

کشتی استرآباد

نخستین کشتی بخار فولادی که روی آب‌های کاسپین شناور شد



■ محمود اخوان مهدوی

چکیده

حکومت تزاری روسیه که برای سده‌های متمادی یک‌ه‌تاز و مسلط بر دریای کاسپین بود، از آغاز سده ۱۸ میلادی در نظام دریانوردی خود تغییراتی عمده ایجاد کرد و به صنعت کشتی‌سازی توجه ویژه‌ای را معطوف داشت. در طول تاریخ کشتی‌سازی روسیه، یک کشتی با نام «هیرکانیا» (ساخته شده در ۱۷۲۲م) و پنج کشتی با نام «استرآباد» (ساخته شده در ۱۷۲۲، ۱۷۲۹، ۱۸۳۵، ۱۸۴۷ و ۱۸۹۹م) نامگذاری شده‌اند. در مقاله پیش‌رو ضمن ارائه مقدمه‌ای کوتاه در مورد پیشینه کشتیرانی در دریای کاسپین، به معرفی پنج کشتی روسی با نام «استرآباد» خواهیم پرداخت. از میان پنج کشتی روسی موسوم به «استرآباد»، چهارمین نمونه‌ی آن (ساخته شده در ۱۸۴۶م) نخستین کشتی بخار فولادی ساخته شده در روسیه و نخستین کشتی بخار فولادی ست که بر روی آب‌های کاسپین شناور شده است. به فاصله‌ی حدود ۲۶ سال پس از تاریخ ساخت آخرین کشتی روسی موسوم به «استرآباد»، در پی اتفاقی مشابه، یک طیاره (هوایما) در ایران به نام «استرآباد» نامیده شده است؛ چنان‌که در سال ۱۳۰۴خ از محل جمع‌آوری اعانه اهالی استرآباد، یک هوایمای یونکرس دونفره آب‌نشین مدل (۴۱۳) یا (۸۲۰) از آلمان خریداری و به نام «استرآباد» نامگذاری شد. تفاوت این نام‌گذاری با نام‌گذاری کشتی‌های روسی موسوم به «استرآباد»، این است که در نام‌گذاری کشتی‌های روسی نه اهالی استرآباد، نه حکومت استرآباد و حتی نه دولت ایران، هیچ نقشی در ساخت یا نام‌گذاری این کشتی‌ها نداشته و مورد دیگر این‌که کشتی‌های مذکور در زمان ساخت به نام استرآباد نام‌گذاری شده‌اند. درحالی‌که هوایمای یونکرس موسوم به «استرآباد» پس از آن‌که با پول اهالی استرآباد خریداری شد، توسط دولت ایران به این نام خوانده شده است.

این مقاله تماماً با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و روش تحلیل محتوا تدوین شده است. متن پیش‌رو محصول گردآوری مجموعه‌ای از منابع فارسی و روسی است؛ منابع فارسی غالباً پیرامون روابط تاریخی ایران و روسیه و منابع روسی، که بخش غالب منابع را تشکیل می‌دهد، پیرامون موضوعاتی چون پیشینه کشتیرانی روسیه در دریای کاسپین، تاریخچه صنعت کشتی‌سازی روسیه، نظام دریاسالاری روسیه، تاریخچه کارخانه و معدن وُوتکینسک، دایره‌المعارف اصطلاحات دریانوردی و کشتیرانی در زبان روسی و فرهنگ لغات آنلاین روسی به روسی، می‌باشد. واژگان و عبارات کلیدی: کشتی بادبانی استرآباد- کشتی بخار چوبی استرآباد- کشتی بخار فولادی استرآباد- کشتی هیرکانیا- صنعت کشتی‌سازی روسیه- کشتیرانی در کاسپین.

■ مقدمه

«استرآباد» نام ولایتی است در جنوب شرقی دریای کاسپین و شمال شرقی ایران. مرکز این ولایت، شهر استرآباد نام داشت، که امروزه با نام شهر گرگان شناخته می‌شود. ولایت استرآباد نیز در اوایل دهه ۱۳۰۰ خ (استرآباد و صحرا) نامیده شد، سپس در سال ۱۳۱۱ خ نام این ولایت به «گرگان و دشت» تغییر یافت. در پی تغییرات تقسیمات کشوری ایران در زمان سلطنت رضاشاه، این ولایت ابتدا زیرمجموعه استان شمال (آبان ۱۳۱۶) و سپس جزوی از استان دوم ایران (دی ۱۳۱۶) شد. هم‌چنین به دنبال تغییر تقسیمات کشوری در سال ۱۳۳۹ خ، منطقه گرگان و دشت زیرمجموعه استان مازندران شد و در سال ۱۳۷۶ منطقه گرگان و دشت از استان مازندران منتزع و به استانی مستقل تبدیل گردید. لکن بدون در نظر گرفتن پیشینه تاریخی سرزمین استرآباد و گرگان، این استان تازه تأسیس را «گلستان» نامیدند، که تا امروز نیز به همین نام شناخته می‌شود.

منابع مکتوبی که تاکنون در مورد پیشینه کشتیرانی و سفرهای دریایی - اعم از سفرهای جنگی، دیپلماتیک، تجاری و سیاحتی - بر روی آب‌های کاسپین به دست آمده، اطلاعات کافی و دقیقی در این زمینه به دست نمی‌دهند. لذا کسب اطلاع دقیق‌تر در مورد پیشینه کشتیرانی بر روی آب‌های دریای کاسپین مستلزم عکسبرداری‌های ماهواره‌ای و کاوش‌های باستان‌شناسی زیرآب است. از آن‌جا که مطالعه و کاوش گسترده‌ای در این زمینه صورت نگرفته و تنها به صورت پراکنده و اتفاقی در برخی نقاط ساحلی این دریاچه نمونه‌هایی از کشتی‌های غرق شده یا به‌گل نشسته پدیدار شده‌اند، بنابراین براساس داده‌های موجود نمی‌توان اظهارنظری دقیق و قطعی ارائه داد؛ هرچند همین اطلاعات اندک تا حد قابل توجهی راهگشا خواهند بود.

منابع پژوهشی معاصر فارسی پیشینه کشتیرانی در دریای کاسپین را مربوط به دوران صفویه و بعد از آن می‌دانند. این درحالی است که برخی منابع متقدم و گروهی از منابع پژوهشی معاصر، بدون این‌که اطلاعات روشنی ارائه دهند، پیشینه کشتیرانی در دریای کاسپین را به قرون اولیه میلادی مطابق با دوران سلطنت سلسله ساسانی در ایران دانسته‌اند. در برخی متون جغرافیایی نویسندگان یونانی و سلوکی اشاراتی به دریای کاسپین شده، لکن متون یونانی به دست آمده از دوران هخامنشی حاکی از آن است که هیچ‌یک از نویسندگان، دریاچه‌ی کاسپین را از نزدیک ندیده‌اند، بلکه یا از دیگران نقل قول کرده و یا وجود دریایی بسته در شمال سرزمین پارس را پیش‌بینی کرده‌اند. متون سلوکی نیز به دلیل این‌که غالباً به منظور بزرگ نشان دادن ابعاد جهان‌گشایی اسکندر دستخوش تحریف، غلو و اغراق شده‌اند، قابل اعتماد نیستند. در این میان برخی متون یونانی اواخر دوران سلوکی و اوایل دوران اشکانی اطلاعاتی در مورد دریای کاسپین و کشتیرانی در آن ارائه می‌دهند. از جمله استرابو در کتاب مشهور خود موسوم به «جغرافیا» به نکاتی در مورد کشتیرانی در دریای کاسپین اشاره کرده، لکن این مطالب آن‌قدر متناقض و گنگ هستند که نمی‌توان در مورد وجود یا عدم وجود کشتیرانی در دریای کاسپین به نتیجه‌ای قطعی دست یافت. به غیر از منابع مذکور، گروهی از منابع ارمنی مربوط به دوره‌های سلوکی تا ساسانی وجود دارند، که شاید در صورت تصحیح و ترجمه آن‌ها، اطلاعاتی در این زمینه به دست آید!

آنچه که به وضوح و روشنی در مورد پیشینه کشتیرانی در دریای کاسپین وجود دارد، متون جغرافیایی قرون اولیه اسلامی و نیز منابع پژوهشی معاصر روسی و اروپایی هستند که از کشتیرانی تجاری و نظامی در دریای کاسپین در سده‌های ۹ و ۱۰ میلادی (سده سوم و چهارم هجری) خبر می‌دهند.

پس از حمله مغول و تاتار در سده ششم هجری (اواخر سده ۱۲ میلادی) روسیه علاقه خود به کشتیرانی در کاسپین را برای حدود ۳۰۰ سال ازدست داده و بیشتر تمرکز خود را بر روی توسعه کشتیرانی در دریای بالتیک گذاشت. در این دوران دولت ایران تحت حاکمیت فرماندهان مغول، بر دریای کاسپین مسلط بود، لکن کشتیرانی آن‌ها در این دریاچه از ساختاری نظام‌مند برخوردار نبوده، به دلیل عدم آشنایی با علم دریانوردی، تعداد زیادی از قایق‌ها و کشتی‌ها و سرنشینان آن‌ها در آب‌های کاسپین غرق می‌شدند.

در سال ۱۴۶۶م (۸۷۰ ق/ ۴۵-۸۴۴ خ) یک تاجر روسی به نام «آفاناسی نیکیتین»، از دریای کاسپین عبور کرده، به عنوان سفیر حکومت تزاری مسکو، اوزون حسن آق‌قوینلو را در فتح سرزمین‌های آذربایجان مدرن همراهی کرد. این واقعه سرآغازی بود برای شروع فصل جدیدی از فعالیت‌های کشتیرانی روسیه در دریای کاسپین. پس از آن چندین لشکرکشی بزرگ دریایی از طریق دریای کاسپین برای فتح سرزمین‌های حاشیه این دریاچه صورت گرفت، اما از آن‌جا که در این دوران روسیه فاقد یک ناوگان نظامی سازمان‌یافته بود، این لشکرکشی‌ها غالباً توسط پارتیزان‌های قزاق انجام می‌شد. تا این‌که در سال ۱۶۳۵م (۱۰۴۵ ق/ ۱۰۱۴ خ) سفارتی از هولشتاین آلمان، به نمایندگی از فردریک سوم (فرمانروای هولشتاین)، به منظور عبور از دریای کاسپین به مقصد ایران، به دربار میخائیل فدوروویچ در مسکو رفته، درخواست خود را مطرح کردند و طبق توافقنامه‌ای قرار شد دولت روسیه امکانات و نیروی انسانی لازم برای ساخت ۱۰ فروند کشتی بزرگ را در اختیار آلمان‌ها قرار داده و در مقابل، استادان و مهندسان آلمانی نیز فناوری ساخت کشتی‌های بزرگ را به دولت روسیه انتقال دهند. در پی این توافقنامه یک کشتی با نام «فردریک» ساخته و به آب انداخته شد، که در مجموع ۱۲۶ نفر با این کشتی به ایران سفر کردند. اما از آن‌جا که در نوامبر ۱۶۳۶ (جمادی‌الثانی ۱۰۴۶ ق/ آبان ۱۰۱۵ خ) این کشتی در نزدیکی ساحل «دریند» دچار طوفانی شدید شده و به‌گل نشست، سفارت هولشتاین از ساخت ۹ کشتی باقی‌مانده خودداری کرد و حکومت تزاری روسیه با این‌که هم‌چنان در پی دستیابی به فناوری ساخت کشتی‌های بزرگ و غول‌آسا بود، به دلیل شکست نخستین پروژه کشتی‌سازی هیأت هولشتاین، علاقه خود برای ادامه کار با آلمانی‌ها را ازدست داد.

در سال ۱۶۶۹م (۸۰-۱۰۷۹ ق/ ۴۸-۱۰۴۷ خ) هم‌زمان با سلطنت الکسی میخائیلوویچ، در پی گسترش روابط تجاری بین روسیه و ایران، ضرورت حفاظت از مسیر تجاری ولگا در دستور کار قرار گرفت. به همین منظور با کمک کشتی‌سازان هلندی، در ناحیه کولومنسکویه روسیه (واقع در جنوب شرقی مسکو)، عملیات ساخت نخستین ناوچه نظامی سه‌دکله مجهز به ۲۰ توپ جنگی با نام «عقاب» و نیز نوعی از کشتی‌های بادبانی بزرگ آغاز شد، که تعدادی از آن‌ها تکمیل شده و به آب انداخته شدند. لازم به ذکر است که در این زمان ناوگان دریایی ایران در سواحل جنوبی دریای کاسپین بالغ بر ۵۰ فروند کشتی جنگی داشته است. چنان‌که پیش از رسمیت یافتن انقلاب دهقانی به رهبری «استنکا تیموفیوویچ رازین» (مشهور به استپان رازین) و نیز آغاز

جنگ بزرگ دهقانی در روسیه، رازین در ۱۶۶۸م (۱۰۷۹ق/ ۱۰۴۷خ)، با ۲۴ کشتی مسلح به توپ، به سواحل ایران یورش برده و توانست شهرها و آبادی‌های زیادی را تصرف و غارت کند. قزاق‌ها زمستان را در شبه جزیره میانکاله گذرانده و با فرارسیدن بهار ۱۶۶۹م (۱۰۷۹ق/ ۱۰۴۸خ) در پی بارندگی‌های سیل‌آسای بهاری، یکی از کشتی‌های روسی آسیب دید و به گل نشست. به دنبال این رویداد، نیروهای نظامی ایران به محل استقرار لشکر رازین حمله کرده، قزاق‌ها مجبور به تخلیه سواحل شمالی ایران شدند. ایرانیان نیز برای تعقیب رازین و گرفتن انتقام از او، ناوگانی متشکل از ۵۰ فروند کشتی اعزام کردند. اما قزاق‌ها موفق شدند ایرانی‌ها را در دریا شکست دهند؛ به طوری که ناوگان دریایی ایران در کاسپین تنها با ۳ فروند کشتی به خانه بازگشت. با آغاز قیام بزرگ دهقانی به رهبری استنکا رازین در سال ۱۶۷۰م (۱۰۸۱-۱۰۸۰ق/ ۱۰۴۸-۴۹خ)، نخستین ناوچه‌های بزرگ و مجهز جنگی با نام «عقاب» که جدیداً توسط کشتی‌سازان هلندی ساخته و تکمیل شده بودند، پیش از آن که فرصت یک سفر دریایی را به دست آورند، توسط انقلابیون تصرف و سوزانده شدند. این کشتی‌ها نخستین کشتی‌های ناوگان مدرن روسیه بودند که در همان آغاز تولد، از بین رفتند و پس از آن در پی جریاناتی چون: تلاش حکومت تزاری برای سرکوب انقلاب دهقانی، نبرد تاج و تخت پس از مرگ تزار فئودور آکسیوویچ، جنگ شمال، جنگ با ترکیه و... ایجاد یک ناوگان نظامی مجهز در دریای کاسپین برای مدت ۵۲ سال به تعویق افتاد. تا این که در اوایل سده ۱۸ میلادی (اوایل سده ۱۲ق/ اواخر سده ۱۱خ)، مصادف با سال‌های آغازین «جنگ بزرگ شمالی» بین امپراتوری روسیه و سوئد (۱۷۲۱-۱۷۰۰م/ ۱۱۳۳-۱۱۱۱ق/ ۱۰۹۹-۱۰۷۸خ)، پتر اول دریافت که برای حفظ امنیت سیاسی و مقابله با تهدیدهای بیگانگان، وجود نیروی دریایی سازمان یافته، یکی از ضروریات امپراتوری اوست. از سوی دیگر وی اعتقاد داشت از بهترین راه‌های توسعه اقتصادی و رفاه مردم کشورش، تسلط بر دریای کاسپین و تبدیل شدن روسیه به «واسطه‌ی روابط تجاری بین اروپا و آسیا» خواهد بود. به همین منظور، پتر اول در سال ۱۷۰۴م (۱۱۱۶ق/ ۱۰۸۳خ) نظام دریاسالاری را در کازان (قازان) تأسیس نموده و ساخت کشتی‌هایی برای تردّد در دریای کاسپین را آغاز کرد. روسیه برای دسترسی به آسیای مرکزی و هندوستان، باید سرزمین ایران را پشت سر می‌گذاشت. به همین دلیل پتر اول تصرف تمامی سواحل کاسپین را هدف اصلی و اولیه خود قرار داد. این درحالی بود که دولت ایران نیز در آن زمان به دنبال تقویت و تثبیت موقعیت خود در دریای کاسپین بود. در پی تأسیس نظام دریاسالاری در کازان، صنعت کشتی‌سازی نیز فعالیت خود را با ساخت کشتی‌های بزرگ و ناوچه‌های مجهز جنگی آغاز کرد. سرانجام در سال ۱۷۲۲م (۱۱۳۴ق/ ۱۱۰۱خ) نخستین ناوگان منظم و سازمان یافته روسیه، بر روی آب‌های کاسپین پدیدار شد. ناوگانی که موظف بود تمام قدرت نظامی دریای کاسپین را در دست گرفته و امنیت تجاری این دریا را برای روسیه تأمین کند. این ناوگان شامل ۲۷۴ کشتی بود، که می‌توانست حدود ۲۰ هزار نفر نیروی نظامی و ۲ هزار نفر خدمه و عوامل کشتی‌ها (در مجموع ۲۲ هزار نفر) را جابه‌جا کند. لکن به منظور برقراری ساختاری نظام‌مند و امکان مدیریت و فرماندهی این تعداد کشتی نظامی، در ۴ نوامبر ۱۷۲۲ (۲۴ محرم ۱۱۳۵/ ۱۳ آبان ۱۱۰۱)، با فرمان پتر اول، «ناوگروه نظامی کاسپین» تشکیل و یک بندر نظامی در آستاراخان - به عنوان پایگاه اصلی این ناوگان - تأسیس شد. از آن زمان به بعد، تا اواخر سده ۱۹ میلادی، صنعت کشتی‌سازی روسیه مراحل رشد و توسعه بسیار چشمگیری را پشت سر

گذاشته و ناوگان دریایی آن نیز روزه روز مجهزتر و مدرن‌تر می‌شد. یکی از نکات جالب توجه مرتبط با صنعت کشتی‌سازی روسیه در این دوران، نحوه‌ی نام‌گذاری کشتی‌های تازه ساخته شده است. دریا‌سازی روسیه که بهره‌بردار اصلی صنعت کشتی‌سازی محسوب می‌شد و در روند ساخت کشتی‌ها نظارت مستقیم داشت، در نام‌گذاری کشتی‌ها عموماً از دو نوع نام استفاده می‌کرد: نخست نام شخصیت‌های اساطیری و تاریخی مشهور در فرهنگ و تاریخ روسیه و دیگری نام سرزمین‌های حاشیه دریاچه کاسپین، که جزو قلمرو روسیه بودند. اما در این دوران، که با جنگ بزرگ روسیه و ایران (۲۳-۱۷۲۲م) مصادف بود، علاوه بر نام‌های یاد شده، از نام برخی سرزمین‌های هدف تصرف نیز برای نام‌گذاری کشتی‌ها استفاده شده است. در واقع حکومت تزاری با نام‌گذاری کشتی‌های خود به نام سرزمین‌های هدف تصرف، پیشاپیش خود را حاکم آن سرزمین‌ها دانسته و از سوی دیگر طبق باورداشتی عامیانه، زمانی که می‌خواستند سرزمینی را از طریق لشکرکشی دریایی تصرف کنند، همان سرزمین را روی یکی از کشتی‌های اعزامی خود گذاشته، بدین طریق آن کشتی را پیشاپیش فاتح آن سرزمین قلمداد می‌کردند و باور داشتند که این کار موجب پیروزی آنان در عملیات لشکرکشی و تصرف آن سرزمین خواهد شد. هرچند در بسیاری از موارد، واقعیت به گونه‌ای دیگر بود و این نام‌گذاری‌ها تأثیری در تصرف سرزمین‌های موردنظر نداشت.

در پی این سیاست نام‌گذاری، طی سال‌های ۱۷۲۲ تا ۱۷۲۷م (۱۱۳۴ تا ۱۱۳۹ق/۱۱۰۱ تا ۱۱۰۶خ) روسیه کشتی‌هایی با نام‌های «کازان»، «باکو»، «آستاراخان»، «ایروان»، «سردارآباد»، «تبریز»، «ارومیه»، «قزوین»، «عباس‌آباد»، «میانه»، «ترکمانچای» و... ساخته و به آب انداخته است. یکی از این کشتی‌ها، کشتی «استرآباد» نام دارد، که در طول تاریخ صنعت کشتی‌سازی روسیه پنج نسل از کشتی‌های روسی با این نام شناخته می‌شوند. لازم به یادآوری است که در لشکرکشی‌های روسیه به سواحل شرقی کاسپین که جزو قلمرو ایران بود، «کشتی استرآباد» نیز شرکت داشت. لکن در ۱۲ سپتامبر ۱۷۲۳ (۱۱ ذح ۲۱/۱۱۳۵ شهریور ۱۱۰۲) پیمان‌نامه‌ای غیررسمی موسوم به «پیمان‌نامه سن پترزبورگ»، توسط سفیر مخلوع ایران (اسماعیل بیگ اعتمادالدوله) با دولت تزار امضاء شد، که براساس مفاد این پیمان‌نامه سرزمین‌های دربند، بادکوبه، داغستان، قفقاز، شروان و گیلان که قبلاً توسط روسیه تصرف شده بود، به انضمام دو ولایت مازندران و استرآباد، به روسیه واگذار می‌شد. از آن‌جا که طهماسب دوم این پیمان‌نامه را به رسمیت نشناخت، روسیه نیز هیچ‌گاه مازندران و استرآباد را تصرف نکرد.

■ کشتی‌های بادبانی و بخار روسی، موسوم به «استرآباد»

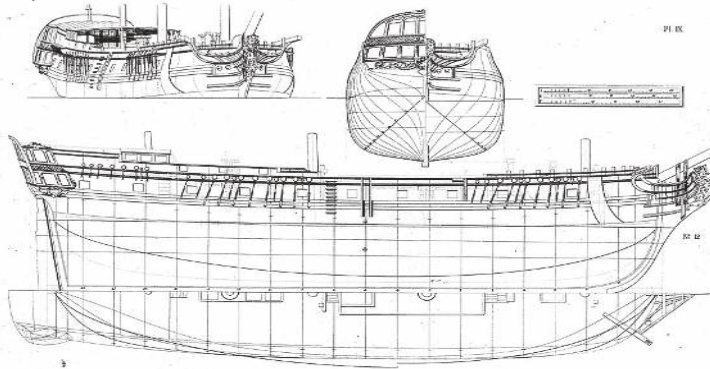
در طول تاریخ صنعت کشتی‌سازی روسیه، پنج نوع کشتی با نام «استرآباد» [Astrabad] شناخته می‌شوند، که هر یک از آن‌ها به نوعی جزو نخستین کشتی‌های ساخته شده در نسل خود به‌شمار می‌روند. نخستین کشتی در سال ۱۷۲۲م (۱۱۳۴ق/۱۱۰۱خ) با نام «استرآباد» ساخته شد. این کشتی جزو ناوگانی بود که مأموریت داشتند سواحل استرآباد را تصرف کنند. شاید دومین کشتی موسوم به «استرآباد» (ساخته شده در ۱۷۲۹م) نیز با همین هدف نام‌گذاری شده باشد! لکن سه کشتی دیگر (ساخته شده در ۱۸۳۵ و ۱۸۴۷ و ۱۸۹۹م) هرچند کارکرد نظامی داشتند، لکن هرکدام صرفاً به یاد کشتی استرآباد پیشین، به این نام خوانده شده‌اند.

■ ناوچه‌های «استرآباد» و «هیرکانیا» (مدل ۱۷۲۲م)

نیروی دریایی روسیه با هدف آغاز لشکرکشی‌هایی به سواحل کاسپین در ۲۳-۱۷۲۲م (۳۵-۱۱۳۴ق/۱۱۰۲-۱۱۰۱خ)، ساخت نسلی نوین از کشتی‌های نظامی را آغاز کرد. تولید این کشتی‌ها از سال ۱۷۲۲م آغاز شده و تا ۱۷۲۷م (۱۱۳۹ق/۱۱۰۶خ) ادامه داشت. این نسل از کشتی‌ها که در زبان روسی با نام عمومی «هک‌بوت» [Gekbot] شناخته می‌شد، در واقع ادامه فناوری کشتی‌های هک‌بوت آلمانی [Heckboot] بودند، که حتی نام آن‌ها برگرفته از همان نام آلمانی بود. منشأ اصلی طرح و ساختار این کشتی‌ها به نوعی از کشتی‌های بادبانی اولیه که به نام‌های کشتی‌های «نوردیک»، یا «وایکینگی» و یا «اسکاندیناوی» مشهور بودند، بازمی‌گردد. ویژگی اصلی این کشتی‌ها عبارت است از: گرد بودن قسمت عقب کشتی، باریک بودن عرض کشتی، طول زیاد، وزن کم، ظرفیت حمل بار زیاد، قدرت شناور شدن در آب‌های کم‌عمق، قرار گرفتن عرشه در عقب کشتی، بادبان‌های مربع‌شکل و امثال آن. قابلیت این کشتی‌ها برای طی مسافت‌های طولانی و مقابله با شرایط آب و هوایی سخت و طوفانی، موجب شده بود که با گذشت سده‌های متمادی، الگو و ساختار کلی آن‌ها کمتر تغییر کند. فناوری ساخت این نوع از کشتی‌ها در اواخر سده ۱۶ میلادی از هلند به آلمان وارد شده، در سده ۱۷ میلادی توسط سفارت هولشتاین به روسیه وارد شد و در نهایت در نیمه اول سده ۱۸ میلادی به تولید گروهی از کشتی‌های روسی منجر شد، که کشتی استرآباد (مدل ۱۷۲۲م) از آن جمله است. نخستین کشتی ساخته شده از این نسل در روسیه، که نسخه اصلی پروژه محسوب می‌شد، کشتی «آستاراخان» نام داشت. بنابراین کشتی‌هایی که ذیل این پروژه ساخته شدند، کشتی‌های «کلاس آستاراخان» نام گرفتند. در مجموع تعداد ۴۱ فروند کشتی کلاس آستاراخان تولید شد، که فرآیند تولید آن‌ها از سال ۱۷۲۲ تا ۱۷۲۷م به طول انجامید. در فاصله سال‌های ۲۳-۱۷۲۲م تعداد ۳۰ فروند کشتی کلاس آستاراخان از خط تولید بیرون آمده و به آب انداخته شدند. در فاصله سال‌های ۱۷۲۴ تا ۱۷۲۷م نیز ۱۱ فروند کشتی دیگر از این کلاس تولید شده و با ساخت چهل و یکمین کشتی از این کلاس، تولید کشتی‌های کلاس آستاراخان خاتمه یافت. اسامی این ۴۱ فروند کشتی عبارت است از: ۱- آستاراخان (پروژه اصلی) ۲- استرآباد ۳-۴- ولکان (دو فروند به این نام) ۵- گیلان ۶- گرگانیا (هیرکانیا) ۷- داغستان ۸-۹- کازان (دو فروند به این نام) ۱۰- نپتون کاسپین ۱۱- ریاشچ ۱۲-۱۳- آبشرون (دو فروند به این نام) ۱۴- آگراخان ۱۵- آزارات ۱۶- زینانوی ۱۷-۱۸- قفقاز (دو فروند به این نام) ۱۹- نیژنی‌نووگراد ۲۰- مسکو ۲۱- ساگوزان ۲۲- ساراتوف ۲۳- سیمبیرسک ۲۴- تموتارکان ۲۵- تساریتسین ۲۶- شخداگ ۲۷-۲۸- زینیلی (دو فروند به این نام) ۲۹- سنت آنا ۳۰- سنت ناتالیا ۳۱- سنت نیکلاس ۳۲- سنت پل ۳۳- سنت پیتر ۳۴- الگسآندر ماگنوس ۳۵- کاترین قدیس ۳۶- الیزابت قدیس ۳۷- دیودوروس قدیس ۳۸ تا ۴۱- چهار فروند ناشناخته. کشتی‌های کلاس آستاراخان دارای ۳/۵ متر طول و ۸/۲۰ متر عرض بود. بدنه، عرشه، دکل و بادبان این کشتی‌ها در کازان (قازان) و طناب‌ها و لنگرهای آن در نیژنی‌نووگراد ساخته می‌شد. هرچند هرکدام از این ناوچه‌ها یا قطعات آن‌ها در یکی از کارخانه‌های کشتی‌سازی روسیه ساخته شده است، لکن به‌طور کل این ناوچه‌ها محصول کارخانه کشتی‌سازی نیژنی‌نووگراد روسیه محسوب می‌شوند.

■ کشتی بادبانی «استرآباد» (کلاس آستاراخان- مدل ۱۷۲۲م)

نخستین کشتی که پس از آستاراخان (کشتی اصلی پروژه) ساخته و تکمیل شد، به نام یکی از ولایات شمالی ایران؛ یعنی «استرآباد» نامگذاری گردید. به عبارتی نخستین کشتی روسی موسوم به «استرآباد»، جزو نخستین کشتی‌های تولید شده‌ی کلاس آستاراخان است. این کشتی، نوعی کشتی بادبانی سه‌دکله، شبیه به ناوچه، با بندنه چوبی و بدون توپ جنگی بود، که به عنوان بخشی از ناوگان دریایی روسیه، برای شرکت در لشکرکشی روسیه به سواحل ایرانی کاسپین در محدوده استرآباد، مورد استفاده قرار گرفت. این کشتی روسی در ابتدا برای حمل و نقل محموله‌ها و تحویل آذوقه به استحکامات روسیه و در ادامه برای امدادسانی و حفظ امنیت کشتی‌های هیدروگرافی و تحقیقاتی مورد استفاده قرار می‌گرفت. ساخت کشتی استرآباد در سال ۱۷۲۲م به اتمام رسیده، در همان سال به آب انداخته شد و در سال ۱۷۲۳م، پس از چند سفر آزمایشی کوتاه و رفع نواقص، به عضویت ناوگان دریایی روسیه در کاسپین درآمد. ناوچه «استرآباد» پس از آن‌که به آب انداخته شد، ابتدا در ماه‌های می و ژوئن ۱۷۲۳ (شعبان و رمضان ۱۱۳۵/ اردیبهشت و خرداد ۱۱۰۲) از ولگا به آستاراخان سفر کرده، سپس در لشکرکشی روسیه به ایران (۲۳-۱۷۲۲م) شرکت داشت. سرانجام کشتی «استرآباد» در جریان لشکرکشی سال ۱۷۳۱م (۴۴-۱۱۴۳ق)، در دریای کاسپین مفقود شد. شاید روزی بقایای این کشتی، جایی در اعماق آب‌های کاسپین کشف شود.



طرح عمومی هک‌بوت‌های روسی

■ کشتی بادبانی هیرکانیا (کلاس آستاراخان- مدل ۱۷۲۲م)

همان‌طور که در سطور بالا یادآوری شد، در بین اسامی ۴۱ فروند کشتی هک‌بوت کلاس آستاراخان، علاوه بر کشتی «استرآباد»، یک کشتی دیگر با نام «گیرکانیا» [Girkania] وجود دارد. در برخی منابع روسی، نام این کشتی به صورت‌های دیگری چون: گیرکان [Girkan] و گیرکانی [Girkani] نیز ثبت شده است. لازم به ذکر

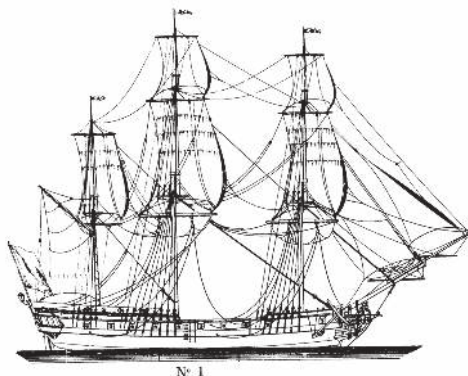
است که چون در الفبای روسی حروف «ه» و «ح» وجود ندارد، برخی واژه‌ها و اعلام غیرروسی که دارای حرف «ه» و «ح» هستند، با حروف «گ» [G] و «خ» [X] و گاهی نیز با مصوت «ئ» [O] جایگزین می‌شوند. مانند: تهران [Tegran] (تگران)، همدان [Xamedan] (خمدان)، هرمز [Ormoz] (أرمز). بنابراین مقصود از نام‌های گیرکان، گیرکانی و گیرکانیا، همان هیرکان، هیرکانی و هیرکانیا است، که شکل یونانی شده‌ی نام ورکان (وهرکان)، یا همان گرگان امروزی می‌باشد. همان‌طور که می‌دانیم در متون تاریخی، «هیرکانیا» نامی است که هم به شهر تاریخی گرگان، هم به ایالت و ساتراپ باستانی گرگان، هم به دریای کاسپین و هم به منطقه‌ای وسیع که از شرق به سرچشمه‌های رود اترک در خراسان امروزی، از غرب به منطقه الموت در قزوین کنونی، در جنوب به بخش‌های شمالی استان سمنان کنونی و در شمال به بخش‌هایی از سرزمین ترکمنستان محدود می‌شده است. بنابراین از آن‌جا که منابع روسی غالباً نام هیرکانیا را به عنوان یکی از نام‌های قدیمی دریای کاسپین و نیز در اطلاق به سرزمینی وسیع از گیلان تا خراسان و از سمنان تا ترکمنستان اطلاق می‌کنند؛ به احتمال زیاد در نامگذاری این کشتی به نام «هیرکانیا» نیز دریای کاسپین و سرزمین وسیع هیرکانیا در جنوب و شرق دریای کاسپین مدنظر بوده است.

ساخت کشتی هیرکانیا، همانند کشتی استرآباد، در سال ۱۷۲۲م به اتمام رسیده، در همین سال در پایگاه دریاسالاری کازان به آب انداخته شد و در سال ۱۷۲۳م به عضویت ناوگان روسیه در کاسپین درآمد. ناوچه «هیرکانیا» پس از آن‌که به آب انداخته شد، به همراه ناوچه «استرآباد»، در ماه‌های می و ژوئن ۱۷۲۳ از ولگا به آستراخان سفر کرده، سپس در لشکرکشی روسیه به ایران (۲۳-۱۷۲۲م) شرکت داشت. سرانجام کشتی «هیرکانیا» طی لشکرکشی سال ۱۷۲۵م (۱۱۳۷ق/ ۱۱۰۴خ) در دریای کاسپین غرق شد، اما مکان و شرایط غرق شدن این کشتی نامعلوم است. بنابراین ممکن است هنوز بقایای لاشه این کشتی جایی در اعماق آب‌های دریای کاسپین موجود باشد!

■ ناوچه استرآباد (کلاس آگراخان- مدل ۱۷۲۹م)

پس از ساخت نخستین سری از هک‌بوت‌های روسی کلاس آستاراخان، که از سال ۱۷۲۲ تا ۱۷۲۷م به تعداد ۴۱ فروند تولید شدند، در سال ۱۷۲۹م (۱۱۴۱ق/ ۱۱۰۸خ) با ایجاد اندکی تغییرات در طراحی سری اول (کلاس آستاراخان)، دومین سری هک‌بوت‌ها، با نام «کلاس آگراخان» تولید شدند. تعداد کشتی‌های تولید شده‌ی کلاس آگراخان ۸ فروند و نام آن‌ها عبارت بود از: ۱- آگراخان (الگوی اصلی پروژه) ۲- استرآباد ۳- نپتون کاسپین ۴- پیتر دوم ۵- سنت آنا ۶- سنت کاترین ۷- سنت نیکلاس ۸- سنت پل. همان‌طور که می‌بینیم، از مجموع ۸ کشتی تولید شده در کلاس آگراخان، تنها نام جای ایرانی که بر روی این کشتی‌ها گذاشته شده، نام «استرآباد» است. علاوه بر این، به غیر از نام آگراخان و استرآباد، باقی نام‌های انتخاب شده، نام شخصیت‌های تاریخی روسیه و نیز چهره‌های اساطیری و مقدس فرهنگ مسیحی-یونانی هستند. در این سری از ساخت کشتی‌های روسی، دومین کشتی ساخته شده، پس از کشتی اصلی پروژه (آگراخان)، بازهم کشتی استرآباد است. کشتی استرآباد کلاس آگراخان (مدل ۱۷۲۹م) یک کشتی بادبانی سه‌دکله است که در کارخانه کشتی‌سازی کازان (قازان) تولید شده، دارای ۲۴/۸۰ متر طول، ۷/۴۰ متر عرض و

۳/۴۰ متر ارتفاع بوده است. این کشتی در سال ۱۷۲۹م در پایگاه دریاسالاری کازان به عنوان بخشی از ناوگان دریایی روسیه در کاسپین، به آب انداخته شد. از سرنوشت این کشتی اطلاع چندانی در دست نیست. لکن باتوجه به این که تعدادی از کشتی‌های کلاس‌های آستاراخان و آگراخان در لشکرکشی سال ۱۷۳۴م (۴۷-۱۱۴۶ق/۱۳-۱۱۱۲خ) شرکت داشته‌اند، اگر کشتی استرآباد (کلاس آگراخان) نیز تا آن زمان غرق نشده باشد، احتمالاً در این لشکرکشی حضور داشته است.



طرح ناوچه استرآباد،
کلاس آگراخان (مدل ۱۷۲۹)

■ کشتی بخار چوبی «استرآباد» (مدل ۱۸۳۵م)

بالغ بر یک سده پس از ساخت کشتی‌های «استرآباد» کلاس آستاراخان (مدل ۱۷۲۲م) و آگراخان (مدل ۱۷۲۹م)، یک کشتی بخار ساخته شده در روسیه، برای سومین بار نام «استرآباد» را به خود اختصاص داد. کشتی بخار «استرآباد» (مدل ۱۸۳۵م)، یک کشتی بخار توربین دار، با بدنه چوبی، به طول ۲۹ متر و عرض ۶ متر، مجهز به یک موتور با ظرفیت ۴۰ اسب بخار و دو چرخ پارویی (توربین) در دو طرف انتهای کشتی، بوده است. این کشتی که در سال ۱۸۳۵م (۱۲۵۱ق/۱۲۱۴خ) ساخته شد، نوعی هک‌بوت با قابلیت حمل تجهیزات کشتیرانی و قایق‌های بادبانی است. کشتی بخار استرآباد (مدل ۱۸۳۵م)، بخشی از ناوگان دریایی روسیه در کاسپین بوده است.

ساخت کشتی بخار «استرآباد» زیر نظر و فرماندهی افسر ارشد پرچمدار «بیبیخوف» در ۲۴ آوریل یا ۶ می ۱۸۳۵ (۲۵ ذیحجه ۱۲۵۰ یا ۸ محرم ۱۲۵۱/۴ یا ۱۶ اردیبهشت ۱۲۱۴) در آستاراخان به پایان رسید و در ۱۲ سپتامبر ۱۸۳۵ (۱۹ جمادی‌الاول ۱۲۵۱/۲۱ شهریور ۱۲۱۴) به عنوان بخشی از ناوگان امپراتوری روسیه در کاسپین به آب انداخته شد.

در طی لشکرکشی سال ۱۸۳۷م (۱۲۵۳ق/۱۲۱۶خ) به فرماندهی ستوان فرمانده «اف.آ. اوساچنکو»، کشتی بخار

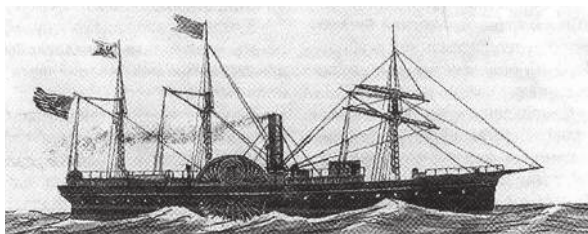
«استرآباد» به منظور مبارزه با دزدان دریایی و حفاظت از شیلات، به یک مأموریت دریایی در قسمت شمالی دریای کاسپین اعزام شد.

از سرنوشت این کشتی اطلاع دقیقی در دست نیست، لکن عموم پژوهشگران تاریخ کشتی‌ها و کشتیرانی روسیه، بر این باورند که در حدفاصل سال‌های ۴۶-۱۸۴۵م (۶۲-۱۲۶۱ق/ ۲۵-۱۲۲۴خ) این کشتی به سرویس خدمات بندری روسیه منتقل شد و برای همیشه ازکار افتاد. سپس حدود ۱۰ سال بعد، موتور بخار این کشتی به کارخانه کاما-ووتکینسک انتقال یافته و بر روی کشتی بخار جدید فولادی موسوم به «استرآباد» (مدل ۱۸۴۶م) نصب شده است.

■ کشتی بخار چوبی موسوم به «استرآباد» (خریداری شده از بریتانیا در ۱۸۴۲م)

برخی منابع تاریخ کشتیرانی و دریاسالاری روسیه، با استناد به اسناد و داده‌های موجود در «آرشیو ایالتی مرکزی جمهوری اودمورت»، موتور بخار نصب شده روی کشتی بخار فولادی استرآباد (مدل ۱۸۴۶م) را متعلق به یک کشتی بخار بریتانیایی (با بدنه چوبی) موسوم به «استرآباد» می‌دانند، که در سال ۱۸۴۲م (۱۲۵۸ق/ ۱۲۲۱خ) به همراه چهار کشتی دیگر، توسط امپراتوری روسیه، از بریتانیا خریداری شده است. طبق داده‌های موجود، این کشتی پس از چهار سال فعالیت، بدنه‌ی آن فرسوده شده، سپس به کارخانه کاما-ووتکینسک تحویل داده شد و موتور آن بر روی نخستین کشتی فولادی ساخته شده در کارخانه ووتکینسک نصب گردید. بنا بر این اطلاعات، تناقضاتی در مورد زمان و محل ساخت سومین کشتی روسی موسوم به «استرآباد» (مدل ۱۸۳۵م)، به وجود خواهد آمد. لکن باتوجه به جزئیاتی که در مورد ساخت کشتی بخار چوبی استرآباد (مدل ۱۸۳۵م) ارائه شده و نیز درج نام این کشتی در فهرست کشتی‌های ناوگان کاسپین (در سال ۱۸۳۵) و هم‌چنین مشارکت این کشتی در مأموریت لشکرکشی دریایی سال ۱۸۳۷م، نشان می‌دهد که در وجود کشتی بخار «استرآباد» (مدل ۱۸۳۵م) جای هیچ شبهه و شکی وجود ندارد. اما آن‌چه که در مورد کشتی بخار موسوم به «استرآباد» (خریداری شده از بریتانیا در ۱۸۴۲م)، ایجاد شبهه می‌نماید؛ نخست این است که در منابع معدودی به وجود این کشتی اشاره شده است. دیگر این که تقریباً به جز یک مقاله، هیچ منبع دیگری به این موضوع که امپراتوری روسیه در سال ۱۸۴۲م پنج فروند کشتی بخار بریتانیایی خریده، اشاره نکرده است. بنابراین احتمال دارد که اطلاعات مربوط به خرید کشتی بخار چوبی «استرآباد» از بریتانیا در سال ۱۸۴۲م، سراسر غلط باشد. اما با فرض پذیرش صحت منبعی که این کشتی را معرفی کرده و نیز قبول وجود کشتی بخار موسوم به «استرآباد»، که در سال ۱۸۴۲م از بریتانیا خریداری شده، ناچاریم بپذیریم که در این جا سخن از دو فروند کشتی است. بنابراین می‌توان گفت در تاریخ کشتیرانی امپراتوری روسیه ۶ فروند کشتی موسوم به «استرآباد»، یا به عبارتی دیگر، دو فروند کشتی بخار چوبی با نام «استرآباد» وجود داشته است؛ یکی کشتی بخار چوبی مدل ۱۸۳۵م، که سرنوشت آن پس از سال ۱۸۳۷م نامشخص است و احتمالاً به دلایلی پیش از سال ۱۸۴۲م بر اثر سانحه‌ای مفقود شده، یا ازین رفته و اطلاعات مربوط به کشتی خریداری شده از بریتانیا، به این کشتی نسبت داده شده است. دیگری نیز کشتی بخار چوبی بریتانیایی، که در سال ۱۸۴۲م توسط امپراتوری روسیه خریداری و نام کشتی بخار «استرآباد» (مدل ۱۸۳۵) بر روی آن گذاشته شده و پس از چهار سال فعالیت، به دلیل فرسودگی، از کار افتاده

و موتور بخار آن به کارخانه کاما-ووتکینسک انتقال یافته است. از سوی دیگر آگز اطلاعات ارائه شده درست باشد، تاریخ ساخت این کشتی بخار بریتانیایی باید خیلی پیش‌تر از سال ۱۸۴۲م بوده باشد، چراکه همان‌طور که گفته شد بدنه‌ی این کشتی پس از چهار سال فعالیت در آب‌های کاسپین فرسوده شده است، درحالی‌که این زمان برای فرسوده شدن بدنه‌ی یک کشتی بسیار اندک است، مگر آن‌که این کشتی سال‌ها پیش از سال ۱۸۴۲م در خدمت ناوگان بریتانیا فعالیت می‌کرده و بعد از آن به ناوگان روسیه منتقل شده است. اما اگر بپذیریم که زمان ساخت این کشتی بین سال‌های ۱۸۴۰ تا ۱۸۴۲ بوده است، بنابراین شاید بتوان گفت چوب به‌کار رفته در بدنه‌ی کشتی، متناسب با آب‌های شور کاسپین فرآوری نشده بوده است!



طرح کشتی بخار چوبی موسوم به «استرآباد» - (مدل ۱۸۳۵م)

ایلیا نیکولاویچ برزین، خاورشناس روس، در کتاب «سفر به داغستان و ماوراءقفقاز»، ذیل خاطرات روز ۲۳ ژوئیه ۱۸۴۲ (۱۴ جمادی‌الثانی ۱۲۵۸/اول مرداد ۱۲۲۱) درحالی‌که سوار بر «کشتی بخار استرآباد» بوده، این کشتی را هنگام حرکت از آستاراخان این‌گونه توصیف کرده است: «کشتی بخار استرآباد، ستون عظیمی از دود را بیرون انداخت، چرخ‌ها در امتداد کشتی، سطح صاف ولگا را شخم زدند، قایق‌های وحشت‌زده با شعاع‌های بی‌شماری به جهات مختلف گریختند». حال اگر بپذیریم که هر دو کشتی بخار چوبی مذکور، وجود داشته‌اند، مشخص نخواهد بود، که مقصود برزین کدام‌یک از دو کشتی یاد شده است!

■ کشتی بخار فولادی استرآباد (مدل ۴۹-۱۸۴۶م)

یک کشتی بخار، توربین دار، با بدنه آهنی، به طول ۵۰/۲۹ متر، عرض (با احتساب روکش فلزی) ۹/۱۴ متر و ارتفاع ۳/۵۰ متر، دارای دو چرخ پارویی (توربین) در دوطرف انتهایی کشتی و مجهز به یک موتور بخار با ظرفیت ۴۰ اسب بخار، که از یک کشتی بخار چوبی موسوم به «استرآباد» (روسی مدل ۱۸۳۵م یا بریتانیایی خریداری شده در ۱۸۴۲م) جدا شده و روی این کشتی نصب شده بود. این کشتی نوعی هک‌بوت به حساب آمده و تجهیزات کشتیرانی و لوازم قایق‌های بادبانی را حمل می‌کرد.

چنان‌که از مشخصات این کشتی مشخص است، جز ابعاد و جنس بدنه، باقی مشخصات با کشتی بخار چوبی «استرآباد» ماقبل خود مشترک است. مخصوصاً که موتور این کشتی، همان موتور کشتی بخار

پیشین بوده است. در مورد تاریخ تکمیل عملیات ساخت این کشتی روایات متفاوتی وجود دارد؛ برخی از منابع، تاریخ ساخت و تکمیل و بهره‌برداری این کشتی را مربوط به سال ۱۸۴۵م دانسته، در این باره یادآور می‌شوند: قطعات ساخته شده‌ی این کشتی به کمپانی کشتی‌سازی آستاراخان منتقل شده و در تاریخ ۹ یا ۲۱ می ۱۸۴۵ (۲ یا ۱۴ جمادی‌الاول ۱۲۶۱/۱۹ یا ۳۱ اردیبهشت ۱۲۲۴) این قطعات در کمپانی آستاراخان مونتاژ و به آب انداخته شده است. اما گروه دیگری از منابع، یادآوری می‌کنند که تمامی چرخه و مراحل ساخت این کشتی در یک بازه سه ساله، از سال ۱۸۴۶ تا ۱۸۴۹م (از ۱۲۶۲ تا ۱۲۶۵ق/۱۲۲۵ تا ۱۲۲۸خ) در کارگاه کشتی‌سازی کارخانه فولاد کاما- ووتکینسک با نام اختصاری (KVZDZ) انجام شده است!

برخی منابع نیز در مورد تأخیر در ساخت کشتی بخار فولادی استرآباد، آورده‌اند: پیش از سال ۱۸۴۷م (۱۲۶۳ق/۱۲۲۶خ) درخواستی مبنی بر ساخت بدنه فولادی و موتور بخار کشتی بخار استرآباد و تحویل آن به کمپانی آستاراخان، به کارخانه فولاد کاما ووتکینسک ارائه شده بود، لکن بعداً تصمیم گرفته شد، که فقط بدنه فولادی در کارخانه کاما ساخته شود و موتور و دیگ بخار از «کشتی بخار چوبی استرآباد» مدل ۱۸۳۵م خارج شده و روی کشتی جدید نصب شود. نقشه‌های اولیه ساخت کشتی بخار فولادی استرآباد توسط وزارت دریانوردی تهیه شده بود، اما زمانی که سرهنگ رومانوف، رئیس کارگاه کشتی‌سازی کارخانه ووتکینسک به بررسی نقشه‌های موجود پرداخت، با تناقضات و ایرادات زیادی در نقشه‌ها مواجه شد، که این بررسی‌ها با تدوین برنامه‌های جدیدی برای تکمیل عملیات ساخت این کشتی همراه بود. به همین دلیل، تکمیل کشتی بخار فولادی استرآباد به سال ۱۸۴۸م موکول شد.

پس از توافق بر سر تمام تناقضات شناسایی شده در طرح‌های کشتی بخار استرآباد، در ۲۷ فوریه یا ۱۱ مارس ۱۸۴۷ (۱۱ یا ۲۳ ربیع‌الاول ۱۲۶۳/۸ یا ۲۰ اسفند ۱۲۲۵) هزینه فاز نخست ساخت این کشتی بالغ بر ۱۴۵۱۷ روبل برآورد شد، که از کل این مبلغ، ۵۷۹ روبل و ۹۷ کوپک برای چوب و مواد جنگلی، ۸۲۹۴ روبل و ۲۵ کوپک برای تهیه آهن، ۴۲ روبل برای تهیه مس، ۶۹۷ روبل و ۶۰ کوپک برای سایر مواد مورد نیاز، ۲۴۲۹ روبل و ۴۵ کوپک برای هزینه‌های کاری و اجرایی و ۲۴۷۵ روبل و ۴۹ کوپک برای مخارج عمومی، در نظر گرفته شده بود. در همان سال ۱۸۴۷ (۱۲۶۳ق/۱۲۲۵) مبلغ ۱۴۲۵۴ روبل و ۴۴ کوپک برای ساخت کشتی، تخصیص یافته و به حساب کارخانه منتقل شد. در پایان سال ۱۸۴۷ (اوایل ۱۲۶۴ق/۱۲۲۶خ) ساخت بدنه فولادی کشتی بخار استرآباد را آغاز کردند، اما تکمیل این پروژه با مشکلاتی جدی روبه‌رو شد. برخی دلایل بروز اشکال در انجام این پروژه عبارت بودند از: ۱- کارخانه فولاد کاما هیچ تجربه‌ای در ساخت کشتی‌های بخار نداشت. ۲- کار در زمستان و هوای آزاد (ساعات کوتاه روز و شرایط آب‌وهوایی نامساعد) موجب ایجاد مشکلاتی شد. ۳- دیگ بخار خارج شده از کشتی قدیمی، نیاز به تعمیرات اساسی داشت.

در سال ۱۸۴۷م مبلغ ۱۲۹۲ روبل و ۲۸/۵ کوپک و در سال بعد (۱۸۴۸م) مبلغ ۱۱۱۲۹ روبل و ۹۸/۵ کوپک دیگر، از کل بودجه تخصیص یافته، هزینه شد. بنابراین از مجموع مبلغ تخصیص یافته (۱۴۲۵۴ روبل و ۴۴ کوپک) مقدار ۱۸۳۲ روبل و ۱۷/۵ کوپک صرفه‌جویی شده و در همان سال مبلغ باقی‌مانده به وزارت خزانه‌داری در شهرستان «ساراپولسکو» بازگردانده شد. لکن، از آن‌جا که دیگ بخار قدیمی نیاز به تعمیرات جدی داشت،

در سال ۱۸۴۹م (۱۲۶۵ق/ ۱۲۲۸خ)، مبلغ ۳۴۹۸ روبل و ۶۰ کوپک دیگر برای این کار اختصاص یافت و در مدت یک سال به طور کامل هزینه شد. بنابراین به طور کل برای ساخت کشتی بخار «استرآباد» مبلغ ۱۵۹۲۰ روبل و ۸۷ کوپک هزینه شده است.



کشتی بخار فولادی «استرآباد»- (مدل ۴۹-۱۸۴۶م)

در سال ۱۸۴۸م کشتی بخار فولادی استرآباد، به منظور یک سفر آزمایشی، از آستاراخان به جزیره «چتیره بوگورنی» و سپس در امتداد رود ولگا به کارخانه وُوتکینسک رفت و مجدداً همان مسیر را بازگشت. هم چنین این کشتی از سال ۱۸۴۹ تا ۱۸۵۲م (۱۲۶۵ تا ۱۲۶۸ق/ ۱۲۲۸ تا ۱۲۳۱خ) به مأموریت‌های دریایی در ریای کاسپین مشغول بود. کشتی بخار استرآباد در سال ۱۸۵۳م (۱۲۶۹ق/ ۱۲۳۲خ) به عنوان یک کشتی بخار پُستی، از آستاراخان به «نووپتروفسک» و شهر «گوریف» رفت. این کشتی در اوایل سپتامبر ۱۸۵۶م (محرم ۱۲۷۳/ شهریور ۱۲۳۵) عازم نووپتروفسک شد، اما در روز ششم سپتامبر (۶ محرم ۱۲۷۳/ ۱۵ شهریور ۱۲۳۵) دچار طوفان شده و در روز هفتم سپتامبر هم چنان که درگیر طوفان شدید بود، در نزدیکی ساحل «کولالی» به گل نشست و دچار آسیب شد. البته این حادثه خسارت جانی نداشت و خسارت مالی آن نیز اندک بود. این کشتی پس از مدت کوتاهی تعمیر شده و به فعالیت خود ادامه داد. سرانجام کشتی بخار روسی موسوم به «استرآباد»، در سال ۱۸۶۰م (۷۷-۱۲۷۶ق/ ۳۹-۱۲۳۸خ)، از مأموریت‌های دریایی معاف شده و در بندر آستاراخان پهلو گرفت.

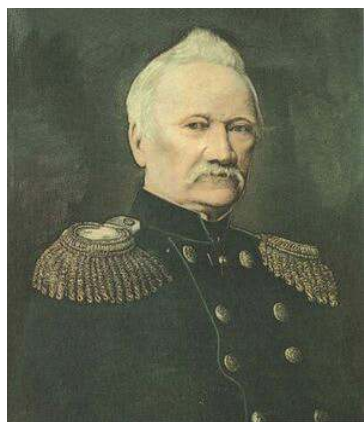
فرمانده کشتی بخار استرآباد از ابتدا (۱۸۴۷م) تا سال ۱۸۵۳م ستوان آن. دودینسکی بود، که از ۳ یا ۱۵ آوریل ۱۸۴۹ (از ۱۰ یا ۲۲ جمادی الاول ۱۲۶۵) به درجه کاپیتانی این کشتی ارتقاء یافت. در سال ۱۸۵۶م (۱۲۷۲ق/ ۱۲۳۵خ) فرمانده این کشتی ستوان سرگئی پتروویچ بوچکاروف و ملوان آن شخصی به نام «کاپوستین» بوده است.

■ چایکوفسکی و کشتی بخار فولادی استرآباد

داستان ارتباط ایلیا پتروویچ چایکوفسکی و پسرش پیوتر ایلیچ چایکوفسکی، آهنگساز مشهور روس، با کشتی بخار فولادی استرآباد، از لحاظ این که دربر دارنده نکاتی از جزئیات ساخت این کشتی بخار است، حایز اهمیت می باشد. بنابراین در ادامه به شرح این ارتباط خواهیم پرداخت.

باتوجه به این که ایده اولیه ساخت نخستین کشتی بخار فولادی روسیه، توسط ایلیا پتروویچ چایکوفسکی، مطرح و پیگیری شد، بنابراین بدون شک اعتبار ساخت کشتی بخار فولادی استرآباد، به عنوان نخستین کشتی بخار فولادی که بر روی آب های کاسپین شناور شد، متعلق به ایلیا چایکوفسکی خواهد بود.

■ ایلیا پتروویچ چایکوفسکی



ایلیا چایکوفسکی در سال ۱۸۳۷م ضمن ارتقاء به درجه سرهنگ دومی، به ریاست معدن آهن کاما ووتکینسک منصوب شد. در دورانی که وی ریاست کارخانه و معدن آهن ووتکینسک را برعهده داشت، توسط او رویدادهای نوینی در حوزه صنعت و معدن روسیه رقم خورد که از آن جمله می توان به تولید آهن پوکه (برای نخستین بار در روسیه)، راه اندازی بخش مهندسی مکانیک در کارخانه، ساخت نخستین کشتی بخار فولادی روسی و... اشاره کرد. بنابر تصمیم چایکوفسکی، در سال ۱۸۴۵م، کارخانه ووتکینسک شش متخصص را به یک سفر کاری خارج از کشور (انگلستان، بلژیک و پروس) فرستاد، تا در زمینه ساخت کشتی،

زیر نظر کشتی سازان خارجی تجربه کسب کنند. در پاییز ۱۸۴۶م،

ایلیا پتروویچ چایکوفسکی

ایلیا پتروویچ شخصاً برای حل مسائل مربوط به ساخت کشتی، به سن پترزبورگ سفر کرد و کارخانه های کشتی سازی پایتخت را مورد بازدید و بررسی قرار داد. در همان سال، یک کارگاه کشتی سازی، برای تولید کشتی های بخار با بدنه فولادی، در داخل کارخانه ووتکینسک تأسیس شد. در آغاز مارس ۱۸۴۷ بنابر دعوت چایکوفسکی، «جیمز کار» انگلیسی به همراه دو همکارش به کارگاه کشتی سازی وارد شدند و در ۶ سپتامبر همین سال، در داخل کارگاه کشتی سازی یک الینگ شیشه ای درخشان و کاملاً جدید، زیر نظر چایکوفسکی و مهندسین انگلیسی ساخته شد. در پاییز ۱۸۴۷، ساخت اولین کشتی بخار آهنی در ووتکینسک آغاز و این اقدام نه تنها برای کارخانه ووتکینسک، بلکه برای کل منطقه اورال به یک رویداد بزرگ تبدیل شد.

روزنامه "Vyatka Provincial Gazette" در مورد این کشتی نوشت: «تجارت کشتی های بخار آهنی به تازگی در کارخانه ووتکینسک به عنوان یک آزمایش معرفی شد. اولین کشتی بخار که اکنون ساخته شده، کشتی بخار استرآباد نام دارد، که متعلق به بندر آستاراخان است و جایگزین یک کشتی چوبی به همین نام شده، که قبلاً از زمین رفته است. اگر اولین تجربه، انتظارات دولت را برآورده کند، کارخانه ووتکینسک برای بندر بالتیک نیز کشتی های بخار آهنی آماده خواهد کرد...»

در بهار سال ۱۸۴۸، اولین کشتی بخار تولید شده توسط کارخانه ووتکینسک به نام «استرآباد» و با قدرت ۴۰ اسب بخار، با کمک باربرها، در امتداد رودخانه وتکا و سیوا به سمت کاما، به آب انداخته شد. اهالی روستا از عظمت کشتی در حال حرکت در کنار رودخانه شگفت زده شده بودند و بسیاری از آن‌ها باور نداشتند که یک کشتی آهنی بتواند روی آب حرکت کند! یکی از اولین مسافران کشتی بخار «استرآباد» پیوتر چایکوفسکی ۸ ساله، پسر رئیس معدن و کارخانه «کاما ووتکینسک» بود. در تابستان همان سال، او در مورد برداشت‌های خود از اولین سفر این کشتی، به بستگان خود در اومسک نوشت: «آن روز یک جشن و یک سفر با کشتی بخاری که در این جا ساخته شده بود انجام شد... این سفر به یوسترچکو در کاما بود... کشتی بخار بسیار زیبا به نظر می‌رسد، سه کابین با پنجره دارد، اما بسیار آهسته راه می‌رود - دو مایل در ساعت...».

علت کند بودن حرکت کشتی، این بود که در آن زمان نصب و آزمایش موتور بخار اکاترینبورگ بر روی کشتی هنوز نهائی نشده بود. به هر روی، کشتی بخار «استرآباد» نه تنها اولین «فرزند فکر و دانش» کارخانه ووتکینسک، بلکه اولین کشتی بخار آهنی تولید شده بود، که بر روی آب‌های کاسپین حرکت می‌کرد.

■ بخار استرآباد چگونه از وتکا به سمت کاما شناور شد؟

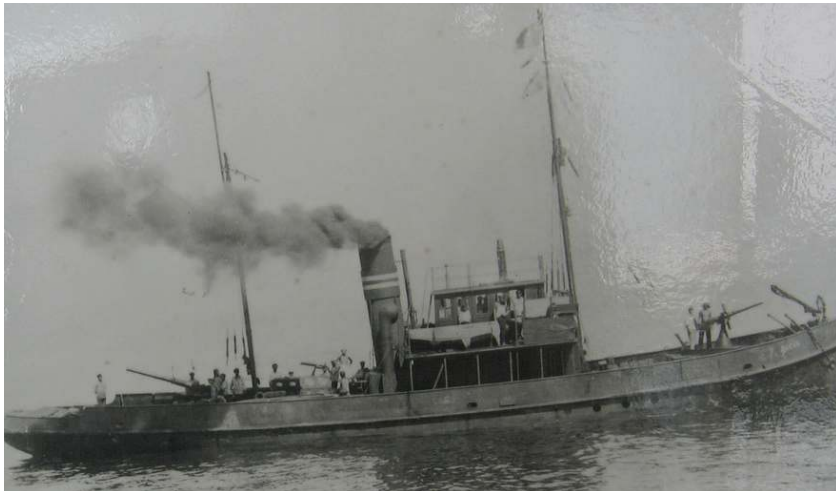
رودخانه وتکا از انتهای محوطه کارخانه ووتکینسک عبور می‌کند. این رودخانه توسط سدی مسدود شد، که در آن دروازه‌ای برای عبور کشتی ساخته شده بود. در فصل بهار، هنگامی که سطح آب رودخانه بالا می‌آید، دروازه را بستند و سرسره (ساختاری برای ساخت یا تعمیر کشتی و به آب انداختن آن) که کشتی روی آن قرار داشت، پُر از آب شد. بنابراین کشتی ساخته شده شناور شد و از طریق دروازه‌ی سد، به رودخانه ودکا و سپس به سیوا و کاما برده شد. در «یوسترچما» و «گالوو» کشتی بخار تکمیل شده و مورد آزمایش قرار گرفت. صنعت کشتی‌سازی کارخانه ووتکینسک که توسط ایلیا پتروویچ چایکوفسکی، با ساخت کشتی بخار استرآباد آغاز شده بود، تقریباً ۸۰ سال ادامه یافت. طی این مدت بیش از ۴۰۰ کشتی از انواع مختلف در این کارخانه ساخته شد و برای بیش از یکصد سال، کشتی‌های بخار ساخته شده در کارخانه ووتکینسک، که فرزندان کشتی بخار استرآباد بودند، دریاها و رودخانه‌های روسیه را از بالتیک به اقیانوس آرام پیوند می‌دادند. کشتی بخار فولادی استرآباد، نه تنها مادر تمامی کشتی‌ها، قایق‌ها و شناورهای تولید شده در کارخانه ووتکینسک، بلکه مادر تمامی کشتی‌های بخار فولادی سرزمین روسیه و دریای کاسپین است.

■ کشتی بخار نظامی موسوم به «استرآباد» (مدل ۱۸۹۹م)

یک کشتی بخار روسی که در سال ۱۸۹۹م (۱۷-۱۳۱۶ق/ ۷۸-۱۲۷۷خ) در کارخانه کشتی‌سازی شرکت سهامی «سورموو» (Sormovo) واقع در منطقه نیژنی نووگراد روسیه ساخته شد. این کشتی در اول آوریل ۱۹۰۰م (۳۰ ذی‌قعدة ۱۳۱۷/ ۱۲ فروردین ۱۲۷۹) در فهرست کشتی‌های «ناوگروه نظامی کاسپین» (KV۴) قرار گرفت و به آب انداخته شد. سپس در ژوئن ۱۹۰۱م (صفر ۱۳۱۹/ خرداد ۱۲۸۰) به عنوان کشتی خدماتی و کمکی ناوگان دریایی کاسپین وارد خدمت شد. این کشتی تا ۱۲ ژوئن ۱۹۳۰ (۲۵ رمضان ۱۳۳۸/ ۲۲ خرداد ۱۲۹۹) با نام «استرآباد» شناخته شده و از این تاریخ به بعد، به نام «علی بابااموف» تغییر نام یافت.

کشتی بخار استرآباد (مدل ۱۸۹۹م) با ۲ موتور به قدرت ۵۰۰ اسب بخار، حداکثر سرعت ۱۲ گره دریایی (سرعت

استاندارد ۱۰ گره)، دارای ۳۸/۷۱ متر طول، ۶/۷۱ متر عرض، ۲/۴۴ متر آبخور، با ظرفیت جابه‌جایی ۴۱۰ تن بار و ۵۱ نفر خدمه بوده است. بُرد کروز این کشتی ۵۰۰ مایل و تسلیحات آن در ابتدا (۱۹۰۰م) پنج توپ ۴۷ میلی‌متری بوده است. از سال ۱۹۱۱م یکی توپ‌های ۴۷ میلی‌متری آن برداشته شده و یک گلوله‌زن ۷/۶۲ میلی‌متری جایگزین آن شده است. آخرین تغییر در تسلیحات این کشتی مربوط به سال ۱۹۱۷م میلادی است، که در این سال یک توپ ۴۷ میلی‌متری دیگر و هم‌چنین گلوله‌زن ۷/۶۲ میلی‌متری، از روی آن برداشته شده، ۲ توپ ۷۵ میلی‌متری جایگزین آن‌ها شده است. به عبارت دیگر این کشتی پس از آخرین تغییرات تسلیحاتی، از ۲ توپ ۷۵ میلی‌متری و ۳ توپ ۴۷ میلی‌متری برخوردار بوده است.



کشتی بخار روسی «استرآباد» (مدل ۱۸۹۹م) - تغییر یافته به نام «علی‌بایراموف» (۱۹۲۰م)

کشتی بخار روسی «استرآباد» (مدل ۱۸۹۹م) در سال ۱۹۰۰م (۱۳۱۸ق/ ۱۲۷۹خ) به آب انداخته شد، در سال ۱۹۰۱م (۱۳۱۹ق/ ۱۲۸۰خ) به عنوان نیروی کمکی ناوگان دریایی روسیه در کاسپین فعالیت خود را آغاز کرد. از ۲۷ سپتامبر ۱۹۰۷ (۱۹ شعبان ۱۳۲۵/ ۴ مهر ۱۲۸۶) در کلاس کشتی‌های یدک‌کش بندری و از ۲۵ فوریه ۱۹۱۱ (۲۵ صفر ۱۳۲۹/ ۵ اسفند ۱۲۸۹) در کلاس کشتی پیام‌رسان (پُستی) طبقه‌بندی شد. از ۳۱ اکتبر ۱۹۱۷ (۱۵ محرم ۱۳۳۶/ ۹ آبان ۱۲۹۶) به عضویت ناوگان نظامی سرخ کاسپین درآمد. این کشتی در ۳۱ ژوئیه ۱۹۱۸ (۲۲ شوال ۱۳۳۶/ ۸ مرداد ۱۲۹۷) توسط نیروهای دیکتاتوری کاسپین مرکزی و نیروهای مداخله‌گر انگلیسی، در باکو توقیف شده، به عضویت «ناوگان مساوات» درآمد. از ۲۸ آوریل ۱۹۲۰ (۹ شعبان ۱۳۳۸/ ۸ اردیبهشت ۱۲۹۹) در جریان آزادسازی باکو، توسط یگان‌های ارتش سرخ بازپس‌گیری شد. از ۲۹ مه ۱۹۲۰ (۱۱ رمضان ۱۳۳۸/ ۸ خرداد ۱۲۹۹) به خدمت ناوگان سرخ آذربایجان شوروی درآمد و کاپیتان این کشتی یک فرمانده ستاد آذربایجانی به نام «کتابچی‌زاده» یا «کتانچی‌زاده» بود. از ۱۲ ژوئن ۱۹۲۰ (۲۵ رمضان ۱۳۳۸/ ۲۲ خرداد ۱۲۹۹) نام این کشتی از «استرآباد» به نام «علی‌بایراموف» تغییر یافت. از ۵ ژوئیه ۱۹۲۰ (۱۸ شوال ۱۳۳۸/ ۱۴ تیر ۱۲۹۹) با نام کشتی «علی‌بایراموف» عضو ناوگان نظامی ولگا-کاسپین شد. از ۱۱ نوامبر ۱۹۲۰ (۲۸ صفر ۱۳۳۹/ ۲۰ آبان ۱۲۹۹) از یک کشتی

کمکی به کشتی توپدار جنگی تغییر یافت و از ۵ ژوئیه ۱۹۲۱ (۲۸ شوال ۱۳۳۹/۱۴ تیر ۱۳۰۰) به عنوان یک کشتی هیدروگرافی طبقه‌بندی شد. از سال ۱۹۲۲م (۱۳۰۱خ) مورد تعمیر و بازسازی اساسی قرار گرفت. از ۱۳ دسامبر ۱۹۲۲ (۲۱ آذر ۱۳۰۱) به عنوان گشت مرزی در اختیار ناوگان دریایی [MPO OGPU] قرار گرفت. مجدداً از ۱۷ می ۱۹۲۴ (۲۷ اردیبهشت ۱۳۰۳) به عنوان یک کشتی هیدروگرافی، جزو نیروی دریایی روسیه در کاسپین بود. این کشتی در ۲۱ نوامبر ۱۹۲۵ (۳۰ آبان ۱۳۰۴) خلع سلاح شده و از لیست کشتی‌های ناوگان سرخ کارگران و دهقانان روسیه [RKKF] خارج شد. سرانجام کشتی بخار استرآباد (علی بایراموف) در ارتباط با انتقال بودجه Komstate اوراق شده و قطعات آن به فروش رسید.

آنچه در پایان این مقاله لازم به ذکر است، این است که هرچند بین ولایت استرآباد (سرزمین گرگان و دشت بعدی) و تولید کشتی‌های روسی موسوم به «استرآباد» هیچ ارتباط مستقیم و عینی وجود نداشته، اما براساس نوع نام‌گذاری کشتی‌های روسی کلاس آستراخان (۱۷۲۲م) می‌توان گفت ولایت استرآباد در کنار تبریز، میانه، اردبیل و قزوین، جزو سرزمین‌های حایز اهمیت برای روسیه بوده است. از سوی دیگر در کشتی‌های کلاس آگراخان (۱۷۲۹م) غیر از کشتی آگراخان که نسخه اصلی این کلاس بوده، تنها شهر و منطقه‌ای که نام آن بر روی کشتی‌های این کلاس گذاشته شده، نام «استرآباد» بوده است. سپس در سال ۱۸۳۵م که نخستین نسل از کشتی‌های بخار (با بدنه چوبی) در روسیه تولید می‌شوند، با نام «استرآباد» به یکی از این نوع کشتی‌ها اختصاص یافته است. در نهایت در سال ۱۸۴۶م نخستین کشتی بخار فولادی که در صنعت کشتی‌سازی روسیه ساخته شد، با نام ولایت استرآباد نام‌گذاری شده است. از این تاریخ به بعد، دیگر نام «استرآباد» به عنوان نام یک کشتی، جزو میراث معنوی سرزمین روسیه محسوب می‌شده؛ چنان‌که در سال ۱۸۹۹م نیز نوعی از کشتی‌های بخار نظامی روسیه، مجدداً به نام «استرآباد» نام‌گذاری می‌شود. از سوی دیگر تا این زمان هم چنان بخش‌هایی از ولایت استرآباد، از جمله جزیره آشوراده، خلیج میانکاله، بندر قره‌سو و بخش‌هایی از سواحل استرآباد در تصرف روس‌ها بوده است. اما پس از بروز انقلاب کمونیستی کارگری-دهقانی روسیه (انقلاب اکتبر ۱۹۱۷) و تأسیس اتحاد جماهیر شوروی، رویکرد کشورگشایی دوران حکومت تزار کنار رفته، پرداختن به مسائل داخلی کشور روسیه (شوروی) اهمیت پیدا می‌کند. در این دوران به منظور حفظ ارزش‌های انقلاب کارگری، تلاش می‌شود که در نام‌گذاری‌ها، از نام قهرمانان انقلاب کارگری استفاده شود. چنان‌که حدود ۳ سال پس از پیروزی این انقلاب، نام «علی بایراموف» به عنوان یکی از مبارزان فعال در جریان استقرار قدرت شوروی در آذربایجان، جایگزین نام کشتی استرآباد شده است. این تغییر رویکرد در ساختار سیاسی-فکری اتحاد جماهیر شوروی، کاملاً در قرارداد ۲۶ فوریه ۱۹۲۱ (۷ اسفند ۱۲۹۹) بین اتحاد جماهیر شوروی و کشور ایران مشهود است؛ در این قرارداد شوروی ضمن این‌که متعهد شده سیاست متجاوزانه خود را در ایران خاتمه دهد، تقریباً از ۹۰ درصد امتیازات خود در ایران گذشته و تمامی قراردادهای پیشین بین روسیه و ایران را لغو کرده است. در واقع این نخستین قرارداد منصفانه بین ایران و روس‌ها بود و طبق آن تهران از منافع بیشتری نسبت به مسکو برخوردار می‌شد.

■ تذکر: منابع در دفتر نشریه موجود است.