

## 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

بوشهر یکی از مهم‌ترین کانون‌های تجاری ایران در خلیج فارس پیش از تحولات دوران جدید است که با افول بندرعباس رشد یافت و جایگزین آن شد. سؤال اساسی آن است که چرا و چگونه بندری بدون پیشینه‌ی تاریخی نه چندان روشن، توانست به اصلی‌ترین مرکز تبادل تجاری ایران در خلیج فارس تبدیل شود. پاسخ به این سؤال را باید در دو دسته دلایل درونی (امنیت نسبی، تشویق تجارت توسط حاکم بوشهر و نزدیکی بوشهر به شیراز) و برونی (تلاش نادرشاه در ایجاد بندری تجاری برای رقابت با بصره، افول و ناامنی در بندرعباس، رقابت شیراز با لارستان و نیازهای بازار ایران به کالاهای پارچه‌ای) جستجو کرد. این مقاله درصدد است براساس شیوه‌ی کتابخانه‌ای، زمینه‌های افول بندرعباس و رشد بوشهر را در دوره‌ی افشاریه بررسی کند.

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

## ۱- مقدمه

جابه‌جایی کانون‌های تجاری در خلیج فارس، یکی از مباحث مهم در پژوهش‌های خلیج فارس‌شناسی است. با نگاهی به تاریخ پرفراز و نشیب خلیج فارس، 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) خلیج فارس است. آخرین بندری که پیش از تحولات دوران جدید به عنوان کانون تجاری ایران در خلیج فارس 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 خلیج فارس 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.

## ۲- افول بندرعباس

پس از سقوط جزیره‌ی هرموز، بندرعباس به مرکز اصلی تبادل بازرگانی در خلیج فارس 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 پس-کرانه‌ای، جداسازی ساختار سیاسی از ساختار مالی در بندرعباس، نزدیکی به هند، حضور تجارخانه‌های 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 خلیج فارس 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 خلیج فارس و حملات گسترده‌ی بلوچ‌ها و افغانه، 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 (لکه‌هات: 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

مردم ایجاد کرد، اما به زودی این امیدها به ناامیدی تبدیل شد. حضور نیروهای نادر نتوانست تأثیر مثبتی بر جای نهد. گزارش‌های موجود حاکی از آن است که در ابتدای حضور آنها، فشارهای مضاعفی بر تجار محلی وارد شد؛ به گونه‌ای که بسیاری از آنها از شهر فرار کردند. هر چند بعداً تلاش‌هایی صورت گرفت تا آنها به شهر باز گردند (Lorimer, 1915: 99). حزین لاهیجی که در همین دوره از بندرعباس دیدن کرده‌است، از وجود ظلم و تعدی بسیار نسبت به خلایق آن یاد می‌کند و می‌نویسد: «با این حال گماشتگان دیوان و عمال، بر هر کس به وجوه مختلفه اصناف زر در پیش داشتند، عذر و عجز و لابه‌ی کسی مسموع نبود و هر کسی به حال خود در مانده، دادرسی در میانه نه.» (حزین، ۱۳۷۵: ۲۴۵).

با تمام این احوال، تلاش‌های نادر در ایجاد امنیت پس‌کرانه‌ای تا حدود زیادی موفقیت‌آمیز بود. اما وضعیت راه‌های دریایی همچنان خطرناک و ناامن باقی ماند. نادر برای ایجاد امنیت در بندرعباس، سه اقدام مهم انجام داد:

الف) قراردادن بندرعباس زیر نظر والی فارس

ب) به اطاعت واداشتن روسای قبایل اطراف بندرعباس از طریق سیاست تهدید و تحیب به وسیله‌ی والی فارس

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

علی‌رغم این اقدامات، باز هم ناامنی دریایی هر از گاهی بروز می‌کرد. پس از آن که در بوشهر تعدادی از فرماندهان کشتی نادر دست به شورش زدند، نماینده‌ی شرکت هندشرفی در دفتر روزانه‌اش چنین نوشت: «در حقیقت، اغتشاش و آشوب در همه جا دیده می‌شود. آخر کار چه خواهد شد خدا می‌داند. آن چه هست این است که آینده‌ی بسیار بدی در انتظار است. این مسئله‌ی جدید، مشکلی به مشکلات سابق افزوده‌است. اگر حتی یک کشتی از یاغیان و دزدان به جلو دفتر کمپانی بیاید، ما فقط می‌توانیم مقاومت کمی بکنیم و باید هر چه آنان درخواست کردند به آنها بدهیم.» (امین، ۱۳۷۰: ۲۶).

در کنار ناامنی دریایی، عامل مهم دیگری نیز در افول بندرعباس نقش مؤثری داشت و آن تبدیل بندرعباس از یک بندر تجاری به بندری با کارکردی نظامی بود. شاه‌عباس اول با جداسازی امور مالی از بخش سیاسی نظامی شهر، توانست شالوده‌ی مناسبی برای ادامه‌ی حیات بندرعباس پی‌ریزی کند. این تقسیم‌بندی قدرت، زمینه‌ی تعادل قوا را فراهم کرد. شاه‌عباس اول درصدد بود تا بندرعباس را به یک بندر تجاری بین‌المللی تبدیل کند تا بدین طریق، از وابستگی ایران به راه‌های سنتی تجاری با اروپا بکاهد. رسیدن به این هدف مستلزم دور نگه‌داشتن سیاستمداران و نظامیان از مسائل مالی و تجاری شهر بود. حتی می‌توان آزادی‌های مدنی و اجتماعی موجود در بندرعباس را در همین راستا تفسیر کرد. در منابع، هیچ اشاره‌ای به گرفتن خراج و مالیات از مردم بندرعباس وجود ندارد و به نظر می‌رسد تنها عوایدی که از آنجا حاصل می‌شد، همین عوارض گمرکی بود. این مسأله موجب شده بود تا شاه‌بندر از استقلال عمل بیشتری برخوردار شود و در بسیاری از اوقات

در برابر اقدامات حاکم بر ضد تجارخانه‌های خارجی، موضعی متفاوت و گاه خصمانه بگیرد (فلور، ۱۳۷۱ الف: ۱۳۱). سقوط دولت صفویه، زمینه‌های ناامنی و غارت توسط نیروهای متعارض را فراهم ساخت. فقدان حکومت مرکزی، زمینه‌ی مناسبی را برای ظهور مدعیان حکومت در جنوب ایران فراهم کرد. به دنبال آن، شاه‌بندر که تا زمان سقوط صفوی تا حدودی استقلال خود را حفظ کرده بود، به زیر فرمان آنها در آمد. این حکام جدید با اخاذی‌های بی‌ضابطه و قانون خود از مردم، بازرگانان، تجارخانه‌های خارجی و اخذ عوارض گمرکی، در عمل شاه‌بندر را به مقامی پایین و تابع خود تنزل دادند و اختیارات او را محدود کردند (فلور، ۱۳۶۷: ۴۶). پس از شکست افغان‌ها، کسانی که از سوی نادر به عنوان حاکم به بندرعباس می‌آمدند دارای اختیارات سیاسی نظامی وسیعی بودند. مهم‌ترین وظیفه‌ی آنها، از بین بردن شورشیان و مخالفان نادرشاه و جلوگیری از فرار آنها بود (فلور، ۱۳۷۱ ب: ۱۲۹). اجرای این مأموریت بدون همکاری شرکت‌های اروپایی و گرفتن مالیات‌های فوق‌العاده ممکن نبود. نادرشاه از همان ابتدای قدرت‌یابی، تغییراتی را در ساخت اداری بندرعباس ایجاد کرد. در ساختار جدید، اختیارات وسیعی به سرداران فرماندهان نظامی داده شده بود. سیاست‌های نظامی‌گری نادرشاه موجب شد تا دست نظامیان در امور سیاسی باز باشد. گماردن آنها در رأس امور اداری با اختیارات زیاد، به کاهش قدرت دیگر اعضای اداری شهر بندرعباس منجر شد. در این دوره به دلیل سیاست‌های نادرشاه در خلیج‌فارس، دو نفر در بندر و سواحل از قدرت فراوانی برخوردار بودند و دیگران در زیر سایه‌ی آنها قرار داشتند: بیگلربیگی فارس و دریابیگی. افراد دیگر تنها گاهی از آنها نام برده می‌شود و نقش چندانی در فعالیت‌های سیاسی و حتی مالی بندرعباس ندارند (فلور، ۱۳۶۸: ۱۸۰). امور نظامی بیشتر برعهده‌ی سرداری بود که از سوی نادرشاه تعیین می‌شد و از نزدیک‌ترین یاران او به شمار می‌رفت (استرآبادی، ۱۳۸۴: ۵۰۶؛ آرونووا و اشرفیان، ۱۳۵۶: ۱۴۱). نادرشاه در پی حضور قدرتمند ایران در خلیج‌فارس و سرزمین‌های جنوبی آن بود. دست‌یابی به این هدف، نیازمند داشتن یک نیروی دریایی کارآمد بود. بندرعباس به عنوان بزرگ‌ترین و مهم‌ترین بندر ایران در کرانه‌های خلیج‌فارس، نقش عمده‌ای در سیاست‌های دریایی نادر ایفا می‌کرد. هر چند گفته می‌شود که بوشهر مرکز ناوگان دریایی نادر بود (شعبانی، ۱۳۷۳: ۹۱)، اما در عمل به واسطه‌ی حضور تجارخانه‌های خارجی که دارای کشتی‌های جنگی و تجاری بودند و بازرگانان، بیشترین اقدامات از طریق بندرعباس به عمل می‌آمد. تمرکز نیروهای دریایی و زمینی نادرشاه برای حمله به سرزمین‌های اطراف، ضربه‌های زیادی بر اقتصاد و تجارت بندرعباس وارد ساخت (میرزای تبریزی، برگ ۳۵۲؛ فسایی، ۱۳۸۲: ۵۵۱). این مسأله به ویژه زمانی حادث می‌شد که موسم کشتی‌رانی در خلیج‌فارس بود؛ نمونه‌ی آن را در هنگام حمله‌ی نیروهای ایرانی به مسقط می‌توان دید. در این سال، هیچ بازرگانی حاضر نشد به بندرعباس برود و تجارت در شهر به طور کامل دچار رکود شد (Floor, 2005: 49).

مرگ نادرشاه بر وخامت اوضاع افزود. وجود تعدادی از کشتی‌های ناوگان شاهی و تجارخانه‌های خارجی و بازرگانان که می‌توانستند درآمد مناسبی را فراهم کنند، از مهم‌ترین دلایل توجه مدعیان حکومت در جنوب بدان شهر بندر بود. درگیری و نبرد این خوانین به

همراه حملات اعراب و بلوچ‌ها، زمین‌های فروپاشی تجاری بندرعباس را تشدید کرد. با این حال، از گزارش‌های موجود چنین بر می‌آید که در اواخر دهه‌ی ۵۰ قرن ۱۸م/ دهه‌ی ۷۰ قرن ۱۲ هـ خوانین اطراف بندرعباس از چنان قدرتی برخوردار شده بودند که توجه چندانی به حاکم شهر نداشتند. آنها با اعمال و رفتار خود، جو نامنی را در آنجا ایجاد کردند. در روستاهایی مثل سورو، نای‌بند و شهرهای کوچک، هر خانی برای خود حکومت می‌کرد و با استفاده از نیروهای خود که به ندرت از سیصد تا چهارصد نفر تجاوز می‌کرد، در رفت و آمد کاروان‌های تجاری اختلالاتی ایجاد می‌کردند (Ives: 201).

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

۱- راه‌های زمینی منتهی به بندرعباس در مسیرهای شیراز، کرمان، لار و بندرلنگه با استقرار رؤسای طوایف بلوچ، نصیرخان لاری و مدعیان قدرت‌های محلی، کاملاً ناامن شد و بندرعباس اهمیت خود را به عنوان شهر صادرکننده و داد و ستد کننده‌ی کالا به شهرهای مهم شیراز، کرمان و لار از دست داد (وثوقی، ۱۳۸۹: ۲۶۹).

۲- با استقرار ناوگان‌های امام مسقط، راه‌های دریایی بندرعباس و بندرکنگ در اختیار او قرار گرفت و کشمکش قدرت آنان، امکان مبادله‌ی کالا را به حداقل رسانید (همان: ۲۶۳).

۳- تعطیلی دفاتر تجاری هلند و بریتانیا در بندرعباس و پر تغالی‌ها در بندرکنگ، باعث شد این بنادر که مهم‌ترین ایستگاه و بارانداز شرکت‌های خارجی بودند، موقعیت صد و چند ساله‌ی خود را از دست بدهند و همین امر جابه‌جایی جمعیت و مهاجرت را تشدید کرد.

۴- در این دوره، برنامه‌ریزی و مدیریت واحدی در این بنادر اعمال نمی‌شد و طی بیست و دو سال، بندرعباس شاهد به قدرت رسیدن ده حاکم متفاوت بود که در طول مدت حکومت‌شان، بیشتر به فکر منافع شخصی خود بودند و چندان توجهی به امور شهری نداشتند (همان: ۲۷۶؛ حبیبی و وثوقی، ۱۳۷۸: ۴۹).

علاوه بر این، باید توجه داشت که بندرعباس یک بندر ترانزیتی بود که وظیفه‌ی انتقال کالاهای پس‌کرانه‌ای را به خارج و کالاهای وارداتی را به مناطق پس‌کرانه‌ای بر عهده داشت. در این دوره مهم‌ترین کالای صادراتی، کرک کرمان بود. نامنی‌ها و جنگ‌های داخلی کرمان و اختلافات آن ایالت با کریم‌خان، تأثیر بدی بر تجارت این کالای مهم و حیاتی در بندرعباس بر جای نهاد. عدم تولید و صدور آن، مجال چندانی را برای حضور تجارخانه‌های خارجی در بندرعباس بر جای نگذاشت. این مسأله را در نوع کالاهایی که پس از ورود انگلیسی‌ها به بوشهر وارد می‌شد، به وضوح می‌توان مشاهده کرد. در بوشهر مهم‌ترین واردات، پارچه بود. بازار پارچه در بندرعباس چندان رونق نداشت؛ از این رو، آنها بیشتر به صدور کرک می‌پرداختند. این در حالی است که بوشهر یکی از مهم‌ترین مراکز ورود پارچه بود؛ از این رو شاهد آن هستیم که تا پایان قرن ۱۸م/ اوایل قرن ۱۳ هـ مهم‌ترین طرف تجاری با بوشهر در هند، بنادری هستند که در آن تولید پارچه اولویت دارد. اما طرف‌های تجاری بندرعباس در هند بنادری بودند که از آن جا کالاها به انگلیس صادر می‌شد و حضور آنها در آنجا پر رنگ‌تر بود.

از سوی دیگر تغییر مرکز ثقل سیاسی تجاری ایران، نقش پررنگ و مهمی در افول بندرعباس ایفا کرد. انتخاب شیراز به عنوان پایتخت دولت زند مستلزم آن بود که

بندری برای آن انتخاب شود که بهتر بتواند آن را تحت نظر داشته باشد. بندرعباس به چند دلیل فاقد این ویژگی‌ها بود: مسیر بندرعباس شیراز از لار می‌گذشت؛ یعنی جایی که مهم‌ترین و قوی‌ترین رقیب کریم‌خان در فارس بر آن حکومت می‌کرد. از سوی دیگر، حملات اعراب و بلوچ‌ها به این شهر نشان داده بود که این بندر فاقد قدرت دفاعی کافی است. وجود تعداد زیاد مدعیان حکومت بر آن، از معضلات دیگر آن شهر بود. در حالی که فاصله‌ی بوشهر تا شیراز بسیار نزدیک‌تر بود و حکامی که در آن مسیر بر شهرها حکومت می‌کردند، از هواداران و متحدان کریم‌خان بودند. حکومت قدرتمند آل مذکور بر بوشهر، از ثبات و پایداری برخوردار بود و کمتر از سوی رقبای به چالش کشیده می‌شد. وجود یک ناوگان نسبتاً قوی، بر توجه بدان بندر افزوده بود. در کنار آن، تقویت بوشهر به منزله‌ی تضعیف بندرعباس بود که می‌توانست در دراز مدت بر قدرت اقتصادی لار تأثیر منفی بگذارد.

### ۳- موقعیت جغرافیایی بوشهر

بوشهر بر روی شبه جزیره‌ای قرار دارد که سه سوی آن را آب فراگرفته‌است و تنها یک سوی آن به خشکی راه دارد (ویلسون، ۱۳۴۸: ۳۰۸؛ Hude, 1819: 21). پیش از این، محل اتصال بوشهر به خشکی بیش از چهار کیلومتر نبود و در روزهای بارانی یا زمانی که مد در اوج خود قرار داشت، عبور و مرور را مشکل می‌ساخت (گرومون، ۱۳۷۸: ۲۷). این بندر همچون بندرعباس از نظر لنگرگاه مشکل داشت؛ بدین‌گونه که تنها شناورهای کم‌عمق می‌توانستند در نزدیکی آن توقف کنند و کشتی‌های بزرگ مجبور بودند در فاصله‌ی هفت کیلومتری آن لنگر بیندازند (کرزن، ۱۳۸۰: ۲۸۵؛ قاسمی، ۱۳۸۳: ۲۹). بخش خشکی آن به وسیله‌ی یک دیوار و تعدادی توپ محافظت می‌شد. (Waring, 1807: 2) دلایل آن به دو عامل مهم برمی‌گشت: الف) شیخ بوشهر تعدادی از کشتی‌های ناوگان شاهی را به ارث برده بود که با استفاده از آنها، می‌توانست در برابر حملات دریایی از آن‌جا دفاع کند. ب) عامل مهم‌تر آن بود که بوشهر بیش از آن‌که از سوی دریا احساس خطر کند، از حملات رقبای پس‌کرانه‌ای خود می‌ترسید. مسأله‌ای که در دوران بعد به کرات به اثبات رسید. مسافرانی که از بوشهر دیدن کرده، بر این نکته تأکید داشته‌اند که دلیل وجود این استحکامات آن بود که همیشه بوشهر از آن سمت در معرض خطر رقبای شیخ بوشهر قرار داشت (Wellested, 1840: 132). البته این بدان معنی نیست که بوشهر از سمت دریا در معرض حمله قرار نداشت؛ به‌طور مثال در سال ۱۷۷۳م/۱۱۸۷ هـ امام مسقط، احمد بوسعیدی، کشتی‌هایی را به سوی بوشهر فرستاد و مدتی آنجا را محاصره کرد، اما نتوانست کاری از پیش ببرد و عقب‌نشینی کرد (Miles, 1966: 271). این حملات کمتر بوشهر را تهدید می‌کرد و نمی‌توانست حیات سیاسی اقتصادی آن را با مشکل مواجه سازد. حملات از طریق خشکی، خطرناک‌تر و درازمدت‌تر بود. رقبایی که از سمت شمال بدان‌جا حمله می‌کردند این توانایی را داشتند که نیروهای زیادی را گرد آورند؛ از این رو است که می‌بینیم یکی از اولویت‌های اصلی حکام بوشهر، ساخت دیواری در سمت شمال شهر بود. به ویژه اگر توجه کنیم که در مناطق پس‌کرانه‌ای آن، دشمنان قوی و همیشگی حضور داشتند.

#### ۴- 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/۱۱۴۰هـ اطلاعات چندانی در دست نیست و تنها زمانی که نادرشاه در سال ۱۷۳۴م/۱۱۴۶هـ بوشهر را به عنوان یکی از پایگاه‌های دریایی برای ناوگان تحت فرمانش در خلیج فارس برگزید، تاریخ رسمی تر 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: «باید 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 پس کرانه‌ای با خلیج فارس 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 (۱۱۲۸هـ)، 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 ۱۱۴۷هـ 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 «بندر نادریه» نامید (فلور، ۱۳۸۹: ۵۰؛ Floor, 1987: 39). در این جا 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 ۱۱۵۰هـ می‌داند (فسایی، ۱۳۸۲: ۱۳۲۱). خورموجی نیز شیخ ناصر 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 خلیج فارس و نیز وجود منابع غنی غلات در مناطق پس کرانه‌ای آن، توجیه‌گر این‌گزینه‌ش 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 نیامده؛ 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 خلیج فارس 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

خلیج فارس به سمت مناطق غربی تر آن بوده است (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 داده است، حکمرانان ریشهر (و بعداً بوشهر) از دوره‌ی صفویه تلاش می‌کردند تا آن جا را به یکی از بنادر مهم تجاری خلیج فارس تبدیل کنند. در این زمینه، حتی از پرتغالیان نیز دعوت کردند تا بوشهر را به جای بندر کنگ برگزینند. این تلاش‌ها چندان نتیجه‌بخش نبود و ریشهر نتوانست جایگاه مهمی در تجارت خلیج فارس به دست آورد (فلور، ۱۳۸۹: ۴۰). در دوره‌ی افشاریه، نادرشاه با تقویت بوشهر در صدد 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 خلیج فارس بر عهده‌ی نیروهای بندرعباس بود؛ از این رو مقرر 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 ۱۷۴۰-۱۷۳۰م/ 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 خلیج فارس بر اساس اتحاد کامل دودمان زندیه با آل مذکور.

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

## ۵- 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

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 خلیج فارس، محمدلطیف‌خان تلاش کرد شرکت‌های اروپایی را تشویق کند تا در بوشهر شعبه‌ای دایر کنند. او که علاوه بر منصب قیودان‌باشی، حاکم دشتستان نیز بود (نوبی، 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 قیودان‌باشی، 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 تجارخانه‌ی 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 ذی‌قعدة 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 خلیج فارس فعالیت کنند نداشت (همان‌جا).

پس از مرگ نادرشاه، نظارت دولت مرکزی بر کرانه‌های خلیج فارس 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 بومپهیری در اصل عرب سنی بودند. شیخ ناصر 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

افراد چندان اهمیت نمی‌داد، بعید به نظر می‌رسید که ناصر برای جلب توجه نادرشاه این کار را انجام داده باشد. او پیش از هر اقدامی مجبور بود قدرت‌ش را در بوشهر تحکیم بخشد. اول می‌بایست بر ناوگان شاهی مسلط شود. در زمان حیات نادرشاه، دریاسالاران او همگی از اعضای کادر نظامیش بودند. گزارش‌های هلندیان نشان می‌دهد که پس از مرگ نادرشاه، مواجب و هزینه‌های ناوگان دیگر پرداخت نشد. این مسأله، زمینه را برای شیخ‌ناصر فراهم ساخت و با پرداخت پول موفق شد آن را تصرف کند (فلور، ۱۳۷۱: ب: ۱۸۲). تصرف ناوگان شاهی در بوشهر، قدرت او را افزایش داد (خورموجی، ۱۳۸۰: ۶۳)؛ به گونه‌ای که توانست با کمک رقیب دیرینه‌اش، میرناصر بندریگی، در سال ۱۷۵۲م/ ۱۱۶۵ هجری بحرین را تصرف کند (فلور، ۱۳۸۹: ۱۰). در کنار آن، تصاحب منصب شاه‌بندری نیز می‌توانست برای او بسیار راهگشا باشد. چنین بر می‌آید که از ابتدای ایجاد بوشهر، شاه‌بندر نیز در آن جا مقیم بوده‌است. گزارشی در دست است که نشان می‌دهد حتی پیش از آن، برخی بنادر آن ناحیه نیز دارای شاه‌بندر بوده‌اند (کاره، ۱۳۷۸: ۱۲۳). در سال ۱۷۳۷م/ ۱۱۵۰ میرزا مهدی، شاه‌بندر معروف بوشهر بود (فلور، ۱۳۸۹: ۶۱). در همان سال، فرد دیگری به نام حاج علی به این مقام منصوب شد که رابطه‌ی او با شیخ‌ناصر چندان دوستانه نبود (همان‌جا). در سال ۱۷۴۸م/ ۱۱۶۰، یک ارمنی به نام کوگا مالش شاه‌بندر بود. موقعیت مالش با سقوط علی بیگ، رئیس او در بندرعباس، با خطر روبرو شد و او را از نظر سیاسی منزوی ساخت. این مسأله به شیخ‌ناصر فرصت داد تا او را تحت فشار قرار دهد و پس از کشمکش بسیار و غارت خانه‌ی او، خود را رسماً شاه‌بندر بوشهر اعلام کند (گرومون، ۱۳۷۸: ۵۲). در پاسخ به این سؤال گرمون که آیا این اقدام شیخ‌ناصر کاری خودسرانه بوده، یا اینکه به دستور یکی از گروه‌های معارض در فلات ایران انجام شده‌است، باید گفت که در این دوره بی‌ثباتی سیاسی آن چنان گسترده و فراگیر بود که مدعیان قدرت در ایران مرکزی، این توانایی را نداشتند تا کسی را عزل و نصب کنند. بلکه آنها تنها به تأیید حکومت افرادی که اطاعت ظاهری می‌نمودند، خرسند بودند. از این رو بعید به نظر می‌رسد که شیخ‌ناصر این عمل را به فرمان یا دستور کسی انجام داده باشد. از سوی دیگر همان گونه که خود گرومون نیز اشاره می‌کند، پیروزی شاه‌رخ که ناصر خود را حکمران منصوب او می‌دانست به افزایش قدرت او منجر شد؛ چنان که وقتی شاه اسماعیل سوم سه نفر را به بوشهر گسیل کرد تا مالیات را از شیخ مطالبه کنند، شیخ ناصر آنها را بازداشت کرد (همان‌جا).

### ۶- تبدیل بوشهر به مهم‌ترین کانون تجاری ایران در خلیج فارس

بروز و ظهور و گسترش نامنی‌ها و درگیری‌ها در بندرعباس و نواحی پس‌کرانه‌ای آن و افزایش اخاذی‌های نصیرخان و ملاعلی شاه، سبب شد تا انگلیسی‌ها به دنبال بندر جایگزین برای خود باشند (Saldanha, 1986: 99). یک تاجر زمانی که می‌خواست بندر یا مسیری را برای تجارت خود برگزیند، عواملی را مد نظر داشت. چنان چه این عوامل و زمینه‌ها موجود بود، آن نقطه می‌توانست از نظر تجاری به شکوفایی برسد. این زمینه‌ها را می‌توان چنین برشمرد:

الف) هزینه‌ی ایمنی (عوارض گمرکی) در بندر: با توجه به اینکه تعرفه‌ی یکسان و

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 پس کرانه‌ها: 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.

ه) اوضاع کلی سیاسی در یک بندر معین: شورش‌های سیاسی طولانی و وقوع خیزش‌های انقلابی می‌توانست به طرز 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:

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

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

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

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

۱- دارای آب و مواد غذایی باشد.

۲- ساکنان آن حاضر به واگذاری زمین باشند.

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

بی‌تردید الگوی تصرف جزیره‌ای در خلیج فارس 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:

۱- بیشتر تجار داخلی در آن زمان به بوشهر می‌رفتند.

۲- آزادی بیشتری برای خرید و فروش یا صادرات کالاهایشان وجود داشت.

۳- شخصیت فوق‌العاده‌ی حاکم بوشهر که بسیار رغبت داشت تا تجار در آن جا ساکن شوند.

۴- امنیت در بوشهر به دلیل موقعیت جغرافیایی آن؛ چرا که سه سمت شهر را آب فرا گرفته بود و سمت دیگر به وسیله‌ی حصارى محافظت می‌شد (ibid: 152).

علاوه بر این، آن جا تنها بندر ایران در خلیج فارس 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 شیخ ناصر 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 توافق نامه نمی‌توانست خواسته‌های آنها را برآورده سازد و چندان بدان امیدی نیستند (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 ۱۱۶۳/م ۱۷۵۰ 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 ۱۱۷۳/م ۱۱۷۶ 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 ۱۱۷۴۰/م ۱۷۵۰ در بصره

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

ج) اغتشاش و ناآرامی در منطقه‌ای که از بندر کنگان تا بندرعباس را در برمی‌گرفت و از حدود سال ۱۷۵۰م/۱۷۶۴ه شروع شد (گرومون، ۱۳۷۸: ۴۹).

شیخ‌ناصر که خود در تجارت دست داشت، با ایجاد زمینه‌های لازم توانست بوشهر را از یک روستای ماهیگیری به بندری بین‌المللی تبدیل سازد. رشد بوشهر بر بندرعباس و نواحی پس‌کرانه‌ای آن تأثیر مستقیمی بر جای نهاد و زمینه‌های تضعیف آن را فراهم کرد؛ از این رو است که می‌بینیم نصیرخان لاری و ملاعلی‌شاه درصدد بودند مانع از رشد بوشهر شوند. آنها با تحریک و حمایت از خوانین محلی و دخالت در امور دشتستان، قصد داشتند زمینه‌های ناامنی و ناآرامی را در آن منطقه به وجود آورند. از سوی دیگر، رونق بوشهر به درآمدزایی خوانین پس‌کرانه‌ای بوشهر منجر شد. این مناطق که از کشاورزی نسبتاً خوبی برخوردار بود (Waring, 1807: 17)، با استفاده از بوشهر می‌توانستند محصولات خود را صادر و نیازمندی‌های خود را تأمین کنند. در کنار آن، عبور و مرور کاروان‌های تجاری می‌توانست درآمدهای نسبتاً ثابت و پر سودی را برای آنها به ارمغان بیاورد. از این رو است که می‌بینیم آنها در هنگام درگیری کریم‌خان و نصیرخان، مخالف هر نوع سازش و توافق صلحی بین طرفین بودند و کریم‌خان را وادار می‌کردند تا نصیرخان را به طور کامل شکست دهد و او را خلع کند. با این حال این مانع از آن نبود که بین خوانین بوشهر و نواحی پس‌کرانه‌ای آن، اختلاف و درگیری رخ ندهد. اختلافات، درگیری‌ها و رقابت بین بوشهر و این خوانین بر سر کسب منافع تجاری آن، چنان آشکار و عمیق بود که به یک سنت تبدیل شده بود. در نواحی پس‌کرانه‌ای نیز آنها به کرات در معرض خطر حمله‌ی دشتی‌ها قرار داشتند.

آل مذکور با شیراز روابط پر فراز و نشیبی داشتند. به نظر می‌رسد یکی از عواملی که باعث شد کریم‌خان بوشهر را بر بندرعباس ترجیح دهد، نزدیکی آن به شیراز و ارتباط مستقیم با آن بود؛ چرا که بین بندرعباس و شیراز، شهر لارستان قرار داشت که نصیرخان مهم‌ترین رقیب کریم‌خان در فارس بر آن حکومت می‌کرد. از سوی دیگر همان گونه که بعدها مشخص شد، حکام نواحی اطراف بندرعباس چندان تمایلی به اتحاد با کریم‌خان و اطاعت از او نداشتند و به طرق مختلف در تلاش بودند، خود را از زیر سلطه‌ی او رهایی بخشند؛ حتی زمانی که کریم‌خان موفق شد حکومت خود را در شیراز تثبیت کند (موسوی‌اصفهانی، ۱۳۶۳: ۱۷۵). آنچه که کریم‌خان و شیخ‌ناصر را به یکدیگر نزدیک ساخت، نیازهای دو سویه بود. کریم‌خان به نیروهای متحد، مواد غذایی و درآمدهای مالیاتی نیاز داشت که تمامی آنها را فردی مانند شیخ‌ناصر می‌توانست تأمین کند. او همچنین به بندری احتیاج داشت که بتواند از طریق آن کالاهای اساسی خود را به دست آورد. از طرف دیگر، شیخ‌ناصر نیز مجبور بود حمایت کریم‌خان را کسب کند؛ برای نمونه لشکرکشی به بحرین در صورتی برای او ممکن بود که از نواحی پس‌کرانه‌ای آسوده خاطر باشد. از سوی دیگر، حمایت یا فقدان حمایت کریم‌خان می‌توانست بر امنیت خود بوشهر نیز اثرات مستقیم بر جای نهد؛ همان گونه که حملات

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 شخصا 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 پردازند. 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 هول 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 در صدد 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

احتمالاً یک روستای کوچکی بیش نبود، به عنوان پایگاه دریایی خود در بخش غربی خلیج فارس برگزید و با تشویق تجار در صدد 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 خلیج فارس تبدیل شد.

### منابع و مأخذ

- آرونووا، م. را و اشرفیان، ک. ز (۱۳۵۶)، *دولت نادرشاه افشار*، ترجمه‌ی حمید امین، تهران: شبگیر.
- آقاجری، سیده‌هاشم 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، میرزاهمدی‌خان (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 رجبی یزدی، تهران: امیرکبیر.
- پری، جان (۱۳۶۵)، *کریم‌خان زند*، ترجمه‌ی محمد هلی ساکی، تهران: مجموعه ایران‌شناسی فراز.
- حبیبی، حسن و وثوقی، محمداقبر (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*، ۲ جلد، چاپ سوم، تهران: قومس.
- غفاری کاشانی، ابوالحسن (۱۳۶۹)، *گلشن مراد*، به اهتمام غلامرضا طباطبایی مجد، تهران: زرین.

- فسایی، حاجی میرزا حسن حسینی (۱۳۸۲)، *فارسنامه‌ی ناصری*، تصحیح منصور رستگار فسایی، ۲ جلد، چاپ سوم، تهران: امیرکبیر.
- فلور، ویلم (۱۳۶۵)، *برافتادن صفویان*، برآمدن محمود افغان، ترجمه‌ی ابوالقاسم سری، تهران: توس.
- \_\_\_\_\_ (۱۳۶۷)، *اشرف افغان در تختگاه اصفهان*، ترجمه‌ی ابوالقاسم سری، تهران: توس.
- \_\_\_\_\_ (۱۳۶۸)، *حکومت نادرشاه*، ترجمه‌ی ابوالقاسم سری، تهران: توس.
- \_\_\_\_\_ (۱۳۷۱ الف)، *اختلاف تجاری ایران و هلند و بازرگانی هلند در عصر افشاریان و زندیان*، ترجمه‌ی ابوالقاسم سری، تهران: توس.
- \_\_\_\_\_ (۱۳۷۱ ب)، *صنعتی شدن ایران و شورش شیخ احمد مدنی*، ترجمه‌ی ابوالقاسم سری، تهران: توس.
- \_\_\_\_\_ (۱۳۸۹)، *تاریخ بوشهر از صفویه تا زندیه*، ترجمه‌ی حسن زنگنه، ۲ جلد، بوشهر: شروع.
- قاسمی، سلطان محمد (۱۳۸۳)، *دزدان دریایی در خلیج فارس «از افسانه تا واقعیت»*، ترجمه‌ی محمدباقر وثوقی، تهران: داستان.
- کاره، بارتملی (۱۳۸۷)، *سفرنامه‌ی آبه کاره در ایران*، ترجمه‌ی احمد بازمانگان خمیری، تهران: گلگشت.
- کرزن، جورج ناتانیل (۱۳۸۰)، *ایران و قضیه‌ی ایران*، ترجمه‌ی غلام‌علی وحید مازندرانی، ۲ جلد، چاپ پنجم، تهران: علمی و فرهنگی.
- گرومون، استفان رای (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.
- مرعشی صفوی، میرزا محمدخلیل (۱۳۶۲)، *مجمع التواریخ*، تصحیح عباس اقبال آشتیانی، چاپ اول، تهران: کتابخانه طهوری و سنایی.
- مستوفی بافقی، محمد مفید بن محمود (۱۳۹۰)، *مختصر مفید*، به کوشش ایرج افشار، چاپ اول، تهران: دکتر محمود افشار.
- میرزا رضی تبریزی، زینت التواریخ، *کتابخانه‌ی مجلس شورای اسلامی*، نسخه خطی شماره‌ی ۴۹۹۸.
- نوایی، عبدالحسین (۱۳۶۸)، *نادرشاه و بازماندگانش*، چاپ اول، تهران: زرین.
- وادالا، ر (۱۳۶۴)، *خلیج فارس در عصر استعمار*، ترجمه‌ی شفیع جواد، تهران: کتاب سحاب.
- وثوقی، محمدباقر (۱۳۸۹)، *علل و عوامل جابه‌جایی کانون‌های تجاری در خلیج فارس*، تهران: پژوهشگاه تاریخ اسلام.
- ویلسون، سر آرنولد تالبوت (۱۳۴۸)، *خلیج فارس*، 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.

- . (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 Precipis*, 8 vol, Buckinghamshire :Archive Editions.
- Lorimer, J.G (1915) ,*Gazetteer of The Persian Gulf, Oman and Central Arabia*, Calcutta: Superintendent 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.

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

Ahmad Bazmandegan Khamiri <sup>1</sup>

## 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:** Buser, Persian Gulf, Bandar Abbas, Shaykh Naser, Nadershah.

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