

نیروی دریایی در دفاع مقدس

تاریخچه نیروی دریایی ایران

نیروی دریایی عراق قبل از تهاجم

نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در دفاع مقدس

دفاع از خرمشهر

انهدام سکوهای نفتی عراق

اسکورت کاروان‌های تجاری

جنگ نفت‌کش‌ها

حفاظت آب‌های سرزمین

نبرد تنگه هرمز

بر سه‌گانه و ارزشهای راهبردی

تاریخچه نیروی دریایی ایران *

دریانوردی ایرانیان در دوران افسانه ای

بزرگترین کتابی که در این زمینه می‌تواند مورد استناد قرار گیرد، شاهنامه فردوسی است، تنها تحقیق مدون نیز که هم اکنون در این زمینه در دست ما می‌باشد، کتاب بزرگ شادروان پرفسور «هادی حسن» استاد و بعدها رئیس دانشگاه علیگره هندوستان است که تحقیقات و تتبعات بسیاری در زبان و ادب فارسی داشته و چندین سال نیز، به‌عنوان استاد در همین رشته تدریس می‌کرده است. «رساله دریانوردی ایرانیان در زمان‌های افسانه‌ای» فصل اول از کتاب بزرگ اوست که به زبان انگلیسی نوشته شده و به سال ۱۹۲۸ در لندن به طبع رسیده است.

بنابر همین منابع، اولین کشتی ساز ایرانی، جمشید افسانه‌ای بود که از سلسله پیشدادیان می‌باشد و بنابر افسانه‌های پارسی، وی با کشتی‌های خود بر دریا گذر کرد و از کشوری به کشور دیگر رفت.
فردوسی می‌گوید:

گذر کرد از آن پس به کشتی بر آب ز کشور به کشور برآمد شتاب

در زمان سلطنت ضحاک، نیروی دریایی عظیمی از ایران برای سرکوبی بهو فرمانروای سراندیب (سیلان و سریلانکای امروز) که از ملوک تحت تابعیت مهراج، پادشاه هندوستان بوده اعزام می‌گردد. مهراج که مورد حمایت ضحاک بوده پس از شورش بهو از او درخواست کمک و یاری می‌نماید. ضحاک سلطان ماردوش، سپهسالار ایرانی گرشاسب را مأمور می‌کند به هند برود و بهو را دستگیر کند تا در بارگاه مهراج به دار آویخته شود.

سر اندیب شه را کین ساز کن	سوی کشور هند پرواز کن
بدرگاه مهراج بر کش بدار	بهو را به بند و از آنجا بیا
بیارند کشتی هزاران هزار	بفرموده‌ام تا ز دریاکنار

*. دریادار دوم محمد زاهدی

به هر ترتیبی گرشاسب با هزاران کشتی به سرانندیب می‌رسد. بهو با شانزده هزار فیل و دو میلیون نفر سپاه در مقابل، ایستادگی می‌نماید ولی سرانجام شکست خورده و دستگیر می‌شود. پس از انقراض پیشدادیان و ظهور سلسله کیانیان، منطقه عملیات نیروی دریایی افسانه‌ای ایران نیز از شرق به غرب تغییر می‌کند. کیکاوس به هنگام سفری در قلمرو پادشاهی خویش هنگام عبور از سواحل مکران در نیمروز (سیستان) تصمیم می‌گیرد یورش ناگهانی به هاماوران بنماید:

بزد کوس برداشت از نیمروز
از ایران بشد تا به توران و چین

شده شاد دل شاه گیتی فروز
گذر کرد از آن پس به مکران زمین

پس دستور ساختن کشتی‌های بی‌شماری می‌دهد.

بی اندازه کشتی و زورق بساخت
بیاراست لشکر بدوران شتافت

وی با تمام لشکریان خود سوار بر کشتی‌ها شدند و آبهای دریای زره را پشت سر گذاشتند. پس از طی مسافت زیاد به منطقه هاماوران که همان لیبی امروز بوده می‌رسند.

خبر شد بر ایشان که کاووس شاه
همانا که فرسنگ بودی هزار
بدست چپش مصر و بربر است
به پیش اندرون شهر هاماوران

بر آمد ز آب زره با سپاه
اگر راه را پای کردی شمار
رهش در میانه بدانسو که خواست
به هر کشوری در سپاهی گران

بنا به گفته فردوسی، کیکاووس، پادشاه هاماوران را شکست می‌دهد و به عنوان غنائم جنگی، سودابه دختر وی را که زیبایی او کیکاووس را اسیر خود ساخته بود، به همسری بر می‌گزیند. اما در اثر خیانت عرب‌ها، کیکاووس دستگیر و در قلعه‌ای محبوس می‌شود. وقتی

این اخبار ناراحت کننده به گوش رستم می‌رسد، فوراً سپاهیان ایران را تجهیز می‌کند و از راه دریا عازم هاماوران می‌گردد، زیرا راه خشکی بسیار دور و خسته کننده بوده است.

بفرمود تا بر نشیند سپاه	پی رزم هاماوران کینه خواه
سوی ژرف دریا بیامد به جنگ	چو بر خشک بر بود ره با درنگ
به کشتی و زورق سپاهی گران	برفتند بر سوی هاماوران
بتاراج و کشتن بیاراسته	از آرزم دلها به پییراسته

همین که ناوگان ایران با سپهسالار رستم به هاماوران رسید، سپاه ایران آخرین ضربت را وارد ساخت و بدینسان کیکاووس آزاد شد و فاتحانه به ایران بازگشت و داستان لشکرکشی دریایی هم به پایان رسید.

یکبار دیگر در دوران کیانیان و در زمان کیخسرو، نوه بزرگ کیکاووس و جانشین او، شاهد برخورد میان ایران و توران هستیم. کیخسرو برای گرفتن انتقام از افراسیاب، قهرمان بزرگ توران زمین که برگ عمرش به زردی گراییده، تصمیم به نبرد با او گرفت. افراسیاب برای اینکه از مهلکه فرار نماید، به کوه اسپروز که از سلسله جبال البرز در کنار دریای مازندران است می‌گریزد و سپس از کوه به ساحل دریا می‌رسد. افراسیاب بر سر این دو راهی، سرانجام دل به دریا زد و تصمیم گرفت به کشتی نشیند و از دریا بگذرد و به گنگ دژ خوارزم برود. کیخسرو او را تعقیب می‌کند، لیک پس از فتح گنگ دژ او را نمی‌یابد. لذا نگران از اینکه افراسیاب از راه دریا به ایران زمین رفته و تاج و تختش را تصرف کند عملیات را رها و از راه دریا به ایران مراجعت می‌کند.

ستارگان مهربان و دریا، آرام و راحت بود. باد آرام و موافق شروع به وزیدن نمود و راه یکساله در هفت ماه طی گردید.

چو خسرو به نزدیک دریا رسید	فرود آمد و بادبانها بدید
دو هفته بر آن روی دریا بماند	ز دیدار با گیو چندی براند
بفرمود تا کار بر ساختند	دو زورق به آب اندر انداختند
پس زورق اندر کشتی هزار	به آب اندرون راند پس شهریار
شناسای کشتی هر آنکس که بود	که بر ژرف دریا دلیری نمود

به دریای بی پایه اندرکشند
چنان تیز شد باد در هفت ماه
که از باد گز آستین تر نگشت

بفرمود تا بادبان برکشند
همان آب دریای یک ساله را
که آن شاه و لشکر بدین امر گذشت

نیروی دریایی ایران در عهد هخامنشیان

به نظر استاد هادی حسن، تاریخ دریانوردی هخامنشیان را می‌توان اینطور آغاز کرد:
هخامنشیان به طرف دریا نرفتند بلکه آنها را به طرف دریا کشانیدند.

ایرانی‌هایی که در ارتفاعات فارس مسکن گزیده بودند، اغلب کشاورز و یا گله دار بودند و کمتر تجربه دریانوردی داشتند. ولی هنگامیکه آسیای صغیر (خاورمیانه) در تحت نفوذ امپراطوری ایران درآمد، ایرانیان خود را در برابر نیروهای دریایی عظیم مصر و یونان دیدند، از اینجا ایرانیان مجبور به داشتن نیروی دریایی بزرگی شدند که بتواند نیروهای دریایی مصر و یونان و فنیقیه را تحت الشعاع قرار دهد. آنها بی‌درنگ تمام نیروهای اقتصادی و انسانی خود را برای تأمین نیروی دریایی امپراطوری ایران بسیج کردند، زیرا به خوبی درک کرده بودند در غیر اینصورت می‌بایستی از امپراطوری و آقائی به جهان و تحت نفوذ داشتن سرزمین‌های بزرگی مثل یونان و مصر و تمام خاورمیانه چشم‌پوشند.

ملتی که به خط جهانگیری افتاد، به آسانی از این راه منحرف نمی‌شود. دولتهای بزرگ، لشکرکشی و جنگ را از شرایط حیاتی خود می‌دانند. این دولتها سستی و رخوت یا اضمحلال و انقراض خود را در همین توسعه روز افزون می‌یابند. امپراطوری هخامنشی نیز از این قاعده مستثنی نبود، چنانکه داریوش پس از فراغت از تقسیمات کشوری ایالات ایران و ایجاد اوضاع ثابتی در حدود آن و بعد از قشون کشی به سکائیه خواست ممالکی چند در زمان خود به امپراطوری وسیع ایران بیفزاید و به این مقصود به هند لشکر کشید. ایرانی‌ها از رود سند گذشته و قسمتی از هند غربی را به ایران ضمیمه کردند و بعدها همه ساله طلای زیادی از هند به ایران وارد می‌شد. اهمیت استیلای ایرانی‌ها به قسمت‌هایی از هند به اندازه‌ای در عهد قدیم برای هندیها مهم بوده که آنها زمان موعظه و یا به تعبیری بعثت بودا و این لشکرکشی را دو مبدأ برای تواریخ دانسته‌اند.

داریوش در سال ۵۱۷ ق.م در مصر بود. این نشان میدهد، بعد از هند متوجه غرب گشته است. از جمله اقدامات به یاد ماندنی او حفر کانال بزرگی است که از انشعابات رود نیل، بحر احمر را به دریای مدیترانه مربوط نمود. و این موضوع از کتیبه خود او که در عملیات حفر کانال سوئز به دست آمد معلوم شده است. بر روی این کتیبه اینطور نوشته شده است:

”من پارسی هستم و از پارس مصر را گرفتم. من فرمان حفر این ترعه را داده‌ام. از رودخانه‌ای بنام نیل که در مصر جاری است تا دریایی که به پارس می‌رود و پس از آن این ترعه حفر شد چنانکه من فرمان دادم و کشتی‌ها از مصر وسط این ترعه به سوی پارس روانه شدند، چنانکه میل من بود“

نبرد ماراتن ۴۹۰ ق.م پس از آماده سازی ۶۰۰ کشتی جنگی، داریوش قصد تصرف یونان را کرد. در این میان هیپیاس فرزند پسیستراتوس به پارس‌ها پیوست و قشون آنها را به ماراتن هدایت کرد. هر چند این توصیه‌ای صحیح بود لیکن نتیجه‌ای ناگوار داشت. پارسها در نبرد ماراتن گرچه یک دهم قدرت خود را از دست دادند لیکن به علت رفتار آتانی‌ها اعتمادشان را نسبت به نیروی خود از دست دادند و تنها آرزویشان این بود که به کشتیهای خود رسیده و سالم به دریا بازگردند. در این بازگشت، هفت کشتی بزرگ را از دست دادند، به این امید که دوباره از پشت، به آتانی‌ها حمله کنند. لیکن آنها این نقشه را کشف و فالرون را حفظ کردند. لذا ایرانی‌ها به آسیای صغیر بازگشتند. داریوش در سال ۴۸۵ ق.م وفات کرد.

نبرد دریایی سالامین ۴۸۰ ق.م پس از داریوش فرزندش خشایارشا به تخت نشست و سیاست پدر در تصرف یونان را وجه همت خود قرار داد. او با فراهم آوردن ۱۲۰۷ فروند کشتی جنگی که هر کدام دارای ۲۰۰ نفر مرد بومی و ۳۰ نفر ملوان پارسی و ۳۰۰۰ فروند کشتی پشتیبانی کوچک که توانائی آب خاکی نیز داشته اند و هر کدام می‌توانستند حیواناتی از قبیل اسب و دیگر چارپایان مورد نیاز جنگ را با خود حمل نمایند و همچنین هر کدام توانائی ترابری ۸۰ مرد جنگی را نیز داشته‌اند و در مجموع با ۴۲۰۷ فروند کشتی و حدود ۵۰۰/۰۰۰ نفر عازم کارزار از راه دریا می‌گردد. البته همزمان سپاه او از طریق خشکی نیز به یونان می‌رود. سپاهیان زمینی با گذشتن از تنگه ترموپیل خود را به آتن رسانیده و خشایار شاه با ابهت وارد شهر شده، دستور می‌دهد ارگ شاهی و بسیاری از مراکز آن‌را به آتش

بکشند. وی در فکر تصرف تمام جزیره پلوپونس بود. لذا در مورد ادامه یا توقف نبرد، به سخنان مشاورین خود توجه نکرده و تصمیم به ادامه می‌گیرد. سردار یونانی تمستوکل ترتیبی می‌دهد تا قوای دریایی یونان که قصد پلوپونس را کرده بود، از طریق تنگه سالامین اقدام به این کار نماید. چون سالامین تنگه‌ای باریک و کم عمق بوده لذا پس از وقوع درگیری، کشتی‌های ایرانی به علت بزرگی جثه و آبخور زیاد و همچنین وجود امواج سهمگین، در این تنگه به گل نشسته و بسیاری از سفاین به هم برخورد کرد و برای پارسی‌ها شکست بزرگی را رقم زد. با اینکه آتن به تصرف نیروهای ایرانی در آمده بود، خشایار شاه تصمیم به مراجعت به ایران گرفت و سردار خود مردونیه را با ۳۰۰ هزار نیرو در یونان باقی گذاشت، تا شاید بتواند در آینده، باقی مانده یونان را به تصرف درآورده و ساتراپی را در آنجا بگمارد.

در اینجا خوب است از نظر ناپلئون سردار بزرگ تاریخ نظامی در این باب با خبر شویم، وی چنین می‌گوید: این جنگ نامی که معروف به جنگ مادی و یا پارسی گشته، عبارتست از کارهائی که نتیجه قطعی نداشته و این کارها راهر یک از طرفین برای خود فتحی پنداشته است. خشایار شاه به آسیا برگشت، راضی از اینکه آتن را گرفت و سوزانید و خراب کرد. یونانی‌ها فتوحات خودشان را بزرگ کردند، مغرور از اینکه در سالامین بکلی نابود نشدند. به هر صورت منظور از موارد فوق فتح و یا شکست یک طرف و طرف دیگر نبود، لیکن نمایاندن عظمت نیروی دریایی ایران و عملیات با عظمت تری که انجام داده‌اند می‌باشد. زیرا توانسته‌اند حدود ۴۰۰۰ کشتی را با حدود ۵۰۰/۰۰۰ نفر از سواحل ایران به سوی یونان گسیل دارند که امروز نیز چنین کاری، بسیار سخت و شاق می‌باشد. از طرفی وقایع دریایی این دوران مخصوصاً نبرد دریایی سالامین می‌رساند که ایرانیان با اختراع کشتی‌هائی که دارای پل مخصوص پیاده شدن در ساحل بوده‌اند، توانسته‌اند برای اولین بار عملیات آبخاکی را به سبکی شبیه آنچه امروز انجام می‌گیرد، در ۲۵ قرن پیش انجام دهند.

اوضاع دریایی ایران در زمان اسکندر و جانشینان او

قبل از رسیدن پای اسکندر به خلیج فارس و سواحل مکران ، شیرازه و سازمان نیروهای دریایی هخامنشیان از هم پاشیده و میدان برای اسکندر و نیروی دریایی او خالی بود . از اقدامات اسکندر در سرزمین امپراطوری هخامنشیان ، خراب نمودن سدهای زیادی بود که بر روی رودهای پر آب مثل دجله و فرات و کارون برای آبیاری مزارع و کشتزارها بنا کرده بودند. اگر چه عمر او کفاف خراب کردن همه آنها را نداد ولی اقدام او بیشتر بدان جهت بود که می‌پنداشت این سدها برای جلوگیری از عبور کشتی‌های دشمن ساخته شده‌اند و میبایست آنها را خراب کرد تا کشتی‌های او بتوانند از آن رودخانه‌ها عبور کنند.

در زمان اسکندر برای شناسائی سواحل خلیج فارس و مکران و سواحل اقیانوس هند ، اقدام به دریانوردی طولانی شد و معروفترین آنها مأموریت و سفر دریایی نثارکوس یا نثارخوس می‌باشد که برای تحقیقات و اکتشافات در دریای هند با ناوگان خود از خلیج فارس گذشت و به داخل مصب رودخانه سند وارد شد، خلاصه سفر او در کتاب معروف آریان، مورخ معروف یونانی آمده است. وی در کتاب هفتم خود در فصل سوم، اقدامات اسکندر و عملیات وی را در دجله و فرات و بالاخره در اروند رود و کارون شرح داده است و می‌گوید:

اسکندر هفس تیون را مأمور کرد تا قسمت بزرگ سپاه را به کنار خلیج پارس ببرد و چون بحریه هم به ایالت شوش رسیده بود، او با سواره نظام به کشتی نشست و از کارون سرازیر شد بعد از آنکه به دریا رسید از کشتی‌های سنگین آسیب یافت و به کشتی‌های سبک درآمد و سواحل را گرفته و به مصب دجله وارد شد . باقی سفاین می‌بایست از ترعه‌ای که کارون را با دجله مربوط می‌داشت به این رود درآیند. اسکندر در دجله تا جایی راند که هفس تیون در کنار آن اردو زده بود ، بعدها به شهر اپیس که در کنار رود واقع است رسید . اوامر کرد سدهائی را که پارسی‌ها برای ممانعت از ورود دشمن به این رود ساخته بودند، خراب کنند و گفت این وسیله دفاع برای کسانی خوب است که نمی‌توانند اسلحه بکار برند. قسمتی از کتاب تاریخ ایران نوشته ا . ت . او مستد، ترجمه دکتر محمد مقدم، راجع به امور نیروی دریایی و خلیج فارس در دوران استیلای اسکندر مقدونی که در زیر بدان اشاره می‌گردد:

زندگی و کار اسکندر بزرگ (مرگ ۳۲۳ ق.م) آغاز دوره نوینی در تاریخ خاور نزدیک است و اگر بیشتر زندگی کرده بود اثرهای بزرگتری می‌داشت، بی شک سفر دریایی را که برای بررسی کرانه‌های عربستان طرح کرده بود انجام می‌داد و چنین بررسی، وضع این کرانه را همان اندازه روشن میکرد که سفر نئارس خوس وضع کرانه‌های ایران را روشن ساخته بود.

کرانه‌های مدیترانه شرقی در آن زمان به دست پارسیان با کرانه‌های دریایی هند پیوند خورده بود، ولی فعالیت اقتصادی یونانیان این بود که از مزیت‌های چنین ارتباطی بیشتر بهره برداری کنند. هدف کنجکاو آنها بر داشتن تاریکی‌ای بود که دیر زمانی بود منطقه عربستان را پوشانده بود.

در سال آخرش، اسکندر سرگرم اجیر کردن فنیقیان بود تا در خلیج فارس به دریانوردی و ماندگار شدن در کرانه‌های آن پردازد و درگیر بردن تعدادی کشتی از فنیقیه به بین النهرین، ساختن کشتی از درخت‌های سرو نزدیک بابل، بهتر کردن وضع کشتی رانی در فرات، افزودن گنجایش بنادر بین النهرین و فرستادن سه کشتی برای بررسی در خلیج فارس بود. یکی از این کشتیها به بحرین رسید و روش صید مروارید را از نزدیک دید. ولی هیچکدام از آنها از دماغه مسندام نگذشتند و این سفر بی ثمر ماند. پس از مرگ اسکندر، نقشه‌های او را رها کردند و یونانیان سلوکی فعالیتی از خود در خلیج فارس نشان ندادند. این شگفت است زیرا انتظار می‌رفت که پادشاهان سلوکی، بازرگانی سودمندی میان هند و مدیترانه از راه دریایی که نئارخوس گذشته بود و سپس از میان سرزمین‌های خود در بین النهرین و سوریه شمالی برقرار کنند. ولی به نظر می‌رسد داد و ستد آنها با هند بیشتر از راه‌های زمینی ایران صورت می‌گرفت. زمانی که پارتیان بابل را بین سالهای ۱۴۰ تا ۱۳۰ ق.م گرفتند، فرصت بطور کامل از دست رفت. چون شاهان پارتی در آمد خوبی از راه‌های زمینی کشورشان به چین و هند بدست می‌آوردند و به غربیان یونانی و رومی برای برقرار کردن راه‌های دریایی که رقیب راه‌های خشکی بشود فرصتی نمی‌دادند.

نیروی دریایی ایران در زمان اشکانیان

می‌توان گفت که در زمان اشکانیان، حکومت پاره‌ای از قسمت‌های ایران مثل فارس و کرمان همچنان در دست پارسیان باقی بود و تسلط آنان بر قسمتی از مناطق جنوبی خلیج فارس محرز است. بطوری که یکی از سپاهیان یونانی که در هشتاد ق م در خلیج فارس و سواحل هند و دریای عمان سیاحت نموده است در یادداشت‌های خود اشاره به وجود کشتی‌های ایرانی نموده است، از طرف دیگر در جریان جنگ‌های ایران و روم در دوره اشکانیان دیده می‌شود که با ورود نیروی دریایی تراژان از طریق دجله و فرات به دهانه خلیج فارس و داخل آن، خسرو اشکانی و ناوگان او غافلگیر شده و منجر به شکست او گردید.

نیروی دریایی ایران در عهد ساسانیان

قبل از روی کار آمدن سلسله ساسانیان، اوضاع و احوال نیروی دریایی ایران به خوبی روشن نیست و بیشتر در حاله‌ای از ابهام و تاریکی است. ولی با استقرار ساسانیان می‌توان گفت که نیروی دریایی ایران هم مجدداً سازمان یافت. به طوری که داستانهای محلی خودمان و همچنین آثار مورخان ارمنی، رومی و به خصوص آثار جغرافی نویسان عرب و ایرانی آمده است، به خوبی می‌رساند که در دوره ساسانیان یعنی از زمان اردشیر بابکان تا عصر شاپور ذوالاکتاف و مخصوصاً در زمان سلطنت انوشیروان، خلیج فارس و دریای عمان یعنی تمام سواحل و جزایر آن، متعلق به ایران بوده و ناوگان ایران از نو بنا شده و در خلیج فارس رفت و آمد داشته است. در سایه حیات همین نیروی دریایی بود که قبایل سرکش عرب در خلیج فارس سرکوب شدند و ایران مجدداً دارای سیادت و قدرت دریایی در منطقه گردید. در سایه وجود همین قدرت دریایی بود که در زمان خسرو انوشیروان، ناوگان جنگی ایران به یمن لشکر کشید و دامنه عملیات خود را به سواحل غربی دریای احمر و سواحل شرقی آفریقا رساند و نیرویی به نام واحد عملیات حبشه از آن معروفیت پیدا کرد.

اردو کشی به سرانندیب (سریلانکای امروزی) یعنی بر دریاهای خاور دور را به همین ترتیب می‌توان عملیات سرانندیب نامید، وجود این ناوگان در سیلان سبب شد که شهری یا بندری از ایرانیان در منطقه ساخته شود.

در زمان ساسانیان، آبادانی و عمران خلیج فارس از نو احیا شد و بنادر و پایگاههای متعددی در سواحل خلیج فارس و رودهای کارون و اروند رود و دجله و فرات ساخته می‌شود که بعضی از آنها مانند بنادر ابوله و پیروزشاپور در کنار فرات و بالاخره شهرشاپور و پل معروف آن است که همچنان در شهر شوشتر فعلی باقی است. در زمان ساسانیان، کتاب دریانوردی یا راهنمای دریانوردی در خلیج فارس نوشته شده و در دست ناخدایان و دریانوردان ایرانی بوده و به آن رهنامه کشتی رانی می‌گفته‌اند. در تاریخ آمده است که واسکودوگاما، دریانورد معروف پرتغالی به این کتاب دست یافته و از آن در سفرهای دریایی خود در اقیانوس هند و خلیج فارس استفاده نموده است. از دوره ساسانیان واژه‌های دریایی بسیار به جای مانده که تا به امروز از آن واژه‌ها استفاده می‌گردد مثل ناو به معنی کشتی جنگی و ناو خدا به معنی صاحب یا فرمانده کشتی، کلمه ناوگان و دیگر کلمات از آن دوره بجای مانده است. بنادری که در دوره ساسانیان در خلیج فارس بنا شدند بسیارند ولی امروز کمتر آثاری از آنها بجای مانده است.

اینک در مورد شش بندر مهم که در زمان خود از بنادر آباد خلیج فارس بوده و مراکز مراودات تجارتي خلیج فارس با داخل کشور و هم چنین کشورها و بنادر و کشورهای دوردست بوده‌اند و اکنون وجود ندارد بحث می‌نمائیم.

۱- ابله (Ubolleh)

این بندر که به یونانی به آن Opolugus می‌گفتند، بسیار مهم بوده و مخرج عمده خلیج فارس و بندرگاه تجارتي ایران در عهد خود محسوب می‌شده است. محل آن در ساحل غربی شط فرات و نقطه سرحدی ایران با عربستان آنروز بوده است. در سال ۶۲۰ میلادی مأموریت تصرف آن به عهده خالد بن ولید (سیف الله) سردار معروف اسلام واگذار شد، مسلمین این بندر را تصرف ولی آسیبی به آن نرساندند، زیرا در قرون بعد نیز هنوز در زمره بنادر تجاری بود.

۲- مهروبان (Mahrooban)

مهروبان در سرحد غربی و در کنار خلیج فارس واقع بود و محل آن در کنار رودخانه تاب و یا هندیان است. کشتی‌هایی که از داخل سرزمین عازم هندوستان بودند پس از عبور از بصره و مصب دجله ابتدا به این بندر می‌آمده‌اند. محل مهروبان امروزه، به کلی معلوم نیست و حدس زده می‌شود جای آن در بستر رودخانه هندویان فرو رفته باشد.

۳- سی‌نیز یا شی‌نیز (Sineeze)

دومین بندر در قسمت شمال غربی خلیج فارس بوده است که خرابه‌های آن در نزدیک بندر دیلم و به مسافت تقریبی نیم فرسنگ، هنوز موجود است.

۴- جانابا (Gianaba) گناوه امروز

در حدود ۵۰ کیلومتری جنوب شرقی سی‌نیز واقع بوده است و خرابه‌های آن در مغرب گناوه امروزی باقی است.

۵- ریشهر (Ri-Shahr)

در سمت جنوبی جزیره بوشهر واقع بوده است که حق تقدم بر بوشهر دارد. زیرا بوشهر مانند بندر عباس در دوره‌های اخیر احداث شده است و در نقشه‌های پرتغال که از قرن شانزدهم و هفدهم موجود است، این بندر روی نقشه برده شده است.

۶- سیراف (Siraf)

این بندر تا مدت هفت قرن متوالی در تاریخ خلیج فارس دارای اهمیت و اعتبار بوده و در زمان حکومت آل بویه، مانند شیراز مقر حکمرانی آنان بوده است. محل آن در حدود سه کیلومتری بندر طاهری و در حاشیه ساحلی قرار گرفته است و از توده‌های عمارات مخروبه که از کنار و حتی زیر آن است، تا پای تپه‌ها ادامه دارد.

اقدام شاپور ذوالاکتاف و گوشمالی متجاوزان: در زمان شاپور دوم ساسانی (۳۷۰ میلادی) عده‌ای از اهالی بحرین که در ناحیه هجر سکونت داشتند، علیه حاکم ایرانی طغیان کردند. شاپور با قوای دریایی به سوی آنان حرکت کرد و در نبرد دریایی سختی که در گرفت آنان را سرکوب و فاتح شد. پس از آن به جزیره حط و سپس به هجر و یمامه رفت و طوایف مختلف بنی تغلب را در داروین به سر جای خود نشانده. سرآرنولد ویلسون، مؤلف کتاب خلیج فارس درباره جنگ شاپور دوم می‌نویسد:

شاپور در قتیف از کشتی پیاده شد و عده زیادی از سرکشان بحرین را کشت و هجر را دوباره متصرف شد. قسمت اعظم قبیله عبدالقیس را نابود کرد و سپس به سوی تمیم حمله برد. عاقبت چون اعراب به شرارت خود ادامه می‌دادند، شاپور برای مجازات آنان و استقرار نظم، دستور داد شانه‌های آنان را سوراخ کرده و طناب بگذرانند و به این واسطه ذوالاکتاف (صاحب شانه‌ها) مشهور گشت، از آن زمان آرامش در بحرین و دیگر جزایر و بنادر خلیج فارس بوجود آمد.

خسرو انوشیروان و تصرف سیلان توسط ناوگان ایران: در سال ۵۳۲ میلادی انوشیروان به سلطنت رسید. او سر حد شمالی کشور ایران را به دریای سیاه و در جنوب به یمن رسانید. آقای renaud در کتاب خاطرات هندوستان می‌نویسد: سیلان توسط ناوگان ایرانی تصرف شده است. هم چنین سرجمس تفتت در کتاب سیلان خود دارای همین عقیده می‌باشد، می‌گوید: در قرن ششم، ایرانیان تحت فرماندهی انوشیروان دارای آقائی و سیادت بزرگ و مشخص در شرق بودند و کشتیهای آنان در آن زمان در بنادر هندوستان رفت و آمد می‌کردند و ناوگان انوشیروان با موفقیت تمام سیلان را فتح کرد.

تصرف یمن توسط ناوگان ایرانی: پروفیسور براون استاد شرق شناس در این باره می‌گوید: تسخیر یمن توسط ایرانیان خیلی باعث تعجب و اعجاز است، چون با در نظر گرفتن بُعد مسافت، روحیه ملوانان کشتی‌ها، کوچکی ناوگان آنان و پیری بی حد فرمانده‌شان، تصرف یمن معجزه‌ای برای ساسانیان بوده است. این مأموریت توسط ۸۰۰ نفر زندانی محکوم به مرگ و ۸ فروند کشتی کوچک و یک فرمانده پیر و فرتوت انجام شد. عجیب این است که

این ۸۰۰ نفر از جان گذشته، موفق به تصرف خاک یمن که مرکز دریانوردان بود گردیدند، در صورتیکه رومی‌ها با یک لشکر مجهز نتوانستند یمن را به تصرف خود در آورند. ایرانیان پس از تصرف، آنجا را جزء قلمرو کشور خود ساختند و تا امپراطوری ساسانیان، یمن جزء ایران محسوب می‌شد و از آنجا تمام سواحل شرقی آفریقا در دریای سرخ نیز تحت سلطه و نفوذ ایرانیان بود.

دریانوردی ایرانیان در دوران اسلامی

پس از دوران اولیه ظهور آیین پاک محمدی (ص)، یعنی سالهایی که به تدریج دریانوردی اسلامی رونق می‌گیرد، گروندگان به آیین جدید با مستحیل شدن در میان اعراب، همه امکانات و استعدادهای خود را از جمله کشتی و کشتی رانی، در اختیار آنان قرار می‌دهند. فرهنگ و تمدن اسلامی و مخصوصاً زبان عربی با گسترش اسلام به سرعت در میان اقوام و ملل جدید گسترش می‌یابند. از سوئی امپراتوری بزرگ اسلامی با توسعه روز افزون خود بر چند دریا فرمان می‌رانند، طبیعی است برای ادامه تسلط به این سرزمینها، وجود ناوگان و نیروی دریایی ضرورت کامل دارد. خواه این نیرو از کشتیهای ایران تشکیل شده باشد، خواه از سفاین دیگر. اما اصطلاحات دریایی نشان می‌دهد که در ناوگان اسلامی نیز ارشدیت و برتری، همچنان با کسانی است که از قدیم به دریاها تسلط داشته و جزو اولین ملل دریانورد گیتی بوده‌اند. اصطلاحاتی که اغلب آنها یا فارسی مطلق است و یا معرب و ریشه ایرانی دارند.

هارتمن می‌گوید: پیشرفت اسلام در دریا سبب گسترش امپراطوری اسلامی در جهان بوده است. هنگامی که مسلمین جنوب بابل و شهرهای مهم خلیج فارس را متصرف شدند، اجباراً می‌بایستی از آنها حفاظت و در ضمن با توجه به دستورات اسلام، سنن آنها را محترم بشمارند، پس می‌بایستی برای نگهداری این شهرها به دریانوردی علاقمند شوند یا اینکه از آنها صرف نظر نمایند.

بنابر این در اوایل ظهور و گسترش اسلام، هیچ تغییری در امور کشتیرانی و حتی ملوانان کشتی‌ها داده نشد و کما فی السابق آنها به کار تجاری خود اشتغال داشتند. ولی

بعداً اگر دریانورد مجرب و کهنه کاری که مسئولیت مهمی داشت، دین اسلام را قبول نمی‌کرد، به جای او از اهالی همان شهر کس دیگری که دین اسلام داشت گمارده می‌شد. چون اعراب مخصوصاً اهالی حجاز و قسمت‌های داخلی سرزمین عربستان، اصولاً دریانورد نبوده و ملوانان خوبی نمی‌شده‌اند، بیشتر ملوانان از اعراب ساحل نشین و اهالی خلیج فارس برگزیده می‌شدند. ابو عبد الله ابن محمد ابن المقدسی یکی از جغرافی دانان عرب می‌گوید: من خودم تمام سواحل کشور عربستان تا آبادان را طی نموده‌ام و صرف نظر از مواقعی که به کشورهای جزایر می‌رفتم و عمق آب را اندازه گیری می‌کردم، بقیه راه را بین سازندگان و صاحبان کشتی و تجار و راهنماها به سر می‌بردم. آنها مردمی بودند دریا نورد که دارای دقیق‌ترین اطلاعات در مورد دریا، لنگرگاه‌ها، بادها و وجود جزایر بودند. آنها دارای نقشه‌های کامل و راهنماهای دریایی بودند و من آن نقشه‌ها را مطالعه کردم و از آن کتابهای راهنما استفاده فراوان بردم. عدن و صحار در بندر مهران هستند. بندر صحار پایتخت عمان است و در زبان عمومی این شهر عربی است، ولی ایرانیان مقیم صحار تماماً ایرانی صحبت می‌کنند، امروز حتی در سواحل، چنین بندری به این مهمی و زیبایی وجود ندارد. بیشتر جمعیت عدن و همچنین جده، ایرانی می‌باشند. اهالی جده اکثراً ایرانی بوده و به شغل تجارت مشغول و تمام آنان از ثروتمندان این شهر هستند. این شهر انبار غله مکه می‌باشد و هم بازار تجارت یمن و مصر است. ایرانیان این شهر هم از طبقه حاکم بوده و در کاخهای بسیار زیبا زندگی می‌کنند.

مقدسی می‌افزاید: آنهايي که از حجاز به آبادان مسافرت می‌نمایند، اجباراً باید از دریای احمر و دریای فارس و مکران عبور نمایند و در این سواحل تمام کشتی سازان و صاحبان کشتیها ایرانی هستند.

آقای فراند " ferrand " می‌گوید: کتاب راهنمایی که مقدسی از آن استفاده کرده همان راهنماه ایرانی بوده است که دریانوردان ایرانی از آن استفاده می‌کردند و مُعَرَّب آن به نام رحمانی و به خط عربی و در قرن دوازدهم وجود داشته است.

مقدسی اسامی ۳۵ نوع مختلف کشتی را نام برده که تمام آنها در سواحل عربستان توسط کشتی سازان ایرانی ساخته شده‌اند. از قبیل: سفینه، جاسو، زورق، رقلاب، تالوا، ایرواز، طیار، زب زب و غیره که به نظر می‌رسد اکثر این اسامی در اصل ایرانی بوده‌اند.

تاریخ kilawa از قول شیخ محی الدین زنگباری می‌گوید، تاریخ نویسان قدیم گفته‌اند اولین دسته‌ای از غیر بومیان که در آنجا مسکن گزیده و به آبادانی آنجا اقدام کرد، مهاجرینی بودند از اهالی شیراز که در ایران واقع شده است، آنها با کشتی به این آب و خاک آمدند و می‌گویند دارای ۷ کشتی بودند.

دایرة المعارف بریتانیکا می‌گوید که شهر kilawa در سال ۹۷۵ توسط یک شاهزاده ایرانی از اهل شیراز به نام علی ابن حسن بوجود آمد و این شهر در نزدیکی مستعمره قدیمی یونان rhapta بوده است.

هر چند از نظر سیاسی از زمان خلفای دوم و سوم، خلیج فارس تحت اختیار عربها بود، ولی از نظر تجارت و فعالیت دریایی، ایرانیان استقلال کافی داشتند. هر چند ایرانیان استقلال خود را در خشکی از دست داده بودند، ولی هنوز در دریا و خلیج فارس دارای استقلال کاملی بودند. ولی در زمان خلافت خلیفه المتوکل، در سالهای ۸۴۷ تا ۸۶۱ میلادی، ملوانان عرب خود را هم‌مطراز ملوانان ایرانی می‌دانستند و منتظر فرصت بودند تا آقایی خلیج فارس را از ایرانیان بگیرند. خلیفه در این راه به آنها کمک بسیاری نمود. با روی کار آمدن اعراب مسلمان، نیروی دریایی ایران بار دیگر به کلی از بین رفت و مدت دو قرن که اعراب به ایران حکومت می‌کردند، ایرانیان علاقه به دریانوردی و فن ناوبری را از یاد بردند.

ظهور دوباره ایرانیان بر پهنه دریا

پس از بر طرف شدن دویست سال استیلای خلفای اموی و عباسی، به تدریج در گوشه و کنار ایران، حکومت‌های مسلمانان ایرانی رشته امور را به دست گرفتند. در سده شانزدهم میلادی از بین آنها طایفه صفوی، گوی رقابت را ربود. صفویه دولت قدرتمند شیعه را در شرق امپراطوری عثمانی تشکیل داد و توانست امپراطوری گذشته ایران را احیا نماید. درست از زمان آغاز دوره صفوی، پرده‌ای از نفوذ بیگانگان در ایران و خلیج فارس ترسیم می‌شود.

هم زمان با روی کار آمدن صفویان، اروپائی‌ها با دو هدف به سوی ایران آمدند. آنها در پادشاهی صفوی، قدرت بالقوه‌ای را برای تضعیف امپراطوری عثمانی می‌دیدند که در این زمان در اوج قدرت بود و توانسته بود تا اقصی نقاط غرب اروپا نفوذ نماید. از سویی اختراع کشتیهای بخاری، توانایی جدیدی را برای بحر پیمایی به آنان داده بود. لذا در جامه عمل پوشیدن به آرزوی دیرینه خود، یعنی دست اندازی به شرق مخصوصاً هندوستان که آن را منبع ثروت و ادویه می‌دانستند، دست به کار شدند. آنان برای اینکه بتوانند جنوب آسیا را به استیلا درآورند به زودی دریافتند که مهمترین منطقه ای که هم از لحاظ راه دریایی و هم به لحاظ تجاری می‌تواند مورد توجه قرار گیرد خلیج فارس است. آنان با انتخاب خلیج فارس، چشم طمع به ثروت و موقعیت جغرافیایی آن دوختند و بعدها توانستند در جزایر هرمز و قشم قلاع نظامی بسازند و اولین آنها پرتغالی‌ها بودند.

اصولاً روابط ایران در دوره صفویه با پرتغال و اسپانیا، از زمانی است که تاجران ونیزی متوجه آسیا شدند. در همان زمان چند تن از دریانوردان پرتغالی به قصد کشف راه هندوستان از جنوب آفریقا حرکت کردند. نخست یکی از آنها به نام بارتلمی دیاز (barthelemy diaz) در سال ۱۴۹۸ میلادی از دماغه امیدنیک گذشت و وارد اقیانوس هند شد، ولی نتوانست خود را به هندوستان برساند و به پرتغال بازگشت.

یازده سال بعد در سال ۱۴۹۸ دریاسالار معروف پرتغالی به نام واسکودوگاما (vasco de gama) از همان راه خود را به هندوستان رسانید و سال بعد به پرتغال بازگشت. این سفر راه ایجاد مستعمرات را برای پرتغال در هندوستان و سایر نواحی آسیا هموار کرد و بر اعتبار سیاسی آن دولت افزود. وی در سال ۱۵۰۲ نیز یک بار دیگر به هندوستان سفر کرد و دایره تصرفات پرتغال را در سواحل غربی آن سرزمین توسعه داد.

در سال ۱۵۰۵ شخصی به نام فرانسیسکو دو آلمیدا (francisco de almeida) از جانب پادشاه پرتغال به نیابت سلطنت او در هندوستان منصوب شد و تا سال ۱۵۰۹ در این مقام منصوب بود.

در سال ۱۵۰۶ دولت پرتغال یکی دیگر از دریانوردان خود را با ۱۶ ناو و ۱۳۰۰ مرد جنگی مأمور هندوستان نمود و یکی از دریانوردان معروف خود به نام آلفونسو دو آلبر را هم

جانشین وی کرد. آلبوکرک دستور محرمانه‌ای داشت که پس از سه سال آلمیدا را معزول و خود به جای او حاکم و نایب‌السلطنه هند شود. او چون توان خود را برای مأموریت، کافی نمی‌دانست در صدد برآمد که جزیره هرمز را که در مدخل خلیج فارس واقع است، تصرف کند و بدین وسیله بر تمام خطوط تجاری خلیج فارس دست یابد.

جزیره هرمز تا حدود قرن پانزدهم میلادی جرون نام داشت و بندری به نام هورموز در نزدیکی شهر میناب کنونی در ساحل دریا بود که بندر تجاری کرمان و سیستان به شمار می‌رفت. در تجارت عمومی آن زمان اهمیتی نداشت.

ابن بطوطه سیاح معروف مراکشی در اواسط قرن پانزدهم، هرمز کهنه و نو را دیده و آن دو شهر را بدین مضمون توصیف می‌کند: شهر هرمز کهن در کنار ساحل واقع شده و شهری تازه، برابر آن، در میان دریا قرار دارد و تنگه کوچکی به عرض سه فرسنگ آن دو را از یکدیگر جدا ساخته است. هرمز جدید جزیره است و جرون پایتخت آن است. لودویک دارتمان جهانگرد اروپایی که در سال ۱۵۰۳ هرمز را دیده است، می‌نویسد: از ۳۰۰ کشتی از کشورهای مختلف در لنگرگاه آن جمع می‌شوند و همیشه ۴۰۰ تاجر در آن شهر اقامت دارند.

در سال ۱۵۰۷ میلادی آلبو کرک با ۶ کشتی به عزم گرفتن جزیره هرمز، رو به خلیج فارس نمود. در راه، شهر مسقط از شهرهای عمان را گرفت و آتش زد و در برابر شهر هرمز لنگر انداخت.

پس از اینکه خواجه عطار نایب امیر هرمز که کودکی ۱۲ ساله به نام سیف‌الدین بود، تکلیف آلبو کرک مبنی بر تسلیم را نپذیرفت، جنگ سختی درگرفت و در نهایت آلبو کرک به سبب داشتن توپ و تفنگ و سلاح آتشین پیروز شد. امیر هرمز را تابع و خراجگذار دولت پرتغال ساخت. در آنجا قلعه‌ای استوار بنا نهاد و سپس تجارتخانه بزرگی در شهر هرمز تأسیس کرد.

اندکی پس از این وقایع، شاه اسماعیل اول از امیر هرمز خراج معمول سالیانه را طلب کرد و او نیز شاه را به آلبو کرک حواله داد. آلبو کرک در جواب اعلام نمود ما هرمز را با زور و توانایی گرفته‌ایم و متعلق به دون امنوئل پادشاه پرتغال است.

در فوریه سال ۱۵۱۵ میلادی، آلبو کرک چون دید از دادن خراج به نماینده او خودداری می‌کند، با ۲۶ کشتی و ۲۲۰ ناوی از هندوستان راه خلیج فارس را در پیش گرفت. پس از درگیری توانست به جزیره هرمز مسلط شود. اندکی پس از این واقعه سفیری از جانب شاه اسماعیل اول نزد او رفت و قرار و مدار می‌انها به شرح زیر بسته شد.

- ۱- نیروی دریایی پرتغال به لشکر کشی پادشاه ایران به بحرین و قطیف مساعدت کند.
- ۲- نیروی دریایی پرتغال در فرونشاندن انقلابات سواحل بلوچستان و مکران دولت ایران را یاری نماید.
- ۳- دو دولت ایران و پرتغال با هم متحد بشوند و با ترکان عثمانی بجنگند.

علاوه بر این، شاه اسماعیل از جزیره هرمز چشم پوشید و موافقت کرد که هرمز از آن پس تابع و خراجگذار پادشاه پرتغال باشد و دولت ایران در امور جزیره دخالت نکند.

پرتغالیها از زمانی که به جزیره هرمز دست یافتند، بندر کوچک گمبرون در ساحل ایران را نیز به عنوان اینکه در قلمرو متفرعات امیر هرمز است و سواحل جزیره برای کشتی‌های جنگی آنان پناهگاه مناسبی نداشت، به تصرف در آوردند. ساحل گمبرون را لنگرگاه این گونه کشتی‌ها ساختند و در سالهای نخستین حکومت شاه عباس، برای حفظ و حراست سفائن جنگی خود در آنجا قلعه‌ای بنا کردند.

تسخیر بحرین: جزایر بحرین از نیمه قرن دهم هجری، در قلمرو حکومت هرمز و دایره نفوذ دولت پرتغال بود. در سال ۱۰۱۰ هجری چون فرخ شاه امیر هرمز در گذشت و پسرش فیروز شاه جانشین گردید، رکن الدین مسعود حاکم بحرین که برادر شرف الدین لطف الله وزیر هرمز بود، لوای استقلال برافراشت و از اطاعت امیر هرمز سرباز زد. ولی از بیم اینکه مبدا کشتیهای دولت پرتغال به یاری حاکم هرمز که در حمایت آن دولت بود، به بحرین بتازد، یکی از بزرگان فارس به نام خواجه معین الدین فالی را که با وی خویشاوند بود، به یاری خویش خواند. او نیز امام قلی بیک پسر الله وردیخان امیر الامرای فارس را که در این زمان در فارس حکومت می‌کرد، از این امر آگاه ساخت. امام‌قلی بیک هم که از دیرباز در پی تسخیر بحرین بود، از موقعیت استفاده کرد و معین الدین را با سپاهی در ظاهر به یاری رکن

الدین مسعود و نهانی برای تصرف بحرین بدان سو روانه ساخت. معین الدین چون با سپاه خود به بحرین رسید، پس از چند روز ناگهانی در سحرگاهی به خانه رکن‌الدین درآمد و او را در خوابگاهش هلاک کرد. ولی همان روز یوسف شاه نامی از امیران فارس که هنگام بازگشت از مکه در دریای فارس گرفتار دزدان دریایی شده بود و مقداری از اموال خود را از دست داده بود، در آن زمان با دسته‌ای سپاه ایرانی، به فرمان الله وردیخان در پی دزدان می‌گشت، به بحرین درآمد و معین الدین را یاری و او را بر سپاه مخالف غالب کرد.

چون خبر تصرف بحرین به دست سربازان ایرانی انتشار یافت، فیروز شاه و حاکم پرتغالی، سپاهی با کشتیهایی چند به جزایر بحرین فرستادند و یک چند میان آنها و سپاهیان ایران در دریا و خشکی آتش جنگ روشن بود، ولی سرانجام با آنکه خواجه معین الدین و امیر یوسف شاه نیز کشته شدند، سپاه ایران غالب شد و کشتی‌های پرتغالی ناگزیر به هرمز بازگشتند و جزیره از تصرف پرتغال خارج و ضمیمه حکومت فارس گردید.

تصرف بندر گمبرون: پس از تصرف بحرین به سبب بد رفتاری عمال پرتغالی با سوداگران ایرانی و اهالی گمبرون و سایر بنادر و جزایر اطراف، شاه عباس مصمم شد که حتی الامکان دست ایشان را از سواحل خلیج فارس کوتاه کند. الله وردیخان، امیرالامرای فارس را مأمور انجام دادن این مقصود کرد. وی نیز در سال ۱۰۲۲ هجری قمری پسر خود امام قلی خان را که حاکم لار بود به تسخیر بندر گمبرون فرستاد. ولی تصرف قلعه در این سال میسر نشد و امام قلی خان سال بعد، یعنی پس از مرگ پدر، آن قلعه را به تصرف درآورد و ویران ساخت. قلعه زیبای استواری به سبک قلاعی که در آن زمان در اروپا ساخته می‌شد در ۳۰۰ قدمی قلعه قبلی بنا نهاد.

گمبرون، پس از آنکه شاه عباس جزیره هرمز را به تصرف در آورد، ترقی بسیاری کرد و به بندر عباس موسوم و به مرکز بازرگانی انگلیس و هلند تبدیل گردید.

تسخیر جزیره هرمز: پس از اینکه به به دستور شاه عباس، امام قلی خان برای تسخیر هرمز به بندر گمبرون حرکت کرد، کشتی‌های انگلیسی کمپانی هند شرقی که با وی معاهده‌ای در باره آینده هرمز و کمک به دولت ایران بر علیه پرتغالی‌ها بسته بودند، در ششم

ربیع الاول سال ۱۰۳۱ هجری قمری مطابق با ۱۹ ژانویه ۱۶۲۲ با امام قلی بیگ روبه جزیره هرمز نهاوند و در نهم همان ماه بر کنار جزیره رسیدند.

نیروی دریایی پرتغال در هرمز، مرکب از ۵ کشتی جنگی و کشتی کوچک و زورق‌های خُرد و بزرگ بادبانی بسیار بود. از جمله ۲ کشتی بزرگ که هر یک ۳۰ توپ داشت با ۳۰۰ مرد جنگی.

در این میان تصمیم گرفته شد، قبل از حمله به هرمز، قلعه پرتغالی‌ها در قشم نیز تسخیر گردد. در این هنگام شاه‌قلی بیگ و سپاهیان او از طریق دریا به قشم وارد و قلعه آن را محاصره کردند، کشتی‌های انگلیسی نیز در شب به جزیره نزدیک شده و چند عراده توپ را پیاده کردند. سپس با حمله به نیروهای شاه‌قلی بیگ و آتش‌باری توپهایی که پیاده شده بود، قلعه قشم به تصرف درآمد.

روز ۲۷ ربیع الاول سال ۱۰۳۱ (۹ فوریه ۱۶۲۲) کشتی‌های ایرانی و انگلیسی از بندر گمبرون حرکت کردند و برابر جزیره هرمز لنگر انداختند. در روز ۲۸ ربیع الاول کشتی‌ها، حدود سه هزار تن از سربازان ایرانی را به سرداری امام‌قلی خان، در جزیره هرمز پیاده کردند. این عده بی‌درنگ به استحکام موضع خود پرداخته و شهر را به آسانی گرفتند و قلعه هرمز را به توپ بستند.

پس از زد و خوردی بسیار میان نیروهای ایرانی و مدافعان پرتغالی، قلعه هرمز و همچنین درگیری‌هایی که بین شناورهای دو طرف در دریای سرخ رخ داد، بعد از مدت حدود دو ماه، قلعه هرمز، مشروط بر اینکه پرتغالی‌ها و زنان و فرزندانشان در امان باشند و توسط کشتی‌های انگلیسی به مسقط یا هندوستان بروند، تسلیم شدند. پرتغالی‌ها یازدهم جمادی الثانی (۲۳ آوریل ۱۶۲۲) قلعه را تسلیم کردند. پرچم دولت پرتغال که بیش از یک قرن بر فراز قلعه آلبوریک در اهتزاز بود، برای همیشه فرود آورده شد.

پس از تصرف جزیره هرمز، شاه عباس چون می‌خواست بندر گمبرون را مرکز بازرگانی خلیج فارس گرداند، به آبادی شهر هرمز توجهی نکرد و آن شهر که پیش از آن از شهرهای زیبای مشرق به شمار می‌رفت و در ثروت و جلال شهره عالم بود، به یکباره ویران شد. به فرمان امام‌قلی خان در جوار قلعه پرتغالی هرمز، قلعه دیگری ساخته شد و حکومت جزیره به

یکی از سرداران قزل‌باش به نام ولد خان سلطان، تفویض گشت که با ۲۰۰ سرباز مأمور حفظ جزیره و قلعه بود.

دولت ایران در بندر گمبرون، گذشته از قلعه‌ای که پیش از آن در ساحل بنا شده بود، قلعه‌ای تازه بنا کرد. این بندر، لنگرگاه کشتی‌های تجاری که از هندوستان و سایر بلاد به ایران می‌آمدند گردید و بندر عباس نامیده شد.

نیروی دریایی ایران در دوران افشاریه

پس از اینکه نادر شاه حکومت ایران را در دست گرفت، دیری نپایید که وی ایران اشغال شده را از چنگال افغانها و عثمانی‌ها نجات داد. از راه مذاکرات سیاسی، امپراطوری روسیه را به تخلیه و تحویل ایالات شمالی نمود. (۱۷۲۴ میلادی)

در این زمان، محمد خان بلوچ حاکم فارس و بنادر و جزائر آن بر ضد نادر قیام نمود و دعوی سلطنت کرد. نادر برای رفع غائله او شخصاً به فارس رفت و در نبرد خونینی قوای او را به طوری متلاشی ساخت که محمد خان بلوچ با چند نفر از همراهان خود از لار به جزیره کیش گریخت و به آل هولہ که به قسمتی از بنادر مرکزی و جزایر کیش و بحرین و مسقط حکمرانی می‌کردند، پیوست.

نادر، پس از این واقعه به فکر ایجاد نیروی دریایی افتاد که هم، شیخ جبارہ هولی را که همدست محمد خان بود سرکوب نموده و هم سایر جزایر و بنادر خلیج فارس را که از چندین سال به این طرف از تحت نفوذ دولت ایران خارج شده و مالیات مقرر خود را نپرداخته بودند، به اطاعت خویش درآورد. اما چون کار عثمانی‌ها و روسها هنوز تمام نشده بود، اجرای این تصمیم را به موقع مناسب‌تری موکول و به اصفهان مراجعت و لطیف خان را مأمور نمود که با تهیه چند فروند کشتی به کیش رفته، محمد خان بلوچ را دستگیر و به اصفهان بفرستد. لطیف خان نیز فرمان وی را به مورد اجرا گذارد. (۱۷۳۳)

سه سال بعد که نادر مخالفان را سرکوب و شورای دشت مغان را تشکیل داد، در همان جا به محمد تقی خان بیگلربیگی فارس، دستور اکید صادر نمود که با خرید چند فروند کشتی از شرکتهای انگلیسی و هلندی مقیم بندر عباس، سایر بنادر و جزایر خلیج فارس را از دست غاصبین خارج نماید.

در سال ۱۷۳۷ میلادی، هنگامی که نادر عازم قندهار بود، میرزا محمد تقی خان برای تسخیر بحرین و مسقط مأمور گشت و با چند واحد دریایی بحرین را احاطه کرده و آنجا را گشود. پس از آن آماده فتح مسقط گشت و ناوهای موسوم به رحمانی، فتح شاهی و ملک را به سوی مسقط فرستاد.

مسقطی‌ها با دیدن ناوگان ایرانی مطیع شدند، ولی پس از چندی همین‌که اطلاع یافتند که نادر شاه سرگرم فتح هندوستان است، به حاکم ایرانی شوریده و متعلقات کشتی‌ها را نیز به تصرف درآوردند. خبر به نادرشاه رسید و وی به نظام‌الملک والی دکن دستور داد که ۲۰ فروند کشتی جهت سرکوب شورشیان مسقط بسازد.

خبر آماده شدن کشتی‌ها در داغستان به گوش نادر رسید و وی دستور داد کلبعلی خان افشار و محمد تقی خان شیرازی با کشتی‌های مزبور به مسقط حمله کنند و سلطان ابن مرشد را که شورش کرده بود، با کلیه اعوان و انصار به قتل برسانند. پس از استیلا به مسقط، سیف سلطان را که از هواخواهان نادر بود بر حکومت آنجا برقرار نماید. والی فارس در دریا با توپهای کشتی به شلیک مبادرت و پس از چند ساعت جنگ، چند کشتی از شورشیان، مورد اصابت واقع، شکسته و غرق شده و یا به گل نشستند. سردار نیز به مسقط رفت و اول قلعه لوار را تسخیر و بعد به عزم قلعه صحار حرکت کرد.

جنگ بین نیروهای ایران و شورشیان درگرفت و در آن جنگ، بن مرشد زخمی و سپس کشته شد. ولایت مسقط به تصرف درآمد و طبق دستور نادر سیف به والیگری آنجا برقرار شد. والی مسقط در سال ۱۱۵۱ هجری قمری ضمن حمله به بحرین و تصرف آنجا به مدت شش روز به قتل عام اهالی پرداخته بود. بعدها نادر شاه حکومت بحرین را به شیخ نصرخان بوشهری تفویض کرد. پس از فتح بحرین به امر نادر آثاری در آنجا به وجود آمد که یکی از آنها همان قلعه‌ای است در ۹ کیلومتری منامه پایتخت فعلی بحرین که به قلعه نادری معروف است.

پس از آن محمد تقی خان شیرازی که بیگلربیگی فارس بود، از طرف نادر شاه مأموریت یافت که ضمن حفظ سیمت، به مقام دربابانی خلیج فارس و دریای عمان که همان فرماندهی نیروی دریایی ایران می‌شد منصوب گردد.

به طور کلی در دوره نادر شاه، نیروی دریایی در خلیج فارس ۴ اردوکشی مهم به شرح زیر انجام داده است:

- ۱- به فرماندهی لطیف خان در سال ۱۷۳۶ عملیات بحرین
 - ۲- به فرماندهی لطیف خان در سال ۱۷۳۷ عملیات عمان
 - ۳- به فرماندهی محمد تقی خان بیگلر بیگی فارس و لطیف خان در سال ۱۷۳۸ عملیات جلفار و مسقط
 - ۴- به فرماندهی محمد تقی خان و کلبعلی خان در سال ۱۷۵۲ عملیات مسقط و صحار
اسامی فرماندهان و افسران و سردارانی که به نحوی، از طرف شخص نادر شاه به سمت فرماندهی ناوگان نادری انتخاب شده‌اند، از لابلائی نوشته‌ها و روایات میرزا مهدی خان منشی و سایر مورخان به شرح زیر گردآوری شده‌اند:
 - ۱- محمد تقی خان شیرازی بیگلربیگی فارس.
 - ۲- دریابان لطیف خان، فاتح جنگهای دریایی ناوگان نادری و بسیاری از سرزمین‌های عربی.
 - ۳- طهماسب خان جلایر، اولین سرداری که به امر نادر مأموریت یافت از شیراز به بندرعباس رفته و با مذاکره با شرکتهای خارجی نیروی دریایی نادری را پایه گذاری نماید.
 - ۴- دریا سالار میرعلی خان که در توطئه ملوانان شورشی عرب به قتل رسید.
 - ۵- دریا سالار امام وردی خان در جنگهای بسیاری علیه دزدان و غارتگران، شرکت داشت و در اثر انفجار توپ در یکی از ناوها، در همین نبردها کشته شد.
 - ۶- دریا سالار کلبعلی خان والی گرمسیرات.
 - ۷- سردار محمد حسین خان افشار.
- لطیف خان اقداماتی برای خرید و اجاره کشتیهای جنگی از شرکتهای خارجی انجام داد که منجر به تهیه تعدادی کشتی جنگی گردید و هسته اصلی ناوگان ایران را به شرح زیر تشکیل داد.

- ۱- دو فروند کشتی جنگی بزرگ با دکلهای ۲۵ متری.
- ۲- چند فروند کشتی جنگی اهدائی اعراب خلیج فارس.
- ۳- یک فروند کشتی جنگی مجهز به ۶۴ قبضه توپ از سوی امام مسقط.

۴- دو فرزند کشتی جنگی به ظرفیت ۴۰۰ تن و مجهز به ۲۰ قبضه توپ ساخت کارخانجات کشتی‌سازی سورات کمپانی هند شرقی در هندوستان. این ۲ کشتی به نامهای فتح شاهی و ملک نامگذاری شده و ناو فتح شاهی به عنوان ناو سرفرماندهی انتخاب و محل استقرار دریابان لطیف‌خان گردید. به موازات این اقدامات، عملیاتی برای احداث یک کارخانه کشتی‌سازی در بندر بوشهر و کارخانه دیگری برای توپ‌ریزی و مسلح کردن این کشتیها در بندرعباس در دست اقدام بود. در زمستان ۱۱۵۳ قمری نادر دستور داد که ساختمان چندین کشتی در بوشهر آغاز گردد. طول این کشتیها ۱۰۰ شاه‌غاز یا ۳۰۰ پای انگلیسی در نظر گرفته شد و می‌بایست به ۵۰ قبضه توپ مسلح گردند. کارخانه توپ‌ریزی بندرعباس در سال ۱۷۴۱ میلادی ۲ توپ برنجی ریخته و قرار شد پس از آزمایش ۳۰۰ قبضه از همین نوع ساخته و در ناوهای ساخت بوشهر نصب گردد. نادرشاه همچنین همت به تأسیس نیروی دریایی در دریای مازندران نمود. لیکن سفیر روسیه کالوشکین که یک دست لباس فاخر و ۱۰۰۰ روبل هدیه از او دریافت کرده بود به امپراطور روسیه الیزابت پترونا دختر پتر کبیر نوشت که تقویت نیروی دریایی نادر به صلاح روسیه نبوده و آنان را از هرگونه اقدام منصرف نمود. سرهارفورد جونز سفیر بریتانیا که ۳۷ سال بعد از نادر به بوشهر آمده اینطور می‌نویسد:

وقتی در سال ۱۷۸۴ میلادی به بوشهر وارد شدم هنوز ۳ فرزند از کشتیهای نادری در نزدیکی شهر باقی بود و در بین آنها یکی از دیگران سالم‌تر به نظر می‌رسید و در حدود ۵۰۰ تن ظرفیت داشت.

نیروی دریایی ایران در عهد زندیه

دوران شکوه و جلال نیروی دریایی و قدرت دریایی ایران در زمان نادر متأسفانه دیری نپائید. با شروع ضعف بدنی و کهولت سن و از همه بدتر سوء‌ظن شدید وی به اطرافیان و نزدیکان خود، نهایتاً منجر به کور کردن پسر و ولیعهد خویش و کشته شدنش به دست همان نزدیکان و اطرافیان گردید. فقدان جانشین لایق و کاردان، اوضاع کشور را دچار هرج و مرج نمود و بالاخره به آشوب و گردنکشی بعضی از سرداران وی در نقاط مختلف کشور

انجامید. تا آنکه زمام امور را کریم خان زند به دست گرفت. ولی او هم به دلیل مشکلات و درگیری‌هایی که تا پایان عمر با آنها روبرو بود و عدم تداوم سلسله زندیه، نتوانست میراث نادری را حفظ نموده و کاری از پیش ببرد.

اوضاع خلیج فارس و دریای عمان و نیروی دریایی ایران نیز تحت تأثیر وضعیت جدید قرار داشت. نادر با ناوگان خود توانسته بود چندین بار اعراب متمرّد و سواحل جنوبی خلیج فارس را به جای خود نشانده. در تمام این مدت کوشش وی برای تشکیل یک ناوگان نیرومند از راه خرید یا ساختن کشتی در کارگاه‌های کشتی‌سازی داخل ادامه داشت. زحمات و اراده این مرد بزرگ برای ساختن کشتی در ایران و با مصالح ایرانی (مقرر کرده بود چوب مورد نیاز از جنگلهای مازندران به بوشهر حمل گردد) با وجود فقدان کارشناسان مجرب کشتی‌سازی، در خور کمال تحسین و اعجاب است. مخصوصاً توجه وی به ایجاد کارخانه توپ‌ریزی در بندرعباس، برای مسلح ساختن ناوگان ایران به توپهای ساخت داخلی، حاکی از عمق تفکر وی در این زمینه است. فعالیت و پشتکار او برای تجدید سیادت دریایی ایران، گواه دیگری بر تیزبینی و هوش سرشار وی می‌باشد.

با توجه به اینکه ایرانیان برای چندین قرن از فعالیت‌های دریایی دور مانده و بیشتر سرگرم تحمل ناملایمات مرزهای زمینی بوده‌اند. به ناچار حس علاقمندی به دریا و دریانوردی در آنها کم شده بود. نادر می‌خواست اقداماتی را که در این رابطه در عهد صفویه شروع شده بود، با تشکیل نیروی دریایی بومی ایران تکمیل کرده و با چنین طرز تفکری که آن‌را خلاف مصلحت ایران می‌دانست مبارزه کند. از طرفی برای سازمان دادن چنین مجموعه‌ای، نادر نمی‌توانست به بلوچ‌ها، هندی‌ها و اعراب که هیچکدام برای ایران دوستان دلسوز و وفادار نبودند، اعتماد کند. بنابراین اقدام به چنین کارهایی نه فقط برای نادر، بلکه برای هر زمامداری، کاری بس دشوار و پرمسئولیت بود و به همین جهت علیرغم بی‌توجهی‌هایی که از سوی اطرافیان خود به امر دریانوردی احساس می‌کرد، ناملایمات را تحمل کرده و باز هم کارها را به خود ایرانیان می‌سپرد. در هر حال اهمیت اقدامات نادر در خلیج فارس از نظر خود او، بیشتر به این دلیل بود که آن مرد روستایی-مردی که از ایالتی

فرسنگ‌ها دور از دریا برخاسته بود- با چنان حرارتی، اهمیت وجود نیروی دریایی قدرتمند را برای ایران به خوبی دریافته باشد.

هرچند در زمان کریم خان زند، اقدامات نادر به دست فراموشی سپرده شد، لیکن مهمترین وضعیتی که در این دوران، ایران با آن در بخش دریا روبرو شد، نبرد بصره و تصرف این بندر به دست ایرانیان بود. خان زند به دلایلی چند که مهمترین آن، اهمیت یافتن بندر بصره می‌باشد، تصمیم گرفت بصره را تصرف کرده و والی آن را گوش مالی دهد. از سال ۱۵۹۳ میلادی انگلیسی‌ها در هندوستان نفوذ فراوانی پیدا کردند. بعد از تشکیل کمپانی هندشرقی در سال ۱۶۰۰ میلادی تجارت این کشور اهمیت زیادی یافت. انگلستان برای اینکه بتواند محصولات هند را به ممالک اروپایی برساند، به فکر مراکز تجاری نزدیک به هندوستان افتاد. مهمترین منطقه‌ای که مورد توجه قرار گرفت خلیج فارس بود. لذا آنان مرکزی در بوشهر دائر کردند و بواسطه واردات و صادرات مجدد کالاهای فراوان از بوشهر، سود سرشاری نصیب ایران می‌گردید. اما انگلیسی‌ها مدت کوتاهی قبل از لشکرکشی ایران به بصره مرکز تجاری خود در بوشهر را تعطیل و آن را به بصره منتقل نمودند. این انتقال نه تنها باعث می‌گردید، بصره اعتبار زیادی پیدا کند بلکه از نظر بازرگانی خارجی، زیان بزرگی را متوجه ایران می‌ساخت که موجب ناراحتی کریم خان گردید.

در سال ۱۱۸۸ هجری قمری، کریم خان سپاهی به فرماندهی برادر خود صادق خان فراهم آورد. این سپاه در زمستان همین سال از شیراز به طرف بصره حرکت و پس از ۵۲ روز حرکت در محرم سال ۱۱۸۹ به سواحل اروندرود رسید. برای گذر از اروند نیاز به پل بود از طرفی انگلیسی‌ها و اعراب بصره بوسیله آتشباری توپخانه دریایی و زمینی، مانع از هرگونه اقدام سپاه ایران بودند. با این حال بعد از ۱۸ روز کوشش، پل متحرکی از واحدهای کوچک دریایی ساخته شد و سپاه ایران با گذر از این پل در صفر ۱۱۸۹ به پای حصاره بصره رسید. سپاه ایران اقدام به محاصره شهر نمود و کلیه راه‌های عبور و مرور شهر را با خارج قطع نمود. راه مهمی که امکان داشت محصورین با خارج مراوده برقرار سازند راه آبی بود برای محاصره این راه هم ناوهای نیروی دریایی ایران در اروندرود به ترتیبی مستقر شدند که راه دریا نیز بسته شد.

کریم خان در آغاز زمامداری خود، زکی خان را با سپاهی فراوان از راه دریا برای سرکوبی خوارج عمان و مسقط بدان صوب فرستاد، ولی این لشکرکشی بدون نتیجه ماند. وی بعد از اینکه در این امر توفیق نیافت به حکام بنادر ایرانی خلیج فارس دستور داد، تا از صدور هرگونه آذوقه و غله و علوفه به مقصد عمان جلوگیری نمایند. این امر علاوه بر این که باعث مضیقه شدید مردم این نواحی گردید، موجب شد تا خوارج مسقط و عمان برای جبران کمبود مواد غذایی به بصره روی آورند. محاصره ایران، این راه را نیز به روی خوارج بست. امام خوارج ۱۲ هزار سپاهی را با ۱۲ فرزند کشتی و نیز تعدادی کشتیهای کوچک تندرو به فرماندهی ۲ نفر از پسرانش از طریق خلیج فارس به مصب اروندرود اعزام داشت. به دستور صادق خان برای جلوگیری از ورود کشتیهای امام خوارج به اروندرود، زنجیر عظیم و سنگینی را که به دست صنعت گران شیرازی ساخته شده بود به مصب رود آورده و دو سر آن را در ساحل محکم کردند و سربازان محافظ با توپهای عظیم در هر دو سوی رود مستقر شدند. سرانجام زمانی که سفاین خوارج به نزدیک مصب اروندرود رسیدند متوجه شدند که عبور میسر نیست. به ناچار در همان حوالی لنگر انداخته و متوقف شدند. در همین اوان و در یکی از شبها، طوفانی بس مهیب به وقوع پیوست و زنجیر از هم گسیخت و کشتیهای خوارج توانستند وارد رودخانه شوند و علیرغم آتشباری توپخانه ساحلی و توپخانه واحدهای شناور، در تاریکی شب از رودخانه گذشته و خود را به بصره رسانیدند. سرانجام نبرد بصره، شکست اعراب و تصرف آن به دست صادق خان و درهم شکستن نیروی دریایی خوارج و تسلط بر این بندر مهم توسط نیروی دریایی ایران بود که عامل مهمی در برقراری و حفظ سیادت دریایی ایران بر خلیج فارس تا زمان مرگ خان زند گردید.

قاجار و نیروی دریایی ایران

بعد از نادرشاه تمام اقدامات وی نسبت به امنیت خلیج فارس بی اثر شد و دزدان دریایی، بخصوص طایفه‌ای از اعراب بنام جواسم دوباره با جسارت افزونتری به قتل و دزدی و غارتگری و دریازنی در خلیج فارس پرداختند. اغلب نیز وسیله بعضی کشورهای اروپایی مخصوصاً انگلستان که مناطقی در خلیج فارس را برای خود دست و پا کرده و کوشش

می‌کردند که جای پا و منطقه نفوذ مطمئنی تحصیل نمایند، یاری می‌شدند. چنانکه سر آرنولد ویلسون در کتاب خلیج‌فارس خود می‌نویسد: "چون سر دسته‌های این دزدان دریایی مطلع شده بودند که از طرف حکومت بمبئی به افسران نیروی دریایی انگلیس امر اکید شده که مطلقاً در مقام مبارزه با دزدان دریایی بر نیایند و به هیچ وجه برخوردی با آنان نکنند، لذا این موضوع بیشتر بر جسارت و تجری آنان افزوده بود."

محل سکونت جواسم (سر دسته دزدان دریایی) در ساحل عمان از راس مسندام تا شبه جزیره قطر استقرار داشت و سرتاسر آن پوشیده از مردابهای کم عمق، جزایر کوچک و پراکنده و صخره‌های خطرناک و متفرق بود که کشتیرانی را در این قسمت دچار مشکل می‌نمود.

در طول همین ساحل پرعارضه، دزدان دریایی مدتها برای خود آشیانه‌هایی صعب‌الوصول تهیه دیده بودند و مرکز عمده و مستحکم آنها عبارت از جلفار (راس الخیمه امروزی) و شارجه بود. در فاصله بین دو شهر نیز مردابهای بی‌شمار و نخلهای پراکنده برای استتار کشتیهای کوچک دزدان بسیار مناسب بود. به همین جهت این ساحل در تاریخ خلیج‌فارس کسب شهرت نموده و به نام ساحل دزدان دریایی معروف شد.

دسته‌ای از جواسم به جزیره قشم هم رخنه کرده و این جزیره و بندرلنگه را که از زمان کریم خان زند، حکومت آنها به قبیله ایرانی آل معین سپرده شده بود، تحت چپاول و دست‌اندازی قرار دادند. گرچه کریم خان جواسم را از آن حدود راند، ولی بعد از او و در نتیجه وصلت و اتحاد بین جواسم و آل معین، دست آنان در این قسمت هم باز شد.

خلاصه، در اوایل قرن نوزدهم، کار دزدان دریایی به طوری بالا گرفت که نه تنها ساکنین خلیج‌فارس، بلکه مردم سواحل شرق آفریقا و اقیانوس هند را به وحشت انداخت. چون نیروی دریایی جواسم، بالغ بر صدها کشتی بزرگ و کوچک شده بود که با آنان می‌توانستند ۱۹ هزار مرد مسلح را به نقاط مختلف حمل نمایند. از طرف دیگر جمعی از راهزنان اروپایی هم با کشتیهای توپدار خود به این جماعت پیوسته و قدرت آنها را به پایه‌ای رسانده بودند که حتی از کشتیهای جنگی هم واهمه و هراس نداشتند.

در این دوره هرج و مرج و دزدبازار، رفته رفته شیوخی در خلیج‌فارس پیدا شدند که گاهی با پشتیبانی از راهزنان و زمانی در مخالفت با بخشی از آنان، قدرتی بهم زدند و برای

بسط نفوذ خود به طرف انگلیسها تمایل و در پناه آنها و دول خارجی قراردادهای و معاهداتی نیز بسته شد. به عبارت ساده‌تر همان دولتی که این شیوخ تازه پیدا شده از سلسله دزدان دریایی را کمک و یاری داده و آنان را به خود مختاری و تشکیل دولت و سازمان تحریک می‌کرد، با آنها قراردادهایی را امضاء و مبادله کرد و همین امر سبب شد که بالاخره وجود شیخ نشینها در خلیج فارس رسمیت پیدا کرد. در سال ۱۸۲۰ نخستین قرارداد عمومی بین دولت انگلستان و رؤسای امیرنشینها که به ترتیب پیش گفته تأسیس شده بودند، به امضاء رسید. در سال ۱۸۳۹ قرارداد آتش‌بس موقت جنگ دریایی منعقد گردید که گاهگاه تجدید می‌شد، تا این که این قرارداد در سال ۱۸۵۳ جای خود را به معاهده صلح پایدار داد. در حقیقت انگلستان، تحت عنوان سیاست ایرانی زدائی (Depersianization) ضمن مبارزه با هرگونه آثار فرهنگی، قومی و حکومتی ایرانی در براندازی آثار حاکمیت و اقتدار دولت ایران، در هر کجای خلیج فارس که امکان آن فراهم بود اقدام کرد. بدینسان قصه غصه دردناک دولتهای جنوب خلیج فارس برای سلطه بر این نقطه تا حدودی روشن گردید.

از سال ۱۱۶۰ هجری قمری که نادرشاه کشته شد و نقشه نیروی دریایی عقیم ماند، تا سال ۱۲۲۴ قمری (۱۸۱۲ میلادی)، دیگر صحبتی از نیروی دریایی ایران به صورت سازمان یافته در میان نیست. در این سالها و پس از شکست دیپلماسی ناپلئون در برابر سیاست انگلیس در ایران و خروج هیأت فرانسوی به ریاست ژنرال گاردان از تهران که برای تجهیز ارتش ایران به سبک اروپایی آن زمان آمده بودند، سفیر دولت انگلیس سرهارفرد جونز به این شهر وارد شد. وی با دولت ایران در مورد قراردادی که حافظ منافع انگلستان در ایران و در جوار هندوستان باشد، وارد مذاکره شد. سرانجام سه سال بعد، عهدنامه‌ای قطعی بین دو دولت منعقد گردید که فصل هفتم آن مربوط به نیروی دریایی ایران می‌باشد و آن چنین بود:

”فصل هفتم : در صورتیکه در سواحل (منظور خلیج فارس و سواحل مکران) چوب و اسباب مهیا شود و شاه ایران خواهش فرماید که در حوزه‌های بحر مزبور کشتیهای جنگی بسازند، پادشاه ذی جاه انگلستان اجازت به معلم و عمله جات کشتیها و غیره از دارالسلطنه لندن و هم از بندر بمبئی عطا فرمایند که به خدمت شاه ایران حاضر و به خدمت مرجوعه

مأمور شوند و مواجب و اخراجات آن با سرکارپادشاه جم جاه دولت علیه ایران باشد، موافق قراری که با ایل چی دولت بهینه انگلیس داده خواهد شد.“

وجود این فصل در معاهده مزبور به این سبب بود که دولت انگلستان در بازی بزرگ مقابل روسیه می‌خواست آنان را که ماده نهم وصیت نامه پطر کبیر را به نوک سرنیزه‌های خود آویخته و رو به خلیج‌فارس پیش می‌آمدند، با ایرانی قوی مواجه نماید تا بتواند مانع پیشرفت آنها گردد.

اما بعد از اینکه در صفحه بازی بزرگ منافع انگلستان با روسها در مقابل فرانسه گره خورد، در عهدنامه دیگری که در سال بعد بین دو دولت انعقاد یافت، از این ماده دیگر ذکری به میان نیامد.

از این پس رفته رفته زمام اختیار خلیج‌فارس و دریای مکران (عمان امروزی) به دست انگلیسی‌ها افتاد، زیرا در خلال این احوال دولت انگلستان با انعقاد قراردادهایی با شیوخ خود ساخته و بستن معاهداتی درباره منع برده فروشی که در حقیقت خود عامل رواج آن بود، اجرای نقشه برداری از خلیج‌فارس و تعیین اعماق و احداث علائم راهنما و برقراری ارتباط تلگرافی، حق نظارت کامل بر خلیج‌فارس و کلیه کشتیهایی که در آن رفت و آمد می‌کردند، از آن خود ساخت.

اگر چه پایتخت ایران و دولتیان در این باره هیچگونه حساسیتی نشان نمی‌دادند، ولی اسناد و مدارکی در دست است که حاکی از ناراحتی‌های روحی کارگزاران و حکمرانان دولت که در این مناطق مأموریت داشته‌اند می‌باشد. این اشخاص برای جلوگیری از بسط نفوذ انگلیسی‌ها، پیشنهاد کردند باید فوراً به تشکیل نیروی دریایی اهتمام شود. چند نمونه از این اسناد:

سند اول:

فریدون میرزا حکمران فارس، در اواخر سال ۱۲۵۲ قمری به حکمرانی فارس انتخاب گردید. پس از رسیدن به فارس و آشنا شدن به اوضاع و احوال آنجا، در نامه‌ای مبسوط به خط خود به حاجی میرزا آغاسی چنین می‌نویسد:

«جناب حاجی سلمه الله تعالی در باب جزیره خارک و اختلال انگلیس و تفصیل حالات ... اگر از جزیره خارک بگذرند یک وقتی می شود از بندر بوشهر و یا از سایر بنادر حضرات انگلیسی بیرون می آیند و همین که در خشکی راه پیدا کردند مأمن می سازند، اهل فارس را به دادن تیول و نگرفتن مالیات تطمیع می کنند. اگر بخواهند (منظور دولت ایران) امر بنادر دست مضبوط شود، کل دولتها کشتی جنگی دارند حتی امام مسقط و محمد علی پاشا، شما یک بغله و ماشویه در عمان ندارید اسمش بحرالعجم است و لیکن به هیچ وجه شما (دولت ایران) مدخلیت ندارید پارسال دو کشتی خوب می فروختند به شما نوشتیم، جوابهای غریب نوشتید من هم سکوت کردم. امسال هم یک کشتی بسیار خوب که ۲۴ توپ داشت به هفت هزار تومان می فروختند، باز به شما نوشتیم جواب ندادید. این قسمت‌ها (منظور خلیج فارس) امر دریا و بندر، مضبوط نمی شود و باید ایستادگی در کار کرد و پول خرج نمود. به خادم مرحمت و خائن سیاست فرمود تا امر مضبوط شود و الا حرف زدن و پیش نرفتن حاصل ندارد.»

سند دوم :

گزارشی است که کارگزار مهمام امور خارجه ایران در خلیج فارس به تاریخ محرم ۱۲۷۸ قمری به دولت مرکزی ایران نوشته است :

«مکرر از مسقط و بوشهر عرض نموده است که تصرف در بحرین بی جهاز ممکن نیست ... و هرگاه دولت علیه چند فروند جهاز بادی و آتشی در بوشهر داشته باشد، دولت انگلیس به هیچ وجه از این قبیل تصرفات نمی تواند در خلیج فارس و بنادر آن نماید. حالا اسم خلیج فارس است و رسم با دولت انگلیس ...»

سند سوم:

نامه‌ای است که در همین سال میرزا حسین خان سپهسالار وزیر مختار ایران در اسلامبول درباره مقاصد و اقدامات انگلیسی‌ها در بحرین و خلیج فارس نوشته و در آن می نویسد:

«چنانکه مکرر شفاهاً عرض نمودم اخذ حق یا حفظ حقوق با ایجاد حق به جهت خود، بسته به قوه سرنیزه و استعداد بریه و بحریه است.»

اقدامات تجاوز کارانه انگلیسی‌ها و این گونه گزارشات کارگزاران و مأموران، بالاخره دولت ایران را به فکر انداخت نیروی دریایی را در خلیج فارس دوباره احیا نماید. با این منظور به حاجی محسن خان سفیر ایران در لندن و میرزا حسین خان وزیر مختار در اسلامبول دستور داد در مورد خرید کشتی جنگی و قیمت آن تحقیق نمایند. در این دوران یعنی دوره قاجاریه همچنان که کشور انگلیس در جنوب مشغول اجرای سیاست بیگانه کردن ایران در منطقه نفوذ خود تحت عنوان سیاست ایرانی زدایی بود، دولت روسیه تزاری نیز در شمال با تمام نیروی خود می‌کوشید، ایران و ایرانی را حذف و سلطه خود را جایگزین نماید.

بطور خلاصه می‌توان گفت که چند سال سلطنت آقا محمد خان قاجار بنیانگذار این سلسله با نیرومندی و استحکام سپری می‌شود ولی وی فرصت برای احیای نیروی دریایی پیدا نمی‌کند. با کشته شدن وی، برادرزاده‌اش باباخان که بعداً فتحعلیشاه نام گرفت، زمام امور را به دست می‌گیرد و دوران انحطاط کامل ایران فرا می‌رسد.

جنگ‌های یازده ساله ایران و روس، میهن ما را بیش از پیش ناتوان کرد. گذشته از اینکه ۱۷ ایالت از بهترین نقاط کشور به روسها واگذار شد، به موجب عهدنامه ننگین گلستان و ترکمنچای، حق داشتن نیروی دریایی در خزر نیز از دست رفت. هنگامی که حاج میرزا آغاسی در برابر اعتراض میهن دوستان به دفاع درباره این بذل و بخشش شرم‌آور می‌پردازد می‌گوید: «یک مشت آب شور چه ارزشی برای ایران دارد؟»

سیاستی که روسیه تزاری به هنگام سلطنت باباخان در مورد ایران، در قالب بازی بزرگ در مورد ایران به کاربرد، دنباله سیاست این کشور در زمان پطر کبیر بود که از مفاد وصیت‌نامه وی به خوبی آشکار می‌شود. او در وصیت نامه خود می‌گوید:

«به هنگام ناتوانی و پریشانی ایران باید به کشور تاخت و تا خلیج فارس پیش رفت و روسیه را به آبهای گرم که آسان‌ترین راه آن از جانب ایران است، مرتبط ساخت.»

با مردن فتحعلیشاه و روی کار آمدن محمد شاه و با توجه به اینکه به جز مدت بسیار کوتاهی، در تمام طول سلطنت وی حاجی میرزا آغاسی صدراعظم کشور بود، هیچگونه قدمی در احیای نیروی دریایی ایران برداشته نشد. وقتی به حاج میرزا آغاسی اعتراض شد که به استحکام نفوذ ایران در خلیج فارس و جلوگیری از انگلیسی‌ها بپردازد، همان پاسخی را

که در دفاع از عهدنامه ترکمنچای می‌دهد، تکرار می‌کند می‌گوید: «چنانچه می‌توان با یک مشت آب شور کام دوست را شیرین کرد، مضایقه روا نباشد.»

نوبت که به ناصرالدین شاه می‌رسد، تصمیم به جبران مافات می‌گیرد و همانطور که گفته شد، دستور بررسی به سفرای ایران در لندن و اسلامبول صادر می‌شود. اما انگلستان، غیر مستقیم، مبارزه شدید خود را در راه عملی نشدن این اندیشه بکار بُرد. لردکرزن سیاست مدار معروف انگلیسی در کتاب ایران می‌نویسد: «در سال ۱۸۶۵ میلادی ناصرالدین شاه در نظر داشت ۲ تا ۳ کشتی جنگی خریداری نماید، ولی دولت انگلستان مایل نبود این کار انجام شود، چون یقین داشت منظور شاه از این نقشه، احراز سیادت از دست رفته در خلیج‌فارس به ویژه بحرین بود. سِرهنری راولین وزیر مختار وقت دولت انگلیس در دربار تهران در همین رابطه به وزیر خارجه انگلستان گزارش می‌دهد، نه تنها شاه را تشویق ننموده، بلکه به انواع دسائس متوسل شده که شاید شاه را باز دارد.»

اما ناصرالدین شاه فکر خود را دنبال کرد و بالاخره ۲ کشتی به آلمان سفارش داد، اولین کشتی بنام پرسپولیس با ظرفیت ۶۰۰ تن و ۴۰۰ لوله توپ کروپ در سال ۱۸۸۵ میلادی به خلیج‌فارس وارد شد. کشتی دوم به‌نام شوش، نامگذاری شد. ناصرالدین شاه می‌خواست بدین ترتیب سالی یک کشتی جنگی خریداری و نیروی دریایی ایران را احیاء نماید. لیکن انگلیسی‌ها اجازه چنین کاری را به او ندادند.

مظفرالدین شاه نتوانست گامهای ارزنده‌ای به‌سوی تقویت نیروی دریایی ایران بردارد. ابتدا ناوی به‌نام مظفری به ظرفیت ۳۵۰ تن از بلژیک خریداری می‌نماید و بتدریج ۴ ناوچه بخاری به نامهای آذربایجان، مازندران، خراسان و گیلان نیز خریداری می‌گردد. این وضع تا پایان زمامداری قاجاریه ادامه می‌یابد. در حالیکه روز به‌روز از نفوذ ایران و موجودیت نیروی دریایی ایران در خلیج‌فارس کاسته می‌شود.

نیروی دریایی ایران در دوران معاصر

در بازی بزرگ بین دولتین انگلستان و روسیه که یکی برای حفظ هندوستان برای خود و دیگری برای چنگ انداختن به آن اقدام کرده و نقشه‌ها می‌کشیدند و به اجرای آن

می‌پرداختند، کشور عزیز ما ایران در حقیقت میدان برخورد این دو سیاست بود. از این رهگذر خسارات و تلفات زیادی را متحمل شد. تا قبل از فروپاشی حکومت تزاری در روسیه، دولت انگلستان در کشورهای اقماری امپراطوری تزاری با مسلح کردن قبایل و طوایف و از طریق زیر سلطه در آوردن رؤسای قبایل و عشایر امر مواجه با روسیه و پیشبرد سیاستهای خود را اعمال می‌کرد. اما پس از پیروزی بلشویکها در سال ۱۹۱۷ و انقلاب کمونیستی که در روسیه واقع شد، دولت انگلستان متوجه این مطلب گردید که سیاست گذشته دیگر جوابگوی محدود کردن روسیه نخواهد بود. بنابراین چون انگلیسی‌ها ایده کمونیستی را همانند میکروبی می‌دانستند که منبع و منشأ آن سرزمین روسیه است، سیاست جدیدی را تحت عنوان قرنطینه آغاز کردند که در آن کلیه دولتهای پیرامونی روسیه شوروی بایستی به نحوی باعث جلوگیری از نفوذ میکروب کمونیسم به دنیای آزاد می‌شدند.

از این دیدگاه دیگر دولتهای مرکزی و یکپارچه در سرزمینهای پیرامون روسیه می‌توانستند جوابگو باشند. این فکر جدید یک فرصت زیادی هم برای انگلستان داشت و آن اینکه در شکل گذشته این دولت بایستی مخارج دار و دسته‌های خود را پرداخت می‌کرد، لیکن در شکل جدید، این دولت مرکزی بود که با تشکیل ارتش واحد بایستی مخارج آنرا نیز که در حقیقت برای اجرای سیاست سد نفوذ کمونیسم ایجاد شده بود بپردازد. لذا این موضوع، هم فال بود هم تماشایی که تمام مخارجش از کیسه ملت‌های ستمدیده و تحت استعمار آن زمان تأمین می‌شد. ایران اگرچه هیچگاه تحت استعمار نبوده و همواره دولت مستقل خود را داشته است، لیکن توانایی و نفوذ انگلستان در ایران در حد گزینش صدر اعظم‌های شاهان قاجار بود و آنرا نمی‌توان انکار کرد. به هر ترتیب پس از سقوط امپراطوری عثمانی که آن‌هم در راستای همین سیاست و با تاکتیک‌های خاص همان وضعیت صورت گرفت. در عثمانی و ترکیه امروزی (عثمان یک دولت اسلامی بود ولی ترکیه یک دولت قومی ترکی است) با روی کار آوردن یک افسر از ارتش نوین ترکیه به نام مصطفی کمال پاشا که بعدها به او لقب آتاتورک و یا پدر ترکها دادند، این سیاست را به مرحله عمل درآمد. بر اساس همین الگو در ایران هم دنبال فردی می‌گشتند که خصوصیات مورد نظر آنها را داشته باشد، لذا با بررسیهای سفارت انگلستان و شخص ژنرال ایرون ساید (فرمانده

نیروهای انگلیسی در شمال ایران که هماهنگ با روسهای سفید برعلیه بلشویکها می‌جنگید) کودتای ننگین ۱۲۹۹ را راه انداخته و سید ضیاء طباطبایی با کمک افسر قزاق گمنامی به نام رضا خان میر پنج، تهران را تسخیر و دولت را سرنگون و خود زمام امور را به دست گرفتند. پس از اینکه انگلیسی‌ها کاملاً از سرسپردگی رضا خان اطمینان یافتند، وی در سال ۱۳۰۴ تاجگذاری نمود و از این اقداماتش تشکیل ارتش جدید ایران بود. طبیعتاً نیروی دریایی که در قسمت‌های گذشته وضع و حالش تشریح شد، از جمله تشکیلاتی بود که باید سامان می‌گرفت.

تا این زمان نیروی دریایی ایران (اگر بتوان چنین نامی بدان داد) در اداره گمرکات بنادر جنوب و در سازمان کوچک و محدودی به نام شعبه بحریه اداره گمرکات جنوب خلاصه می‌شد. این شعبه نیز با آنکه دارای چند واحد دریایی، از جمله کشتی تجاری یک هزار تنی پرسپولیس، کشتی تجاری ۳۷۵ تنی مظفری و کشتیهای ۲۵ تنی به نامهای آذربایجان، خراسان، گیلان و مازندران و چند فروند کرجی موتوری بود، با این حال در اثر فقدان سازمان منسجم و عدم وجود کارکنان آزموده، حتی موفق به انجام وظائف اصلی خود نمی‌شد، چه رسد به اینکه در موارد دیگر مورد استفاده قرار گیرد.

دولت انگلیس به خصوص از هرج و مرج اوضاع خلیج فارس استفاده کرده و با اغتنام از فرصت و ظاهراً به عنوان جلوگیری از حمله دزدان دریایی و منع برده فروشی در خلیج فارس و جلوگیری از بسط قاچاق اسلحه و بالاخره به نام حمایت از اعراب ساکن سواحل جنوبی خلیج فارس (همان دزدان دریایی که در فصول قبل به آنها اشاره شد) جزیره هنگام و پایگاه باسعید را در جزیره قشم و در مدخل خلیج فارس، اشغال و با احداث بناها و مخازن متعدد، پایگاهی جهت نیروی دریایی خود فراهم ساخت. ناوهای خود را در آن مستقر کرده بود. البته، در راستای همان سیاست قبلی که خود و عمالش وظیفه دفاعی را بر عهده داشتند ارزیابی می‌گردد. از جمله اقداماتی که سران دولتهای مرکزی دست نشانده انگلیسی در کشور تحت سلطه بایستی رعایت می‌کردند، از بین بردن سران عشایر و خوانینی بود که تا قبل از این جیره خوار دولت انگلیس بودند و حالا در جهت سیاست ایجاد دولت مرکزی و ارتش واحد، بایستی سرکوب و قوای مسلح آنها متلاشی می‌گردید. از جمله این نفرات شیخ

خزل بود که در جنوب خوزستان برای خود دبدبه و کبکبه‌ای به راه انداخته بود. مجله اطلاعات ماهانه شماره ۱۸ص ۱۱ می‌نویسد: «روزی که غائله شیخ خزل پایان یافت، رضا خان از همراهان پرسید بحریه ما چند کشتی دارد؟ رئیس ارکان حرب (رئیس ستاد) به عرض رساند، قربان ما بحریه نداریم و وزیر درارایی قصه شعبه بحریه اداره گمرکات را به عرض رسانید.»

در سال ۱۳۰۶ شمسی، دولت ایران با ایتالیا وارد مذاکره شد و از دولت مزبور خواست که دو مستشار بنله‌های (کماندان دلپراتو) به عنوان فرمانده و «کماندان دلبراتو» به عنوان مهندس به ایران آمدند و مشغول مطالعه شدند. کارشناسان مزبور پس از ورود موضوع سازمان نیروی دریایی را مورد بررسی قرار دادند و در نتیجه چنین تصمیم گرفته شد که ۲ فروند نو توپدلر به ظرفیت ۹۵۰ تن و ۴ نو توپدلر هر کدام به ظرفیت ۳۲۰ تن به کارخانه‌های کشتی‌سازی ایتالیایی سفارش داده شود.

افسران ایتالیایی پس از تصویب خرید ناوها، به دولت گزارش دادند که برای داشتن نیروی دریایی، قبل از هر چیز به دریانوردان ورزیده و آزموده نیاز است و چون ایران فاقد کارکنان واجد شرایط می‌باشد، بهتر است همزمان با سفارش ناوها، گروهی از افسران و درجه‌داران جوان نیز برای آموختن فن دریانوردی به آن کشور اعزام شوند، که مورد تصویب قرار گرفت. پس از تصویب بودجه تشکیل نیروی دریایی، در جلسه ۲۹ اسفند ماه سال ۱۳۰۶ در مجلس ملی، اولین کاروان افسران جوان ایران به شرح زیر به ایتالیا اعزام شدند:

۱- ستوان یکم عبدالله ظلی.

۲- ستوان دوم نصرالله نقدی.

۳- ستوان دوم حبیب‌الله شاهین.

این سه نفر که از بین افسران زمینی انتخاب شده بودند، دوره‌های مختلف را برای فرماندهی و هدایت ناوها در مؤسسه‌های مختلف نیروی دریایی ایتالیا به پایان رسانیدند. علاوه بر آنها شش نفر زیر نیز به عنوان دانشجوی به دانشکده دریایی لیورنو اعزام شدند و از سال ۱۳۰۶ تا ۱۳۰۸ دوره سه ساله این دانشکده را به پایان رسانیدند:

۴- مرتضی دفتری.

۵- فرج الله بخشایش.

۶- علی زند.

۷- حسن میلانیا.

۸- محمد پیشوا.

۹- مشکین نفس.

علاوه بر این گروه، چهار گروه دیگر نیز اعزام شدند که افراد این سه گروه که اولین کادر تحصیل کرده و تعلیم دیده نیروی دریایی ایران بودند، نخستین گروه قربانیان نیز به شمار می‌روند. زیرا در بامداد سوم شهریور عده زیادی از آنها به شهادت رسیدند. قبل از ادامه روند تاریخ تشکیل نیروی دریایی نوین ایران، شاید جالب باشد جریان امور را از زبان کسی نقل کنیم که در آن زمان در رأس سازمان جدید التأسيس نیروی دریایی قرار داشته است.

پس از اینکه ۲ مستشار ایتالیائی به ایران آمدند و سلطان محمد علی صفاری (بعدها سرتیپ صفاری شهردار تهران) به ریاست بحریه ایران منصوب شد. او خود ماجرا را به این شرح بیان می‌کند:

«در دوران خدمت نظامی، روزی از ارکان حرب کل قشون، حکمی به دستم رسید که به ریاست بحریه منصوب شده‌ام و باید به کمک مشاورین و کارشناسان ایتالیائی، برنامه ایجاد سازمان بحریه را تدوین و تنظیم نمایم. خوب به خاطر دارم وقتی به سراغ این مؤسسه جدید التأسيس رفتم، پرسیان و جویان در خیابان ایران مرا به خانه‌ای راهنمایی کردند که دارای دو تابلو بود. تابلو مجله ارتش و امور بحریه ایران. معلوم شد این دو مؤسسه در یک مکان مستقر شده‌اند. وارد شده از سربازی که دم پله‌های بنای یک طبقه قدیمی ایستاده بود، جویای امور دفتر بحریه شدم. مرا به اطاقی هدایت کرد که فقط سه میز بود و یک ستوان دوم پشت یکی از میزها به کار اشتغال داشت. این افسر به پا خواسته، احترام نظامی به جای آورده سؤال کرد چه کار دارم؟ خود را معرفی کرده پشت یکی از میزها نشستیم.

نوبت سؤال به من رسید. پرسیدم: سازمان این مؤسسه عبارت از چیست و تکلیف از چه قرار است؟ مستشاران ایتالیائی کجا هستند و چه می‌کنند؟ لحظه‌ای بعد مستشاران آمدند و خودم را به آنان معرفی کردم. افسران بسیار خون‌گرم و شادابی بودند. وظائفم را به اختصار بیان کردند، شمه‌ای از امور بحریه و اینکه بحریه نظامی عبارت از چیست، توضیح دادند. از معلومات و تحصیلاتم پرسیدند و اجازه دادند شروع به کار کنم. در آن هنگام برنامه ده ساله‌ای برای تشکیل نیروی دریایی تهیه و تدوین شده بود که بایستی بنا به تعهدات بین‌المللی به تصویب جامعه ملل که بعد از جنگ جهانی اول تشکیل شده بود برسد. هنوز تصویب آن ابلاغ نشده بود، اما قبل از وصول خبر از جامعه ملل، سفارش ۶ فروند کشتی، ۲ فروند ۹۵۰ تنی و ۴ فروند ۳۲۰ تنی به کارخانجات ایتالیا داده شد.»

تیمسار سرتیپ صفاری چگونگی آماده شدن و تحویل ناوها را بدین شرح بیان می‌کند:

«وقتی شروع به کار کردم از مقامات ایرانی مقیم ایتالیا گزارش رسید که کشتی‌ها حاضر و تقریباً به آب انداخته خواهند شد. برای آوردن آنها به ایران بایستی افسران و افرادی آماده نمود. بنا به همین اصل دریادار بایندر که آنوقت درجه سرگردی داشت و افسر توپخانه بود، با چند تن از افسران صفوف مختلف ارتش مأمور شدند که عده ای از افراد و ملاحان سابقه‌دار وظیفه سواحل جنوبی را از نواحی بوشهر و خرمشهر و آبادان جمع‌آوری نموده و با خود به ایتالیا برده و تحت تعلیمات نظامی و بحری قرار داده و پس از طی دوره و تعلیمات مربوطه، کشتی‌ها را به آبهای ایران بیاورند. مرحوم دریادار بایندر با کمال دقت و حوصله این افراد را از بین عده کثیری از مشمولین وظیفه انتخاب نمود که از هر جهت لیاقت و برازندگی داشته باشند.»

این افراد نزدیک به ۱۴ ماه در ایتالیا تحت تعلیم و آموزش گرفتند. افسران سرپرست هم در این مدت در دفاتر وزارت بحریه نظامی ایتالیا تقسیم و بکار مشغول شدند، تا از طریق اداره کردن امور بحریه نظامی کسب معلومات نمایند.

همین که تعدادی از افسران دانشجوی و افراد اعزامی آماده و مهیا شدند، کشتی‌های شش‌گانه با مساعدت و نظارت فرماندهان و مکانیسین‌های ایتالیائی به طرف ایران حرکت نمودند.»

شش ناو ساخت ایتالیا، روز ۱۴ آبان ماه ۱۳۱۱ در سواحل بوشهر در خلیج فارس لنگر انداختند و هسته مرکزی و پایه‌های نخستین نیروی دریایی نوین ایران را تشکیل دادند. دارای خصوصیتی به شرح زیر بودند:

ناوهای ببر و پلنگ دارای ظرفیت ۹۵۰ تن و دارای ۲ توپ ۱۰۴ میلی‌متری و ۲ توپ ۷۶ میلی‌متری ضد طیاره و ۲ توپ مسلسل سنگین ۷/۶ میلی‌متری بودند. این ناوها هر کدام ۷ تن افسر و ۷۲ تن ملاح و گروهبان داشتند. این هر دو ناو متأسفانه در اولین حمله انگلیسی‌ها به خرمشهر و در اثر مقاومتی که کردند، غرق شدند. ظرفیت کامل سوختگیری آنها ۸۰ تن و شعاع عمل دریایی آنها اسماً ۴۰۰۰ مایل و رسماً ۹۰۰۰ مایل بود. چهار ناو دیگر به اسامی شهباز، کرکس، سیمرغ و شاهین هر کدام ۳۲۰ تن ظرفیت، مسلح و به ۲ توپ ۷۶ میلی‌متری بحری، ۲ قبضه مسلسل سنگین ۷/۶ میلی‌متری و به تناسب وضعیت خود وسائل لازم را دارا بودند.

پس از اجرای مراسم در بوشهر، ناوگان جدید ایران به سمت خرمشهر لنگر کشید و سازمان نیروی دریایی جنوب که مرکز آن در خرمشهر تعیین شده بود، به فرماندهی شادروان دریابان غلامعلی بایندر شروع بکار کرد. پس از تشکیل این سازمان، شعبه بحریه جنوب نیز منحل شد و باقی مانده واحدهای قدیمی ایران که عبارت بود از سه ناوچه فرسوده (آذربایجان - گیلان - مازنداران) کرجی موتوری چلچله و هفت فروند کرجی موتوری، همراه با کارگران و بودجه مربوطه برابر تصویب نامه هیئت وزیران جنگ انتقال یافت. ضمناً ناو یک هزار تنی همای متعلق به شیخ خزعل و ناوچه ۷۲ تنی شاهین که در خرمشهر تحویل لشکر سابق جنوب بود، به این سازمان تحویل شد.

بدین ترتیب سازمان نیروی دریایی جنوب با واحدهای نامبرده به شرح زیر در سه گروه جداگانه عملیات خود را آغاز کردند :

دسته یکم - ناو ببر و ۲ ناو شهباز و سیمرغ

دسته دوم - ناو پلنگ و ۲ ناو شاهرخ و کرکس

دسته سوم - که دسته ساحلی نامگذاری شده بود شامل ناو یدک بر ۴۰۰ تنی، ناوچه ۷۲ تنی شاهین - ۱۰ کرجی موتوری مسلح - کرجی تدارکاتی کارون - قایق موتوری چلچله - ۲ مخزن شناور - ۳ کرجی بندری .

پس از استقرار نخستین پایگاه دریایی ایرانی در بندر خرمشهر، برای تعمیر کشتی‌های جنگی و ناوچه‌ها، ضرورت خرید یک حوض شناور مورد توجه قرار گرفت و نسبت به تهیه آن اقدام شد.

سوم شهریور ۱۳۲۰ و انهدام نیروی دریایی:

سحرگاه سوم شهریور ماه ۱۳۲۰ نیروهای انگلیس و شوروی بدون توجه به بیطرفی ایران، کشور ما را در پهنه وسیعی از شمال و جنوب و بخش‌هایی از نوار مرزی غرب مورد تهاجم قرار دادند. بی شک این واقعه یکی از نقاط عطف و سرفصل‌های مهم تاریخ معاصر ایران است، ولی بررسی پیرامون این رویداد خارج از مطالب ما است. اما عواملی چند که بخشی بزرگی از این حوادث را با مطالب حاضر مربوط می‌سازد به طور خلاصه آورده می‌شود.

نخست اینکه: اگر چه تهاجم بطور ناگهانی و بدون اعلام جنگ و اطلاع رسمی قبلی صورت گرفت، واحدهائی از نیروی مسلح ایران، با ابتکار شخصی و شخصاً به خاطر سوگندی که در راه دفاع از این مرز و بوم یاد کرده بودند، دست به مقاومتی قهرمانانه زدند. در این میان، افسران و افراد نیروی دریایی در این مقاومت‌های شجاعانه، بی تردید مقام اول را دارند.

دیگر اینکه: با وجود لطمه بزرگی که هجوم و اشغال بیگانه به این سرزمین آورد، پاره‌ای مقاومت‌ها و پایداری‌ها مخصوصاً نفرات نیروی دریایی چنان حماسه‌ای از شهامت و شجاعت بوجود آوردند که سرمشق و درس فراموش نشدنی از ایران دوستی، به همگان داد.

مدت ها قبل از وقایع سوم شهریور و از اوائل جنگ جهانی دوم، پنج کشتی آلمانی به بندر شاهپور (بندر امام فعلی) آمده و در این بندر پناهنده شدند. چندی بعد نیز ۳ کشتی ایتالیائی به آنها پیوستند. لذا این بندر به صورت یک بندر حساس در آمد. از طرفی دولت‌های انگلیس و شوروی چند یادداشت سیاسی به ایران ارسال کرده بودند که آلمانی‌های مأمور در امور ایران را از کشور خارج نماید.

به هر ترتیب ساعت ۴ بامداد روز سوم شهریور سال ۱۳۲۰، سریدرزبولارد وزیر مختار انگلیس و اسمیرونوف سفیر کبیر شوروی، یادداشت مشترک خود را به منصور الملک نخست وزیر، مبنی بر شروع حمله نیروهای متفقین به ایران، تسلیم کردند. نخستین منطقه، روز سوم شهریور در شمال بمباران شد. سواحل بندر انزلی محل دیده‌بانی مأموران ایران بود که باعث کشته شدن چند سرباز و درجه‌دار شد. پس از آن تا شب هنگام، بمباران به تناوب ادامه داشت. در ساعت ۲۰:۰۰ هشت فروند ناو شوروی که از صبح در آبهای خزر و سواحل شفا رود دیده می‌شدند، به نزدیکی ساحل رسیدند. صبح چهارم شهریور، هواپیماها و ناوها، بندر انزلی را بمباران کردند. طی این بمباران که تا حوالی ظهر ادامه یافت، ناوگان مختصر ایران در انزلی به دست شوروی‌ها افتاد. ناو سروان یداله بایندر (برادر دریدار غلامعباس بایندر) همراه گروهی دیگر از کارکنان به شهادت رسید. بدین ترتیب پرونده نیروی دریایی در شمال بسته شد.

در بندر امام (شاهپور سابق)، ناوهای کرکس و شهاب و ۵ فروند قایق موتوری و حوض شناور تعمیراتی نیروی دریایی استقرار داشتند. همان طوری که گفته شد، هشت فروند کشتی آلمانی و ایتالیایی نیز به اسکله‌ها چسبیده بودند. این بندر درست در ساعت ۴ بامداد روز سوم شهریور با آتش مداوم رزمناوهای انگلیسی مواجه شد. تمام واحدها از جمله ناوگان ایرانی و کشتی‌های آلمانی و ایتالیایی غافلگیر شدند. خارجی‌ها تصمیم به غرق شناور خود گرفتند. کشتی‌های خارجی یک فروند کاملاً غرق و یک فروند به پهلو به گل نشست. سایر کشتی‌ها همگی به گل نشستند، با تعدادی از خدمه به اسارت انگلیسی‌ها درآمدند. رزمناو کمبلا انگلیسی با ظرفیت ۱۵ هزار تن با آتش مداوم توپخانه روی بندر و شناورها باعث می‌گردد که پس از نبردی سخت بین نفرات ناوهای ایران و دیگر ناوهای انگلیسی، سرانجام ناوهای شهپاز و کرکس و حوض شناور و سایر قایق‌های موتوری به تصرف آنها درآیند. ناخدا یکم ظللی فرمانده بندر و ناسروان رسائی فرمانده شهپاز و ناسروان فزونی فرمانده کرکس نیز اسیر می‌گردند.

در آبادان، شب قبل از سوم شهریور، گروهی از ایرانیان مخصوصاً افسران نیروی دریایی به مجلس ضیافت آندرسن رئیس کشتیرانی شرکت نفت دعوت شده بودند، تمام این مراسم

بدان خاطر بود که درست در همان لحظات نبرد، ناوهای انگلیسی در تاریکی شب به سواحل ایران نزدیک شوند و افراد مورد نظر را در خشکی پیاده نمایند.

درست رأس ساعت چهار صبح صدایی مهیب، مردم آبادان را از خواب بیدار کرد. شلیک توپهای پیاپی بود که از خلیج فارس و دهانه شطالعرب بر می‌خواست. در نزدیکی ناو پلنگ که در اسکله شماره ۷ روبروی دادگستری پهلو گرفته بود منفجر می‌شد.

ناخدا میلانین، فرمانده ناو که تازه از ضیافت انگلیسی‌ها باز گشته و به خواب نرفته بود، با صدای اولین انفجار، خود را به صحنه می‌رساند. درست در همین هنگام، با انفجار یک گلوله توپ در کنار وی، بدن قطعه قطعه شده‌اش روی عرشه ناو می‌افتد.

دریادار بایندر فرمانده نیروی دریایی جنوب که از صدای شلیک گلوله‌ها بیدار شده بود، همراه نائسروان مگری نژاد سراسیمه عازم بندر بود که در راه با یک گروه انگلیسی برخورد و پس از اینکه دستور آنها را مبنی بر اسارت نپذیرفته و با جنگ و گریز قصد زدن به رودخانه و شنا کردن برای رسیدن به شناورها را داشتند، توسط انگلیسی‌ها به رگبار بسته شدند و شهید می‌شوند. هنگامی که جسد نیمه جان بایندر و مگری نژاد در ساختمان بیسیم آبادان روی زمین افتاد، آخرین آثار ناو پلنگ سر به زیر آب فرو می‌برد و ناو ببر نیز در حالی که به پهلو خوابیده بود در شعله‌های آتش می‌سوخت.

بدین ترتیب نیروی دریایی ایران ناوهای ببر و پلنگ و چند فروند از کشتی‌های ساحل خود را از دست داد در حالی که مردان رشیدی چون:

دریابان غلامعلی بایندر فرمانده نیروی دریایی جنوب

نا خدا سوم حسن میلانین	ناخدا دوم نصرالله نقدی
ناو سروان یدالله بایندر	ناو سروان حسن کهنمویی
ناو سروان مگری نژاد	ناوبان یکم ابراهیم هرسیچی
ناوبان یکم مهدی ریاضی	ناوبان سوم جعفر مسگر زاده
استوار دوم جواد پرستنده	مهنایوی یکم جواد همراز
مهنایوی یکم محمد ابراهیم طاهری	مهنایوی یکم محمد ربیع‌گیلانی
مهنایوی یکم حسین تک مرزبان	مهنایوی دوم هاشم واحدی

مهنای دوم محمود پورثابت

مهنای دوم اسماعیل یوسفی

مهنای دوم سرفرازی و ششصد نفر ناوی

به شهادت رسیده بودند.

در اینجا بخشی از خاطرات ناو سروان فرج الله رسائی، فرمانده ناو شهباز که در بندر امام مورد حمله انگلیسی‌ها واقع می‌شد، آورده می‌شود. وی بعدها با درجه دریابدی به فرماندهی نیروی دریایی رسید. انگلیسی‌ها وقتی ناو شهباز را تصرف کردند، برای اینکه کارکنان ناو را مجبور به راه اندازی آن برای بردن به بصره و سپس هندوستان بنمایند آنها را تحت آزار و شکنجه قرار می‌دهند، دریا بد رسائی می‌نویسد: "برای اینکه دستگاه‌های بیسیم ناو را به کار بیندازند، اسلحه‌ای را بر روی شقیقه نوابان انصاری افسر مخابرات ناو گذارده و می‌خواستند با تهدید او را وادار به عمل نمایند. ولی این افسر با کمال رشادت گفت: من به هیچ وجه زیر بار نخواهم رفت و به میهن خود خیانت نخواهم کرد. جالب اینکه همین افسر که اعتقادات شدید مذهبی داشت، پس از شهریور ۲۹ به علت بدی وضع مالی، حتی پول خرید قند و چای برای افطار روزه خود نداشت، ولی نه فقط در مقابل تهدید تسلیم نشد، حتی در مقابل تطمیع که به او گفتند اگر برای ما کار کنید، علاوه بر مزایای زیادی که خواهید داشت، آینده خوبی نیز در انتظار شماست، حاضر به همکاری نشد و اصالت، ایمان و اعتقاد خود را عملاً نشان داد."

نیروی دریایی پس از جنگ جهانی دوم

در سال ۱۳۲۵ پس از وقایع آذربایجان، سپهبد جهانبانی وزیر کشور وقت ایران، راجع به اشاعه قاچاق در خلیج فارس گزارشی تقدیم به هیئت دولت می‌نماید و سپس مقرر می‌شود با توجه به رواج قاچاق در خلیج فارس، با انگلیسی‌ها مذاکره شود که به جای کشتی‌های ایران که غرق نموده‌اند یا کشتی‌های جدید به دولت ایران بدهند و یا اینکه وسائلی در اختیار بگذارند. دولت انگلیس به وسیله وابستگی نظامی خود اطلاع داد که حاضر است ۴ فروند ناو ۳۲۰ تنی را که پس از وقایع شهریور ۲۰ از آنها در هندوستان استفاده می‌نمود، تحویل دهد.

دولت ایران به متفقین اعلام می‌نماید که چون در زمان جنگ بدون توجه به مقررات جنگی، ناوها و ناوچه‌های نیروی دریایی ایران را که یک نیروی معترضی نبودند، منهدم نموده‌اند، لذا بایستی نه فقط غرامت ناوهای غرق شده را بپردازد بلکه تعدادی افسر برای نیروی دریایی آموزش دهند.

دولت انگلیس نه به عنوان پرداخت غرامت، بلکه تحت عنوان اینکه دول متحدی هستیم و به اتفاق یکدیگر علیه آلمان نازی و دول محور به جنگ پیوستیم، به جای ناوهای ببر و پلنگ سابق دوناو دیگر تحویل دادند که به یاد ناوهای غرق شده، ببر و پلنگ نامگذاری شدند، ناوهای شاهرخ، شهپاز، سیمرخ، کرکس و یدک‌بر را نیز که از نیروی دریایی گرفته بودند، مجدداً در سال ۱۳۲۶ پس دادند.

هیئتی به اتفاق تیمسار شاهین و تیمسار صفائی برای تحویل گرفتن ناوها به انگلستان رفت، آنها اظهار داشتند که به جای ۳۲۰۰ تن ظرفیت ناوی که از نیروی دریایی ایران غرق کرده‌اند، واحد شنوری به همان ظرفیت تحویل خواهند داد. لذا دو ناوی که بعداً ببر و پلنگ نامیده شد و دو ناوچه ۵۰ تنی به نام "عسلو" و "تهماد" و جمعاً با ظرفیت ۳۲۰۰ تن به نیروی دریایی ایران تحویل شد. البته شادروان اسماعیل راثین نویسنده کتاب دریانوردی ایرانیان، در جلد دوم صفحه ۹۰۹ می‌گوید: «و اما ناو کرکس که دیدیم چگونه باقی مانده افسران و افراد نیروی دریایی ایران را به اسارت برد و در بصره به دست زندانبانان انگلیسی سپرده شد، هرگز به ایران بازگردانده نشد. زیرا این ناو را انگلیسی‌ها متلاشی کرده و به مصرف تعمیر ناوهای خود رسانیده بودند»

مقامات شوروی نیز که نیروی دریایی مختصر ایران را در بحر خزر مصادره کرده بودند، در همین هنگام ۳ فروند ناوچه‌های نیروی دریایی را به مأموران وزارت جنگ ایران در بندر انزلی تحویل دادند. بدین ترتیب مقدمات تشکیل مجدد نیروی دریایی ایران تدارک دیده شد. سرانجام در نیمه دوم سال ۱۳۲۵ سازمان نیروی دریایی ایران در شمال و جنوب با واحدهایی که از دو نیروی مهاجم باز پس گرفته بودند، موجودیت خود را اعلام داشت.

در سالهای بعد نیروی دریایی ایران، اقدام به توسعه پایگاه‌ها و مناطق استقرار خود نمود و تعدادی واحد شناور و پروازی نیز خریداری و به سازمان آن افزوده شد. طوریکه در ۱۴

آبان ماه ۱۳۴۹ و در سی و هشتمین سال تاسیس نیروی دریایی (۱۴ آبان ۱۳۱۱) اسامی و مشخصات یگان‌های موجود در این نیرو به نقل از شماره ویژه دریا به شرح زیر بوده است:

۳ - فروند ناوشکن سنگین به ترتیب ببر، پلنگ و آرتمیز مجهز به سکوی پرتاب موشک و توپهای ضد سطحی جمعاً به ظرفیت ۴۸۰۰ تن.

۴ - فروند مین روب کرانه‌ای به ترتیب بایندر، نقدی، میلانین، کهنمویی جمعاً به ظرفیت ۴۵۵۰ تن.

۲ - فروند مین روب رودخانه‌ای به ترتیب هرسیچی و ریاضی جمعاً به ظرفیت ۴۷۰ تن.

۳ - فروند ناوچه گشتی توپدار به ترتیب بهرام، پروین و ناهید جمعاً به ظرفیت ۴۳۸ تن.

۴ - فروند ناوچه گشتی توپدار به ترتیب کیوان، مهران، تیران و ماهان جمعاً به ظرفیت ۴۲۸ تن.

- ناوچه‌های نوع ظهره جمعاً ۲۲۸ تن.

- ناوچه‌های گشتی سرویس ۴۸ تن.

- ناوهای لجستیکی و تعمیراتی سهراب، لنگه، چابهار و حوض‌های شناور جمعاً به ظرفیت ۱۶۶۶۰ تن.

- هواناوهای نوع sm۶ ۱۱۰ تن.

- هواناوهای نوع BH۷ ۱۰۰ تن.

علاوه بر یگان‌های فوق سازمان هوا دریای نیروی دریایی که جدیداً تاسیس شده بود، شامل اسکادران هلیکوپترهای ضد سطحی ۲۰۶ (jetanger) و ۲۰۵ (UH-۱) و هلیکوپترهای SH۲D ضد زیر دریایی گردید.

در این سال تناژ نیروی شناوری در حدود چهل هزار تن و نسبت به سال ۱۳۲۵ که ۳۲۰۰ تن بود، حدوداً ۱۲ برابر شده بود، ستاد نیروی دریایی از ساختمان یک طبقه محقر خیابان ایران به یک محوطه وسیع و مجهز در چهار راه قصر تهران انتقال یافته و برای پشتیبانی یگان‌های شناور، پایگاه‌هایی در خرمشهر، آبادان، خسروآباد، خارک، بوشهر، بندر عباس، بندر انزلی، رشت و سیرجان احداث شده بود.

توضیح: منبع اصلی مطالب ارائه شده درباره تاریخچه نیروی دریایی، کتاب "۲۵۰۰ سال به روی دریاها" تألیف: دریابد فرج الله رسائی، می‌باشد.

وضعیت نیروی دریایی عراق قبل از تهاجم*

۱- پیدایش نیروی دریایی (سال ۱۹۳۷) تاریخچه تشکیل و روند رو به تکامل نیروی دریایی

عراق

مرحله اول ۱۹۳۷-۱۹۵۷ ----- مأموریت رودخانه ای و محدود

مرحله دوم ۱۹۵۸ - ۱۹۶۸ ----- ورود ناوچه های اژدرافکن

مرحله سوم ۱۹۶۸ - ۱۹۸۱ ----- ورود یگان های سبک و سنگین

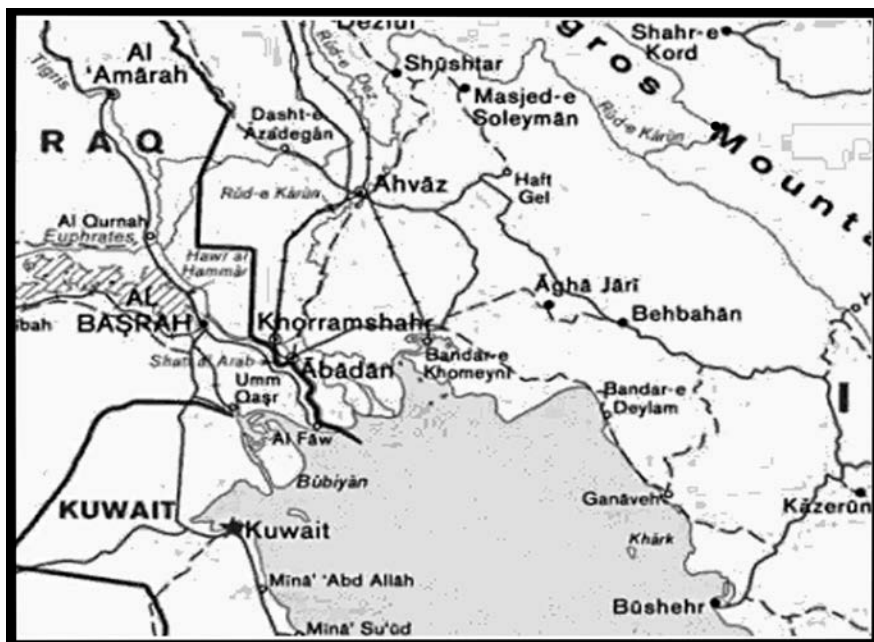
۲- جغرافیای عراق مرتبط با دریا

طول مرز آبی با خلیج فارس ----- ۵۸ کیلومتر

مرز مشترک آبی با ج.ا.ایران ----- کانال اروند رود (۷۶ مایل)

بنادر عمده ----- بصره - فو - ام القصر

پایگاه های دریایی ----- بصره (ستاد) / ام القصر (ثانویه)



*. به قلم: دریادار دوم محمد ساریخانی

۳- معاهده های دفاعی و خریدهای عمده تسلیحاتی دریائی عراق

تاریخ : ----- آوریل ۱۹۷۲ با شوروی
منظور کلی: ----- دسترسی شوروی به ام القصر
تقویت نیروهای مسلح عراق

تاریخ : ----- آگوست ۱۹۷۶ با شوروی
منظور کلی: ----- استقرار ناوگان شوروی در ام القصر
واگذاری ده فروند فریگیت به عراق

تاریخ : ----- فوریه ۱۹۸۰ با ایتالیا
منظور کلی: ----- ساخت چهار فروند فریگت کلاس +Lupo شش فروند
کوروت+ یک فروند لجستیکی جهت نیروی دریایی عراق



۴- توان نیروی دریایی عراق

بررسی توان نیروی دریایی عراق در این مقطع از ابعاد مختلف مشروحه زیر مد نظر قرار میگیرد:

پرسنلی تجهیزات یگان‌های شناور موشکی مین

توان نیروی دریایی عراق / پرسنلی

بالغ بر پنج هزار نفر کادر تعدادی نیروهای وظیفه مشتشاران خارجی

توان نیروی دریایی عراق / تجهیزات / یگان‌های شناور

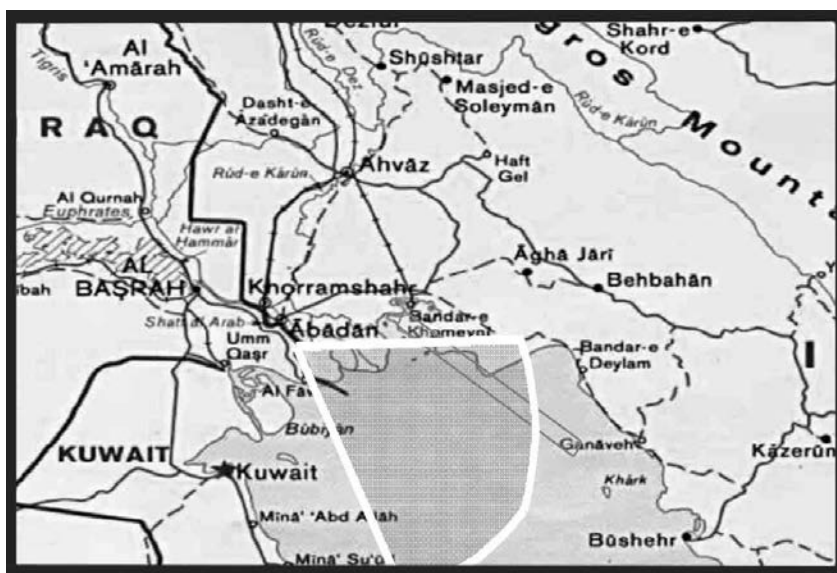
فروند	۳	کورت کلاس SO۱
فروند	۸	ناوچه های کلاس OSAI
فروند	۴	ناوچه های کلاس OSAI
فروند	۱۲	ناوچه های اژدر افکن P۶
فروند	۲	ناوچه های توپدار کلاس POLUCHAT
فروند	۴	ناوچه های گشتی زهوک
فروند	۴	یگان‌های توپدار گشت ساحلی
فروند	۳	نیروبر کلاس POLNOCHNIY
فروند	۲	مین روب کلاس T۴۳
فروند	۳	مین روب کلاس YEVGENYA
فروند	۱	فریگت آموزشی ابن خالدوم

توان نیروی دریایی عراق / تجهیزات / موشکی

یکی از تسلیحات مهم و مؤثری که عراق خریداری نمود را موشکهای SILKWORM می‌توان نام برد که در حد انبوه در اختیار داشت، این موشکها از نوع ساحل به دریا و با برد حدود ۱۰۰ کیلومتر هستند.



منطقه تحت پوشش با موشکهای ساحل به دریا



توان نیروی دریایی عراق / تجهیزات / مین

عراق از انواع مختلف مین های دریایی و در حد انبوه برخوردار بود.

نگاهی بر توان و وضعیت نیروی دریایی عراق در آغاز جنگ تحمیلی

کشور عراق کمترین ساحل دریائی و مرز آبی در خلیج همیشه فارس را دارد. طول مرز آبی در خلیج فارس ۵۸ کیلومتر که در این سواحل تنها یک بندری بنام ام القصر وجود دارد و آن هم از طریق کانال خور عبدا... به دریا راه دارد. از طرفی این بندر به عنوان بندر مادر و پایگاه اصلی نیروی دریایی عراق محسوب نمی‌گردد. این بندر یک بندر تجاری ولی پایگاه دریایی نیز در آن مستقر بود.

بندر مادر و اصلی نیروی دریایی عراق بندر بصره بود که در انتهای آبراه شط العرب قرار دارد. این آبراه از طریق ارون رود به خلیج فارس مرتبط می‌گردد. در واقع آبراه ورودی به

بندر بصره از کانال اروند رود که مرز مشترک ایران و عراق است به دهانه اروند رود در خلیج فارس راه دارد و در این مسیر بنادر مهم ایرانی خرمشهر، آبادان و خسروآباد قرار دارند. پایگاه دریایی خرمشهر با استعدادی قابل توجه و سابقه طولانی از گذشته‌های دور تا شروع جنگ تحمیلی ضمن سیادت و حفظ امنیت مرزهای شمالی و اروند رود، نظارت کامل بر نیروی دریایی عراق داشته و همواره کلیه حرکت‌های آنان از این طریق تحت کنترل قرار داشت. آنچه از نیروی دریایی عراق و روند پیشرفت آنها مشاهده می‌گردید حاکی از ورود تجهیزات و یگان‌های شناور جدید (عمدتاً از بلوک شرق) بود. با ورود ناوچه‌های موشک‌انداز OSA ظاهراً نیروی دریایی عراق قدرت بیشتری گرفت ولی از آنجائی که این ناوچه‌ها در بندر بصره مستقر بودند، عملاً دسترسی مناسب و سریعی به دریا نداشتند. ناوچه‌ها را در طول کانال تا دریای آزاد یدک نموده و سپس در اختیار پرسنل قرار می‌گرفت. موشک‌های موجود در این ناوچه‌ها از نوع STYX بود. گرچه از جهت استفاده و کاربری با موشک‌های غربی قابل مقایسه نبودند و در واقع محدودیتهایی داشته و زمان بیشتری برای شلیک نیاز داشتند ولی عراق در حد انبوه از شوروی دریافت کرده و محدودیتی در این رابطه نداشت. همانطوری که در معاهده‌های نظامی عراق ملاحظه می‌فرمائید، بیشتر سلاح‌های عراق از طریق شوروی تأمین می‌گردید و در عوض شوروی به دنبال این بود که در شمال - خلیج فارس جای پای خود را هر چه بیشتر گسترش داده و به پایگاه ام‌القصر دسترسی پیدا کند. ورود تسلیحات روسی به عراق در حد وفور و غیر قابل تصور از دریا تداوم داشت. گرچه از تنگه هرمز تا ورودی ام‌القصر کلیه تردها تحت کنترل نیروی دریایی ایران بوده تا جریان ورود تسلیحات به عراق ثبت گردد، لیکن بسیاری از تسلیحات در انبارهای داخلی کشتی‌ها و دور از چشم حمل می‌گردید و به طور اخص شناورهای حامل تسلیحات بدون توقف در لنگرگاه‌ها وارد ام‌القصر می‌گردند و معمولاً در تاریکی شب این قسمت را طی می‌کردند. یکی از تسلیحات مهم و مؤثری که عراق خریداری نمود موشک‌های SILKWORM را می‌توان نام برد که در حد انبوه در اختیار داشت، و در طول مدت جنگ همواره از آن استفاده کرد تا بدینوسیله آبراه‌های ما را ناامن سازد. ولی غافل از ابتکار و علم‌غیور مردان نیروی دریایی بود، زیرا بیشتر این موشک‌ها به هدف واقعی اصابت نکرده و بی‌تأثیر ماندند.

این موشکها تا حدود جزیره خارک، سکوهای فروزان، ابوذر، نوروز، بحرگان و مهم تر از همه آبراه حیاتی خورموسی را تحت پوشش قرار داشتند و اگر ابتکار و دانش بالا و تاکتیک منحصر به فرد پرسنل نیروی دریایی نبود می توانست با کسب موفقیت باعث بسته شدن آبراه های صادرات و واردات ما گردد که بطور جدی امنیت کشور و سرنوشت جنگ به آن بستگی داشت.

توان استفاده عراق از مین دریایی

عراق در شروع جنگ تحمیلی انواع مین های دریایی را در اختیار داشت و از آنها در حد وفور استفاده کرد.

از آنجائیکه در ماههای اولیه جنگ آبراه های عراق مسدود شد و عملاً شناورهای عراقی چه نظامی و چه تجاری در دریا تردد نداشته و یا بسیار ناچیز بود، ناامن کردن این منطقه بوسیله مین مد نظر آنها قرار گرفت و حتی در بسیاری از موارد بصورت سرگردان و شناور مین ها را در دریا رها کرده و بر خلاف اصول و قوانین بین المللی دریاها این وسیله را مورد استفاده قرار دادند که این نیز نتوانست مسیرهای دریانوردی و آبراه های ما را مختل و یا مسدود کند، شیوه های مختلف مین رویی و گریز از خطر مین در نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران مورد استفاده قرار گرفت و الحمدا... این حيله و فعاليت دشمن نیز با تلاش هميشگی و مستمر خنثی می گردید.

نقاط قوت و ضعف نیروی دریایی عراق

نقاط قوت :

- ۱- آمادگی قبلی برای شروع جنگ
- ۲- بالابودن نظم و انضباط
- ۳- حمایت های جهانی
- ۴- پشتیبانی تسلیحاتی

نقاط ضعف :

- ۱- ضعف آموزش
- ۲- کمبود تجربه دریانوردی
- ۳- ضعف ایمان و اعتقاد پرسنل به جنگ

۴- ضعف و کمبود دانش فنی و تاکتیکی کارکنان

۵- ساحل کم

۶- نداشتن بنادر مناسب در دریا

جمع بندی و نظریات کلی

همانگونه که در وضعیت نیروی دریایی عراق در آغاز جنگ تحمیلی و تسلیحات در اختیاری نشان می دهد، در آغاز جنگ تحمیلی نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران در وضعیت نیروی نسبتاً قوی تری نسبت به عراق بود و با شناخت قبلی از توان دشمن و آموزش بالائی که در نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران وجود داشت، ضربات مهلک و مقتدرانه در ماههای آغازین جنگ به پیکر نیروی دریایی عراق وارد شد و نهایتاً در هفتم آذر ۱۳۵۹ در عملیات غرور آفرین مروارید، موفقیت بالائی کسب و برتری کامل در دریا به اثبات رسید. از همان روزهای اول جنگ با سیادت کامل، نیروی دریایی توانست کلیه آبراه های عراق را مسدود و از صادرات و واردات آنها از طریق دریا جلوگیری نماید. مهم تر از همه اینکه با تصرف سکوهای البکر و الامیه عراق در هفتم آذر ۱۳۵۹، نه تنها یک پایگاه مقدم عراق منهدم گردید، بلکه ۷۵٪ کل صادرات عراق که از این طریق انجام می گردید، قطع و در واقع شاهرگ حیاتی عراق مسدود گردید لیکن این روز نقطه عطف و مرحله جدیدی از جنگ دریائی را آغاز کرد که به مراتب مشکل تر از قبل بود.

شکست عراق در دریا عملاً، در واقع قطع منافع بسیاری از کشورهای حامی عراق (ابر قدرتهای غرب و شرق و کشورهای عربی منطقه و فرامنطقه ای) را در پی داشت و خوشایند آنها نبود و بلافاصله از این تاریخ به بعد هر آنچه که توانستند انجام دادند تا بلکه سیادت دریایی ایران را خدشه دار و پیروزی را به عراق برگرداند.

در این راستا از هیچگونه کمکهای اقتصادی و نظامی فروگذار نکردند. مدرن ترین سلاحهای مؤثر و عمل کننده در دریا را به عراق دادند و حتی در بعضی موارد بصورت استیجاری هواپیما و موشک با خلبانان مزدور در اختیار عراق قرار دادند. از جمله عمده این تسلیحات می توان موارد زیرین را برشمرد:

- ۱- تجهیزات به روز و مدرن جمع آوری اطلاعات الکترونیکی.
- ۲- اطلاعات به روز ماهواره ای.
- ۳- هواپیماهای میراژ ۲۰۰۰ فرانسوی با موشکهای اگزوست.
- ۴- هواپیماهای سوپر اتاندارد فرانسوی (استیجاری) با موشکهای اگزوست
- ۵- هلی کوپترهای ضد سطحی سوپرفلون با موشکهای مدرن اگزوست

با در اختیار گرفتن کمکها و تجهیزات و تسلیحات مدرن و به روز در واقع عراق حوزه عملیاتی و تأثیر خود را تا تنگه هرمز گسترش داد و امنیت کشتیرانی را مورد تهدید خود قرار می داد. آنهایی که فکر می کنند جنگ دریائی در هفتم آذر ۱۳۵۹ تمام شد، کاملاً در اشتباه هستند. در واقع جنگ دریائی از این تاریخ به شدت بیشتر آغاز و هر روز بیشتر از روز قبل ما در مقابل تکنولوژی مدرن نظامی جهان قرار می گرفتیم.

از آنجائی که امنیت کشور، اقتصاد کشور، سرنوشت جنگ، تأمین نیازمندیهای عمومی و... به باز بودن آبراه های ما بستگی مستقیم داشت نیروی دریائی ارتش جمهوری اسلامی ایران سنگینی این وظیفه را روز به روز بیشتر احساس نموده و با تفکر و ایثارگری و از جان گذشتگی بطور صد درصد و با موفقیت کامل تا آخرین روز جنگ مأموریت خود را انجام و در یک کلام پیروزی مطلق در دریا را در مقابل کسب نمود. چگونگی عملیات، تاکتیکها، تغییر شرایط و استفاده از منابع موجود خود شرح مفصل دارد که در جای خود باید کتابها از آن نوشته و در اختیار نسل آینده قرار گیرد.

خلاصه اینکه اگر نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی نمی توانست فعالیت های شدید و مداوم عراق را باری ایجاد اختلال و جلوگیری از تردد کشتی رانی تجاری و نفت کش ایران خنثی نموده و صادرات و واردات جمهوری اسلامی ایران را تحت حفاظت و اسکورت شناورهای خود و پشتیبانی هوائی نیروی هوائی را میسر و امکان پذیر سازد، ما نه پولی برای خرج کردن و نه مواد غذایی لازم را برای خوردن در اختیار داشتیم و در واقع نیروی دریایی توان مالی مشور را به صورت صادرات و تهیه اقلام اساسی مورد نیاز برای کشور به صورت واردات را حفظ نمود.

نقش نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در دفاع مقدس*

اهمیت دریا

بیش از چهار پنجم از سطح کره زمین توسط دریاها پوشانده شده است. کلیه کشورهای بیش از چهار پنجم از راه آزاد راه دارند از طریق آبراههای بین المللی می توانند در اقصی نقاط جهان با یکدیگر ارتباط داشته و از دیرباز تجارت از طریق دریا رونق بسیار داشته است. کشورهایی که در مجاورت دریا قرار دارند می توانند از این طریق کالاهای مورد نیاز و همچنین تولیدات خود را در حجم بالا و با ارزانهترین قیمت حمل نمایند که این موضوع در صادرات و واردات هر کشور نقش مهم و بسزایی دارد.

از سوی دیگر استفاده از منابع بستر دریا و همچنین منابع غذایی موجود در دریاها، اهمیت آنها دوچندان افزایش می دهد.

علاوه بر استفاده های اقتصادی، ارتباط مستقیم با دیگر کشورها موجب تبادل دانش و فرهنگ و گسترش فرهنگ غنی هر کشور در دیگر کشورها خواهد شد. چنانکه فرهنگ اسلامی و ایرانی از طریق دریانوردی به کشورهای واقع در حاشیه اقیانوس هند و حتی خاور دور گسترش یافت.

قدرت دریایی

قدرت دریایی عبارت است از مجموعه ای از وسایل و توانمندیهایی که امکان استفاده یک کشور را از دریا امکانپذیر می نماید . بطور خلاصه می توان گفت که قدرت دریایی عبارت است از توانایی عمل در دریا . وسایل و اجزاء قدرت دریایی عبارتند از :

- ناوگان نظامی
- ناوگان غیرنظامی (تجاری و نفتکش)
- بنادر و تجهیزات بندری
- پایگاههای دریایی
- مراکز آموزش دریایی (دانش دریایی)
- صنایع دریایی (شامل ساخت و تعمیرات تجهیزات دریایی)

*.به قلم دریادار حبیب اله سیاری

مأموریت نیروی دریایی

نیروی دریایی وظیفه دارد که خطوط مواصلاتی دریایی را برای استفاده کشور از این آبراهها باز نگاه داشته و امنیت دریایی جزایر و بنادر جمهوری اسلامی ایران را تامین کرده و از منافع کشور در آبهای ساحلی و فلات قاره دفاع نماید. همچنین وظیفه دارد در مواقع بحران و جنگ، خطوط مواصلاتی و معابر وصولی دشمن را مسدود نموده و از استفاده دشمن از دریا جلوگیری کند.

مناطق و پایگاههای عملیاتی نذاجا

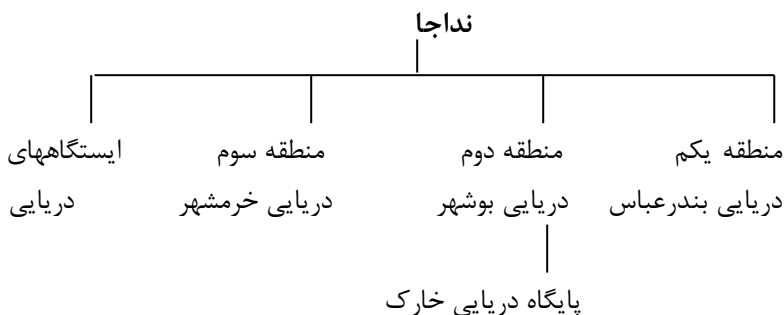
ایران دارای نزدیک به دو هزار کیلومتر مرز آبی در کنار دریای عمان و خلیج فارس از خلیج گواتر در کنار اقیانوس هند و در همسایگی کشور پاکستان تا دهانه اروند رود در منتهی الیه شمال غربی خلیج فارس و در همسایگی کشور عراق می باشد .



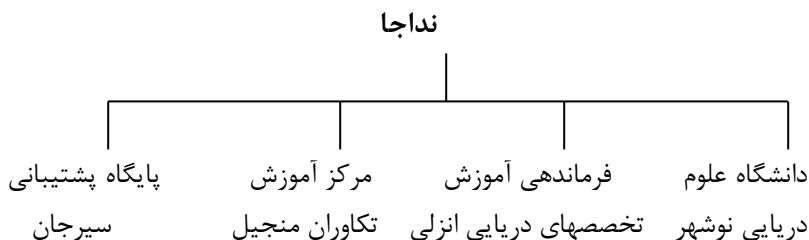
بدیهی است که تامین امنیت این مرز آبی طولانی نیازمند داشتن تجهیزات و پایگاههای مناسب است. با توجه به اینکه داشتن نیروی دریایی در سالهای متمادی به فراموشی سپرده شده بود، و از فکر ایجاد مجدد نیروی دریایی چندان نمی گذشت، لذا این نیرو را می توان نیرویی نوپا دانست و با توجه به تکنولوژی خاص تجهیزات دریایی، این تجهیزات گرانبها بوده و همچنین بدلیل ساختار ویژه پایگاههای دریایی در کنار و داخل آب، ساخت این پایگاهها هزینه بر بوده و مستلزم زمان نسبتا زیادی است. در نتیجه امکان گسترش سریع پایگاههای

دریایی وجود ندارد. لذا قبل از پیروزی انقلاب شکوهمند اسلامی، اقداماتی جهت گسترش پایگاههای دریایی با ساخت پایگاههای جدید در چابهار و عسلویه به عمل آمده بود. در سال ۱۳۵۹ نذاجا دارای سه منطقه دریایی و تعدادی ایستگاه دریایی در سواحل جنوبی کشور بود. همچنین دارای مراکز آموزشی افسری و درجه داری و تخصصی تکاوری و یک پایگاه پشتیبانی بود.

مناطق و پایگاه‌های دریایی تابعه نداجا در دوران جنگ تحمیلی

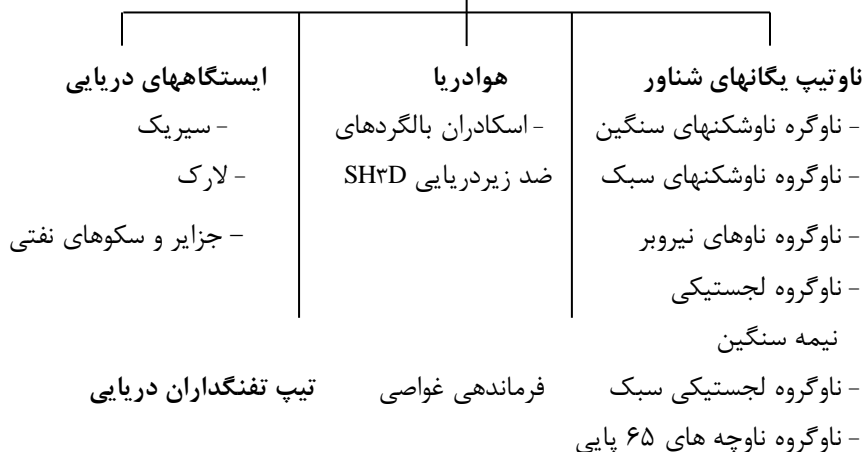


مراکز آموزشی و پشتیبانی تابعه نداجا



یگان‌های عملیاتی مستقر در هر یک از مناطق دریایی عبارت بودند از :

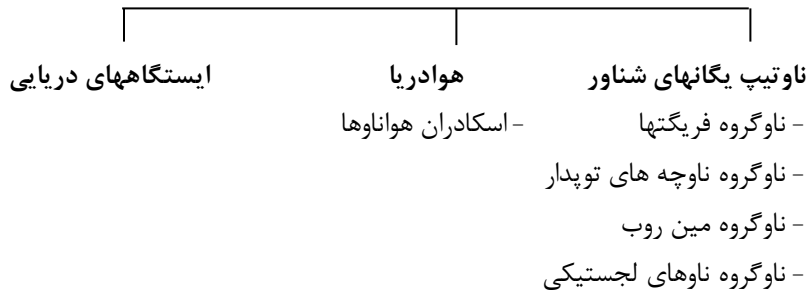
منطقه یکم دریایی بندرعباس



منطقه دوم دریایی بوشهر



منطقه سوم دریایی خرمشهر



خرمشهر از اولین و قدیمی ترین بنادر ایرانی است که در عمق ۹۰ کیلومتری رودخانه اروندرود قرار دارد . پایگاه دریایی این بندر در سال ۱۳۱۱ مجددا فعال گردید. در این سال با ورود ۲ فروند ناو توپدار ببر و پلنگ و ۴ فروند ناو لجستیکی فعالیت های نیروی دریایی در این منطقه آغاز شد . با توجه به مأموریت یگانهای شناور نیروی دریایی که همانا کنترل و تأمین امنیت مرزهای آبی است ، اعمال کنترل در حدود ۲۰۰۰ کیلومتر سواحل جنوب، آنهم از پایگاهی که در عمق ۹۰ کیلومتری داخل رودخانه است غیرممکن بود . لذا از ابتدا فکر توسعه نیروی دریایی در پهنه خلیج فارس وجود داشت، لیکن فقدان امکانات و تسهیلات بندری در دیگر بنادر ایرانی و همچنین سیاستهای استعماری کشورهای قدرتمند آن دوران موجب گردید تا تفکر گسترش نیروی دریایی به اجرا درنیاید.

در شهریور ۱۳۲۰ که متفقین برای کمک به شوروی از طریق ایران به کشور ما حمله نمودند، ناوشکنهای انگلیسی که همه روزه از مقابل بندر خرمشهر عبور می کردند تا به بندر بصره بروند . ولی در سحرگاه سوم اسفند ۱۳۲۰ ناوهای ببر و پلنگ را که در خرمشهر و آبادان بودند مورد حمله قرار داده و آنها را غرق کردند و سایر یگانهای شناور دریایی ایران را به تصرف خود درآوردند.

در سال ۱۳۲۶ بعد از بازپس گیری یگانهای دریایی ایران از انگلیس و تحویل دو فروند ناو بجای ناوهای ببر و پلنگ از سوی متفقین ، فعالیت نیروی دریایی ایران مجدداً آغاز گردید. بعدها با پیوستن یگانهای جدید دریایی مانند فریگتهای کلاس بایندر ، ناوشکن های کلاس الوند، ناوهای نیروبر ، ناوهای لجستیکی و . . . استقرار یگانهای نیروی دریایی در سایر بنادر همچون بوشهر و بندرعباس محقق گردید.

با توجه به وضعیت جغرافیایی بندر خرمشهر و قرار گرفتن آن در یک رودخانه و همچنین استقرار آن در نقطه صفر مرزی، طرح تخلیه پایگاه دریایی این بندر در قبل از انقلاب اسلامی تهیه و یگانهای دریایی از خرمشهر تخلیه و به پایگاه های بوشهر و بندرعباس اعزام گردیدند. لیکن پس از پیروزی انقلاب اسلامی بر اثر فشار بیش از حد کارکنان یگانهای شناور که در پایگاههای جدید فاقد اماکن مسکونی و دیگر تسهیلات مورد نیاز زندگی بودند و با توجه به کمبود اسکله در بوشهر به دلیل ورود ناوچه های کلاس پیکان، از اوایل سال ۱۳۵۸ کلیه واحدهای شناور تدریجاً به خرمشهر بازگشتند . اما با دریافت نشانه هایی از جنگ در سال ۱۳۵۹ مجدداً نیروی دریایی تصمیم به خارج نمودن شناورهای خود از این بندر بن بست نمود و با وجود تمامی مشکلات متعدد از جمله عدم آمادگی ناوها از نظر فنی، خوشبختانه موفق شد تا پیش از آغاز جنگ اکثر یگانها را تخلیه نموده و تنها دو فروند ناو لجستیکی لنگه و هرمز و کشتی سلطنتی کیش موفق به خروج از بندر نشدند و با شروع جنگ توسط نیروهای دشمن منهدم و غرق گردیدند.

تحمیل جنگ به ایران

هشت کشور اطراف خلیج فارس هر یک دارای بخشی از سواحل این خلیج می باشند که از این طریق به دریاهای آزاد راه داشته و از آن بهره برداری می نمایند. در این بین ایران دارای بیشترین ساحل و عراق کمترین ساحل را داراست. دسترسی عراق به دریا منحصر می گردد به اروندرود که مشترک با ایران است و دیگری خور عبدا . . . که مشترک است با کشور کویت. لذا عراق از این نظر دارای محدودیت بسیار است . یکی از دلایل عمده و پنهان آغاز جنگ عراق بر علیه جمهوری اسلامی ایران رفع همین مشکل عراق بود. صدام حسین در خیال تصرف خوزستان و به دست آوردن بخشی از ساحل خلیج فارس بود که در صورت موفقیت، علاوه بر اینکه اروندرود بطور کامل در اختیار آن کشور قرار می گرفت بلکه بریدگی بسیار خوبی مانند خورموسی نیز که دو بندر بزرگ و مجهز ایران (بندر ماهشهر و بندر امام خمینی (ره)) که در این بریدگی قرار داشتند به تصرف این کشور در می آمد. چنانکه مشاهده نمودیم پس از ناکامی در جنگ با ایران و عدم دستیابی به این هدف، با آغاز دعوا بر سر جزیره بوبیان که متعلق به کویت است، به آن کشور حمله و آن را به تصرف خود درآورد.

آمادگی برای دفاع

لازم به توضیح است که قبل از آغاز جنگ، با پشتیبانی عراق، دفاتر گروه خلق عرب در خوزستان ایجاد و از طریق این دفاتر و با استفاده از وضعیت خاص کشور در آن دوران اقدام به ایجاد اغتشاش و آشوب در خوزستان می نمود و جاسوسانی را به این سوی مرز گسیل می داشت تا به بمب گذاری و ایجاد ناامنی و نارضایتی در استان مذکور خصوصا آبادان و خرمشهر اقدام نمایند. به منظور مقابله با اقدامات عراق و مبارزه با جاسوسان آن کشور، تکاوران دریایی از مدتها قبل از شروع جنگ در خرمشهر مستقر گردیدند و تعدادی از جاسوسان عراقی را دستگیر و یا به مقابله با ایادی آنها مشغول بودند و پس از آغاز جنگ نیز با وجودیکه مأموریت این یگان انجام عملیات ویژه دریایی بود، لیکن در حماسه دفاع ۳۴ روزه از خرمشهر رشادتها و فداکاریها از خود نشان داده و با سلاحهای سبک و بدون

پشتیبانی آتش سلاحهای سنگین در مقابل نیروهای زرهی عراق مقاومت نمودند و همچنین با همراهی نیروهای ژاندارمری، محافظت از ساحل شرقی اروند رود را نیز بر عهده داشتند. با توجه به شواهد موجود در تحریکات عراق و تجاوزات مرزی آن کشور بر علیه جمهوری اسلامی ایران و همچنین اظهارات مقامات عراقی در خصوصت با کشورمان و همچنین رزمایش های دریایی که در چند ماه قبل از آغاز جنگ در دهانه اروند رود برگزار نمودند، نیروی دریایی جمهوری اسلامی نسبت به تهیه طرحهای دفاعی لازم برای پدافند از بنادر و جزایر و سکوهای نفتی ایران در خلیج فارس اقدام و برای مقابله با اقدامات نیروی دریایی عراق آماده گردید.

در نخستین اقدام در روز ۳۰ شهریور ۱۳۵۹ نسبت به ایجاد قرارگاه مقدم عملیاتی در بوشهر تحت عنوان نیروی رزمی ۴۲۱ اقدام نمود. فرماندهی قرارگاه مذکور را جانشین فرماندهی نیرو بر عهده داشت که به همراه تعدادی از افسران با تجربه ستادی در شب سی ام شهریور به بوشهر عزیمت و قرارگاه مذکور را تشکیل دادند. هدف از ایجاد قرارگاه مذکور، کنترل عملیاتی کلیه مناطق و پایگاههای دریایی و ایجاد وحدت فرماندهی و هماهنگی در اجرای عملیاتهای دریایی بود.

عملیاتهای انجام شده توسط نیروی دریایی

با توجه به گستردگی و تعداد زیاد عملیاتهای نداجا، امکان توضیح تمامی عملیاتها در این جزوه نمی باشد و عملیاتهایی نیز که توضیح داده می شود لاجرم بطور خلاصه بیان می گردند. بر اساس گستردگی مرز آبی و منافع عدیده جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس طرحهای متعددی از نخستین روز توسط انواع یگانهای شناور، هوادریه، تکاوران دریایی، تفنگداران دریایی و غواصان بمورد اجرا گذارده شد که از آن جمله می توان به طرحهای عملیاتی مشروحه زیر اشاره نمود:

طرح ذوالفقار _ گشت دریایی و پدافند هوایی از جزایر و تاسیسات نفتی مستقر در خلیج فارس و کنترل تردد در تنگه هرمز و بنادر ایرانی به منظور باز نگه داشتن خطوط مواصلاتی

خودی توسط یگانهای شناور و با پشتیبانی یگانهای نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی و مقابله با حملات احتمالی یگانهای دشمن.

طرح بهروز _ گشت دریایی و پدافند از جزیره خارک و سکوهای نفتی ایران در خلیج فارس و همچنین انجام گشت توسط بالگردهای نداجا و ناوچه های موشک انداز جهت شناسایی و انهدام یگانهای دریایی دشمن در شمال خلیج فارس.

طرح درفش _ با توجه به تهدیدات عراق مبنی بر حمله به جزایر سه گانه ایرانی با همکاری برخی کشورهای حاشیه خلیج فارس و بدست آمدن برخی شواهد مبنی بر امکان حمله به این سه جزیره، یک گروهان تکاور دریایی به همراه یک گروهان نیروهای هوایرود به عنوان اولین نیروی دفاعی در جزایر ابوموسی و تنب جهت پدافند از آنها در مقابل حملات دشمن مستقر گردیدند و دو فروند هواناو BHV از خارک به بندرعباس مامور گردیدند تا به همراه شناورهای لجستیکی عملیات پشتیبانی یگانهای مستقر در جزایر مذکور را به عمل آورند. سپس با تشکیل یگان تفنگداران دریایی، پدافند از جزیره بر عهده این یگان گذارده شد.

طرحهای فوق الذکر از اولین روز آغاز جنگ تا اجرای آتش بس بین ایران و عراق یعنی بمدت هشت سال بطور مستمر و روزانه انجام می گردید.

فعالیت یگانهای عمده نداجا

الف: یگان های شناور

- گشت و شناسایی و برقراری سیادت دریایی

منظور از اجرای این عملیاتها، حضور مستمر در دریا با هدف اعمال حاکمیت جمهوری اسلامی ایران بر دریا برای حفظ منافع خودی و ممانعت از استفاده دشمن از دریا (جلوگیری از ارسال کالا و تجهیزات به مقصد عراق) بوده است. در این راستا نیز اعلامیه شماره یک دریایی در تاریخ ۱۳۵۹/۷/۱ به شرح زیر صادر گردید:

" با توجه به تجاوزات عراق بدینوسیله کلیه مرزهای آبی نزدیک سواحل ایران منطقه جنگی اعلام و کشور ایران اجازه حمل کالا به بنادر عراق را به هیچیک از کشتی ها نخواهد داد و نیز برای امنیت کشتیرانی در خلیج فارس اعلام می دارد ، مسیرهای زیر می بایستی رعایت گردد :

پس از عبور کشتی ها از تنگه هرمز ، راه خود را طوری تغییر دهند که از ۱۲ مایلی جنوب ابوموسی و ۱۲ مایلی جزیره سیری و جنوب کیبل بنک و از ۱۲ مایلی جنوب غربی جزیره فارسی عبور نمایند ، کشور ایران تعهدی در برابر سرپیچی کنندگان از این اعلامیه نخواهد داشت."

در اجرای این عملیاتها و به اجرا درآوردن اعلامیه فوق ، کلیه کشتیهای مشکوک مورد شناسایی و تفتیش قرار می گرفتند . در طول جنگ تعداد نزدیک به ۵۰۰۰ کشتی تجارتي و نفتکش مورد شناسایی قرار گرفت که تعداد ۲۰ فروند از آنها پس از تفتیش ، توقیف و به بنادر ایران هدایت شدند.

-اسکورث کاروان

عدم توجه به راههای دریایی و بنادر کشور در قرن گذشته و همچنین ساختار راههای زمینی و راه آهن در داخل کشور موجب شده بود تا عمده توان کشور در امر بارگیری و تخلیه کشتی های تجاری و انتقال محموله ها به داخل کشور محدود به بنادر امام، خرمشهر و آبادان گردد. زیرا امکانات بندری در بنادر دیگر مانند بندر عباس و بوشهر بسیار محدود بود.

با شروع جنگ تحمیلی ، بخش اعظم کشتیهای داخل اروندرود چه در کنار اسکله ها و چه در لنگرگاه مورد اصابت تیرهای مستقیم نیروهای دشمن قرار گرفته و غرق شدند یا صدمه کلی دیدند. با توجه به اینکه بخش اعظم واردات و صادرات کشور از طریق دریا انجام می گرفت، لذا با بسته شدن اروندرود و غیر قابل استفاده شدن بنادر حاشیه اروندرود ، عمده تلاش تامین مایحتاج ضروری کشور بر روی بندر امام متمرکز شد. بندر امام که در انتهای خور موسی (شمال خلیج فارس) قرار دارد با توجه به برد سلاحها و جنگ افزارهای دشمن، فاصله ناچیزی تا خاک عراق داشته و به راحتی در برد موشکها و هواپیماهای جنگی دشمن قرار داشت.

تلاش دیگر نیروهای ارتش صدام برای پیروزی بر ایران ، در راستای بستن خطوط مواصلاتی ایران و جلوگیری از واردات و صادرات کشورمان بود که از این طریق به اقتصاد ایران ضربه وارد نموده و برای رسیدن به اهداف شوم خود ایران را تحت فشار قرار دهد.



عملیاتهای اسکورت کاروان که از آغازین روزهای جنگ تحمیلی شروع و تا پایان جنگ ادامه داشت با همکاری و هماهنگی کلیه یگانهای شناور، هوادریا، تفنگداران و... انجام می‌گرفت. اهمیت مقابله با شیوه‌های دشمن در قطع خطوط مواصلاتی برای کشور در ابعاد مختلف به ویژه در امر اداره جنگ و تامین مایحتاج عمومی برای امنیت ملی کشور مهم و با ارزش بود که دشمن تمام سعی و تلاش خود را در راستای مقابله با اهداف نادجا معطوف داشته بود و از تمامی امکانات خود و حتی خرید و بکارگیری هواپیماهای سوپراتاندارد و بالگردهای سوپرفلون که هر دو مجهز به موشکهای هوا به سطح اگزوست بودند در این امر استفاده نمود. لیکن با تلاش و از خودگذشتگی کارکنان نادجا، موفقیتی در این راه بدست نیاورد.

- سایر عملیاتها

دیگر عملیاتی‌هایی که یگانهای شناور در طول جنگ در آن شرکت داشتند فهرست وار عبارتند از:

- تامین پدافند هوایی و سطحی جزایر و سکوه‌های نفتی ایران در خلیج فارس.
- عملیات تجسس و نجات هواپیماهای خودی و دشمن در دریا.

- عملیات تجسس و نجات ۲۵۹ فروند کشتی تجارتي صدمه دیده.
- سلسله عملیات انهدام سکوهای نفتی البکر و الامیه به منظور قطع صادرات نفت عراق و همچنین انهدام تجهیزات راداری و شنودی که بر روی سکوها نصب شده بود.
- پدافند مستمر از جزیره خارک با هدف استمرار صادرات نفت کشور.
- عملیات اسکورت کشتیهای با محموله ویژه .
- عملیات درگیری و انهدام یگانهای سطحی و هوایی دشمن .
- عملیات اسکورت نفتکشها در داخل خلیج فارس .
- عملیات کنترل تردد دریایی در تنگه هرمز و خلیج فارس و بنادر خودی .
- عملیات درگیری با نیروهای استکباری آمریکا .

ب: هوادریا

یگانهای عملیاتی هوادریا شامل هواپیمای ترابری ، بالگردهای ضدسطحی ، ضد زیردریایی ، مین روب و هواناوها می باشند . از ایجاد این یگان مدت زیادی نمی گذشت و تقریباً تازه تاسیس بود . بالگردها در بوشهر و بندرعباس مستقر بوده و هواناوها در خارک و خرمشهر استقرار یافته بودند . نتیجه فعالیت این یگانها در طول جنگ تحمیلی ، ضرورت حضور آنان را مشخص نمود . یگانهای هوادریا در عملیاته‌های مختلف شرکت داشتند که بطور خلاصه به شرح زیر می باشد :

- همکاری با لشکر ۹۲ اهواز

در آغاز جنگ تعداد ۴ فروند بالگرد ضدسطحی AB۲۱۲ مجهز به موشک AS۱۲ به همراه یک فروند بالگرد ضد زیردریایی SH۳D حامل مهمات برای بالگردهای مذکور به لشکر ۹۲ مأمور گردیدند و در مقابله با نیروی زرهی دشمن بکار گرفته شدند و موفق به هدف قرار دادن تعدادی تانک دشمن گردیدند. همچنین در مأموریت‌های گشت هوایی و جابجایی نیرو در منطقه عملیات آن لشکر بکار رفتند.

- پشتیبانی از منطقه آبادان و خرمشهر

پس از اشغال خرمشهر و محاصره آبادان توسط دشمن، نیروهای ایرانی مستقر در این منطقه از سه طرف در محاصره قرار داشتند و حتی راه زمینی ماهشهر - آبادان نیز توسط دشمن قطع شده بود و تنها راه پشتیبانی این منطقه از طریق دریا (رودخانه بهمنشیر) و هوا بود. لذا تعدادی از بالگردهای SH3D و RH53D و همچنین تعدادی هواناو BH7 در بندر امام خمینی (ره) مستقر شده و بالگردها از طریق هوا و هواناوها از طریق دریا و سپس رودخانه بهمنشیر بطور مستمر تا انجام عملیات ثامن الائمه (ع) (شکست حصر آبادان) اقدام به حمل آذوقه، مهمات و نفرات نظامی از بندر امام به داخل منطقه نمودند و زخمیان و شهدا و تعدادی از مردم غیرنظامی را از منطقه تخلیه نمودند. انجام این عملیات توسط یگانها و کارکنان هوادریا موجب استقامت نیروهای ایرانی که در محاصره قرار گرفته بودند، گردید تا اینکه در نهایت منجر به انجام عملیات شکست حصر آبادان گردید.

هوادریا بطور موثر در عملیتهای زیر شرکت داشت:

- سلسله عملیات گشت و شناسایی هوایی در شمال خلیج فارس.
- سلسله عملیات اسکورت کاروان ها.
- سلسله عملیات جستجو و نجات در عملیتهای مختلف در سطح دریا (جستجو و نجات خلبانان ایرانی و عراقی، نیروهای ایرانی و عراقی که در عملیتهای مختلف یگان آنان مورد هدف قرار گرفته بود و همچنین در عملیات اسکورت کاروان و یا تردد لنجها در دریا)
- سلسله عملیات حمله به سکوهای البکر و الامیه عراق و انهدام آنها.
- پشتیبانی و جابجایی نیروهای مستقر بر سکوهای نفتی و ایستگاههای دریایی منطقه عملیاتی.
- شرکت فعال در عملیات خیبر در منطقه هورالهوریه با ۴ فروند هواناو و انجام ۲۵۷ سورتی مأموریت در بیش از ۲۵۰۰ ساعت.
- حضور در عملیات بدر با تعداد ۳ فروند هواناو در منطقه جزایر مجنون (هورالهوریه) با انجام ۱۶۰ سورتی با بیش از ۱۰۰۰ ساعت.
- با ۳ فروند هواناو و انجام بیش از ۱۰۰۰ ساعت عملیات پشتیبانی در عملیات والفجر ۸ حضور یافتند.

پ : تکاوران دریایی و تفنگداران دریایی

- دفاع از خرمشهر

یک گردان از تکاوران دریایی در ابتدای جنگ در خرمشهر حضور داشتند و از این شهر در مقابل نیروهای زرهی ارتش عراق بسیار دلیرانه دفاع کردند. نیروهای مذکور از جمله اندک واحدهای ارتش بودند که از انسجام خوبی برخوردار بودند و توانستند با اقدامات پارتیزانی و حملات کماندویی به نیروهای عراقی، ضربات بسیاری بر آنان وارد نموده و تصرف خرمشهر را به تاخیر اندازند. لیکن این نیروها که برای انجام عملیات ویژه دریایی و یا رخنه به خطوط دشمن و وارد کردن ضربه به منافع نظامی و اقتصادی دشمن آموزش دیده بودند، تعداد زیادی از نفرات شجاع خود را در جنگهای تن با تانک در خرمشهر از دست داد و لذا استخوان بندی این یگان دچار صدمه فراوان گردید.

- نجات جزیره آبادان

پس از سقوط خرمشهر و حرکت نیروهای عراقی به جنوب رودخانه کارون و قطع جاده آبادان - ماهشهر، شهر آبادان نیز به محاصره نیروهای دشمن درآمد و تنها مانع طبیعی بر سر راه ورود به آبادان، رودخانه بهمنشیر در شرق جزیره آبادان بود. نیروهای عراقی با اختفا در نخلستانهای سمت شرق رودخانه بهمنشیر شبانه اقدام به زدن پل بر روی رودخانه بهمنشیر نموده و در کوی ذوالفقاری وارد جزیره آبادان گردیده و سرپلی را اشغال نمودند. نیروهای تکاور مستقر در جزیره به محض اطلاع، سریعاً به منطقه رخنه عراقیها عزیمت و به شدت با آنان درگیر شدند و پس از تقریباً یک روز درگیری، آنان را به آنسوی رودخانه بهمنشیر عقب رانده و حتی در نخلستانهای آنسوی رودخانه نیز آنان را دنبال کرده و به عقب راندند و بدین ترتیب جزیره آبادان از خطر سقوط نجات یافت.

- سلسله عملیات انهدام سکوهای البکر و الامیه

با توجه به فقدان بنادر جهت پهلوگیری کشتی های بزرگ نفتکش در اروندرود و خور عبدا...، عراق به ناچار اقدام به ایجاد سکوهای عظیم نفتی در شمال خلیج فارس و در فاصله کمی از خور عبدا... جهت صدور نفت خود نموده بود. این سکوها اهمیت اقتصادی بسیار

بالایی برای عراق داشتند. لذا برای ضربه زدن به ماشین جنگی دشمن طرح‌هایی برای انهدام سکوهای مذکور با هدف جلوگیری از صدور نفت عراق تهیه شد که با نام عملیات شهید صفری و عملیات مروارید و عملیات تکسا انجام و طی آنها نیروهای عملیات ویژه اقدام به خرج گذاری و انهدام سکوهای مذکور نمودند.

- استقرار و دفاع از ساحل خودی در اروند رود.

- شرکت در عملیات ثامن الائمه (ع) (شکست حصر آبادان) و درگیری با نیروهای دشمن و به اسارت درآوردن تعداد زیادی از نظامیان مصری که با دشمن در خط بوده و با نیروهای ایرانی می‌جنگیدند.

- تشکیل ایستگاههای دریایی در قفاص و نهر قاسمیه و ایجاد پستهای شنود.

- شرکت در عملیات بیت المقدس (آزادسازی خرمشهر) با تشکیل قرارگاه عملیاتی در لشکر ۹۲ با سازماندهی سه گردان هجومی آبخاکی با ۳۰۰ فروند قایق هجومی و همچنین استقرار در خطوط پدافندی خودی در کنار جاده آبادان - ماهشهر .

- شرکت نیروهای تکاور دریایی در عملیات خیبر و بدر به منظور هدایت شناورهای هجومی و همچنین آموزش نیروهای سپاه و بسیج.

- اجرای عملیات ویژه در جهت اجرای عملیات رفتن به عرشه کشتی های مشکوک و انجام عملیات بازرسی که چندین عملیات موفق در این خصوص انجام گرفت.

- اجرای چندین مأموریت اطلاعاتی ویژه برون مرزی و همچنین عملیات ویژه انهدامی برون مرزی.

- استقرار پرسنل تکاور و تفنگدار بر روی کلیه شناورهای تجاری و تامین پدافند کاروانها .

- استقرار در جزایر سه گانه ایرانی و تامین امنیت این جزایر از خطر حمله دشمن .

- اعزام نیروهای تکاور به استعداد یک گروهان برای کمک و همکاری با نیروهای ایرانی مستقر در شمال کرخه.

- استقرار تفنگداران دریایی بر روی سکوهای نفتی ایرانی در خلیج فارس بمنظور پدافند هوایی ارتفاع پست سکوهای مذکور در مقابل حملات هوایی دشمن و همچنین پدافند هوایی ارتفاع پست جزایر خارک و فارسی و منطقه بهرگان و بندر امام خمینی (ره) را نیز برعهده داشتند.

- تخریب بویه های مستقر در دهانه خور عبدا...
- اجرای مین ریزی آفندی و پدافندی به منظور مسدود کردن تردد شناورهای عراقی در شمال خلیج فارس و خور عبدا... .

یگانهای غواصی

افراد این یگانها که با طی آموزشهای خاص قادر به انجام عملیات در زیر آب می باشند، در طول جنگ تحمیلی با شرکت در عملیتهای متعدد ، توانمندی خود را در انجام مأموریت به اثبات رساندند.

غواصان نداجا در عملیتهای اسکورت کاروان شرکت داشته و در نجات کشتی هایی که مورد اصابت قرار می گرفتند نقش بسزا ایفا نمودند.

غواصان نداجا در عملیات بیت المقدس (آزادسازی خرمشهر) و در بخش عبور از رودخانه کارون شرکت داشته و شهدا و تجهیزاتی را که به رودخانه می افتادند از رودخانه خارج می نمودند.

همچنین در عملیات والفجر ۸ (عبور از اروندرود و تصرف فاو) غواصان نیروی دریایی وظیفه آموزش غواصی به افراد سپاه را برای عبور از اروندرود برعهده داشتند.

شرح مختصر برخی از عملیتهای عمده نداجا

اسکورت کاروان:

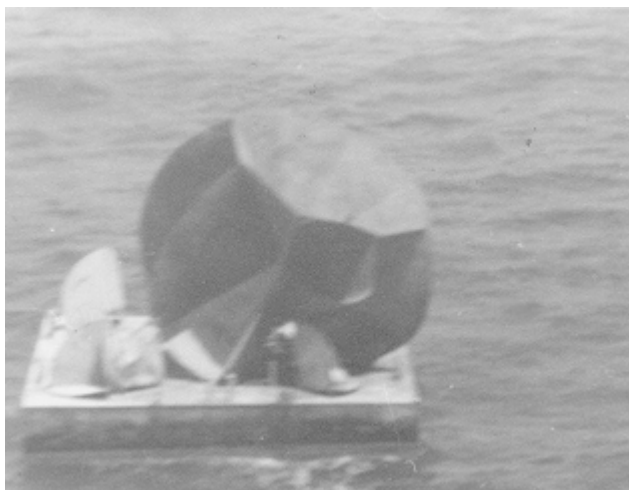
با توجه به تکیه اقتصاد کشور به واردات و صادرات ، نیاز کشور به باز نگهداشتن خطوط مواصلاتی دریایی و تردد کشتی های تجاری به بنادر خودی از اهمیت بسیار برخوردار بود . با توجه به اینکه بندر شهید رجایی در بندرعباس هنوز راه اندازی نشده بود ، لذا مهمترین بنادر تجاری کشور عبارت بودند از بندر خرمشهر و بندر امام خمینی (ره) . این دو بندر علاوه بر اینکه به خط آهن متصل بودند از طریق راههای شوسه نیز به مناطق داخلی متصل و خصوصا بندر امام دارای تاسیسات تخلیه و بارگیری مجهز و تاسیسات ساحلی گسترده بود. بندر خرمشهر که بدلیل مسدود شدن اروندرود غیر قابل استفاده بود و تنها امکان استفاده از بندر امام برای تخلیه کشتیهای تجاری وجود داشت.

لیکن به دلیل نزدیکی بندر امام که در انتهای خور موسی قرار داشت، به خاک عراق و قرار داشتن در برد موشکها و هواپیماهای عراقی، کشتی های ورودی و خروجی به این خور با حملات موشکی ساحل به دریا و یا تهاجم هواپیماهای دشمن مورد حمله قرار گرفته و آسیب می دیدند. آسیب دیدن کشتی ها در این خور علاوه بر ایجاد محدودیت تردد کشتی های دیگر در داخل خور، احتمال بسته شدن این کانال مهم را نیز در پی داشت که در آنصورت قطع خطوط مواصلاتی و آغاز بحران تامین مایحتاج کشور را در پی داشت.

عملیات های اسکورت کاروان که از اولین روزهای دفاع مقدس آغاز شد، تا پایان جنگ ادامه داشت و از اهمیت ویژه ای برای اقتصاد جنگ و کشور برخوردار بود. در نتیجه نذاجا از کلیه امکانات و یگانهای خود برای موفقیت این عملیات ها استفاده می نمود و در مقابل عراق نیز با تمام توان از جمله ناوچه های موشک انداز اوزا (تا قبل از عملیات مروارید) و استفاده از موشکهای استیکس، موشکهای ساحل به دریای کرم ابریشم که از ساحل راس البیشه پرتاب می نمود، استفاده از هواپیماها و بالگردهای مجهز به موشک اگزوست و مین های دریایی در صدد عقیم ساختن و شکست عملیات مذکور بود.



تصویر فوق یک هدف کاذب است که از ابتکارات کارکنان نذاجا بوده و در عملیات اسکورت کاروان بکار گرفته شدند . این اهداف در فریب موشکهای دشمن بسیار موثر بودند .



یکی از اهداف کاذب که مورد اصابت موشک قرار گرفته است

از آنجایی که بخشی از مأموریت اصلی هر نیروی دریایی در زمان جنگ، باز نگه داشتن معابر وصولی خودی است ، لذا با توجه به محدودیتهای پیش گفته در پهلو دهی کشتی های تجاری به اسکله ها و بنادر خودی ، نیروی دریایی با استفاده از کلیه مقدرات خود برنامه تحرک، تامین امنیت، راهنمایی و هدایت شناورها را به بنادر کشور در دستور کار خود قرار داد و در طول جنگ در مجموع هزاران کشتی تجاری و نفتکش را در قالب کاروان اسکورت نمود و نزدیک به سیصد میلیون تن انواع کالا و مایحتاج کشور به وسیله این شناورها به بنادر خودی وارد و به داخل کشور انتقال یافتند. منطقه این عملیات شامل کل خلیج فارس بود. کشتی های تجاری در لنگرگاه بندرعباس تجمع و پس از تجهیز کشتیها به سلاحهای پدافندی ارتفاع پست و استقرار نفرات مخابراتی و راهنما نداجا بر روی آنها، به صورت کاروان و با اسکورت یگانهای مختلف سطحی و هوادریا و انجام عملیات فریب ، از طریق راهها و مسیرهایی که حداکثر پوشش را تامین نمایند و امکان کمترین صدمه به یگانها وجود داشته باشد به طرف بندر امام هدایت می شدند.

از تعداد چند هزار کشتی که در کاروانها اسکورت گردیدند، تنها تعداد ۲۵۹ فروند بر اثر حملات دشمن صدمه دیدند که این رقم نسبت به تعداد کشتی ها و فاصله کم دشمن با معابر وصولی خودی، بسیار کم بوده است. که نتیجه بسیار خوبی است.

- در طول جنگ بیش از ۱۵۰ اسکورت کاروان (تقریباً در همراه دو کاروان) انجام گرفت که هر کدام از آنها یک عملیات دریایی محسوب می گردد.
- سلسله اقدامات لازم جهت انجام کاروان به شرح زیر بوده است :
- برنامه ریزی و انجام هماهنگی با کلیه ارگانهای ذیربط دریایی کشور.
 - استقرار ناوگان تجاری در لنگرگاه مبدا (لنگرگاه عباسی)
 - نصب سلاحهای پدافند هوایی بر روی کشتی های تجاری شرکت کننده در کاروان و همچنین استقرار نفرات کاربر موشک سه‌سهند ۳ برای انجام پدافند هوایی ارتفاع کم و همچنین دفاع نقطه‌ای.
 - نصب دستگانههای مخابراتی و استقرار کارکنان مخابراتی بر روی کشتی ها .
 - توجیه فرماندهان کشتی ها در خصوص مسیر تردد ، مناطق خطر ، وظایف کارکنان در هنگام عبور از منطقه خطر و . . .
 - اجرای کاروانهای مجازی برای فریب دشمن.
 - کسب اطمینان از وضعیت فنی یگانهای شرکت کننده در کاروان.
 - اعزام یدک کشهای مجهز به سامانه های اطفاء حریق و دستگانههای مخابراتی مناسب به همراه کاروان.
 - هماهنگی با نهجا به منظور تامین پوشش هوایی در طول عبور از منطقه خطر.
 - تامین پدافند سطحی کاروان با بهره گیری از ناوها و ناوچه ها.
 - تامین گشت و شناسایی منطقه توسط یگانهای شناور و پروازی نداجا.
 - اعزام هواناوها و بالگردها جهت اجرای عملیات تجسس و نجات در صورت لزوم.
 - استقرار نفرات کنترل صدمات در مناطق نزدیک به منطقه خطر .
 - استقرار نفرات زبده در ایستگاههای رادار جهت تحت پوشش قرار دادن کاروان تجاری.
 - استقرار یدک کشها در اطراف کاروان ها بمنظور کمک به یگانهای صدمه دیده و به گل زدن آنها در صورت نیاز.
 - اجرای عملیات جنگ الکترونیکی جهت انحراف موشک های پرتاب شده دشمن.

- استقرار حدود ۳۰۰ هدف کاذب و ۱۰ فروند کشتی آسیب دیده در مسیر پر خطر جهت انحراف موشکهای دشمن.

- هماهنگی با نازا جهت انجام بمباران ساحلی راس البیشه توسط توپهای برد بلند، جهت متوقف ساختن و یا ایجاد مزاحمت برای تحرک سامانه های موشکی سیار ساحل به دریای دشمن.

نتایج سیاسی ، نظامی و اقتصادی اسکورت کاروان ها

با توجه به اوضاع سیاسی دو قطب شرق و غرب با ایران و عدم واگذاری هرگونه تجهیزاتی به کشور ما و همچنین اعمال تحریم اقتصادی بر علیه ایران، کشورهای دنیا انتظار داشتند که ایران بزودی در جنگ تحمیلی از پا درآمده و ناگزیر به تسلیم گردد . لیکن انجام موفقیت آمیز عملیات اسکورت کاروانها و تامین مایحتاج عمومی کشور و همچنین صادرات نفت و تامین امنیت عمومی، کشور را در موضع قوی سیاسی قرار داد و شرق و غرب را در رسیدن به اهداف خود ناکام گذارد.

همچنین دشمن در تلاش خود برای مسدود نمودن خطوط مواصلاتی ایران متحمل هزینه های گزاف نظامی برای خرید و استفاده از انواع تجهیزات گردید . که این امر فشار مضاعف بر بودجه نظامی کشور عراق وارد آورد.

از نظر نظامی نیز ایران با انجام موفقیت آمیز این عملیات ها موجب افزایش روحیه نیروهای خودی و تامین برتری دریایی و شکست عملیتهای دشمن گردید.

سلسله عملیات انهدام سکوهای نفتی البکر و الامیه

کشور عراق در دسترسی به دریای آزاد در مضیقه بوده و مرز دریایی آن کشور محدود به مصب دو رودخانه اروند و خور عبدا... می گردد. این کشور از تولیدکنندگان بزرگ نفت در جهان است و برای صدور نفت خود نیازمند اسکله ای وسیع و در مکانی با عمق بیشتر برای پهلوگیری نفتکش های غول پیکر بود. لذا در محلی از خلیج فارس در روبروی خور عبدا... که ۱۰ متر عمق داشت اقدام به ساخت تاسیسات عظیم و گران قیمت نفتی در فاصله ده مایلی از نزدیک ترین ساحل خود نمود. این تاسیسات، ترمینالهای نفتی البکر و الامیه نام داشتند.

با توجه به موقعیت خاص سکوهای مذکور در مدخل اروندرود و ام القصر و اشراف آن به دهانه خورموسی، این تاسیسات علاوه بر اهمیت اقتصادی، از اهمیت خاص نظامی نیز برخوردار بودند. لذا با شروع جنگ تحمیلی، این احتمال قوت گرفت که دشمن در کنار استفاده اقتصادی از آنها و صدور نفت خود برای تقویت اقتصاد وابسته به نفت و تقویت منابع مالی جهت اداره جنگ، قصد دارد به عنوان یک نقطه آفندی بر علیه واحدهای سطحی و هوایی ایران از آنها استفاده نماید.

یگانهای دریایی ایران در طول ماه اول جنگ با حضور مستمر خود در دریا و انهدام تعدادی از یگانهای دریایی و هوایی دشمن، برتری خود را در دریا به دشمن ثابت کرده و موجب گردیده بودند که نیروی دریایی عراق در موضعی انفعالی قرار گرفته و در عمق سواحل پنهان گردند. به منظور ضربه شدیدتر به عراق تهیه طرح های حمله به سکوهای نفتی در دستور کار نداجا قرار گرفت. بدین منظور ابتدا عملیات شناسایی و تحت نظر گرفتن فعالیتهای و تحرکات دشمن در منطقه با اجرای مأموریت های گشت و شناسایی توسط بالگردهای نداجا به اجرا درآمد. با حصول اطمینان از اینکه تجهیزات تدافعی و نیروهای مستقر بر روی سکوها پاسخگوی مقابله با تهدیدات خودی نمی باشد، طرح اشکان تهیه گردید.

عملیات اشکان

در اجرای این طرح سه فروند از ناوچه های موشک انداز کلاس کمان (ناوچه های جوشن، گردونه و پیکان) و یک فروند بالگرد SH3D شرکت داشتند. برابر هماهنگی با پایگاه ششم شکاری، هواپیماهای این پایگاه عهده دار تامین پوشش هوایی منطقه بودند و زمان اجرای طرح، مورخه ۵۹/۸/۹ تعیین گردید.

سه فروند ناوچه مذکور در عصر روز تعیین شده بندر بوشهر را ترک کرده و با بهره گیری از تاریکی شب و با بکارگیری تاکتیکهای رزمی و در سکوت کامل رادیویی و الکترونیکی و با سرعتی مناسب در پناه جزایر و سواحل و سکوهای نفتی به سوی هدف عزیمت نمودند. برابر طرح می بایستی ناوچه ابتدا در پناه سکوهای نفتی مستقر شوند، لذا

ناوچه جوشن در ساعت ۲۲۰۰ به سکوی نوروز، ناوچه پیکان در ساعت ۲۳۳۰ به سکوی اردشیر (ابوذر) و ناوچه گردونه در ساعت ۲۴۰۰ به سکوی نوروز رسیده و در آنجا مستقر گردیدند. در سحرگاه روز بعد (مورخه ۵۹/۸/۱۰) و برابر برنامه و در سکوت کامل رادیویی و با کمترین بهره برداری از رادار به طرف سکوهای البکر و الامیه حرکت می نمایند. بالگرد SH۳D نیز با وجود وضعیت بد جوی، در سحرگاه همانروز به سوی سکوها پرواز تا وظیفه دیده بانی و تصحیح تیر را بر عهده گیرد. با نزدیک شدن ناوچه ها به سکوهای نفتی، در ساعت ۰۶۲۵ یک فروند هواپیمای عراقی قصد حمله به ناوچه ها را داشت که توسط ناوچه پیکان هدف قرار گرفت و ساقط شد. در ساعت ۰۷۰۰ دستور اجرای آتش به سکوهای مذکور صادر و هر سه فروند ناوچه سکوها را زیر آتش شدید توپخانه قرار دادند و بالگرد مذکور نیز بطور مرتب و دقیق تصحیح می داد. تا اینکه در ساعت ۰۷۵۰ ختم عملیات اعلام می گردد. با اجرای موفقیت آمیز این عملیات قسمتی از سکوها تخریب و به تاسیسات آن صدمات جدی وارد شد. در نتیجه هدف طرح که قطع صدور نفت عراق بود تامین گردید، و همچنین این عملیات موجب ایجاد رعب در نیروهای دشمن و تخریب روحیه آنان گردید. با اتمام عملیات کلیه یگانها سالم به پایگاه خود بازگشتند.

طرح شهید صفری

با اجرای موفقیت آمیز طرح اشکان، و برآورد بهتر از قدرت دفاعی نیروهای عراقی مستقر در سکوها و محک زدن توان سطحی و هوایی دشمن در منطقه، زمینه لازم جهت اجرای طرحهای بعدی فراهم آمد.

با توجه به ضربه موثری که در عملیات اشکان به روحیه کارکنان و تجهیزات دفاعی دشمن در سکوهای مذکور وارد شده بود، لازم بود با استفاده از فرصت بدست آمده و قبل از آنکه دشمن بتواند تجدید قوا نماید، طرح تخریب کامل سکوها به مورد اجرا گذارده شود. لذا طرح شهید صفری تهیه گردید که در اجرای آن تیم عملیات ویژه تکاوران دریایی و دو فروند ناوچه موشک انداز کلاس کمان و دو فروند بالگرد SH۳D و یک فروند کشتی کوچک جهت حمل مواد منفجره و پایگاه ششم شکاری جهت تامین پوشش هوایی شرکت داشتند.

با توجه به نزدیکی سکوهای نفتی البکر و الامیه به خاک عراق (۱۰ مایل)، منطقه عملیات برای نیروهای خودی بسیار ناامن و انجام عملیات کاملا خطرناک می‌نمود. خصوصا که در این عملیات قرار بود که نیروهای تکاور بر روی سکوها پیاده شده و مهارتهای فردی آنان بکار گرفته شود. لیکن روحیه ایثارگری و شهادت طلبی کارکنان و عزم جزم آنان برای شکست دشمن از عوامل قوی و موثر در اجرای این طرح بشمار می‌رفت.

در مرحله اول این طرح، ناو لاوان ۲ با بارگیری ۲۵۰۰ پوند مواد منفجره به همراه ۲۷ نفر از نیروهای عملیات ویژه تکاوران دریایی در ساعت ۰۹:۰۰ مورخه ۵۹/۸/۱۳ در حالیکه توسط دو فروند ناوچه اسکورت می‌گردید، به سمت سکوی اردشیر عزیمت و از طریق این سکو به طرف سکوی البکر حرکت نمود. لیکن به دلیل ارتفاع بلند دکل کشتی و ناهمخوانی با سکو و وضعیت بد جوی و موج بودن دریا، کشتی لاوان ۲ موفق به پهلوگیری به سکوی البکر نگردید و ناچار به طرف چاههای اردشیر بازگشت. لذا مجددا برنامه ریزی انجام و ناوچه پیکان حمل و تخلیه نیروهای عملیات ویژه و مواد منفجره را برعهده می‌گیرد. ناوچه پیکان در ساعت ۲۳:۰۰ مورخه ۵۹/۸/۱۴ به سکوی البکر پهلو گرفته و پس از تخلیه تعدادی از نیروهای مامور پاکسازی و بخشی از مواد منفجره به سوی سکوی الامیه می‌رود و پس از پهلوگیری به سکوی الامیه، نیروهای تکاور و مواد منفجره مربوط به این سکو را نیز تخلیه می‌نماید. با توجه به اینکه عملیات پیاده سازی نیروها و تجهیزات در تاریکی شب و در شرایط نامساعد جوی و بارندگی شدید انجام می‌گرفت، کاری بسیار خطیر و خطرناک بود. خصوصا موقعیت سکوها که در فاصله نزدیک به عراق و مرکز تجمع نیروی دریایی دشمن قرار داشت، خطر عملیات را دوچندان می‌نمود.

پس از اتمام عملیات تخلیه، ناوچه پیکان متوجه می‌شود که سه فروند ناوچه دشمن در حال خروج از خور عبدا . . . می‌باشند. ناوچه پیکان درحالیکه در پناه سکوی البکر قرار گرفته بود، به محض رسیدن ناوچه اول به تیررس توپ ، آن را درگیر و توسط شلیک توپخانه منهدم می‌نماید. پس از آن با ناوچه دوم درگیر شده و آن را نیز با شلیک موشک هدف قرار داده و منهدم می‌نماید. ناوچه سوم با مشاهده وضعیت میدان نبرد بازگشته و با سرعت ۳۹ گره ازمنطقه فرار کرده و به داخل خور عبدا . . . پناه می‌برد.

با روشن شدن هوا ناوچه پیکان به بوشهر مراجعت می نماید و تیم های مستقر در سکوها به کارگذاری مواد منفجره در نقاط حساس و مهم سکوها اقدام می نمایند. که با توجه به بارندگی شدید، کارگذاری مواد منفجره تا شب به طول انجامید. ناوچه های پیکان و گردونه مجدداً در عصر همان روز بوشهر را ترک به طرف سکوهای هدف عزیمت می نمایند. ناوچه پیکان در ساعت ۲۳۰۰ مورخه ۵۹/۸/۱۵ به سکوی البکر رسید و پس از آنکه کلیه نفرات پیاده شده به سکوها به استثنای نفرات مسئول فیوزگذار را از سکوها تخلیه نمود؛ به طرف سکوی اردشیر باز می گردد.

سحرگاه مورخه ۵۹/۸/۱۶ دو فروند بالگرد SH۳D از بوشهر به پرواز درآمده و به منظور تخلیه فیوزگذاران به سوی سکوها رفته و یک فروند در البکر و دیگری در الامیه فرود می آیند. نفرات مستقر در سکوهای البکر و الامیه پس از روشن کردن فیوزها به سوی بالگردها دویده و بر آنها سوار می شوند. با برخاستن بالگردها و کمی فاصله گرفتن از آنها، سکوها منفجر شده و در دود و آتش می سوزند. در این عملیات خسارات شدیدی به سکوها وارد شد و قطع کامل صادرات نفتی از این سکوها را بدنبال داشت و موجب غافلگیری سردمداران رژیم بعث عراق گردید. با توجه به فاصله کم زمانی این عملیات با عملیات اشکان، تاثیر مضاعف بر کاهش روحیه نفرات دشمن و ارتقاء روحیه نفرات خودی را بدنبال داشت. ضمناً انعکاس جهانی این عملیات نشان دهنده اهمیت آن بوده و تاثیر بسزایی در دیدگاه مجامع بین المللی به ایران داشت.

عملیات مروارید

حضور مستمر یگانهای نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در پهنه دریا از ابتدای جنگ و انهدام تعدادی از یگانهای شناور و هوایی دشمن و اجرای عملیتهای مختلف، ضربات سنگینی را بر دشمن وارد آورده بود. لذا کلیه یگانهای دریایی دشمن به مخفیگاه خزیده و از روبرو شدن با یگانهای دریایی ایران فراری بودند. با توجه به اجرای موفقیت آمیز عملیتهای انهدام سکوهای نفتی دشمن، طرح ریزی عملیات مروارید آغاز گردید. نیروی رزمی ۴۲۱ که قرارگاه عملیاتی نادجا بود تصمیم گرفت برای حفظ سیادت دریایی، از سکوهای البکر

و الامیه به عنوان سرپل و پست دیده بانی استفاده نماید. و با در اختیار گرفتن سکوه‌های مذکور کنترل کامل یگانهای رزمی سطحی و هوایی و یگانهای تجاری دشمن در شمال خلیج فارس تامین می‌گردد. همچنین اجرای این طرح موجب تحریک دشمن و بیرون کشیدن یگانهای دریایی آن از مخفیگاه به دریا به منظور غافل گیری آنها خواهد بود.

در طرح پیش بینی شده بود که یک تیم عملیات ویژه مرکب از فرمانده تیم، یک نفر افسر مخابرات، یک نفر افسر اطلاعات، ۴ نفر تکاور دریایی بر روی سکوی البکر پیاده شده و آنرا به تسخیر درآورند. این امر در فاصله زمانی کوتاه از دو عملیات قبلی موجب تحریک دشمن شده و دست به تحرکاتی خواهد زد. تیم عملیات ویژه مأموریت داشت که پس از برقراری ارتباط با قرارگاه عملیاتی ۴۲۱ نیروی رزمی، کلیه حرکات یگانهای دشمن از خور عبدا . . . را زیر نظر داشته و کنترل نماید. تکاوران دریایی نیز مأموریت داشتند که پس از پاکسازی سکو از نیروهای دشمن و در مدت اجرای عملیات، کلیه قسمت‌های حساس سکو را که در عملیات شهید صفری سالم مانده بود مجدداً با کارگذاری مواد منفجره، در روز آخر منهدم نمایند.

همچنین در این طرح با توجه به توانایی تجهیز هواپیماهای F۴ به موشک هوا به سطح ماوریک و تمرینات انجام شده قبلی، نداجا تصمیم گرفت که از این امکان نیز در کنار توانمندی یگانهای موشک انداز بهره برداری نماید. ضمناً هماهنگی لازم با نهاجا برای پوشش هوایی منطقه عملیات توسط هواپیماهای F۱۴ نیز بعمل آمد. از سه روز قبل از اجرای طرح (۵۹/۹/۶) بالگرد گشت بطور روزانه به منظور جمع آوری اطلاعات تکمیلی و زیر نظر داشتن سکو و گزارش تردهای احتمالی یگانهای سطحی دشمن، به منطقه اعزام می گردید. در این طرح پیش بینی شده بود که یک فروند یدک‌کش (یدک کش دلیر) مهمات، آذوقه و سلاحهای انفرادی برای تیم عملیات ویژه را حمل نماید. یدک کش مذکور در ساعت ۰۶۳۰ مورخه ۵۹/۹/۴ از بندر بوشهر به دریا عزیمت نمود. لیکن به دلیل وضعیت بد جوی به یدک کش دستور داده شد که در لنگرگاه خارک لنگر انداخته و منتظر دستورات بعدی باشد. در مورخه ۵۹/۹/۵ بالگرد گشتی گزارش داد که یک فروند لندینکرافت ۴۰ نفره در کنار البکر پهلو گرفته. این مسئله چنین استنباط شد که احتمالاً دشمن نیروهایی را برای محافظت از سکوها

اعزام داشته است، لذا به ناوچه گرز مأموریت داده شد که سکو را بمباران نماید. گزارش ناوچه حاکی از آن بود که تعدادی گلوله توپ ۷۶ م.م. به پایه های سکو شلیک، ولی عکس العملی مشاهده نشد. در صبح روز بعد ابتدا یک فروند بالگرد گشت به همراه نفرات مجهز به مسلسل دستی و نارنجک به اطراف سکو اعزام گردید. بالگرد وجود شناور لندینکرافت را مورد تأیید قرار داد که با شلیک به قایق و اطراف سکو، هیچگونه تحرک و یا نشانه ای دال بر وجود بر روی سکو وجود نداشت. سه بار رفت و آمد بالگرد به روی سکو و عدم مشاهده عکس العمل از سوی دشمن، فقدان دشمن بطور گسترده بر روی سکو را تأیید می نمود.

سرانجام در بعدازظهر مورخه ۵۹/۹/۶ تیم ویژه مرکب از ۷ نفر توسط سه فروند بالگرد و در پوشش هوایی دو فروند هواپیمای F۱۴ به سوی سکو پرواز نمودند و پس از رسیدن به سکو، به دلیل باران شدید و وضعیت نامساعد جوی با مشکلاتی مواجه شدند. لیکن اولین بالگرد با مهارت بسیار به سکو نزدیک و در حالت هلی برن نفرات از بالگرد بر روی لوله های سکو پریده و بلافاصله موضع گرفتند. در اولین مرحله پاکسازی موفق به هلاکت یک نفر از افراد دشمن و به اسارت درآوردن فرمانده سکو به همراه ۹ نفر از افرادش گردیدند. باقیمانده نفرات عراقی در ضلع شمال غربی سکو مستقر گردیدند. اسرا بلافاصله تحت بازجویی اولیه قرار می گیرند. اطلاعاتی نظیر تعداد نفرات عراقی مستقر بر سکو (۲۰ نفر) و اینکه با شنیدن صدای بالگرد، از سرفرماندهی خود درخواست پشتیبانی هوایی نموده اند، گردید. یکی از نفرات عراقی پس از آنکه متوجه تعداد ایرانی ها می گردد با تعجب می پرسد " شما فقط هفت نفرید؟" گویی باور نداشت که مغلوب این تعداد کم از رزمندگان دلیر ایرانی شده اند. فرمانده سکو که به اسارت تیم عملیات ویژه درآمده بود توسط یک بالگرد به بوشهر اعزام تا مورد بازجویی تکمیلی قرار گیرد.

از سوی دیگر یدک کش دلیر که حامل مهمات و آذوقه برای تیم ویژه بود در چاههای نوروز دچار اشکال فنی شده و قادر به ادامه مأموریت نمی باشد. ناوچه پیکان که صبح مورخه ۵۹/۹/۶ از بوشهر حرکت کرده و در حال گشت در منطقه چاههای نفتی بود، داوطلب بردن مهمات و آذوقه برای نیروهای پیاده شده بر سکو می گردد و در شب همان روز به سکوی البکر رسید. با رسیدن ناوچه پیکان، اسرا به ناوچه منتقل می شوند. بر روی رادار سطحی

ناوچه مشاهده می‌گردد که دو فروند ناوچه عراقی در حال خروج از خورعبدا. . . می باشند. ناوچه پیکان بلافاصله به مقابله با آنها رفته و یکی از هدفها را منهدم نموده و هدف دوم از صحنه می‌گریزد.

ناوچه جوشن نیز با ۱۴ نفر از تکاوران ورزیده و سلاح و مهمات کافی برای پشتیبانی نفرات مستقر بر سکو، بوشهر را ترک و به قصد منطقه نبرد حرکت می‌نماید. جوشن در ساعت ۰۲۵۰ مورخه ۵۹/۹/۷ به بویه اروندرود رسیده و بنا به دستور نیروی رزمی ۴۲۱ در اینجا مستقر می‌گردد.

صبح روز بعد (مورخه ۵۹/۹/۷) همان‌گونه که پیش بینی شده بود، با فشار فرماندهان عراقی، تعداد زیادی یگان شناور و هوایی برای انهدام ناوچه قهرمان پیکان به مقابله اعزام شدند و نیروهای عراقی با بکارگیری تمام امکانات سعی داشتند که جلوی موفقیت ایران در این عملیات را بگیرند. ولی با شروع روز و هماهنگی و همکاری دقیق نیروهای دریایی و هوایی، انهدام تعداد زیادی از یگانهای شناور و پروازی دشمن آغاز شد.

ناوچه پیکان از موقعیت بسیار خوبی در کنار سکوی البکر برخوردار بود و رادارهای یگانهای دشمن قادر به تفکیک آن از سکو نبودند. لذا موشکهای شلیک شده آنان به سکو اصابت می‌نمود. ناوچه پیکان در مواقع مناسب از کمینگاه خارج و با یگانهای دشمن راسا درگیر و آنها را منهدم می‌نمود و یا با ارتباط با هواپیماهای نهاجا و هدایت دقیق آنها بر روی هدف موجب انهدام آنها را فراهم می‌کرد. همکاری نیروی هوایی و دریایی ایران در این عملیات مشترک موفقیت های بی نظیری را به همراه داشت.

در طول روز هفتم آذر با اجرای عملیات مروارید تعداد زیادی از یگانهای شناور و هوایی دشمن منهدم و نیروی دریایی عراق به میزان بیش از ۵۰٪ از بین می‌رود. در اثنا درگیری ها یک فروند ناوچه اوزا از منطقه نبرد فرار کرده و به سکوی الامیه پهلو گرفته بود. در درگیریهای روز هفتم آذر، ناوچه پیکان از ناوچه جوشن که در بویه اروندرود مستقر بود درخواست می‌نماید که با توجه به در تیررس دشمن بودن آن ناوچه ، سریعاً منطقه را ترک نماید و به منطقه نبرد نزدیک نگردد.

در خاتمه روز به ناوچه پیکان دستور داده می‌شود که پس از سوار نمودن تیم ویژه، به همراه اسرا به سوی بوشهر عزیمت نماید. ناوچه پیکان در ظهر روز هفتم آذر سکوی البکر را ترک نمود که پس از آنکه کمی از سکو فاصله گرفته بود، ناوچه گریخته از میدان نبرد که در سکوی الامیه پهلو گرفته بود، تعداد دو فروند موشک استیکس به سوی ناوچه پیکان شلیک نمود، ناوچه پیکان که در موقعیتی درگیر شده بود که امکان حمله به یگان دشمن را نداشت لذا برای فرار از موشک اول اقدام به مانور نمود که موجب گردید موشک اول در نزدیکی پاشنه ناوچه در آب منفجر شود، ولی موشک دوم به پاشنه ناوچه اصابت و تحرک ناوچه را از بین برد. موشک سوم موجب انهدام ناوچه پیکان و شهادت تعداد زیادی از کارکنان ایثارگر و شهادت طلب ناوچه گردید. ناوچه اوزا نیز که پیکان را مورد اصابت قرار داده بود، خود توسط هواپیمای F4 مورد اصابت موشک ماوریک قرار گرفت و منهدم گردید.

با تلاش بالگردهای نداجا در انجام عملیات تجسس و نجات، تعداد ۱۶ نفر از پرسنل ناوچه و تیم عملیات ویژه و ۲ پیکر شهید و ۱۷ نفر از اسرای عراقی (نیروهای مستقر بر سکوها و کارکنان ناوچه های عراقی منهدم شده) و ۲ جسد دشمن از آب گرفته شد.

نتایج حاصل از عملیات

در این عملیات همانگونه در طرح پیش بینی شده بود، منطقه شمال خلیج فارس مبدل به شکارگاه یگانهای دریایی دشمن گردید، چنانکه تعداد ۵ فروند ناوچه پیشرفته موشک انداز اوزا، ۳ فروند ناوچه تندرو، یک فروند مین جمع کن، ۱ فروند ناو نیروبر، و ۲ فروند یگان شناور ناشناخته نیروی دریایی دشمن منهدم گردیدند و ۳ فروند ناوچه نیز دچار صدمات کلی گردیدند. همچنین تعداد ۱۱ فروند هواپیمای دشمن سرنگون شد.

هماهنگی یگانهای دریایی و هوایی در این عملیات به اوج خود رسید و تلاش مشترک دو نیرو موجب وارد آمدن ضربه ای بزرگ به عراق گردید. چنانکه پس از این عملیات دیگر عراق نتوانست در صحنه دریا حضور یابد. و تنها توسط موشک و هواپیما سعی در تهدید خطوط مواصلاتی ایران داشت.

عملیات پشتیبانی از منطقه آبادان - خرمشهر

پس از اشغال خرمشهر، نیروهای دشمن از رودخانه کارون عبور نموده و با پیشروی تا ایستگاه هفت آبادان، جاده آبادان - ماهشهر نیز قطع و نیروهای عراقی توانسته بودند وارد نخلستان آبادان در ساحل رودخانه بهمنشیر گردند و در نتیجه شهر آبادان از سه سمت در محاصره دشمن قرار گرفت. با قطع کلیه راههای مواصلاتی زمینی به آبادان، یگانهای هوادریا مأموریت یافتند که از جنوب عملیات پشتیبانی منطقه محاصره شده را انجام دهند. این عملیات از تاریخ ۵۹/۷/۲۵ آغاز و تا مورخه ۵۹/۹/۷ بطور مستمر ادامه داشت.

تعداد ۴ فروند هواناو BH۷ و تعدادی بالگرد سنگین RH۵۳D و SH۳D در ایستگاه دریایی بندر امام خمینی (ره) مستقر شدند و نفرات، مهمات، ادوات نظامی، تجهیزات و تیمهای پزشکی، دارو، آذوقه و . . . را در این بندر بارگیری و به منطقه‌ای واقع در کنار رودخانه بهمنشیر در نزدیکی چوبیده در داخل منطقه در محاصره منتقل نمایند. همچنین مجروحین و شهدا را از داخل منطقه به بندر امام تخلیه نمایند.

به دلیل امکان دید دشمن بر رودخانه بهمنشیر، این عملیات از غروب آفتاب تا طلوع روز بعد و در تاریکی شب انجام می‌گردید که این امر مشکلاتی را برای یگانهای هوادریا در بر داشت؛ لیکن کارکنان نداجا با تلاش بسیار و با ایمان راسخ بر کلیه مشکلات فائق آمده و به بهترین صورت ممکن مأموریت محوله را به انجام رساندند. هر هواناو در هر شب ۲ سورتی پرواز انجام و بطور متوسط ۱۲ ساعت انجام مأموریت برای هر هواناو برآورد گردید.

عملیات مذکور به گونه‌ای موثر بود که پس از دو هفته مداومت عملیات، نیروهای دفاعی در داخل منطقه توانستند شروع به عقب زدن نیروهای دشمن نمایند. که از آن پس بکارگیری سایر وسایل از جمله تعدادی لنج و دوبه نیز امکان‌پذیر گردید.



یک فروند هواناو BHV در حال تخلیه

هواناوها در طول مدت عملیات جمعا ۱۶۵ سورتی و بیش از ۹۰۰ ساعت مأموریت انجام دادند و از اهمیت این عملیات کافی است یادآوری گردد که یگانهای هوادریا در حالی این مأموریت را آغاز نمودند که شهر آبادان نیز در معرض اشغال دشمن و جدا شدن از مام وطن قرار داشت؛ لیکن با انجام این عملیات از خطر سقوط رهایی یافت تا مقدمات انجام عملیات ثامن الائمه(ع) (شکست حصر آبادان) فراهم آید.

شرکت در عملیات بیت المقدس (آزادسازی خرمشهر)

انجام عملیات بیت المقدس نیازمند عبور از رودخانه کارون و تصرف سرپل در ساحل دشمن داشت و با توجه به وسعت عملیات، شرکت یگانهای مختلف نظامی و بسیج کلیه امکانات انسانی و تجهیزاتی در این عملیات ضرورت داشت. لذا پس از شرکت در جلسه توجیهی که در ستاد عملیات جنوب در شهر اهواز در زمینه شرکت نیروهای مسلح در این عملیات انجام گرفت، نیروی دریایی مأموریت پشتیبانی از این عملیات در عبور رزمندگان از عرض رودخانه کارون و شرکت یک گردان تکاور دریایی و دو گردان تفنگدار دریایی در این عملیات را متقبل گردید.

سازمان رزم نداجا در این عملیات عبارت بود از:

۱ - یگانهای مستقر در منطقه عملیاتی قرارگاه کربلا:

- قرارگاه پشتیبانی عملیات آبخاکی مستقر در اهواز

- گردان شناورهای هجومی شامل ۳ گروهان قایق های آبخاکی و یک دسته تعمیر و نگهداری موتور قایقهای هجومی به اضافه ۳۰۰ فروند قایق با موتور مربوطه و ۶۰ نفر با ساز و برگ و تجهیزات مربوطه.

- تعداد ۴۵ نفر غواص با وسایل و تجهیزات مربوطه .

- ۵۰ نفر قایقران از کارکنان ملوان نداجا جهت هدایت قایقهای هجومی.

۲- یگانهای مستقر در آبادان

- یک گردان تکاور دریایی.

- دو گردان تفنگدار دریایی متشکل از یگانهای حفاظتی مناطق دریایی.

- گروه رزمی آبادان - خرمشهر.

با تشکیل قرارگاه هماهنگ کننده نداجا در لشکر ۹۲ زرهی اهواز، سازماندهی یگانهای اعزامی به سه گروهان هجومی آبخاکی، یک دسته غواص و یک دسته تعمیر و نگهداری در لشکر یاد شده انجام و مأموریت پشتیبانی از یگانهای عبور کننده از رودخانه را عهده دار شدند.

بر اساس درخواست نزاجا که به قرارگاه هماهنگ کننده نداجا واصل می شد، نفرات و تجهیزات مورد نیاز بررسی و از مناطق تامین و به گردان مهندسی مستقر در دغاغله جهت تشکیل گروهان آبخاکی اعزام شدند. گروهان آبخاکی بنا به درخواست قرارگاه کربلا، به قرارگاههای فتح، نصر و قدس اعزام و در امتداد رودخانه مستقر و تحت امر مهندسی قرارگاههای فوق به محل مأموریت اعزام گردیدند.

در این عملیات بیش از ۱۵۰۰۰ نفر از رزمندگان ارتش و سپاه توسط گروهان آبخاکی در مناطق سرپل پیاده شدند و پس از تامین گذرگاههای محلی، مسئولیت ترابری پرسنل و تجهیزات به ساحل دور و تخلیه مجروحین و اسرا را به ساحل خودی عهده دار شدند.

غواصان نداجا نیز در طول این عملیات ، ضمن همکاری با یگانهای مهندسی در استقرار پلها بر روی رودخانه کارون، وظایف دیگری از قبیل بیرون کشیدن خودروها، تجهیزات و شهدا از رودخانه را بر عهده داشتند.

نبرد تنگه هرمز

آمادگی رزمی ناوشکن سبلان

این کلاس از ناوشکن‌ها که در سال ۱۹۶۶ به انگلستان سفارش داده شده بودند پس از تحویل به ایران مجدداً جهت بهینه‌سازی توپ و سیستم‌های الکترونیکی در سال ۱۹۷۷ به انگلستان اعزام و پس از آن وارد خدمت در نداجا گردیدند.

دیگر تغییرات در سیستم‌های سلاح و الکترونیک با درایت مهندسیین و کارکنان نداجا در طول مدت خدمت و جنگ تحمیلی در آن صورت گرفت و هم اکنون با مشخصات ذیل مشغول دریاوردی می‌باشد:

وزن: ۱۳۵ تن

ابعاد: ۴/۳ * ۱۱/۱ * ۹۴/۵ متر

قدرت: ۳۸۰۰ اسب بخار

سرعت: ۳۰ گره

برد: ۳۵۰۰ کیلومتر با دیزل و ۵۵۰ کیلومتر با توربین

نفرت: حدود ۱۳۰ نفر (کامل)

موشک: ۴ فروند C-۸۰۲ (در طول جنگ از راکت ۱۲۰ کاتیوشا و موشک seakiller

استفاده گردید.)

توپخانه: توپ ۴/۵ اینچ مارک ۸ در سینه- توپ ۳۵ میلیمتری اورلیکن در پاشنه و مسلسل اورلیکن ۲۰. (در طول جنگ از مسلسل ۲۳ نیز استفاده شد).

ضد زیر دریایی: مورتار

آمادگی ناوشکن سبلان به دلیل حضور در آموزش فرمان و آزمایش موفقیت آمیز تمامی سیستم‌های سلاح و الکترونیک و تحرک و تجهیزات جانبی و نیز آمادگی کامل پرسنل رزمنده آن در اجراء تمرینات مختلف در شرایط بسیار خوبی قرار داشت. آموزش یک ماهه عملیاتی فرمان باعث گردیده بود که نه تنها اشکالات فنی ناوشکن با ارجحیت بالائی توسط رده‌های تعمیراتی و پرسنل یگان برطرف گردد، بلکه روند بهره‌گیری از سیستمها و سلاحها نیز در حد استاندارد بالای فرمان باشد.

ورزیدگی پرسنل در امور عملیاتی با اجراء عملیات ضد سطحی و ضد هوایی و ضد دریایی و اجراء انواع آزمایشات فنی و الکترونیکی و کنترل صدمات و نیز با اجراء انواع آزمایشات ملوانی و هدایت و ناوبری و غیره به گونه‌ای ارتقاء پیدا کرد که نتیجه آن در برخورد با ناوگان استکبار جهانی کاملاً خودنمائی می‌کرد.

از این‌رو ناوشکن سبلان چه از نظر تجهیزاتی و چه از نظر پرسنلی و نیروی انسانی در آمادگی کامل رزمی قرار داشت.

روند درگیری

هشت روز قبل از درگیری یعنی در مورخه ۶۷/۱/۲۲ ناوشکن مأموریت یافت که با دریافت تیم فرمان، نسبت به اجراء آزمایشات نهائی اقدام و پس از پیاده نمودن آنها در پایان آزمایشات، نسبت به اجراء گشت و شناسائی و کنترل آبراههای وصولی و بین‌المللی اقدام نماید.

مسیر ناوشکن در اجراء مأموریت فرمان سمت دریای عمان و اجراء تیراندازیها و تمرینات مختلف طبق روش آزمایشات نهائی فرمان بود.

پس از اتمام کار، تیم در لنگرگاه پیاده و ناوشکن زاهی منطقه گشت در خلیج فارس گردید. به محض حضور در منطقه کروزر آمریکایی سایه به سایه به دنبال ناوشکن بود. در این میان سیستم نشان‌دهنده سمت دستگاه EMS که با جاپرو ناو عمل می‌کرد دچار اشکال شد و سیستمهای دریافتی راداری و فرکانسهای در محدوده فوق را با دقت لازم نشان نمی‌داد. چون اقدامات پرسنلی تعمیرکار موثر واقع نشد، لذا چاره‌ای جز نسبی نمودن سیستمهای دریافتی با راه ناو نبود. برای این کار نیاز به فرستنده راداری با فرکانس و محل مشخص و انجام تستهای لازم بود که همه چیز آماده بود و ناوشکن با بودن ناو آمریکایی در نزدیکی خود اقدام به چرخشهای لازم و انجام تستهای الکترونیکی نمود که این عمل با دقت بالا انجام و سیستمهای دریافتی از دستگاه ESM نیز کاملاً با واقعیت مطابقت می‌نمود. با فارغ شدن از این کار مابقی مأموریتهای محوله با دقت لازم طبق روش همیشگی انجام و گزارشات مربوطه همواره به ستاد منعکس می‌گردید.

در طول ۸ روز گشت و شناسائی در دریا که از تنگه هرمز آغاز و تا جزایر ابوموسی، سیری ادامه می‌یافت، عملاً تمامی تحرکات نیروهای بیگانه و کنترل تمامی شناورهای عبوری تجاری طبق روش بین‌المللی صورت می‌گرفت و نتایج منعکس می‌شد.

در روز نهم دریانوردی یعنی روز ۲۹ فروردین سال ۶۷، مأموریت ناوشکن عملاً خاتمه یافته تلقی شده و قرار بود ناوشکن سهند جایگزین گردد. چون تحرک ما به دلیل صرفه‌جویی در سوخت و استفاده کمتر از توربین، عملاً با دیزل بود، لذا ۴۸ ساعت طول می‌کشید تا ناوشکن از قسمت میانی خلیج فارس به لنگرگاه عباسی وارد شود، لذا به همین صورت عمل و از صبح روز موعود ناوشکن آماده ورود به بندر بود که ابلاغ شده در لنگرگاه منتظر سوخت و آب و آذوقه باقی مانده و مجدداً به مأموریتی که متعاقباً ابلاغ می‌گردد اعزام شود.

در این میان ناوشکن سهند آماده خروج از بندر گردید و پس از عبور از ناوشکن سبلان که در حال سوختگیری در لنگرگاه بود، اعلام کرد که پیام مأموریت با کد بندری لازم آماده ارسال است، لذا پس از دریافت آن در دریا هماهنگی بایسته را به عمل خواهیم آورد.

چند ساعتی طول کشید تا ناوشکن نسبت به تکمیل سوخت و آب اقدام و عازم مأموریت گردد. در طول این مدت، ناوشکن سهند از لنگرگاه خارج و در محدوده جنوب جزیره هنگام قرار داشت تا مأموریت محوله اجراء نماید.

از صبح روز ۲۹ فروردین سال ۶۷ نیروهای استکبار جهانی که دیگر از تمامی ترفندهای غیر مستقیم به کار گرفته علیه ج.ا.ا و نیروهای فداکار آن ناامید گردیده بودند، در اقدامی بی‌شرمانه نسبت به بمباران سکوه‌های نفتی اقدام و بدون اعلام جنگ به کشور ناوچه جوشن را که در حال گشت در منطقه فوق بود مورد هتک قرار داده و غرق می‌نمایند.

با حضور ناوشکن سهند در محدوده جنوب هنگام درگیری با هواپیماهای آمریکایی آغاز و این ناوشکن قهرمان نیز با رشادت و دلاوری تا آخرین لحظه مقاومت و هم‌زمان با غرق شدن آن هنوز صدای تیراندازی از توپ ۳۵ میلی‌متری به گوش می‌رسید، که نهایتاً با انفجار مهمات پاشنه تیرانداز غیور آن به شهادت می‌رسد.

ناوشکن سبلان نیز در این زمان در حوالی جزیره لارک بود. چون با دریافت امریه جدید وضعیت مأموریت ناوشکن با اتفاقات غیرقابل پیش‌بینی همراه بود، لذا از لحظه تکمیل آب و سوخت در محل جنگ قرار گرفته و شرایط کامل کنترل صدمات حاصل گردید.

روز اول ماه مبارک رمضان بود. با پرسنل صحبت و شرایط جدید تشریح و خواسته شد با توکل به خداوند منان در اجراء وظایف محوله به بهترین نحو عمل نمایند.

ناوشکن که در آمادگی بسیار خوبی قرار داشت، کلیه تجهیزات را آماده به‌کار قرار داد تا بنا به دستور مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

با حضور در نزدیکی جزیره لارک صدای درگیری ناوشکن سهند با ناوگان استکبار و انفجارات پی در پی شنیده می‌شد. فرمانده ناوشکن سهند خواست که ناوشکن سبلان ما وارد کارزار نگردد.

از ستاد منطقه نیز چنین دستوری صادر، لکن با اعلام کتبی آمادگی همه پرسنل در جهت دفاع از کشور و کمک به پرسنل ناوشکن سهند، اجازه خروج از لنگرگاه را درخواست و نهایتاً این درخواست مورد تأیید قرار گرفت.

در همین زمان حضور هواپیماهای آمریکایی در بالای جزیره قشم و هرمز مشاهده و لذا با تمامی سلاحها نسبت به تیراندازی به آنها اقدام که این عمل موجب فرار آنها از محدوده آب‌های ایران گردید. از آن زمان هواپیماهای ناوگان استکبار سعی نمودند از فاصله دور نسبت به قفل راداری ناوشکن و روانه نمودن موشک‌ها اقدام نمایند.

تمامی تلاش دشمن در قفل راداری ناوشکن به‌دلیل آمادگی عملی و تجهیزاتی و تجربه پرسنل غیور آن ممکن نگردید و به‌محض قفل نمودن با اقدامات تاکتیکی ناوشکن از قفل خارج می‌گردید.

به‌دلیل برتری هوایی در منطقه توسط دشمن، امکان حضور به موقع هواپیماهای شکاری خودی با کمک سایت‌های پدافند هوایی در این درگیری میسر نگردید. چون بدون اعلام اولیه و غیرقابل پیش‌بینی بود، لذا سلاح‌های موجود در جزایر نیز درگیر نگردیدند هر چند که این سلاح‌های ۲۳ م‌م بوده و فاقد کارائی لازم برای هدف قرار دادن دشمن بودند.

پس از حدود ۴۵ دقیقه تلاش دشمن برای روانه سازی موشک دیگر اثری از قفل راداری نبود و لذا چه از نظر دید چشمی و چه راداری هواپیمای دشمن در منطقه مشاهده نگردید. لکن پس از مدتی حضور آنها از فاصله دور و ارتفاع بالا معلوم ولی اثری از قفل راداری مشخص نشد.

در این زمان یدک کَشها و شناورهای دیگر در حال کمک به بازماندگان ناوشکن قهرمان سه‌هند بودند و لذا نیازی به حضور ما در محل نبود، از این‌رو ناوشکن در حال بازگشت به جنوب جزیره خارک جهت کمین در محدوده فوق برای عملیات پدافند هوایی بود.

با حضور مجدد هواپیماهای دشمن پرتاب بمب‌ها از ارتفاعات بالا آغاز و چون پدافند ارتفاعات بالا از عهده ناوشکن خارج بود، لذا تنها تلاش گردید از مسیر برخورد دور و با سرعت بالا و با حرکت زیگزآگ به سمت لنگرگاه عزیمت گردد.

هنوز ناوشکن از شمال جزیره خارک خارج نگردیده بود، که انفجاری مهیب در کنار ناوشکن در حالیکه عمق آب بیش از ۱۵ متر نبود، موجب قطع تحرک، برق و انفجارات بعدی سبب ایجاد شکاف بزرگی در زیر ناوشکن گردیده و عملاً سینه تا پل فرماندهی ناوشکن در زیر آب از مابقی قسمت‌ها جدا گردید.

موضوع درگیری با استکبار جهانی را می‌بایستی از چند دیدگاه به نظاره گرفت.

الف- دیدگاه عملیاتی

سوال مهم این است که چرا ناوشکن در این درگیری که بیش از یک ساعت به طول انجامید و دشمن با آن همه سلاح و مهمات و آمادگی سطحی و هوایی و برتری کامل فضای منطقه عملیات، موفق به غرق نگردید؟

جواب را می‌بایستی از دیدگاه فوق، در توان تخصصی و علمی پرسنل آن جستجو نمود. یعنی اگر کادر افسری ناوشکن از علم جنگ الکترونیکی و راهکارهای مقابله با سیستم‌های الکترو مغناطیسی دشمن آگاه نبود، در همان بدو ورود به منطقه درگیری و با اولین قفل راداری از حیز ارتفاع خارج و با ضربات بی‌امان موشکهای دشمن، ناوشکن ناکار آمد شده و غرق گردد و بسیاری از پرسنل دلاور بدون اینکه قادر به دفاع و مقابله باشند، شهید شدند.

علم جنگ الکترونیک و تجارب سالهای دفاع مقدس، حکم می‌نمود که با درایت کافی می‌بایستی به مقابله با دشمنی که از هر نظر آماده گردیده بود برخورد نمود و لذا با بررسی منطقه عملیات و محاسبه میزان کارائی تجهیزات الکترونیکی دشمن از طریق بهترین وضعیت جغرافیایی منطقه استفاده و علم را با عمل در آمیخته، عملی که برای دشمن ناآشنا و برنامه مقابله با آنرا از قبل نمی‌توانست تهیه نماید.

زمانی دشمن متوجه ناوشکن گردید که تیراندازی به‌سوی او آغاز شده و اگر تجهیزات و دقت برخی از سلاحها و میزان برد آنها مناسب بود، مطمئناً ضربات اولیه مهلکی بر هواپیماهای مهاجم وارد می‌شد.

متأسفانه ناوشکن از سلاحهای جدید پدافند هوائی و حتی موشک‌های دوش پرتاب که در آن زمان دیگر نیروها دارای آن بودند، بی بهره بود و اطلاعات سلاحهای موجود نیز برای دشمن شناخته شده بود. مع‌هذا به‌دلیل غافلگیر شدن دشمن در اولین اقدام امکان هدف قرار دادن حداقل چند فروند هواپیمای مهاجم دور از انتظار نبود. قابل ذکر است که ناوشکن در سکوت راداری و رادیویی به‌سمت منطقه عملیات حرکت می‌نمود، تا انتشارات موجب کشف از فاصله دور نگردد.

با آغاز درگیری و به‌دلیل برتری کامل هوایی منطقه توسط دشمن بکارگیری کامل سیستمهای الکترومغناطیسی میسر نبود، زیرا بلافاصله با موشک‌های ضد اشعه مورد هدق قرار می‌گرفت، لذا از این سیستمها نیز بنا به نیاز و موقعیت درگیری بهره گیری می‌شد.

بنابراین از دیدگاه عملیاتی، تمامی روشهای مورد نیاز بکار گرفته شد، تا ناوشکن جلوی عمل انجام شده قرار نگرفته و عملاً غافلگیر نشود، بلکه بالعکس موجب غافلگیری دشمن شود، که این شرایط به‌خوبی حاصل، لکن با توجه به برد کم سلاح و استفاده از دید چشمی در تیراندازی اولیه پس از رویت دشمن نتیجه مطلوب حاصل نگردید.

قابل ذکر است که هنگام درگیری هوا به‌شدت مه‌آلود (شرجی) و دید بیش از ۲ کیلومتر نبود، لذا از این وضعیت هم به‌خوبی جهت غافلگیر نمودن دشمن بهره گیری گردید.

ب- دیدگاه فنی

نه تنها در این مأموریت، بلکه در تمامی دیگر مأموریتها، انواع سیستمهای حیاتی ناوشکن اعم از تحرک، برق و سلاح و دیگر تجهیزات جانبی همواره عملیاتی بود. در این مأموریت خاص به دلیل پست سر گذراندن آموزش فرمان، تمامی دستگاههای موجود اعم از برق و الکترونیک، مکانیک، سلاح و تجهیزات ارتباطی، ناوربی و ضد دریایی و جنگ الکترونیک و غیره و نیز سیستمهای اضطراری به خوبی عمل می نمود و دستگاه جانبی اعم از پمپها، هواکشها و تجهیزات کنترل صدمات و کمکهای اولیه و غیره تست و ارزیابی و آماده به کار گردیده بودند.

گرچه بحث آماده به کار بودن به معنی مقایسه این تجهیزات با امکانات دشمنی که از آخرین فن آوری روز بهره مند بود، لکن این عمل حکایت از تلاش و کوشش همه جانبه ای می نمود که پرسنل ناوشکن و یگانهای تعمیراتی از خود بروز می دارند، تا یگانهای عملیاتی و رزمی همواره بهترین وضعیت در دریا حاضر گردند.

ناوشکن سبلان حتی یک اشکال کوچک در زمان درگیری نداشت و تجهیزات فنی از نظر استاندارد فرمان در آمادگی مناسب خود قرار داشت، حتی اگر از نظر کارایی قابل قیاس با سیستمها و تجهیزات دشمن نبود. بنابراین از دیدگاه فنی شرایط موجود مطلوب بوده و عامل بازدارنده فنی وجود نداشت.

پ- دیدگاه پرسنلی

شاید مهم ترین بخش که حاصل جمع دیدگاه عملیاتی و فنی و نشان دهنده توان و کارایی یگان و یا به عبارتی دیگر توان رزمی ناشکن است، از این دیدگاه قابل بررسی و بحث باشد.

پرسنلی که می توان آنها را به گونه زیر سنجید:

(۱)- ایمان و اعتقاد

هیچگاه دعاهایی که در حین دریانوردی و در روزهای مناسب در جمع پرسنل قرائت می شد و به جز تیم نگهبان اکثراً در این مراسم که هیچگاه ابلاغی نیز نبود، جمع می شدند، فراموش نمی توان نمود. روحانیت خاص این مراسم آنقدر جلوه گر می شود که هرگونه سختی

خدمت و فشارهای کاری و خانوادگی معیشتی و غیره تحت الشعاع قرار می‌گرفت و توان جدیدی در پرسنل ناوشکن دیده می‌شد. ناوشکن در دریا جلوه‌ای بود زیبا از رحمت لایتناهی خداوند در این اقیانوس بیکران که هر دم که سینه امواج را می‌شکافت گوئی زخمی بر خصم زبون که همواره نظاره گر فعالیت‌های ناوشکن بود، می‌زد.

نیروی قوی و اعتقاد به رحمت و قدرت خداوند آنقدر در دل پرسنل ریشه دوانده بود که مأموریت‌های مداوم دریانوردی و کار و تلاش آماده سازی یگان و عملیاتی نگهداشتن دستگاهها و فشار دریای خراب بر جسم پرسنل، هیچگاه بر روحیه آنان اثر نداشت و پاداش آنها هیچگاه جز رحمت واسعه خداوند نبود.

(۲) - عشق و تعهد

اگر خطی بر بدنه ناوشکن و یا زنگی بر پیچ و مهره‌ای و یا خرابی در سیستم و دستگاهی مشاهده می‌گردید، این پرسنل عاشق بودند که در بدترین شرایط با جان گذشتگی و تلاش نسبت به رفع مشکل اقدام می‌نمودند. اگر تعمیر توپ ۳۵ م م در حین دریانوردی در هوای دم کرده بالای ۴۰ درجه بندرعباس، با بازنمودن و جداسازی کولاس و انتقال آن جسم چند صد کیلویی بر دوش خود و انجام تعمیراتی که به‌صورت معمول جز در رده کارخانجات امکان پذیر نبود که در حین انجام مأموریت در دریا صورت می‌گرفت و یا اگر باز نمودن پمپ گیربکس دز زیر لایه‌های مختلف دستگاهها و لوله‌های داخل موتورخانه، در آن فضای کم و گرمای طاقت فرسا انجام می‌شد تا ناوشکن چه از نظر عملیاتی و چه از نظر فنی همواره در صدر آمادگی قرار داشته باشد، که در کمترین زمان انجام می‌شد را آیا نمی‌توان جز عشق و تعهد به سربلندی مملکتی که زیر یورش دردمنشانه دشمن بعثی با پشتیبانی تمام عیار کشورهای استکباری قرار گرفته بود، دانست؟

عشق و تعهد به سربلندی کشوری که با نام ج.ا.ا پرچم توحید را در دست با کفایت پرسنل ناوشکنی قرار داده بود که موجی بود که آرامش او عدمش بود.

(۳) - روحیه دشمن ستیزی

پرسنلی ناوشکن از قصد و نیت دشمن استکباری کاملاً آگاه و حضور آنها را جز در جهت منافع خود و دشمنان بالفعل و بالقوه نمی‌دانستند. دشمن که با فروش و یا عاریه دادن

سلاح‌هایی موجب می‌گردید تا اطلاعات جبهه به آسانی به دست بعثیون رسیده و با هواپیماهای آواکس و ماهواره‌ها و سیستم جاسوسی خود، هرگونه جابجایی نیروی خودی در زمین، هوا و دریا را به دشمن منتقل و از طرفی با حضور گسترده و تهدید آمیز خود در دریا نظاره‌گر کلیه فعالیت‌های نیروی خودی بوده و گزارش‌های مربوطه را منعکس می‌نمود.

انزجار و تنفر از حضور نیروهای استکباری به وضوح در رفتار و کردار پرسنل مشاهده می‌گردید و همگی کلیه فعالیت‌های خصم علیه نیروی خودی را محصول دشمنی آشکار و غیر آشکار استکبار می‌دانستند.

این روحیه همواره نیرویی دشمن ستیز به پرسنل داده و توان استقامت آنها را در تمامی شرایط دریانوردی بالا برده و ضعف کارآیی سیستم‌های خودی را با تلاش و فعالیت مضاعف و با نیروی تفکر و تعقل تاکتیکی جبران می‌نمود.

نتیجه چنین درس‌های نانوخته، آمادگی برای درگیری مستقیم با استکبار، علی‌رغم آگاهی از توان اهریمنی آن و نجات ناوشکن علی‌رغم صدمه بسیار بالای آن در شرایط سخت عملیاتی بود.

میوه شیرین این درس حضور مجدد ناوشکن سبلان در دریا با پرچم لا... و حصول آمادگی کشور در ساخت چنین شناورهایی با نام ((پروژه موج))

والسلام

حفاظت از جزایر سه گانه*

ژئوپولیتیک خلیج فارس:

خلیج فارس از کهن ترین دریاهایی می باشد که انسان شناخته است. ساکنان پیرامون آن جزو نخستین انسانهایی بودند که با فن دریانوردی آشنا شده و به کشتیرانی پرداخته‌اند. هرودت مورخ یونانی از لبه جنوبی امپراتوری ماد و هخامنشی که تا بحرین به نام ساتراپی چهاردهم و ساتراپی فارس و در زمان سامانیان تا یمن ادامه پیدا می نماید یاد می کند. خلیج فارس عامل حیات ما و روزنه ایست برای تماس ما به دنیای خارج و اگر این دریای باستانی نبود مادر میان دیوارهای زاگرس و البرز و ارتفاعات جنوب خاوری قرار گرفته و قسمت عمده‌ای از کشور راهی به خارج نداشت. کتیبه به جا مانده از داریوش (پادشاه هخامنشی) دریای جنوب ایران را خلیج فارس نامیده است.

یونانیان آن را خلیج فارس و دریای سرخ را خلیج عرب نامیدند. بطلمیوس بزرگترین عالم هیأت و جغرافیایی قدیم دو قرن بعد از میلاد خلیج فارس را پریسکوس سینوس یا خلیج فارس نامیده است.

خلیج فارس از نظر کشورهای منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای بدلیل منابع فراوان نفت (۶۵/۵٪ از ذخایر نفت جهان) و بازار مصرف بیش از ۱۰۰ میلیون نفری از روزگاران کهن و همچنین در عصر حاضر موقعیت نظامی ویژه‌ای احراز کرده است. از اوایل قرن بیستم، بیشتر به لحاظ کشف و استخراج نفت علاوه بر نقشی که از لحاظ نظامی داشت در استراتژی جهان نیز نقش تعیین کننده‌ای پیدا کرد. پیوستگی خلیج فارس و دریای مکران (عمان) و پیشرفت تکنولوژی (فناوری) موجب آن شد که این دو گذرگاه آبی در حکم یک منطقه عملیاتی و یکی از مهمترین نقاط استراتژیک جهان در صحنه برخوردی بین الملل گردد که بدون حفظ امنیت این دو دریا امکان اجرای استراتژی‌های بری و بحری به هر شکلی غیر ممکن گردد.

* دریادار دوم داریوش زرغامی

کشور ما ایران با داشتن حداکثر طول ساحل در این دو دریا نقش بارزتری را در برقراری ثبات سیاسی و امنیت منطقه دارد. بدیهی است اگر کشور ما از لحاظ قدرت دریایی به پایه‌ای برسد که در تمامیت خلیج فارس و دریای عمان در محدوده عملیاتی ممکن که ویژگی‌های مرزهای آبی و بین‌المللی ما هماهنگ است دفاع نماید مسلم است موقعیت جغرافیایی ما در آینده تغییر خواهد کرد.

خلیج فارس به دلایل زیر هیچگاه اهمیت خود را از دست نخواهد داد:

۱- به عنوان یک گذرگاه که از ابتدای تمدن نقش خود را ایفا نموده است.

۲- وجود ذخایر عظیم انرژی از جمله نفت و گاز.

۳- به عنوان بازار بزرگ کالاهای صنعتی و مصرفی در سطح جهان.

۴- علاوه بر بازار مصرف کالاهای صنعتی به عنوان بازار گرم تسلیحات نظامی به علت

وجود اختلاف بین کشورهای در بر گیرنده خلیج فارس. (نقش فرهنگی و ایدئولوژیکی)

خلیج فارس گلوگاه سیاسی ایران و قطعه‌ای زرخیز و ارزنده در دنیای پر تحرک

اقتصادی و سیاسی امروز است که از دیرباز تا کنون مطمح نظر سیاست‌های بیدار جهانی

قرار داشته و دارد. بحرانی که صدام حسین در تهاجم خود با ایران در خلیج فارس آفرید

امنیت کل منطقه را به خطر انداخته و باعث کاهش وابستگی غرب به نفت خلیج فارس و

تهاجم نیروهای دریایی کشورهای غربی به ویژه آمریکا و حتی اتحاد جماهیر شوروی (روسیه

فعلی) به منطقه به بهانه حفظ امنیت و با دست آویز همیشگی آمریکا یعنی دفاع از منابع

حیاتی و ملی گردید.

امروزه شرط لازم برای رسیدن به یک قدرت منطقه‌ای یا جهانی، در اختیار داشتن

آبهای آزاد می‌باشد زیرا تجارب جنگ‌های منظم گذشته آنرا ثابت نموده است و کشوری که

موقعیت ژئوپولیتیک ساحلی و جزیره‌ای خود را درک نکند و در صحنه بین‌المللی واکنش

مناسب نشان ندهد خیلی زود مزایای استقلال و ابتکار عمل را از دست خواهد داد.

تا زمانی که کشورهای حاشیه خلیج فارس موقعیت استراتژیک و اهمیت همکاری

منطقه‌ای را درک ننمایند امنیت خلیج ژئواستراتژیک و حساس فارس در خطر خواهد بود.

در حوزه خلیج فارس مجموعاً ۸ کشور وجود دارد که عبارتند از: ایران، امارات متحده، بحرین، عراق، عربستان، عمان، قطر و کویت. تعداد جزایر ایرانی در خلیج فارس ۱۷ جزیره است که اسامی آنها از تنگه هرمز به طرف شمال خلیج فارس عبارتند از:

۱- هرمز ۲- لارک ۳- لاوان ۴- قشم ۵- هنگام ۶- تنب بزرگ ۷- تنب کوچک ۸- ابوموسی ۹- فارور ۱۰- بنی فارورگان ۱۱- سیری ۱۲- کیش ۱۳- شیتوار ۱۴- هندورابی ۱۵- خارک ۱۶- خارکو ۱۷- فارسی.

ژئوپولتیک تنگه هرمز

تنگه یاباب از نظر جغرافیایی به باریکه‌ای از آب اطلاق می‌شود که دو دریای مجاور را بطور طبیعی به یکدیگر متصل می‌سازد.

۱- موقعیت طبیعی:

تنگه هرمز آبراهی باریک و خمیده شکل است که خلیج فارس را از راه دریای مکران یا عمان به اقیانوس هند و خطوط کشتیرانی بین‌المللی دریای آزاد پیوند می‌دهد و به علاوه این آبراه به علت موقعیت خاص استراتژیک خود شاه‌رگ حیات اقتصادی غرب و ژاپن در شرق دور به حساب می‌آید.

تنگه هرمز در حدود ۱۰۰ مایل دریایی (۱۸۵ کیلومتر) طول داشته و ادامه بلندیهای جنوب ایران به شبه جزیره مسندام را بریده است و به این ترتیب این تنگه یک فرو رفتگی زمین شناسی است که از شمال به ایران و از جنوب به شبه جزیره مسندام در کشور عمان محدود می‌گردد. فاصله میانی جزیره لارک در بخش شمالی و جزیره عمان قوئین بزرگ در بخش جنوبی که باریکترین قسمت این آبراه است ۲۱ مایل دریایی (۳۸/۹ کیلومتر) می‌باشد. عرض تنگه هرمز حداقل ۵۶ و حداکثر ۱۸۰ کیلومتر و ژرفای آن ۱۱۵ متر است.

۲- موقعیت سیاسی و اقتصادی:

در گذشته هر یک از قدرتهای که خواسته‌اند به خلیج فارس دست یابند مانند شاهان هخامنشی، اسکندر مقدونی، شاهان اشکانی و سامانی، شاه عباس و قبل از هر اقدامی تنگه هرمز را تحت اختیار خویش در آورده‌اند.

تنگه هرمز از روزگار دژسته مورد توجه کشورهای سلطه‌گر اروپایی گردیده و یکی از کار گزاران سلطه‌گر دریایی غرب در قرن ۱۶ میلادی مدعی بود که با تسلط به سه تنگه استراتژیک هرمز، مالاگوا عدن می‌توان بر جهان حکومت کرد.

در دنیای صنعتی امروز که وابستگی آن روز به روز به نفت بیشتر می‌شود دور نمایی در روابط بین الملل تصویر می‌کند که در آن استفاده از دریاها و عبور از تنگه‌ها به ویژه هرمز یک مسئله حیاتی به شمار خواهد آمد. عبور- یا ۶۶٪ نیازمندیهای مورد نیاز غرب و ۸۸٪ یا- نیازمندیهای ژاپن و مقدار زیادی نیازمندیهای آمریکا به انرژی از تنگه هرمز، امنیت کشتیرانی از طریق این تنگه را به مصلحت و منفعت کشورهای حاشیه خلیج فارس و جامعه بین المللی می‌باشد.

گذرگاه هرمز علاوه بر نقش نظامی پر اهمیتی که دارد با پیدایش استراتژیک انرژی در (جغرافیای - سیاسی) یا (سیاست جغرافیا) با ژئوپلتیک نفت به مهره بدون جایگزین تبدیل شده است.

موقعیت جغرافیایی جزایر سه گانه ابوموسی، تنب بزرگ و تنب کوچک

۱- موقعیت جغرافیایی

الف- جزیره ابوموسی یا گپ سبزو :

نامش از دو کلمه بو کوتاه شده بوم موسی نام شخص می باشد بنابراین می توان گفت شخص ایرانی بنام موسی قبل از حمله عرب در این جزیره زندگی و حکومت می کرده است. جزیره ابوموسی دارای آب شیرین کشتزار و مراتع مرغوب بوده و مردم بندر لنگه تا ۸۰ سال پیش آن را گپا سبزو یعنی سبزهزار بزرگ می خواندند. مساحت این جزیره ۱۲/۸ کیلومتر مربع می باشد.

این جزیره در دوره حکومت مادها جزو یکی از ایالت های جنوبی و سپس جزء ساتراپ نشین چهاردهم ماد بوده است.

تا سدهای اخیر تابع ایالت های فارس، کرمان، مکران و هرمزگان و در سال ۱۲۶۳ هـ. ق جزو ایالت بنادر خلیج فارس گردید. در حدود سال ۱۳۰۹ هـ. ق بمدت ۱۱۷ سال به اشغال پرتقالیها درآمده و با این وضع از لحاظ تقسیمات کشوری جزء یکی از دهستانهای تابعه بخش بندرلنگه بود. انگلیسی ها در ژوئن ۱۹۰۴ میلادی پرچم انگلستان را در جزیره ابوموسی و تنب بزرگ برافراشتند که با مخالفت شدید ایران روبرو گردیده و پرچم های خویش را پایین آوردند.

در سال ۱۳۳۰ شمسی جزء دهستان مزروقی بخش لنگه شهرستان لار بوده و در سال ۱۳۳۳ یکی از بخش های فرمانداری بندرلنگه محسوب گردیده و در تیرماه ۱۳۳۷ بخش های ابوموسی و تنب بزرگ و تنب کوچک به یک بخش تبدیل و مرکز آن جزیره کیش گردید در مرداد ماه ۱۳۶۶ شمسی مرکزیت ابوموسی شامل یک بخش مرکز و دهستانهای تنب و سیری تشکیل گردید. هم اکنون ابوموسی یکی از شهرستانهای استان هرمزگان است.

دولت ایران در زمانیکه جزیره در اشغال انگلیسی ها بود هر از چند گاهی پرچم خود را آنجا برمی افراشت و مالکیت ایران همچنان ادامه داشت ولی استعمار پیر سعی داشت آن را

به شیخ نشین شارجه واگذار نماید که با مخالفت شدید حاکمان ایران روبرو گردید و تا سال ۱۹۷۱ میلادی و ۱۳۵۰ شمسی همچنان در اشغال نیروهای انگلیس قرار داشت.

ب- جزیره تنب بزرگ:

واژه تنب در گویش تنگستانی به معنی تپه است یعنی تپه بزرگ بنامهای تمب بزرگ، تنب مار بزرگ و تل مارنیز معروف بوده است. در گویش دریا نوردی محلی، این جزیره تنب گپ (تنب بزرگ) و در اسناد و مکاتبات دوره اخیر بنام تنب بزرگ آمده است. فاصله این جزیره تا بندر لنگه حدود ۲۷ مایل (۵۰ کیلومتر) و از امیرنشین رأس الخیمه حدود ۴۶ مایل است این جزیره تقریباً دایره‌ای شکل و حدود ۲/۵ مایل (۴/۶۰ کیلومتر) قطر دارد و نزدیکترین جزیره به آن تنب کوچک است و دو آبراهه بین اللملی ورود و خروج کشتیها به خلیج فارس در شمال ۵ کیلومتری و جنوب ۱۵ کیلومتری جزیره تنب بزرگ قرار دارد مساحت جزیره ۱۰/۵ کیلومتر مربع می‌باشد.

تقسیمات کشوری:

(۱) دوره ساسانیان جزو حوزه ایالت فارس

(۲) دوره اسلامی (زمان تسلط اعراب) و پس از آن جزء ایالت‌های فارس، کرمان، مکران و

هرمزگان:

سال ۱۳۶۳ هـ. ق جزو ایالت بنادر خلیج فارس

سال ۱۳۲۸ هـ. ق جزو دهستانهای تابعه بخش لنگه

سال ۱۳۳۰ هـ. ق جزو دهستان مرزوقی بخش لنگه شهرستان لار

سال ۱۳۳۳ هـ. ق جزو دهستانهای تابع بخش ابوموسی شهرستان بندر لنگه

سال ۱۳۵۵ هـ. ق جزو بخش‌های شهرستان کیش

سال ۱۳۶۱ هـ. ق شمسی جزو بخش‌های تابع شهرستان ابوموسی

سال ۱۳۷۰ هـ. ق شمسی جزو دهستان تنب بخش شهرستان ابوموسی

ب: جزیره تنب کوچک:

بنام تمبو به معنی تپه کوچک تنب مار و تنب مار نیز آمده است. در فاصله حدود ۴۲ کیلومتری جنوب شرقی بند رلنگه و حدود ۱۴ کیلومتری جزیره تنب بزرگ قرار داشته تقریباً مثلث شکل است مساحت جزیره حدود ۲ کیلومتر مربع هر چند بخش کوچک ولی بخش مهمی از خاک کشورمان را تشکیل می‌دهد.

۱-۲- اهمیت استراتژیک جزایر

نقش جزیره خلیج فارس در امنیت منطقه ای خلیج فارس به دلیل پراکندگی مطلوب و مخوفیت جغرافیایی آنها چه زمانی که در بین کشورهای حاشیه خلیج فارس روحیه عدم همکاری حاکم است و قدرتهای بیگانه حضور دارند و چه زمانی که کشورهای حاشیه فضیلت همکاری منطقه ای را در جهت برقراری امنیت واقعی به منطقه برگردد غیر قابل انکار است. توجه به امنیت استراتژیک جزیره، موقعیت، مالکیت و نقش آنها همیشه مورد توجه بوده و در معاملات سیاسی اهمیت و حتی و حتی اقتصادی نقش بارزی دارند.

کشور ما بایستی موقعیت ، جغرافیایی نظامی، اقتصادی و سیاسی جزایر را رک و این جزایر به عنوان یک ابزار غیر موقت در نظر گرفته و از آن بهره جوید.

حساسترین جزایر تنگه هرمز به ایران تعلق دارد تمام کشتیهایی که از تنگه هرمز عبور می‌کنند از میان جزایر ایرانی تنب بزرگ، فارور، ابوموسی و سیری عبور می‌نمایند.

جزایر هرمز تنب بزرگ و کوچک، ابوموسی به همراه سایر جزایر نخستین خط پدافندی ایران را در تنگه هرمز تشکیل می‌دهند. ترسیم یک خط فرزی که از کنار اینجزیره می‌گذردارزش ژئواستراتژیکی آنها در دفاع از کشتی بین المللی در تنگه هرمز و پدافند از سواحل و بنادر ایران در یک منطقه حساس نشان می‌دهد. این امر بیانگر آن است که که تا چه حد آتش سلاحهای ایرانی در منطقه می‌تواند موثر باشد. جزایر ایران در تنگه هرمز مواضع مهم از نشطز استقرار تجهیزات نظامی چه از سوی ایران وچه علیه ایران می‌باشد. این جزایر فراهم کننده صحنه مناسب عملیات دریایی در پهنه خلیجفارس برای ایران بود و سکوهایی دیده بانی و کنترل خوبی برای سواحل خلیج فارس بشمار می‌روند. به هنگام ضرورت هر یک از این جزایر با استقرار سیستمهای هشدار دهنده و توسعه فرودگاهها و

برقراری سیستم‌های مراقب هوایی مانند یک ناو هوایی بر ثابت و غیر قابل غرق شدن در پدافند خلیج فارس و دریای عمان می‌تواند کار گرفته شوند.

با توجه به اشراف جزایر تنب و ابوموسی بر تنگه هرمز یعنی گلوگاه منطقه استراتژییک خلیج فارس با جنگ افزارهای مستقر در خود در صورت نیاز می‌تواند پنجه نیرومندیان گلوگاه را در دست گیرند.

موقعیت تاکتیکی جزایر ابوموسی و تنبو حجم آتش جنگ افزارهای میان برد و رخوردار بودن در پوشش پایگاه هوایی بندر عباس ب قراری آرامش در خلیج فارس را امکانپذیر می‌نماید. پدافند از این جزایر به معنای پدافند از خط دوم دافندی ایران (بندر عباس، چابهار، بوشهر) بوده و برای کشور عزیز ما ایران به عنوان یک پایگاه مقدم ثریایی عمل نموده و پدافند از آن پدافند از امنیت ایران است.

جزایر تنب و ابوموسی که تقریباً در میانه خلیج فارس قار دارند تکیه گاه پدافندی و نظارتی ویژه‌ای بعلت وجود کریدورها ورودی و خروجی منطقه استراتژییک خلیج فارس در شمال جزیره ابوموسی و طرفین جزایر تنب بزرگ و تنب کوچک می‌باشند. این اهمیت روزافزون باعث گردیده جزیره‌های کوچک واقع در خلیج فارس نقش بسیار بزرگتر از ابعاد کلیدی خود در سیاست دولت‌های منطقه و دولت های خارج از منطقه ایفاء نمایند.

چگونگی اعاده حاکمیت بر جزایر:

در سال ۱۳۵۰ یا ۱۹۷۱ میلادی بالاخره گفتگوهای دوجانبه ایران و انگلیس سرانجام به نتیجه رسید و بر پایه سازش دو طرف یک روز پیش از آنکه نیروی انگلیسی از خلیج فارس خارج شود ایران نیروهای خود را برای اعاده حاکمیت به جزایر ابوموسی تنب بزرگ و کوچک اعزام داشت.

ناوگان دریایی ایران از بندر لنگه به حرکت درآمد و در فاصله مناسبی از تنگه هرمز در ناحیه دید جزایر موضع گرفت و با توجه به پوشش فضایی توسط جنگنده‌های نیروی هوایی سرانجام هاورکرافتهای حامل تفنگداران دریایی در ۹ آذر ۱۳۵۰ شمسی که به کرانه جزایر ابوموسی و تنب بزرگ و کوچک رسیده بودند با تقدیم چهار شهید به فرماندهی سروان

سوزنچی در جزیره تنب بزرگ، مجدداً جزایر ارزشمند فوق به آغوش وطن بازگشتند. در جزیره ابوموسی فرماندهان نیروی دریایی ایران مورد استقبال شیخ سلطان بن محمد القاسمی به نمایندگی از حاکم شارجه که بعداً حاکم شارجه گردید قرار گرفتند.

تجدید ادعاهای واهی مالکیت بر جزایر سه گانه

در ماه اوت ۱۹۹۲ میلادی یا ۱۳۶۱ امارات حدود ۱۰ نفر بنام آموزگار به جزیره ابوموسی اعزام ولی دولت ایران با انگیزه دستگیری یک گروه مسلح ناشناس در جزیره از حرکت آنها به جزیره جلوگیری می‌نماید.

چند روز بعد جلسه شورای همکاری خلیج فارس تشکیل و تصمیمات لازم جهت یکسره کردن ادعای خویش بر جزایر ایران یعنی اشغال آنها گرفته و روابط سیاسی بعضی از اعضاء آن با ایران معلق می‌گردد.

بعد از تهدیدهای شدید صدام حسین مبنی بر اینکه نیروی کافی برای اشغال جزایر در اختیار دارد یگان‌هایی از تکاوران دریایی به جزایر اعزام و با نمایش نیرو و انجام رزمایش حضور خود را در منطقه اعلام نمودند ولی با توجه به درگیری نیروهای عراق در خوزستان به ویژه مقاومت ۳۴ روزه نیروهای محدود موجود در خرمشهر در مقابل سیل عظیم دشمن، سر فرماندهی دشمن به دلیل عدم امکان مبارزه در جبهه‌های مختلف اشغال جزایر را ظاهراً به ورطه فراموشی سپرد.

با توجه به نیاز نیرو در جبهه خرمشهر یگان‌های تکاور دریایی به آنجا اعزام و در جزایر ابوموسی یک یگان کوچک حفاظتی که از قابلیت رزمی خیلی کمی برخوردار بود مستقر گردیده و مسلماً این وضع توسط کدخدا و نماینده امیر شارجه در جزیره ابوموسی (ابوغانم) گزارش گردیده بود.

مقارن این اتفاقات ناداجا یک یگان با استعداد یک گردان تفنگدار دریایی تقویت شده که قرارگاه آن بر مبنای پذیرش یک تیپ سازماندهی گردیده بود آماده اعزام به منطقه به منظور شرکت در عملیات آفندی ارتش ایران بود.

با توجه به شناخت ارتش عراق از نبردهای حماسه‌ای تکاوران دریایی در خرمشهر و اشتها این یگان به شجاعت و دلاوری، فرمانده یگان (ناخدایکم ضرغامی) توسط رادیو بغداد به باد ناسزا قرار گرفته و باعث شناخت سایر کشورهای منطقه نیز از این یگان گردید.

با توجه به نقل و انتقالات در منطقه و پخش مواردی در رادیوهای بیگانه ناخدایکم داریوش ضرغامی به اتفاق معاونت عملیات وقت ضمن گزارش قرائن مشاهده شده به ف نداجا جهت مذاکره با ریاست ستاد مشترک وقت شادروان امیر ظهیرنژاد به جزایر عزیمت و در محل مشاهده گردید که تعدادی از کارکنان وزارت اطلاعات و امور خارجه نیز حضور دارند.

در راستای تدابیر و اوامر مقام معظم رهبری مبنی بر پدافند از جزایر، کمیسیون بعد از مذاکرات زیاد در مورد چگونگی اعزام نیرو به جزایر چنین تصمیم‌گیری نمود، که نیروهای موجود نداجا که از نظر کمیسیون کافی به نظر نمی‌رسیدند در اسرع وقت به جزایر اعزام و پدافند از آنجا را به عهده گیرند.

شبهانه دستورات لازم به مناطق ۱ و ۲ دریایی در مورد آماده نمودن و اعزام بالگرد و ناوهای مورد نیاز ابلاغ و اولین یگان تفنگدار دریایی همان شب از پایگاه منجیل به طرف بندرعباس روانه گردید.

این حرکات با غافلگیری تمام انجام و بعد از حدود ۳۶ ساعت با توجه به وسعت منطقه اولین یگان تفنگدار دریایی به جزیره ایرانی ابوموسی وارد و بلافاصله پدافند پیرامونی از جزیره را شروع و اقدام به تهیه مواضع با وسائل موجود نموده و سایر نیازمندیهای خود را به نداجا گزارش نمود.

ناخدا ضرغامی به اتفاق پرسنل ستاد یگان با بالگرد از جزایر ابوموسی، تنب بزرگ و کوچک و جزیره سیری و کیش بازدید و طرح کلی پدافند از جزایر متعاقباً تهیه گردید. این یگان بنام یگان پدافند از جزایر نامگذاری و از نظر نظامی و سیاسی تأثیرات لازم را بجای گذارد (جزیره سیری نیز بعلت اهمیت آن و داشتن تأسیسات نفتی و فرودگاه و باند مناسب برای هواپیماهای سنگین در طرح پدافند از جزایر گنجانده شد).

یگان‌های تفنگدار دریایی در جزایر ابوموسی، تنب بزرگ و مستقر گردیده و تنب کوچک با آتش تأمین می‌گردید.

راديو دوبي در شرحي بر اقدامات يگان‌هاي نداجا در منطقه اعلام نمود که يکي از يگان‌هاي واکنش سريع نيروي دريابي ارتش ايران به فرماندهي ناخدايکم تکاور ضرغامي (با اعلام سوابق خدمتي وي در ايران و آمريکا) در جزاير مستقر گرديدند شيخ نشينهايي که روابط خود را به حالت تعليق درآورده بودند ضمن صرف نظر از حرکات نظامي مجدداً اعلام آمادگي براي برقراري روابط اعلام نمودند.

ايران بنابر دلایلي همچون دلایل تاريخي استراتژيکي، امنيتي، جغرافيايي، اين جزاير را از عهد قديم تحت حاکميت داشته و امروز هم بر آن دلایل تأکيد دارد و پس از ساليان درازي که سياست استعمار عليرغم حقوق مسلم تاريخي مانع از بکار بستن حاکميت ايران بر اين جزاير گرديده بود دوباره اين جزاير زير حاکميت بر حق خویش قرار داده و با قاطعيت تمام از اين حق حاکميت دفاع کرده و خواهد کرد.

اگر سر به سر تن به کشتن دهيم

از آن به که کشور به دشمن دهيم

کشورهائي که داراي مزر دريابي مي‌باشند بايستي قدرت پدافند در دريا را دارا بوده و به شيوه‌هاي عمل آشنا باشند.

هر دشمن براي تصرف خاک طرف مقابل بايستي در دريا نيروي او را از بين برد، پدافند سواحل را در هم بشکند و در خاک او نيرو پياده نمايد. بنابراین نبايد در سواحل به انتظار دشمن نشست بايد او را در دريا درهم شکست و يا طوري سازمان او را بر هم زد که قدرت رسيدن خود را به ساحل از دست بدهد.

خانه آباد اگر بود و قوی افراشد

زان سپس بی خطر دزد آسودن

آرزو می‌کنم که ميهن عزيزمان مجدداً مورد هجوم قرار نگیرد.

ولی دشمن بداند از وجب به وجب خاک ايران از آب تلخ درياها تا خاک شور کويرها در صورت نياز با چنگ و دندان دفاع خواهيم کرد و اعلام می‌کنيم دشمن براي رسيدن به جزاير بايد از دريای خون عبور نمايد.