

UOT 94(3)**SƏFƏVİLƏR DÖVRÜNDƏ TİCARƏTİN İNKİŞAFINDA
KARVANSARALAR VƏ KARVAN YOLLARININ ROLU**

N.M.SÜLEYMANOV
Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti
nizamisuleymanov@mail.ru

XVI-XVII əsrlərdə Səfəvi dövlətində daxili ticarətin və beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin inkişafında karvansaralar və karvan yolları mühüm rol oynayır. Səfəvi şahları daxili və xarici ticarətin inkişafına xüsusi qayğı göstərir, gömrük və vergilərin azaldılması istiqamətində görülən tədbirlərlə bərabər karvan yollarının təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, karvan yollarının abadlaşdırılması, yeni yollar çəkilməsi, karvansaralar tikdirilməsi sahəsində tədbirlər həyata keçirir. Bu tədbirlər ölkədə ticarətin inkişafında az rol oynamırdı. Məqalə də məhz bu məsələləri əhatə edir.

Açar sözlər: karvansara, ticarət, səyyahlar, iqtisadi əlaqələr, karvan yolları, tacir

Səfəvilər dövründə ticarət ölkə iqtisadiyyatının çox mühüm və gəlirli sahələrindən biri olduğundan, dövlət daxili ticarət məsələlərinə və xarici iqtisadi əlaqələrin inkişaf etdirilməsinə xüsusi diqqət yetirirdi. I Şah İsmayılın ölkənin daxili ticarətin inkişafına və xarici ticarət əlaqələrinin genişlənməsinə mane olan vergi və gömrük rüsumlarının azaldılması sahəsində gördüyü tədbirlər, I Şah Təhmasib tərəfindən tamğa vergisinin ləğv edilməsi, I Şah Abbasın yerli tacirlərə və daxili ticarətə himayədarlıq siyasəti ticarətin inkişafına müsbət təsir göstərmişdi. S.M.Onnullahi I Şah Abbasın (1587-1629) vergi siyasətinin daxili və xarici iqtisadi əlaqələrə göstərdiyi təsir haqqında ətraflı məlumat verərək göstərir ki, vergi siyasəti ilə yanaşı, karvan yollarının təhlükəsizliyi ilə bağlı tədbirlərin həyata keçirilməsi də ölkənin xarici iqtisadi əlaqələrini xeyli gücləndirmişdi (1, 150).

I Şah Abbasın ticarətin inkişafına himayədarlıq siyasəti karvan yollarının təhlükəsizliyinin təmin edilməsinin təşkili və yolların abadlaşdırılması işinə qayğı göstərməsi, karvansaralar tikdirməsi, quldurlara qarşı amansız mübarizə aparması və yeni yollar çəkdirməsi ilə ifadə olunurdu. O, Xəzər dənizi sahilı boyunca Mazandarana qədər 270 km. uzanan çinqıl və sal daşlar döşənmiş

yollar çəkdimişdi (2, 184). Bununla bağlı İsgəndər bəy Münşi yazırdı ki, ölkənin yollarında gediş-gəliş olduqca çətin idi. Şah Abbas hakimiyyətə gəldiyi ilk gündən bu çətinliklərlə maraqlanmağa başladı. O, əvvəlcə yolkəsənlərin kimliyini müəyyən etdi. Sonra onların başçılarını tutdurdu, bəzilərini tərbiyə edərək bağışladı, bəzilərini isə cəzalandırdı. Məmaliki-Məhrusədə yolların təhlükəsizliyini təmin etdi (3, 1104).

Tavernye ilk avropalı səyyahdır ki, karvansaralar haqqında geniş məlumat verir. O, yazır ki, karvansaralar Şərqi ölkələrinin mehmanxanalarıdır və bizim mehmanxanalardan xeyli fərqlənir. Karvansaralar adətən birmərtəbəli və dördküncü binadan ibarətdir. İki mərtəbəli karvansara binalarına nadir hallarda rast gəlmək olur (4, 122).

Fransız səyyahı Şarden də Səfəvilər dövlətində karvansaralar haqqında geniş və maraqlı məlumat vermişdir. Şarden yazır: “Karvansaralar böyük binalardan ibarətdir ki, müsafirlərin və gəlib-gedənlərin qalması üçün nəzərdə tutulmuşdur (5, c. II, 267) Şarden şəhər karvansaraları haqqında da məlumat verir. Onun yazdığına görə, şəhər karvansaraları iki cürdür: “Onların bir hissəsi sərnəşin və zəvvarlara məxsusdur ki, pul vermədən camaat onlardan istifadə edir: Digər hissəsi isə xeyli gözəl və rahat binalardan ibarətdir ki, möhkəm və yaxşı qapısı olan xeyli müxtəlif hücrələri vardır. Lakin bu mənzillərin əksəriyyəti tacir və alverçilər tərəfindən tutulduğu üçün bu fəsillərdə həmin yerlərdə sakin olmaq üçün gündə 1-2 su xərcləmək gərəkdir (5, c.II, 271) Şardenin verdiyi məlumata əsasən karvansaraların bir hissəsi xalisədir, yəni şəhə məxsusdur, bir hissəsi isə müxtəlif şəxslərə məxsusdur.

Ölkədaxili iqtisadi əlaqələr karvan yolları və yolkənarı karvansaraların qorunub saxlanması və normal fəaliyyət göstərməsindən daha çox asılı idi. Bunun üçün isə kifayət qədər vəsait tələb olunurdu. Fransa səyyahı və elçisi Jan Batisit Tavernye yazır ki, Naxçıvan yaxınlığında Araz çayı üzərində körpü var idi. Bu körpüyə şəhərin maliyyə idarəsinin mübaşiri nəzarət edir və oradan keçən karvanlardan rəhdari (gömrük rüsumu) toplayırdı. Körpüdən keçib şəhərə daxil olmayan karvanın hər dəvə yükündən 10 abbası alırdılar. Bu pul yolların təhlükəsizliyi və qorunmasına sərf edilirdi. Ölkənin bütün bölgələrində açılıb baxılmadan karvan yüklərindən eyni qaydada rəhdari alırdılar. Hər bir əyalətin hakimi mövcud qanunlara görə öz ərazisindən keçən ticarət karvanları üçün məsuliyyət daşıyırdı. Əyalət hakimi oğurlanmış malın dəyərini ödəməli idi. Buna görə də ölkə miqyasında karvan yolları təhlükəsiz idi. Ticarət yolları ilə təkbaşına da istənilən yerə sərbəst mal aparmaq mümkün idi (4, 61-62).

Hər bir əyalət hakiminin öz ərazisindən keçən ticarət karvanlarına görə məsuliyyət daşması dövrün səyyah gündəliklərində əksini tapmışdır. Şardenin verdiyi məlumata görə, 1675-ci ildə 2 min nəfər tacirə məxsus böyük bir karvan İsfahandan Hindistana gedərkən Qəndaharda quldurlar tərəfindən qarət olunmuşdur. Karvanı 200 nəfər silahlı əsgər qorusa da, yaxşı silahlanmış 500 nəfərlik quldur dəstəsinin öhdəsindən gəlmək mümkün olmamışdır. Zərərçəkənlərin çoxunun hind tacirləri olduğunu qeyd edən səyyah onlardan 60 nəfəri-

nin qərarət nəticəsində 300 min түмән itirdikləri halda şah (Süleyman) şikayət etmişdir. Fransa pulu ilə bu 13 milyon 500 min livr demək idi (5, c. II, 324-325). Şarden bu hadisəni genişliyi ilə təsvirini verib qeyd edir ki, Qəndəhar hakimi bu hadisə ilə əlaqəli olub, məsuliyyət daşıyırdı. Şah əmr etdi ki, onun qollarına dəmir qandal vurub, İsfahana gətirsinlər (5, c. II, 324-325).

Qeyd etmək lazımdır ki, XVI-XVII əsrlərdə Azərbaycan Səfəvi dövlətində daxili bazarların təşəkkülü prosesi güclənmişdi. Bu dövrdə şəhər və qəsəbələrin əsas ticarət obyektləri çarşı, Qeysəriyyə və karvansaralar idi. Haqlı olaraq, orta əsrlər şəhər həyatının görkəmli tədqiqatçısı S.M.Onullahinin göstərdiyinə görə, karvansaraları da ticarətlə bağlı müəssisələr saymaq olar. Şəhərlərdə karvansaraların sayı ticarətin inkişafını müəyyən edirdi. Karvansaraların çoxunu şahlar tikdirirdi və belə karvansaralar xassəyə (şah sülaləsinə) məxsus müəssisələr sayılırdı. Karvansaralar şəhərlərin bazarları və giriş qapıları yaxınlığında yerləşirdi (1, 140).

Avropa tacirləri və səyyahlarının gündəliklərində şəhərdaxili karvansaralarla yanaşı, şəhərlərarası karvan yolları üzərindəki karvansaralar haqqında çox qiymətli məlumatlar vardır. İspaniya kralı III Filipp tərəfindən səfəvi məmləkətinə göndərilən Don Qarsiya de Silva adlı səfir 1617-1618-ci illərdə Hörmüz, Lar, Kaşan, Şiraz, Qum, Qəzvin şəhərlərində olmuş və şəhərlərarası karvan yolları üzərində inşa edilən karvansaralar haqqında öz gündəliyində çox qiymətli məlumatlar vermişdir. O, Lar əyalətindən keçən karvan yolu üzərində Kəci adlanan karvansaranın və Larla Şiraz arasındakı ərazilərdə yerləşən türkman obaları yanında isə başqa bir karvansaranın olduğunu göstərmişdir (6, 73,89). İtaliyalı Puetro della Valle isə 1619-cu ildə Qəzvin yaxınlığında karvan yolu üzərindəki Bəyim adlı geniş bir karvansarada gecələdiyini və bu karvansaranın I Təhmasibin qızı Zeynəb Bəyim tərəfindən tikildiyini qeyd etmişdir (7, 434-435). 1623-cü ildə səfəvi ölkəsinə gələn rus taciri Fedot Kotov isə yazırdı ki, Şabranla Şamaxı arasında karvan yolundakı 3 karvansaranın hər biri möhkəm və yaxşı daş tikililərdir və onların anbarları, tövlələri də vardır (8, 72).

1636-cı ildə Dərbənd-Şamaxı quru yolu ilə Azərbaycana gələn Holşteyn (alman) elçisi Adam Oleari isə Niyazabadla Şamaxı arasında Beşbarmaq adlı yerdə hər divarının uzunluğu 42 addım olan kvadrat şəkilli karvansaranın olması haqqında məlumat vermişdir (9, 456).

Qeyd etmək lazımdır ki, karvan yolları üzərində elçi, qasidlər və tacirlər üçün inşa olunmuş karvansaraların fəaliyyəti ölkə daxilində iqtisadi əlaqələrin inkişafı səviyyəsinin əsas göstəricilərindən biri sayıla bilər. Təbriz 1585-ci ildə osmanlılar tərəfindən tutulduqdan sonra aparılan sayım zamanı təkcə bu şəhərdə 200 karvansara rəsmən qeydiyyatata alınmışdır (10, 65).

Alman alimi Adam Oleari ölkənin iqtisadi həyatında xüsusi rolu olan karvansaraları ticarət birjaları adlandırmışdır (9, 584). Göründüyü kimi, XVI-XVII yüzilliklərdə ölkənin mühüm ticarət mərkəzləri olan şəhərlərdə və karvan yollarının kənarlarında tacirlərin gecələməsi, mallarının yerləşdirilməsi, saxlanması və qorunması üçün xüsusi karvansaralar tikilirdi. Rusiya taciri T.A.Ko-

tov 1623-cü ildə Azərbaycanda olarkən Şamaxıda 7, Ərdəbildə 20, İsfahanda 100 karvansara (8, 72, 73, 78, 86), Osmanlı səyyahı Evliya Çələbi Mərənddə 3, Təbrizdə 200, Marağada 40, Xoyda 7 karvansara (11, 24, 39, 47) olduğunu qeyd etmişlər.

Adam Oleari Şamaxı şəhəri haqqında qeydlərində göstərirdi ki, şəhərin cənub tərəfində bir neçə üstü örtülü küçədən ibarət bazar və bu bazarda ayrı-ayrı tacirlərə məxsus dükənlər vardır. Bu dükənlərdə hər cür mal, naxışlı ipək parça, ipək, qızıl və gümüş məmulatları, ox, yay, qılınc, hər cür başqa əl işləri olur ki, bütün bunları ucuz qiymətə almaq mümkündür. Elə bu bazarda hər birinin ayrıca girişi, mənzili olan, xarici tacirlərin öz malları ilə topdansaş ticarəti etdikləri iki dənə anbar binası, yaxud ticarət evi də vardır. Bu ticarət evi, yaxud karvansaralardan biri şah karvansarası adlanır və buraya rus tacirləri yerləşirlər. onlar qalay, mis, yumşaq dəri, samur xəzi satırlar. İkincisi ləzgi karvansarası adlanır və burada çərkəz tatarları at, əsir və s. satırlar (9, 554).

Adam Olearidən xeyli sonra, 1671-ci ildə Şamaxıda olmuş hollandiyalı Yan Streysin şəhərin ticarət həyatı və karvansaraları haqqında verdiyi məlumatlar alman səyyahının məlumatlarını təsdiq edərək tamamlayır. Y. Streys yazırdı ki, Şamaxı şəhərinin cənub hissəsində böyük bazar var və burada çoxlu dükən və dükəncilərin yerləşdiyi üstüörtülü, yaraşıqlı cərgələr vardır. Bu dükənlərdə xəz, ipək, pambıq parça, qızıl və gümüş saplarla işlənmiş örpəklər, qılınc və başqa sənətkarlıq məhsulları satılır. Bazarda ayrı-ayrı girişləri, çoxlu dükənləri olan iki böyük karvansara da vardır ki, buraya başqa ölkələrdən əcnəbi tacirlər gəlir və öz mallarını satırlar. Onlardan biri şah karvansarası adlanır. Bu karvansara daha çox rus tacirlərinin dayanacağıdır. Onlar burada mis, qalay, neft, samur xəzi və digər mallarını mübadilə edirlər. O biri isə ləzgi, yaxud da tatar karvansarası adlanır. Bura dağıstanlılar və tatarlar gəlir, onlar bir-birindən, daha çox ruslardan oğurladıqları kişi, qadın və uşaqları, həmçinin atları satırlar. Bura həm də çoxlu yəhudi taciri adyal və çit örpəklər gətirirlər (12, 245).

Şəhərlərdəki karvansaralar ticarət mərkəzləri idi və burada başqa ölkələrdən gəlib yerləşmiş tacirlər topdansaş ticarəti ilə məşğul olurdular. Həmin karvansaralarda hər bir tacir “hücrə” adı ilə məlum olan mənzil kirayə edir və ondan kontor (idarə) kimi istifadə edirdi. Onun malı da həmin karvansaranın anbarında yerləşdirilirdi. Şəhərdaxili karvansaralar karvan yolları üzərində yerləşən yolüstü karvansaralardan fərqlənirdi. Yolüstü karvansaralarda tacir və ya hər hansı yolçu sadəcə olaraq gediş-gəliş zamanı mənzilbaşına çatmaq üçün yerləşib qalırdı. Ancaq şəhərdaxili karvansaralar topdansaş mərkəzləri kimi fəaliyyət göstərirdi. Belə karvansaralarda mal sahibləri aylarla, illərlə yaşayır və alqı-satqı işləri ilə məşğul olurdular.

Evliya Çələbi Təbriz şəhərindəki Zibeydə, Şah Cahan, Şah İsmayıl, Pırbudaq, Şahi-Cahan qızı Aləmşah karvansaralarının (13, c. II, 251) adlarını çəkərək onların məşhur olduğunu bildirmişdir. Səyyahın, adlarını gündəliyində qeyd etdiyi karvansaralar faktiki olaraq ticarət mərkəzləri idi.

Şardenin qeydlərinə görə Təbriz şəhərində XVII əsrin 70-ci illərində 15 min ev, 15 min dükan və 300 karvansara var idi ki, onlardan bəziləri öz yaraşığına və böyüklüyünə görə digərlərindən seçilirdi. Həmin karvansaraların hər birində eyni vaxtda 300 nəfər qala bilərdi (5, c.II, 403-404). Təbrizdən sonra Səfəvilərin paytaxtına çevrilmiş Qəzvin şəhərində olmuş Şarden yazır ki, burada 12 min bağlı-bağçalı ev var və əhalisinin sayı 100 min nəfərdir. Şəhərin ən yaraşılıq yeri şah meydanı adlanır. Qəzvinin karvansaraları, yəni ümumi mehmanxanaları diqqəti cəlb edir. Bu karvansaralar cah-cəlallı və yaraşılıq imarətlərdir. Şah karvansarası 250 hücrəyə (otağa) və iki giriş qapısına malikdir. Giriş qapılarının hər birinin yanında hər cür bahalı mallar satılan dükanlar cərgəsi vardır.

Beləliklə, XVI-XVII əsrlərdə mövcud olmuş çoxsaylı və müxtəlif formalı bazarların, karvansaraların və digər ticarət müəssisələrinin fəaliyyəti haqqında çoxsaylı mənbələrin təhlili Azərbaycan Səfəvi dövlətinin iqtisadi inkişafı, daxili və xarici ticarətin ümumi səviyyəsi haqqında təsəvvür yaratmağa imkan verir.

ƏDƏBİYYAT

1. Onullahi S.M. XIII-XVII əsrlərdə Təbriz şəhərinin tarixi. Bakı: Elm, 1982, 279 s.
2. Иванов М.С. История Ирана. М.: Московский Университет, 1977, 487 с.
3. İsgəndər bəy Münşi Türkman. Tarix-i aləm aray-i Abbasi. Cəld əvvəl və devvom.Tehran: Çap Qolşən, cild II, h. 1350, 1- 607; 607-1235 s.
4. Səfərname-ye Tavernye. Tərcümə-ye Əbu Turab Nuri. İsfahan: Çapxanə-ye Pərvin, h. 1336, 719 s.
5. Səfərname-ye Şarden. Tərcümə-ye Məhəmməd Abbasi. Tehran: Entəşarate Əmir Kəbiri, h. 1366, II c. 464-912 s.
6. Səfərname-ye Don Qarsiya de Silva. Tərcümə-ye Qolamrza Səmia, Tehran çapxanə-ye Kətibe, h. 1363, 530 s.
7. Səfərname-ye Puetro della Valle. Tərcümə-ye Şaəddin Şəfa. Tehran, Şeirkət Entəşarate Elmi və fərhəngi, h. 1348, 483 s.
8. Хожделение купца Федота Котова в Персию. М.: Восточная литература, 1958, 110 с.
9. Адам Олеарий. Подробное описание путешествия Гоштинского посольства в Москву и Персию в 1633, 1636 и 1639 годах. Пер. с немец П. Барсова, М.: Университетская типография, 1870, 1033 с.
10. Ибрахим Эфенди Печеви. История. Перевод с турецкого языка З.М.Бунятова, Баку: Элм, 1988, 100 с.
11. Evliya Çələbi. Səyahətnamə. Türk dilindən işləyəni və şərhlərin müəllifi tarix elmləri doktoru, professor Seyidağa Onullahi, Bakı: Azərbaycan Dövlət nəşriyyatı, 1997, 87 s.
12. Стрейс Я.Я. Три путешествия. Пер. с немецкого на русского Э.Бородиной, М.: ОГИЗ-СОЦЭКГЗ, 1935, 415 с.
13. Evliya Çelebi. Seyahatnamasi. II cild, İstanbul: Kardeş matbaası, h. 1314, 466 s.

**РАЗВИТИЕ КАРВАНСАРАИ И КАРАВАННЫХ ПУТЕЙ
В РАЗВИТИИ ТОРГОВЛИ В ПЕРИОД СЕФЕВИДОВ**

Н.М.СУЛЕЙМАНОВ

РЕЗЮМЕ

Развитие карвансараи и караванных путей в развитии торговли XVI – XVII веках в период Сефевидов, были исследованы из первоисточников и по дневникам путешественников. В этих годах были отремонтированы старые карвансараи и дороги, построены новые. Также обеспечивалась безопасность на дорогах.

Ключевые слова: карвансараи, торговли, путешественники, экономические связи, караванные пути, торговец.

**THE ROLE OF CARAVANSARAIS AND CARAVAN ROUTES
IN THE DEVELOPMENT OF TRADE DURING THE SEFEVIDS REIGN**

N.M.SULEYMANOV

SUMMARY

The paper studies the role of caravansarais and caravan routes in the development of trade in the XVI - XVII centuries based on primary sources and travellers' blogs.

Key words: Caravansarai, trade, travelers, economic ties, caravan routes, merchant.