

**XVII YÜZİLLİKDƏ AZƏRBAYCAN SƏFƏVİ DÖVLƏTİNDƏ
KARVAN TİCARƏT YOLLARININ QORUNMASI**

S.A.MƏMMƏDOV
Azərbaycan Dövlət Universiteti
prof.mamedov@yahoo.com

Məqalədə ilk mənbələr və mövcud ədəbiyyat əsasında Qəsrir – Şirin (1639, 17 may) anlaşılmasından sonra Səfəvi – Osmanlı dövlətləri arasında yaranmış münbit şərait və Şah I Abbasın daxili siyasəti sayəsində yeni karvansaraların tikilməsi, yolların salınması, Kiçik Asiyadan keçən Karvan ticarət yollarının qorunması sisteminin yaranması, habelə Səfəvi dövlətinin ticarət və iqtisadi tarixi öyrənilir, vergi, rəhdarlıq, qəbalə institutlarının sərhəd qaydaları, mahiyyəti açılır və onun fəaliyyətinin konkret nəticələri aşkar edilir.

Məlumdur ki, Səfəvi dövlətinin xarici ticarətinin inkişafı və çiçəklənməsini Qəsrir-Şirində (1639-cu il mayın 17-də) Osmanlı-Səfəvi anlaşılması ilə əlaqələndirirlər (1, 120). Çünki bu anlaşmaya əsasən XVII yüzilliyin 40-cı illərində Şimali İran, Kiçik Asiya, Azərbaycan və Mesopotamiyadan ticarət yolu ilə gedən karvanlar üçün lazımı şərait yaranmışdı. O da məlumdur ki, yeni hadisələr Səfəvi-Osmanlı dövlətinin xarici ticarətini reallaşdıran tacirlər üçün də əlverişli idi. Çünki sonuncular göstərilən yerlərdən keçən Təbriz-Simirna, Təbriz-Hələp ana xətti ilə alver etməyə daha çox üstünlük verirdilər (2, 65-70). Lakin daxili ticarətin inkişafı təkcə Səfəvi-Osmanlı anlaşmasından sonra yaranmış münbit şərait deyildi, eyni zamanda I Şah Abbasın iqtisadi inkişaf və ticarət siyasəti ilə bağlı idi. Yeni karvansaraların tikilməsi, yeni yolların salınması, ticarət yolları üzərində olan quldurlara qarşı amansız mübarizə Səfəvi dövlətinin xarici siyasətinə müsbət təsir etdi (3, 25). Bu islahatlar sırasında yolların qorunması sisteminin yaranması Səfəvi dövlətinin ticarət və iqtisadi tarixində az öyrənilmiş məsələlərdən biridir. Aşağıda ilk mənbələrdə olan faktlar və məlumatlar əsasında bu iqtisadi və sərhiyyət institutunun (sərhəd qaydaları) mahiyyətini açmağı və onun fəaliyyətinin konkret nəticələrini üzə çıxarmağı qarşıya məqsəd qoymuşuq.

İlk tarixi qaynaqların (sənədli materiallar və tarixi qaynaqlar, Avropa səyyahları, tacirlər və misionerlərin yol qeydləri, Qərbi Avropa ticarət təşkilatları agentlərinin hesabatları, Səfəvi tacirlərinin gündəlikləri və s.) demək olar ki, hamısı bir ağızdan sübut edirlər ki, XVII yüzilliyi Osmanlı dövləti ilə müqayisə etdikdə Səfəvi dövləti ərazisindən keçən karvan ticarət yolu ilə ticarətin reallaşması üçün kifayət qədər əlverişli şərait vardı. I Şah Abbasın dövründən başlayaraq, bütün XVII yüzillik ərzində səyyahlar bu barədə məlumat verirlər. Məsələn, 1609-cu ildə Karmenil missionerləri Redemod və Benius ticarət karvanı ilə Türkiyədən Səfəvi sərhədinə

keçərək bildirirlər ki, onlar Səfəvi torpağında olduqlarına görə "müsəlman həmkarları onlara xüsusi qonaqpərvərlik göstərirlər, oğrular burada təqib edirlər" (4, 174). 1612-ci ildə ingiltərəli səyyah Robert Koverdi yazır: "... orada (Səfəvi dövlətində - S.M.) talan olmaqdan qorxmadan səyahət etmək olar. Çünki orada oğru haqqında eşitmək təəccüblü sayılır" (5, 84). Uzun illər Şərqi ölkələrini gəzən, Yaxın Şərqi karvan yollarını bütün Avropa səyyahları və tacirlərindən daha yaxşı bilən məşhur fransız səyyahı və taciri Jan Batist Tavernier qeyd edir: "Bütün İranda (Səfəvi dövlətində - S.M.) səyyahların təhlükəsizliyi, qayda ilə qanun əla qorunur" (6, 683).

Lakin Qərbin, demək olar ki, bütün tədqiqatçıları kimi biz də təkcə Avropa səyyahlarının, tacirlərin və missionerlərin məlumatlarına əsaslanaraq, həqiqətən də, Səfəvi dövlətinin karvan yolları üzərində qayda-qanun və təhlükəsizlik hökmü sürürdü - deməyə məcburuq. Əslində isə vəziyyət tamamilə belə deyildi, belə də ola bilməzdi. Qeyd etdiyimiz kimi, Səfəvi dövlətində təşkil olunmuş karvan ticarəti Osmanlı dövləti ilə müqayisədə yüksək səviyyədə idi. Avropa səyyahları və tacirləri Səfəvi dövlətinin karvan yollarının təhlükəsizliyindən danışarkən elə bunu nəzərdə tuturlar. Avropa səyyahları, həmçinin müasir təsviri qaynaqlar Osmanlı Türkiyəsi ərazisindən keçən beynəlxalq tranzit ticarət yolunun nə dərəcədə qorunmaması və təhlükəli olması barədə çoxlu faktlar gətirirlər. İ.B.Tavernier bu barədə yazır: "Türkiyədə böyük quldur dəstələri tacirlərin yolları üzərində dayanır, onları talayır, çox hallarda öldürürlər" (6, 2). Lakin tacirlərin həyatı və malları təkcə quldurlar tərəfindən təhlükə altında deyildi, yerli hakimlər də karvan tacirlərinə eyni talançı münasibət bəsləyirdilər. Çox hallarda hətta kimlərin - quldur dəstələrinin və ya yerli kiçik hakimlərin tacirlərə daha çox zərər yetirdiyini ayırd etmək mümkün olmurdu. Hər hansı bəyin və ağanın adamları bir neçə yüz nəfər dağlara qalxır, meşələrə çəkilir, tez-tez ticarət karvanları və tacirlərin üzərinə hücumu keçirdilər (7, 219). Təbrizli Arakelin Ərzurum hakimi Abaza paşanın çoxlu ticarət karvanlarını aldaraq şəhərə toplaması və talan etməsi barədə məlumat verməsi buna misaldır (8, 573). Qriqor Daranaqşi əlavə edir ki, Abaza paşa 1624-cü ildə İstanbuldan qayıdan 700 nəfər culfalı taciri talan etdikdən sonra onlara deyir: "Bu sizə lazım idi, gedin yenidən qazanın" (9, 223).

Vilayət hakimləri ticarət karvanlarının təhlükəsiz hərəkətlərini təmin etmək əvəzinə, özləri də quldurlarla birləşir, talan edilmiş malları bölmək məqsədilə ticarət yolları üzərindəki karvanların talan edilməsinə şərait yaradırdılar. Kiçik qarətdən müəyyən vergi alırdılar (10, 159-160). Həmin müəllif sözünə davam edərək əlavə edir ki, vilayətlərin canişinləri tərəzi, çəki və ölçü vahidlərini tez-tez özbaşına dəyişir və bu bəhanə ilə də tacirlərdən iri məbləğdə pul alırdılar (10, 161).

Osmanlı dövlətində kürdlər yaşayan bölgələrdən keçən tacirlər daha çox təhlükəyə məruz qalırdılar. Ticarətin reallaşması üçün lazımı maneələrdən biri də kiçik Asiyanın müxtəlif yerlərində yaranan kürd dərəbəyliyi idi. Onlar yaranmış xaosdan və hakimiyyətsizlikdən istifadə edərək müxtəlif ticarət mərkəzlərinə də basqın edirdilər. Buna görə də, ticarət həm də tənəzzül edirdi (11, 243). Kürd quldurluğu o qədər çox idi ki, ticarət karvanları üzərinə hücumlar o qədər adilləşmişdi ki, səyyahların çoxu kürdlərin sakin olduqları yerləri sadəcə olaraq "kürdlərin ölkəsi" adlandırırdılar" (12, 155). Qriqor Daranaqşi də Hələb-Təbriz ana ticarət xətti üzərində yerləşən Qamax şəhəri çevrəsində fəaliyyət göstərən kürdlərin quldur dəstələri haqqında məlumat verir. Ümumən, "onların hamısını oğru və quldur" (9, 32) adlandırır. O, 1595-ci ilin talanını təsvir edərək yazır: "...Səyyahlar hədsiz zərər çəkildilər" (9, 33) və yaxud,

1608-ci ildə həmin Qamax bölgəsində fəaliyyət göstərən digər quldur dəstəsinə başçılıq edən alay bəyini öldürdülər, sonra isə bir çox nahiyə hakimləri və səyyahlar vahiməyə düşdülər" (9, 34). Bununla birlikdə, bu və ya digər kürd bəyin quldur və ya vergi toplayan olmasını ayırd etmək çox çətin idi. Məsələn, Təbriz -Hələb ticarət ana yolu Nusarin bəyin himayəsində idi. O, müəyyən edilmiş rüsumdan əlavə ona hədiyyə verilməsini də tələb edirdi. Əgər tacirlər onun tələbini ödəməkdən imtina edərdilərsə, o özü şəxsən gələr və hər hansı bir dəyərli malı tələb edərdi. Tavernier 1676-cı ildə bu yolla bir dəvə yükü ingilis parçasını və iki dəvə yükü ərzağını itirmişdi (6, 309).

Elə olurdu ki, müəyyən zaman kəsiyində bütün lazımı yollar hər hansı bir nəslin himayəsi və nəzarəti altında olurdu. Başqa bir zamanda tamamilə hakimiyyətsizlik yaranırdı. Bu zaman düşmən nəslin nümayəndələri bir-birilə vuruşar və hər biri, öz növbəsində, tacirlərdən daha çox mənfəət əldə etməyə çalışırdı (13, 62). Belə hallarda, əgər ticarət karvanları öz yolları üzərində hər hansı bir nəslin quldur dəstəsi ilə rastlaşırdı, onda bu böyük bədbəxtçiliklə nəticələnərdi. Lakin belə şəraitdə rüsum verməkdən xilas olmaq mümkün olurdu. Belə şərait tacirlərin alverini reallaşdırmaq üçün təhlükəsiz yollar axtarmağa məsbur edirdi. Çox hallarda karvanın ərazisindən keçən tacir bu və ya digər nəslin nümayəndəsi ilə müqavilə bağlamağa və razılığa gəlməyə müvəffəq olur və kifayət qədər məbləğ ödəyirdi (13, 62-63).

Osmanlı Türkiyəsi ərazisindən keçən ticarət karvanlarına aid analoji faktlar kifayət qədər çoxdur (14, 35,45,47, 71-72). Lakin belə hesab edirik ki, bizim gətirdiyimiz faktlar onu təsdiq etməlidir ki, bu təmin olunmamış vəziyyətlə yanaşı, Səfəvi dövlətinin tabeliyində təhlükəsizliyi ciddi olan karvan yollarının səyyahları və tacirlərin təhlükəsizliyi təmin olunmalı və sayları artmalı idi.

Səfəvi dövlətində ticarət yollarının təhlükəsizliyini yol nəzarətçisi vəzifəsini yerinə yetirənlər (rəhdarlar) öhdəsinə götürdüləri (14, 71-72) yol nəzarəti rəhdərxanaları karvan yollarının müəyyən nöqtələrində əsas etibarilə kiçik və böyük ticarət mərkəzlərində, həmçinin körpülərdə təhlükəli dağ keçidlərində və digər lazımlı nöqtələrində yerləşdirilirdi. Adətən bu rəhdərxanalar bir-birindən elə məsafədə yerləşdirilirdilər ki, növbəti yolun üzərində yerləşən karvanların irəliləməsi vaxtı yaranmış təhlükə barədə rəhdərxanaya təcili xəbər çatdırmaq mümkün olsun (6, 679-684). Tacirlər və səyyahlar bu və ya digər yük və malın çeşidinə görə müəyyən edilmiş tarif üzrə, rəhdarlara xüsusi vergi (vuch) ödəməli idilər. XVII yüzilliyin sonuna qədər bu məbləğlər kifayət qədər kiçik idi. Lakin əsrin sonunda vergilər xeyli artmışdı və Səfəvi dövləti büdcəsinin doldurulmasında əsas hissəni təşkil edirdi.

Səyyahlar və tacirlər basqınlara məruz qalanda yerli hakimlər talan edilmiş malları ya tapmalı, ya geri qaytarmalı və yaxud da ticarət hesab kitabına uyğun qiymətlə onun dəfərini ödəməli idilər (15, 180). Qeyd edək ki, ingilis, holland və şərqi Hindistan cəmiyyətləri bu rüsumlardan azad idilər (6, 685).

Şübhəsiz, I Abbasın (1587-1629) yaratdığı rəhdarlıq institutu öz dövrünə görə ticarət karvanlarının inkişafı üçün münbit şərait yaratmışdı. Əlbəttə, böyük ticarət yolları üzərindəki quldurluğu və qarəti tamamilə aradan götürmək o qədər də asan deyildi (6, 72). Lakin Səfəvi dövləti ərazisində tacirlər tək-cə quldur basqınlardan deyil, habelə öz rəhdarlarının özbaşınalığından da çox əziyyət çəkirdilər. Səfəvi dövlətində mövcud olan "rəhdar" qəbalə sisteminin tətbiqi ilə elə bir şərait yaranırdı ki, qəbalə ilə rəhdarlıq hüququndan məhrum edilmiş şəxslər faktik olaraq əvvəlcədən nəzərdə tutulmuş tarifi nəzərə almadan, alverçilərdən istədikləri qədər qazanırdılar.

Rəhdarlar çox vergi verməyən şəxslərdən də vergi alırdılar. Diqqəti cəlb edən olur ki, yerli hakimlər verginin miqdarını artırma və ya endirə bilərdilər. Kənəkirli Zəkəriyyə İrəvanlı Xosrov xanın haqqında danışaraq bildirir ki, sonuncu rəhdarlıq üçün alınan vergini ləğv etmişdi. Başqa bir yerdə Z.Kənəkirli İrəvanın digər xanı Məhəmməd xanın haqqında danışarkən məlumat verir ki, o həmin vergini yenidən siyahıya daxil etdi (16, 44).

Belə hallarda tacirlər ya bu şəraitlə barışmalı, yaxud rəhdarları qanuna riayət etməyə dəvət etmək üçün yuxarı instansiyalara müraciət etməli idilər. Bu barədə rəhdarların özbaşınalıqları ilə əlaqədar olaraq tacirlərin şikayətlərinə cavab olaraq verilmiş şah fərmanları son dərəcə dəyərlidir. Bu fərmanların sayı 10-dan artıqdır. Onlar Şah Səfi (1629-1642) və Şah II Abbas (1642-1666) tərəfindən verilmişdir (17, f.6, 22, 24-25, 27, 29, 34, 57, 109, 120-121). Bu sənədlər traferat xarakteri daşdığına və əslində biri digərini təkrar etdiyinə görə, nümunə üçün onlardan birinin tərcüməsini veririk. Bu fərman 1046-cı ildə (1636) Şah Səfi tərəfindən verilmişdir (18, 329) və maraqlı məqamları özündə əks etdirir. Bunlar verginin (vcuh-e rahdari) ümumi miqdarını müəyyənlədirməyə imkan verir. Fərmanda rəhdarların bir dəvə yükündən (vache sotor), bir qatır yükündən (vache astar) və bir eşşək yükündən (vache xarakə) aldıkları məbləğlər adbaad göstərilir. Buna uyğun olaraq da 100, 50 və 25 dinar müvafiq yük parçadan (ağ parça) və 50, 25 və 10 dinar isə müvafiq yük xırdavat mallarından (sofqat - bar) alınır.

"Dünyanı təslim edən fərman ona görə elan edildi ki, Culfalı Xoca Səfər məruzə edərək ipəkdən, parçadan və digər mallardan rəhdarlıq haqlarının (vcuh-e rahdari), divanın qərarına uyğun olaraq aşağıdakı kimi olduğunu bildirdi:

Parça və ipək -	dəvə yükündən - 100 dinar
	qatır yükündən - 50 dinar
	uzunqulaq yükündən - 25 dinar
Xırdavat mallar -	dəvə yükündən - 50 dinar
	qatır yükündən - 25 dinar
	uzunqulaq yükündən - 10 dinar

Bu haqda o, yuxarıda göstərilən vergi verənlərin adından müqəddəs fərman verilməsini xahiş etdi ki, parça və ipəyin rəhdarlığı (haqqı) (rahdari) divanın verdiyi qərara əsasən alınsın və ondan artıq tələb olunmasın. Ona görə də, yuxarıda göstərilən rəhdarlıq haqlarının divanın əmrinə görə alınmaları və əlavə tələblərlə əziyyət verməmələri barədə yolların gözətçilərinə göstəriş verdik. Hər bir diyarın vəziri və hakimi bu işə lazımı kömək etməli, bunu öz vəzifəsində ciddi bir sərəncam kimi qəbul etməlidir.

1046-cı ilin səfər ayının 29-u (1636-cı il oktyabrın 2) uğurla qurtardı.

Bu qəbildə sənədlərin çoxluğu onu göstərir ki, rəhdarlar əslində şah fərmanlarını nəzərə almırdılar və tacirlərlə istədikləri kimi rəftar edirdilər. Bu vaxtdan etibarən Səfəvi və Osmanlı dövlətində elə bir fərq yox idi. Burada rüsum toplayanlar ticarət rüsumlarının müəyyən edilmiş miqdarda alınması üçün İstanbuldan alınan fərmana məhəl qoymur və hörmət etmirdilər (18, 329). Səbəbi də o idi ki, burada da, həmçinin dövlət xəzinəsinə iri məbləğlər ödəməklə və rüsum toplamaq hüququnu, qəbaləni əldə edənlər üç ildə istənilən miqdarda mənfəət əldə etməyə çalışırdılar (19, 77). Lakin bütün bu çatışmayan cəhətlər rəhdarların gündəlik özbaşınalıqları ilə

yanaşı, rəhdarlıq institutu, tam olmasa da, Osmanlı və Səfəvi dövlətinin sərhədlərində tacirlərə şəxsi təminat verirdi (20, 155). Amerika şərqşünası R.Seyyori rəhdarlığın roluna qayıdaraq yazır: "Məlumdur ki, bu, çox halda tacirlərin şəxsiyyətini və malını qoruyurdu" (21, 192). Lakin əlavə edək ki, göründüyü kimi, var-dövlətin təhlükəzliyi o qədər də möhkəm deyildi.

Rəhdarlıq İnstitutu və vergilərin alınmasının qaydaları o qədər dərin kök atmışdı ki, Səfəvi dövlətindən sonra da, bu institut XIX əsrin sonuna qədər, Osmanlı dövlətində isə XX əsrin əvvəllərinə qədər mövcud idi (22, 134).

ƏDƏBİYYAT

1. Q.Hovhannisyan. Erməni azadlıq fikri tarixinə dair очерklər. 2 kitab. II kitab. Erevan, 1959, s.120 (erməni dilində); И.П.Петрушевский. Очерки по истории феодальных отношений в Азербайджане и Армении в XVI - начале XIX вв. М.-Л.:Наука, 1949, 384 с.; В.Байбуртян. Армянская колония Новой Джульфы в XVII в.; 1969, 169 с.
2. V.Papazyan. XVII yu. Təbriz-Hələp ticarət yolu. Erm.SSR EA "Xəbərlər", (ictimai elmlər), 1985, № 2, 120 s.
3. Hafez F.Farmayan. The Beginning of Modernization in Iran (The Policies and Reforms of Shah Abbas I (1587-1629) Utah, 1969, 25 p.
4. A.Chronicle of the Carmelites in Persia and the Papal Mission of the XVII and XVIII Centuries. Vol. I. London, 1639, p.174
5. The travels of Captain Robert Covert Philadelphia. 1931, p.84
6. Les six voyages de dean Batiste Tavernier en Turquie. En Perse et aux indes. T.I, Paris, 1692, 685 p.
7. Ricaut. Histore de IETAT present de Emprie Ottoman. Paris, 1670, 219 p.; H.Anasyan. XVII yu. Qərbi Ermənistanda azadlıq hərəkatı. İrəvan 1961, 69 s. (erməni dilində)
8. Arakel Davriyesi. Tarih. Baqarşabat, 1896, s. 573; Arakel Davriyesi. Tarih. Moskva, 1973, 624 s. (rusca)
9. Qriqor Daranaqsi. Xronika. Yerusalem, 1915, 223 s. (qədim erməni dilində)
10. Michel Febvre. I'Efât present de la Turquie. Paris, 1675, 170 p.
11. M.Zülalyan. Batı Ermənistan XVI - XVII yu. İrəvan, 1980, 423 s. (erməni dilində)
12. D.Ross. Sir Anthoni Shirley and his Persian Adventure. London, 1933, 155 p.
13. N.Steensgaard. The Asian trade Revolution of the Seventeenth Century. Chicago and London, 1974, 70 p.
14. Zəkəriyyə Əylisli. Gündəlik, İrəvan, 1938, 159 s. (qədim erməni dilində)
15. Zəkəriyyə Sarkavak (Kənəkirli) tarixi. Vağarşabad, 1870, 175 s. (qədim erməni dilində)
16. Tadhikirat al-muluk. A Manual of Safavid Administration. London,1943, p.180
17. Matenadaran. Yeni Culfanın sənədləri, f.6, sənəd 22, 24-25, 27,29,34, 557, 109, 120-121
18. Кальди Д. Данные к истории левантйской торговли в начале XVII столетия. Восточные источники по истории народов юго-восточной и Центральной Европы. II. т. II, М.: Вост. лит.-ра, 1969, 329 с.; N.Stusgard. Consuls and Nations in the Sevant from 1570 to 1650 - Scandinavian Economic History Review. Vol XV, №1-2, 1967, 22 p.
19. Кальди Д. Надь турецкие реестровые книги мукатаа как исторические источники. Восточные источники по истории народов юго-восточной и Центральной Европы. М.: Вост. лит.-ра, 1964, 77 с.
20. Путешествия Шардена по Закавказью в 1672-1673 гг. Тифлис: 1902, 171 с.
21. R.Savory. Iran under the Sfafrids. Cambridge, 1980, 192 p.
22. N.Qaroyans. İran erməniləri. Tehran, 1968, 134 s. (erməni dilində)

ОХРАНА КАРАВАННЫХ ТОРГОВЫХ ПУТЕЙ В ГОСУДАРСТВЕ СЕФЕВИДОВ В XVII ВЕКЕ

С.А.МАМЕДОВ

РЕЗЮМЕ

В статье говорится о том, что развитие института рахдарства, основанного Шахом Аббасом I, создало благоприятные перспективы для караванной торговли. На основе исследования многочисленных первоисточников показано, что в государстве Сефевидов институт рахдарства и правила сбора охраны караванной торговли пустили такие глубокие корни в налогов, что этот институт просуществовал до конца XIX века.

GUARDING OF CARAVAN TRADE ROADS IN THE STATE OF SEPHEVIDS IN XVII CENTURY

S.A.MAMMADOV

SUMMARY

The article deals with the development of rakhdar institute founded by Shakh Abbas I and its favourable perspectives for caravan trade. On the basis of numerous investigations it is shown that rakhdar institute established in the state of Sephevids existed till the end of the XIX century.