رقابت بندرعباس و بوشهر در عصر نادرشاه افشار و دلایل برآمدن بوشهر

احمد بازماندگان خمیری*

تاریخ دریافت:۹۸/۱۲/۰۲
تاریخ پذیرش:۹۸/۱۲/۲۰

چکیده

بوشـهر یکـی از مهم‌تریـن کانون‌هـای تجاری ایـران در خلیج‌فـارس پیش از تحـولات دوران جدید اسـت که با افول بندرعباس رشـد یافت و جایگزین آن شـد. سـؤال اساسـی آن اسـت که چـرا و چگونـه بنـدری بدون پیشـینه‌ی تاریخی نه چندان روشـن، توانسـت بـه اصلی‌ترین مرکز تبادل تجاری ایران در خلیج فارس تبدیل شـود. پاسـخ به این سـؤال را باید در دو دسـته دلایل درونی (امنیت نسـبی، تشـویق تجارت توسـط حاکم بوشـهر و نزدیکی بوشهر به شـیراز) و برونی (تـلاش نادرشـاه در ایجـاد بنـدری تجـاری بـرای رقابـت با بصـره، افـول و ناامنـی در بندرعباس، رقابـت شـیراز بـا لارسـتان و نیازهای بـازار ایران بـه کالاهای پارچه‌ای) جسـتجو کـرد. این مقاله درصـدد اسـت براسـاس شـیوه‌ی کتابخانـه‌ای، زمینه‌های افـول بندرعباس و رشـد بوشـهر را در دوره‌ی افشـاریه بررسی کند.

کلیدواژه‌ها: بندرعباس، بوشهر، خلیج فارس، شیخ ناصر، نادرشاه.

* استادیار دانشگاه پیام نور مرکز بین‌الملل قشم. Poia21@gmail.com

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-03]

۱ـ مقدمه

جابه‌جایی کانون‌های تجاری در خلیج‌فارس، یکی از مباحث مهم در پژوهش‌های خلیج‌فارس‌شناسی است. با نگاهی به تاریخ پرفراز و نشیب خلیج‌فارس، یک مسیر رفت و برگشت را در جابه‌جایی این کانون‌ها می‌توان دید؛ ابتدا این مسیر از غرب به شرق (سیراف، کیش، هرموز و بندرعباس) و در دوران جدید از شرق به غرب (بندرعباس و بوشهر) خلیج‌فارس است. آخرین بندری که پیش از تحولات دوران جدید به عنوان کانون تجاری ایران در خلیج‌فارس سر برآورد، بوشهر بود. بوشهر شهری نسبتاً جدید و بدون پیشینه‌ی نه چندان روشن تاریخی است که حتی برخی آن را شهر بی‌تاریخ نام نهاده‌اند. چرا و چگونه این چنین شهری به مهم‌ترین کانون تجاری ایران در خلیج‌فارس تبدیل می‌شود؟ این مقاله درصدد است با بررسی منابع و اسناد تاریخی، به این سؤال پاسخ دهد و روند و چگونگی رشد این بندر شهر را بررسی کند.

۲ـ افول بندرعباس

پس از سقوط جزیره‌ی هرموز، بندرعباس به مرکز اصلی تبادل بازرگانی در خلیج‌فارس و اندک زمانی پس از آن، به یکی از بزرگ‌ترین بنادر تجاری در آسیا مبدل شد. رشد بندرعباس بی‌تردید به عواملی چند بستگی داشت؛ امنیت پس‌کرانه‌ای، جداسازی ساختار سیاسی از ساختار مالی در بندرعباس، نزدیکی به هند، حضور تجارتخانه‌های اروپایی و تشویق و امتیازاتی که شاهان صفوی به تجار اروپایی می‌دادند، از مهم‌ترین این عوامل به شمار می‌آمد. سقوط دولت صفوی تغییر چندانی در موقعیت و اهمیت بندرعباس ایجاد نکرد. این بندر دروازه‌ی ورود به شرق ایران در خلیج‌فارس بود که از آن جا راه‌های تجاری تا جیحون و هندوکش امتداد می‌یافت (کرزن، ۱۳۸۰: ۴۸۹). گزارش‌های موجود بیانگر آن است که در اواخر دوره‌ی صفویه، نزدیک به سیزده بندر فعال تجاری در کرانه‌های ساحلی ایران وجود داشت (مستوفی، ۱۳۹۰: ۳۶۳). با این وجود، در اواخر دولت صفوی با گسترش ناامنی در خلیج‌فارس و حملات گسترده‌ی بلوچ‌ها و افاغنه، زنگ خطری برای بندرعباس به صدا درآمد. اگرچه محمود افغان در نخستین حمله‌ی خود به طور مستقیم به بندرعباس یورش نبرد، حضور نیروهای او در اطراف آن شهر موجی از وحشت ایجاد کرد. به ویژه به دلیل فقدان نیروی نظامی در شهر، هر آن احتمال غارت آنجا بیشتر می‌شد (فلور، ۱۳۶۵: ۴۹).

سقوط اصفهان دوره‌ای از هرج و مرج و ناامنی را در سراسر ایران به وجود آورد. بی‌تردید بنادر و شهرهای تجاری، بیشترین آسیب را در این زمینه متحمل شدند. وجود مدعیان متعدد، جنگ‌ها و غارت کاروان‌های تجاری، تجارت را بیش از پیش مشکل‌تر ساخت (فلور، ۱۳۶۷: ۸۴). در کنار آن، ناتوانی افغان‌ها در ایجاد امنیت (لکهارت: ۱۳۸۳: ۳۶۶) و حملات هواداران شاه تهماسب دوم و نادرافشار (فلور، ۱۳۶۸: ۱۲۱) به بندرعباس، ضربات مهلکی را بر شهر و تجارت آن وارد کرد. پیروزی نادرافشار بر اشرف افغان در ابتدا امیدهایی برای بهبود اوضاع در بین تجار و

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-03]

مـردم ایجـاد کـرد، امـا بـه زودی ایـن امیدها بـه ناامیـدی تبدیل شـد. حضـور نیروهای نـادر نتوانسـت تأثیـر مثبتـی بـر جـای نهـد. گزارش‌هـای موجـود حاکـی از آن اسـت کـه در ابتـدای حضـور آنهـا، فشـارهای مضاعفـی بـر تجـارِ محلی وارد شـد؛ بـه گونه‌ای کـه بسـیاری از آنهـا از شـهر فـرار کردنـد. هـر چنـد بعـداً تلاش‌هایـی صـورت گرفت تا آنهـا بـه شـهر بـاز گردنـد (Lorimer, 1915: 99). حزیـن لاهیجـی کـه در همیـن دوره از بندرعبـاس دیـدن کرده‌اسـت، از وجـود ظلـم و تعـدی بسـیار نسـبت به خلایـق آن یاد می‌کنـد و می‌نویسـد: «بـا ایـن حـال گماشـتگان دیـوان و عمـال، بـر هرکـس بـه وجوه مختلفـه اصنـاف زر در پیـش داشـتند، عـذر و عجـز و لابـه‌ی کسـی مسـموع نبـود و هر کسـی بـه حـال خـود درمانـده، دادرسـی در میانه نـه.» (حزیـن، ۱۳۷۵: ۲۴۵).

بـا تمـام ایـن احـوال، تلاش‌هـای نـادر در ایجـاد امنیـت پس‌کرانـه‌ای تـا حـدود زیـادی موفقیت‌آمیـز بـود. امـا وضعیـت راه‌هـای دریایـی همچنـان خطرنـاک و ناامـن باقـی مانـد. نادر بـرای ایجـاد امنیـت در بندرعبـاس، سـه اقـدام مهـم انجـام داد:

الف) قراردادن بندرعباس زیر نظر والی فارس

ب) بـه اطاعـت واداشـتن روسـای قبایـل اطـراف بندرعبـاس از طریـق سیاسـت تهدیـد و تحبیـب بـه وسـیله‌ی والـی فـارس

ج) ایجاد ناوگان دریایی (حبیبی و وثوقی، ۱۳۸۷: ۴۴).

علی‌رغـم ایـن اقدامـات، بـاز هـم ناامنـی دریایـی هـر از گاهـی بـروز می‌کـرد. پـس از آن کـه در بوشـهر تعـدادی از فرماندهـان کشـتی نـادر دسـت بـه شـورش زدنـد، نماینـده‌ی شـرکت هندشـرقی در دفتـر روزانـه‌اش چنیـن نوشـت: «در حقیقـت، اغتشـاش و آشـوب در همـه جـا دیـده می‌شـود. آخـر کار چـه خواهـد شـد خـدا می‌دانـد. آن چـه هسـت ایـن اسـت کـه آینـده‌ی بسـیار بـدی در انتظـار اسـت. ایـن مسـئله‌ی جدیـد، مشـکلی به مشـکلات سـابق افزوده‌اسـت. اگـر حتـی یـک کشـتی از یاغیـان و دزدان بـه جلـو دفتـر کمپانـی بیایـد، مـا فقـط می‌توانیـم مقاومـت کمـی بکنیـم و بایـد هـر چـه آنـان درخواسـت کردنـد بـه آنهـا بدهیـم.» (امیـن، ۱۳۷۰: ۲۶).

در کنـار ناامنـی دریایـی، عامـل مهم دیگری نیـز در افـول بندرعباس نقش مؤثری داشـت و آن تبدیـل بندرعبـاس از یـک بنـدر تجاری به بنـدری با کارکـردی نظامی بود. شـاه‌عباس اول با جداسـازی امور مالی از بخش سیاسـی نظامی شـهر، توانسـت شـالوده‌ی مناسـبی برای ادامه‌ی حیـات بندرعبـاس پی‌ریـزی کنـد. ایـن تقسـیم‌بندی قدرت، زمینـه‌ی تعادل قـوا را فراهـم کرد. شـاه‌عباس اول درصـدد بـود تـا بندرعبـاس را بـه یـک بنـدر تجـاری بین‌المللـی تبدیـل کند تا بدیـن طریـق، از وابسـتگی ایـران به راه‌های سـنتی تجـاری با اروپا بکاهد. رسـیدن بـه این هدف مسـتلزم دور نگهداشـتن سیاسـتمداران و نظامیـان از مسـائل مالـی و تجـاری شـهر بـود. حتی می‌تـوان آزادی‌هـای مدنـی و اجتماعـی موجـود در بندرعبـاس را در همیـن راسـتا تفسـیر کرد. در منابـع، هیـچ اشـاره‌ای بـه گرفتـن خـراج و مالیات از مـردم بندرعبـاس وجود نـدارد و به نظر می‌رسـد تنهـا عوایـدی کـه از آنجـا حاصـل می‌شـد، همیـن عـوارض گمرکـی بـود. این مسـأله موجـب شـده بود تا شـاه‌بندر از اسـتقلال عمل بیشـتری برخـوردار شـود و در بسـیاری از اوقات

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-03]

در برابـر اقدامـات حاکـم بر ضـد تجارتخانه‌های خارجی، موضعـی متفـاوت و گاه خصمانه بگیرد (فلـور، ۱۳۷۱الـف: ۱۳۱). سـقوط دولت صفویـه، زمینه‌های ناامنی و غارت توسـط نیروهای متعارض را فراهـم سـاخت. فقـدان حکومـت مرکـزی، زمینه‌ی مناسـبی را بـرای ظهور مدعیـان حکومت در جنـوب ایـران فراهـم کـرد. بـه دنبـال آن، شـاه‌بندر کـه تـا زمـان سـقوط صفوی تـا حدودی اسـتقلال خـود را حفـظ کـرده بود، بـه زیر فرمـان آنها در آمـد. این حـکام جدید بـا اخاذی‌های بی‌ضابطـه و قانـون خـود از مردم، بازرگانـان، تجارتخانه‌هـای خارجی و اخذ عـوارض گمرکی، در عمـل شـاه‌بندر را بـه مقامی پایین و تابع خـود تنزل دادند و اختیـارات او را محـدود کردند (فلور، ۱۳۶۷: ۴۶). پـس از شکسـت افغان‌هـا، کسـانی کـه از سـوی نـادر به عنـوان حاکم بـه بندرعباس می‌آمدنـد دارای اختیارات سیاسـی نظامی وسـیعی بودنـد. مهم‌ترین وظیفه‌ی آنهـا، از بین بردن شورشـیان و مخالفـان نادرشـاه و جلوگیـری از فـرار آنهـا بـود (فلـور، ۱۳۷۱ب: ۱۲۹). اجـرای ایـن مأموریـت بـدون همـکاری شـرکت‌های اروپایـی و گرفتـن مالیات‌هـای فوق‌العـاده ممکـن نبود. نادرشـاه از همـان ابتـدای قدرت‌یابـی، تغییراتـی را در سـاخت اداری بندرعبـاس ایجاد کـرد. در سـاختار جدیـد، اختیارات وسـیعی بـه سـرداران فرماندهان نظامی داده شـده بود. سیاسـت‌های نظامی‌گـری نادرشـاه موجـب شـد تا دسـت نظامیان در امور سیاسـی باز باشـد. گمـاردن آنها در رأس امـور اداری بـا اختیـارات زیـاد، به کاهش قـدرت دیگر اعضای اداری شـهر بندرعباس منجر شـد. در ایـن دوره بـه دلیـل سیاسـت‌های نادرشـاه در خلیج‌فارس، دو نفـر در بنادر و سـواحل از قـدرت فراوانـی برخـوردار بودنـد و دیگـران در زیـر سـایه‌ی آنها قـرار داشـتند: بیگلربیگی فارس و دریابیگـی. افـراد دیگـر تنهـا گاهـی از آنها نـام برده می‌شـود و نقـش چندانـی در فعالیت‌های سیاسـی و حتی مالی بندرعباس ندارند (فلور، ۱۳۶۸: ۱۸۰). امور نظامی بیشـتر برعهده‌ی سـرداری بـود کـه از سـوی نادرشـاه تعیین می‌شـد و از نزدیک‌تریـن یاران او به شـمار می‌رفت (اسـترآبادی، ۱۳۸۴: ۵۰۶؛ آرونـووا و اشـرفیان، ۱۳۵۶: ۱۴۱). نادرشـاه در پـی حضـور قدرتمنـد ایـران در خلیج‌فارس و سـرزمین‌های جنوبـی آن بـود. دسـت‌یابی بـه این هـدف، نیازمند داشـتن یک نیـروی دریایی کارآمـد بـود. بندرعبـاس به عنـوان بزرگ‌ترین و مهم‌ترین بنـدر ایران در کرانه‌هـای خلیج‌فارس، نقـش عمـده‌ای در سیاسـت‌های دریایـی نـادر ایفـا می‌کـرد. هـر چنـد گفتـه می‌شـود کـه بوشـهر مرکـز نـاوگان دریایـی نـادر بـود (شـعبانی، ۱۳۷۳: ۹۱)، امـا در عمـل بـه واسـطه‌ی حضور تجارتخانه‌هـای خارجـی کـه دارای کشـتی‌های جنگـی و تجـاری بودنـد و بازرگانـان، بیشـترین اقدامـات از طریـق بندرعبـاس بـه عمل می‌آمد. تمرکـز نیروهای دریایـی و زمینی نادرشـاه برای حملـه بـه سـرزمین‌های اطـراف، ضربه‌هـای زیادی بـر اقتصاد و تجـارت بندرعباس وارد سـاخت (میـرزا رضی‌تبریـزی، بـرگ ۳۵۲؛ فسـایی، ۱۳۸۲: ۵۵۱). ایـن مسـأله بـه ویـژه زمانی حادتر می‌شـد که موسـم کشـتی‌رانی در خلیج‌فـارس بـود؛ نمونـه‌ی آن را در هنـگام حملـه‌ی نیروهـای ایرانـی به مسـقط می‌تـوان دیـد. در این سـال، هیچ بازرگانی حاضر نشـد بـه بندرعباس بـرود و تجارت در شـهر به طـور کامل دچـار رکـود شـد (Floor, 2005: 49).

مـرگ نادرشـاه بـر وخامـت اوضـاع افـزود. وجـود تعـدادی از کشـتی‌های نـاوگان شـاهی و تجارتخانه‌هـای خارجی و بازرگانان که می‌توانسـتند درآمد مناسـبی را فراهـم کنند، از مهم‌ترین دلایـل توجـه مدعیـان حکومت در جنوب بدان شـهر بنـدر بود. درگیـری و نبرد ایـن خوانین به

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-03]

همـراه حمـلات اعـراب و بلوچهـا، زمینـه‌ی فروپاشـی تجـاری بندرعباس را تشـدید کـرد. با این حـال، از گزارش‌هـای موجـود چنیـن بـر می‌آیـد کـه در اواخـر دهـه‌ی ۵۰ قـرن ۱۸م/ دهـه‌ی ۷۰ قـرن ۱۲ ه خوانیـن اطـراف بندرعبـاس از چنـان قدرتـی برخوردار شـده بودند کـه توجه چندانی بـه حاکـم شـهر نداشـتند. آنهـا با اعمـال و رفتـار خود، جـو ناامنـی را در آنجـا ایجاد کردنـد. در روسـتاهایی مثـل سـورو، نای‌بنـد و شـهرهای کوچک، هر خانی بـرای خود حکومـت می‌کرد و با اسـتفاده از نیروهـای خـود کـه به ندرت از سـیصد تا چهارصد نفـر تجاوز می‌کـرد، در رفت و آمد کاروان‌هـای تجـاری اختلالاتی ایجـاد می‌کردنـد (Ives: 201).

در مجموع، می‌توان عوامل زیر را دلایل افول بندرعباس برشمرد:

۱ـ راه‌هـای زمینـی منتهـی بـه بندرعبـاس در مسـیرهای شـیراز، کرمـان، لار و بندرلنگـه با اسـتقرار رؤسـای طوایـف بلـوچ، نصیرخـان لاری و مدعیـان قدرت‌هـای محلـی، کامـلاً ناامـن شـد و بندرعبـاس اهمیـت خـود را بـه عنـوان شـهر صادرکننـده و داد وسـتد کننـده‌ی کالا بـه شـهرهای مهـم شـیراز، کرمـان و لار از دسـت داد (وثوقـی، ۱۳۸۹: ۲۶۹).

۲ـ بـا اسـتقرار ناوگان‌هـای امـام مسـقط، راه‌هـای دریایـی بندرعبـاس و بندرکنـگ در اختیـار او قـرار گرفـت و کشـمکش قـدرت آنـان، امـکان مبادلـه‌ی کالا را بـه حداقـل رسـانید (همـان: ۲۶۳).

۳ـ تعطیلـی دفاتـر تجـاری هلند و بریتانیـا در بندرعبـاس و پرتغالی‌ها در بندرکنگ، باعث شـد ایـن بنـادر کـه مهم‌تریـن ایسـتگاه و بارانـداز شـرکت‌های خارجـی بودنـد، موقعیـت صـد و چنـد سـاله‌ی خـود را از دسـت بدهنـد و همیـن امـر جابه‌جایـی جمعیـت و مهاجـرت را تشـدید کرد.

۴ـ در ایـن دوره، برنامه‌ریـزی و مدیریـت واحـدی در ایـن بنـادر اعمـال نمی‌شـد و طـی بیسـت و دو سـال، بندرعبـاس شـاهد بـه قـدرت رسـیدن ده حاکـم متفـاوت بـود کـه در طول مـدت حکومت‌شـان، بیشـتر بـه فکـر منافـع شـخصی خـود بودنـد و چنـدان توجهـی بـه امـور شـهری نداشـتند (همـان: ۲۷۶؛ حبیبـی و وثوقـی، ۱۳۷۸: ۴۹).

عـلاوه بـر ایـن، باید توجه داشـت کـه بندرعباس یک بنـدر ترانزیتی بـود که وظیفـه‌ی انتقال کالاهـای پس‌کرانـه‌ای را بـه خـارج و کالاهـای وارداتـی را به مناطـق پس‌کرانه‌ای بر عهده داشـت. در ایـن دوره مهم‌تریـن کالای صادراتـی، کـرک کرمـان بـود. ناامنی‌ها و جنگ‌هـای داخلی کرمان و اختلافـات آن ایالـت بـا کریم‌خـان، تأثیر بدی بر تجـارت این کالای مهم و حیاتـی در بندرعباس بـر جـای نهـاد. عـدم تولید و صـدور آن، مجال چندانـی را برای حضـور تجارتخانه‌هـای خارجی در بندرعباس بر جای نگذاشـت. این مسـأله را در نوع کالاهایی که پس از ورود انگلیسـی‌ها به بوشـهر وارد می‌شـد، بـه وضوح می‌توان مشـاهده کرد. در بوشـهر مهم‌تریـن واردات، پارچه بـود. بازار پارچه در بندرعبـاس چنـدان رونـق نداشـت؛ از این رو، آنها بیشـتر به صـدور کرک می‌پرداختنـد. این در حالـی اسـت کـه بوشـهر یکی از مهم‌تریـن مراکـز ورود پارچه بود؛ از این رو شـاهد آن هسـتیم که تـا پایـان قـرن ۱۸م/ اوایل قـرن ۱۳ ه مهم‌ترین طرف تجاری با بوشـهر در هند، بنادری هسـتند که در آن تولیـد پارچـه اولویـت دارد. امـا طرف‌های تجـاری بندرعباس در هند بنادری بودنـد که از آن جـا کالاهـا بـه انگلیس صادر می‌شـد و حضـور آنهـا در آنجا پر رنگ‌تـر بود.

از سـوی دیگـر تغییـر مرکـز ثقـل سیاسـی تجـاری ایـران، نقـش پررنـگ و مهمـی در افول بندرعبـاس ایفـا کـرد. انتخـاب شـیراز بـه عنـوان پایتخـت دولـت زنـد مسـتلزم آن بـود کـه

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-03]

بنـدری بـرای آن انتخـاب شـود کـه بهتـر بتوانـد آن را تحت‌نظـر داشـته باشـد. بندرعبـاس بـه چنـد دلیـل فاقـد ایـن ویژگی‌هـا بـود: مسـیر بندرعبـاس شـیراز از لار می‌گذشـت؛ یعنـی جایـی کـه مهم‌تریـن و قوی‌تریـن رقیـب کریم‌خـان در فـارس بـر آن حکومـت می‌کـرد. از سـوی دیگـر، حمـلات اعـراب و بلوچهـا بـه ایـن شـهر نشـان داده بـود کـه ایـن بنـدر فاقـد قـدرت دفاعـی کافـی اسـت. وجـود تعداد زیـاد مدعیـان حکومـت بـر آن، از معضـلات دیگر آن شـهر بـود. در حالـی کـه فاصلـه‌ی بوشـهر تـا شـیراز بسـیار نزدیک‌تـر بـود و حکامـی کـه در آن مسـیر بـر شـهرها حکومـت می‌کردنـد، از هـواداران و متحـدان کریم‌خـان بودنـد. حکومـت قدرتمنـد آل مذکـور بـر بوشـهر، از ثبـات و پایـداری برخـوردار بـود و کمتـر از سـوی رقبـا بـه چالـش کشـیده می‌شـد. وجـود یـک نـاوگان نسـبتاً قـوی، بـر توجـه بـدان بنـدر افـزوده بـود. در کنـار آن، تقویـت بوشـهر بـه منزلـه‌ی تضعیـف بندرعبـاس بـود کـه می‌توانسـت در دراز مـدت بـر قـدرت اقتصـادی لار تأثیـر منفـی بگـذارد.

۳ـ موقعیت جغرافیایی بوشهر

بوشـهر بـر روی شـبه جزیـره‌ای قـرار دارد کـه سـه سـوی آن را آب فراگرفته‌اسـت و تنها یک سـوی آن بـه خشـکی راه دارد (ویلسـون، ۱۳۴۸: ۳۰۸؛ Hude, 1819: 21). پیـش از ایـن، محل اتصال بوشـهر بـه خشـکی بیـش از چهار کیلومتر نبـود و در روزهـای بارانی یـا زمانی که مـد در اوج خود قـرار داشـت، عبور و مرور را مشـکل می‌سـاخت (گرومـون، ۱۳۷۸: ۲۷). این بنـدر همچون بندرعباس از نظـر لنگـرگاه مشـکل داشـت؛ بدین‌گونه که تنهـا شـناورهای کم‌عمق می‌توانسـتند در نزدیکی آن توقـف کننـد و کشـتی‌های بزرگ مجبور بودنـد در فاصله‌ی هفت کیلومتـری آن لنگر بیندازند (کـرزن، ۱۳۸۰: ۲۸۵؛ قاسـمی، ۱۳۸۳: ۲۹). بخـش خشـکی آن بـه وسـیله‌ی یک دیوار و تعـدادی توپ محافظت می‌شـد (Waring, 1807: 2). دلایل آن به دو عامل مهم برمی‌گشـت: الف) شـیخ بوشـهر تعدادی از کشـتی‌های ناوگان شـاهی را به ارث برده بود که با اسـتفاده از آنها، می‌توانسـت در برابر حمـلات دریایـی از آن جـا دفـاع کند. ب) عامـل مهم‌تر آن بود که بوشـهر بیش از آن که از سـوی دریـا احسـاس خطـر کند، از حمـلات رقبای پس‌کرانه‌ای خود می‌ترسـید. مسـأله‌ای کـه در دوران بعـد بـه کرات به اثبات رسـید. مسـافرانی که از بوشـهر دیـدن کرده، بـر این نکته تأکید داشـته‌اند کـه دلیل وجود این اسـتحکامات آن بود که همیشـه بوشـهر از آن سـمت در معـرض خطر رقبای شـیخ بوشـهر قـرار داشـت (Wellested, 1840: 132). البتـه ابـن بدان معنی نیسـت که بوشـهر از سـمت دریـا در معـرض حملـه قرار نداشـت؛ به طـور مثـال در سـال ۱۷۷۳م/ ۱۱۸۷ ه امام مسـقط، احمـد بوسـعیدی، کشـتی‌هایی را بـه سـوی بوشـهر فرسـتاد و مدتـی آنجـا را محاصـره کـرد، اما نتوانسـت کاری از پیش ببرد و عقب‌نشـینی کرد (Miles, 1966: 271). این حملات کمتر بوشـهر را تهدیـد می‌کـرد و نمی‌توانسـت حیات سیاسـی اقتصـادی آن را با مشـکل مواجه سـازد. حملات از طریـق خشـکی، خطرناک‌تـر و درازمدت‌تـر بـود. رقبایـی کـه از سـمت شـمال بـدان جـا حمله می‌کردنـد ایـن توانایـی را داشـتند کـه نیروهای زیـادی را گرد آورنـد؛ از این رو اسـت که می‌بینیم یکـی از اولویت‌هـای اصلی حکام بوشـهر، سـاخت دیواری در سـمت شـمال شـهر بود. بـه ویژه اگر توجـه کنیـم کـه در مناطق پس‌کرانه‌ای آن، دشـمنان قوی و همیشـگی حضور داشـتند.

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-03]

۴ـ سابقه‌ی تاریخی بوشهر

با وجود آن که منطقه‌ی اطراف بوشهر دارای تاریخی بلند مدت و طولانی است، اما از خود بوشهر تا پیش از دهه‌ی ۱۷۳۰م/۱۱۴۰ه اطلاعات چندانی در دست نیست و تنها زمانی که نادرشاه در سال ۱۷۳۴م/۱۱۴۶ه بوشهر را به عنوان یکی از پایگاه‌های دریایی برای ناوگان تحت فرمانش در خلیج‌فارس برگزید، تاریخ رسمی‌تر این شهر به صورتی قابل درک درآمد (گرومون، ۱۳۷۸: ۴۵)؛ از این رو است که کرزن آن را شهر بی‌تاریخ می‌نامد (کرزن، ۱۳۸۰: ۲۸۲). فسایی نیز می‌نویسد: «بباید دانست که بندر بوشهر از شهرهای نو و تازه‌ی بلاد فارس است.» (فسایی، ۱۳۸۲: ۱۳۲۱). با این حال تردیدی نیست که در نزدیکی آن، شهرها و روستاهایی بودند که وظیفه‌ی ارتباط نواحی پس‌کرانه‌ای با خلیج‌فارس را برعهده داشتند که مهم‌ترین آنها ریشهر بود (روملو، ۱۳۸۴: ۱۲۷۷). همیلتون جزء آخرین کسانی بود که آن شهر را در دوره‌ی صفویه دیده‌است. او آن را چنین توصیف می‌کند: شهری دریایی است که در جزیره‌ای واقع شده که از طریق دریا و خشکی از تجارت پر رونقی برخوردار است. (Hamilton, 1727: 577) مرعشی می‌نویسد که ریشهر محل استقرار حاکم دشتستان بود که در حمله‌ی عمانی‌ها به بحرین (۱۱۲۸ه)، به یاری حاکم آن جزیره رفت و نیروهای عمانی را شکست داد (مرعشی، ۱۳۶۲: ۳۷).

محمدلطیف‌خان، اولین قپودان ناوگان نادرشاه، در هفتم ژانویه ۱۷۳۵م/۱۲ شعبان ۱۱۴۷ه به منظور فراهم ساختن مقدمات ایجاد کارگاه کشتی‌سازی و حمله‌ی دریایی به بصره، رهسپار ریشهر شد. او قلعه‌ی قدیمی ریشهر را که مربوط به سده‌های میانه بود، تعمیر کرد و آن را «بندرنادریه» نامید (فلور، ۱۳۸۹: ۵۰؛ Floor, 1987: 39). در این‌جا هیچ اشاره‌ای به این مسأله نشده‌است که محمدلطیف‌خان شهر جدیدی را بنا کرده باشد. فسایی به صراحت، ساخت آن را به شیخ ناصرخان، ناخداباشی کشتی‌های نادرشاهی در دریای فارس، نسبت می‌دهد و بنای آن را سال ۱۱۵۰ه می‌داند (فسایی، ۱۳۸۲: ۱۳۲۱). خورموجی نیز شیخ‌ناصر را بانی و صاحب اختیار بوشهر می‌داند. او برخلاف فسایی، سال ساخت آن را بیان نمی‌کند. از محتوای گفتار او چنین برمی‌آید که بوشهر پیش از آن وجود داشت و او بیشتر مشوق و رونق‌دهنده‌ی آن بود (خورموجی، ۱۳۸۰: ۶۳). همجواری بوشهر با اهداف نظامی در سمت غرب خلیج‌فارس و نیز وجود منابع غنی غلات در مناطق پس‌کرانه‌ای آن، توجیه‌گر این گزینش بود. از دید فلور، بوشهر جدا از اینکه یک پایگاه دریایی بود، منطقه‌ای مهم برای تدارک غذا و تهیه‌ی سایر لوازم موردنیاز برای حمله به بصره و مسقط به شمار می‌رفت (فلور، ۱۳۸۹: ۴۹). به نظر می‌رسد که این دیدگاه فلور چندان درست نباشد. باید گفت که نادر تنها یک کارگاه کشتی‌سازی به وجود نیاورد؛ علاوه بر آن، او در بندرکنگ و حتی گفته می‌شود که در لافت نیز چنین کارگاه‌هایی تأسیس کرد (قاسمی، ۱۳۸۳: ۲۷). در واقع، بوشهر هم کارکرد تجاری و هم کارکرد نظامی داشت؛ از نظر نظامی برای ایجاد امنیت مناطق غربی خلیج‌فارس از آن استفاده می‌شد و از جهت تجاری، برای رقابت با بصره و تغییر مسیر کشتی‌ها به سمت بنادر ایران. اگرچه گرمون عقیده دارد که ایجاد بوشهر برای انتقال مرکز امور اقتصادی

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-03]

خلیج‌فارس به سمت مناطق غربی‌تر آن بوده‌است (گرمون، ۱۳۷۸: ۴۸)، هیچ سند و مدرکی در دست نیست که بتواند این ادعا را تأیید کند. بلکه برعکس، حضور نمایندگان ویژه‌ی حکمران فارس در بندرعباس بیانگر توجه مخصوص شیراز به این بندر بود. از سوی دیگر، بندرعباس ورودی سنتی کالا به مناطق شرقی و شمال شرقی ایران بود و از نظر مسافت و هزینه، بوشهر نمی‌توانست برای این کار بندر مناسبی باشد. همان گونه که فلور نشان داده‌است، حکمرانان ریشهر (و بعداً بوشهر) از دوره‌ی صفویه تلاش می‌کردند تا آن جا را به یکی از بنادر مهم تجاری خلیج‌فارس تبدیل کنند. در این زمینه، حتی از پرتغالیان نیز دعوت کردند تا بوشهر را به جای بندرکنگ برگزینند. این تلاش‌ها چندان نتیجه‌بخش نبود و ریشهر نتوانست جایگاه مهمی در تجارت خلیج‌فارس به دست آورد (فلور، ۱۳۸۹: ۴۰). در دوره‌ی افشاریه، نادرشاه با تقویت بوشهر درصدد برآمد تا آن را در برابر بصره علم کند؛ به ویژه که تلاش‌های گسترده‌ی نیروهای او برای تصرف بصره به شکست انجامیده بود. از سوی دیگر، رونق بوشهر می‌توانست به تسهیل ورود کالا به مناطق غربی ایران منجر شود و از این طریق به رقابت با بصره بپردازد. این نکته زمانی اهمیت بیشتری می‌یابد که دریابیم به دلیل نزدیکی مناطق غربی ایران به بصره، ساکنان آن بیشترین نیازمندی‌های خود را از آنجا تأمین می‌کردند.

از سوی دیگر، ایجاد ثبات و امنیت در مناطق شرقی خلیج‌فارس بر عهده‌ی نیروهای بندرعباس بود؛ از این رو مقر فرماندهی حملاتی که به جلفار، عمان و کرانه‌های سند صورت می‌گرفت، در بندرعباس قرار داشت. مواد غذایی و تدارکات آن نیز از بندرعباس و نواحی پس‌کرانه‌ای آن تأمین می‌شد. منابع به بروز قحطی در بندرعباس اشاره می‌کند که در نتیجه‌ی مصادره‌ی مواد غذایی برای تدارک حمله به عمان در آن شهر رخ داده بود (فلور، ۱۳۶۸: ۱۲۲). اگرچه گاهی نیروهایی از بوشهر نیز اعزام می‌شدند، بار اصلی این گونه عملیات بر دوش بندرعباس بود.

گرمون، تاریخ بوشهر در قرن ۱۸م/ ۱۲ه را به چهار دوره‌ی مجزا تقسیم می‌کند:

الف) دهه‌ی ۱۷۳۰-۱۷۴۰م/۱۱۵۰-۱۱۴۰ه، ظهور آل مذکور و رشد و توسعه‌ی بوشهر به عنوان یک بندر تجاری. در این مرحله، آل مذکور توانست وظایف «حاکم» و «شاه‌بندر» را در هم ادغام کند و آن را به خود اختصاص دهد.

ب) ۱۷۶۸-۱۷۵۱م/۱۱۸۲-۱۱۶۴ه، گسترش نمایان تجاری اقتصادی بوشهر و استحکام امور سیاسی آن.

ج) ۱۷۸۲-۱۷۶۹م/ ۱۱۹۶-۱۱۸۲ه، تسلط بر ناحیه‌ی مرکزی خلیج‌فارس بر اساس اتحاد کامل دودمان زندیه با آل مذکور.

د) ۱۷۹۶-۱۷۸۳م/۱۲۱۰-۱۱۹۶ه، آغاز کاهش قلمرو حکومتی و فروپاشی اتحاد با زندیه (گرومون، ۱۳۷۸: ۴۶).

۵ـ برآمدن خاندان مذکور در بوشهر

در ابتدای قرن ۱۸م/۱۲ه، شیخ رحمه از خاندان مذکور بر ریشهر حکومت می‌کرد. ولستید، اصل شیوخ بوشهر را از اعراب ساکن ابوظبی می‌داند که به این مناطق کوچ

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-03]

کرده‌اند. او می‌نویسد: همه‌ی مردم بر اثر ازدواج با ایرانیان، فرهنگ ایرانی را پذیرفته‌اند، اما شیخ آنها هنوز بر همان عربی بودن خود تأکید می‌ورزد و سنن گذشته را حفظ می‌کند (Wellested, 1840: 133). نیبور، آنها را ترکیبی از اعراب ماهیگیر ساکن عمان می‌داند که به سواحل ایران مهاجرت کرده‌اند (Niebuhr,1972: 145). شیخ رحمه در عین حال به تجارت نیز می‌پرداخت و مالک یک کشتی تجاری بود که با بصره و سایر بنادر داد و ستد می‌کرد (فلور، ۱۳۸۹: ۴۵). گرمون نشان داده‌است که این داد و ستدها به صورت محلی بود و رفت و آمد کشتی‌ها، تنها به تردد بین بنادر کوچک اطراف منحصر می‌شد (گرومون، ۱۳۷۸: ۲۰). با انتخاب بوشهر به عنوان پایگاه دریایی ایران در بخش غربی خلیج‌فارس، محمدلطیف‌خان تلاش کرد شرکت‌های اروپایی را تشویق کند تا در بوشهر شعبه‌ای دایر کنند. او که علاوه بر منصب قپودان‌باشی، حاکم دشتستان نیز بود (نوایی، ۱۳۶۸: ۴۵۸) از حمایت نادرشاه و محمدتقی‌خان، بیگلربیگی فارس نیز برخوردار بود. از دید فلور، علت این کار آن بود «که بتواند از حضور هلندی‌ها در این بندر، به دانش فنی راجع به کشتی‌سازی و نیز ضروریات دریایی از جمله کشتی دست یابد.» (فلور، ۱۳۸۹: ۵۱). در کنار آن می‌توان بدین نکته نیز اشاره کرد که یکی از وظایف قپودان‌باشی، تشویق و گسترش تجارت بود. محمدلطیف‌خان قصد داشت بدین ترتیب بوشهر را در برابر بصره رونق دهد. از سوی دیگر، نزدیکی بوشهر به شیراز آن شهر را در موقعیت مناسبی برای این کار قرار داده بود.

برای اولین بار در سال ۱۷۳۷م/۱۱۵۰ه، هلندیان در بوشهر مستقر شدند (Floor, 2005: 49). تا سال ۱۷۴۷م/۱۱۶۰ه دفتر بوشهر تحت نظارت عالیه‌ی تجارتخانه‌ی هلندیان در بندرعباس قرار داشت. در این سال باتاویا تصمیم گرفت که مراکز بازرگانی بصره و بوشهر را از بندرعباس جدا سازد (فلور، ۱۳۷۱الف: ۱۸۰). انگلیسی‌ها دیرتر از آنها در بوشهر مستقر شدند. هر چند برای اولین بار در تاریخ ۲۷ ژوئن ۱۷۲۸م/ ۹ ذیقعده ۱۱۴۰ه، منابع انگلیسی در گزارش‌های خود به بوشهر اشاره می‌کنند، اما یک سال بعد از هلندیان در سال ۱۷۳۸م/۱۱۵۱ه نخستین کشتی آنها با نام شالوم وارد بوشهر می‌شود (گرومون، ۱۳۷۸: ۴۷). دلیل تأخیر ورود آنها به بوشهر با دو عامل زیر در پیوند است:

الف) انگلیسی‌ها در خصوص فعالیت تجاری در بوشهر با دولت ایران قراردادی نبسته بودند.

ب) شرکت هندشرقی انگلیس، خط‌مشی مشخص و منسجمی در خصوص پرداخت عوارض از سوی بازرگانان خصوصی انگلیس که قرار بود در دیگر بنادر خلیج‌فارس فعالیت کنند نداشت (همان‌جا).

پس از مرگ نادرشاه، نظارت دولت مرکزی بر کرانه‌های خلیج‌فارس از بین رفت. این مسأله فرصتی برای شیخ ناصر بوشهری، فرزند شیخ رحمه و جانشین او فراهم ساخت تا حکومت بوشهر را به صورت دو فاکتور به دست گیرد. به نظر می‌رسد که خاندان بومهیری در اصل عرب سنی بودند. شیخ‌ناصر برای پیشبرد اهدافش و نزدیک شدن به مقام‌های حکومتی در فارس، تغییر مذهب داد و به تشیع گرایید. لوریمر، این واقعه را به دوره‌ی نادر نسبت می‌دهد (Lorimer, 1915: 120). با توجه به اینکه نادرشاه به گرایش‌های مذهبی

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-03]

افـراد چنـدان اهمیـت نمـی‌داد، بعیـد بـه نظـر می‌رسـید که ناصـر برای جلـب توجه نادرشـاه ایـن کار را انجـام داده باشـد. او پیـش از هـر اقدامـی مجبـور بـود قدرتش را در بوشـهر تحکیم بخشـد. اول می‌بایسـت بر ناوگان شـاهی مسـلط شـود. در زمان حیات نادرشـاه، دریاسـالاران او همگـی از اعضـای کادر نظامیـش بودنـد. گزارش‌هـای هلندیـان نشـان می‌دهـد کـه پس از مـرگ نادرشـاه، مواجـب و هزینه‌هـای نـاوگان دیگر پرداخت نشـد. این مسـأله، زمینـه را برای شـیخ‌ناصر فراهـم سـاخت و بـا پرداخت پول موفق شـد آن را تصرف کنـد (فلـور، ۱۳۷۱ب: ۱۸۲). تصـرف نـاوگان شـاهی در بوشـهر، قـدرت او را افزایـش داد (خورموجـی، ۱۳۸۰: ۶۳)؛ بـه گونه‌ای کـه توانسـت بـا کمک رقیب دیرینـه‌اش، میرناصـر بندرریگـی، در سـال ۱۷۵۲م/ ۱۱۶۵ه بحرین را تصـرف کنـد (فلـور، ۱۳۸۹:۱۰). در کنـار آن، تصاحب منصب شـاه‌بندری نیز می‌توانسـت برای او بسـیار راهگشـا باشـد. چنیـن بـر می‌آید کـه از ابتدای ایجاد بوشـهر، شـاه‌بندر نیـز در آن جا مقیـم بوده‌اسـت. گزارشـی در دسـت اسـت که نشـان می‌دهـد حتی پیـش از آن، برخـی بنادر آن ناحیـه نیـز دارای شـاه‌بندر بوده‌انـد (کاره، ۱۳۷۸: ۱۲۳). در سـال ۱۷۳۷م/۱۱۵۰ه میـرزا مهدی، شـاهبندر معـروف بوشـهر بـود (فلـور، ۱۳۸۹: ۶۱). در همان سـال، فـرد دیگری به نـام حاج علی بـه ایـن مقـام منصـوب شـد که رابطـه‌ی او با شـیخ‌ناصر چنـدان دوسـتانه نبـود (همان‌جـا). در سـال ۱۷۴۸م/۱۱۶۰ه، یـک ارمنـی بـه نـام کـوگا مالش شـاه‌بندر بـود. موقعیت مالش با سـقوط علـی بیـگ، رئیـس او در بندرعبـاس، با خطر روبرو شـد و او را از نظر سیاسـی منزوی سـاخت. ایـن مسـأله بـه شـیخ‌ناصر فرصت داد تـا او را تحت فشـار قرار دهد و پس از کشـمکش بسـیار و غـارت خانـه‌ی او، خـود را رسـماً شـاه‌بندر بوشـهر اعلام کنـد (گرومـون، ۱۳۷۸: ۵۲). در پاسـخ بـه ایـن سـؤال گرمـون که آیا ایـن اقدام شـیخ‌ناصر کاری خودسـرانه بـوده، یا اینکه به دسـتور یکـی از گروه‌هـای معـارض در فـلات ایـران انجـام شده‌اسـت، بایـد گفـت کـه در ایـن دوره بی‌ثباتـی سیاسـی آن چنـان گسـترده و فراگیـر بود کـه مدعیان قـدرت در ایران مرکـزی، این توانایـی را نداشـتند تـا کسـی را عـزل و نصـب کنند. بلکـه آنها تنها بـه تأیید حکومـت افرادی کـه اطاعـت ظاهـری می‌نمودند، خرسـند بودنـد. از این رو بعید به نظر می‌رسـد که شـیخ‌ناصر ایـن عمـل را بـه فرمـان یا دسـتور کسـی انجام داده باشـد. از سـوی دیگر همان گونـه که خود گرومـون نیـز اشـاره می‌کند، پیروزی شـاهرخ که ناصر خـود را حکمران منصوب او می‌دانسـت بـه افزایـش قـدرت او منجـر شـد؛ چنان که وقتی شـاه اسـماعیل سـوم سـه نفـر را به بوشـهر گسـیل کـرد تـا مالیـات را از شـیخ مطالبه کنند، شـیخ ناصـر آنها را بازداشـت کـرد (همان‌جا).

۶ـ تبدیل بوشهر به مهم‌ترین کانون تجاری ایران در خلیج‌فارس

بـروز و ظهـور و گسـترش ناامنی‌هـا و درگیری‌هـا در بندرعبـاس و نواحـی پس‌کرانـه‌ای آن و افزایـش اخاذی‌هـای نصیرخـان و ملاعلـی شـاه، سـبب شـد تـا انگلیسـی‌ها بـه دنبـال بنـدر جایگزیـن بـرای خـود باشـند (Saldanha, 1986: 99). یـک تاجر زمانی که می‌خواسـت بنـدر یـا مسـیری را بـرای تجـارت خـود برگزینـد، عواملـی را مد نظر داشـت. چنـان چه این عوامـل و زمینه‌هـا موجـود بـود، آن نقطه می‌توانسـت از نظر تجاری به شـکوفایی برسـد. این زمینه‌هـا را می‌تـوان چنیـن برشـمرد:

الـف) هزینـه‌ی ایمنـی (عـوارض گمرکـی) در بنـدر: بـا توجـه بـه اینکـه تعرفه‌ی یکسـان و

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-03]

یکنواختی برای دریافت عوارض گمرکی وجود نداشت، شیوخ محلی بنادر می‌توانستند بیشترین عوارض ممکن را مطالبه کنند. در ضمن همیشه این امکان نیز وجود داشت که حکام محلی بتوانند عوارض گمرکی را آن قدر بالا ببرند که تجار مجبور شوند به بنادر دیگر بروند.

ب) نیاز یک منطقه‌ی بخصوص داخلی به یک بندر و نیز مجاورت جغرافیایی با یک بندر

ج) امنیت جاده‌ای و روابط قبیله‌ای در پس‌کرانه‌ها: ایجاد نظم و امنیت در مناطق وسیعی از جنوب ایران توسط قبایل مختلفی انجام می‌شد و جدا از احتیاج به کالاهای وارداتی و صادراتی در منطقه‌ای بخصوص، روابط قبیله‌ای می‌توانست مانع استفاده از نزدیک‌ترین مسیر به یک بندر شود.

د) نفوذ سیاسی و نظامی حکمران محل: حکمران محل با استفاده از نیروی نظامی و ظرافت‌های سیاسی می‌توانست جریان تجارت را از یک بندر منحرف کند و مسیر آن را به قلمرو خود بکشاند.

هـ) اوضاع کلی سیاسی در یک بندر معین: شورش‌های سیاسی طولانی و وقوع خیزش‌های انقلابی می‌توانست به طرزی نامطلوب بر روند تجارت تأثیر بگذارد (گرومون، ۱۳۷۸: ۲۵).

در این زمان هر چه بندرعباس از ویژگی‌ها به دور بود، بوشهر از آنها برخوردار بود. انگلیسی‌ها که شاهد کاهش تجارت و عدم اقبال تجار به بندرعباس بودند، برای حفظ تجارت خود در پی یافتن جایگزینی برای آن برآمدند. آنها برای آن که در آینده با مشکلاتی روبرو نشوند که در بندرعباس با آن مواجه بودند، معیارهایی را مد نظر قرار دادند. بر این اساس، انگلیسی‌ها معیارهای زیر را برای بندر مورد نظر خود اعلام کردند:

۱ـ امنیت کالاها و اموال انگلیسی‌ها، حفظ و از اخاذی از آنها جلوگیری شود.

۲ـ تجاری که بدان جا می‌آیند از امنیت کامل برخوردار شوند.

۳ـ عوارض گمرکی آن پایین باشد (Saldanha, 1986: 76).

آنها در ابتدا درصدد برآمدند یکی از جزایر خلیج‌فارس را به عنوان پایگاهی برای مرکز تجاری خود برگزینند. از نظر آنها، این جزیره می‌بایست دارای این ویژگی‌ها باشد:

۱ـ دارای آب و مواد غذایی باشد.

۲ـ ساکنان آن حاضر به واگذاری زمین باشند.

۳ـ ساکنان آن حاضر به دفاع از جزیره در برابر حمله‌ی رقیبان باشند (ibid: 73).

بی‌تردید الگوی تصرف جزیره‌ای در خلیج‌فارس برگرفته از اقدام هلندیان در آن جا بود، اما با توجه به وضعیت هلندیان در جزیره‌ی خارک آنها ترجیح می‌دادند که این جزیره مستقل باشد و از حاکم مستقر در سرزمین‌های اصلی ایران تبعیت نکند.

آنها پس از بررسی گزینه‌های موجود، سرانجام بوشهر را برگزیدند. از نظر انگلیسی‌ها، مزایای آن بندر عبارت بود از:

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-03]

۱ـ بیشتر تجار داخلی در آن زمان به بوشهر می‌رفتند.
۲ـ آزادی بیشتری برای خرید و فروش یا صادرات کالاهایشان وجود داشت.
۳ـ شخصیت فوق‌العاده‌ی حاکم بوشهر که بسیار رغبت داشت تا تجار در آن‌جا ساکن شوند.
۴ـ امنیت در بوشهر به دلیل موقعیت جغرافیایی آن؛ چرا که سه سمت شهر را آب فرا گرفته بود و سمت دیگر به وسیله‌ی حصاری محافظت می‌شد (ibid: 152).

علاوه بر این، آن‌جا تنها بندر ایران در خلیج‌فارس بود که با بصره تجارت زمینی داشت (همان: ۱۵۴). در کنار آن، نامه‌ی شیخ ناصر به حاکم بمبئی و دعوت از انگلیسی‌ها برای تأسیس تجارتخانه در بوشهر، باعث شد تا انگلیسی‌ها توجه ویژه‌ای بدان داشته باشند (همان: ۱۵۳). انگلیسی‌ها با شیخ‌ناصر وارد مذاکره شدند، اما این مذاکرات به شکست انجامید و دو طرف به توافق نرسیدند. دلیل اصلی شکست آن بود که دو طرف نتوانستند در خصوص عوارض صادرات و واردات به توافقی دست یابند (همان: ۹۵). به دنبال آن انگلیسی‌ها درصدد برآمدند تا با میرحسین، حاکم بندرریگ، به مذاکره بپردازند. میرحسین پس از قتل میر ناصر، حاکم پیشین بندرریگ، توسط پسرش میر مهنا حکومت این بندر را به دست گرفته بود (غفاری، ۱۳۶۹: ۲۷۴). در طی مذاکرات، میرحسین که روابط نزدیکی با کریم‌خان داشت به شیراز فراخوانده شد و مدتی این توافق به تأخیر افتاد.

در طی این مدت انگلیسی‌ها بار دیگر درصدد برآمدند به بوشهر بروند؛ اما دریافت فرمانی از سوی کریم‌خان که به وسیله‌ی میرحسین به انگلیسی‌ها داده شد مانع از این کار شد. در این رقم به انگلیسی‌ها اجازه داده شد تا در بندرریگ تجارتخانه‌ای دایر سازند. از نظر انگلیسی‌ها این توافق‌نامه نمی‌توانست خواسته‌های آنها را برآورده سازد و چندان بدان امیدی نبستند (Saldanha, 1986: 95-96). با این حال، آنها نمی‌توانستند در این مورد تعلل زیادی به خرج دهند. فرانسوی‌ها با ایجاد یک دفتر تجاری در بصره، فعالیت تجاری خود را گسترش می‌دادند. آنها از آنجا کالاهای خود را به ایران وارد می‌کردند و بدین ترتیب این خطر وجود داشت که بتوانند بازارهای ایران را قبضه کنند (Lorimer, 1915: 139). از سوی دیگر، استقرار کارملیت‌ها از سال ۱۷۵۰م/۱۱۶۳ه در بوشهر که رهبری آنها را یک راهب فرانسوی بر عهده داشت (وادالا، ۱۳۶۴: ۲۲)، بر این نگرانی می‌افزود. صومعه‌ی بوشهر زیر نظر مرکز بصره بود که مهم‌ترین مرکز تجاری فرانسویان در آن جا قرار داشت. سرانجام انگلیسی‌ها در سال ۱۷۶۳م/ ۱۱۷۶ه طی قراردادی در بوشهر مستقر شدند و توانستند تجارت آن جا را به طور انحصاری در دست بگیرند (ویلسون، ۱۳۴۸: ۲۰۹).

بی‌تردید رشد بوشهر، مدیون آل مذکور خاندان حاکم بر آن و سیاست‌های تجاری آنان بود (آقاجری و رجایی، ۱۳۸۶: ۸۳). با این حال رخدادهایی که در دیگر مناطق رخ داد، به این روند بسیار کمک کرد. این عوامل عبارت بودند از:

الف) ناآرامی‌ها و سرکوب و تعدی دولتی در اواخر دهه‌ی ۱۷۴۰م/۱۷۵۰ه در بصره

ب) عوارض گمرکی سنگین در بندرعباس که موجب شد تا بازرگانان مسیر فعالیت‌هایشان را به بندری با تعرفه‌ی کمتر تغییر دهند.

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-03]

ج) اغتشـاش و ناآرامـی در منطقـه‌ای کـه از بنـدر کنـگان تـا بندرعبـاس را در برمی‌گرفـت و از حـدود سـال ۱۷۵۰م/۱۷۶۴ه شـروع شـد (گرومـون، ۱۳۷۸: ۴۹).

شـیخ‌ناصر که خود در تجارت دسـت داشـت، با ایجاد زمینه‌های لازم توانسـت بوشـهر را از یـک روسـتای ماهیگیـری بـه بندری بین‌المللی تبدیل سـازد. رشـد بوشـهر بـر بندرعباس و نواحـی پس‌کرانـه‌ای آن تأثیـر مسـتقیمی بر جـای نهـاد و زمینه‌های تضعیـف آن را فراهم کـرد؛ از ایـن رو اسـت کـه می‌بینیـم نصیرخـان لاری و ملاعلی‌شـاه درصـدد بودنـد مانـع از رشـد بوشـهر شـوند. آنها با تحریک و حمایت از خوانین محلی و دخالت در امور دشتسـتان، قصـد داشـتند زمینه‌هـای ناامنـی و ناآرامـی را در آن منطقـه بـه وجـود آوردنـد. از سـوی دیگـر، رونـق بوشـهر بـه درآمدزایـی خوانیـن پس‌کرانـه‌ای بوشـهر منجـر شـد. ایـن مناطـق کـه از کشـاورزی نسـبتاً خوبـی برخـوردار بـود (Waring, 1807: 17)، بـا اسـتفاده از بوشـهر می‌توانسـتند محصـولات خـود را صـادر و نیازمندی‌هـای خـود را تأمیـن کننـد. در کنار آن، عبـور و مـرور کاروان‌هـای تجـاری می‌توانسـت درآمدهـای نسـبتاً ثابـت و پر سـودی را برای آنهـا بـه ارمغـان بیـاورد. از ایـن رو اسـت کـه می‌بینیم آنهـا در هنـگام درگیـری کریم‌خان و نصیرخـان، مخالـف هـر نـوع سـازش و توافق صلحی بیـن طرفین بودنـد و کریم‌خـان را وادار می‌کردنـد تـا نصیرخـان را بـه طـور کامـل شکسـت دهـد و او را خلع کنـد. با این حـال این مانـع از آن نبـود کـه بیـن خوانیـن بوشـهر و نواحـی پس‌کرانـه‌ای آن، اختـلاف و درگیـری رخ ندهـد. اختلافـات، درگیری‌هـا و رقابـت بیـن بوشـهر و ایـن خوانین بر سـر کسـب منافع تجـاری آن، چنـان آشـکار و عمیـق بـود کـه بـه یـک سـنت تبدیـل شـده بـود. در نواحـی پس‌کرانـه‌ای نیـز آنهـا بـه کـرات در معـرض خطر حملـه‌ی دشـتی‌ها قرار داشـتند.

آل مذکـور بـا شـیراز روابـط پـر فـراز و نشـیبی داشـتند. بـه نظـر می‌رسـد یکـی از عواملـی کـه باعـث شـد کریم‌خـان بوشـهر را بـر بندرعبـاس ترجیـح دهـد، نزدیکـی آن بـه شـیراز و ارتبـاط مسـتقیم بـا آن بـود؛ چـرا کـه بیـن بندرعبـاس و شـیراز، شـهر لارسـتان قـرار داشـت کـه نصیرخـان مهم‌تریـن رقیـب کریم‌خـان در فـارس بـر آن حکومـت می‌کـرد. از سـوی دیگـر همـان گونـه کـه بعدهـا مشـخص شـد، حـکام نواحـی اطـراف بندرعبـاس چنـدان تمایلـی بـه اتحـاد بـا کریم‌خـان و اطاعـت از او نداشـتند و بـه طـرق مختلـف در تـلاش بودنـد، خـود را از زیـر سـلطه‌ی او رهایـی بخشـند؛ حتـی زمانـی کـه کریم‌خـان موفـق شـد حکومـت خـود را در شـیراز تثبیـت کنـد (موسـوی‌اصفهانی، ۱۳۶۳: ۱۷۵). آنچـه کـه کریم‌خـان و شـیخ‌ناصر را بـه یکدیگـر نزدیـک سـاخت، نیازهـای دو سـویه بـود. کریم‌خـان بـه نیروهـای متحـد، مـواد غذایـی و درآمدهـای مالیاتـی نیـاز داشـت کـه تمامـی آنهـا را فـردی ماننـد شـیخ‌ناصر می‌توانسـت تأمیـن کنـد. او همچنیـن بـه بنـدری احتیـاج داشـت کـه بتواند از طریـق آن کالاهای اساسـی خـود را به دسـت آورد. از طـرف دیگـر، شـیخ ناصـر نیـز مجبـور بـود حمایـت کریم‌خـان را کسـب کنـد؛ بـرای نمونـه لشکرکشـی بـه بحریـن در صورتـی بـرای او ممکـن بـود کـه از نواحـی پس‌کرانـه‌ای آسـوده خاطـر باشـد. از سـوی دیگـر، حمایـت یـا فقـدان حمایـت کریم‌خـان می‌توانسـت بـر امنیـت خـود بوشـهر نیـز اثـرات مسـتقیم بـر جـای نهـد؛ همـان گونـه کـه حمـلات

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-03]

میرمهنا و کشمکش مالیاتی سال ۱۷۶۷م/۱۱۸۱ه نشان داد (گرومون، ۱۳۷۸: ۶۶).

سرانجام اینکه شیخ ناصر صرف نظر از نقش سیاسی‌اش، یک بازرگان بود. توانایی او در ارسال کالا به مناطق داخلی و فروش آن به تجار داخلی در بوشهر، تا اندازه‌ی زیادی به روابط او با مقامات رسمی در شیراز بستگی داشت و دوستی با خاندان زند نیز برای امور تجاری‌اش بسیار اساسی و با اهمیت بود (همان‌جا). این همان خوی تجار گونه‌ی او بود که وی را قادر ساخت با استفاده از سودهای حاصل از داد و ستد با هند و مسقط، یک نیروی نظامی بزرگ را نگهداری کند و در هنگام مرگ دو میلیون روپیه، ۳۰۰۰ شتر و ۶۰۰ قاطر را برای جانشین خود به ارث بگذارد (کرزن، ۱۳۸۰: ۲۸۳؛ Waring, 1807: 7). بنابراین، روابط زندیه آل مذکور از نظر ماهیت روابطی همساز و مکمل یکدیگر بود.

هرگاه اختلافی بین بوشهر و شیراز رخ می‌داد، حملات پس‌کرانه‌ای به بوشهر افزایش می‌یافت. در چنین مواقعی کریم‌خان خوانین دیگر را بر ضد بوشهر تحریک می‌کرد و به حمله وا می‌داشت. این حملات بیانگر نکته‌ی دیگری نیز بود و آن این بود که کریم‌خان نمی‌توانست یا نمی‌خواست خود شخصاً در این درگیری‌ها نقشی ایفا کند. این مسأله همچنین بیانگر آن بود که آل مذکور بدون پشتیبانی طایفه‌های ساکن در خشکی، به سختی می‌توانست از موقعیت سیاسی خود در بوشهر دفاع کند (گرومون، ۱۳۷۸: ۱۱۵). آنها ناگزیر بودند هزینه‌های گزافی را برای خرید این حمایت بپردازند. زمانی که آنها دیگر قادر به پرداخت این هزینه‌ها نبودند، حملات شیوخ پس‌کرانه‌ای افزایش می‌یافت و می‌توانست حیات سیاسی اقتصادی بوشهر را در معرض خطر قرار دهد (همان: ۱۲۸).

در هر حال، آل مذکور در اوج قدرت خود توانست بر بحرین، بندر ریگ، گناوه، دیلم و با اقتدار کمتری بر بنادر جنوبی تا عسلویه اعمال قدرت کند. تلاش‌های آنان برای تسلط بر شهر خشت چندان موفقیت‌آمیز نبود (همان: ۳۷). این شاید به گونه‌ای بیانگر ماهیت ساخت سیاسی نظام حاکم بر بوشهر بود. در خلیج‌فارس شیخ‌ناصر پس از مدت‌ها جنگ و درگیری با اعراب هوله و ملاعلی‌شاه، سرانجام موفق شد با کمک رقیب دیرینه‌ی خود میرناصر، حاکم بندرریگ، بر بحرین مسلط شود (همان: ۵۶). مدتی بعد به دلیل رقابت بین این دو، شیخ ناصر دست رقیب خود را از بحرین کوتاه کرد. این مسأله موجب افزایش رقابت بین آنها شد (همان: ۶۱).

نتیجه‌گیری

با بررسی منابع و اسناد موجود مشخص شد که دلایل ایجاد و رشد بوشهر را می‌توان در دو امر یافت: ایجاد امنیت و رشد تجارت در مناطق غربی خلیج‌فارس. این دلایل خود به به دو گروه تقسیم می‌شود: دلایل درونی و دلایل برونی. نادرشاه پس از تثبیت حکومت خود در ایران درصدد رونق و تشویق تجارت در خلیج‌فارس برآمد. این امر بدون ایجاد امنیت در آن جا میسر نمی‌شد. اگرچه بندرعباس مهم‌ترین مرکز تجاری ایران در خلیج‌فارس بود، به دلیل بعد مسافت از مناطق غربی نمی‌توانست پاسخگوی نیازهای آن منطقه باشد؛ از این رو برای رقابت با بصره، نادرشاه بوشهر را که

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-03]

احتمالاً یک روستای کوچکی بیش نبود، به عنوان پایگاه دریایی خود در بخش غربی خلیج‌فارس برگزید و با تشویق تجار درصدد رونق آن برآمد. پس از مرگ نادرشاه، نواحی کرانه‌ای و پس‌کرانه‌ای بندرعباس در هرج و مرج کامل فرو رفت؛ از این رو، تجار دیگر رغبتی برای تجارت در آنجا نداشتند. در کنار آن ناامنی و غارت کاروان‌ها، رقابت لار و شیراز بر سر حکومت در گرمسیر و نواحی اطراف بندرعباس و شورش در کرمان مهم‌ترین مرکز تهیه‌ی کرک که اصلی‌ترین کالای صادراتی از بندرعباس بود هرگونه توجیه اقتصادی را برای حضور انگلیسی‌ها که مهم‌ترین طرف تجاری خارجی در منطقه بودند، از بین برد. این مسأله موجب افول و رکود کامل تجارت در بندرعباس شد. بوشهر از این فرصت کمال استفاده را برد و با تشویق و دادن امتیازات تجاری به اروپاییان، ایجاد امنیت و به ویژه داشتن حاکمی تجارت پیشه، توانست تجار و بازرگانان را بدان سمت جلب کند. علاوه بر این، آنچه تجار را برای رفتن به بوشهر تشویق می‌کرد، نزدیکی آن به شیراز مرکز دولت زندیه بود که بدین طریق آنها می‌توانستند به راحتی کالاهای خود را وارد و صادر کنند. بدین ترتیب، بوشهر در کمتر از سه دهه به مهم‌ترین کانون تجاری ایران در خلیج‌فارس تبدیل شد.

منابع و مآخذ

آرونووا، م. را و اشرفیان، ک. ز (۱۳۵۶)، *دولت نادرشاه افشار*، ترجمه‌ی حمید امین، تهران: شبگیر.

آقاجری، سیدهاشم و رجایی، غلامعلی (۱۳۸۶)، «*نقش قبیله‌ی آل مذکور در خلیج فارس در دوره‌ی زندیه*»، مجله‌ی علمی پژوهشی دانشکده‌ی ادبیات و علوم انسانی دانشگاه اصفهان، دوره‌ی دوم، شماره‌ی ۴۸: ۱۰۸- ۷۷.

استرآبادی، میرزامهدی‌خان (۱۳۸۴)، *دره نادره تاریخ عصر نادرشاه*، تصحیح سیدجعفر شهیدی، چاپ سوم، تهران: علمی و فرهنگی.

امین، عبدالامیر (۱۳۷۰)، *منافع بریتانیا در خلیج فارس*، ترجمه‌ی علی رجبی‌یزدی، تهران: امیرکبیر.

پری، جان (۱۳۶۵)، *کریم‌خان زند*، ترجمه‌ی محمد هلی‌ساکی، تهران: مجموعه ایران‌شناسی فراز.

حبیبی، حسن و وثوقی، محمدباقر (۱۳۷۸)، *بررسی تاریخی*، سیاسی و اجتماعی اسناد بندرعباس، چاپ اول، تهران: بنیاد ایران‌شناسی.

حزین، محمدعلی (۱۳۷۵)، *تاریخ و سفرنامه‌ی حزین*، به کوشش علی دوانی، تهران: مرکز اسناد انقلاب اسلامی.

خورموجی، محمدجعفر بن محمدعلی (۱۳۸۰)، *آثار جعفری*، تصحیح احمد شعبانی، شیراز: بنیاد فارس‌شناسی.

روملو، حسن (۱۳۸۴)، *احسن التواریخ*، به اهتمام عبدالحسین نوایی، ۳ جلد، تهران: اساطیر.

شعبانی، رضا (۱۳۷۳)، *تاریخ اجتماعی ایران در عصر افشاریه*، ۲جلد، چاپ سوم، تهران: قومس.

غفاری‌کاشانی، ابوالحسن (۱۳۶۹)، *گلشن مراد*، به اهتمام غلامرضا طباطبایی‌مجد، تهران: زرین.

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-03]

فسایی، حاجی‌میرزاحسن‌حسینی (۱۳۸۲)، *فارسنامه‌ی ناصری*، تصحیح منصور رستگارفسایی، ۲جلد، چاپ سوم، تهران: امیرکبیر.
فلور، ویلم (۱۳۶۵)، *برافتادن صفویان*، برآمدن محمود افغان، ترجمه‌ی ابوالقاسم سری، تهران: توس.
ـــــــ . (۱۳۶۷)، *اشرف افغان در تختگاه اصفهان*، ترجمه‌ی ابوالقاسم سری، تهران: توس.
ـــــــ . (۱۳۶۸)، *حکومت نادرشاه*، ترجمه‌ی ابوالقاسم سری، تهران: توس.
ـــــــ . (۱۳۷۱الف)، *اختلاف تجاری ایران و هلند و بازرگانی هلند در عصر افشاریان و زندیان*، ترجمه‌ی ابوالقاسم سری، تهران: توس.
ـــــــ . (۱۳۷۱ب)، *صنعتی شدن ایران وشورش شیخ احمد مدنی*، ترجمه‌ی ابوالقاسم سری، تهران: توس.
ـــــــ . (۱۳۸۹)، *تاریخ بوشهر از صفویه تا زندیه*، ترجمه‌ی حسن زنگنه، ۲ جلد، بوشهر: شروع.
قاسمی، سلطان‌محمد (۱۳۸۳)، *دزدان دریایی در خلیج‌فارس «از افسانه تا واقعیت»*، ترجمه‌ی محمدباقر وثوقی، تهران: دستان.
کاره، بارتلمی (۱۳۸۷)، *سفرنامه‌ی آبه کاره در ایران*، ترجمه‌ی احمد بازماندگان‌خمیری، تهران: گلگشت.
کرزن، جورج‌ناتانیل (۱۳۸۰)، *ایران و قضیه‌ی ایران*، ترجمه‌ی غلام‌علی وحید مازندرانی، ۲جلد، چاپ پنجم، تهران: علمی و فرهنگی.
گرومون، استفان‌رای (۱۳۷۸)، *چالش برای قدرت و ثروت در جنوب ایران*، ترجمه‌ی حسن زنگنه، قم: همسایه.
لاکهارت، لارنس (۱۳۸۳)، *انقراض سلسله‌ی صفویه*، ترجمه‌ی اسماعیل دولتشاهی، چاپ سوم، تهران: علمی و فرهنگی.
مرعشی‌صفوی، میرزامحمدخلیل (۱۳۶۲)، *مجمع التواریخ*، تصحیح عباس اقبال آشتیانی، چاپ اول، تهران: کتابخانه طهوری و سنایی.
مستوفی‌بافقی، محمدمفید بن محمود (۱۳۹۰)، *مختصر مفید*، به کوشش ایرج افشار، چاپ اول، تهران: دکتر محمود افشار.
میرزا رضی‌تبریزی، زینت التواریخ، *کتابخانه‌ی مجلس شورای اسلامی*، نسخه خطی شماره‌ی ۴۹۹۸.
نوایی، عبدالحسین (۱۳۶۸)، *نادرشاه و بازماندگانش*، چاپ اول، تهران: زرین.
وادالا، ر (۱۳۶۴)، *خلیج‌فارس در عصر استعمار*، ترجمه‌ی شفیع جوادی، تهران: کتاب سحاب.
وثوقی، محمدباقر (۱۳۸۹)، *علل و عوامل جابه‌جایی کانون‌های تجاری در خلیج‌فارس*، تهران: پژوهشگاه تاریخ اسلام.
ویلسون، سر آرنولد تالبوت (۱۳۴۸)، *خلیج‌فارس*، محمد سعیدی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
Floor, Willem (1987), *The Iranian Navy in the Gulf during the Eighteenth Century*, Iranian Studies, Vol 20, No 1.

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-03]

———— . (2005), *Dutch Trade in Afsharid Persia*, Studia Iranica, 34/1.
Hamilton, Alexander (1727), *A New account of the East Indies*, 2 vol, Edinburgh.
Heude,William (1819), *A Voyage up the Persian Gulf* ,London: Stranhan and Spottiswoode.
Ives, Edward, *A Voyage from England to India*, London: Edward and Charles Dilly.
J.A. Saldanha (1986), *The Persian Gulf Precis*, 8 vol, Buckinghamshire :Archive Editions.
Lorimer, J.G (1915) ,*Gazetteer of The Persian Gulf, Oman and Central Arabia*, Calcutta: Superintondent Government Printing.
Miles, Samuel Barrett (1966), *The Countries and Tribes of the Persian Gulf*, 2vol, London: Cass.
Niebuhr, C (1792), *Travels Through Arabia and other Countries in the East*, Translated into English by Robert Heron, 2vol, Edinburgh: Morison & Son.
Waring Edward Scott (1807), *A Tour to Sheeraz by the route of Kazeroon and Feerozabad,* London: co.Cleveland Row.
Wellested. J.R (1840), *Travels to the City of the Caliphs along the Shores of The Persian Gulf*, 2vol, London: Henry Colburn Publisher.

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-03]

Bandar Abbas and Bushehr competition in Nader Shah Afshar era and reasons of rise Bushehr

Ahmad Bazmandegan Khamiri [1]

Abstract

Bushehr is one of Iran's most important trading centers in the Persian Gulf prior to the developments in the new era, replacing Bandar Abbas following its decline. The main question is why could a port with no clear historical legacy be converted into Iran's major trading center in the Persian Gulf? The answer to this question lies in two sets of reasons: internal reasons (relative security, promotion of trade by Bushehr's governor, and being close to Shiraz) and external reasons (attempts made by Nader to create a trading port which can compete with Basra, decline of Bandar Abbas, competition between Shiraz and Larestan, and Iran's market demands for textile). The present paper aims to examine this issue by investigating the reasons for the decline of Bandar Abbas and the rise of Bushehr.

Keywords: Busher, Persian Gulf, Bandar Abbas, Shaykh Naser, Nadershah.

1. Assistant Professor of Payame Noor University Qeshm International Center.

[Downloaded from rdch.ir on 2026-11-03]