



Shahid Beheshti University  
Faculty of Literature and Human Sciences  
Department of History

**Journal of History of Iran**  
Vol 19, No 1, Spring and Summer 2026  
ISSN: 2008-7357 E-ISSN: 2588-6916



DOI: <https://doi.org/10.48308/irhj.2026.243216.1486>

## Research Paper

# Striving for Maritime Supremacy: Nader Shah, John Elton, and Imperial Rivalries in the Caspian Sea

Goodarz Rashtiani 

Assistant professor, History department, University of Tehran, Tehran, Iran, Email: [rashtiani@ut.ac.ir](mailto:rashtiani@ut.ac.ir)

Received: 2026/01/08 PP 269-287 Accepted: 2026/03/10

## Abstract

This study examines the maritime policy of Nader Shah Afshar in the Caspian Sea during the 1740s within the context of Anglo-Russian rivalry and the role of John Elton in transferring European technical knowledge to the southern Caspian coast. The study argues that the establishment of a naval force should not be understood merely as a response to the logistical needs of the Dagestan campaign. Rather, it formed part of Nader Shah's broader strategy to assert Iranian sovereignty and challenge Russia's maritime dominance. By the early eighteenth century, Russia-benefiting from the reforms of Peter the Great and control of the Astrakhan-Volga corridor-had secured a durable strategic advantage and effectively turned the Caspian Sea into a sphere of influence. Drawing on Russian archival documents and British commercial reports, the findings show that Iran achieved limited success in transferring shipbuilding knowledge and conducting hydrographic surveys through the employment of John Elton and the establishment of shipyards at Chamkhaleh and Mashhadsar. However, the project remained fragile because of the shortage of specialized skills and its dependence on external supply routes. Russia perceived Elton's activities and the involvement of the Muscovy Company as a threat and adopted a policy of containment. This culminated in the imperial decree of 1746 prohibiting British trade through the Volga route, which disrupted the supply of naval equipment. After Nader Shah's assassination in 1747, the naval project rapidly declined.

**Keywords:** Nader Shah Afshar; Caspian Sea; John Elton; maritime policy; Russia; Britain.

**Citation:** Rashtiani, Goodarz. 2026. *Striving for Maritime Supremacy: Nader Shah, John Elton, and Imperial Rivalries in the Caspian Sea*, Journal of History of Iran, Spring and Summer, Vol 19, NO1, PP 269-287.



Copyright:2026 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

## **Introduction**

In the early eighteenth century, the Caspian Sea emerged as an important geopolitical zone in the interaction between regional and imperial powers. Control over maritime routes, ports, and commercial corridors in this inland sea was increasingly tied to broader questions of imperial logistics, commercial competition, and strategic mobility. In this context, Nader Shah's attempt to establish a naval presence in the Caspian Sea represented one of the most ambitious maritime initiatives undertaken by an Iranian ruler in the early modern period. The project aimed not only to strengthen Iran's military capacity but also to alter the balance of power that had gradually developed in favor of Russia following the collapse of the Safavid state.

## **Materials and Methods**

This study employs a historical-analytical methodology with an explanatory orientation, grounded in systematic triangulation of contemporaneous English sources, Russian data and scholarship, and Iranian/local textual and material evidence. The research proceeds in four structured stages. First, it reconstructs the geopolitical context of the Caspian region and explains the structural foundations of Russia's strategic advantage. Second, it analyzes Anglo-Russian rivalry across logistical, legal, and technical dimensions, drawing on parallel documentary corpora. Third, it examines Nader Shah's maritime policies and the technical and operational role of John Elton through cross-comparison of English, Russian, and Iranian accounts. Finally, it synthesizes the internal and external factors underlying the fragility and eventual collapse of the naval program, linking Russian pressures with the institutional breakdown that followed the political fragmentation after 1747. Through this integrated approach, the methodology ensures a rigorous, multi-perspectival reconstruction of events.

## **Result and Discussion**

In the early eighteenth century, the Caspian region underwent profound transformation driven by the expansion of Russian imperial power under Peter the Great. Russia's Persian campaign of 1722-1723 allowed it to seize key coastal cities such as Derbent and Baku, and by controlling the Astrakhan-Volga corridor, it integrated the Caspian Sea into its broader logistical and commercial network. This gave Russia long-term strategic leverage over trade and regional access. At the same time, Iran was experiencing political turmoil following the collapse of the Safavid dynasty. When Nader Shah rose to power in the 1730s,

he sought to rebuild Iran's military capacity and reassert control over crucial economic and strategic zones. Within this framework, establishing a naval presence in the Caspian Sea became central to his efforts to counterbalance Russian influence, secure trade routes, and protect the silk-producing provinces of northern Iran. A key element of this initiative was the recruitment of foreign technical expertise, most notably the English shipbuilder and navigator John Elton, whose experience in navigation and cartography was instrumental to the project. Under his direction, shipyards were established along the southern Caspian coast, particularly in Langarud and Mashhadsar, where several armed vessels were constructed. Elton also oversaw hydrographic surveys and mapping operations to improve navigation across the Caspian's complex coastal zones. These efforts marked one of the earliest attempts to introduce European naval technology into Iran.

Nonetheless, the project faced significant structural and logistical challenges. While Iran possessed natural resources such as timber, it lacked domestic production of essential shipbuilding components, including anchors, sails, and navigational instruments. As a consequence, the shipbuilding program relied heavily on imported materials that passed through Russian-controlled trade routes. This dependency created a serious strategic vulnerability, enabling Russia to manipulate or restrict the flow of critical equipment.

Simultaneously, the Caspian basin became the scene of Anglo-Russian commercial rivalry. British merchants, particularly those connected to the Muscovy Company, sought to trade European manufactured goods for Iranian silk via the Volga corridor, which was under Russian administrative control. Russia used quarantine regulations, customs procedures, and trade restrictions to exert pressure on British commercial activities. From the Russian perspective, Elton's cooperation with Nader Shah posed a geopolitical threat by transferring maritime expertise to Iran. In response, Russia intensified diplomatic and economic measures, culminating in 1746 with the revocation of British trading privileges along the Volga route. This decision severely disrupted the logistical foundations of Nader Shah's naval enterprise.

Domestically, the fleet-building program imposed economic strain on local communities, particularly in Gilan, where labor and resources diverted to shipbuilding disrupted agricultural and silk production cycles. Furthermore, the endeavor lacked strong institutional grounding: its success depended primarily on Nader Shah's personal authority rather than on stable administrative or naval institutions. Following Nader Shah's assassination in 1747 and the subsequent

fragmentation of central authority, these weaknesses quickly became evident. Shipyards were abandoned, naval facilities decayed, and the fleet disintegrated. Ultimately, Nader Shah's Caspian naval project represented an ambitious yet unsustainable attempt at military modernization—undermined by geopolitical constraints, dependence on foreign expertise, and the fragile institutional foundations of the eighteenth-century Iranian state.

## **Conclusion**

The failure of Nader Shah's naval project in the Caspian Sea cannot be explained solely by military factors or by the political instability that followed his death. Instead, it reflects a deeper structural imbalance between technological innovation and institutional capacity. While Iran succeeded in acquiring valuable shipbuilding knowledge and maritime expertise through cooperation with foreign specialists, the broader economic and administrative infrastructure required to sustain a permanent navy remained insufficient. At the same time, external geopolitical dynamics played a decisive role in shaping the outcome of the project. Russia's control over key logistical routes enabled it to limit the flow of resources necessary for Iranian naval development. Britain, although initially involved through the activities of its merchants and navigators, ultimately prioritized its diplomatic relationship with Russia and withdrew from active support of the Iranian initiative. Taken together, these factors illustrate the complex interaction between technology, logistics, and international politics in the history of maritime power. Nader Shah's attempt to create a navy in the Caspian Sea demonstrated the possibilities that could emerge from the transfer of technical knowledge and the mobilization of state resources. At the same time, the rapid collapse of this initiative illustrates the limits of such efforts when they are not supported by durable institutions, secure supply networks, and favorable geopolitical conditions.



دانشگاه شهید بهشتی  
دانشکده ادبیات و علوم انسانی  
گروه تاریخ

## مجله تاریخ ایران

سال ۱۹، شماره ۱، بهار و تابستان، ۱۴۰۵  
شاپا الکترونیکی: 2588-6916 شاپا: 2008-7357



DOI: <https://doi.org/10.48308/irjh.2026.243216.1486>

### مقاله پژوهشی

# تلاش برای برتری دریایی: نادرشاه، جان التون و رقابت‌های امپراتوری در دریای کاسپی

گودرز رشتیانی <sup>ID</sup>

استادیار گروه تاریخ، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه تهران، تهران، ایران. رایانامه: [rashtiani@ut.ac.ir](mailto:rashtiani@ut.ac.ir)

دریافت: ۱۴۰۴/۱۰/۱۸ صص ۲۶۹-۲۸۷ پذیرش: ۱۴۰۴/۱۲/۱۹

## چکیده

نوشتار حاضر در صدد بررسی سیاست‌های دریایی نادرشاه افشار در دریای کاسپی طی دهه ۱۱۵۰ق/۱۷۴۰م است و آن را در چارچوب رقابت‌های ژئوپولیتیک روسیه و بریتانیا و نقش جان التون در انتقال دانش و سازماندهی دریایی اروپایی به سواحل جنوبی این پهنه تحلیل می‌کند. فرض بنیادی پژوهش آن است که تأسیس ناوگان دریایی نادر نه صرفاً پاسخی لجستیکی به الزامات جنگ داغستان، بلکه بخشی از راهبرد دولت‌سازی وی برای اعمال حاکمیت ملی و درهم شکستن انحصار دریایی قدرت شمالی بود. روسیه پیشتر با اتکا به اصلاحات پتر اول و تثبیت محور آستاراخان-ولگا، مزیتی پایدار ایجاد کرده و دریا را به حوزه نفوذ تقریباً انحصاری خود تبدیل کرده بود. یافته‌های مبتنی بر اسناد آرشیوی روسیه و گزارش‌های بریتانیایی نشان می‌دهد که ایران اگرچه با استخدام جان التون و تأسیس کارگاه‌های چمخاله و مشهدسر در انتقال «دانش فنی» و «نقشه‌برداری» در کوتاه‌مدت موفق بود، اما کمبود مهارت‌های تخصصی، وابستگی شدید به گلوگاه‌های تأمین، و کنترل مرحله‌به‌مرحله روسیه، این پروژه را آسیب‌پذیر و شکننده ساخت. روسیه که حضور التون و فعالیت‌های کمپانی مسکوی را تهدیدی مستقیم برای انحصار ترانزیتی خود می‌دانست، سیاست «خفگی نرم» را به کار گرفت و با فرمان ۱۷۴۶م/۱۱۵۹ق مبنی بر ممنوعیت تجارت بریتانیا از مسیر ولگا، شریان حیاتی تأمین تجهیزات ناوگان ایران را عملاً مسدود کرد. با قتل نادرشاه در ۱۱۶۰ق/۱۷۴۷م و فروپاشی تمرکز سیاسی-مالی دولت، این طرح که فاقد ریشه‌های نهادی پایدار بود، از پشتیبانی ساختاری محروم شد و به سرعت رو به زوال رفت. برآیند این تجربه نشان داد که اراده سیاسی و انتقال فناوری، بدون «استقلال لجستیکی از محور ولگا» و در غیاب «دیپلماسی متوازن»، توانایی لازم برای مقابله با هم‌مونی دریایی تثبیت‌شده روسیه را فراهم نمی‌کند.

**واژه‌های کلیدی:** نادرشاه افشار؛ دریای کاسپی؛ جان التون؛ سیاست دریایی؛ روسیه؛ بریتانیا

**استناد:** رشتیانی، گودرز. ۱۴۰۵. تلاش برای برتری دریایی: نادرشاه، جان التون و رقابت‌های امپراتوری در دریای کاسپی، مجله تاریخ ایران، بهار و تابستان، سال ۱۹، شماره ۱، ۲۶۹-۲۸۷.



Copyright:© 2026 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

## مقدمه

در آغاز قرن هجدهم/اوایل ۱۱۰۰ق، دریای کاسپی از «حاشیۀ جغرافیا» به «کانون رقابت امپراتوری‌ها» تبدیل شد؛ زیرا برتری دریایی در این پهنه صرفاً محصول توان کشتی‌سازی نبود، بلکه از پیوند سه مؤلفه راهبردی شکل می‌گرفت: «دانش فنی» شامل نقشه‌برداری، هیدروگرافی و مهارت‌های ناوبری؛ «زیرساخت حقوقی-نهادی» شامل توانایی وضع تعرفه‌ها، مقررات و نظم اداری دریانوردی؛ و «مزیت لجستیکی» مبتنی بر کنترل هزینه، زمان و امنیت زنجیره تأمین. اصلاحات پتر اول و «چرخش به شرق» با تکیه بر محور آستاراخان-ولگا، این مزیت را برای روسیه تثبیت کرد و در دهه ۱۷۲۰م/۱۱۳۰ق با لشکرکشی ۱۷۲۲-۱۷۲۳م/۱۱۳۵-۱۱۳۶ق و اشغال گسترده سواحل ایرانی، به سطحی بی‌سابقه رساند (Hughes, 2002: 134-150). با این حال، اشغال برای روسیه «تصرف بی‌هزینه» نبود؛ دشواری تثبیت اداری-لجستیکی متصرفات سبب شد که در دهه بعد، روند بازپس‌گذاری آغاز شود. قرارداد رشت ۱۷۳۲م/۱۱۴۴ق بازگرداندن بخش‌هایی از سواحل جنوبی و استان‌های پیرامونی را رقم زد و قرارداد گنجه ۱۷۳۵م/۱۱۴۷ق عقب‌نشینی کامل روسیه را-در پیوند با نیاز آن کشور به ائتلاف‌سازی علیه عثمانی- نهایی کرد (Lockhart, 1958: 134-155; Axworthy, 2006: 34-57). این تحولات هم‌زمان با دگرگونی عمیق درونی ایران بود. فروپاشی صفویان و گسست نهادی ساحل جنوبی کاسپی را به‌شدت آسیب‌پذیر کرده و هزینه بازدارندگی را افزایش داده بود. در چنین بستری، برآمدن نادر و شکل‌گیری نظم سیاسی جدید در دهه ۱۷۳۰م/دهه ۱۱۴۰ق-و سپس اعلام سلطنت در ۱۷۳۶م/۱۱۴۸ق-امکان بازطرح «سیاست دریایی» را فراهم کرد. نکته اساسی آن است که این سیاست صرفاً به ضرورت‌های مقطعی، از جمله لجستیک جنگ داغستان، فروکاستنی نیست؛ زیرا شواهد برنامه‌ریزی دریایی نادر پیش از اوج‌گیری حضور او در داغستان دیده می‌شود و همچنین در کنار تلاش‌های او برای بازسازی قدرت دریایی در خلیج فارس قابل فهم است (Tucker, 2019: 144-147). در این افق، نادرشاه در کاسپی سه هدف به‌هم‌پیوسته را دنبال کرد: تأمین امنیت مرز شمالی و مهار تهدیدهای ساحلی و دریایی؛ کاهش فشار هزینه بر تجارت شمال، به‌ویژه در پیوندهای ایریشم-گیلان-مازندران؛ و ایجاد اهرم ژئوپلیتیکی در برابر انحصار روسیه (Tucker, 2019: 144-47). تحقق این منظومه نیازمند جذب یک «عامل دانش-سازمان‌دهی» از بیرون بود. جان التون-افسر، کشتی‌ساز و کارتوگراف انگلیسی-به این منظور فراخوانده شد و کارگاه‌های چمنخاله لنگرود و مشهدسر/بابلسر به کانون فعالیت او تبدیل گردید. در فاصله ۱۷۴۳-۱۷۴۵م/۱۱۵۶-۱۱۵۸ق، ساخت شناورهای توپ‌دار، شکل‌گیری زنجیره‌های تأمین محلی و انجام مساحی هیدرو-کارتوگرافیک سواحل، توان عملیاتی ایران را در کوتاه‌مدت ارتقا داد

(Postnikov, 1996: 78-82; Tucker 2019, 147;); مسئله محوری این پژوهش آن است که چرا این جهش دهه ۱۷۴۰م/۱۵۰ق به برتری پایدار دریایی تبدیل نشد و چگونه رقابت روسیه و بریتانیا دامنه کنش ایران را محدود ساخت. فرضیه مقاله بر «عدم تقارن ساختاری» میان فناوری وارداتی و بستر نهادی داخلی استوار است: ایران با آن که در حوزه «دانش فنی» جهشی سریع داشت، اما به دلیل فقدان پشتوانه حقوقی، اقتصادی و اداری لازم، به ظرفیتی «جزیره‌ای» دست یافت که تاب‌آوری لازم برای حفظ زنجیره تأمین و لجستیک در برابر مهار اداری و ترانزیتی روسیه را نداشت. هرچند در ایران اقداماتی برای تقویت بستر نهادی نیز صورت گرفت-از جمله فرمان‌های ۱۵۸ق/۱۷۴۵م درباره تخصیص عوارض و تنظیم داوری اختلافات-اما رکن لجستیک همچنان در برابر فشارهای بیرونی آسیب‌پذیر باقی ماند. روسیه نیز با راهبرد مهار مرحله‌به‌مرحله و ضربه به گلوگاه‌های ترانزیتی، از جمله لغو امتیازات حمل‌ونقل در ۱۱۵۹ق/۱۷۴۶م، هزینه استمرار این برنامه را به شدت افزایش داد (Romaniello, 2017: 160-163; Iz istorii, 2013: 37-39; رشتیانی ۱۳۹۲). روش تحقیق مقاله تاریخی-تحلیلی و تبیینی است و بر مثلث‌سازی منابع هم‌زمان انگلیسی، داده‌ها و پژوهش‌های روسی، و شواهد ایرانی، محلی و مادی تکیه دارد. در ادامه، نخست زمینه ژئوپلیتیکی کاسپی و منطق مزیت روسیه بررسی می‌شود؛ سپس رقابت روسیه-بریتانیا در سطوح لجستیک، حقوقی و فنی تحلیل می‌گردد؛ آنگاه سیاست‌های دریایی نادری و نقش التون بازخوانی می‌شود؛ و در پایان، علل شکستگی و افول برنامه-در پیوند فشار بیرونی و گسست نهادی پس از ۱۱۶۰ق/۱۷۴۷م-جمع‌بندی خواهد شد.

## پیشینه تحقیق

ادبیات پژوهشی موجود درباره سیاست دریایی نادرشاه و رقابت‌های کاسپی را می‌توان در سه جریان اصلی طبقه‌بندی کرد: تاریخ‌نگاری تحلیلی غرب، مطالعات مبتنی بر آرشیوهای روسیه، و پژوهش‌های محدود داخلی.

در جریان نخست (تاریخ‌نگاری غربی)، لاکهارت (Lockhart 1958) و اکسورثی (Axworthy 2006) اگرچه با تکیه بر گزارش‌های هم‌زمان (مانند هانوی) روایتی دقیق از بازسازی قدرت سیاسی ارائه داده‌اند، اما پروژه دریایی را بیشتر ذیل جاه‌طلبی‌های نظامی و یا پیامدهای سقوط صفویه بررسی کرده‌اند و کمتر به جزئیات «اقتصاد لجستیک» و ساختار فنی آن پرداخته‌اند. در رویکردهای تحلیلی‌تر، ارنست تاکر تلاش‌های نادر را در چارچوب تلاش برای شکستن انحصار روسیه تحلیل می‌کند (Tucker, 2019) و متیو رومانی‌یلو (Romaniello, 2017) با واکاوی منطق هزینه-فایده بریتانیا، نشان می‌دهد که چگونه

افزایش هزینه‌های معاملاتی و ناامنی مسیر، شرکت مسکووی را به عقب‌نشینی واداشت. همچنین بورنوتیان (Bournoutia, 2017) و مجموعه مقالات The Caspian World، نقش واسطه‌های تجاری و پیوستگی منطقه‌ای را برجسته کرده‌اند.

در جریان دوم (تاریخ‌نگاری و مطالعات روسی)، تمرکز اصلی بر تبیین چگونگی تثبیت هژمونی روسیه است. لیندزی هیوز اصلاحات پتر اول و توسعه محور ولگا-آستاراخان را عامل اصلی ایجاد یک «مزیت ساختاری» می‌داند (Hughes, 2002). اما پژوهشگران روس با واکاوی عمیق‌تر اسناد، ابعاد فنی و دیوان‌سالارانه این هژمونی را آشکار کرده‌اند. پست‌نیکوف نشان می‌دهد که چگونه کارتوگرافی دقیق، به ابزار اعمال قدرت و انحصار دانش بدل شد (Постников, 1996). آثار متأخرتری همچون پژوهش‌های آراباجیان و اسناد آرشیو ورونسوف، رقابت را فراتر از جنگ نظامی دیده و آن را جنگی «دیوان‌سالارانه و کنسولی» توصیف می‌کنند که در آن روسیه با ابزارهای حقوقی و محدودیت‌های اداری-نظیر فرمان ۱۷۴۶م-پروژه ایران را مهار کرد (Из истории, 2013; Политическое, 2021; Арабаджян 2024).

اما در جریان سوم (منابع و پژوهش‌های فارسی)، با یک فقر جدی و معنادار روبه‌رو هستیم. در زبان فارسی، نه تنها منابع دست‌اول در این باب اندک است، بلکه پژوهش‌های مدرن نیز انگشت‌شمارند. رشتیانی (۱۳۹۲) با تحلیل فرامین ۱۱۵۸ق، تنها به بستر حقوقی و مالی اشاره کرده است. در این میان، تنها مقاله پژوهشی قابل اعتنا، کار مشترک عبدالهی و همکاران (عبدالهی و همکاران، ۱۴۰۱) است که آن هم عمدتاً برای مطالعه میدانی و باستان‌شناسی بقایای کشتی‌ها در لنگرود/چمخاله مفید است و شواهد مادی ارزشمندی از تکنیک ساخت ارائه می‌دهد، اما به تحلیل جامع استراتژیک و دلایل شکست پروژه در بستر بین‌المللی نمی‌پردازد.

### زمینه تاریخی و ژئوپلیتیکی: ظهور عدم تقارن ساختاری در کاسپی

در آغاز قرن هجدهم میلادی/اوایل ۱۱۰۰ق، دریای کاسپی از یک «حاشیه جغرافیایی» در مناسبات جهانی، به «گرهگاه رقابت امپراتوری‌ها» تغییر ماهیت داد. این دگرگونی، بیش از آنکه صرفاً پیامد جابه‌جایی مرزهای نظامی باشد، نتیجه ظهور یک «عدم تقارن ساختاری» میان شمال و جنوب دریا بود. در حالی که روسیه با اصلاحات پتر کبیر، کاسپی را به بخشی از یک «سیستم یکپارچه اقتصادی-نظامی» متصل می‌کرد، ایران درگیر در آشوب‌های پسا صفوی، با فروپاشی شیرازه‌های اداری و گسست در زنجیره تأمین روبه‌رو بود (Hughes, 2002: 134-150).

مزیت راهبردی روسیه بر پایه یک «زنجیره تأمین و لجستیک» کارآمد استوار شده بود که رقیب جنوبی فاقد آن بود. محور آبی «ولگا-آستاراخان»، به روسیه اجازه می‌داد تا نیروی نظامی، تجهیزات سنگین



و کالاهای تجاری را با هزینه‌ای بسیار کمتر و سرعتی بیشتر از مسیرهای زمینی دشوار ایران جابه‌جا کند. هیوز نشان می‌دهد که این محور، صرفاً یک مسیر تجاری نبود؛ بلکه به روسیه توانایی می‌داد تا بر جریان کالا و امنیت مسیر «مسلط» شود. (Hughes, 2002: 145-150) در این ساختار، روسیه تنها یک تاجر نبود، بلکه به لطف این شریان لجستیکی، توانایی «تعیین قواعد بازی» را به دست آورد. لشکرکشی ۱۷۲۲-۱۷۲۳م/۱۱۳۵-۱۱۳۶ق و اشغال موقت سواحل جنوبی (در بند، باکو و گیلان)، این برتری لجستیکی را به حضور فیزیکی و دیوان‌سالارانه تبدیل کرد. (Из истории, 2020: 102/104) حتی پس از آنکه روسیه طبق قراردادهای رشت (۱۷۳۲م) و گنجه (۱۷۳۵م) ناچار به عقب‌نشینی نظامی شد، الگوی «نفوذ از طریق شریان‌های تجاری» و وابستگی بازارهای شمالی ایران به آستاراخان به عنوان یک اهرم فشار پایدار باقی ماند. (Арабаджян, 2024: 5)

علاوه بر لجستیک، روسیه در عرصه «دانش فنی و هیدروگرافی» نیز انحصاری تعیین‌کننده ایجاد کرد. کاسپی دریایی با عمق متغیر، طوفان‌های ناگهانی و لنگرگاه‌های ناشناخته بود. پست‌نیکوف در پژوهش خود نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری پتر کبیر بر نقشه‌برداری دقیق (کارتوگرافی) و ژرفاسنجی سواحل، «دانش» را مستقیماً به «قدرت اعمال حاکمیت» تبدیل کرد. ناوگان روسیه دقیقاً می‌دانست کجا لنگر بیندازد؛ چگونه از دهانه‌های پررسوب ولگا عبور کند و کدام نقاط ساحلی برای ایجاد پایگاه مناسب‌اند؛ در حالی که فقدان این دانش برای رقبا به معنای ریسک بالای غرق‌شدگی و هزینه‌گزار بیمه و حمل‌ونقل بود. (Постников, 1996: 78-82) حتی طرح‌های روسیه برای ایجاد «پناهگاه‌های امن» و مراکز تجاری در سواحل ایران (مانند لنگرود و انزلی) بر همین شناخت دقیق محیطی و مهندسی استوار بود. در مقابل، ایران پساصفوی با یک «خلأ نهادی و حقوقی» عمیق دست‌به‌گریبان بود. ضعف ایران در این دوره، تنها به نداشتن کشتی‌جنگی محدود نمی‌شد؛ مسئله اصلی، فروپاشی نظام اداری بنادر و ناتوانی دولت در اعمال حاکمیت بود. اسناد و گزارش‌های آن دوره نشان می‌دهند که دولت مرکزی توانایی تضمین امنیت کالا، داوری مؤثر اختلافات تجاری میان بازرگانان، و حتی جمع‌آوری منظم و شفاف عوارض گمرکی را از دست داده بود (Lockhart, 1958: 134-155; Axworthy, 2006: 34-47). این وضعیت باعث شد که بنادر ایران عملاً به «فضاهای باز» برای نفوذ تجاری بیگانگان تبدیل شوند؛ جایی که روسیه و حتی کمپانی‌های غربی (مانند مسکووی) می‌توانستند قواعد خود را دیکته کنند. فقدان یک «دیوان‌سالاری دریایی» منسجم، ایران را در موضعی انفعالی قرار داد؛ به طوری که حتی پس از بازپس‌گیری اراضی اشغالی توسط نادر، کشور همچنان فاقد «ظرفیت سازمانی» برای بهره‌برداری اقتصادی و امنیتی از دریا بود. (Особенности, 2004: 152-155) بنابراین، مسئله

نادرشاه در آستانه دهه ۱۱۵۰ ق/۱۷۴۰ م، بسیار فراتر از ساختن چند فروند کشتی بود؛ او باید شکاف عمیقی را پر می‌کرد که میان «ماشین نظامی-لجستیکی یکپارچه روسیه» و «ساختار گسسته بندری ایران» ایجاد شده بود. روسیه از هم‌افزایی تکنولوژی (نقشه‌کشتی) و نهاد (کمپانی/کنسولگری) بهره می‌برد، در حالی که پروژه نادر تلاشی زودگذر برای خلق فوری هر دو بازو در محیطی فاقد زیرساخت بود. (Tucker 2019: 140-147)

### رقابت روسیه و بریتانیا: جدال بر سر «گلوگاه ولگا»

رقابت روسیه و بریتانیا در کاسپی طی دهه ۱۷۴۰ م/۱۱۵۰ ق، فراتر از یک رقابت تجاری متعارف، نبردی بر سر «معماری دسترسی» به بازارهای شرق بود. در این دوره، روسیه به عنوان قدرت مسلط تلاش می‌کرد تا جایگاه خود را به عنوان تنها «دروازه‌بان» تجارت اروپا-آسیا حفظ کند، در حالی که بریتانیا (کمپانی مسکووی) با دور زدن مسیرهای پرخطر عثمانی، به دنبال یافتن روزه‌های امن از طریق روسیه بود. اما این استراتژی، بریتانیا را در دامی جدید گرفتار کرد: دامی که در آن روسیه هم «مسیر» را در اختیار داشت و هم «قاعده» را می‌نوشت. این رویارویی در سه محور «انحصار ترانزیت»، «فشار دیوان سالارانه» و «حبس تکنولوژی» شکل گرفت.

پاشنه‌آشیل حضور بریتانیا در کاسپی، وابستگی مطلق به مسیر آبی «آستاراخان-ولگا» بود. از آنجا که کالاهای صادراتی اصلی بریتانیا (ماهوت و پارچه‌های پشمی ضخیم) وزن و حجم بالایی داشتند، حمل آن‌ها از مسیرهای زمینی مقرون‌به‌صرفه نبود. جوناس هانوی در گزارش‌های خود به وضوح نشان می‌دهد که روسیه چگونه این مسیر را به یک «گلوگاه استراتژیک» تبدیل کرده بود. هرگونه تلاش بریتانیا برای کاهش هزینه‌ها، با دیوار تعرفه‌های متغیر، کمبود عمده کشتی‌های باربری در ولگا و انحصار کرایه‌برهای روسی برخورد می‌کرد. (Hanway, 1753: 130-140) در این میان، اگرچه شبکه‌های تجاری ارمنی جلفای نو به عنوان «کارگزاران لجستیکی» عمل می‌کردند و قابلیت جابه‌جایی کالا و اعتبار را داشتند، اما آن‌ها نیز در نهایت تابع زیرساختی بودند که کنترل آن در دست سن‌پترزبورگ بود. بنابراین، روسیه هر زمان اراده می‌کرد، می‌توانست با بستن شریان ولگا یا افزایش ناگهانی عوارض راهداری، حاشیه سود تجارت بریتانیا در ایران را به صفر برساند و عملاً بازار را فلج کند. (Romaniello, 2017: 151-157; Bournoutian, 2017: 164-170)

در عرصه حقوقی، روسیه از «حاکمیت سرزمینی» و ابزارهای بوروکراتیک به عنوان سلاح استفاده می‌کرد. یکی از مؤثرترین ابزارهای روسیه، استفاده سیاسی از «قرنطینه» بود. بریتانیا اگرچه بر اساس معاهدات تجاری (مانند عهدنامه ۱۷۳۴) امتیازاتی داشت، اما کشتی‌ها و کاروان‌های بریتانیایی به بهانه‌ی

شیوع طاعون یا بیماری‌های واگیردار، هفته‌ها در قرنطینه‌های آستاراخان متوقف می‌شدند. این توقف‌ها که غالباً ماهیت سیاسی داشتند تا بهداشتی، منجر به فاسد شدن کالاها یا از دست رفتن فصل فروش در بازارهای ایران می‌شد. در واقع سیاست بریتانیا در کاسپی تابعی از یک «محاسبه هزینه-فایده» شکننده بود؛ هرگاه تنش دیپلماتیک بالا می‌رفت یا روس‌ها پیچ بوروکراسی را سفت می‌کردند، سودآوری تجارت ابریشم در برابر ریسک توقیف کالا رنگ می‌باخت. این «نامنی نهادی» و فرسایش اداری باعث شد بریتانیا همواره با احتیاط گام بردارد و در لحظات حساس (مانند بحران ۱۷۴۶م) عقب‌نشینی را بر مقاومت ترجیح دهد. (Romaniello, 2017: 160-163)

حساس‌ترین و امنیتی‌ترین نقطه این رقابت، تلاش برای شکستن «انحصار دانش» بود. ورود جان التون به خدمت نادرشاه در اوایل دهه ۱۷۴۰م، برای روسیه تنها یک مسئله تجاری نبود، بلکه به عنوان «نشت تکنولوژی استراتژیک» قلمداد می‌شد. التون نه تنها مشغول تجارت بود، بلکه شروع به نقشه‌برداری دقیق سواحل (کارتوگرافی) و آموزش کشتی‌سازی به ایرانیان کرد. اسناد آرشیوی روسیه نشان می‌دهند که سنای روسیه و شخص تاتیشچف (فرماندار آستاراخان) با نگرانی عمیق شاهد شکل‌گیری یک نیروی دریایی بالقوه در جنوب بودند. (Из истории, 2013: 37-39) واکنش روسیه به این تهدید، اجرای سیاست «مهار مرحله‌به‌مرحله» بود:

کارشکنی لجستیکی: ممانعت از ارسال چوب بلوط، لنگر و پارچه بادبان از مسیر ولگا به سمت انزلی. فشار دیپلماتیک: اولتیماتوم به کمپانی مسکووی برای فراخواندن التون.

قطع کامل شریان: لغو کامل امتیازات ترانزیتی کمپانی بریتانیا در ۱۷۴۶م/۱۵۹۹ق با فرمان ملکه الیزابت. این اقدام قاطع، عملاً پروژه دریایی نادر را از «پشتیبانی لجستیکی اروپا» محروم کرد و نشان داد که تکنولوژی بدون لجستیک، در کاسپی دوام نمی‌آورد. نتیجه این رقابت برای بریتانیا یک بن‌بست بود: حمایت از طرح بلندپروازانه دریایی نادر می‌توانست سودآور باشد، اما به قیمت از دست دادن کل بازار روسیه تمام می‌شد. در نهایت، بریتانیا منافع کلان خود در روسیه را بر ماجراجویی پرخطر در کاسپی ترجیح داد. این تصمیم، نادرشاه را در برابر ماشین عظیم نظامی-اداری روسیه تنها گذاشت و نشان داد که بدون حل «عدم تقارن ساختاری» در مسیر و لجستیک، اتحادهای تاکتیکی با قدرتهای فرامنطقه‌ای ناپایدار خواهند ماند. (Tucker, 2019: 144-147)

### سیاست‌های دریایی نادرشاه

سیاست دریایی نادرشاه در دریای کاسپی را نمی‌توان صرفاً به‌مثابه برنامه‌ای نظامی تلقی کرد؛ بلکه باید آن را پروژه‌ای در راستای «دولت‌سازی دریایی» دانست که با هدف شکستن انحصار ژئوپلیتیکی روسیه

و کاهش هزینه‌های مبادلاتی تجارت شمال به اجرا درآمد. نادر به‌خوبی دریافته بود که بدون در اختیار داشتن «بزار اعمال قدرت» در دریا، حاکمیت ایران بر سواحل جنوبی کاسپی، جنبه‌ای صرفاً نظری و روی کاغذ خواهد داشت. این سیاست در دو مرحله متمایز تحول یافت: نخست، مرحله‌ی «دیپلماسی اجاره»، و دوم، مرحله‌ی «تأسیس زیرساخت بومی». در گام نخست، نادر کوشید نیازهای دریایی ایران را از طریق همکاری با روسیه تأمین کند. او در پاسخ به درخواست امپراتریس آنا ایوانوونا برای اتحاد علیه عثمانی (۱۸ سپتامبر ۱۷۳۶)، شرط همکاری را «اجاره کشتی برای مقابله با ترکمانان» و «اعزام کارشناسان دریایی به خلیج فارس» قرار داد (اسنادی از روابط ایران و روسیه از صفویه تا قاجاریه، ۱۳۸۷: سند ۵۱). با این حال، تجربه نبرد داغستان و امتناع روس‌ها از واگذاری کشتی‌ها به‌دلیل هراس از بازنگشتنشان - نادر را به این نتیجه رساند که روسیه هرگز حاضر نیست ابزار تسلط خود را با دیگران تقسیم کند (شعبانی، ۱۳۶۹: ۸۸۱-۸۷۷). این بن‌بست استراتژیک، محرک گذار به مرحله‌ی دوم شد: «واردات دانش» به جای «واردات محصول».

ورود جان التون در ۱۵۶۱ق/ ۱۷۳۸م نقطه‌ی عطفی در این تحول بود. انتخاب سواحل گیلان (چمخاله) و مازندران (مشهدسر/بابلسر) به‌عنوان مراکز کشتی‌سازی، تلاشی هدفمند برای ایجاد «جزایر صنعتی» مدرن در بطن اقتصاد سنتی شمال ایران به شمار می‌رفت. تحت نظارت التون، برای نخستین‌بار کشتی‌های توپ‌دار و فریگیت‌های سبک با الگوهای فنی اروپا ساخته شد. فراتر از ساخت سازه، او دانش «هیدروگرافی» و نقشه‌برداری دقیق سواحل شرقی دریای کاسپی را به ایران منتقل کرد؛ دانشی که تاریکی جغرافیایی منطقه را زود و امکان ناوبری منظم و علمی را فراهم آورد (Hanway, 1753: 128-135; Tucker, 2019: 147). با وجود این پیشرفت‌ها، پروژه نادری در لایه‌های مختلف با معضلات ساختاری مواجه بود. اگرچه چوب مورد نیاز بدنه‌ی کشتی‌ها از جنگل‌های هیرکانی تأمین می‌شد، اما «زنجیره‌ی تأمین فنی» شامل لنگر، بادبان و طناب‌های تخصصی، همچنان به واردات از مسیر ولگا وابسته مانده بود. ضعف صنایع فلزی داخلی در ساخت لنگرهای سنگین، پروژه‌ی ایران را در برابر فشارها و «تحریم لجستیکی» روسیه به‌شدت آسیب‌پذیر کرد؛ چنان‌که نادر «کارخانه» را در اختیار داشت، اما «مواد اولیه‌ی استراتژیک» در دست رقیب باقی ماند (عبدالهی و موسوی، ۱۴۰۱: ۱۸۹).

در کنار مشکلات فنی، نادر کوشید با صدور فرامین سخت‌گیرانه، قواعد بازی در کاسپی را نیز تغییر دهد. دستور او مبنی بر اینکه کشتی‌های روسی هنگام عبور از کنار ناوگان ایران باید «سلام نظامی» دهند (Hanway, 1753: 130-140)، حرکتی نمادین برای تثبیت برابری حقوقی و شناسایی عملی حاکمیت دریایی ایران بود. همچنین تعیین عوارض گمرکی جدید و تشکیل هیئت‌های داوری تجاری، تلاش دیگری

برای نهاده‌سازی حقوق مادی و معنوی ایران در برابر روسیه محسوب می‌شد (رشتیانی، ۱۳۹۲: ۲۱۱). با این وجود، کل پروژه بیش از اندازه به «اراده‌ی فردی شاه» و «مدیریت شخص التون» متکی بود؛ در حالی که روسیه بر پایه‌ی نهادهای پایدار، مؤسسات تجاری و نیروی دریایی منظم عمل می‌کرد. از سوی دیگر، در روسیه صنعت کشتی‌سازی به‌طور طبیعی در بستر اقتصاد داخلی ادغام شده بود، اما در ایران انتقال اجباری نیروی کار از مزارع برنج و ابریشم به کارگاه‌های کشتی‌سازی، ساختار اقتصادی محلی را دچار اختلال کرد و نارضایتی مردمی را در پی داشت. بنابراین، در شمال ایران این صنعت بیشتر به‌صورت یک «بار تحمیلی» بر دوش اقتصاد کشاورزی جلوه می‌کرد (Axworthy, 2006: 54-98). در نهایت، هرچند سیاست دریایی نادرشاه در کوتاه‌مدت موفق شد موازنه‌ی نسبی ایجاد کرده و نگرانی روس‌ها را برانگیزد (Из истории..., 2013: 37-39)، اما به دلیل فقدان «عمق استراتژیک در زنجیره‌ی تأمین» و نبود «نهادهای پشتیبان پایدار»، پس از مرگ نادر و اخراج التون، این پروژه به‌سرعت فروپاشید و تجربه‌ی دولت‌سازی دریایی ایران در کاسپی نیمه‌تمام ماند.

### جان التون در دریای کاسپی: از سودای تجارت تا رؤیای نیروی دریایی

جان التون (John Elton) یش از آنکه نام او با جاه‌طلبی‌های دریایی نادرشاه گره بخورد، دریانوردی ماجراجو و کارگزاری جسور بود که سابقه فعالیت در «شرکت روسیه» (Russia Company) را در کارنامه داشت. او که بر دانش نقشه‌برداری، نجوم و فنون دریایی تسلط داشت، ابتدا مأموریت یافت تا مسیرهای تجاری تازه‌ای را از طریق استپ‌های پرخطر آسیای مرکزی به سوی بخارا و خیوه باز کند؛ اما دشواری‌های طاقت‌فرسا و ناامنی ناشی از راهزنان، توجه او را از آن مسیر به راه مطمئن‌تر «ولگا-کاسپی» معطوف ساخت. در فضای آن دوره، التون شخصیتی میان‌مرزی و چندوجهی بود؛ فردی که هم‌زمان در سه عرصه فعالیت می‌کرد: کشتی‌سازی و ناوبری، مدیریت کارگاه، و بازی با کارت ایران در تعامل میان روسیه و بریتانیا. همین موقعیت ترکیبی، او را به واسطه‌ای ممتاز تبدیل کرد که قادر بود شکاف میان «تصمیم سیاسی نادر» و «ظرفیت اجرایی پروژه» را پر کند. گزارش‌های هم‌زمان او را افسر، تاجر و کارتوگرافی می‌شناسانند که در دهه ۱۷۴۰م/۱۱۵۰ق به برنامه‌ای پیوست که هدف آن بسیار فراتر از ساخت چند کشتی بود؛ ایجاد قدرت بازدارندگی، شکستن انحصار مطلق روسیه در کاسپی و انتقال الگوی مدرن دریانوردی به ایران؛ اقدامی که طبعاً حساسیت شدید سن‌پترزبورگ نسبت به خروج انحصار دانش دریایی را برمی‌انگیخت (Из истории..., 2013: 37-39; Romaniello, 2017: 154-161). حضور التون در ایران نه با دعوت رسمی شاه، بلکه از دل ترتیبات ترانزیتی روسیه و منافع تجاری بریتانیا در صادرات پارچه‌های پشمی آغاز شد. در دسامبر ۱۷۳۴م/رجب ۱۱۴۷ق، امپراتریس آنا با اعطای امتیاز

ویژه به بازرگانان انگلیسی، عبور کالا از خاک روسیه به مقصد ایران را با تعرفه ترجیحی «صدی سه» آزاد کرد؛ اقدامی که هدفش تقویت محور ولگا در برابر مسیرهای عثمانی بود. التون در همین چارچوب در قازان فعالیت می‌کرد و ساخت کشتی‌ای برای حمل کالا در دریای کاسپی را به کاپیتان وودروف سپرد. پس از تکمیل کشتی که با کنایه‌ای معنادار «امپراتریس روسیه» نام نهاده شد، آنان در ژوئن ۱۷۴۳م/۱۱۵۶ق با محموله‌ای از پارچه‌های انگلیسی وارد بندر انزلی شدند. استقبال گرم رضاقلی میرزا و صدور فرمان آزادی تجارت، نخستین گام در تثبیت موقعیت آنان محسوب شد (شعبانی، ۱۳۶۹: ۸۸۱-۸۷۷). التون در ابتدا تلاش می‌کرد مرز میان «تاجر انگلیسی» و «کارگزار ایرانی» را حفظ کند. با آنکه وعده حقوق سالانه ۴۰۰ لیره و منصبی در نیروی دریایی بریتانیا را داشت، در نامه‌ای به تاریخ ۱۷ فوریه ۱۷۴۵م/۵ محرم ۱۱۵۸ق خطاب به لرد تی‌ری یول تصریح کرد که در خدمت رسمی دولت ایران نیست و رسالت اصلی‌اش ارتقای منافع تجاری بریتانیا و تسهیل فروش کالاهای انگلیسی است؛ هرچند اذعان داشت که فشارهای محیطی ناخواسته او را وارد فعالیت‌هایی فراتر از حوزه تجارت کرده است (Hanway, The Revolution of Persia, vol. I: 302).

اما واقعیت‌های میدانی و اصطکاک با قدرت مسلط روسیه، خیلی زود او را به درون ساختار اجرایی دولت نادر کشاند. در جریان لشکرکشی نادر به داغستان، بحران لجستیکی انتقال آذوقه-به‌ویژه برنج رشت-به نیروهای مستقر در دربند، نیاز فوری به ناوگانی مستقل را آشکار ساخت (سردادور، ۱۳۸۰: ۸۷۷-۸۸۱). هم‌زمان، تحقیرها و کارشکنی‌های روس‌ها-چون ضرب‌وشتم کاپیتان وودروف توسط یک افسر روس به بهانه نقض تشریفات-باعث شد التون برای شکایت مستقیماً به اردوگاه نادر در دربند مراجعه کند. این دیدار نقطه عطف بود: نادر که از جسارت و دانش فنی التون متأثر شده بود، در همان سال ۱۱۵۶ق او را با لقب «جمال‌بیگ» به سمت خطیر «ریاست کل کشتی‌سازی ایران» منصوب کرد و فرمان ساخت ناوگان منظم را صادر نمود (لاکهارت، ۱۳۶۹: ۶۴-۶۳؛ قدسی، ۱۳۳۹: ۳۵۰).

ماموریت‌های پسین، ماهیت امنیتی پروژه را آشکار کرد. برای مقابله با راهزنی دریایی ترکمن‌ها، نادر دستور نقشه‌برداری دقیق سواحل جنوبی و جنوب‌شرقی کاسپی-از خلیج استرآباد تا چکن-را داد و این مأموریت با دو کشتی ساخته‌شده در قازان توسط التون و وودروف انجام شد (رابینو، ۱۳۵۰: ۲۴۲). واکنش روسیه به این تحولات، همراه با بیم و خشم بود. براتیشچف، نماینده روسیه، به سن‌پترزبورگ گزارش داد که التون حتی پیشنهاد داده کشتی تجاری خود را در صورت وقوع جنگ به نادر قرض دهد. لاکهارت خاطرنشان می‌کند که روس‌ها کاسپی را «دریای انحصاری روسی» می‌دانستند و هرگونه تلاش رقیب به‌ویژه با حمایت فنی بریتانیا-برای ایجاد ناوگان را تهدیدی مستقیم علیه توازن قوا تلقی می‌کردند

(لاکهارت، ۱۳۶۹: ۵۱۳-۵۱۲). هنگامی که شرکت انگلیسی، نگران از واکنش روسیه، جوناس هانوی را برای بازگرداندن التون اعزام کرد، او دریافت که التون عمیقاً در پروژه کشتی‌سازی لنگرود ادغام شده و به‌طور کامل به خدمت نادر درآمده است (لاکهارت، ۱۳۶۹: ۶۴).

نخستین و بنیادی‌ترین خدمت التون، انتقال «دانش عملیاتی» و استانداردسازی فرآیندهای فنی بود؛ دانشی که برای تبدیل کشتی به ابزار قدرت نظامی در آب‌های کم‌عمق کاسپی ضروری بود. پست‌نیکوف نشان می‌دهد که در قرن هجدهم، نقشه‌برداری دقیق (هیدروگرافی) نه فقط ابزار فنی بلکه «دارایی راهبردی» در روابط قدرت محسوب می‌شد (Postnikov, 1996: 78-82). نقشه‌های دقیق التون، شناسایی جریان‌های آبی و تعیین لنگرگاه‌های امن در سواحل شرقی کاسپی، همان شکاف اطلاعاتی را پر کرد که سال‌ها نقطه‌ضعف ایران بود (Tucker, 2019: 147; موسوی، ۱۴۰۱: ۱۸۹-۱۹۱). فراتر از نقشه‌برداری، التون «نظام کارگاهی» را متحول کرد. حرکت از سنت لنج‌سازی به سمت ساخت فریگیت‌های هجده‌تویی و دیگر گونه‌های اروپایی، نیازمند مهندسی دقیق و استانداردسازی مدولار بود. شواهد باستان‌شناختی چمخاله-از جمله تیرهای چوبی با ابعاد استاندارد ۳۰×۹۰ سانتی‌متری- نشان می‌دهد که او رویکردی صنعتی و مدولار را جایگزین شیوه‌های سنتی کرده بود تا سرعت ساخت و تعمیرات افزایش یابد (عبدالهی و موسوی، ۱۴۰۱: ۱۹۱). با این حال، پروژه همچنان از گلوگاه‌های جدی در «زنجیره تأمین» رنج می‌برد. هرچند لنگرود و مشهدسر به مراکز فعال تولید تبدیل شده و شبکه محلی برای تهیه بادبان و طناب ایجاد شده بود، اما قطعات حیاتی همچنان وابسته به واردات می‌ماند. حمل الوار از جنگل‌های انبوه گیلان به ساحل کاری بسیار دشوار بود و نیروی انسانی فراوانی را مستهلک می‌کرد. گزارش باکونین، کنسول روسیه، در سال ۱۷۴۶م/۱۱۵۹ق از فعالیت «بیش از ۶۰۰ نفر» بر روی بدنه یک کشتی بزرگ خبر می‌دهد، اما در عین حال بر کمبود استادکاران «آهنگری سنگین و لنگرسازی» انگشت می‌گذارد. نیروی انسانی پروژه ترکیبی ناهمگون و پرتنش بود: نجاران هندی، روس‌های فراری و نومسلمان، نجار ارشد انگلیسی (آدام بیوتن)، ملوانان بادکوبه‌ای تحت فرمان میرزا محمدخان و شمار زیادی کارگران اجباری محلی. حتی تلاش برای آموزش لنگرسازی نیز نتوانست وابستگی به واردات تجهیزات سنگین از مسیر ولگا را برطرف کند و انتقال اجباری نیروی کار از مزارع برنج و ابریشم به کارگاه‌ها تنش‌های اجتماعی قابل توجهی در گیلان ایجاد کرد (Tucker, 2019: 147-148).

پروژه التون به‌سرعت از یک کارگاه فنی به صحنه‌ای نمادین از جنگ قدرت تبدیل شد. دستور نادر مبنی بر الزام کشتی‌های روسی به «سلام نظامی» هنگام عبور از کنار ناوگان ایران، تلاشی جسورانه برای بازتعریف قواعد بازی و تثبیت حاکمیت دریایی ایران بود. روس‌ها که این اقدام را تهدیدی حیثیتی

می‌دیدند، دستور محرمانه‌ای صادر کردند تا کشتی‌های تجاری‌شان هنگام مواجهه با ناوگان ایران، توپ‌های خود را پنهان یا مسیر خود را تغییر دهند تا مجبور به اجرای سلام نشوند و پرستیز امپراتوری آسیب نبیند (Из истории..., 2013: 37-39؛ طاهری، ۱۳۵۴: ۲۲۸).

در چنین فضایی، روسیه که التون را خطری دوگانه-هم برای موازنه نظامی و هم برای نفوذ اقتصادی در منطقه-تلقی می‌کرد، استراتژی «محاصره لجستیکی» را به کار گرفت. پس از گزارش‌هایی درباره پیشرفت ساخت فریگیت‌ها، امپراتریس الیزابت در نوامبر ۱۷۴۶م/۱۱۵۹ق فرمان ممنوعیت تجارت شرکت انگلیسی و لغو امتیازات ترانزیتی را صادر کرد (Romaniello, 2017: 160-161). این فرمان، عملاً نوعی «تحریم تکنولوژیک» بود که مسیر انتقال لنگر، فلزات و تجهیزات سنگین را به‌طور کامل مسدود کرد (رابینو، ۱۳۵۰: ۵۴۰). منابع روسی تأیید می‌کنند که هدف اصلی این فرمان، خفه کردن پروژه در نطفه با قطع دسترسی ایران به مسیر ولگا بود. ضربه نهایی با قتل نادر در ۱۱۶۰ق/۱۷۴۷م و فروپاشی ساختار مالی-اداری دولت وارد شد. گزارش یک جاسوس روس از وضعیت ناوگان پس از مرگ نادر، تصویر دردناک نابودی پروژه را ارائه می‌کند:

«دو کشتی مسلح التون در "دریاچه پاسبه" (نزدیک مصب رودخانه در ۱۳ کیلومتری لنگرود) لنگر انداخته‌اند، اما تجهیزاتشان غارت شده و انبارها به آتش کشیده شده است. تنها شش آهنگر ایرانی با شاگردانشان باقی مانده‌اند و کارخانه توپ‌سازی با استادکاران ارمنی نابود شده است؛ هرچند تولید بادبان در خانه‌های لاهیجان به‌طور محدود ادامه دارد» (اسنادی از روابط ایران و روسیه از صفویه تا قاجاریه، ۱۳۸۷: ۳۲۱).

اسناد روسی نشان می‌دهند که التون برنامه ساخت تا ۳۰ کشتی را در نظر داشت و حتی «مانگو گراهام» بیش از ۱۵ تن قلع-ماده حیاتی برای ریخته‌گری توپ‌های برنزی-برای او ارسال کرده بود (Gadzhiev, 1966: 197-198). اما خلأ قدرت پس از مرگ نادر، همه چیز را در هم فرو ریخت. سرنوشت خود التون نیز تراژیک بود؛ او که دیگر هیچ پوشش سیاسی نداشت، در آوریل ۱۷۵۱م/۱۱۶۴ق در جریان منازعات محلی گیلان به دست حاج‌جمال فومنی محاصره و کشته شد. گزارش‌های بعدی نشان می‌دهد که یکی از کشتی‌ها در ۱۷۵۲م در نزدیکی رشت به آتش کشیده شد و دکتر لرج در ۱۷۵۴م بقایای اسکلت یک فریگیت ۱۸ تویی را در آب‌های دربند مشاهده کرد که همچون نمادی از یک رؤیای ناتمام بر ساحل افتاده بود (لاکهارت، ۱۳۶۹: ۶۵). بدین‌سان، پروژه‌ای که با دانش فنی و سازمان‌دهی التون جهشی خیره‌کننده یافته بود، زیر فشار محاصره خارجی و فروپاشی داخلی به تاریخ پیوست.



## نتیجه‌گیری

سیاست دریایی نادرشاه در دریای کاسپی را نمی‌توان صرفاً یک پروژه نظامی محدود برای سرکوب لرگی‌ها یا ترکمانان قلمداد کرد؛ بلکه این اقدام، خیزشی استراتژیک برای درهم‌شکستن «انحصار تاریخی روسیه» و تغییر موازنه قوا در حوضه‌ای بود که پتر کبیر آن را «دریاچه روسی» می‌پنداشت. یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که این پروژه در بُعد «انتقال تکنولوژی» فراتر از انتظارات زمانه عمل کرد و یک ناهمزمانی تاریخی را رقم زد. ساخت کشتی‌های مجهز به توپخانه در کارخانه‌های لنگرود و مشهدسر، تربیت نجاران و ملوانان بومی، و اجرای عملیات‌های دقیق هیدروگرافی توسط جان التون، گواهی بر ظرفیت بالای ایران برای جهش فنی در سده هجدهم بود. با این حال، این «جزیره‌های تکنولوژی» بر بستر اقتصادی و لجستیکی سنتی و لرزانی بنا شده بودند که یارای پشتیبانی بلندمدت از آن‌ها را نداشت. فقدان صنایع مادر (نظیر ذوب فلزات سنگین برای لنگرسازی) و وابستگی به اقتصاد معیشتی کشاورزی گیلان، پاشنه آشیل این نوسازی آمرانه بود؛ اما عامل تعیین‌کننده در سرنوشت نهایی این ناوگان، در تلاقی جاه‌طلبی‌های نادر با رقابت‌های فزاینده و تودرتوی روسیه و بریتانیا نهفته بود. دریای کاسپی در دهه ۱۷۴۰م به صحنه‌ی اولیه‌ای از «بازی بزرگ» تبدیل شد. حضور جان التون و فعالیت کمپانی مسکوی در شمال ایران، برای سن‌پترزبورگ زنگ خطری جدی محسوب می‌شد؛ نه فقط به دلیل تسلیح ایران، بلکه به این دلیل که بریتانیا در حال دور زدن انحصار ترانزیتی روسیه و گشودن مسیری مستقل به بازارهای شرق بود. در واقع، ناوگان نادرشاه قربانی اصطکاک منافع دو قدرت جهانی شد: روسیه با درک دقیق «تنگنای ژئوپلیتیک» ایران، استراتژی هوشمندانه‌ی «خفگی نرم» را به کار بست. آن‌ها از یک سو با ابزار دیپلماتیک و اعتراض شدید به لندن، حضور التون را اقدامی خصمانه و ناقض معاهدات معرفی کردند و از سوی دیگر با استفاده از «سلاح مسیر»، شریان حیاتی پروژه را قطع نمودند. فرمان ۱۷۴۶م/۱۱۵۹ق ملکه الیزابت مبنی بر لغو امتیازات کمپانی مسکوی و ممنوعیت ترانزیت کالاهای بریتانیایی از مسیر ولگا-کاسپی، ضربه‌ای کاری بود که نشان داد چگونه وابستگی لجستیکی به رقیب، می‌تواند پیشرفته‌ترین طرح‌های نظامی را زمین‌گیر کند. در سوی دیگر این معادله، بریتانیا نیز با محاسبه‌ای سود و زبانی، پشت پروژه نادر را خالی کرد. برای دولت بریتانیا و کمپانی مسکوی، تجارت محدود ابریشم با ایران ارزش به خطر انداختن روابط استراتژیک با روسیه-که متحدی حیاتی در جنگ‌های اروپایی بود-را نداشت. لندن با قربانی کردن التون و پذیرش شروط روسیه، عملاً پروژه نادرشاه را در انزوای کامل تکنولوژیک و سیاسی قرار داد. این رخداد ثابت کرد که در غیاب یک دیپلماسی متوازن و اتحادهای پایدار بین‌المللی، ایران نمی‌تواند به تنهایی بر محدودیت‌های جغرافیایی

(محصور بودن در خشکی) و فشارهای همسایه شمالی غلبه کند. نهایتاً، آنچه فروپاشی درونی این نیروی دریایی را قطعی کرد، ماهیت «قائم‌به‌شخص» و «غیرنهادی» قدرت در دولت نادری بود. با قتل شاه در ۱۷۴۷م/۱۶۰ق، شیرازه نظام متمرکزی که موتور محرک این ماشین جنگی بود، از هم گسست. در فقدان نهادهای پایدار دریایی (مانند یک اداره دریابانی مستقل با بودجه مصوب) و وابستگی مطلق تأمین مالی به اراده ملوکانه، حذف فیزیکی نادر به معنای پایان پروژه بود. گزارش‌های آرشویی از غارت کارگاه‌ها، سوزاندن انبارها و پوسیدن کشتی‌ها در لنگرگاه‌ها بلافاصله پس از مرگ شاه، نمادی از این واقعیت تلخ است. تجربه کاسپی درس راهبردی مهمی را در تاریخ نظامی ایران ثبت کرد: «تکنولوژی وارداتی» و «اراده فردی» برای آغاز توسعه دریایی لازم‌اند، اما بدون «استقلال لجستیکی»، «مدیریت رقابت‌های خارجی» و «تهادسازی پایدار»، حتی قدرتمندترین ناوگان‌ها نیز در طوفان حوادث سیاسی و دسیسه‌های استعماری غرق خواهند شد.

## References

- Abdollahi, Sahar, and Sayyed Javād Musavi. (2022). "Ahādāf-e Nāderšāh-e Afšār az tāsis-e nāvogān-e daryā'ī dar Daryā-ye Kāspian va farjām-e ān." *Pazhūheš-nāma-ye tamaddon-e Irāni* 7 (Bahār o Tābestān): 220–237. [In Persian]
- Arabadjyan, Z. A. (2024). *Rossia i Persia v bor'be za Kaspii (XVIII vek)*. Moskva: Tovarishestvo nauchnykh izdaniy KMK. [In Russian]
- Asnādī az ravābeṭ-e Irān o Rosia az Šafaviya tā Qājāriya. Tr. Raḥim Moslemāniān Qobādiāni and Behruz Moslemāniān Qobādiāni (Raḥimi); ed. Ḥosayn Aḥmadi. Markaz-e asnād o tārikh-e diplomasi, 2008. [In Persian]
- Bournoutian, George A. (2017). "The Armenians and the Caspian: Merchants and Mediators." In *The Caspian World*, ed. A. Amanat, K. Gledhill, and K. A. Nejad, 164–180. Ithaca: Cornell University Press.
- Eslām-zāda Yunusova, Leili. (1998). *Towse'a-ṭalabi-ye tejāri-ye Engelestān dar ḥawza-ye Kazar dar nīm-e awwal-e qarn-e 18*. Tr. Nāṣer Dārāi; ed. 'Ali Taslimi. Rašt: University of Gilan. [In Persian]
- Gadzhiev, V. G. (1966). *Razgrom Nadir-shakha v Dagestane*. Makhachkala. [In Russian]
- Hanway, Jonas. (1753). *an Historical Account of the British Trade over the Caspian Sea*. Vol. 1. London: Printed for Mr. Becket.
- Hughes, Lindsey. (2002). *Russia in the Age of Peter the Great*. New Haven: Yale University Press.
- "Iz istorii anglo-rossiiskogo protivostoianiia na Kaspiiskom more v seredine XVIII veka po

- materialam arkhiva kniazia Vorontsova.” (2013). *Vestnik Moskovskogo Universiteta. Seriia 8: Istorii* 36: 35–39. [In Russian]
- Lockhart, Laurence. (1990). “Nīrū-ye daryā-i-ye Nāderšāh.” Tr. Ġolām-Ĥosayn Mirzā Šāleḥ. *Bāstān-šenāsi va tāriḵh* 4–5 (nos. 1–2): 55–70. [In Persian]
- Marvī, Moḥammad-Kāzem. (1990). \*‘Ālam-ārā-ye Nāderī\*. With an introduction by Miklukho-Maklai; tr. ‘Enāyatollāh Rezā; ed. Moḥammad-Amīn Riyāḥī. Tehran: Našr-e ‘Elm. [In Persian]
- “Osobennosti razvitiia mezhdunarodnykh otnoshenii na Severnom Kavkaze v XVIII veke v svete vliianiia vostochnoi politiki velikikh derzhav.” (2004). *Kavkazskii Sbornik* 1: 152–155. [In Russian]
- Postnikov, A. V. (1996). *Razvitie kartografii i sredstv navigatsii v Rossii (XVII–XVIII veka)*. Moskva: Nauka. [In Russian]
- Qodsi, Moḥammad-Ĥosayn. (1960). *Nādernāma*. Mašhad: Anjoman-e āṭār-e melli-ye Korāsān. [In Persian]
- Rabino, H. L. (Yāsant Loviy Rābino). (1971). *Velāyāt-e dār-al-marz-e Irān: Gilān*. Tr. Ja‘far Kamāmizāda. Tehran: Bonyād-e farhang-e Irān. [In Persian]
- Rāštiani, Gowdars. (2013). “Ravābeṭ-e Irān o Rosia az soqūṭ-e Šafaviya tā barāmad-e Qājāriya.” PhD diss., University of Tehran. [In Persian]
- Romaniello, Michael P. (2017). “Follow the Armenians: British Plans for the Caspian in the Eighteenth Century.” In *The Caspian World*, ed. A. Amanat et al., 151–163. Ithaca: Cornell University Press.
- Ša‘bāni, Rezā. (2010). *Tāriḵh-e Irān dar ‘ašr-e Afšāriya*. 2 vols. Tehran: Sokhan. [In Persian]
- Sardādvar, Abūtorāb. (2001). *Tāriḵh-e nezāmi va siāsi-ye dōwrān-e Nāder Šāh-e Afšār*. Tehran: Moršed. [In Persian]
- Tāheri, Abu‘l-Qāsem. (1975). *Tāriḵh-e ravābeṭ-e bāzargāni va siāsi-ye Engeliš o Irān*. Vol. 1. Tehran: Anjoman-e āṭār-e melli. [In Persian]
- Tucker, Ernest. (2019). “Nader Shah and the Caspian: A Sea Too Far.” In *The Caspian World*, ed. A. Amanat et al., 134–148. Ithaca: Cornell University Press.
- Vosūqī, Moḥammad-Bāqer, and Manšūr Šefatgol. (2016). *Atlās-e Tāriḵh-e Bandarhā va Daryānūrdī-ye Īrān*. Tehran: Anteilāš-e Sāzemān-e Bandarhā va Daryānūrdī. [In Persian]

**Intentionally left Blank**