BAKI UNİVERSİTETİNİN XƏBƏRLƏRİ
№2 *Humanitar elmlər seriyası* 2010

ABBASİLƏR MİSİRİNDƏ DAXİLİ TİCARƏT: DAŞIMAÇILIQ VƏ ALQI-SATQININ TƏŞKİLİ

R.İ.İSMAYILOV
Bakı Dövlət Universiteti
r-ismail@yahoo.com

Məqalədə Abbasilər Misirində daxili ticarətin normal fəaliyyəti üçün zəruri olan infrastrukturlardan ümumiyyətlə bəhs olunur, xüsusilə daşıma, daşımaçılıq və alqı-satqı sahəsində görülən tədbirlərin şərhinə önəm verilir. Bu sırada ölkənin malik olduğu su və quru ticarət yollarının həmişə işlək vəziyyətdə saxlanılmasına göstərilən dövlət qayğısını, alqı-satqı mərkəzləri olan bazarların bərpası və yenilərinin inşası, daha çox isə istər həmin bazarlarda, istərsə də bu və ya digər şəhərdə ixtisaslaşmış ticarət strukturlarının yaradılmasını sadalamaq olar.

Abbasilər Misirinin iqtisadi durumundan bəhs edən qaynaqlara görə sözügedən dövrdə ölkənin aqrar həyatında güclü bir canlanma və inkişaf vardı, şəhərlər sayca artır, genişlənir, adablaşırdı. Sənətkarlıq tərəqqi edir, əmək alətləri və vasitələri daha da təkmilləşirdi. Bütün bunların nəticəsində istər aqrar, istərsə də sənətkarlıq məhsullarının istehsalı və istehlakı yüksəlirdi. Təbiidir ki, sonuncu prosesin gerçəkləşməsi və tənzimlənməsində görüləcək tədbirlərin böyük hissəsi ticarətin - həm daxili, həm də xarici, payına düşürdü. Məhz bu hal da onun durumunun istehsal və istehlak səviyyəsinə uyğunlaşmağını diqtə edirdi. Başqa sözlə, ticarətin durumu istehsal və istehlakın səviyyəsinin, daha çox isə şəhər həyatı dinamikasının göstəricisi olurdu. Onun nəbzi, hər şeydən öncə, əmtəə istehsalı həcminin artımına müvafiq və münasib vururdu. Əmtəə istehsalı isə orta çağda əsasən sənətkarlıq fəaliyyəti üçün xarakterik olmuşdur. Bu səbəbdən, ticarət də, bir fəaliyyət növü kimi sənətkarlıqla yanaşı, onunla birgə və paralel, həm də daha çox şəhərdə baş verirdi. Onun mahiyyəti, bəsit şəkildə desək, bu və ya digər şəhərdə istehsal olunan sənətkarlıq məmulatlarının ehtiyac duyulan bir hissəsini ölkənin müxtəlif yerlərində, yəni daxili bazarda, müəyyən bir hissəsini isə ölkənin xariciində, yəni xarici bazarda satmaqdan ibarət idi. Ticarət, eyni zamanda, şəhər və kənd arasında xammalın və hazır məhsulların alqı-satqısını da özündə ehtiva edirdi. Yəni kəndə məxsus aqrar məhsulların və xammalların şəhərə və onun müvafiq sənətkarlıq mərkəzlərinə çatdırılması, eləcə də şəhərin sənətkarlıq məmulatlarının ehtiyac duyulan müvafiq kəndlərə çatdırılması da ticarət vasitəsilə həyata keçirilirdi (5, V, 394). Bu isə geniş mənada ölkə iqtisadiyyatının təməlini təşkil edən üç fəaliyyət sahəsinin: aqrar, sənətkarlıq və ticarət bölmələrinin birləşməsi və bütövləşməsi, sonucda ölkənin hər cür inkişafının rəhni demək idi. Biz başqa bir yazımızda Abbasilər Misirində aqrar və sənətkarlıq fəaliyyətləri haqqında müəyyən qədər bəhs etmişik. Əlavə edək ki, həmin sahələrdə

müşahidə olunan inkişaf ənənələri ölkənin ticarət həyatı üçün də xarakterdir və bu, bir sıra amillərdən irəli gəlirdi. Bunlardan Aralıq dənizi və Qırmızı dəniz sahillərində, eləcə də Nil çayı boyunca limanların olması, quru və su yolları şəbəkəsnin genişliyi, təhlükəsizliyin təmini, sənətkarlıq və ticarət mərkəzi olan şəhərlərin əlverişli coğrafi mövqeyi, başqa sözlə, onların çay və dəniz sahillərində yerləşməsi, birinin digəri ilə asan əlaqə saxlamasına imkan verməsi, yaxud ayrı-ayrı məşhur şəhərlərin, Tinnis və Dumyat kimi, bölgələrarası ticarətdə vasitəçi rol oynaması və s.-ni göstərmək olar. Asiya, Afrika və Avropa qitələrini birləşdirən quru və su yollarının Misirdən keçməsi də bu məsələdə az rol oynamırdı. Ən başlıcası isə, tarixin bütün dövrlərində Misiri idarə edən qüvvələr həmin yolların istifadə üçün lazımi səviyyədə olmasına ciddi maraq və qayğı göstərmişlər. Xüsusilə də, Qırmızı dənizi Nil çayı ilə birləşdirən və səhralardan keçən karvan yollarının yararlı halda saxlanılması, yol boyunca keşikçi məntəqələrinin qurulması, su quyularının qazılması, Qırmızı dəniz və Hind okeanı sahillərində dəniz quldurlarına qarşı mübarizə, sözügedən bölgədə yeni lövbər yerləri və yolların salınmasına böyük əhəmiyyət verilirdi. Bütün bunlar uzun müddət ərzində Misirdə ticarətin həm daxili, həm də xarici tərəqqi və yüksəlişi ritmini qoruyub saxlaya bildi. Misir böyük islam dünyasının bir üzvi parçasına çevrildikdən sonra ticarətin bütün göstəricilər üzrə daha irəliyə getməsi baş verdi. Qaynaqlarda yazılan: «Misirin fəzilətlərindən birisi odur ki, o, dünyanın bir böyük dəniz limanıdır. [Dünyanın] zənginlikləri onun sahillərinə daşınır və buradan Qulzum [limanı] vasitəsilə əl-Hərəmeynə (Məkkə və Mədinəyə-R.İ.), Ciddəyə, Omana, Hindistana, Çinə, San'aya, Ədənə, əş-Şəhrə (Hadramuta –R.İ.), Sində və Dəniz adalarına (İndoneziyaya –R.İ.); [Bütövlükdə] bir liman olan Tinnis, Dumyat və əl-Fərəma tərəflərindən Bizans ölkəsinə, Uzaq Frank torpaqlarına, Kiprə, Şam sahilləri və Suğurlara, İraq hüdudlarına; İskəndəriyyə limanı vasitəsilə Krit adalarına, Siciliyaya, [yenə də] Bizans ölkəsinə, Məğrib ölkələrinə; [başqa] bir liman [sayılacaq] Səiddən (Yuxarı Misirdən) Nubə, Bəccə və Həbəş ölkələrinə, Hicaza və Yəmənə aparılırdı» (14, I, 241; 11, I, 28). Qaynaqlardan gətirdiyimiz bu ifadələr ilk baxışdan sadəcə pafoslu və tərifli sözlərdən ibarət cümlələr kimi görünə bilər. Ancaq tam inamla söyləmək istərdik ki, onlar faktlara söykənən böyük gerçəkliklərdir və bu müddəanın həqiqiliyini aşağıda, haqqında danışılacaq mövcud şərtlər də təsdiqləyir.

Bilirik ki, təyyarənin kəşfinə qədər bütün dünyada hərəkət, yəni insanların yer dəyişməsi və onların yüklərinin daşınması, çağdaş anlamda daşımaçılıq fəaliyyəti, su və quru yolları vasitəsilə gerçəkləşirdi. Yolların meydana gəlməsi isə, hər şeydən öncə, hər bir ölkənin fiziki coğrafiyasından və həmin amildən ölkə insanının əqli və praktik cəhətdən yararlanmaq bacarığından asılıdır. Bu baxımdan Misirə gəlincə, o, yuxarıda qısaca deyildiyi kimi, lap qədimdən çoxşaxəli, abad və etibarlı quru yollara, ərazisini iki tərəfdən əhatəyə almış Aralıq dənizi və Qırmızı dənizdə, daxili su hövzələri Tinnis gölü və Nil çayında yetərincə inkişaf etmiş və müxtəlif təyinatlı su yollarına, eləcə də onlara məxsus naviqasiya sisteminə malik idi. Odur ki, bu sahədəki məlum məsələləri təkrar etməyərək yalnız sözügedən dövrdə xüsusi əhəmiyyətə malik məqamlara toxunmaq istərdik. Bunlardan biri mövcud yollar, istər su, istərsə də quru, şəbəkəsində Nil çayının böyük önəm daşıması idi. Onun da əsasında çay məcrası boyunca daşımaçılığın təhlükəsiz və sürətli aparılmasına xidmət edən əlavə infrastrukturların mövcudluğu dayanırdı. Bura çayın qolları, körfəzlər, kanallar və qolları, pontonlar və s. daxil idi. Onların sayəsində gəmilər daşıdıqları malları bəzən hətta

ticarət köşklərinin qapılarına qədər çatdıra bilirdi (13, 41). Və yaxud, İskəndəriyyə şəhəri adını daşıyan körfəz vasitəsilə Nil çayına çıxa bilir, çay yolu ilə ticarət mallarının ölkənin daxili bazarlarına və əksinə daşınmasını təşkil edirdi (10, 96). Bu baxımdan əhəmiyyətinə görə İskəndəriyyə körfəzindən heç də geri qalmayan və Tinnisi Nillə birləşdirən su yolunu da unutmaq olmaz. O, Tinnis gölündən kanallar vasitəsilə Fustata və Dumyata qədər uzanırdı (6, VIII, 463). Qeyd edək ki, qaynaqlarda Tinnis gölü – «buheyrə(t) Tinnis», həm də körfəz – «xəlic» adlanırdı. Bu hal «Əmir əl-möminin körfəzi»nə də şamildi. Belə ki, ondan kanal - qana(t) kimi də bəhs olunur və əslində bu daha doğrudur. Maraqlıdır ki, orta çağ ərəb tarixçiləri həmin körfəzin lap qədimdən Nil çayını Qırmızı dənizlə birləşdirən bir kanal olaraq qazıldığını və bütün dövrlərdə onun normal fəaliyyətinə əhəmiyyət verildiyini yazırlar (8, III, 302; 11, II, 143). Misiri işğal edən müsəlman ərəblər də belə etmişlər. Xəlifə Ömər (634-644) zamanında kanalın əsaslı şəkildə bərpasına başlanılmış və bu iş bütün sonrakı dövrlərdə də davam etdirilmişdir. Həmin vaxtdan da kanal xəlifənin şərəfinə Əmir əl-möminin körfəzi – «Xəlic əmir əl-möminin» adlandırılmışdır (7, 64). Başlanğıcını Fustat yaxınlığındakı Nildən götürən kanal çayın mənsəbində yerləşən Mənf şəhərinə qədər uzanır və oradan da Qırmızı dənizə qovuşurdu. Məqrizi onu ən mühüm ticarət yolu kimi qiymətləndirmişdir (11, II, 143). Müəllif onu da vurğulayır ki, kanalda kiçik çay gəmiləri üzürdü və onlar Qırmızı dənizə çatdıqda öz yüklərini oradakı iri gəmilərə boşaldır və lazımi yüklərlə geri dönürdülər. Eyni mənanlı məlumtları Suyuti də təkrarlamışdır (16, I, 195). Qaynaqlarda o da deyilir ki, ikinci Abbasi xəlifəsi Əbu Cəfər əl-Mənsur (754-775) da 762-ci ildə kanalın təmizlənməsi, təmiri və genişləndirməsi haqqında xüsusi fərman vermişdir (8, III, 302; 11, II, 143). Qeyd edək ki, bu iş bütün Abbasi valiləri dövrundə davam etdirilmiş və kanal Timsah gölü adlanan yerə qədər uzadılmışdır (4, 164; 16, I, 69).

Daxili ticarət mallarının daşınmasında quru yolları da az əhəmiyyət daşımırdı. Onu da qeyd edək ki, bu yollar Nil çayı – Qırmızı dəniz arası coğrafiyanı ehtiva edir, oradakı şəhərləri bir-biri ilə birləşdirir və sonucda su yolları ilə birləşirdi. Bu baxımdan Qırmızı dənizin cənubundakı Qulzum limanından başlanan və müxtəlif istiqamətlərə: 1. Asuana; 2. Qusa; 3. ölkənin güney suğurlarına; 4. bu üç bölgədəki şəhərlərə və kəndlərə; 5. ən başlıcası isə paytaxt Fustata uzanan, belə demək olarsa, ana yolu məxsusi qeyd etmək lazımdır. Ölkənin bütün coğrafiyasına yayılmış yollar ya ondan başlanır, ya da ona qovuşurdu (12, 233). Quru yollar şəbəkəsi boyunca da müəyyən infrastrukturlar vardı və fəaliyyət göstərirdi. Bunlardan bir qismi körpülərdən ibarət idi. Qaynaqlara görə, böyük körpülər mərkəzi hakimiyyət tərəfindən salınırdı və «əl-cusur əs-sultaniyyə» - dövlət körpüləri adlanırdı, kiçik körpülər isə yerli hakimiyyət tərəfindən inşa edilirdi və «əl-cusur əl-bələdiyyə» adlanırdı (11, II, 322-323; 12, 253). Quru yollarını kəsən çay və müxtəlif su hövzələri üzərindən keçmək üçün bərə, sal, ponton və s.-dən istifadə təcrübəsi geniş yayılmışdı.

Digər bir qisim tikili isə tamamilə və birbaşa daxili ticarətlə bağlı olan, özündə ticarət köşkü və sıralarını, emalatxana və ambarları, bəzən də yaşayış sahələrini ehtiva edən, «qaysariyyələr» – karvansaralar idi. Karvansaralada sənətkarların və tacirlərin yaşamaları halları da vardı və onlar istifadə etdikləri yerlərin haqlarını ödəyirdilər (11, II, 87, 89). Müəyyən qaysariyyələrdə – karvansaralarda konkret mallar satılırdı. Məsələn, qaynaqlarda xəlifə Hişamın (724-743) adı ilə tanınan «qaysariyyə»də Fustat parçalarının (4, 136), vali Əbd ül-Əzizin tikdirdiyi «qaysariyyə»də

ümumiyyətlə parçalar (4, 136), digər bir «qaysariyyə»də isə yalnız müxtəlif ip və kəndirlər (7, 562) satıldığı haqqında məlumatlar vardır.

Qaynaqlarda o da qeyd olunmuşdur ki, müsəlman Misirində qaysariyyələr – karvansaralar tikilməsinə dövlət səviyyəsində xüsusi maraq göstərilmişdir. Lap erkən islam dövründən başlayan bu ənənə istər Əməvi (661-750), istərsə də Abbasi (750-1258) valiləri (4, 136; 7, 562) tərəfindən davam etdirilmişdir. Tədqiqatımızın ehtiva etdiyi zaman kəsimindəTuluni hökmdarı Xumaraveyhin (884-896) yaxın dostlarından Əli ibn Muhəmməd əl-Əsədinin (1, V, 40), İxşidi hökmdarı Muhəmməd ibn Tuğcun (7, 562) (935-946) və onun türk ordu başçılarından Nəhrir əl-Əroğlunun (1, IV, 37, 38) qaysariyyələr–karvansaralar inşa etdirməsi də yazılı qaynaqlarda əksini tapan faktlardır. Bununla yanaşı, sözügedən dövrdə digər qaysariyyələrin-karvansaraların olduğunu da arxeoloji tədqiqatlar təsdiqləyir (15, 382).

Qaysariyyələr-karvansaralar adətən quru yollar üzərində və yaxud girişi və çıxışı olan yerlərdə tikilirdi. Ora təkcə ticarət deyil, həm də onunla bağlı müxtəlif əməliyyatları icra edən, daimi və müstəqil fəaliyyət göstərən insanların qərar tutduğu bir məkan idi. Onların da hamısı bütünlüklə daxili ticarətə, onun aramsız və mükəmməl fəaliyyətinə tacirlərin özləri və ya vəkilləri – təmsilçiləri, sərraflar və xırda istehsalçılar vasitəsilə xidmət edirdilər (2, II, 194). Təbiidir ki, sadalanan üç subyektin eyni zamanda və eyni məkanda cəmləşməsindən sürətli ticarət şəraiti yaranırdı. Bunun da sonucu gəlirlərin həmin sürətə müvafiq artması olurdu.

Deyilənlərə bunu da əlavə etmək istərdik ki, sözügedən hüdudlar çərçivəsində Misir tam və bütöv bir ticarət şəbəkəsini xatırladırdı. Şəbəkənin düyünləmə nöqtəsi isə bazarlar və onların yerləşdiyi şəhərlər idi.

Həmin dövrlərin bazarı (ərəbcə suq, cəmdə: əsvaq) təkcə alış-veriş, yəni ticarət yeri deyildi. O həm də sənətkarlığı da özündə ehtiva edirdi. Başqa sözlə, bazar istehsalın və istehlakın bir –birinə qovuşduğu mərkəz idi. Bazarlar iri və xırda ola bilərdi. İri bazarlar, bir qayda olaraq, iri şəhərlər üçün xarakter idi. Xırda bazarlar isə kəndlərdə yerləşirdi.

Təkcə Misir bazarları üçün deyil, ümumiyyətlə Xilafətin digər bölgələrindəki bazarlar üçün ümumi olan bir sıra cəhətlər vardı. Belə ki, bazar şəhərin ən başlıca və mühüm hissəsi sayılırdı. O, çoxlu ticarət və sənətkarlıq təyinatlı tikililərdən ibarət olurdu. Tikililərə aid idi: açıq və örtülü ticarət cərgələri, müxtəlif köşklər və dükanlar, hətta sənətkarlıq emalatxanaları. Onlar bir qayda olaraq müəyyən satış malları üzrə sıralanırdılar. Məsələn, suq əl-əslihə – silah bazarı, suq əl-həddadin – dəmirçilər bazarı, suq əl-əttarin – əttarlar bazarı və s. kimi. Bunlarla yanaşı, bazarlarda gündəlik istehsalk malları da satılırdı. Bazarların mühafizəsi və qorunması dövlət tərəfindən həyata keçirildi, onların fəaliyyətinə nəzarət isə ***muhtəsib*** adlanan məmurun işi idi. Bu xidmət növünün nə vaxt yaranması qəti məlum olmasa da, tədqiqatçılar onun Abbasilər dövründə geniş inkişaf və intişar etməsi qənatindədirlər. Muhtəsibin vəzifəsi qiymət, çəki və ölçüyə nəzarət etmək, aldatma, dələduzluq və əskik çəkmə hallarının qarşısını almaq idi (9, 309; 17, 83). O, bazardakı carçı və dəllalların yaxşı və təmiz insanlar olmasına çalışmalı, müəyyən idxal mallarının kimlər tərəfindənsə inhisara alınmasına yol verməməli (17, 231), alqı-satqı əməliyyatlarında əyintilərin qarşısını almaq üçün bazara satıcılar sırasından «arif» və ya «nəqib» adlanan səlahiyyətli şəxslər təyin etməli idi (17, 224).

Bazarın normal fəaliyyət göstərməsində mühafizə dəstəsinin başçısı (19, 240)

və «naqid» adlanan məmurlar da muhtəsib qədər məsuliyyət daşıyırdılar. «Naqid»in vəzifəsi istifadə olunan pulların dəyərini, keyfiyyətini, təmizliyini və çəkisini yoxlamaq idi (10, 136).

Bazarda qiymətlər tacirlər tərəfindən müəyyənləşdirilirdi. Dövlətin bu işə qarışmasına, hərb və aclıq dövrləri istina olmaqla, şəriət yol vermirdi (17, 227).

İrəlidə deyildiyi kimi, bazarlar təkcə şəhərlərdə deyil, kəndlərdə də mövcud idi. Bunlar xırda bazarlar idi və əsasən həftəaşırı, bəzən də səyyar fəaliyyət göstərirdi. Bu tipli bazarlar şəhərətrafı qəsəbələr üçün də xarakterik idi. Onu da xüsusi vurğulamaq istərdik ki, ümumi ticarət məkanında bazar ən qaynar nöqtə olsa da, bu sahədə fəaliyyət göstərən digər strukturların da gərəkli rolu və yeri vardı.

ƏDƏBİYYAT

1. İbn Dudmaq İbrahim. Əl-intisar li-vasitət aqd əl-əmsar, Bulaq, 1309h. 462 s.
2. Ş. D.Goitein. A Mediterranean Soctety / Univ-ty of California press, 1971, 462 s.
3. İbn Hövqəl. Əl-məsalik va-l-məmalk. Leyden: 1873, 450 s.
4. İbn əbd-əl Hakəm. Futuh Mısr va axbaruha, Leyden: 1920, 383s.
5. İbn Xəldun. Əl-Müqəddəmə, Əl-Qahira: 1930, 602 s.
6. Əl-İdrisi. Nuzhət əl-muştaq. fi ixtiraq əl-afaq. Leyden: 1866, 596 s.
7. Əl-Kindi. Kitab əl-vulat. Beyrut: 1908, 386s.
8. Əl-Qəlqəşəndi. Subh əl-aşa fi sinaət əl-inşa. Əl-Qahira: 1985, 482 s.
9. Əl-Qəzvini. Asar əl-biləd va axbar əl-ibad. Beyrut: 1961, 446 s.
10. Əl-Müqədəsi. Əhsən ət-təqasim fi mərifət əl-əqalim. Leyden: 1887, 580 s.
11. Əl-Məqrizi. Əl-məvaiz va-l-itibar fi zikr əl-xitət va-l-asar. Bulaq, 1270h. 434 s.
12. İbn Məmati. Kitab qəvavin əd-dəvavin. Əl-Qahira: 1943, 394 s.
13. Nasir Xosrov. Səfarnamə. Əl-Qahira: 1945, 258 s.
14. Ən-Nuveyri. Nihayət əl-ərəb fi funun əl-ədəb, əl-Qahira: 1983, 394 s.
15. Мец А. Мусульманский ренессанс. М.: Зарубеж.лит-ра, 1973, 473 s.
16. Safa Ali Muhəmməd. Mudun Mısr əs-sinaiyyə, Əl-Qahiqra: 2000, 385 s.
17. Əs-Süyuti. Husn əl-mühadirə fi axbar Mısr va-l-Qahira. Mısr: 1321h., 442 s.
18. Yaqut əl-Həməvi. Mucəm əl-buldan, Leyden: 1891, 802 s.
19. İbn əl-Uxuvvə. Məalim əl-qurbə fi əhkam əl-hisbə. Kəmbric: 1938, 296 s.
20. İbn Zulaq. Fəda'il Mısir ba-axbaruha va xavassuha. Əl-Qahira: 1999, 286 s.
21. Əl-Yəqubi. Kitab əl-buldan, Leyden: 1891, 760 s.

ВНУТРЕННЯЯ ТОРГОВЛЯ В АББАСИДСКОМ ЕГИПТЕ: ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК И КУПЛИ-ПРОДАЖИ

Р.И.ИСМАЙЛОВ

РЕЗЮМЕ

Статья посвящена рассмотрению инфраструктур, необходимых для нормального функционирования деятельности внутренней торговли Аббасидского Египта, в ней особое внимание уделяется анализу осуществляемых мер в сфере перевозок и купли-продажи. Среди них можно отметить заботу со стороны государства для поддержания в рабочем состоянии принадлежащих ему водных и сухопутных торговых путей, возрождению и строительству новых центров купли-продажи, коими являлись базары, в особенности же созданию структур специализированной торговли в самих этих базарах или в различных городах.

INTERNAL TRADE IN ABBASIDS' EGYPT: ORGANİZATİON OF TRANSPORTATİON AND PURCHASE-SALE

R.I.ISMAYILOV

SUMMARY

The article deals with the infrastructures necessary for normal activity functioning of the internal trade in Egypt and focuses on the analysis of the taken measures in the fields of transportation and purchase-sale. State care for constant functioning of marine and highway trade roads, restoration and construction of new purchase – sale centers, establishment of specialized trade structures in different cities as well as in the markets are among these measures.