



## Nadir Shah Afshar's Goals of Establishing a Naval Fleet in the Caspian Sea and its Outcome

Sahar Abdolahi<sup>1</sup> , Muhammad Amin Saadat Mehr<sup>2✉</sup> , Javad Mousavi<sup>3</sup> 

<sup>1</sup>. Ph.D. Student, Archaeological Department, University of Mazandaran, E-mail: [sahar.abdolahi491@gmail.com](mailto:sahar.abdolahi491@gmail.com)

<sup>2</sup>. Ph.D. Student, Archaeological Department, University of Mazandaran, E-mail: [ma.saadatmehr@gmail.com](mailto:ma.saadatmehr@gmail.com)

<sup>3</sup>. Assistant Professor, History Department, Shiraz University, E-mail: [javad\\_shirazu@yahoo.com](mailto:javad_shirazu@yahoo.com)

Article Info	ABSTRACT
<p><b>Article type:</b> <i>Research Article</i></p> <p><b>Article history:</b> Received: <i>19 Jan 2021</i> Revised: <i>12 Feb 2021</i> Accepted: <i>26 August 2022</i> Published online: <i>7 September 2022</i></p> <p><b>Keywords:</b> <i>Nadir Shah,</i> <i>Russia, Caspian Sea,</i> <i>Langarud,</i> <i>Shipbuilding,</i> <i>John Alton.</i></p>	<p>The Caspian Sea has always been the most important northern waterway of Iran during all historical periods. The Safavids played an important role in establishing the security and commercial prosperity of the Caspian Sea ports by restoring Iran's sovereignty over its borders and the existence of local governments subordinate to them in the north of Iran. With the fall of the Safavids and the dominance of the Afghans, a turbulent period was created, which brought commercial stagnation, especially maritime trade. After Nadir Shah Afshar (1735-1747 AD/ 1148-1160 AH) came to power, it became necessary to be directly present and seize the vital resources of the Caspian Sea, so Nadir, by providing facilities for the establishment of the navy, created a suitable ground for the resumption of activity provided maritime trade. The central issue of this research, in addition to examining the policies and efforts of Nadir Shah in improving the state of trade, seafaring and shipbuilding, is his motivation and goals for establishing a naval fleet in the Caspian Sea and the reasons for the Russian government's suspicions regarding this matter. Is the main data of this research consists of historical texts and content analysis extracted from them, and in addition, archaeological evidence such as the sunken ship on the shores of Chamkhale, Langarud and its analysis using a historical approach have also been used. The findings of the research indicate that Nadir Shah intended to help commercial prosperity by forming a naval fleet in the Caspian Sea and, in addition, to achieve his political and military goals, which was in conflict with the interests of the Tsarist government of Russia. On the other hand, the archaeological investigation of the sunken ship on the coast of Chamkhale revealed that there is a close relationship between the political-military presence of the government and the socio-economic presence of the people of this region, therefore the role and position of local rulers on the shores of the Caspian Sea and How they interacted with the Afsharid dynasty and foreign business companies deserves attention.</p>

**Cite this article:** Abdolahi, Sahar. Saadat Mehr, Muhammad Amin. Mousavi, Javad (2022). **Nadir Shah Afshar's Goals of Establishing a Naval Fleet in the Caspian Sea and its Outcome**, Iranian Civilization Research, 4(1) 185-202.

© The Author(s).

**Publisher:** Shahid Bahonar University of Kerman.

DOI: <http://doi.org/10.22103/JIC.2022.19873.1111>



## *English Extended Abstract*

---

### **1. Introduction**

With Nadir Shah coming to power in Iran and suppressing the Afghans and pushing the Ottomans back from the occupied areas, the situation of the Caspian Sea and its sovereignty also underwent changes, and the Russians were facing a powerful competitor who did not want their sovereignty according to accept the previous treaty on this sea and its southwest and south coasts. After nearly a decade of occupying the territory of Gilan, the Russians left the territory of Gilan, causing many casualties of 130,000 people.

The rare war with the Lezgis of Dagestan and the Turkmens of North Khorasan ended in failure, and as a result, the weakness of the navy became evident and a decision was made to establish a naval fleet and a shipyard. In the meantime, John Alton, a famous English merchant, sailor and shipbuilder, was hired and two shipbuilding bases were established on the shores of the Caspian, Chamkhale village of Langarud and Mashhadsar (modern Babolsar). John Alton was also able to create great prosperity in the economy of Caspian coastal cities by developing maritime trade and managing shipbuilding bases.

In the first stage, the central issue of this research is based on Nadir Shah's motives and goals (political, military, and economic) for creating a naval fleet in the northern waters of Iran, i.e. the Caspian Sea, and in the next stage, the reasons for suspicions and failures of the tsarist government. Russia is investigating Iran's naval fleet in that period of time, and in the last stage, in addition to the archeological investigation of the sunken ship on the coast of Chamkhale river in Langarud, why Langarud was chosen to build a shipyard and its selection it serves as Nadir Shah's shipping base in the northern waters of Iran.

### **2. Research methodology**

In this research, the historical approach and perceptual archeology were used to examine the historical data, that is, the texts and then the archaeological evidence of the Langarud shipyard. The historical approach of reconstructing the human past is based on the review and critical analysis of historical texts, which is finally evaluated with material historical data and presents the final analysis. Perceptual archeology is also the study and investigation of the way of thinking in the past, which finds out the mental creations through the remnants left from the past. In fact, the use of perceptual archeology and the historical approach in the Afshar era, which has both historical texts and many material evidences, can be the main and proper foundation.

### **3. Discussion**

In 1739, English sailor John Elton arrived in Rasht to implement the plan of connecting Central Asia via Astrabad, Gilan and Russia in London, the beginning of John Elton's adventurous activities began in Gilan. In the next action in 1741, when Nadir camped against the Lezgis of Dagestan, he faced the problems of moving troops and its exorbitant cost; Because most of the necessary supplies and the geographical and natural conditions of the country, necessarily through the Caspian Sea, were practically monopolized by the Russians, and the Russian owners of the ships received the most exorbitant fares from him.

Between the years 1742-1743, with the efforts of John Elton, the British government established a commercial office in Rasht. Three of the British agents named James Brown, Martin Kayk and Van Meerp and Richard Wilds were employed to carry out commercial activities. British businessmen living in St. Petersburg entered Rasht to meet and talk with John Elton. Nadir Shah asked John Elton to build some ships in the northern coasts of Iran and to help his government in cutting the hands of the Russians from monopolizing trade in the Caspian Sea. He brought English to Iran and studied with him in the northern coasts of Iran, especially the coasts of Gilan. At the end of 1743 he built a ship near Langarud. Then he completed two other "Ferrygate" type ships and four smaller ships, and he also had four big boats under construction. Nadir was determined to develop this force. But after his murder in 1748, not only his plans were not followed, but the Russian government tried to destroy the built ships and Elton's life. Anyone associated with him was banned. Then the aforementioned government insisted on selling two British ships in the Caspian Sea to Russian merchants and their traffic under the Russian flag. Also, due to the experiences

### *English Extended Abstract*

---

of the Russian government, one of Elton's ships was set on fire near Rasht in 1745, and the remains of the second ship were seen in Langarud until nearly a century ago, and in 1745, a warship of the "Frigate" type equipped Eighteen balls that Elton made for Nadir were seen in the door.

Near the village of Langarud and 7 kilometers north of Rudsar city, in Langarud County in the east of Gilan province, the remains of a buried wooden ship were revealed due to river flooding. This ship is located at a distance of 500 meters from the south of the sea and near the Langarud River, in a stationary state with a north-south direction. The vast part of this ship is still visible under the coastal salt and only part of its bow is visible by the river water. The height of the visible part of the ship is 1.10 meters above the river water level and 1.20 meters inside the water, which is a total of 2.30 meters from the height of the ship's nose, and finally, what can be seen and examined from the Chamkhale ship is 3.50 meters. It is up to 4.30 meters from the breakwater. The breakwater pole of the ship is 90 x 30 cm thick and the size of this timber indicates the large dimensions of this ship. The number of poles that make up the skeleton of the ship at a distance of 80 cm from each other, made of wood, shows its solid and bulky structure; also, according to the dimensions and sizes, the length of this ship can be considered to be about 30 meters.

#### **4. Results**

Examining the maritime and trade situation during the period after the fall of Safavid to the Nadir kingdom tells about the stagnation of trade and maritime activities, especially in the Caspian Sea area, which was the natural result of a weak government and a chaotic country. In addition to these European companies, powerful local forces and far from the supervision of the central government, had made Gilan a breeding ground for their ambitions. In this situation, the need for a centralized and powerful government was felt more than ever. This was achieved by Nadir Shah Afshar in the fourth decade of the 18th century. He expelled Afghans from Iran. He put the invading Ottoman and Russian forces in their place and brought Iran's borders to its historical limits, and even marched beyond that to the Indian subcontinent. India's abundant wealth and Iran's high military power, the security and peace of the Nadir period became an incentive for Iran's powerful presence in the fields of commerce and shipping to come to the fore again.

This honor remains for Nadir Shah that he was the first person in the history of Iran after Islam to revive the Iranian Navy in the northern and southern waters. By hiring John Elton, who was a famous English merchant, sailor and shipbuilder, Nadir created valuable measures on the southern shores of the Caspian Sea; He chose two shipbuilding bases in Chamkhale port of Langarud and Mashhadsar (modern Babolsar) and started working there. Historical texts and archaeological evidence prove this claim. The existence of a shipbuilding base in Chamkhale port of Langarud and the presence of European merchants and silk trade established Iran's power in the waters of the Caspian Sea and brought the northern lands of Iran and the southern shores of the Caspian Sea under Iran's control.

Security and peace in the waters and shores of this part of Iran, which led to the prosperity of trade during most of the days of Nadir Shah's kingdom. The security that was achieved as a result of these actions to a certain extent in the maritime routes, coastal trade routes and backshores of the Caspian Sea along with Nadir Shah's efforts in encouraging domestic and foreign merchants, especially the renewal of the commercial privileges of the European company with The new commercial facilities for them led to a relative boom in trade on the shores of Chamkhale port in Langarud and its neighboring areas, and it should be attributed to the presence of this force. However, the duration of the Iranian rule of King Afshar was not long enough for him to establish strong institutions of statehood and imperialism and to create a stable material and political base for what he had created.

Nadir's efforts and actions on the southern shores of the Caspian Sea did not come to fruition, because shortly after his murder, the naval fleet disintegrated and after the dismantling of the English merchant house, which had built a shipyard on the southern shores of the Caspian Sea, Russian merchants transported all the products of Gilan to Russia and became wealthy because of this, and once again made the rogues, beaches and ports the arena of their raids, but what is certain is the positive effects of his efforts later in The Zand era was also established and the remains of at least a few ships aground on the shores of the Caspian Sea, such as Lalehrud, were a symbol of the need to pay attention to maritime affairs and trade in the port of Langarud for the later Iranians.





# پژوهشنامه تمدن ایرانی

شماره الکترونیکی: ۲۸۲۱-۰۸۶۷



## اهداف نادرشاه افشار از تاسیس ناوگان دریایی در دریای کاسپین و فرجام آن

سحر عبدالهی<sup>۱</sup>، محمدمبین سعادت‌مهر<sup>۲</sup>، سیدجواد موسوی دالینی<sup>۳</sup>

<sup>۱</sup> دانشجوی دکتری، گروه باستانشناسی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه مازندران. رایانامه: [sahar.abdolahi491@gmail.com](mailto:sahar.abdolahi491@gmail.com)

<sup>۲</sup> دانشجوی دکتری، گروه باستانشناسی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه مازندران. (نویسنده مسئول). رایانامه: [ma.saadatmehr@gmail.com](mailto:ma.saadatmehr@gmail.com)

<sup>۳</sup> استادیار گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه شیراز. رایانامه: [javad\\_shirazu@yahoo.com](mailto:javad_shirazu@yahoo.com)

چکیده	اطلاعات مقاله
<p>دریای کاسپین، همواره مهمترین آبراه شمالی ایران در طی تمامی ادوار تاریخی بوده است. صفویان با اعاده حاکمیت ایران بر تمایت مرزهای آن و همچنین وجود حکومت‌های محلی تابع آنها در شمال ایران، نقش مهمی را در ایجاد امنیت و رونق تجاری بنادر دریای کاسپین ایفا نمودند. با سقوط صفویان و تسلط افغانان، دوره پر آشوب ایجاد گردید که رکود تجاری، به‌ویژه تجارت دریایی به همراه داشت. پس از به قدرت رسیدن نادرشاه افشار (۱۱۴۸-۱۱۶۰ ه.ق.)، حضور مستقیم و در دست گرفتن منابع حیاتی دریای کاسپین ضروری می‌نمود، بنابراین نادر با فراهم آوردن امکانات تأسیس نیروی دریایی، زمینه مناسبی را برای از سرگیری فعالیت‌های تجارت دریایی فراهم نمود. مسأله کانونی این پژوهش علاوه بر بررسی سیاست‌ها و تلاش‌های نادرشاه در بهبود وضعیت تجارت، دریانوردی و کشتی‌سازی، بر انگیزه و اهداف او از تأسیس ناوگان دریایی در دریای کاسپین و دلایل سوظن دولت روسیه نسبت به این مهم، قرار گرفته است. داده‌های اصلی این پژوهش را متون تاریخی و تحلیل محتوایی مستخرج از آنها تشکیل می‌دهد و علاوه بر آن از شواهد باستان‌شناختی نظیر کشتی غرق شده در سواحل چمخاله لنگرود و تحلیل آن با استفاده از رهیافت تاریخی، نیز استفاده شده است. یافته‌های پژوهش حاکی از آن است نادرشاه قصد داشت تا با تشکیل ناوگان دریایی در دریای خزر، به رونق تجاری کمک کند و افزون بر آن به اهداف سیاسی و نظامی خود نیز دست یابد که این مهم با منافع دولت تزاری روسیه در تضاد بود. از دیگر سو بررسی باستان‌شناختی کشتی غرق شده در سواحل چمخاله مشخص ساخت که رابطه تنگاتنگی میان حضور سیاسی-نظامی حکومت و حضور اجتماعی-اقتصادی مردمی این منطقه وجود دارد، به همین جهت نقش و جایگاه حکام محلی کرانه‌های دریای کاسپین و چگونگی نحوه تعامل آنان که با سلسله افشاریه و شرکت‌های تجاری خارجی داشته‌اند، شایسته توجه است.</p>	<p>نوع مقاله: مقاله پژوهشی</p> <p>تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۸/۲۲</p> <p>تاریخ بازنگری: ۱۴۰۰/۱۲/۱۵</p> <p>تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۴/۱۳</p> <p>تاریخ انتشار: ۱۴۰۱/۰۶/۲۵</p> <p>کلیدواژه‌ها:</p> <p>نادرشاه، روسیه، دریای کاسپین، لنگرود، کشتی‌سازی، جان آنتون.</p>

استناد: عبدالهی، سحر؛ سعادت‌مهر، محمدمبین؛ موسوی دالینی، سیدجواد (۱۴۰۱). اهداف نادرشاه افشار از تاسیس ناوگان دریایی در دریای کاسپین و فرجام آن، ۴ (۱)، ۲۰۲-۱۸۵.

ناشر: دانشگاه شهید باهنر کرمان. © نویسندگان.



DOI: <http://doi.org/10.22103/JIC.2022.19873.1111>

## ۱. مقدمه

با به قدرت رسیدن نادرشاه در ایران و سرکوب افغان‌ها و واپس راندن عثمانی‌ها از مناطق اشغالی، اوضاع دریای کاسپین و حاکمیت آن نیز دستخوش تغییراتی گردید و روس‌ها در برابر یک رقیب قدرتمند قرار داشتند که مایل نبود حاکمیت آنها را طبق معاهده پیشین بر این دریا و سواحل جنوب‌غربی و جنوب آن بپذیرد. روس‌ها پس از نزدیک به یک دهه اشغال خاک گیلان و دادن تلفات فراوان یکصد و سی هزار کشته خاک گیلان را ترک کردند.

در سال ۱۷۳۹م. / ۱۱۵۱ق. جان التون درینورد انگلیسی برای عملی ساختن طرح پیوند دادن آسیای مرکزی از راه استرآباد، گیلان و روسیه در لندن، وارد رشت شد، آغاز فعالیت‌های ماجراجویانه جان التون در گیلان شروع شد (فاخته‌جویانه، ۱۳۸۳: ۱۷۸). نادر در اقدام بعدی در سال ۱۷۴۱م. / ۱۱۵۳ق. وقتی بر ضد لزگی‌های داغستان اردو کشی کرد با مشکلات جابه‌جایی نیروها و هزینه گزاف آن روبرو شد؛ زیرا بیشتر تدارکات مورد نیاز و احوال جغرافیایی و طبیعی کشور، الزاماً از راه دریای کاسپین عملاً در انحصار روس‌ها بود و صاحبان روسی کشتی‌ها گزاف‌ترین نرخ کرایه را از وی دریافت می‌کردند (مشفق‌فر، ۱۳۸۴: ۹۸).

بین سال‌های ۱۷۴۲-۱۷۴۳م. / ۱۱۵۴-۱۱۵۵ق. به کوشش جان التون دولت انگلیس یک دفتر بازرگانی در رشت تأسیس کرد. سه تن از مأمورین انگلیسی به نام‌های جیمز براون، مارتین کایک و ون میرپ و ریچارد وایلدز برای انجام فعالیت‌های بازرگانی اشتغال داشتند، از سوی بازرگانان انگلیسی مقیم سن پترزبورگ برای دیدار و گفت و گو با جان التون وارد رشت شد. نادرشاه از جان التون خواست تا چند کشتی در کرانه‌های شمالی ایران ساخته و در کوتاه کردن دست روس‌ها از انحصار بازرگانی در دریای کاسپین، دولت او را یاری دهد، جان التون برای انجام خواسته‌های نادرشاه، «کاپیتان وود روف» انگلیسی را به ایران آورد و به همراهی او به مطالعه در کرانه‌های شمالی ایران به‌ویژه سواحل گیلان پرداخت (فاخته‌جویانه، ۱۳۸۳: ۱۸۰-۱۷۹).

در اواخر سال ۱۷۴۳م. / ۱۱۵۵ق. یک کشتی در نزدیک لنگرود ساخت. سپس دو کشتی دیگر از نوع «فری یگیت» و چهار کشتی کوچک‌تر را کامل کرد و چهار قایق بزرگ نیز در دست ساخت داشت. نادر مصمم بود به توسعه‌ی این نیرو بپردازد. اما پس از قتل وی در ۱۷۴۸م. / ۱۱۶۰ق. نه تنها طرح‌های وی دنبال نشد، بلکه دولت روسیه برای از بین بردن کشتی‌های ساخته شده و خود جان التون تلاش کرد و نخست به دستور آن دولت اجازه حمل کالا از خاک روس برای تحویل به التون و یا هرکسی که با او در ارتباط بود ممنوع شد. سپس دولت مذکور برای فروش دو کشتی انگلیسی در دریای کاسپین، به تجار روس و تردد آنها با پرچم روسیه پافشاری کرد. همچنین با تجربیات دولت روسیه یکی از کشتی‌های التون در سال ۱۷۴۵م. / ۱۱۵۷ق. در نزدیکی رشت به آتش کشیده شد و بقایای کشتی دوم تا نزدیک یک قرن پیش در لنگرود دیده می‌شد و در سال ۱۷۴۵م. / ۱۱۵۷ق. یک کشتی جنگی از نوع «فری یگیت» مجهز به هجده توپ را که التون برای نادر ساخته بود، در دربند دیده شده بود (مشفق‌فر، ۱۳۸۴: ۱۰۰-۹۹).

## ۱-۱- بیان مسأله

مسأله کانونی این پژوهش در مرحله نخست بر محور انگیزه و اهداف نادرشاه (سیاسی، نظامی، و اقتصادی) از ایجاد ناوگان دریایی در آب‌های شمالی ایران، یعنی دریای کاسپین، قرار گرفته و در مرحله بعدی دلایل سوظن و کارشکنی‌های دولت تزاری روسیه در خصوص ناوگان دریایی ایران در آن بازه زمانی را بررسی می‌کند و در مرحله آخر نیز علاوه بر بررسی باستان‌شناختی کشتی غرق شده در ساحل لاله رود چمخاله لنگرود، به چرایی انتخاب لنگرود برای احداث کارخانه کشتی‌سازی و انتخاب آن به عنوان پایگاه کشتی‌رانی نادرشاه در آب‌های شمالی ایران، می‌پردازد.

### ۱-۲- پیشینه پژوهش

تاکنون پژوهش‌های زیادی در ارتباط با تاریخ سیاسی دوره افشاریه انجام شده، اما تاریخ‌نگاران و پژوهشگرانی که به بررسی تجارت و دریانوردی این دوره پرداخته‌اند، بسیار اندک است. کتاب «حکومت نادرشاه» اثر ویلم فلور (۱۳۶۸) مستشرق هلندی، همچنین چند کتاب دیگر از این نویسنده در مورد موضوع حاضر دارای اهمیت فراوان است؛ به‌ویژه بخش چهارم این کتاب از منظر توجه به مناسبات نادرشاه با کمپانی‌های اروپایی و اقدامات او در تأسیس ناوگان دریایی کتاب در خور توجه است. لارنس لاکهارت (۱۳۴۳) مورخ انگلیسی، نویسنده‌ی دیگری است که در آثار خود با جانبداری موشکافانه‌ای از اقدامات انگلیسی‌ها در ایران عصر نادری در تبرئه آنها از برخی اقداماتشان دارد. او چهره اروپاییان به‌ویژه انگلیسی‌ها را به‌طور مثبت جلوه داده است؛ در صورتی که آن‌گونه که از منابع استنباط می‌شود، اروپایی‌ها به‌ویژه بریتانیایی‌ها در پی کسب بیشترین امتیازات تجاری از طریق تجارت پارچه پشمی که به دریای چمخاله می‌آوردند، با کمترین هزینه بودند. لاکهارت طی مقاله‌ای دیگر، نیروی دریایی نادرشاه که به نام آن اشاره شد این‌گونه به خواننده القاء می‌کند که به مساعدت کمپانی هند شرقی انگلیس تأثیر بسیار در تشکیل نیروی دریایی ایران داشته است. حال آنکه براساس منابع دیگر، نیروهای خارجی در راه ایجاد نیروی دریایی نادرشاه در چمخاله لنگرود و مشهدسر (بابلسر) کارشکنی‌های بسیاری داشته‌اند و در شکست برخی نبردهای دریایی ایران نیز دخیل بوده‌اند، در واقع همین کارشکنی خارجی‌ان اروپایی یکی از عوامل اصلی ناکامی ناوگان نادری در سواحل مازندران (چمخاله لنگرود) بود. علاوه بر این‌ها توفیق‌یان (۱۳۹۴ و ۱۳۹۷) طی مقالاتی با عنوان «پژوهشی در تاریخ دریانوردی دریای مازندران با تأکید بر ساختار کشتی‌های بومی» و «مطالعه نوسانات سطح آب دریا و تأثیر آن بر بنادر تاریخی، کشتیرانی و دریانوردی دریای خزر (مازندران)»، پرداخته است. وی در این پژوهش با شناسایی چندین کشتی از جنس الوار چوبی در سواحل تالش، رودسر، تنکابن و خلیج گرگان اطلاعات با ارزشی در خصوص ساختار کشتی‌های تاریخی و کشتیرانی دریای مازندران ارائه داده است و کشتی مکشوفه در لیره رود که در پنج کیلومتری ساحل چمخاله لنگرود واقع شده، را بررسی کرده و ساختار کشتی آن را مورد مطالعه قرار داده است. تمامی این پژوهش‌ها به تبیین جامع و مانع اهداف نادرشاه افشار از تأسیس ناوگان دریایی در دریای کاسپین با تأکید بر کارخانه کشتی‌سازی لنگرود نپرداخته‌اند و این مقاله برای اولین بار به این مهم می‌پردازد.

### ۱-۳- ضرورت و اهمیت پژوهش

به‌رغم پژوهش‌های انجام شده درباره اقدامات و عملکرد نادرشاه در تأسیس ناوگان دریایی در آب‌های جنوبی ایران، اما در خصوص کشتی‌سازی و کشتی‌رانی در دریای کاسپین در آن عصر، همچنین انگیزه و اهداف نادرشاه، و نحوه عملیاتی ساختن برنامه ایجاد ناوگان دریایی و جزئیات آن، شناخت فراگیری وجود ندارد. از این رو کشتی‌های باقی‌مانده از آن عصر در حال تخریب و خطر نابودی بوده و مستندسازی کشتی غرق‌شده در چمخاله لنگرود نیز می‌تواند ضرورتی مهم بر انجام این پژوهش باشد.

### ۱-۴- روش پژوهش

در این پژوهش از رویکردهای رهیافت تاریخی و باستان‌شناسی ادراکی کمک گرفته شد تا داده‌های تاریخی، یعنی متون و پس از آن شواهد باستان‌شناختی کارخانه کشتی‌سازی لنگرود، مورد بررسی قرار گیرد. رهیافت تاریخی بازسازی گذشته انسانی بر پایه بررسی و تحلیل انتقادی متون تاریخی صورت می‌پذیرد که در نهایت با داده‌های تاریخی مادی ارزیابی می‌شود و تحلیل نهایی را ارائه می‌کند (سعادت‌مهر و دیگران، ۱۳۹۹: ۱۷۵). باستان‌شناسی ادراکی نیز مطالعه و بررسی نحوه تفکر در گذشته است که از طریق بقایای به جا مانده از گذشته، به زاینده‌های ذهنی پی می‌برد (رنفریو و بان،

۱۳۹۰: ۷۳). در واقع استفاده از باستان‌شناسی ادراکی و رهیافت تاریخی در دوران افشار که هم متون تاریخی و هم شواهد مادی زیادی برجای مانده است، می‌تواند پایه‌ای اصلی و مناسب قرار گیرد.

## ۲- گسترش ناامنی‌ها و کاهش نفوذ دریایی حکومت صفوی در دریای کاسپین

دولت صفوی، آن‌گونه که شاه عباس آن را از نو ساخته بود، ظاهری پرهیبت ارایه می‌داد؛ اما به نوشته سیوری «هنگامی که این پادشاه بزرگ (شاه عباس اول) از جهان رخت بست، رونق و رفاه نیز از ایران رخت بست» (سیوری، ۱۳۷۹: ۲۲۵). به طوری که چندین دهه بعد به هنگام روی کار آمدن شاه سلطان حسین وسعت قلمرو حکومت صفویه از قندهار تا گرجستان و از عراق تا جزایر عمان و مکران را شامل می‌شد، ایران کشوری هرج و مرج زده بود که دولتی ناکار آمد و فاسد بر آن فرمان می‌راند و شاهی بی‌کفایت داشت. زمانی که افغان‌ها پشت دروازه‌های اصفهان بودند، طوایف لزگی، شیروانات را در معرض تاخت و تاز قرار داده بودند، روس‌ها به سوی دربند در حال پیشروی بودند، دولت عثمانی نیز که سابقه خصومت چند ده ساله با ایران داشت از مرزهای کشورمان گذشته، کردستان و آذربایجان و کرمانشاه را متصرف شده بود (آصف‌الدوله، ۱۳۷۷: ۴۶۲) و وضعیت کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های دریای کاسپی نیز به همین صورت بود. حکومت ایران تا آن زمان از نظر قدرت دریایی ضعیف و ناتوان بود و به عبارت بهتر اصلاً نیروی دریایی نداشت. به نوشته کمپفر آلمانی، ایران در آن زمان دارای نیروی دریایی خاصی نبود، آنچه وجود داشت در واقع چند کشتی مسلح تجاری بود که در دریای کاسپین و خلیج فارس رفت و آمد می‌کردند، همین چند کشتی کوچک زیر فرمان توپ‌چی‌باشی شاه صفوی بود که امیرالبحر نیز به شمار می‌رفت (کمپفر، ۱۳۵۰: ۹۰).

سقوط سلسله صفویه در قرن هجدهم میلادی، یک دوره کشمکش و ناآرامی را در پی داشت. نفوذ سیاسی روسیه در ایران از زمان پطر کبیر آغاز گشت. قبل از قرن پراشوب هجدهم، ولایات ایرانی واقع در قفقاز و کرانه‌های دریای کاسپی به عنوان تولیدکننده ابریشم و نقطه عبور کالاهای هند، که پاره‌ای از آنها از طریق راه دیگری در آسیای‌میانه به روسیه می‌رسید، در تجارت بین‌المللی نقش مهمی ایفا می‌کردند (اتکین، ۱۳۸۲: ۳۱). پطرکبیر اهمیت اقتصاد را به خوبی درک کرده بود و در سال ۱۱۲۷ ه.ق. آرتمی ولینسکی را از دربار خود مأمور سفارت ایران کرد، او مأموریت داشت «در عبور از متصرفات ایران چه در خشکی و چه در دریا و عبور از همه شهرها و بندرها و جاهای دیگر از وضع عمومی این مناطق کسب اطلاع کند و بداند رودهای بزرگی که به دریای کاسپی می‌ریزند، کدامند و تا کجا در داخله این رودها می‌توان با کشتی رفت؛ در بندرها کشتی‌های جنگی و بازرگانی که شاه ایران در این دریا دارد، کدامند، قلعه‌ها و استحکامات کدامند، مخصوصاً درباره گیلان تحقیق کند، کوه‌ها و راه‌های دشوار گذر بنا بر آنچه می‌گویند آن ناحیه را از ولایات دیگر ایران در کنار دریای کاسپی جدا می‌کنند، کدام است» (نفیسی، ۱۳۸۴: ۱۱۳).

نتیجه این تحقیقات آن شد که پطرکبیر پس از مدتی دسته‌ای از لشکریان خود را مأمور تسخیر گیلان کرد و توانست در سال ۱۱۳۵ ه.ق. رشت را تحت تصرف خود درآورد. دو سال بعد قراردادی در سن‌پترزبورگ با نماینده تهماسب دوم صفوی (۱۱۳۵-۱۱۴۵ ه.ق.) انعقاد کرد به این شرط که در قبال کمک به شاه تهماسب در بیرون راندن افغان‌ها، تا ابد مالکیت نواحی دربند و باکو، ولایات گیلان، مازندران و استرآباد را به دولت روسیه واگذار کند. در عصر افشاریه، براساس اوضاع آشفته‌ای که در کشور به وجود آمده بود، وضعیت اقتصادی ایران به‌خصوص گیلان سیر نزولی پیدا کرد (اتکین، ۱۳۸۲: ۳۶) و وضعیت اقتصادی مردم و ولایات به قهقرا کشیده شد.

## ۳- زمینه شکل‌گیری کشتیرانی در دریای کاسپین در عصر نادرشاه

این که چه شد نادر به فکر تأسیس نیروی دریایی در دریای مازندران افتاد، دلایل مختلفی بیان شده است که همگی نشان‌دهنده خواست و هدف واقعی این پادشاه است (لاکهارت، ۱۳۴۳: ۵۷). نادرشاه درک کرده بود که یکی از مهم‌ترین



علل برتری عثمانی‌ها در منطقه و قدرت‌یابی آنها سلطه بر دریاهاست. به طوری که در آن زمان سومین قدرت دریایی بودند و توانسته بودند، دریای سیاه را به صورت دریایی داخلی دریاورند. این مهم را در دریای کاسپین اجرا کرد. نادر زمانی که بر هندوستان غلبه یافت برای حفظ نفوذ خود در شبه‌قاره هند و با توجه به اینکه راه زمینی بسیار سخت و طولانی بود، بیش از پیش به اهمیت نیرویی در دریای کاسپین پی برد. شاه ایران می‌دانست با ناوگان دریایی در آب‌های جنوبی دریای کاسپین بهتر و قوی‌تر خواهد توانست بر مناطق مسلط باشد.

اما براساس معاهده ۱۷۳۲م. / ۱۱۴۵ ه.ق.، مابین ایران و روسیه، به اتباع تزارها اجازه داده شد تا به منظور مرادات بازرگانی با هندوستان یا کشورهای دیگر در عبور و مرور چه از راه خشکی و چه از راه دریا حق گمرکی گرفته نشود. همچنین در ماده پنج معاهده دیگری که در سال ۱۷۳۵م. / ۱۱۴۸ ه.ق.، بین ایران و روسیه منعقد شد که بازرگانان روسی و کشتی‌های آن‌ها اجازه یافتند در همه لنگرگاه‌ها و کرانه‌ها و باراندازها بایستند و کالاهای خود را در هر جا بخواهند تخلیه کنند. تلاش نادر در پیشبرد اهداف نظامی، وی را متوجه اهمیت لزوم نیروی دریایی برای ایران کرد. این بینش و نگاه را پادشاه افشار بعدها به هنگام لشکرکشی به داغستان داشت. آنجا نیز او نیازمند استفاده از قایق و کشتی برای رساندن آذوقه و مهمات از سواحل جنوبی دریای کاسپین به سواحل غربی بود. لازم به ذکر است بیشتر تدارکات مورد نیاز و اوضاع و احوال جغرافیایی و طبیعی کشور، الزاماً از راه دریای کاسپین عملاً در انحصار روس‌ها بود و صاحبان روسی کشتی‌ها گزاف‌ترین نرخ کرایه را از وی دریافت می‌کردند.

گفته شده است در سال ۱۷۴۰م. / ۱۱۵۳ ه.ق. که سفیر ایران، حسین‌خان برای اعلام خبر فتح هند، به نزد امپراطریس روسیه رفته بود، از زمامداران روسیه تقاضا کرد که چند کشتی‌ساز به ایران فرستاده شوند که روس‌ها نپذیرفتند و گفتند: «فقط عده‌ای کشتی‌ساز خارجی در استخدام دارند و نمی‌توانند آنها را به خارج از روسیه بفرستند، گویا آنان مخالف حضور قدرتمند ایران در حوزه دریای مازندران بودند» (هانوی، ۱۳۴۶: ۱۲۳). نادر در اجرای نقشه خود مبنی بر ساختن کشتی در دریای مازندران، انگلیسی‌ها را تحت فشار قرار داد و زمینه وقفه در تجارت آنان در دریای مذکور را فراهم کرد. گفتنی است از سال ۱۷۳۴م. / ۱۱۴۶ ه.ق.، بازرگانان انگلیسی و کمپانی روسیه مجوز گرفتند تا برای بازرگانی با ایران از راه روسیه ترانزیت کنند و با کشتی‌های روسی از دریای کاسپی بگذرند.

کاپیتان «جان التون»، بازرگان، دریانورد و کشتی‌ساز انگلیسی بود که مدت‌ها در روسیه حضور داشت و با مناطقی در ترکستان تجارت می‌کرد، اولین بار در سال ۱۷۳۹م. / ۱۱۵۲ ه.ق. و هم‌زمان با حضور «رضاقلی میرزا»، فرزند ارشد نادرشاه در مقام والی گیلان وارد رشت شد و مورد استقبال شایانی هم قرار گرفت. وی بار ماهوت (پارچه پشمی) خود را در گیلان فروخت و در مقابل آن ابریشم گیلان را که رونقی دوباره گرفته بود، خریداری کرد، همچنین رضاقلی به او فرمانی مبنی بر اجازه تجارت در ایران داد که موفقیت سفر او را دوچندان کرد. وی سپس به سن‌پترزبورگ بازگشت و از آینده‌ی درخشان تجارت با ایران گزارش‌هایی به بازرگانان انگلیسی داد و تلاش کرد دیگران را برای حضور در گیلان ترغیب کند. همچنین در نامه‌ای به سفیر مختار انگلستان در روسیه، جزئیات موردنظر خود درباره‌ی تجارت با ایران را تشریح کرد (سایکس، ۱۳۵۶: ۲/۲۵۳).

او معتقد بود که مخارج حمل کالاهای پشمی بریتانیایی از طریق روسیه بسیار کمتر از حمل آن از طریق هندوستان یا عثمانی خواهد بود، ضمن آنکه از تجارت ابریشم گیلان نیز می‌توان سود بسیار بالایی به دست آورد. همچنین وی توصیه کرده بود برای اجرای موفقیت‌آمیز این طرح، بسیار مهم است که تجار بریتانیایی بر روی رود ولگا و دریای کاسپین کشتی‌های متعلق به خود داشته باشند. نفوذ کلام التون درباره مزایای این تجارت تا بدان حد بود که بازرگانان انگلیسی را چنان برانگیخت که اعتراض سایر کمپانی‌های انگلیسی، کمپانی «ترک و خاور» و «هندشرقی» را باعث شد (سایکس، ۱۳۵۶: ۲/۲۶۵) و در نهایت جان التون پیشنهاد نادرشاه را پذیرفت و به استخدام وی در آمد.

با این مهم آلتون دست به کار کشتی‌سازی در چمخاله لنگرود زد و یک پایگاه کشتی‌سازی بنا نهاد؛ کمپانی بریتانیایی که در ارتباط با دریای کاسپین در سال ۱۷۴۰م. / ۱۱۵۲ ه.ق. تأسیس شده بود و رئیس آن کاپیتان جانالتون و دریانوردان آن کاپیتان وودروف و تاریخ‌نویس وی جوناس هنوی بود. هرچند این کمپانی حیات زیادی نداشت، اما در طول دوره خود کشتی‌های آن به‌طور متوسط در سراسر دریای کاسپین از روسیه به ایران کشتیرانی می‌کردند. نتیجه این فعالیت‌ها، ایجاد یک نقشه و مسیرهای کشتیرانی توسط وودروف بود، نقشه‌ای که از آن با نام نقشه مسطح دریای کاسپین یاد می‌شد. نقشه دیده شده توسط جانالتون و توماس وودروف، به جوناس هنوی در سن‌پترزبورگ در سال ۱۷۴۵م. / ۱۱۵۷ ه.ق.، ارسال گردید و چاپ نقشه به وسیله پارلمان بریتانیا در سال ۱۷۵۴م. / ۱۱۶۶ ه.ق.، در مقیاس اینچ-درجه به تصویب رسید. در انتها نیز نمونه یادداشت‌های هنوی، به عنوان یک گزارش تاریخی از تجارت بریتانیا در سراسر دریای کاسپین، برای نخستین بار در سال ۱۷۶۲م. / ۱۱۷۵ ه.ق. منتشر گردید.

نادرشاه با توجه به اهمیت تجارت دریایی به منظور کسب درآمد برای دولت و لشکریانش، به دریای کاسپین توجه داشت. همانطور که مشخص است، گیلان به واسطه تولید و تجارت ابریشم در طول تاریخ و حتی قبل از این دوره، اهمیت خاصی داشت، و فور این محصول در قرن چهارم هجری در گیلان به اندازه‌ای بود که برخی این سرزمین را «سرزمین پيله و ابریشم» دانسته‌اند (مقدسی، ۱۳۶۱: ۵۱۷/۲). متون تاریخی نشان می‌دهد ابریشم نقش اساسی در اقتصاد و تجارت ایران داشته و نادرشاه نیز این مهم را می‌دانست. مقدسی درباره ابریشم گیلان می‌گوید: «پارچه‌های گیلان در مصر و عراق نامدار است» (مقدسی، ۱۳۶۱: ۳۶۷/۲). با رونق یافتن مناسبات بازرگانی ایران و اروپا بعد از دوره ایلخانیان، بازرگانان کشورهای مختلف از جمله اروپاییان به ایران آمدند و از کالاهای مورد توجه آنها می‌توان به ابریشم، فرآورده‌های ابریشمی (منسوجات)، قالی و قالیچه ابریشمی اشاره کرد. طبیعی است که یکی از نواحی مورد نظر آنان، گیلان بود.

مارکوپولو، سیاح ایتالیایی که در اواخر سده هفتم هجری در ایران به سیاحت پرداخت، از تاجرهای جنوایی سخن می‌گوید که در آن عهد در دریای کاسپین کشتیرانی می‌کردند (مارکوپولو، ۱۳۵۰: ۲۵). این بازرگانان با دایرکردن خط کشتیرانی در نظر داشتند ابریشم شمال ایران و چین را از طریق رود دن و ولگا به اروپا حمل کنند. ونیزی‌ها هم طرحی برای صادرات ابریشم گیلان از راه دریای کاسپی ریخته بودند (جوادی، ۱۳۷۸: ۱۱۳). هدف بازرگانان ایتالیایی در مرحله اول خرید ابریشم چین و سپس ابریشم ایران به ویژه نواحی شمال بود. گویا ابریشم چین هم از لحاظ نوع و هم از لحاظ قیمت، پست‌تر از ابریشم گیلان بود، اما چون حجم تولیدی آن زیاد بود، سودآوری داشته است.

#### ۴- رکود اقتصادی ابریشم گیلان پس از فروپاشی عصر صفویه و احیای آن توسط نادرشاه افشار

در نیمه قرن هفدهم میلادی، فردریش سوم، دوک ایالت هلشتاین در آلمان، پس از آگاهی از سود سرشار تجارت ابریشم ایران و فراهم‌آوردن ابریشم مورد نیاز کارخانه نساجی هامبورگ، اولتاریوس را همراه با هیأتی به ایران فرستاد. اولتاریوس در سال ۱۶۳۰م. / ۱۰۳۹ ه.ق. به ایران آمد و سه سال در ایران زندگی کرد؛ او تولید سالیانه ابریشم را در سال ۱۶۳۸م. / ۱۰۴۸ ه.ق. در ولایت گیلان، ۸۰۰۰ عدل (هر عدل معادل ۱۳۵،۱۰۲ کیلوگرم) و در ولایت مازندران ۲۰۰۰ عدل تخمین زده است. تجارت ابریشم از دوران شاه عباس اول وارد مرحله بسیار باشکوهی گردید، شاه عباس با ایجاد روابط دوستانه با انگلستان، به ادوارد کوناک، رئیس هیأت اعزامی کمپانی هند شرقی قول داد که هر ساله بین هزار تا سه‌هزار لنگه ابریشم از قرار هر پوند (هر پوند معادل ۴۵۳ گرم)، شش شلینگ به کمپانی بفروشد و همین مقدار ابریشم بدون حقوق گمرکی از بندر جاسک صادر شود (اولتاریوس، ۱۳۶۳: ۴۳۸). در این زمان تجارت ابریشم از ایران بیشتر در دست ارامنه‌ای بود که شاه عباس آنها را در جلفای اصفهان سکونت داده بود. اجحاف و سخت‌گیری‌های حکومت مرکزی به رعایا برای انحصار و دریافت ابریشم آنان به قیمت اندک و فروش آن به چندین برابر، موجب نارضایتی و خشم مردم شد (اولتاریوس، ۱۳۶۳: ۴۲۰).

شاردن، تاجر فرانسوی که چند سال پس از فوت شاه عباس به ایران آمده بود، مقدار کل ابریشم تولید شده در سال ۱۶۶۰م. / ۱۰۷۰ق. را بیش از ۲۵۰۰ تن تخمین زد که برابر با ۲۲۰۰۰ عدل می‌شد. وی سهم گیلان را ۱۰۰۰۰ عدل، خراسان ۳۰۰۰ عدل، مازندران ۲۰۰۰ عدل، کرمان ۲۰۰۰ عدل، گرجستان ۲۰۰۰ عدل و ایالات مرکزی ۳۰۰۰ عدل تخمین زده بود (شاردن، ۱۳۵۰، ۳۷۰/۴). اما در قرن هجدهم میلادی در دوره افشاریه، سیر نزولی تولید ابریشم دیده می‌شود، چنانکه هانوی که در زمان نادرشاه در ایران بود، کل تولید ابریشم گیلان را در سال ۱۷۴۴م. / ۱۱۵۷ق. در حدود ۲۴۴۰۰۰ گبروانکه (هر گبروانکه معادل ۴۱۰ گرم) تخمین زد و افزود که به دلیل این کاهش، قیمت آن ۱۵ درصد افزایش یافته است. وی میزان محصول ابریشم در سال‌های بهره‌گیری عادی را تا حدود ۳۰۰۰۰ من، معادل ۲۴۰۰۰۰ پوند تخمین زده است که از این مقدار قریب به ۶۰۰۰ من در ایران مصرف می‌شده و بقیه به بین‌النهرین صادر گردیده است (Hanway, 1753: 2/16).

گفتنی است که نقش بازرگانان محلی در معاملات محصولات بازرشی چون ابریشم از اهمیت زیادی برخوردار بود. بازرگانان گیلانی در اواخر قرن هفدهم و اوایل قرن هجدهم میلادی که اغلب به تجارت ابریشم و برنج مشغول بودند، کم و بیش با تجار اروپای غربی و روسی رقابت می‌کردند (سرن، ۱۳۶۳: ۳۴۸). در یک نگاه کلی صادرات ابریشم خام ایران در دوره افشاریه، طی سال‌های ۱۷۴۴-۱۷۴۹م. / ۱۱۵۷-۱۱۶۲ق. به ارزش ۳۷۳۵۰۰ کورون یا ۹۳۳۷۵ لیره بود و قیمت ابریشم خالص هر گبروانکه در حدود ۱۰ شلینگ بود و با تفریق مخارج با سود ۵۰ درصدی به فروش می‌رسید (کرزن، ۱۳۴۹: ۶۴۸/۲). با استناد بر متون تاریخی می‌توان گفت از گزارش شاردن در سال ۱۶۷۰م. / ۱۰۸۱ق. تا گزارش هانوی در ۱۷۴۴م. / ۱۱۵۷ق. تفاوت‌های مشاهده می‌شود، اما باید توجه داشت که در اوایل قرن هجدهم میلادی ایران با هجوم افغان‌ها مواجه است که سبب هرج و مرج و از بین رفتن قدرت مرکزی شد، از عوامل انحطاط اقتصادی ایران در قرن هجدهم میلادی، سقوط شدید تولید ابریشم بود.

هانوی ارزش محصول ابریشم گیلان را فقط ۳۶۰۰۰۰ پوند برآورده کرده، رقمی که قابل همسنجی با رقم ۲۷۶۰۰۰۰ پوند شاردن و ۱۷۲۸۰۰۰ پوند اولتاریوس نیست. همچنین لارنس لاکهارت ابریشم صادراتی گیلان را به ترکیه و ماورای آن حدود حدود ۱۴۰۰۰۰۰ پوند با ارزش قریب به ۳۲۰۰۰۰۰۰ روبل تخمین زده است (عیسوی، ۱۳۶۳: ۱۱۸). اولیویه که در دوره نادرشاه افشار در ایران بود، در مورد اثرات هرج و مرج که در طی درگیری‌هایی که در زمان صفویه اتفاق افتاده بود و اثرات آن تا عصر افشاریه مشهود بود، به طوری که در ارتباط با اقتصاد گیلان چنین نوشت: «گیلان اگرچه در مقایسه با دیگر ایالات خرابی کمتری دارد، ولی دهکده‌های آن عمدتاً ویران شده‌اند» (اولیویه، ۱۳۷۱: ۱۷۹).

هانوی همچنین افزود که بر اثر ناآرامی‌های منطقه، تولید ابریشم گیلان به شدت کاهش یافت و به مقدار یک ششم مقدار معمولی خود رسید و صادرات آن توسط تجار ارمنی و روسی، یک‌دهم مقدار معمولی آن رسید (Hanwey, 1753: 2/150). وضعیت آشفستگی مملکت به چنان وضعی رسیده بود که تجار انگلیسی در سال ۱۷۴۹م. / ۱۱۶۲ق. به‌طور کلی ایران را ترک گفتند و از خیر تجارت با ایران گذشتند (Hanwey, 1753: 2/289, 335). احمد سیف در جدولی وضعیت تجارت ابریشم صادراتی را توسط تجار انگلیسی از سال ۱۷۴۳ تا ۱۷۴۸م. / ۱۱۵۶ تا ۱۱۶۱م. که مقارن با عصر نادری بوده را بدین‌گونه شرح می‌دهد (جدول ۱):

جدول ۱- میزان ابریشم صادراتی توسط تجار انگلیسی (سیف، ۱۳۸۰: ۴۷)

سال	مقدار به کرون	سال	مقدار به کرون
۱۷۴۳م. / ۱۱۵۶ق.	۱۲۰۰۰۰	۱۷۴۶م. / ۱۱۵۹ق.	۵۰۵۰۰
۱۷۴۴م. / ۱۱۵۷ق.	۵۰۰۰۰	۱۷۴۷م. / ۱۱۶۰ق.	۳۰۰۰۰
۱۷۴۵م. / ۱۱۵۸ق.	۶۲۵۰۰	۱۷۴۸م. / ۱۱۶۱ق.	۱۲۰۰۰

درصد زیادی از این ارقام، دربرگیرنده ابریشم گیلان بود؛ با نگاهی به این ارقام خواهیم فهمید که در طی شش سال پس از عصر صفویه و روی کار آمدن حکومت افشاریه، میزان ابریشم صادراتی گیلان به اندازه بسیار چشمگیری کاهش یافته است، اما نادر با توجه به استخدام جان التون و احداث پایگاه کشتی‌سازی و دریانوردی در سواحل جنوبی دریای کاسپین، راه تجارت دریایی را برای تجار اروپایی فراهم آورد و تجارت ابریشم گیلان به مانند عصر شاه عباس دوباره احیا شود. داد و ستد بریتانیا با ایران در عصر نادری در کرانه‌های سواحل جنوبی دریایی کاسپین سیر صعودی یافت، انگلستان کالاهای خود را در مقدار زیاد با کشتی تا دریای سیاه و بندر طرابوزان متعلق به عثمانی می‌فرستاد و از آنجا از طریق خاک عثمانی به بازارهای تبریز و صفحات شمالی از جمله گیلان وارد می‌نمود (بامداد، ۱۳۶۳: ۴/۱۷۶). اولیویه، سیاح فرانسوی در مورد تجارتخانه‌های انگلیس در گیلان می‌نویسد: «پیش از آنکه انگلیس در سال ۱۷۳۹ م. / ۱۱۵۲ ه. ق. مقارن با عصر نادری در گیلان دارالتجاره و شرکتی احداث کند، مقدار وافر ابریشم حمل چهارپایان می‌کردند و از راه خشکی به اسلامبول می‌بردند، این تجارت را تجار یهودی و ارمنی و اهالی اروپا می‌کردند» (اولیویه، ۱۳۷۱: ۱۸۲)، اما بعد از برچیده شدن دارالتجاره انگلیس که پایگاه کشتی‌سازی را در سواحل جنوبی دریای کاسپین بنا کرده بودند، تجار روس تمام تولیدات گیلان را به روسیه حمل و نقل می‌کرده و از این بابت متمکن شده‌اند (بامداد، ۱۳۶۳: ۴/۱۸۳).

#### ۵- لنگرود، نخستین پایگاه ناوگان دریایی نادر شاه در آب‌های شمال

نام لنگرود در متون جغرافیایی که تا قرن ششم هجری نوشته شده، به چشم نمی‌خورد و علت این گمنامی معروفیت و اهمیت رانکوه بوده است که سرزمین‌های بین لنگرود تا تنکابن را در بر می‌گرفت. نخستین بار نام لنگرود در کتاب تاریخ طبرستان و رویان و مازندران، همراه با نام یکی از بزرگان این منطقه به نام فرامرزین مردانشاه است که با شاه مازندران، علاءالدوله علی از اصفهان به طبرستان، سپس از آنجا به لنگرود آمده است و ظهیرالدین مرعشی اطلاعات بیشتری درباره این شهر نمی‌دهد (۱۳۴۵: ۱۰۳). وجه تسمیه لنگرود به احتمال زیاد برگرفته از لنگرگاه آن است؛ این لنگرگاه یکی از منابع اصلی تجارت رانکوه با دیگر مناطق بوده است، به گونه‌ای که هنوی در قرن هجدهم میلادی از رونق کشتی‌سازی و تجارت لنگرود گزارش می‌دهد (هنوی، ۱۳۴۶: ۱۹۳). به گزارش مرعشی، لنگرود تا قرن نهم هجری روستایی کم‌اهمیت بود، اما در دوره سیادت خاندان آل کیا، به ویژه در زمان فرزندان سیدعلی کیا، رو به رونق و آبادانی گذاشت (مرعشی، ۱۳۴۹: ۱۱۸).

پیش از آغاز روابط رسمی ایران و روسیه در عصر صفویه، تجارت محدودی بین بندر هشترخان با معروف‌ترین بندر آن زمان گیلان، یعنی لنگرود برقرار بود (عظیمی، ۱۳۸۱: ۴۵)، اما پس از آنکه روسیه بندر هشترخان را تصرف کرد، سیاست این کشور با ایران بیشتر بر پایه‌های نظامی قرار گرفت. این بندر علاوه بر مسئله تجارت، در سیاست‌های نظامی روسیه در دریای کاسپی با ایران و منطقه‌ی قفقاز و آسیای مرکزی نیز نقش مهمی داشت (شانی‌نوف، ۱۳۵۷: ۷۵؛ استریکلر، ۱۳۸۲: ۲۴)، زیرا تنها بندر ضلع شمالی بود که روسیه می‌توانست از موقعیت آن برای ارتباط با گیلان و ایران استفاده کند (شرلی، ۱۳۷۸: ۱۰۳). روس‌ها در ایجاد ارتباط با ایران، می‌کوشیدند روابط خود را از یکسو با حکام محلی آل کیا و از سوی دیگر با دولت صفوی ادامه دهند و از این مسیر منافع خود را تأمین کنند.

با توجه به شواهد موجود، به نظر می‌رسد تجارت برده یکی از تجارت‌های پرسود امیرکیایی بوده، از آنجایی که وی چهار فرزند کشتی برای تجارت با روسیه در مسیر لنگرود به هشترخان داشت (شرلی، ۱۳۷۸: ۲۱۰)، علاوه بر مبادلات کالا، از انتقال این بردگان و سایر کالاها نیز سود می‌برد. لنگرود در عصر صفوی از موقعیت خوبی برخوردار شد، زیرا سیاست شاه عباس مبنی بر بی‌اهمیت جلوه دادن پایتخت خاندان کارکیا، لاهیجان، موجب شد که شهرهای مجاور لاهیجان رشد زیادی یابند. در منابع عصر صفوی نظیر عالم‌آرای عباسی از لنگرگاه لنگرود بارها سخن به میان آمده است (منشی‌ترکمان، ۱۳۸۶، ۴۵۰/۲ و ۴۹۲). اهمیت این بندرگاه در عصر صفوی به اندازه‌ای بود که برخی از هیأت‌های نمایندگی خارجی پس

از عبور از دریای مازندران در لنگرگاه لنگرود به ساحل گیلان وارد می‌شدند، از جمله این سفیران هیأت نمایندگی امپراطور آلمان بود که به ریاست «استفان کاکاش» به گیلان رسید، اما در لنگرود به دلیل شرایط آب و هوایی نامناسب در ۵ سپتامبر ۱۶۰۳ م. / ۲۸ ربیع‌الاول ۱۰۱۲ ه.ق. درگذشت (تکتاندرفون دریابل، ۱۳۵۱: ۴۵؛ عباسی، ۱۳۸۵: ۳۴).

در عصر نادری به دلیل اهمیتی که نادر برای کشتیرانی قائل بود، این شهر مرکز کشتی‌سازی نادرشاه شد و از رونق زیادی برخوردار گردید (هنوی، ۱۳۴۶: ۱۰۷-۱۰۸). جونس هنوی که به روزگار نادرشاه به ایران سفر کرده است در خصوص نیروی دریای نادر چنین می‌نویسد: «جان التون که از سوی شاه برای ساخت کشتی در دریای شمال مأمور شده بود، الوار خوبی در گیلان پیدا کرد، اما راه‌های خراب، مانع آوردن این الوار به بندرگاه بود» (هنوی، ۱۳۴۶: ۱۹۲). وی سپس به لنگر کشتی پرداخته و ذکر می‌کند که علی‌رغم وجود سنگ‌آهن در دریای کاسپین، کسی نبود تا لنگر بسازد، بنابراین او به دنبال یک لنگر گم‌شده از یک کشتی روسی می‌گشت. هنوی اشاره می‌کند که بادبان‌ها را از پنبه و طناب‌ها را از کف می‌ساختند و نجاران این کشتی‌سازی چند هندی، چند روسی نومسلمان و یک کشتی‌ساز انگلیسی بودند (هنوی، ۱۳۴۶: ۱۹۲). «در ۳ دسامبر سال ۱۷۴۳ م. / ۱۶ شوال ۱۱۵۶ ه.ق. به بندر لنگرود رسیدم. ناخدای کشتی به من خبر داد که مسترالین از رشت به لنگرود آمده تا امور دریاداری این محل را که به عهده گرفته، اداره کند ... و محل اقامت مسترالین در لنگرود در هشت میلی ساحل بود» (هنوی، ۱۳۴۶: ۱۱۵).

نادرشاه طرح‌هایی تهیه کرده بود که کشتی‌هایی در دریای خزر بسازد و منظور او مرتب کردن اوضاع کشتیرانی بود و می‌خواست از این طریق به سرکوبی تاتارهای کوه‌نشین که از مردمان شجاعی بودند، بپردازد و هم در زمان ایشان بود که لنگرود رونق پیدا کرد. هنوی همچنین می‌نویسد: «چندین نوبت دیگر نیز به لنگرود آمدم و گاهی برای کارهای اجرایی از لنگرود به رشت می‌رفتم و دوباره برمی‌گشتم». وی درباره کشتی‌سازی لنگرود چنین می‌نویسد: «اوایل آوریل، مسترالین دماغه و دنباله کشتی را ساخته بود، کشتی‌سازان اغلب هندی بودند و کار خود را با دقت انجام می‌دادند، اما بسیار آهسته کار می‌کردند و کارهایی بزرگ را نمی‌توانستند انجام دهند» (هنوی، ۱۳۴۶: ۱۱۸). در زمان سفر او به لنگرود، میرزا مهدی‌خان دریادار لنگرود بود، وی می‌نویسد: «چون که او فرزند منجم‌باشی بود به چنین سمتی رسیده بود، ولی تاکنون میرزا مهدی کشتی ندیده است» (هنوی، ۱۳۴۶: ۱۱۸). هنوی همچنین در مورد راه‌اندازی کشتی در لنگرود می‌نویسد: «کشتی که مسترالین می‌خواست برای نادرشاه آماده سازد، در ۲۳ ژوئیه ۱۷۴۴ م. / ۱۲ جمادی‌الاول ۱۱۵۷ ه.ق. در لنگرود به بهره‌برداری رسید، ولی مشکلی در رابطه با به آب انداختن این کشتی وجود دارد و آن مشکل عمق کم آب بود. وقتی که کار را چنین دیدند، پیشنهاد شد سدی بسازند تا سطح آب بالا بیاید و کشتی بتواند در آب رود. قسمت پایین کشتی تمام باد شمال سطح آب را مقدار زیادی بالا می‌آورد، اما از لبه باتلاق‌ها فرومی‌ریخت. مسترالین کشتی‌ساز نیز از دزدان دریایی روسیه نیز وحشت داشت، چراکه آنان تصمیم گرفته بودند کشتی را به آتش بکشند. وی بادبانی اضافی برای کشتی ساخت تا بتواند از تنگنا بیرون آورد و همچنین نگرهانی برای حفاظت آن معین کرد» (هنوی، ۱۳۴۶: ۱۰۱).

ژوبر در ارتباط با لنگرود چنین می‌نویسد: «لنگرود در زمینی پست قرار دارد و نوشته‌اند که تا چند قرن پیش بخشی از آن در زیر دریا بوده است ... گویند در اواخر دوره افشاریه دارای ۳۰۰۰ خانه بود، ولی من بیش از ۶۰۰ خانه گرد هم نمی‌دیدم (ژوبر، ۱۳۵۰: ۳۴۲). کاپیتان چارلز فرانسیس مکنزی، نخستین کنسول بریتانیا در رشت که در سال ۱۸۵۸ م. / ۱۲۷۴ ه.ق. سفری از رشت به استرآباد نمود، مقدار ابریشم لنگرود و رانکوه را ۳۰۰۰ من شاهی، تخمین می‌زند (مکنزی، ۱۳۵۹: ۴۷). رایینو در توضیح بندر چمخاله لنگرود می‌نویسد: «در چمخاله یک گمرک و یک صیدگاه است و دو انبار نفت هم وجود دارد که با کرجی نفت آنها به لنگرود حمل می‌شود و ۱۶ کرجی مسئول بارگیری و خالی کردن بار کشتی‌هایی که در خلیج لنگر می‌اندازند، است» (رایینو، ۱۳۷۴: ۴۰۰).

بندر چمخاله لنگرود مهم‌ترین بندر ساحلی ایران در دوره افشاریه در سواحل دریای کاسپین بوده است، «دهانه خلیج به قدری موج دارد که تقریباً نمی‌توان مسافران را از کشتی پیاده کرد. در ماه‌های زمستان گاهی اتفاق می‌افتد که مسافر

پس از آنکه چندین ساعت جلو مقصد سرگردان مانده است، بایستی باز راه بادکوبه را طی کند و پس از یک هفته اقامت حزن‌انگیز در هوای نفتی و نمناک آنجا برای تکرار تجربه قبلی بازگردد» (کرزن، ۱۳۴۹: ۶۳/۱). از سویی دیگر اوضاع جوی دریا در بعضی فصول، مسافرت در دریا را غیرممکن می‌ساخت. مسافران گاه تا شش ماه مسافرت خود را به تأخیر می‌انداختند. خطر دیگر در دریا حمله کشتی‌های دزدان دریایی و تخاصمات حکومت‌ها و قبایل ساحل نشین بود. مسیر طولانی هم مسافرت‌ها را سخت و طاقت‌فرسا می‌ساخت. سفر کشتی‌ها از بنادر شمالی سواحل چمخاله در اواخر زمستان تا اواخر بهار انجام می‌شد (السعدی، ۱۳۷۲: ۴۳۳).

خودزکو، ایران‌شناس لهستانی در دیدار از بندرچمخاله نوشته است: «لنگرود صاحب ۱۶۰ باب خانه و کانون‌های کوچ و متفرق جمعیتی است... چنانچه مشکل ورود به ترعه از جانب دریا وجود نداشت. بندر چمخاله به صورت یکی از بهترین بنادر تمام این کرانه‌ها در می‌آمد... زندگی مردم این سامان از محل قایقرانی و صید و شکار پرندگان دریایی می‌گذرد. این مردم جمله دریانوردند و صاحب نزدیک به ۵۰۰ قایق بزرگ با ظرفیت بارگیری معادل ۲۰۰ تا ۶۰۰ است» (خودزکو، ۱۳۸۵: ۲۰). وی جمعیت لنگرود را ۸۰۰ نفر ذکر کرده و در ادامه می‌نویسد: «مسافت بین باکو تا بندر چمخاله در حدود ۱۹۷ میل است که در عرض ۲-۳ روز طی می‌شد و از آستاراخان تا بندر چمخاله ۷۶۶ میل بود که ۹-۱۰ روز طول می‌کشید» (خودزکو، ۱۳۸۵: ۹۳). جوناس هنوی آورده که در زمان نادر سرویس کشتیرانی کمپانی روسی، قفقاز و شرکت مرکوری در بندرچمخاله رفت و آمد می‌کردند. این کشتی‌ها در زمستان سرویس منظمی نداشتند... گاهی اوقات کشتی‌ها بدون آنکه بتوانند حتی محمولات پستی را تحویل دهند، برمی‌گشتند (هنوی، ۱۳۴۶: ۶۰).

چنانکه اشاره شد اوضاع نامساعد بنادر ایران به‌خصوص بندر چمخاله، بارگیری در فصل زمستان را مشکل می‌کرد. این مسأله منجر به انباشت کالا می‌شد، در نتیجه باعث بالا رفتن قیمت‌ها می‌گردید. اسکله‌ای و باراندازی برای پهلو گرفتن کشتی وجود نداشت. کشتی‌ها به‌علت کم‌عمق بودن آب در نزدیکی ساحل، ناچار در وسط دریا لنگر می‌انداختند تا مسافران و بارها با قایقی کوچک‌تر به بندر حمل شوند. چوب شمشاد ارزان بود، اما حمل و نقل، قیمت آن را بسیار بالا می‌برد. چوب شمشاد به مقدار زیاد از ولایات دریای کاسپین به روسیه (رستوف) و انگلستان (لیورپول) صادر می‌شد (کرزن، ۱۳۴۹: ۳۱۸/۱). از همین جنس چوب‌ها بود که نادرشاه، جان التون و هانوی را که در زمان وی از طرف کشور انگلستان برای مطالعه درباره صادرات ابریشم و منابع دیگر ایران آمده بودند را برای ساختن کشتی مأمور کرد. حتی براساس برخی منابع حداقل سه کشتی به سبک کشتی‌های اروپایی در بوشهر نیز ساخته شد و چوب ساخت این کشتی‌ها از چوب درختان شمال تهیه می‌شد.

کشتی‌هایی نیز از اروپاییان و اعراب محلی خریداری شد، در این میان دو کشتی ۴۰۰ تنی که بر روی هر یک ۲۰ عراده توپ نصب شده بود، از کمپانی هند شرقی انگلیس خریداری شد (پری، ۱۳۶۵: ۲۲۰). نادرشاه حتی دستور داده بود که یک کشتی به طول یکصد گز شاهی (هر گز معادل ۱۴۱ اینچ) بسازند. از آنجا که به گفته نماینده کمپانی هند شرقی انگلیس، کشتی‌های چوبی با چنین طولی در بدنه، نامقاومی دارند، بدنه نیمه تمام آن حتی تا اوایل دوره قاجاریه در سواحل بوشهر باقی بود (رائین، ۱۳۵۰: ۶۵۱).

نادر در ساخت کشتی و قایق نه تنها از درودگران ایرانی، بلکه ملیت‌های دیگر به ویژه هندی استفاده می‌کرد که با کمک درودگران ایرانی تهیه شد و از ملوانان هندی و بلوچ نیز در ناوگان خود استفاده می‌کرد (مقتدر، ۱۳۳۹: ۱۲۶). همچنین استفاده از دریانوردان اروپایی نیز مورد توجه دولت نادر بود، زیرا که آنان همان‌طور که اشاره شد، تجارب ارزنده‌ای در سفر با کشتی داشتند. در این دوره عناوین و مناصب نظامی خاص آنان نیز استفاده شده و نشانه استفاده از مناصب و عناوین فرنگی در نیروی دریایی نادر را می‌توان در متن فرمان حکومت و دریاسالاری که برای لطیف خان صادر کرده است، دید. آنجا که او را به عنوان قبودان کل سواحل و بنادر سرافراز می‌کند که قطعاً قبودان همان کاپیتان فرنگی است و مترادف با ناو سروان نیروی دریایی است. اگر هم خود نادر از این عناوین اطلاع نداشت، باز هم توجه فرماندهان و مشاوران وی

همچون میرزا مهدی‌خان استرآبادی، نویسنده فرمان که از ادبای زبردست عصر نادری است، شایسته است (سرداور، ۱۳۵۴: ۲۷۱).

### ۶- کشتی مکشوفه در سواحل چمخاله لنگرود

در نزدیکی روستای لِه‌رود و به فاصله‌ی ۷ کیلومتری شمال شهرستان رودسر، از توابع شهرستان لنگرود در شرق استان گیلان، بقایای یک کشتی چوبی مدفون شده، بر اثر طغیان رودخانه آشکار گردید. این کشتی به فاصله‌ی ۵۰۰ متری از جنوب دریا و در نزدیکی رودخانه لنگرود، به حالت ایستا با جهت شمالی-جنوبی واقع شده است. بخش گسترده این کشتی هنوز در زیر املاح ساحلی و تنها بخشی از دماغه آن در کنار آب رودخانه قابل مشاهده است. ارتفاع بخش آشکار کشتی بالاتر از سطح آب رودخانه ۱/۱۰ متر و درون آب ۱/۲۰ متر است که جمعاً حدود ۲/۳۰ متر از ارتفاع دماغه کشتی قابل تشخیص است و در نهایت آنچه از کشتی چمخاله قابل مشاهده و بررسی است ۳/۵۰ تا ۴/۳۰ متر از موج‌شکن است. تیرک موج‌شکن کشتی ۹۰ در ۳۰ سانتی‌متر ضخامت دارد و بزرگی این الوار نشان‌دهنده‌ی ابعاد بزرگ این کشتی است. تعداد تیرک‌های تشکیل‌دهنده اسکلت کشتی به فاصله‌ی ۸۰ سانتی‌متر از یکدیگر از جنس الوار چوب نشان‌دهنده ساختار استوار و حجیم آن است (شکل ۱ و ۲)؛ همچنین با توجه به ابعاد و اندازه‌ها شاید بتوان طول این کشتی را حدود ۳۰ متر در نظر گرفت (توقیفیان، ۱۳۹۴: ۹۴).



شکل ۱- نمایی از کشتی غرق‌شده و مدفون ساحل لِه‌رود چمخاله لنگرود (نگارندگان)



شکل ۲- بخشی (شاید دهانه توپ جنگی) از کشتی غرق شده ساحل لهرود چمخاله لنگرود (نگارندگان)

بنا بر اطلاعات شفاهی کارشناسان میراث فرهنگی استان گیلان، در سال‌های گذشته، نمونه‌ی دیگری از کشتی در سواحل چمخاله توسط یکی از باستان‌شناسان استان به نام صدر کبیر کشف شد و مورد کاوش و بررسی قرار گرفت (جهانی، ۱۳۹۹: گفتگو شفاهی). اما هیچ گزارشی کاوشی از آن منتشر نشده است، شواهد حاکی از شباهت‌های کشتی کاوش شده با کشتی مکشوفه در سال‌های اخیر است. چنین به نظر می‌رسد که این باستان‌شناس بعد از کاوش کشتی باستانی که به فاصله چند صد متری از نمونه اخیر و در آن سوی رودخانه قرار داشته است، به دلیل نبود امکانات لازم برای جابجایی کشتی، مجدداً سطح آن را با ماسه‌های ساحلی پوشانده است.

طی بازدیدی که نگارندگان در خردادماه سال ۱۳۹۹ از کشتی داشتند، نشان می‌دهد که به دلیل بی‌توجهی ساکنین منطقه و میراث فرهنگی به این اثر تاریخی، رو به تخریب است و امید از در آینده‌ای نزدیک بررسی‌های ویژه‌ای در این باب صورت گیرد، چرا که انجام کاوش‌های باستان‌شناسی و حفاظت کشتی می‌تواند اطلاعات ارزشمندی در ارتباط با ساختار کشتی‌های باستانی دریای کاسپین و تاریخ ساخت این کشتی در اختیار ما قرار دهد. با توجه به کشف حداقل دو کشتی چوبی بزرگ در محدوده سواحل چمخاله در روستای لهرود چنین به نظر می‌رسد که این رودخانه به‌عنوان لنگرگاه و یا کشتی‌سازی مورد استفاده بوده است؛ اگرچه اثبات این فرضیه‌ها نیازمند مطالعات تکمیلی و انجام کاوش‌های باستان‌شناسی است. با توجه به منابع جغرافیای تاریخی کمک زیادی به شناخت و روشن شدن تاریخ کشتی مشکوفه در سواحل چمخاله خواهد کرد.

## ۷- کارخانه کشتی‌سازی و سرانجام آن

همانطور که قبلاً بدان اشاره شد، نادر در پی لشکرکشی به داغستان و به هنگامی که با کمبود آذوقه مواجه شده بود به سودمندی وجود یک نیروی دریایی منظم در دریای کاسپین پی برده بود (هانوی، ۱۳۴۶: ۲۷۲). به عقیده فلور، نادر در حدود همان زمانی که در پی ایجاد ناوگان در خلیج فارس بود، او برای فراهم کردن تدارکات شهر گنجه در قفقاز که آن را در محاصره داشت سخت در مضیقه بود. با در نظر گرفتن این واقعیت بود که نادرشاه جان التون انگلیسی را با نام جمال‌بیگ



مأمور تأسیس نیروی دریایی شمال کرد و در سال ۱۳۳۸ م. / ۱۱۵۱ ه. ق. محمدحسین خان را به مقام کاپیتان‌باشی یا دریاسالار دریای کاسپین منصوب کرد، دریاسالاری که معلوم نیست آیا ناوگانی داشت یا نه (فلور، ۱۳۶۸: ۳۷).

سایکس می‌نویسد: «التون مرکز ستاد خود را در لنگرود تأسیس کرد و برای از بین بردن تمام مشکلات به‌طور جدی مشغول به کار شد. الوارها را از جنگل برید و به ساحل رسانید، پارچه‌های بادبان را از پنبه بافت و طناب‌ها را از لیف کتان درست کرد و چون در آن نواحی لنگر پیدا نمی‌شد، لذا به تجسس پرداخت و تهیه کرد. کشتی‌هایی در زمان نادر به دستور جان التون ساخته می‌شدند، عموماً از الوار قیراندود بودند. اهالی محل که بدون مزد کار می‌کردند، نسبت به این بیگاری و کار اجباری بدون اجرت، سخت دشمن بودند. اما التون توانست یک کشتی که بیست‌وسه توپ داشت بسازد و به آب اندازد. این کشتی که حتی از کشتی‌های روسی نیز بهتر ساخته شده بود، نادر نامگذاری شد» (سایکس، ۱۳۵۶: ۲۲۵/۲).

نادرشاه هم فرمان داد که کشتی‌های روسی مستقر در دریای کاسپین می‌بایست به این کشتی سلام دهند. با این حال التون طرح‌های بزرگ‌تری در سر داشت و به فکر ساخت حداقل سی ناو دیگر بود! همچنین وی آموزش به کارکنان ایرانی و ذخیره مهمات و تدارکات را هم آغاز کرده بود. نادر با کمک تاجری به نام «مانگو گراهام» پانزده تن قلع برای توپخانه شاه فراهم آورد و با شرکت در عملیات شناسایی، محل‌های مناسب برای انجام عملیات جنگی در سواحل کاسپین را هم مشخص کرد، علاوه بر این موارد التون در اقدامی تقدیرآمیز دو کشتی حامل برنج را به سربازان ایرانی مستقر در سواحل باکو رساند و کمی بعد به دستور نادر به کمک کاپیتان وودروف اقدام به نقشه‌برداری از سواحل جنوب‌شرقی کاسپین نمود. روسیه که با نگرانی و خشم، اقدامات التون و روند قدرت‌یابی ایران در دریای کاسپین را زیر نظر داشت، جهت بازداشتن او از ادامه همکاری با ایران فشارهای زیادی به کمپانی مسکو و دولت انگلستان وارد نمود. در آن زمان هنوز برای انگلستان فرصتی فراهم نشده بود تا چهره مزدور و خشن استعماری خود را آشکار کند، در واقع انگلیسی‌ها در این زمان هنوز بازرگانانی تازه‌وارد در منطقه بودند که خود را مجبور می‌دیدند با گلایه‌های فراوان کالاهای سفرای ایرانی و هندی را به رایگان حمل کنند. در این موقعیت بسیار شکننده، اصلی‌ترین سیاستشان تطمیع شاهان و خوانین محلی و پرهیز کامل از هرگونه فعالیتی بود که باعث بدگمانی قدرتمندان محلی و از دست دادن موقعیت تجاری‌شان شود. در راستای چنین سیاستی بود که انگلیسی‌ها سعی می‌کردند خود را درگیر طرح‌های نادرشاه برای تشکیل و قدرتمند کردن ناوگان دریایی‌اش نکنند، زیرا از یک سو همین ناوگان می‌توانست در آینده‌ای نه‌چندان دور رقیبی در کسب‌وکار تجاری‌شان شود و از سویی دیگر حساسیت و دشمنی سایر شرکا آنها در منطقه یعنی عثمانی، روسیه را برانگیزد.

از این رو زمانی که نادر با به‌کارگیری التون دست به ساخت کشتی و تشکیل نیروی دریایی در دریای کاسپی شد و متعاقب آن فشارها و تهدیدهای روسیه، مقامات و بازرگانان انگلیسی که کلیت تجارت خود در روسیه را درخطر می‌دیدند، ابتدا جانس هنوی را برای بررسی اقدامات التون به ایران فرستاده و سعی کردند با وعده و وعید او را از ادامه کار بازدارند. هنوی اقدامات جان التون را برای آینده تجارت انگلستان بسیار زیان‌بار تشخیص داد و سعی کرد او را از ادامه همکاری با نادر منصرف کند. با شکست تلاش‌های هنوی (سایکس، ۱۳۵۶: ۲۲۵/۲) و پافشاری التون بر تصمیم خود، وزیرمختار انگلستان در سن‌پترزبورگ که احتمال مقابله به مثل روس‌ها و از بین رفتن امتیازهای تجاری در روسیه را بسیار جدی می‌دید، به التون پیشنهاد کرد که در مقابل مبلغی گزاف و یا پذیرفتن مقامی در نیروی دریایی سلطنتی از ایران خارج شود، اما این انگلیسی ماجراجو و بی‌احتیاط سرسختانه به خدمت خود ادامه داد.

نادر که به خوبی از فشارها بر التون آگاه بود، حکمی صادر کرد که نشان از قدرشناسی وی از اقدامات این مرد انگلیسی‌تبار داشت: «شایسته‌ترین مسیحیان» اجازه ندارد ایران را ترک کند، چون لازم است در نوروز آینده در دربار ما حضور یابد و کارهای ناوگان ما را بر مبنای صحیحی صورت دهد» (طاهری، ۱۳۵۴: ۱۹۸). این حکم می‌توانست التون را تا حدودی از فشارها و اتهام‌ها برهاند چرا او می‌توانست این‌گونه وانمود کند که خدمت به نادرشاه تحت فشار و اجبار صورت می‌گیرد (طاهری، ۱۳۵۴: ۲۰۹). التون انگلیسی که به طلب سود بیشتر به سواحل ایران قدم گذاشته بود، با چنان اصراری

همه پیشنهادات دولت متبوعش را رد می‌کرد و در نهایت سختی و مشقت، سرسختانه در پی ساخت و تکمیل کشتی جهت خدمت به دولت ایران بود. در این سو نادر نیز همواره از او و خدماتش قدردانی می‌نمود و او را مورد حمایت کامل خود قرار می‌داد.

با مرگ نادر و گرفتار شدن دوباره کشور در آشوب و هرج و مرج، ضمن پیگیری نشدن طرح‌های او، التون نیز در وسط مخاطرات همه‌جانبه رها شد. روس‌ها که از اقدامات او بسیار خشمگین بودند، علیه التون دسیسه‌هایی کردند تا آنکه با توجه به نارضایتی‌های محلی و احتمالاً توطئه‌های روس‌ها، به جان التون سوء قصد شد که البته جان سالم به دربرد. اما نهایتاً در جنگ قدرت حکام محلی، او را به بهانه عدم حمایت از حاکم وقت گیلان دستگیر و علی‌رغم تأمینی که به او داده بودند او را اعدام کردند (طاهری، ۱۳۵۴: ۲۲۱). در واقع، نیروی دریایی نادرشاه در خلیج فارس و دریای خزر بعد از مرگ وی نابود شده و کشتی‌های فراهم شده بین دریاسالاران وی و برخی حکام مرزنشین تقسیم می‌گردد (امین، ۱۳۷۰: ۳۵).

### نتیجه‌گیری

بررسی وضعیت دریایی و تجارت در دوران فترت پس از سقوط صفویه تا پادشاهی نادر حکایت از رکود بازرگانی و فعالیت‌های دریایی بالخصوص در حوزه‌ی دریای کاسپین دارد که نتیجه طبیعی حکومتی ضعیف و کشوری هرج و مرج زده بود. افزون بر این کمپانی‌های اروپایی، نیروهای محلی قدرتمند و به دور از نظارت حکومت مرکزی، گیلان را جولانگاه مطامع خود قرار داده بودند. در این شرایط لزوم روی کار آمدن حکومتی متمرکز و مقتدر بیش از پیش احساس می‌شد. این مهم توسط نادرشاه افشار در چهارمین دهه از قرن هجدهم میلادی به دست آمد. او افغان‌های غلزائی را از ایران اخراج کرد. نیروهای متجاوز عثمانی و روسی را سر جای خودشان نشاند و مرزهای ایران را به حدود تاریخی آن رساند، حتی فراتر از آن تا شبه‌قاره هند لشکر کشید. ثروت سرشار هند و قدرت نظامی بالای ایران، امنیت و آرامش دوره نادری انگیزه‌ای شد تا حضور قدرتمندانه ایران در زمینه‌های بازرگانی و دریاداری دگربار به منصفی ظهور رسد.

این افتخار برای نادرشاه باقی است که او اولین فردی بود که در تاریخ ایران پس از اسلام نیروی دریایی ایران را در آب‌های شمال و جنوب احیاء کرد. نادر با استخدام جان التون که تاجر، دریانورد و کشتی‌ساز معروف انگلیسی بود اقدامات ارزنده‌ای در سواحل جنوبی دریای کاسپین ایجاد کرد؛ وی دو پایگاه کشتی‌سازی در بندر چمخاله‌ی لنگرود و مشهدسر (بابلسر امروزی) انتخاب کرد و در آنجا شروع به کار کرد. متون تاریخی و شواهد باستان‌شناختی گواه این ادعا است. وجود پایگاه کشتی‌سازی در بندر چمخاله لنگرود و حضور تاجر اروپایی و تجارت ابریشم، قدرت ایران را در آب‌های دریای کاسپین برقرار کرد و سرزمین‌های شمال ایران و به‌طور کلی سواحل جنوبی دریای کاسپی را تحت تسلط ایران در آورد.

امنیت و آرامش در آب‌ها و کرانه‌های این قسمت از ایران را که موجب رونق تجارت در بیشتر ایام پادشاهی نادرشاه شد. امنیتی که در نتیجه این اقدامات تا حدودی در راه‌های دریایی، مسیرهای بازرگانی کرانه‌ای و پس‌کرانه‌های دریای کاسپین حاصل شد به همراه کوشش‌های نادرشاه در تشویق تاجر داخلی و بازرگانان خارجی به ویژه تجدید امتیازات تجاری کمپانی اروپایی با تسهیلات بازرگانی جدید برای آنها موجب رونق نسبی امر داد و ستد در سواحل بندر چمخاله لنگرود و مناطق همجوار آن گردید و آن را بایستی مرهون حضور این نیرو دانست. هر چند، مدت ایران‌مداری پادشاه افشار آنقدر نبود که بتواند تأسیسات قوی مملکت‌داری و جهانگیری بنیان نهد و برای آنچه به وجود آورده بود، پایگاهی مادی و سیاسی استواری ایجاد کند.

تلاش‌ها و اقدامات نادر در سواحل جنوبی دریای کاسپین به نتیجه نرسید، چرا که چندی پس از قتل او، ناوگان دریایی از هم پاشید و بعد از برچیده شدن دارالتجاره انگلیس که پایگاه کشتی‌سازی را در سواحل جنوبی دریای کاسپین بنا کرده بودند، تاجر روس تمام تولیدات گیلان را به روسیه حمل و نقل می‌کرده و از این بابت متمکن شدند و بار دیگر سرکشان، سواحل و بنادر را عرصه تاخت و تاز خود قرار دادند، اما آنچه محرز است، آثار مثبت تلاش‌های او بعدها در دوران زندیان

نیز برقرار مانده و بقایای دست کم چند کشتی به گل نشسته در سواحل دریای کاسپین همچون لِه‌رود نمادی از لزوم توجه به امور دریانوردی و تجارت در بندر لنگرود برای ایران‌مداران بعدی بود.

## منابع

۱. اتکین، موریل. (۱۳۸۲). *روابط ایران و روس*. ترجمه محسن خادم. تهران: مرکز نشر دانشگاهی.
۲. استریکلر، جیمز. (۱۳۸۲). *روسیه تزاری*. ترجمه مهدی حقیقت‌خواه. تهران: ققنوس.
۳. اولیویه، گیوم آنتوان. (۱۳۷۱). *سفرنامه اولیویه*. ترجمه محمدطاهر میرزا، تصحیح غلامرضا وره‌رام. تهران: اطلاعات.
۴. اولتاریوس، آدام. (۱۳۶۳). *سفرنامه آدام اولتاریوس*. ترجمه احمد به‌پور. تهران: ابتکار.
۵. آصف‌الدوله، میرزا عبدالوهاب‌خان. (۱۳۷۷). *اسناد میرزا عبدالوهاب‌خان آصف‌الدوله*. به کوشش عبدالحسین نوایی و نیلوفر کسری، تهران: موسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران.
۶. بامداد، مهدی. (۱۳۶۳). *شرح حال رجال ایران*. جلد پنجم. تهران: زوار.
۷. پری، جان. (۱۳۶۵). *کریم خان زند*. ترجمه علی‌محمد ساکی. تهران: میراث ملل.
۸. تکتاندرفون دریا، ژرژ. (۱۳۵۱). *ایتیریسیکوم: گزارش سفارتی به دربار شاه عباس اول*. ترجمه محمود تفضلی. تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
۹. توفیق‌ان. حسین. (۱۳۹۴). «پژوهشی در تاریخ دریانوردی دریای مازندران با تأکید بر ساختار کشتی‌های بومی». *مطالعات هنر بومی*. شماره ۴: صص. ۷۹-۱۰۶.
۱۰. توفیق‌ان، حسین. (۱۳۹۷). «مطالعه نوسانات سطح آب دریا و تأثیر آن بر بنادر تاریخی، کشتیرانی و دریانوردی دریای خزر (مازندران)». *مطالعات باستان‌شناسی پارسه*. شماره ۵: صص. ۴۹-۶۴.
۱۱. جواد، حسن. (۱۳۷۸). *ایران از دیده سیاحان اروپایی*. جلد اول. تهران: بوته.
۱۲. خودزکو، الکساندر. (۱۳۸۵). *سرزمین گیلان*. ترجمه سیروس سهامی. تهران: پیام.
۱۳. رایینو، هاسنت لویی. (۱۳۷۴). *ولایات دالمز ایران، گیلان*. ترجمه محمدتقی پوراحمدجکتاجی و رضا مدنی. رشت: گیلکان.
۱۴. رائین، اسماعیل. (۱۳۵۰). *دریانوردی ایرانیان*. تهران: خانه سکه.
۱۵. رنفریو، کالین؛ و بان، پل. (۱۳۹۰). *مفاهیم بنیادی در باستان‌شناسی*. ترجمه اکبر پورفرج و سمیه عدیلی. تهران: سمیرا.
۱۶. ژوبر، پیرآمدی. (۱۳۵۰). *مسافرت به ارمنستان و ایران*. ترجمه علیقی اعتماد. تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
۱۷. سایکس، سر پرس. (۱۳۵۶). *تاریخ ایران*. جلد دوم. ترجمه سیدمحمدتقی فخرداعی‌گیلانی. تهران: افسون.
۱۸. سرداور، ابوتراب. (۱۳۵۴). *تاریخ نظامی و سیاسی دوران نادرشاه*. تهران: ستاد ارتش.
۱۹. سرنا، کارلا. (۱۳۶۳). *مردم و دیدنی‌های ایران*. ترجمه غلامرضا سمیعی. تهران: نشر نو.
۲۰. سعادت‌مهر، محمدامین؛ کوهستانی‌اندرزی، حسین؛ هاشمی‌زرچ‌آباد، حسن؛ و جوزی، زهره. (۱۳۹۹). «آغاز امارت اسحاق بن احمد سامانی (۳۰۱ ه.ق.) در سمرقند با استناد بر شواهد سکه‌شناسی». *پژوهش‌های باستان‌شناسی ایران*. دوره ۱۰، شماره ۲۷: صص. ۱۷۳-۱۸۸.
۲۱. السعدی، احمد بن ماجد. (۱۳۷۲). *الفوائد فی اصول علم البحر و القواعد و الفصول*. ترجمه احمد اقتداری. تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.

۲۲. سیف، احمد. (۱۳۸۰). *استبداد مسئله مالکیت و انباشت سرمایه در ایران*. تهران: رسانش.
۲۳. سیوری، راجر. (۱۳۷۹). *ایران عصر صفوی*. ترجمه کامبیز عزیزی. تهران: نشر کتاب.
۲۴. شاردن، ژان. (۱۳۵۰). *سیاحت‌نامه شاردن*. جلد چهارم. ترجمه محمد عباسی. تهران: امیرکبیر.
۲۵. شانی‌نوف، نون بریان. (۱۳۵۷). *تاریخ روسیه*. ترجمه خانابا بیانی. تهران: دانشگاه تهران.
۲۶. شرلی، آنتونی و رابرت. (۱۳۷۸). *سفرنامه برادران شرلی*. ترجمه آوانس، به کوشش علی دهباشی. تهران: به‌دید.
۲۷. طاهری، ابوالقاسم. (۱۳۵۴). *تاریخ روابط بازرگانی و سیاسی انگلیس و ایران از دوران فرمانروایی مغولان تا پایان عهد قاجاریه*. تهران: انجمن آثار ملی.
۲۸. عباسی، هوشنگ. (۱۳۸۵). *گیلان در سفرنامه‌های سیاحان ایرانی*. رشت: دانشنامه فرهنگ و تمدن گیلان.
۲۹. عظیمی، ناصر. (۱۳۸۱). *تاریخ تحولات اجتماعی-اقتصادی گیلان*. رشت: گیلکان.
۳۰. عیسوی، چارلز. (۱۳۶۳). *تاریخ اقتصادی ایران*. ترجمه یعقوب آژند. تهران: گستره.
۳۱. فاخته‌جوبنه، قربان. (۱۳۸۳). *کرنولوژی تاریخ گیلان*. رشت: نشر گیلان.
۳۲. فلور، ویلم. (۱۳۶۸). *حکومت نادرشاه*. ترجمه ابوالقاسم سری. تهران: توس.
۳۳. کرزن، جرج ناتانیل. (۱۳۴۹). *ایران و قضیه ایران*. جلد دوم. ترجمه غلامعلی وحیدمازندرانی. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
۳۴. کمپفر، انگلبرت. (۱۳۵۰). *سفرنامه کمپفر*. ترجمه کیکاووس جهان‌داری. تهران: خوارزمی.
۳۵. لاکهارت، لارنس. (۱۳۴۳). *انقراض سلسه صفویه و ایام استیلای افغانه در ایران*. ترجمه مصطفی قلی‌عماد. تهران: تابان.
۳۶. مارکوپولو. (۱۳۵۰). *سفرنامه مارکوپولو*. ترجمه حبیب‌الله صحیحی. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
۳۷. مرعشی، سیدظهیرالدین. (۱۳۴۵). *تاریخ طبرستان و رویان و مازندران*. تصحیح محمدحسین تسبیحی. تهران: موسسه مطبوعاتی شرق.
۳۸. مرعشی، سیدظهیرالدین. (۱۳۴۹). *تاریخ گیلان و دیلمستان*. تصحیح منوچهر ستوده. تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
۳۹. مشفق‌فر، ابراهیم. (۱۳۸۴). «*روند تاریخی فرمانروایی و حاکمیت قدرت‌های ساحلی بر دریای خزر*». مجله *دانشکده علوم انسانی (دانشگاه امام حسین)*. شماره ۵۶: صص. ۸۱-۱۱۰.
۴۰. مقتدر، غلامحسین. (۱۳۳۹). *نبردهای بزرگ نادرشاه*. تهران: نشر تابان.
۴۱. مقدسی، محمد بن احمد. (۱۳۶۱). *احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم*. ترجمه علینقی منزوی. تهران: شرکت مولفان و مترجمان.
۴۲. مکزی، چارلز فرانسیس. (۱۳۵۹). *سفرنامه شمال*. ترجمه منصوره اتحادیه. تهران: گستره.
۴۳. منشی‌ترکمان، اسکندربیک. (۱۳۸۶). *تاریخ عالم‌آرای عباسی*. تصحیح ایرج افشار. تهران: امیرکبیر.
۴۴. نفیسی، سعید. (۱۳۸۴). *تاریخ اجتماعی و سیاسی ایران در دوره معاصر*. تهران: اهورا.
۴۵. هنوی، جونس. (۱۳۴۶). *زندگی نادرشاه*. ترجمه اسماعیل دولت‌شاهی. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.

## References

1. Abbasi, H. (2006). *Gilan in Travelogues of Iranian Tourists*. Rasht: Encyclopaedia of Culture and Civilization of Gilan. [Persian]
2. Al-Maqdisi, M. (1982). *Ahsan Al-Taqaşim Fi Ma'Rifat Al-Aqalim*. Tr. A. N. Monzavi. Tehran: Authors and Translators Company. [Persian]

3. Al-Saadi, A. (1993). *Benefits in the Principles of Marine Science, Rules and Seasons*. Tr. A. Eghtedari. Tehran: Society for the National Heritage of Iran. [Persian]
4. Asif al-Daula, A. (1998). *Documents of Mirza Abd al-Wahab Khan Asif al- Daula*. Ed. A. Navaei & N. Kasra. Tehran: Institute of Contemporary History Studies of Iran. [Persian]
5. Atkin, M. (2003). *Relations Between Iran and Russia*. Tr. M. Khadem. Tehran: Academic Publishing Center. [Persian]
6. Azimi, N. (2002). *The History of Socio-Economic Developments in Gilan*. Rasht: Gilakan. [Persian]
7. Bamdad, M. (1984). *Biography of Iranian Men*. Vol. 5. Tehran: Zavar. [Persian]
8. Chardin, J. (1971). *Chardin's Travelogue*. Vol. 4. Tr. M Abbasi. Tehran: Amir Kabir. [Persian]
9. Chodźko, A. (2006). *The Land of Gilan*. Tr. S. Sahami. Tehran: Payam. [Persian]
10. Curzon, G. N. (1970). *Iran and the Case of Iran*. Vol. 2. Tr. G. A. Vahid Mazandarani. Tehran: Book Translation and Publishing Company. [Persian]
11. Fakhte Jobane, G. (2004). *Chronology of Gilan History*. Rasht: Gilan Publishing. [Persian]
12. Floor, W. (1989). *Nadir Shah's Rule*. Tr. A. Serri. Tehran: Tous. [Persian]
13. Hanwey, J. (1753). *An Historical Account of the British Trade Over the Caspian Sea with the Revolutions of Persia*. Landon: Dodsley.
14. Hanwey, J. (1967). *The Life of Nadir Shah*. Tr. E. Dolatshahi. Tehran: Book Translation and Publishing Company. [Persian]
15. Issawi, C. P. (1984). *Economic History of Iran*. Tr. Y. Azhend. Tehran: Gostareh. [Persian]
16. Jaubert, P. A. (1971). *Traveling to Armenia and Iran*. Tr. A. Etemad. Tehran: Bonyad-e Farhang-e Iran. [Persian]
17. Javadi, H. (1999). *Iran from the Point of View of European Tourists*. Vol. 1. Tehran: Bote. [Persian]
18. Kaempfer, E. (1971). *Kempfer's Travelogue*. Tr. K. Jahandari. Tehran: Kharazmi. [Persian]
19. Lockhart, L. (1964). *Extinction of the Safavid Dynasty and the Days of Afaghene Conquest in Iran*. Tr. M Qoli Emad. Tehran: Taban. [Persian]
20. Mar'ashi, Z. (1966). *History of Tabaristan, Royan and Mazandaran*. Ed. M. H. Tasbihi. Tehran: Sharq Press Institute.
21. Mar'ashi, Z. (1971). *History of Gilan and Dilmistan*. Ed. M. Sotoudeh. Tehran: Bonyad-e Farhang-e Iran. [Persian]
22. Marco Polo. (1971). *Travelogue of Marco Polo*. Tr. H. Sahihi. Tehran: Book Translation and Publishing Company. [Persian]
23. McKinsey, C. F. (1980). *Northern Travelogue*. Tr. M. Etehadie. Tehran: Gostareh. [Persian]
24. Moqtader, G. H. (1960). *Great Battles of Nadir Shah*. Tehran: Taban. [Persian]
25. Moshfeqifar, E. (2005). "Historical Trend of the Rule and Sovereignty of the Coastal Powers Over the Caspian Sea". *Journal of Faculty of Human Sciences (Imam Hossein University)*. No. 56: pp. 81-110. [Persian]
26. Munshi Turkman, I. B. (2007). *Tarikh-e Alam-ara-ye Abbasi*. Ed. I. Afshar. Tehran: Amir Kabir. [Persian]

27. Nafisi, S. (2005). *Social and Political History of Iran in the Contemporary Period*. Tehran: Ahura. [Persian]
28. Olearius, A. (1984). *Travelogue of Adam Olearius*. Tr. A. Behpour. Tehran: Ebtakar. [Persian]
29. Olivier, G. A. (1992). *Olivier's Travelogue*. Tr. Mohammad Tahir Mirza, Ed. G. R. Varahram. Tehran: Ettela'at. [Persian]
30. Perry, J. (1986). *Karim Khan Zand*. Tr. A. M. Saki. Tehran: Miras Melal. [Persian]
31. Rabino, H. L. (1995). *Dalmarz Provinces of Iran, Gilan*. Tr. M. T. Pourahmad Jaktaji & R. Madani. Rasht: Gilakan. [Persian]
32. Raean, E. (1971). *Iranian Seafaring*. Tehran: Khane Seke. [Persian]
33. Renfrew, C.; & Bahn, P. G. (2011). *Basic Concepts in Archaeology*. Tr. A. Porfaraj & S. Adili. Tehran: Samira. [Persian]
34. Saadat Mehr, M. A.; Koohestani, H.; Hashemi, H.; & Jozi, Z. (2020). "The Beginning of Ishaq Ibn Ahmad Samani's Emirate (301 A.H.) in Samarqand Based on Numismatics Evidence". *Pazhohesh-ha-ye Bastanshenasi Iran*. Vol. 10, No. 27: pp. 173-188. [Persian]
35. Sardavar, A. (1975). *Military and Political History of Nadir Shah Era*. Tehran: Army Headquarters. [Persian]
36. Savory, R. (2000). *Safavid Era Iran*. Tr. K. Azizi. Tehran: Nashr-e Ketab. [Persian]
37. Seif, A. (2001). *The Tyranny of Ownership and Capital Accumulation in Iran*. Tehran: Resanesh. [Persian]
38. Serena, C. (1984). *Iran's People and Sights*. Tr. G. R. Samii. Tehran: Nashr-e Nou. [Persian]
39. Shaninouva, N. B. (1978). *History of Russia*. Tr. K. Bayani. Tehran: University of Tehran. [Persian]
40. Shirley, A; & Shirley, R. (1999). *Shirley Brothers Travelogue*. Tr. Avans, Ed. A. Dehbash. Tehran: Behdid. [Persian]
41. Strickler, J. (2003). *Tsarist Russia*. Tr. M. Haqiqat Khah. Tehran: Qoqnoos. [Persian]
42. Sykes, P. (1977). *History of Iran*. Vol. 2. Tr. M. T. Fakhrdae Gilani. Tehran: Afsoon. [Persian]
43. Taheri, A. (1975). *The History of Commercial and Political Relations Between England and Iran from the Reign of the Mongols to the End of the Qajar Period*. Tehran: Society for the National Heritage of Iran. [Persian]
44. Tectander von der Jabel, G. (1972). *Iter Persicum: (Embassy Report to the Court of Shah Abbas I)*. Tr. M. Tafzali. Tehran: Bonyad-e Farhang-e Iran. [Persian]
45. Tofighian, H. (2015). "A Research on the History of Seafaring of Mazandaran Sea with Emphasis on the Structure of Native Ships". *Honar Bomi*. No. 4: pp. 79-106. [Persian]
46. Tofighian, H. (2018). "The Study of Sea Level Fluctuations and its Effect on the Historical Ports, Shipping and Navigation of the Caspian Sea (Mazandaran)". *Parseh Journal of Archaeological Studies*. No. 5: pp. 49-64. [Persian]