین و قلعه قشم و لارک و محاصره هرموز را اطلاع داد و تقاضای یاری نمود. شاه سلطان حسین و لطفعلی خان، عموی صدراعظم خود را به آن حدود فرستاد (همان: ۳۹). امام مسقط، سلطان بن سیف ثانی در دوره شاه سلطان با در اختیار داشتن کشتی های جنگی مجهز به توپ، نواحی مختلف از جمله سواحل دریای سرخ، سواحل خلیج فارس و سواحل حضرموت را با تهدید جدی مواجه ساخته بود (Lorimer, ۱۹۱۵: ۴۰۳). به علت همین خطر آفرینی بود که سفیری از یمامه (ولایتی نزدیک مکه)، به دربار اصفهان آمد، و

^۱. Etienne Padery

^۲. Anje Dogardan

درخواست نمود، ایران به سود یمامه به امام مسقط اعلان جنگ دهد (کاری، ۱۳۹۳: ۱۴۲).
تزلزل حکومت صفوی در سواحل جنوبی همزمان با ناآرامیهای شرق قلمرو بود.
برای حکومت صفوی جدای از مشکلات شرق، مسائل خلیج فارس به شکل خطرناکی
استمرار داشت. لطفعلی خان که جهت مقابله با اعراب مسقط به جنوب رفت حدود هشت
هزار قزلباش را سوار کشتی نمود و به سمت بحرین حرکت کرد. به گفته مرعشی صفوی،
این سربازان چون برای اولین بار سوار کشتی می شدند «سرایشان مانند فلک دوار بدوار
آمده»، دچار سرگیجه و تهوع شدند. چون کشتیهای عمان در آن حدود نبودند، توانستند وارد
بحرین شوند اما وقتی خبر به عمانی ها رسید، آنها بسوی بحرین حرکت کردند. سربازان
صفوی به علت نداشتن تجهیزات مناسب از اعراب مسقط شکست سختی متحمل شدند و
تعداد زیادی از سربازان ایرانی کشته شدند (مرعشی صفوی، ۱۳۶۲: ۴۰). گزارش فوق به
خوبی نشان می دهد تا اواخر سلطه صفوی این دولت نه کشتی جنگی داشت نه ابزار لازم
برای نیروهای دریایی و نه سربازان دریانورد. کروسنيسکی^۱ گزارش جالبی دارد. می نویسد:
لطف علی خان تصمیم گرفت برای مقابله با اعراب مسقط از پرتغالیها کمک بگیرد. پرتغالیها
برای انجام این کار تقاضای پنجاه هزار تومان نمودند. اما لطفعلی خان در جواب گفت
پرداخت این مبلغ برای تصرف بحرین به صلاح نیست چون بحرین این مقدار ارزش ندارد از
سویی، اگر این مقدار را به امام مسقط بدهند، بدون جنگ آن را به حکومت ایران می دهد
در نتیجه این اتحاد منتفی شد (کروسنيسکی، ۱۳۶۳: ۴۵). مرعشی صفوی بیان می دارد که
پیش از این مذاکره طهمورث نامی از غلامان شاه صفوی به گوآرفت تا از فرماندار کل پرتغال
تقاضای کشتی جنگی کند. او همراه با یکی از صاحب منصبان نظامی پرتغال به کشور
پرتغال رفت و با چهار کشتی جنگی وارد کنگ شد. در نبرد با امام مسقط هر کدام ادعا می
کردند برنده جنگ شده است. به هر حال مرعشی صفوی، اعتقاد دارد چون پرتغالیها
تقاضای مطالبات بیست سال پیش خود را که هر سال هزار تومان می شد نمودند، توافق
میان لطفعلی خان و پرتغالیها صورت نگرفت (مرعشی صفوی، ۱۳۶۲: ۴۴-۴۳-۴۲).
حکومت ایران متوجه منافع تجاری بندرعباس و سواحل ایران بود، و نمی خواست این منافع
به خطر افتد. تجارت ابریشم به ویژه با نقاطی چون هندوستان از ۱۶۷۰ م تا اواخر سلسله

^۱ . Krusinski

۱۱۰ مطالعات تاریخی جهان اسلام

سال دهم، شماره ۲۲، تابستان ۱۴۰۱

صفوی بخش عمده ای از داد وستد بازرگانان را تشکیل می داد. حجم مبادله این کالا به حدود دو میلیون کیلو گرم رسیده بود (Floor, 2006: 284)

به هر حال، در سال (۱۱۳۵ق / ۱۷۲۲م) با سماجت اتین پادری عهدنامه ۱۷۱۵ میان ایران و فرانسه امضاء شد اما چون در آن زمان اصفهان توسط محمود افغان محاصره شده بود، برای عملیات دریایی ایران علیه اعراب مسقط موثر واقع نشد (هربرت، ۱۳۸۰: ۱۵۲: لاکهارت: ۱۳۸۳: ۴۰۸). می توان گفت ضعف نیروی دریایی دولت صفوی و عدم سرکوب اعراب مسقط، یکی از دغدغه های ذهنی دربار صفوی بود. هر چند عوامل زیادی در سقوط دولت صفوی در سال ۱۱۳۵ ق دخیل بودند اما نمی توان ضعف نیروی دریایی و از دست رفتن حاکمیت این دولت در مرزهای آبی را در این خصوص نادیده گرفت.

بدنبال سقوط اصفهان، ژوزف اپی سلیمان^۱، نماینده کمپانی هند شرقی فرانسه نزد محمود افغان رفت. محمود افغان به اعضای کمپانی با ملاحظت رفتار کرد (گیلانتر، ۱۳۴۴: ۸۵). محمود افغان برای بندر کنگ، بندر عباس و بوشهر هم حاکم منصوب نمود (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۳۵). همزمان با سقوط اصفهان روسها به فرماندهی ژنرال ماتیوشکین^۲ در سال ۱۱۳۶ ق با هفت کشتی جنگی باکو را تصرف کردند و همچنین در سواحل گیلان به تاخت و تاز خود ادامه می دادند (گیلانتر، ۱۳۴۴: ۱۳۷).

^۱ . Juif Epi Suleiman

^۲ . Matthew Shekin

نتیجه

پادشاهان صفوی نتوانستند مشکل تجهیز نیروی دریایی به کشتی های جنگی را از طریق دانش داخلی و نیز مناسبات با اروپاییان حل کنند. تداوم این ضعف از یک طرف و قدرت دریایی اروپاییان از طرف دیگر، مخدوش شدن حاکمیت دربار صفوی در مرزهای آبی خزر و خلیج فارس بود. در منابع ایرانی و سفرنامه های متعددی که اروپاییان در دوره صفوی نوشتند، نشانی از صنعت کشتی سازی جنگی ایرانیان و یا منصبی تحت عنوان دریاییگری در ساختار دیوانی و حکومتی این سلسله به چشم نمی خورد. این فرایند به مفهوم عدم آگاهی دربار صفوی از پیشرفت های اروپاییان در این زمینه نیست. بلکه اتفاقاً شاهان صفوی کاملاً متوجه این کاستی بزرگ بودند. اما از نظر علمی و مشکلات داخلی چون ناآرامی قزلباشان، مباحث عقیدتی، درگیری با همسایگان، ضعف شاهان و دخالت درباریان و خواجه سرایان، امکان رشد این صنعت فراهم نشد. از سویی دیگر، دولت های اروپایی نمی خواستند عامل برتری خود یعنی کشتی های جنگی را در اختیار حکومت صفوی بگذارند. حتی وقتی کمپانی های هند شرقی با یکدیگر رقابت شدید داشتند، آنها به تقاضای دربار صفوی در این خصوص اعتنا نکردند. قرارداد میناب و حوادث پس از آن نشان داد که انگلیسیها فقط در ازای منافع متعدد تجاری و بازرگانی در یک عملیات مشترک علیه پرتغالیها شرکت کردند. اما پس از پایان عملیات، کشتی جنگی در اختیار ایران قرار ندادند. با تمرکز در ابعاد این فرایند باید گفت با وجود فتح هرموز و قشم در دوره شاه عباس اول، سلطه ایران بر بنادر و جزایر خلیج فارس به معنای واقعی نبود. اغراق گویی منابع ایرانی در این زمینه موجب کتمان ماندن این حقیقت شد که شکست پرتغالیها به مفهوم حاکمیت همه جانبه در خلیج فارس نبود. زیرا: اولاً دربار صفوی با اعطای امتیازات گوناگون فقط بخشی از منافع آب های خلیج فارس را بدست می آورد. ثانیاً این رویداد در اواخر سلطنت شاه عباس اول یعنی ۱۰۳۱ق صورت گرفت. ثالثاً، پس از این حادثه پرتغالیها و کمپانی های هند شرقی بارها حاکمیت ایران را در خلیج فارس نقض کردند. بنابراین، شکست پرتغالیها در زمان عباس اول به مفهوم اتمام نواقص نیروی دریایی نیست. در سواحل خزر هم روسها به دفعات هجوم می آوردند و موجب وحشت و خرابی در آن نقاط می شدند. این وضع در اواخر سلسله صفوی بسیار بغرنجتر شد، به گونه ای که دولت صفوی حتی توان مقابله با کشتی های اعراب مسقط را هم نداشت. بنابراین شاهان صفوی از شاه اسماعیل اول تا شاه سلطان حسین فقط پادشاهان «بر» یا خشکی بودند نه پادشاهان «بر و بحر» زیرا حاکمیت این سلسله در دریاها به مفهوم حقیقی کلمه نبود و عمده ترین دلیل آن عدم پیشرفت دریانوردی و عقب ماندگی در تجهیز نیروی دریایی به کشتی های بزرگ جنگی بود. در خاتمه باید این نکته را افزود که مشکل تجهیز نیروی دریایی به کشتی های جنگی در دوره های پس از صفوی یعنی افشاریه و زندیه هم تداوم یافت. کما اینکه پیدایش غائله میرمهنا در زمان کریم خان زند تا حد زیادی ناشی از همین ضعف بود.

منابع و مأخذ:

کتاب فارسی:

۱. اسمیت، یان، (۲۵۳۶)، سفرنامه یان اسمیت «ضمیمه اولین سفرای ایران و هلند» ترجمه ویلم فلور، به کوشش داریوش مجلسی و حسین ابوترابیان، تهران: کتابخانه طهوری.
۲. اقبال، عباس، (۱۳۸۴)، مطالعاتی درباب بحرین و جزایر و سواحل خلیج فارس، تهران: اساطیر.
۳. اروج بیک بیات (۱۳۳۸)، دون ژوان ایرانی، ترجمه مسعود رجب نیا، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
۴. اوین، ژان (۲۵۳۷)، گزارش سفیر کشور پرتغال در دربار شاه سلطان حسین صفوی، ترجمه پروین حکمت، تهران: دانشگاه تهران.
۵. اولسن، اوریان (بی تا) تاریخ اکتشافات جغرافیایی، ترجمه رضا مشایخی، تهران، چاپ مصور.
۶. اولتاریوس، آدام (۱۳۸۵)، سفرنامه اولتاریوس، ترجمه احمد بهپور، تهران: ابتکار نو.
۷. بیانی، خانبابا (۱۳۵۳)، تاریخ نظامی ایران دوره صفوی، تهران: ستاد بزرگ ارتشتاران.
۸. -تاورینه، ژان باتیست (۱۳۳۱ق)، سفرنامه تاورینه، ترجمه ابوتراب نوری، تهران: مطبعه برادران باقراف.
۹. -جوادی، حسن (۱۳۷۸)، ایران از دیده سیاحان اروپایی از قدیم ترین ایام تا اوایل عهد صفویه، ج ۱، تهران: به دید.
۱۰. -جوزفاباروارو (۱۳۴۹)، سفرنامه ونیزیان در ایران، ترجمه منوچهر امیری، تهران: خوارزمی.
۱۱. حسینی قمی، قاضی احمد بن شرف الدین الحسینی، (۱۳۸۳) خلاصه التواریخ، به تصحیح احسان اشراقی، ۲ جلد، چاپ دوم، تهران: دانشگاه تهران.

۱۲. خواجهگی اصفهانی، محمد معصوم (۱۳۶۸)، خلاصه السیر، به اهتمام ایرج افشار، تهران: علمی.
۱۳. -دلواله، پیترو (۱۳۸۱)، سفرنامه پیترو دلواله، ترجمه شعاع الدین شفا، چاپ سوم، تهران: انتشارات علمی فرهنگی.
۱۴. رائین، اسماعیل (۲۵۳۶)، دریانوردی ایرانیان، جلد ۲، چاپ دوم، تهران: جاویدان.
۱۵. روملو، حسن بیگ، (۱۳۸۹)، احسن التواریخ، به اهتمام عبدالحسین نوایی، جلد ۳ و ۲، تهران: اساطیر.
۱۶. سانسون، (۱۳۴۴) سفرنامه سانسون: وضع کشور شاهنشاهی ایران در زمان شاه سلیمان صفوی، ترجمه تقی تفضلی، تهران: بی جا.
۱۷. سایکس، سرپرسی، (۱۳۳۰)، تاریخ ایران، ترجمه محمدتقی فخر داعی گیلانی، جلد ۲، چاپ سوم، تهران: کتب ایران.
۱۸. سیوری، راجر، (۱۳۷۶)، ایران عصر صفوی، ترجمه کامبیز عزیزی، چاپ پنجم، تهران: مرکز.
۱۹. شاردن، ژان (۱۳۵۰)، سیاحتنامه شاردن، ترجمه محمد عباسی، جلد ۳، تهران: امیرکبیر.
۲۰. _____، (۱۳۳۶)، _____، ترجمه محمد عباسی، جلد ۴: امیرکبیر.
۲۱. _____، (۱۳۴۵)، _____، ترجمه محمد عباسی، جلد ۸، تهران: امیرکبیر.
۲۲. شاملو، ولی قلی بن داود قلی (۱۳۷۱)، قصص الخاقانی، تصحیح سید حسن سادات ناصری، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
۲۳. شیبانی، ژان رز فرانسواز (۱۳۹۳)، سفر اروپاییان به ایران، ترجمه ضیاء الدین دهشیری، چاپ چهارم، تهران: علمی و فرهنگی.
۲۴. فلسفی، نصرالله (۱۳۱۶)، تاریخ روابط ایران و اروپا در دوره صفویه، جلد ۱، تهران: چاپخانه ایران.

۲۵. فلور، ویلم (۲۵۳۶) اولین سفرای ایران و هلند، به کوشش داریوش مجلسی و حسین ابوترابیان، تهران: کتابخانه طهوری.
۲۶. فیگوئرا، دن گارسیا داسیلوا (۱۳۶۳)، سفرنامه فیگوئرا، ترجمه غلامرضا سمیعی، تهران: نشر نو.
۲۷. قدری شیرازی، (۱۳۸۴)، جرون نامه، تصحیح محمدباقر وثوقی. عبدالرسول خیراندیش، تهران: میراث مکتوب.
۲۸. -کاتبی، سیدی علی، (۱۳۵۳)، مرآت الممالک، ترجمه محمود تفضلی و علی گنجه لی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
۲۹. -کارری، جووانی فرانچسکو جملی (۱۳۹۱). سفرنامه کارری، ترجمه عباس نخجوانی و عبدالعلی کارنگ، چاپ سوم، تهران: علمی فرهنگی.
۳۰. -کروسینسکی، تادوزیودا (۱۳۶۳)، سفرنامه کروسینسکی، ترجمه عبدالرزاق دنبلی (مفتون) تصحیح مریم میراحمدی، تهران: توس.
۳۱. -کمپفر، انگلبرت (۱۳۵۰)، در دربار شاهنشاه ایران، ترجمه کیکاوس جهانداری، تهران: انجمن آثار ملی.
۳۲. گیلانتز، پطرس دی سرکیس، (۱۳۴۴) سقوط اصفهان، ترجمه محمد مهریار، اصفهان: کتابفروشی شهریار.
۳۳. لاکهارت، لارنس (۱۳۸۳)، انقراض سلسله صفویه، ترجمه اسماعیل دولتشاهی، چاپ سوم، تهران: علمی و فرهنگی.
۳۴. -مارکوپولو (۱۳۹۶). سفرنامه مارکوپولو، ترجمه آنجلا دی جوانی رومانو و سید منصور سجادی، چاپ دوم، تهران: بوعلی.
۳۵. ماله، آلبر (۱۳۱۲)، تاریخ قرون جدید، ترجمه فخرالدین شادمان، تهران: مطبعه مجلس.
۳۶. مانورینگ، جورج (۱۳۷۸) سفرنامه برادران شرلی، ترجمه آوانس، به کوشش علی دهباشی، چاپ دوم، تهران: به دید.
۳۷. مک کلیکن، هرولدرن (۱۳۸۷)، تاریخ علم و فن آوری، ترجمه عبدالحسین آذرنگ و نگار نادری، تهران: سخن.

۳۸. مرعشی صفوی، میرزا محمد خلیل (۱۳۶۲)، مجمع التواریخ، تصحیح عباس اقبال، تهران: کتابخانه طهوری و سینایی.
۳۹. -مستوفی، محمد محسن (۱۳۷۵)، زبده التواریخ، به کوشش بهروز گودرزی، تهران: موقوفات محمود افشار.
۴۰. منشی ترکمان، اسکندربیک (۱۳۵۰)، تاریخ عالم آرای صفوی، ۳ جلد، چاپ تهران: امیرکبیر.
۴۱. نوایی، عبدالحسین (۱۳۶۰)، اسناد و مکاتبات سیاسی ایران از ۱۰۳۸ تا ۱۱۰۵، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
۴۲. _____، (۲۵۳۷) شاه عباس (مجموعه اسناد و مکاتبات)، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
۴۳. واله قزوینی (۱۳۸۰) خلدبرین (ایران در زمان شاه صفوی و شاه عباس دوم)، تصحیح محمدرضا نصیری، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
۴۴. وحید قزوینی، محمد طاهر، (۱۳۲۹) عباسنامه، تصحیح و تحشیه ابراهیم دهگان، اراک: کتابفروشی داوری.
۴۵. -وثوقی، محمدباقر (۱۳۹۰)، تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار، تهران: سمت.
۴۶. ویلسون، آرنولد (۱۳۱۰) خلیج فارس، ترجمه محمد سعیدی، تهران: بی جا.
۴۷. هربرت، موریس (۱۳۸۰) محمدرضا بیک سفیر ایران در دربار لویی چهاردهم، به کوشش همایون شهیدی، تهران: گزارش فرهنگ تاریخ.

- مقاله:

۴۸. -وثوقی، محمدباقر (۱۳۸۷)، «روایتی نو از فتح هرموز در دوره شاه عباس اول»، فصلنامه علمی- پژوهشی علوم انسانی دانشگاه الزهراء، ش ۷۱، صص ۱۲۳-۱۴۶.

- منابع انگلیسی :

- Barendas,R. J.(2002). *The Arabian Seas : the Indian Ocean Word Of the Sventeen Centary* ,Armak . N.Y.
- Blow, David (2014), *SHAHABBAS*, New York: I. B. TAURIS.
- Floor, Willemm. (2006) *The Persian Gulf : A Political And Economic History of Five Port Cities 1500- 1730* Paper back mag Publisher Milan.
- Ferrier, Roland, (2009). « *Trade from Mid-14 century to the End of Safvid Period*». In Cambridge History Of Iran, Vol.6 . London Cambridge Univesity Press p.412-490.
- Kotilaine, J.T. (2005) *Russias Foreign Trade and Economic Expansion in the Sventeen th century Windows on the World*, Leiden: Brill.
- Lorimer, J. G.(1915). *Gazetteer of the Persian Gulf*Vol.I. part IA, Calcutta: Sperintendent Government Parinting.
- Rota, Giorgio, (2012). *safavid Presia and Its Diplomatic Relations With Venice in: Iran and The World In The savid Age*, Edited Willem Floor and Edmund Herzig, London. New York: I.B. TAURIS
- Steen, Gaard Niels, (1973) *Carrack Caravans and Gompaanies*, Lund: studentis eratur.