

Վ.Լ.ՓԱՓԱԶՅԱՆ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ
ԱՌԵՎՏՐԱԿԱՆ ՈՒՂԻՆԵՐԸ
ՄԻԶԱԶԳԱՅԻՆ
ԱՌԵՎՏՐԻ ՈԼՈՐՏՈՒՄ
XVI-XVII ԴԴ.

ԵՐԵՎԱՆ





АКАДЕМИЯ НАУК АРМЯНСКОЙ ССР
ИНСТИТУТ ИСТОРИИ

В. А. ПАПАЗЯН

ТОРГОВЫЕ ПУТИ АРМЕНИИ
В СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ
ТОРГОВЛИ В XVI—XVII ВВ.

ИЗДАТЕЛЬСТВО АН АРМЯНСКОЙ ССР
ЕРЕВАН

1990

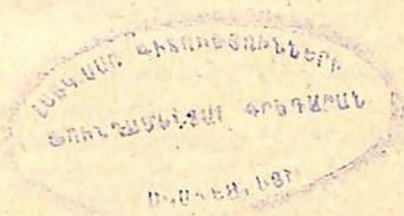
RECEIVED

ՀԱՅԿԱԿԱՆ ԽՍՀ ԳԻՏՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԱԿԱԴԵՄԻԱ
ՊԱՏՄՈՒԹՅԱՆ ԻՆՍՏԻՏՈՒՏ

Վ. Հ. ՓԱՓԱԶՅԱՆ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԱՌԵՎՏՐԱԿԱՆ ՈՒՂԻՆԵՐԸ
ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԱՌԵՎՏՐԻ ՈԼՈՐՏՈՒՄ
XVI—XVII ԴԴ.

A II
81441



*Տպագրվում է ՀԽՍՀ ԳԱ պատմության ինստիտուտի
գիտական խորհրդի որոշմամբ*

*Պատասխանատու խմբագիր՝
պատմական գիտությունների դոկտոր Վ. Ա. Բալբուրդյան*

*Գիրքը հրատարակության է երաշխավորել
գրախոս՝ պատմական գիտությունների դոկտոր Հ. Մ. Նզանյանը*

Փափագյան Վ. Հ.

**Փ 311 Հայաստանի առևտրական ուղիները միջազգային առևտրի
ոլորտում XVI—XVII դարերում** / [Պատ. խմբ.՝ Վ. Ա. Բալ-
բուրդյան]; ՀԽՍՀ ԳԱ Պատմ. ին-տ.—Եր.: ՀԽՍՀ ԳԱ հրատ.,
199. — 195 էջ նկ. 3 թ. նկ.

Աշխատությունում քննության է ենթարկվում միջազգային առևտրի
այն վճռորոշ ժամանակաշրջանը, երբ աշխարհագրական մեծ հայտնա-
գործություններից և թուրքական նվաճումներից հետո Արևելքի և Արևմուտ-
քի առևտրատնտեսական հարաբերությունների իրացման համար առաջա-
ցել էին նոր պայմաններ: Վեր է հանվում հայ վաճառականության գերը
Իրանի, Թուրքիայի, Ռուսաստանի և Արևմտյան Սկրոպայի երկրների առև-
տրական հարաբերությունների ոլորտում: Վերլուծության են ենթարկվում
Հայաստանի առևտրական ուղիները, առևտրական հարկերն ու մաքսերը,
ճանապարհների պաշտպանության համակարգը:

Մենագրությունը նախատեսված է մասնագետների և ընթերցող լայն
շրջանների համար:

Փ $\frac{0503020913}{703(02)-90}$ 25—89

ԳՄԴ 63 3 (25) 43

ISBN 5—8080 0029—7

© Հայկական ԽՍՀ ԳԱ հրատարակչություն, 1990

Ն Ե Ր Ա Մ Ո Ւ Թ Յ Ո Ւ Ն

Վերջին մի քանի տասնամյակների ընթացքում և՛ խորհրդային, և՛ արևմտյան պատմագիտության մեջ նկատվում է հետաքրքրության կրտսի աճ Արևելքի և Արևմուտքի առևտրատնտեսական հարաբերությունների պատմության նկատմամբ: Հատկապես մեծ ուշադրություն է նվիրվում այս հարաբերությունների հանգամանալից ուսումնասիրմանը՝ ուշ միջնադարի ժամանակաշրջանում: Սա միանգամայն հասկանալի և բացատրելի երևույթ է, եթե նկատի ունենանք այն իրողությունը, որ այս դարաշրջանում Արևելք-Արևմուտք հարաբերությունները բուռն զարգացման ուղու վրա էին՝ կապված աշխարհագրական մեծ հայտնագործությունների և, որպես դրա հետևանք, համաշխարհային շուկայի ընդլայնման ու առևտրական կապիտալի արագ զարգացման հետ: Արևելքի և Արևմուտքի առևտրատնտեսական, ինչպես և քաղաքական հարաբերությունների զարգացումը մեծ չափով պայմանավորված էր նաև Մերձավոր և Միջին Արևելքում երկու հզոր պետությունների՝ Օսմանյան կայսրության և Սեֆյան պետության պատմական թափերակամ իշխելու հետ: Այս հարաբերությունների համակարգում իր ուրույն և անչափ կարևոր տեղն ունեւ Հայաստանը՝ շնորհիվ իր աշխարհագրական դիրքի և հայ վաճառականության ակտիվ գործունեության: Գտնելով Արևելքն ու Արևմուտքը կապող ցամաքային առևտրական ուղիների հանգույցակետում, Հայաստանը հնագույն ժամանակներից ի վեր կապող օղակի դեր էր խաղում միջազգային ապրանքափոխանակության մեջ: Ըստ որում, հակառակ լայն տարածում ստացած կարծիքի, այս դերը ուշ միջնադարում ոչ միայն չէր նվազել, այլև դարձել էր ավելի կարևոր:

Ուշ միջնադարի դարաշրջանի միջազգային առևտրի համակողմանի ուսումնասիրությունից անբաժանելի է ցամաքային առևտրական ուղիների ուսումնասիրությունը, քանի որ այս ուղիներով էր իրականացվում Արևելքի և Արևմուտքի առևտրատնտեսական հարաբերությունների խոշոր մասը: Սրանից բացի, ցամաքային առևտրական ուղիները ծառա-

յում էին որպէս տարբեր պետական միավորումների, շրջանների, քաղաքների և գյուղերի քաղաքական, տնտեսական և մշակութային կյանքի կապող երակներ: Հանրահայտ է նաև, որ ինչպէս տնտեսական հարաբերությունների, այնպէս էլ տարբեր ազգերի ու ժողովուրդների մշակութային կապերի և փոխադարձ ազդեցությունների ուսումնասիրությունը սերտորեն կապված է ցամաքային առևտրական ճանապարհների ուսումնասիրության հետ: Այս առևտրական ուղիների վրա էին տեղի ունենում տարբեր ազգերի ու ժողովուրդների շփումներն ու դադափարական և մշակութային փոխազդեցությունները, ավանդների ու սովորույթների բախումները: Մինչդեռ ուշ միջնադարի առևտրա-քաղաքական կյանքի ուղիների ուսումնասիրությունը առ այսօր, փաստորեն, դուրս է մնացել ուսումնասիրողների տեսադաշտից: Եվ սա այն դեպքում, երբ ուշ միջնադարում Մերձավոր և Միջին Արևելքի երկրների քաղաքական, տնտեսական և մշակութային կյանքում ցամաքային առևտրական ճանապարհները ոչ միայն իրենց դերը չէին կորցրել, այլև որոշ երկրների համար առանձնահատուկ նշանակություն էին ձեռք բերել:

Մերձավոր և Միջին Արևելքի երկրների առևտրական հարաբերությունները Արևմտյան Եվրոպայի երկրների հետ, որոնք հայտնի են որպէս «Լեանտյան առևտուր», բազմիցս լուսաբանվել են գիտական գրականության մեջ: Ուսումնասիրողները միաբերան այն տեսակետն են հայտնել, որ այդ առևտուրը հավասարապէս կարևոր նշանակություն ունի և՛ Արևելքի, և՛ Եվրոպայի երկրների համար: Հետաքրքրությունն այս հարցի նկատմամբ շփուլացավ նաև Վ. Հեյդի «Լեանտյան առևտրի պատմություն» հիմնարար ուսումնասիրությունից հետո¹: Հարկ է նկատել, որ այս աշխատությունը զգալի ազդեցություն ունեցավ հետագա ուսումնասիրողների վրա, որոնք, սակայն, տեսան նրա թերությունները, մասնավորապէս արևելյան աղբյուրների թերի օգտագործումը: Բացի այդ, նյութի մեծ ծավալը և քննարկվող հարցերի բարդությունները թույլ չտվեցին Վ. Հեյդին անհրաժեշտ ուղադրություն նվիրել Լեանտյան առևտրում առանձին երկրների դերին, ինչպէս նաև այդ առևտրի զարգացմանը և անկմանը XVI—XVIII դդ.: Մինչդեռ, ինչպէս իրավացիորեն նկատել է վրաց պատմաբան Մ. Ի. Տիկաձեն, ժամանակակից ուսումնասիրողը, հենվելով արևմտյան և արևելյան աղբյուրների շարունակ աճող թվի վրա, կարող է ոչ միայն պատկերացում կազմել

¹ Մենք օգտվել ենք ֆրանսերեն թարգմանությունից. W. Heyd, Histoire du commerce du Levant au Moyen-Age, t. 1—2, Amsterdam, 1967.

Լեանտյան առևտրի վերաբերյալ՝ որպես միջազգային երևույթի, այլև շաղկապել այն առանձին երկրների ներքին պրոցեսների հետ և պարզաբանել այդ առևտրի որոշակի սոցիալ-տնտեսական հետևանքները։ Դրա հետ մեկտեղ անհրաժեշտություն է առաջանում վերանայելու Վ. Հեյդի այն տեսակետները, որոնք վերաբերում են Լեանտյան առևտրի անկման ժամանակին և պատճառներին, քանի որ նրա աշխատությունից հետո ինչպես արտասահմանում, այնպես էլ մեզ մոտ լայն տարածում ստացավ այն տեսակետը, որ XV դարի վերջի աշխարհագրական մեծ հայտնագործություններից և, հատկապես, Թուրքերի կողմից Սիրիայի և Եգիպտոսի նվաճումից հետո (1516—1517 թթ.) հին ցամաքային տարանցիկ ուղիները կորցրեցին իրենց նշանակությունը, և Լեանտյան առևտուրն անկում ապրեց²։

Բանն այն է, որ Վ. Հեյդի առաջ քաշած այս տեսակետներն իրենց «հիմնավորումն» ու «խորացումը» ստացան հետագա ուսումնասիրողների կողմից, ինչում իր վճռորոշ դերն ունեցավ հանրահայտ այն իրողությունը, որ բազմիցս հանդիպում է յուրաքանչյուր ուսումնասիրողի, երբ ամեն մի սխալ իր հետևից բերում է սխալների մի ամբողջ շղթա, որոնք միմյանց համար ծառայում են որպես հենարան։ Վերահիշյալ կարծիքն իր արտահայտությունն է գտել միջին դարերի պատմության համարյա բոլոր դասագրքերում, հանրագիտական հրատարակություններում և առանձին ուսումնասիրություններում։ Ծիշտ է, ներկայումս, Մ. Ի. Տիկաձեի բնորոշմամբ, խորհրդային պատմագիտության մեջ նկատվում է աստիճանական հեռացում այս սխալ տեսակետից³։

Ստորև մենք առիթ կունենանք համոզվելու, որ այժմ վերոհիշյալ տեսակետը ժխտվում է նաև արևմտյան պատմագիտության կողմից։

Ներկա ուսումնասիրության հիմքում ընկած է Հայաստանի առևտրական ուղիների, մասնավորապես, Թավրիզ-Հալեպ և Թավրիզ-Ջմյուռնիա միջազգային տարանցիկ առևտրի մայրուղիների Հայաստանով անցնող հատվածների և հայ վաճառականության այս ճանապարհներով իրականացվող գործունեության համակողմանի քննարկումը։ Խնդրո առարկա ժամանակաշրջանում Հայաստանը գտնվում էր Սեֆյան Իրանի և օսմանյան Թուրքիայի տիրապետության տակ։ Այդ իսկ պատճառով ուսումնասիրվող խնդիրները փորձել ենք լուծել և դրանց պատասխանները տալ՝ կապելով դրանք Իրանի և Թուրքիայի առևտրա-

2 М. И. Тикадзе, Левантийская торговля и города Сирии в XVI—XVIII вв., История и экономика арабских стран, М., 1977, с. 122.

3 Տե՛ս նույն տեղում։

տնտեսական հարաբերությունների հետ: Հատկապես մեծ ուշադրություն է դարձված Սեֆյան պետության արտաքին առևտրի ուսումնասիրությանը, ինչը բացատրվում է Արևելյան Հայաստանի իրանական գերիշխանության տակ գտնվելու իրողությամբ: Հայտնի է, որ հենց Արևելյան Հայաստանի վաճառականությունն էր հիմնականում իրականացնում Սեֆյան պետության արտաքին առևտուրը: Հասկանալի է նաև, որ հայ վաճառականության բուռն գործունեության ուսումնասիրությունն առաջին հերթին կապվում է Նոր Զուղայի վաճառականության հետ, ինչն, իր հերթին, ենթադրում է իրանական արտաքին առևտրի համակողմանի ուսումնասիրությունը: Բացի վերոշարադրյալից, նկատի ենք ունեցել այն կարևոր դերը, որ խաղում էր Սեֆյան Իրանը XVI—XVII դդ. Մերձավոր Արևելքի քաղաքական և տնտեսական կյանքում, Իրանի մեծ նշանակությունը Արևելք-Արևմուտք քաղաքական և տնտեսական հարաբերությունների համակարգում: Եթե Սեֆյան պետության քաղաքական պատմությունը, ինչպես նաև սոցիալ-տնտեսական հարաբերությունների որոշ բնագավառներ խորհրդային արևելագիտության և պատմագիտության մեջ խորապես ուսումնասիրված են, և շատ հարցեր ստացել են իրենց հիմնավորված և սպառիչ պատասխանները, ապա նույնը չի կարելի տեսլ արտաքին առևտրի և առևտրական մայրուղիների ուսումնասիրության վերաբերյալ: Առանձնահատուկ ուշադրություն է նվիրված այն խնդրին, թե որոնք և ինչպիսին էին աշխարհագրական մեծ հայտնագործությունների, մասնավորապես Բարեհուսո հրվանդանի և դեպի Հնդկաստան տանող օվկիանոսային ուղու հայտնագործման հետևանքները Արևելք-Արևմուտք առևտրի և, հատկապես, Սեֆյան պետության և Հայաստանի արտաքին առևտրի վրա: Ինչն էր պատճառը, որ Սեֆյան Իրանի շուրջ ծավալվել էր արևմտաեվրոպական առևտրական ընկերությունների սուր պայքար երկրի հիմնական հարստության՝ հում մետաքսի արտահանման համար: Այս կապակցությամբ առանձնահատուկ ուշադրություն ենք դարձրել անգլիական և հոլանդական Արևելահնդկական ընկերությունների գործունեությանը Արևելքում և վերջիններիս հակամարտությանը հայ վաճառականության հետ: Վերջապես՝ ինչպես արդեն նկատվել է, մինչև այժմ չի ուսումնասիրված մետաքսի շուրջ ծավալված պայքարի ազդեցության աստիճանը Մերձավոր և Միջին Արևելքում միջազգային հարաբերությունների, Անգլիայի, Ֆրանսիայի, Ռուսաստանի արևելյան քաղաքականության վրա: Ինչպես հարկն է չի ուսումնասիրված նաև Նոր Զուղայի հայ առևտրականների դերը, որոնք ոչ միայն երկար ժամանակ, փաստորեն, իրենց

ձեռքում էին պահում Իրանի ամբողջ արտաքին առևտուրը, այլև դիվանագիտության և արտաքին քաղաքականության մեջ կարևոր դեր էին կատարում⁴:

Բացի վերոշարադրյալից, աշխատության մեջ քննարկվող հաբեբը դիտական զգալի հետաքրքրություն են ներկայացնում նաև այն կարևոր պատճառով, որ, ինչպես միանգամայն իրավացիորեն նկատվել է. «...ամենևին չզերազնահատելով արտաքին առևտրի դերն ասիական հասարակարգերի այն դարերի (XVI—XVII դդ.—Վ. Փ.) տնտեսության մեջ, կարելի է պնդել, որ նրա նշանակությունը որպես պատմա-համեմատական ուսումնասիրության անալիտիկ գործիքի շատ ավելի լայն է, քան սովորաբար ենթադրում են: Այն բացահայտում է ավելի ընդհանուր, հետևում կանգնած և մեզ ավելի քիչ հայտնի հասարակական վերաբերությունների պրոցեսների ուրվագծերը: Նրա ասլանքային տեսականին արհեստագործության զարգացման մակարդակն է և, անուղղակիորեն, արտադրության հիմնական ոլորտի՝ գյուղատնտեսության վիճակը...: ...Ասիական առևտրական կապիտալը (նրա շափերն ու գործառությունների թափը) եվրոպականի հետ հանդիպելու պայմաններում, բացի այլ համեմատական բնութագրերից, թույլ է տալիս պատկերացում կազմելու այն պետությունների և հասարակությունների ազգային հարստության մասին, որոնց որ ծառայում էր»⁵:

Առաջին հայացքից թվում է, թե այնքան էլ ճիշտ չէ քննարկման առարկա դարձնել պատմական այնպիսի մի մեծ ժամանակաշրջան, ինչպիսին է XVI—XVII դարերի միջազգային առևտրի և նրանում Հայաստանի առևտրական ուղիների ուսումնասիրությունը: Սակայն սա պատճառաբանված է այն իրողությամբ, որ եթե, մի կողմից, նման մեծ ժամանակահատվածի ուսումնասիրությունը դժվարեցնում է ուսումնասիրողի գործը, ապա, մյուս կողմից, դա թույլ է տալիս պրորելմն ուսումնասիրել իր ամբողջության մեջ, առանց մասնատման:

Արևելքի երկրների ուշ միջնադարի ժամանակաշրջանի պատմության ուսումնասիրությունն ունի իր առանձնահատուկ կողմերը, առանց

4 П. П. Бушев, Посольство Артемия Волянского в Иран в 1715—1718 гг., М., 1978, с. 3. Բոլորովին վերջերս այս բնագավառում առաջին լուրջ քայլերից մեկն է ձեռնարկվել: Տե՛ս Շ. Լ. Խաչիկյան, Նոր Զուլայի հայ վաճառականությունը և նրա առևտրատնտեսական կապերը Ռուսաստանի հետ XVII—XVIII դարերում, Երևան, 1988:

5 Эволюция восточных обществ: синтез современного и традиционного, М., 1984, с. 74—75.

որոնց նկատի առնելու անհնարին է ամբողջական պատկերացում կազմել այս երկրների քաղաքական, սոցիալ-տնտեսական և մշակութային զարգացման մասին: Բանն այն է, որ սկսած XV դարի վերջից Արևելքի երկրների պատմությունը սերտորեն առնչվում է Արևմուտքի բուռն ներթափանցման հետ: XV դարի վերջում եվրոպացիների ծովային գերիշխանությունը և XVI դարի սկզբում պորտուգալական ծովային պետության առաջացումը ձևազերծող ազդեցություն ունեցան ասիական երկրների պատմական առաջընթացի վրա, որոնց զարգացման մակարդակը XV դարի վերջում և XVI դարի սկզբում որոշակի պատմական պայմանների պատճառով գտնվում էր ավելի ցածր աստիճանի վրա, քան Եվրոպայի առաջավոր երկրներում: Հասկանալի է, որ սոցիալ-տնտեսական, քաղաքական և մշակութային պրոցեսների ձևազերծումը տեղի էր ունենում աստիճանաբար, և XVI—XVII դդ. դեռևս գործում էր նախկին առաջընթաց շարժման իներցիան, ինչն, ի դեպ, բնորոշ է նաև Սեֆյան Իրանի և, բնականաբար, նաև Արևելյան Հայաստանի: XVII դարի պատմության համար, որտեղ տնտեսական կյանքը որոշակի աշխուժացում էր ապրում, աճում էր արհեստագործական արտադրանքը և առևտրի ծավալը: Սակայն հենց այս ժամանակահատվածում է, որ տնտեսական կյանքի որոշ ոլորտներում սկսում են նկատվել հետադարձ, պահպանողական միտումներ⁶: Աշխատության մեջ փորձել ենք հաշվի առնել այս հանգամանքը, մանավանդ, որ առևտրական ուղիների հետ կապված խնդիրների ուսումնասիրությունը անբաժան է Արևմտյան Եվրոպայի երկրների առևտրական կապիտալի Արևելք ներթափանցման ուսումնասիրությունից: Կա նույնիսկ այն կարծիքը, որ արտաքին լծակները, կամ եթե ավելի ճշգրիտ արտահայտվենք, Արևմուտքի շարունակ աճող ազդեցությունը, որոշիչ դեր ունեին Արևելքի երկրների քննարկվող ժամանակաշրջանի պատմական զարգացման գործում⁷: Անշուշտ սա վիճարկելի դրույթ է, սակայն մի բան կասկածից վեր է, որ Արևմուտքի զարգացած երկրների ներթափանցումը Արևելք ունեցավ իր որոշակի սոցիալ-տնտեսական և քաղաքական հետևանքները:

Մասնագետների, ինչպես նաև քննարկվող հարցերով հետաքրքրվող ընթերցողների ուշադրությունը ներկայացվող ներկա աշխատությունում

⁶ Типы общественных отношений на Востоке в средние века, М., 1982, с. 153.

⁷ Տե՛ս նույն տեղում:

հայկական սլատմագիտության մեջ առաջին անգամ փորձ է արված
ցույց տալու Հայաստանի առևտրական ուղիների տեղն ու դերը միջազ-
գային առևտրի համակարգում նրա զարգացման կարևորագույն ժա-
մանակաշրջաններից մեկում՝ XVI—XVII դդ.։ Բացի այս հիմնական
խնդրից, ձգտել ենք լին հանել հայ վաճառականության դերն այս
առևտրում, քննության ենթարկել ժամանակի առևտրական հարկերն ու
մաքսերը, առևտրական ուղիների պաշտպանության համակարգը։

ԱՂԲՅՈՒՐՆԵՐ ԵՎ ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

Հայտնի է, որ պատմաբանն իր աշխատանքում կարող է օգտվել բազմապիսի աղբյուրներից, որոնց մեջ առաջնահերթ նշանակություն ունեն արխիվային և պատմողական սկզբնաղբյուրները: Մեր ուսումնասիրության համար բացառիկ կարևոր նշանակություն ունեն հայ վաճառականների թողած առևտրական մատյանները (հաշվետվումարներ), օրագրությունները, ուղեշարիությունները և նման բնույթի այլ սկզբնաղբյուրներ, որոնք մինչև վերջին ժամանակներս դուրս էին մնացել ուսումնասիրողների ուշադրությունից: XVI—XVII դդ. Արևելք-Արևմուտք առևտրի խոշոր գիտակներից մեկը՝ Ն. Սթենսգորը այս կապակցությամբ գրում է. «Քարավանային առևտրականներն իրենք հազվադեպ էին թողնում որևէ աղբյուր-նյութ, XVI—XVIII դդ. հրատարակված Ասիա կատարած հարյուրավոր ճանապարհորդական նոթերի թվում միայն մի քանիսն են գրված առևտրականների կողմից: Այս գաղտնապահությունը թերևս կանխամտածված էր: Ճանապարհներն ու շուկայական իրադրությունը առևտրականների գաղտնիքի մի մասն էին: Սակայն պետք է, որ լինեն այլ աղբյուրներ քարավանային առևտրականների գործունեության վերաբերյալ, որոնք պետք է ի հայտ բերված լինեն՝ հաշվետվություններ և նամականիներ, որոնք մնում են շնկատված»⁸: Ասենք, որ գաղտնապահության հարց այստեղ չկա: Պարզապես դանիացի գիտնականի համար այս սկզբնաղբյուրները անհայտ և անհասանելի են եղել և ավելացնենք, որ միջադգային տարանցիկ քարավանային առևտրի մեջ ներգրավված հայ վաճառականները թողել են մեծ քանակությամբ նյութեր, որոնք, իսկապես, կարոտ են ուսումնասիրության և հրապարակման: Մինչև այժմ հրատարակվել են նման բնույթի ընդամենը մի քանի աղբյուր: Սրանց շարքում առաջին հերթին

⁸ N. Steensgaard. The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century. Chicago and London, 1974, pp. 22—23.

պետք է հիշատակել Զաքարիա Ագուլեցու «Օրագրությունը»⁹ և վերջերս հրատարակված Հովհաննես Տեր-Դավթյան Զուղայեցու «Հաշվետումարը»¹⁰։ Զաքարիա Ագուլեցին, լինելով իր ժամանակի (XVII դ.) միջին վաճառականության տիպական ներկայացուցիչներից մեկը, հղել է Արև-վելքի և Արևմուտքի բազմաթիվ երկրներում և ճանապարհորդել տարբեր ուղղություններով։ Որպես այս ճանապարհորդությունների արդյունք նա մեզ է թողել իր «Օրագրությունը», որն անգնահատելի աղբյուր է Հայաստանի, Իրանի, Թուրքիայի և ընդհանրապես Առաջավոր Ասիայի երկրների ուշ միջնադարի առևտրի ուսումնասիրման համար։ Ասենք, որ Ագուլեցու «Օրագրության» 1938 թ. միակ հրատարակությունը ունի բազմաթիվ թերություններ, ուստի նրանից օգտվելիս անհրաժեշտ է զգուշավոր մոտեցում¹¹։ Յավոք, այս կարևոր սկզբնաղբյուրի ձեռագիրը ներկայումս կորած է և հնարավոր չէ վերականգնել հեղինակային ճշգրիտ բնագիրը։ Զաքարիա Ագուլեցու «Օրագրության» մեջ առանձին բաժին է կազմում «Ուղեշափություններ» հատվածը¹², որտեղ ամենայն մանրամասնությամբ նկարագրված են բազմաթիվ առևտրական ճանապարհներ, ինչպես օրինակ՝ Ագուլիս-Թավրիզ-Իսֆահան, Թավրիզ-Մարաղա և այլն։ Սակայն ամենաարժեքավորը Թավրիզ-Զմյուռնիա առևտրական մայրուղու նկարագրությունն է։ Միջազգային տարանցիկ առևտրի այս կարևորագույն մայրուղու նման մանրամասն նկարագրություն ուրիշ ոչ մի աղբյուրում չկա։ Բավական է ասել միայն, որ Ագուլեցին նշել է ոչ միայն այս ճանապարհի վրա գտնվող բոլոր բնակավայրերը, այլև քարվանսարանները, աղբյուրներն ու ավազանները։ Նշված են նաև բոլոր «ռահդարխանաներն» (ճանապարհապաշտպան կետեր) ու «գումրուկխանաները» (մաքսատներ)։

Ոչ պակաս կարևոր աղբյուր է Հովհաննես Տեր-Դավթյան Զուղայեցու «Հաշվետումարը», որի նյութը հեղինակի 1682—1693 թթ. Իրան, Հնդկաստան, Նեպալ և Տիբեթ կատարած ուղևորությունն է։ Հովհաննեսը 1682 թ. գեկտեմբերի 17-ին Նոր Զուղայում կնքում է առևտրական մի պայմանագիր խոշոր վաճառական խոջա Գերաբի որդիներ Զաքա-

⁹ Զաքարիա Ագուլեցու օրագրությունը, Երևան, 1938 (այսուհետև՝ Զաքարիա Ագուլեցի և էջը)։

¹⁰ Հովհաննես Տեր-Դավթյան Զուղայեցու Հաշվետումարը, Երևան, 1984։

¹¹ Այս մասին տե՛ս Վ. Փափազյան, Զաքարիա Ագուլեցու «Օրագրության» Թավրիզ-Զմյուռնիա մայրուղու Թավրիզ-Էրզրում հատվածը, «Երասեր հաս. գիտ.», 1983, № 8, էջ 67—68։

¹² Զաքարիա Ագուլեցի, էջ 5—26։

քիայի և Ըմպրումի հետ, որի համաձայն նրանցից ստանում է շուրջ 217 թուման արժողության անգլիական մահուդ՝ Հնդկաստանում վաճառելու նպատակով: Ծանապարհորդությունների տասնմեկ տարիների ընթացքում նա կազմել է իր առևտրական գործունեության օրահաշիվ մատյանը՝ կոչված «Ռուզլամայ» և առանձին հաշիվներ՝ «քաթաներ»: Արժեքավոր այս հաշվետումարն այժմ պահվում է Լիսաբոնում՝ Պորտուգալիայի ազգային մատենադարանի ձեռագրական բաժնում՝ F. G. 7970 համարի տակ: Հովհաննես Զուղայեցու «Հաշվետումարում» նկարագրված է նաև Իսֆահան-Բենդեր Աբբաս առևտրական ճանապարհը, մանրամասնորեն նշված են բոլոր հարկերն ու մաքսերը, որ պետք էր վճարել այս ուղու վրա: Կուզենայինք «Հաշվետումարի» վրա հրավիրել հնդկագետների, նեպալագետների և տիբեթագետների ուշադրությունը, քանի որ այս երկրներում օգտագործվող չափ ու կշռի և դրամական միավորների մասին այստեղ կան բազմապիսի և հավաստի տվյալներ: Նշենք սակայն, որ ներկա աշխատության մեջ արժարժվող հարցերի կապակցությամբ այս աղբյուրը քիչ բան է հաղորդում:

Անշափ կարևոր և հազվագյուտ աղբյուր է նոր Զուղայի նշանավոր առևտրական դպրոցի վարժապետ Կոստանդ Զուղայեցու «Աշխարհաժողով» կամ «Վասն նորահաս մանկանց և երիտասարդ վաճառականաց խրատ» կոչվող ուսումնական ձեռնարկը: Այն գրվել է 1685 թ. և մեղ է հասել մի քանի ընդօրինակություններով: Հայտնի ձեռագրերից առավել ամբողջականը Մաշտոցի անվան Մատենադարանի № 8443 ձեռագիրն է: Ընտիր ձեռագիր է նաև № 10704-ը, որտեղ, սակայն, բացակայում են որոշ հատվածներ: 1687 թ. մեկ այլ ընդօրինակություն ներկայումս պահվում է նոր Զուղայի Ս. Ամենափրկիչ վանքի ձեռագրատանը (№ 584): Կոստանդ Զուղայեցու այս առևտրական ձեռնարկը նպատակ է ունեցել երիտասարդ հայ վաճառականներին ամենամանրակրկիտ տեղեկություններ տալ, թե Արևելքի և Արևմուտքի երկրներում այս կամ այն ապրանքից ինչպիսի հարկեր են գանձում, կամ այս կամ այն առևտրական ճանապարհի վրա, որ կետերում ինչպիսի տուրքեր և մաքսեր պետք է վճարվեն: Մեր աշխատանքի համար հատկապես կարևոր նշանակություն ունի Թավրիդ-Հալեպ առևտրական մայրուղու նկարագրությունը՝ իր երկու ճյուղավորումներով: Կարևոր նշանակություն ունեն նաև էրզրումի մաքսատան մասին մանրամասն տեղեկությունները, որտեղ առանձին-առանձին բացատրվում են վաթսուներից ավելի ապրանքատեսակներից գանձվող մաքսատուրքերը:

 Նմանատիպ մի ձեռնարկ է նաև Ղուկաս Վանանդեցու «Գանձ չափոյ, կշռոյ, թուոյ» գիրքը¹³։ Այստեղ նույնպես ամենայն մանրամասնությամբ բացատրվում են ժամանակի դրամական միավորները, տրվում են դրանց համարժեքները։ Նույնպիսի մանրամասնությամբ բացատրվում են նաև չափ ու կշռի միավորները, ամենատարբեր տպրանքների գները համաշխարհային շուկայում։ Լիովին հնարավոր է թվում, որ Ղուկաս Վանանդեցին, իր գիրքը շարադրելիս, ձեռքի տակ է ունեցել Կոստանդ Ջուղայեցու «Աշխարհածոյովը» և օգտվել է նրանից։

Ուշագրավ աղբյուր է նաև Ջուղայեցի Պետրոսի որդի Հակոբի կազմած «Ճանապարհացոյցը», որը հրատարակել է Ա. Մաթևոսյանը¹⁴։ Բնագիրը ներկայումս գտնվում է Բրիտանական թանգարանում 4090(17) համարի տակ։ Այն շարադրվել է 1676 թ. դեկտեմբերի 1-ին՝ Լոնդոնում։ Չնայած փոքր ծավալին, այս աղբյուրն ուշագրավ և հավաստի տեղեկություններ է հաղորդում Սեֆյան Իրանի տարածքով անցնող առևտրական ճանապարհների մասին, նշելով դրանց վրա դանդաղ հիմնական հանգույցներն ու բնակավայրերի միջև եղած հեռավորությունները։ Ցավոք, այս աղբյուրում քիչ ուշագրություն է նվիրված Հայաստանի առևտրական ուղիներին։ Միայն հայանցիկ հիշատակվում են Բավրիզ-Երևան և Երևան-Էրզրում հատվածները։ Հակառակ սրան, բավականին հանգամանորեն նկարագրվում են կենտրոնական և հարավային Իրանի, պարսկական Իրաքի և խորասանի առևտրական ճանապարհները։ Այս հանգամանքը, ինչպես նաև ձեռագրի Լոնդոնում գրված լինելու իրողությունը հուշում են, մեր կարծիքով, որ «Ճանապարհացոյցը» շարադրվել է անգլիացիների, ամենայն հավանականությամբ Արևելա-հնդկական բնկերության պատվերով։

Ժամանակի հայկական պատմողական աղբյուրներից առաջին հերթին պետք է հիշատակել Առաքել Դավրիժեցու հանրահայտ երկը¹⁵։ Ճիշտ է, Դավրիժեցին իր ուշագրությունը հիմնականում կենտրոնացրել է ժամանակի բուռն քաղաքական անցուղարձերի նկարագրության վրա, սակայն նրա «Պատմության» մեջ քիչ չեն հետաքրքիր տեղեկությունները նաև սոցիալ-տնտեսական կյանքի և առևտրի վերաբերյալ։ Մասնավորապես, նա մի քանի անգամ, տարբեր առիթներով, խոսում է Հին և Նոր Ջուղայի վաճառականության գործունեության մասին, անդրա-

13 Ղուկաս Վանանդեցի, Գանձ չափոյ, կշռոյ, թուոյ, Ամստերդամ, 1699:

14 Ա. Մաթևոսյան, Ճանապարհացոյց Ջուղայեցի Պետրոսի որդի Հակոբի, Բանդեր Մատենադարանի, № 8, 1967, էջ 285—289:

15 Առաքել Դավրիժեցի, Պատմություն, Վաղարշապատ, 1896:

դառնում է Կոստանդնուպոլսի, Զմյուռնիայի, Բուրսայի խոշոր հայ վաճառականությունը:

Նույնը կարելի է ասել նաև Գրիգոր Կամախեցու (Դարանաղցի) ժամանակագրություն վերաբերյալ¹⁶: Այստեղ նույնպես քիչ չեն միջազգային տարանցիկ առևտրի վերաբերյալ որոշակի հետաքրքրություններ կայացնող մանրամասները: Հատկապես ուշագրավ են Դարանաղցու հաղորդած տվյալները օսմանյան Թուրքիայի տարածքով անցնող միջազգային առևտրական մայրուղիների և, հատկապես, Թավրիզ-Հալեպ բանուկ ճանապարհի վրա գործող քրդական ավաղակախմբերի մասին:

Որոշակի արժեք է ներկայացնում նաև Զաքարիա Սարկավազի ժամանակագրությունը¹⁷, որտեղ իր արձագանքն է գտել նույնիսկ այնպիսի մի պատմական անցք, ինչպիսին է առևտրա-արհեստագործական հարկի՝ թամղայի վերացումը: Հետաքրքիր են նաև Կարբիի և Արեելյան Հայաստանի այլ վայրերի մեծահարուստ հայ վաճառականների վերաբերյալ տեղեկությունները:

Հետաքրքիր և ինքնատիպ աղբյուր է Սիմեոն Լեհացու «Ուղեգրությունը»¹⁸: Ճանապարհորդելով Լեանտում և Արևմտյան Հայաստանում, հեղինակը հանգամանալից և հավաստի տվյալներ է հաղորդում քաղաքային կյանքի և միջազգային աշխույժ առևտրի մասին: Հատկապես հետաքրքիր են Ամիդի (Դիարբեքիր) և Հալեպի հայ առևտրական դասերի վերաբերյալ մանրամասն տեղեկությունները:

Առանձին հիշատակության են արժանի նաև հայկական ձեռագրերի հիշատակարանների երեք հատորները և մանր ժամանակագրությունների երկու գրքերը, որոնք հրատարակության է պատրաստել Վ. Ա. Հակոբյանը¹⁹: Չնայած այստեղ նույնպես առաջին պլանի վրա են քաղաքական դեպքերի և անցուղարձերի նկարագրությունները, սակայն քիչ չեն նաև հետաքրքիր տեղեկությունները մեզ հետաքրքրող հարցերի վերաբերյալ: Մասնավորապես, ուշագրավ են թամղայի վերացման հանգամանքների և այդ բարեփոխման իրացման ձևերի մասին մանրամասները: Կարևոր են նաև էրզրումի՝ որպես տարանցիկ առևտրի Թավրիզ-

16 Գրիգոր Դարանաղցի, ժամանակագրություն, Երուսաղեմ, 1915:

17 Զաքարիա Սարկավազ. Պատմագրություն, Վաղարշապատ, 1870:

18 Սիմեոն դպիր Լեհացի, Ուղեգրություն, Վիեննա, 1936:

19 Մանր ժամանակագրություններ, XIII—XVIII դդ., կազմեց՝ Վ. Ա. Հակոբյան, հ. 1, Երևան, 1951, հ. 2, Երևան, 1956: Հայերեն ձեռագրերի փեղարի հիշատակագրաներ, հ. Ա, Երևան, 1974, հ. Բ, Երևան, 1978, հ. Գ, Երևան, 1984:

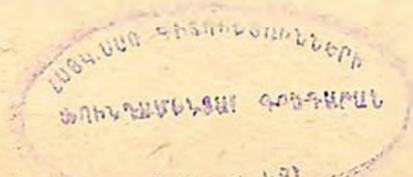
Զմյուռնիա և Թափրիզ-Հալիպ մայրուղիների վրայի կարևոր հանգույցա-
կետի մասին հաղորդումները:

Անցնելով պարսկական փաստագրական աղբյուրների տեսութայանը,
առաջին հերթին պետք է նշել Նոր Զուղայի Ս. Ամենափրկիչ վանքի դի-
վանի նյութերը: Բանն այն է, որ այստեղ պահվող մեծաքանակ փաս-
տաթղթերը մինչև վերջին ժամանակներս, փաստորեն, գիտական շրջ-
անառության մեջ չեն դրվել: 1604 թ. Զուղայի և նրա շրջակայքի
բնակչության հայտնի բռնագաղթից հետո Նոր Զուղայի Ս. Ամենափրկիչ
վանքի արխիվում պահվում են անշափ հետաքրքիր և կարևոր փաս-
տաթղթեր: Դրանց թվում՝ անձնական գրություններ, նամակներ, կաթո-
ղիկոսական կոնդակներ, առևտրականների հաշվեմատյաններ, ինչպես
նաև շահական հրովարտականեր, կալվածագրեր և այլ փաստաթղթեր:
Ասենք նաև, որ Նոր Զուղայի Ս. Ամենափրկիչ վանքի արխիվը բաղմա-
լեղու է: Բացի հայերեն փաստաթղթերից, այստեղ պահվում են նաև
պարսկերեն, արաբերեն, թուրքերեն, հնդկերեն, վրացերեն, անգլերեն,
ֆրանսերեն, իտալերեն, գերմաներեն և եբրայերեն փաստաթղթեր:
Սա մեկ անգամ ևս խոսում է Նոր Զուղայի առևտրականների կտպերի և
գործունեության մեծ ուղորտի մասին: Անհրաժեշտ ենք համարում նշել,
որ մեր օգտագործած փաստաթղթերը արխիվում պահվող նյութերի
շատ փոքր մասն են կազմում: Միայն շահական հրովարտակաների թի-
վը, որոնցից մի քանիսը մենք օգտագործել ենք ներկա աշխատությունը
շարագրելիս, մոտենում է հրկու հարյուրի: Մեր օգտագործած հրովար-
տականերից առաջին հերթին պետք է նշել շահ Թահմասպ I-ի 1565 թ.
հրովարտակը առևտրա-արհեստագործական հարկի՝ թամդայի վերաց-
ման մասին²⁰: Այս փաստաթուղթը գալիս է լրացնելու այն բացերը, որ
մինչև այժմ կային ժամանակի այս կարևոր բարեփոխման շարժառիթ-
ներն ու հետևանքները լուսաբանելիս: Կարևոր է նաև Նախիջևանի դրա-
մատան հարկի վերացման վերաբերյալ հրովարտակը, որը հրապարա-
կել է գերմանացի իրանագետ Հ. Հոբստը²¹: Գիտական մեծ հետաքրք-
րություն է ներկայացնում հրովարտակաների մի մեծ խմբի ուսումնա-
սիրությունը, որոնք տրվել են բազմաթիվ հայ առևտրականների Սեֆ-
յան տարբեր շահերի կողմից որպես պատասխան նրանց բողոքների:
Հայ վաճառականությունը, նեղվելով ճանապարհապաշտպան պաշտո-
նությունների՝ ռահդարների կամայականություններից, գիմել է Սեֆյան

²⁰ Դիվան Նոր Զուղայի Ս. Ամենափրկիչ վանքի, պահ. № 6, վավ. 3:

²¹ Zwei Erlasse Sah Tahmisp: I, von Heribert Horst, -ZDMG, Bd. 110, H. 2, 1961, S. 301-307.

1948
A 81441



շահերին, օգնություն ստանալու համար: Եվ ահա մեր ձեռքի տակ են մեծ թիվ կազմող շահական հրովարտականեր, որտեղ ամենայն մանրամասնությամբ թվարկված են այս կամ այն ապրանքներից գանձվող հարկերի չափերը: Այս շարքի հրովարտականների մեջ պետք է առանձնացնել շահ Սաֆիի 1634 թ. հրովարտակը, տրված մի խումբ հայ առևտրականների, որտեղ մեկնաբանված են կտորեղենից և մանրավաճառ ապրանքներից գանձվող հարկերի չափերը²²:

Որոշակի հետաքրքրություն է ներկայացնում 1972 թ. լույս տեսած հայտնի իրանցի պատմաբան Աբդուլ-Հոսեյն Նավաիի կազմած շահ Թահմասպ I-ի ժամանակաշրջանի փաստաթղթերի ժողովածուն²³, որտեղ հավաքված են հիմնականում Թահմասպ I-ի հրովարտականները: Մասնավորապես, մեր ուսումնասիրության առնչությամբ հիշատակելի է արդեն նշված թամղայի վերացման 1565 թ. հրովարտակը, որը, սակայն, տարբերվում է Նոր Զուղայի Ս. Ամենափրկիչ վանքի արխիվում պահվող օրինակից:

Սեֆյան պետության սոցիալ-տնտեսական հարաբերությունների ուսումնասիրման համար կարևորագույն սկզբնաղբյուր է Վ. Մինորսկու հրատարակած «Թաղքիրաթ ալ-Մուլուք» կոչվող վարչական ղեկավարման ուղեցույցը²⁴: Ճիշտ է, այն քիչ բան է հայտնում առևտրի և դրսև կազմակերպման վերաբերյալ, սակայն որոշ հարցերի պարզաբանմանը այն նույնպես օգնում է: Մասնավորապես, հետաքրքիր փաստեր կան ռահդարության համակարգի մասին:

Գալով պարսկական պատմողական աղբյուրներին, հենց սկզբից պետք է նշել, որ սեֆյան ժամանակաշրջանի երեք հիմնական աղբյուրները՝ Շարաֆ խան Բիթլիսիի «Շարաֆ նամեն»²⁵, Հասան բեկ Ռումլուի «Ահսան աթ-թավարիխը»²⁶ և Իսքանդար Մունշիի «Թարիխ-ե ալամ

²² Նոր Զուղա, Ս. Ամենափրկիչ վանքի արխիվ, պահ. № 6, վավ. 24: Հետաքրքիր են նաև արխիվի № 23, 25, 27, 29, 34, 57, 109, 120, 121 վավերագրերը:

²³ شاه طهماسب صفوی، مجموعه اسناد و مکاتبات تاریخی همراهِ با یادداشت‌های تفصیلی، به اهتمام دکتر عبدالحسین نوائی، تهران، ۱۳۵۰.

²⁴ Tadhkirat al-Muluk. A Manual of Sa'avid Administration, translated and explained by V. Minor sky, London, 1943.

²⁵ شرف خان بدلیسی، شرف‌نامه، جلد ۱-۲، بطریورغ، ۱۸۶۲.

²⁶ حسن روملو، احسن التواریخ، کلکته، ۱۹۳۱.

արա-յե Աբբասին»²⁷, հետեւելով մուսուլմանական պատմագրութեան ամանդութիւններին, հիմնականում մեզ են հաղորդում ժամանակի քաղաքական անցուդարձերը, իսկ սոցիալ-տնտեսական կյանքի, և հատկապէս առևտրի վերաբերյալ աննշան տեղեկութիւններ են տալիս: Այնուհանդերձ, այս աղբյուրները նույնպէս որոշակի նշանակութիւն ունեն մեզ հետաքրքրող հարցերի ուսումնասիրութեան ամբողջականութեան համար: Հետաքրքիր և կարևոր աղբյուր է սեֆյան ժամանակաշրջանի մեկ այլ պատմիչի՝ Ֆումենիի երկը²⁸: Հատկապէս էական են Ֆումենիի հաղորդած տեղեկութիւնները Աբբաս I-ի մահից հետո Գիլանում բռնկված ժողովրդական ապստամբութեան մասին, որն արգելո՞ւնք էր վերջինիս վարած տնտեսական և հարկային ծանր քաղաքականութեան ու մետաքսի առևտրի պետական մենաշնորհի հաստատման:

Առաջին հայացքից կարող է տարօրինակ թվալ, սակայն, ոչ պակաս, եթե շասնէք ավելի շատ և ավելի հետաքրքիր են այն տեղեկութիւնները, որ հաղորդում են ավելի վաղ շրջանի սլաւոնական պատմողական աղբյուրները, որոնք, որպէս նախորդող դարաշրջանի աղբյուրներ, օգնում են լուսաբանելու տնտեսական կյանքի համանման երեւոյթները: Ժամանակագրորեն առաջին հերթին պետք է հիշատակել XI դարի հռչակավոր բանաստեղծ և իսմաիլական աղանդի հայտնի քարոզիչ Նասեր խոսքովի «Սաֆար Նամեն»²⁹, որտեղ հետաքրքիր են հատկապէս որոշ ճանապարհների նկարագրութիւնները:

Ավելի կարևոր աղբյուր է Համդալլահ Ղազվինիի «Նուզհաթ ուկուլուր» կոչվող պատմաաշխարհագրական երկը³⁰, որտեղ բացի որոշ ուղիների նկարագրութիւններից, կարևոր տեղեկութիւններ կան քաղաքային կյանքի, հարկատեսակների և դրանց չափերի վերաբերյալ: Այս տեսակետից կարևոր աղբյուրներ են նաև Ղազան խանի վեզիր

²⁷ اسکندر بیگ ترکمان (منشی)، تاریخ عالم آرای عباسی، جلد ۱-۲، تهران، ۱۳۳۵. اسکندر منشی، ذیل تاریخ عالم آرای عباسی، تهران، ۱۳۱۷.

²⁸ عبدالفتاح قومنی، تاریخ گیلان، پطربورغ، ۱۲۷۴.

²⁹ سیاحت نامه ناصر خسرو علوی، تبریز، ۱۸۹۰.

Насир-и Хусрау, Са'ар-Наме, М.—Л., 1933.

³⁰ حمد الله مستوفی قزوینی، نزهته القلوب، بکوشش محمد دبیر سیاقی، تهران، ۱۳۳۶.

Ֆաղլուլահ Ռաշիդ էդ-Դինի «Զամե աթ-Թավարիխը» և «Նամակագրությունները»³¹։

Աշխատության շարադրման ընթացքում օգտվել ենք նաև Ֆաղլուլահ Ռուզբիհանի³², Նասր էդ-Դին Ռուսիի³³ և այլ պատմիչների երկերից։

Թուրքական պատմողական աղբյուրներից մեզ հետաքրքրող հարցերի առնչությամբ կարևորագույնը էվլիա Չելեբիի «Սայահաթ Նամեն» է³⁴, որտեղ ամենայն մանրամասնությամբ նկարագրված են Հյուսիսային Իրանի, Հայաստանի, Ադրբեջանի և Վրաստանի, ինչպես նաև Փոքր Ասիայի քաղաքներն ու գյուղերը, առևտրական ճանապարհների որոշ հատվածներ։ Էվլիա Չելեբիի երկի արժեքավորությունը պայմանավորված է նաև այն փաստով, որ հեղինակն անձամբ եղել է էրզրումի մարսատան գրագիրը (քյաթիբ) և նրա հաղորդած տեղեկությունները Թավրիզ-Ջմյուռնիա և Թավրիզ-Հալեպ առևտրական մայրուղիներով իրականացվող ապրանքափոխանակության մասին աչքի են ընկնում հավաստիությամբ։ Միաժամանակ, էվլիա Չելեբիի հայտնած փաստերը գալիս են հաստատելու թուրքական կառավարող շրջանների շահագրգռվածությունը փոքրասիական առևտրական ուղիներով իրականացվող առևտրի մեջ։

Թուրքական աղբյուրների շարքում առանձին հիշատակության են արժանի նաև Ա. Սաֆրաստյանի հրատարակած երկու հատորները³⁵, որոնցում ամփոփված են մի շարք թուրք պատմագիրների, այդ թվում՝ Քյաթիբ Չելեբիի, Սելանիկիի, Սուլաթ-ղադեի, Շանի-ղադեի, Մյունեջիմ-բաշիի, Ֆերիդուն-բեյի, Կոշի-բեյի, Ռաշիդիի և այլոց աշխատություններից քաղվածաբար թարգմանված հատվածներ։

³¹ Рашид-ад-Дин, Джами ат-таварих т. III, Баку, 1957, Рашид-ад-Дин, Переписка, М., 1971. مکاتبات رشیدی، بسعی واهتمام فتصحيح محمد

شفيع 'لاهور' ۱۳۶۷

³² Persia in A. D. 178--1790. An abridged translation of Fadolullah b. Puzbihan Khunji's Tarikh-i Alam-Ara-yi Amini, London, 1957.

³³ Nasr al-Din Tusi on Finance, by M. Minovi and V. Minorsky. — BSQAS, vol. 10, part 1—4, 1939—1942.

³⁴ Эвлия Челеби, Книга путешествий, Вып. 3.—Земли Закавказья и сопредельных областей Малой Азии и Ирана, М., 1983.

³⁵ Թուրքական աղբյուրները Հայաստանի, հայերի և Անդրկովկասի մյուս ժողովուրդների մասին, կազմեց՝ Ա. Խ. Սաֆրաստյան, հ. Ա, Երևան, 1961, հ. Բ, Երևան, 1964։

Մեզ հետաքրքրող հարցերի կապակցությամբ ղգալի նյութ են պարունակում նաև ռուսական արխիվային փաստաթղթերը: Աշխատության շաբաղրման ընթացքում օգտվել ենք «Հայ-ռուսական հարաբերություններ» XVII—XVIII դդ. ընդգրկող երկու հատորներից³⁶: Առանձնապես կարևոր են այն փաստաթղթերը, որոնք վերաբերում են Նոր Զուգայի հայ համայնքի ներկայացուցիչների բանակցություններին ռուսական պետության պաշտոնական ներկայացուցիչների հետ:

XVI—XVII դդ. միջազգային առևտրի և նրանում Հայաստանի դերի ուսումնասիրման համար չափազանց կարևոր են հիմնադրական աղբյուրները:

XVI դարից սկսած ղգալիորեն հաճախանում են հիմնադրարհույների, առևտրականների, կաթոլիկ միսիոներների այցելությունները Մերձավոր Արևելքի երկրները, այդ թվում նաև Իրան: Սա առաջին հերթին պետք է մեկնաբանել արևմտահիմնադրական առևտրական կապիտալի շարունակ աճող հետաքրքրությամբ դեպի այդ երկրների ներքին շուկաները: Եվրոպական աղբյուրներ ասելով տվյալ գեպրում հասկանում ենք ճանապարհորդների, առևտրականների և միսիոներների թողած ճանապարհորդական նոթերը, առևտրական հաշվառությունները, նամակները և նմանաբնույթ այլ գրականությունը, որոնք կարևոր և մեծարժեք աղբյուրներ են մեզ հետաքրքրող խնդիրների համակողմանի ուսումնասիրության համար: Անշուշտ, իրենց ճշգրտությամբ և հավաստիությամբ նրանք համարժեք չեն և որոշ դեպքերում կրկնում են միմյանց: Եթե հարցին մոտենանք առևտրական ուղիների վերաբերյալ հաղորդվող տեղեկությունների արժեքավորության տեսակետից, ապա առաջին հերթին, թերևս, պետք է հիշատակել ֆրանսիացի հայտնի առևտրական և ճանապարհորդ Փան Բատիստ Տավերնիերին, որի «Վեց ճանապարհորդություններ» գիրքը կարևորագույն աղբյուր է Հայաստանի, Սեֆյան Իրանի, ինչպես նաև օսմանյան Թուրքիայի և Հնդկաստանի առևտրի ուսումնասիրության համար³⁷: Տավերնիերն, անկասկած, Արևելքի երկրներում ճամփորդած հիմնադրարհույների թվում ամենից ավելի լավ էր ծանոթ առևտրական ճանապարհներին: Նրա թողած առևտրական ուղիների նկարագրությունները իրենց ճշգրտությամբ և

³⁶ Армяно-русские отношения в XVII веке, т. I, Ереван, 1953; Армяно-русские отношения в первой трети XVIII века, т. II, Ереван, 1964.

³⁷ Մենք օգտվել ենք 1692 թ. համառոտ հրատարակությունից՝ Les six voyages de Jean Baptiste Tavernier en Turquie, en Perse et aux Indes, T. 1—3, Paris, 1692.

մանրամասնությամբ զիջում են միայն հայ առևտրականների նկարագրություններին: Մեր ուսումնասիրության համար առանձնապես մեծ կարևորություն ունի նրա ճանապարհորդությունների առաջին գիրքը: Տավերնիեի ուղեգրությունը շարադրված է վառ և արտահայտիչ լեզվով ու կարդացվում է անսքող հետաքրքրությամբ, սակայն հեղինակի արևելյան լեզուներին շտիրապետելու պատճառով բաղմամբիվ տեղանունների և անձնանունների մեծ մասը աղավաղված են³⁸:

Մյուս կողմից, Տավերնիեն հատուկ ուշադրություն է նվիրել առևտրի կազմակերպման հարցերին: Հատկապես կարևոր են ճանապարհապաշտպան պաշտոնեության (ուսղարներ) գործունեության, ինչպես նաև այս կամ այն ճանապարհի վրա գործող ավագակախմբերի և տեղական մանր իշխողների կամայականությունների մասին նրա հաղորդած տեղեկությունները:

Կարևոր աղբյուր է անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերության Իսֆահանի ֆակտորիայի գործակալ՝ բժիշկ Ջոն Ֆրայերի հաշվետվությունը՝ ուղարկված ընկերության ղեկավարությանը³⁹: Զարմանալի է, որ այս յուրօրինակ աղբյուրը մինչև այժմ ըստ արժանվույն չի գնահատվել խորհրդային պատմաբանների և արևելագետների կողմից: Ֆրայերի հաշվետվությունը կազմված է նամակների տեսքով, որոնք նա հասցեագրել է Լոնդոն: Մի քանի տարի դտնվելով Իրանում, նա մանրամասն տեղեկություններ է հաղորդում Սեֆյան Իրանի ներքին քաղաքական և տնտեսական դրության մասին, հատկապես կանգ առնելով առևտրի վիճակի վրա: Ֆրայերի հատուկ ուշադրությանն են արժանացել առևտրական ճանապարհներին վերաբերող հարցերը: Հետաքրքիր են նրա հաղորդած տեղեկությունները հայ վաճառականության առևտուրը վարելու մեթոդների և սկզբունքների մասին: Իր տեսակի մեջ եզակի նյութ կա Ֆրայերի մոտ Նոր Զուղայի հայ համայնքի, նրա իրավական ստատուսի, սոցիալական կառուցվածքի, տնտեսական վիճակի, քաղաքացիական և հոգևոր կառույցների, կենցաղի մասին: Մեր համոզմամբ, Ֆրայերի եռահատոր գրքում եղած փաստական նյութի արժանահավատությունը կասկած չի հարուցում:

³⁸ Այս մասին մանրամասն տե՛ս Մ. Կ. Զուլպյան, Եվրոպացի հեղինակները Հայաստանի և հայերի մասին (XVI—XVIII դդ.), Պատմա-բանասիրական հանդես, 1985, № 3, էջ 27: Այսուհետև՝ Մ. Կ. Զուլպյան, Եվրոպացի հեղինակները...

³⁹ John Fryer, A New Account of East India and Persia being Nine Year's Travels, 1672—1681, Vol. 1—3, Wiesbaden, 1967.

Նուշնպիսի կարևոր նշանակություն ունի Իսֆահանում կապուցին-
ների միսիայի առաջնորդ հայր Ռաֆայել դյու Մանի (Ժակ Դյուտերար)
կողմից շարադրված հաշվետվությունը⁴⁰։ Վերջինս քառասուն տարի
ապրել է Իսֆահանում և վայելել է սեֆյան տիրակալների հովանավո-
րությունը։ Ռաֆայել դյու Մանի գիրքը զգալի ազդեցություն է ունեցել
մի շարք այլ ֆրանսիացի ուղեգիրների վրա (Ժան Բատիստ Տավերնիե,
Ժան Տեկենո, Անդրե Դուլյե-Դիսլանդ և այլք), որոնք նրա երկից ամբող-
ջական հատվածներ են ընդգրկել իրենց ուղեգրություններում։ Ավելաց-
նենք, որ հայր Ռաֆայելի կողմած հաշվետվությունը գրվել է Լյուդովի-
կոս XIV-ի մինիստր Կոլբերի համար, նպատակ ունենալով օգնելու վեր-
ջինիս արևելյան քաղաքականության ձևավորմանը⁴¹։

Անընդհատ շփման մեջ լինելով Նոր Զուղայի հայ գաղթօջախի
հետ, Ռաֆայել դյու Մանը հանգամանորեն ծանոթացել է նրա ներ-
քին կյանքին։ Հատկապես կարևոր են նրա հաղորդումները հայ վաճա-
ռականության, առևտրի ցամաքային ուղիների (մասնավորապես
Զմյուռնիայի և Հալիպի ճանապարհների)՝ նրանց նախընտրության վե-
րաբերյալ։

Գիտական մեծ նշանակություն ունեցող աղբյուր է կաթոլիկական
մեկ այլ միսիայի՝ կարմեկյանների միաբանության ժամանակագրու-
թյունը⁴²։ Այս երկու ստվար հատորներում ամփոփված նամակագրու-
թյունը հավասարի աղբյուր է Սեֆյան պետության ներքին քաղաքական և
սոցիալ-տնտեսական կյանքի, այդ թվում նաև առևտրի ուսումնասիր-
ման համար։ Կարմեկյան միաբանության ներկայացուցիչները, ինչպես
կապուցիները, անընդհատ շփվելով Նոր Զուղայի հայ համայնքի հետ,
կարևոր և մանրամասն տեղեկություններ են հաղորդում տեղի վաճա-
ռականական դասի առևտրական և քաղաքական բուռն գործունեության
վերաբերյալ։

Հետաքրքիր աղբյուր է ֆրանսիական Արևելա-հնդկական ընկերու-
թյան գործակալ Ֆրանսուա Մարտենի նոթագրությունները⁴³։ Չնայած
վերջինս գործել է Հնդկաստանում (Սուրաթ), սակայն նրա հաղորդում-

⁴⁰ *Estat de la Perse, en 1660, par P. Raphael du Mans, Paris, 1890.*

⁴¹ *Տե՛ս Մ. Կ. Զարադան, Նվրդոպայի հեղինակները...*, էջ 27, 32։

⁴² *A Chronicle of the Carmelits in Persia and Papal Mission of the XVII-th and XVIII-th Centuries, Vol. 1—2, London, 1939.*

⁴³ *India in the 17th Century. Social, Economic and Political. Memoirs of Francois Martin, 1670—1694, Vol. 1, part 1—2, translated and annotated by L. Varadarajan, New Delhi, 1931—1933.*

ները նոր Զուղայի հայ առևտրական ընտանիքների գործունեության մասին հավաստի են և արժեքավոր: Հատկապես կարևոր է Մարտենի հաղորդած տեղեկությունը նորջուղայեցի մի քանի առևտրականների առաջադի մասին ֆրանսիական Արևելա-հնդկական ընկերությանը 1680 թ.⁴⁴ մետաքսի առևտրի համատեղ իրագործման վերաբերյալ: Որքան մեզ հայտնի է, այս աղբյուրը խորհրդային պատմաբանների և արևելագետների կողմից դեռևս չբացահայտված մեծ չի գրվել:

Անշափ կարևոր և արժեքավոր են անգլիական «Մոսկովյան» կամ «Ռուսական» ընկերության գործակալների հաշվետվությունները Սևֆյան պետության արտաքին առևտրի վերաբերյալ: Դեռևս 1553 թ. հիմնված այս ընկերության ներկայացուցիչները XVI դ. 60—80-ական թթ. բազմիցս եղել են Հայաստանում ու Իրանում և մանրամասն հաշվետվություններ ներկայացրել ընկերության ղեկավարությանը: Նշենք այստեղ ընկերության գործակալներ Ա. Զենկինսոնի, Թ. Օլկոկի, Ռ. Զոնսոնի, Ա. Էդվարդսի, Զ. Դակետի, Ք. Բերրոուի և ուրիշների հաշվետվությունները, որոնց ղգալի մասը թարգմանված և հրատարակված է ռուսերեն և հայերեն⁴⁵:

Նույնքան ուշագրավ նյութ է պարունակում Զ. Բրյուսի կողմից հրատարակած անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերության Հնդկաստանի և Իրանի ֆակտորիանների փաստաթղթերի ժողովածուն և գրագրությունը ընկերության ղեկավարության հետ⁴⁶: Այս հոռահատոր գրքում հրատարակված են բազմաթիվ փաստաթղթեր ու նամակներ, որոնք ուղղակիորեն վերաբերում են հայ առևտրական կապիտալի գործունեությանը:

Անկասկած առանձին հիշատակության է արժանի նաև ֆրանսիացի հայտնի ճանապարհորդ և առևտրական Ժան Շարդենը, որի ուղեգրությունը կարևորագույն աղբյուր է ինչպես Իրանի, այնպես էլ Անգրիոկասի երկրների սոցիալ-տնտեսական հարաբերությունների և առևտրի ուսումնասիրման համար⁴⁷: Շարդենի տասնհատորյա աշխատությունը ոչ առանց հիմքի համարվում է դասական և լավագույնը եվրոպական XVI—XVIII դդ. նմանատիպ գրականության մեջ⁴⁷: Հեղինակն այն աս-

⁴⁴ Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке, Л., 1937. Հովհ. Հովհարյան. Ուղեգրություններ, հ. 1, Երևան, 1932:

⁴⁵ J. Bruce, Annals of Honorable East India Company, Vol. I—III, London, 1810.

⁴⁶ Voyages du c'le alier Chardin en Perse et autres lieux de L'Orient, T. 1—10, Paris, 1811.

⁴⁷ Մ. Կ. Զուլայան, Եվրոպացի հեղինակները..., էջ 30—31:

տիճան խորն է ծանոթացիլ Սեֆյան պետության ներքին վիճակին, որ թույլ է տալիս իրեն հայտարարելու, թե «...ինքն Իսֆահանն ավելի լավ է ճանաչում, քան Լոնդոնը, շնայած որ ապրում է այնտեղ արդեն բաժնավեց տարուց ավելի»⁴⁸։ Ասենք նաև, որ 1681 թ. Շարդենն անցել է ծառայության անգլիական Արևելա-հնդկական բնակրությանը՝ որպես նրա ներկայացուցիչը Հոլանդիայում, և նշանակալի դեր խաղացել 1688 թ. հայ-անգլիական առևտրական պայմանագրի կնքման գործում։

Հետաքրքիր աղբյուր է նաև անգլիացի ճանապարհորդ Թոմաս Հերբերտի գիրքը, որը վերնագրված է «Ճանապարհորդություններ Պարսկաստանում»⁴⁹։ Հերբերտը, որը Մեֆյան պետությունում գեղերել է 1627—1629 թթ., ուշագրավ տեղեկություններ է հաղորդում երկրի վիճակի և թուրք-իրանական կռիվների հետևանքների մասին։ Այդ տեղեկություններն օգնում են ներկա աշխատությունում քննարկվող որոշ հարցերի պարզաբանմանը։

Ուշագրավ են նաև ֆրանսիացիների Պիատոն դե Տյուրենֆորի⁵⁰, Գաբրիել Շինոնի⁵¹ և Միշել Ֆերուրի⁵² աշխատությունները։ Ճիշտ է, նրանք հիմնականում կանգ են առնում օսմանյան Թուրքիայի կամ էլ միայն Արևմտյան Հայաստանի ներքին կացության վրա և համեմատաբար քիչ են խոսում Սեֆյան Իրանի և Արևելյան Հայաստանի մասին, սակայն նրանց մոտ նույնպես զգալի նյութ կա միջազգային տարանցիկ առևտրի փոքրասիական առևտրական մայրուղիներով իրացման մասին։ Մասնավորապես, կարևոր են այս աղբյուրների հաղորդած փաստերը առևտրական ճանապարհների վրա գործող ավազակախմբերի և տեղական մանր իշխողների կամայականությունների վերաբերյալ։ Առանձնապես արժեքավոր է Միշել Ֆերուրի երկը, քանի որ հեղինակը տասներկու տարի ապրել է Թուրքիայում և տիրապետել թուրքերենին, արաբերենին և քրդերենին, ինչն ավելի հավատարմեցնելի է դարձնում նրա գիրքը⁵³։

⁴⁸ Chardin T. I, Préface, pp. II—III.

⁴⁹ Thomas Herbert, Travels in Persia, 1627—1629, London, 1828.

⁵⁰ Relation d'un voyage du Levant, par M. Pitton de Tournefort, T 1—2, Amsterdam, 1718.

⁵¹ Gabriel Chinnon, Fe'atton nouvelles du Levant ou Traité de la religion, du Gouvernement et des Coutumes des Perses, des Arméniens et des Turcs, Lyon, 1671.

⁵² Michel Febure, L'E a' présent de la Turquie, Paris, 1671.

⁵³ Մ. Կ. Զուլալյան, Եվրոպացի հեղինակներ..., էջ 29։

Հիշատակության արժանի է նաև անգլիացի ճանապարհորդ Ուիլյամ Լիթգոուի ուղեգրությունը⁵⁴։ Վերջինս Հայաստանում և Իրանում ընդհանրապես չի եղել, այլ ճամփորդել է միայն Լեանտում XVII դարի առաջին քառորդում, սակայն նրա հաղորդած տեղեկությունները Լեւնտյան առևտրի իրացման որոշ մանրամասների վերաբերյալ որոշակի հետաքրքրություն են ներկայացնում։

Ինքնատիպ աղբյուր է նաև նավապետ Ռոբերտ Քովերտի ուղեգրությունը⁵⁵։ Վերջինս 1609—1610 թթ. Ադենից ծովով մեկնել է Սուրաթ, որտեղից Ագրայի, Ղանդահարի, Յեզդի, Իսֆահանի, Բաղդադի, Մոսուլի, Ուրֆայի և Բիրեջիկի վրայով հասել է Հալեպ։ Հատկապես, հետաքրքիր են Քովերտի դատողությունները այս կամ այն առևտրական ճանապարհի անապահովության կամ ասպահովության և գանձվող առևտրական մաքսերի մասին։ Վերջին երկու աղբյուրները, որքան մեզ հայտնի է, խորհրդային պատմաբանների և արևելագետների ուշադրությանն առաջծմ չեն արժանացել։

Աղբյուրագիտական բարձր գնահատականի է արժանի իտալացի ճանապարհորդ Պիետրո դելլա Վալլեի ուղեգրությունը⁵⁶, որը 1616—1623 թթ. ապրել է Իրանում շահ Աբբաս I-ի թագավորության տարիներին, և անշափ կարևոր և ստույգ տեղեկություններ է հաղորդել անգլիական ու հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերությունների և հայ առևտրականների հետ նրանց պայքարի մասին։ Պիետրո դելլա Վալլեի ուղեգրական նոթերը կազմված են նամակների տեսքով, որոնք նա հասցեագրել է իր բարեկամ Մարիո Սկիպանիին։ Չնայած որոշ ձգձգվածությունը, դրանք կարդացվում են մեծ հետաքրքրությամբ⁵⁷ և թույլ են տալիս հստակ պատկերացում կազմելու շահ Աբասի վարած ներքին և արտաքին և, որ ամենակարևորն է մեզ համար, առևտրական քաղաքականության մասին։ Դելլա Վալլեի հաղորդած տեղեկությունները օգնում են նաև ճշտելու մինչև այժմ թույլ տրված որոշ սխալներ, կապված 1619 թ. մետաքսի առևտրի պետական մենաշնորհի հաստատման հետ։

⁵⁴ William Lithgow, Rare Adventures and Painfull Peregrinations, London, 1928.

⁵⁵ The Travels of Captain Robert Coverte, Philadelphia, 1931.

⁵⁶ Voyages de Pietro della Valle, T. I—VI, Rouen, 1745.

⁵⁷ Այս մասին մանրամասն տե՛ս Մ. Կ. Զուլպյան, Եվրոպացի հեղինակները..., էջ 24—25։

Նույն գնահատականին է արժանի նաև Պետրոս I-ի դեսպանորդ Ա. Վոլինսկու ղեկուցագիրը⁵⁸։ Ունենալով Պետրոս I-ի հանձնարարականը՝ որքան կարելի է մանրամասն և հանգամանալից տեղեկություններ ձեռք բերել Սեֆյան պետության արտաքին առևտրի վերաբերյալ, Ա. Վոլինսկին բարեխղճորեն հաղորդում է երկրում և արքունիքում տիրող ընդհանուր վիճակի մասին, տալով այնպիսի մանրամասներ, որոնք կարևոր նշանակություն ունեն Սեֆյան պետության անկման ժամանակաշրջանի արտաքին առևտրի ուսումնասիրման համար։ Այս առումով ուշադրության է արժանի նաև նույն դեսպանության ներկայացուցիչ շտաբանգաղի Զոն Բելլի օրագիրը, որը նույնպես քննարկվող հարցերի վերաբերյալ եղակի տվյալներ է պարունակում⁵⁹։

Նշենք, որ հվրոպացի ուղեգիրներից կատարված հայերեն թարգմանությունների շարքում նյութի ընտրությամբ և կատարված աշխատանքի գիտական մակարդակով առանձնանում են Հ. Հակոբյանի աշխատասիրությամբ լույս տեսած երկու հատորները⁶⁰։ Առաջին հատորում տեղ են գտել XVI դարի մի քանի կարևոր ուղեգրություններ՝ այդ թվում Վինչենցո դ'Ալեսանդրիի, Անանուն վենետիկցի վաճառականի, Զոն Նյուբերիի և այլ ուղեգրություններ։ Երկրորդ հատորում հավաքված են XIX դարի առաջին քառորդի ուղեգրություններ, որոնք, սակայն, նույնպես օգնում են պարզաբանելու առևտրական ճանապարհների հետ կապված որոշ հարցեր։

Ավարտելով օգտագործված հվրոպական աղբյուրների տեսությունը ավելացնենք, որ աշխատության շարադրման ընթացքում օգտվել ենք նաև Ադամ Օլիարիուսի, Յան Ստրեյսի, Կակաշի և Տեկտանդերի, Սանսոնի, Անդրե Դոլյե-Դեալանդի, Դոն Ժուան պարսկաստանցու, ինչպես նաև Հ. Քյուրդյանի հրատարակած «Նյութեր հում մետաքսի հայ վաճառականության պատմության» ուսումնասիրության մեջ տեղ գտած ալլ ուղեգրություններից⁶¹։

⁵⁸ Ա. Վոլինսկու «Օրագիր» մի մասը հրատարակել է Ե. Զեակինը։ Азербайджан в начале XVIII века, Баку, 1929.

⁵⁹ Իհնք օգտվել ենք նաև Պ. Բուշի գրքից՝ Посольство Артемия Волынского в Ира в 1715—1718 гг.

⁵⁹ Беловы путешествия через Россию в разные азиатские земли: а именно: в Исфахан, в Пекин, в Дербент и Константинополь, Ч. 1—3. Санкт-Петербург, 1776.

⁶⁰ Հովհ. Հակոբյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, Երևան, 1932, հ. 2, Երևան, 1934.

⁶¹ Адам Олеарий, Подробное описание путешествия Гольштинского посольства в Московию и Персию в 1633, 1636 и 1639 гг., М., 1870.

Ամփոփելով ներկա աշխատության աղբյուրագիտական հիմքի այս համառոտ շարադրանքը, նշենք, որ, ինչպես իրավացիորեն նկատել է խորհրդային խոշոր արևելագետ Ի. Պ. Պետրուշևսկին, XVI—XIX դդ. ժամանակահատվածով զբաղվող պատմաբանը զմլարանում է ոչ թե աղբյուրների սուղ լինելուց, այլ ընդհակառակը, դրանց առատությունից⁶²: Ըստ որում ճանաչված իրանագետը նկատի է ունեցել տվյալ դեպքում միայն պարսկալեզու գրականությունը: Եթե դրան ավելացնենք նաև հայկական և եվրոպական գրականությունը, ապա պարզ կգառնա, թե որքան դժվար է ճիշտ կողմնորոշվել աղբյուրագիտական այդ հսկա նյութի մեջ:

Անցնելով գիտական դրականության տեսությանը, կուզենայինք մեջ բերել ամերիկյան հայտնի արևելագետ Մարտին Դիքսոնի Լ. Լոկհարտի «Սեֆյան հարստության անկումը և Պարսկաստանի տփղաճական նվաճումը» գրքի գրախոսականում ասված հետևյալ խոսք-գնահատականը. «...ողջ իրանական և հարևան Կենտրոնական Ասիայի բնագավառը արագորեն վերածվում է խորհրդային ուսումնասիրությունների մենաշնորհի և ոչ մի գիտական գործ սեֆյան բնագավառում, մասնավորապես նրա սոցիալական և տնտեսական ասպեկտներում չի կարող լրջորեն ընդունվել առանց հենվելու Պետրուշևսկու, Միկլուխտ-Մակլայի, Գորգուսկու, Ալի-դադեի, Արունովայի, Հարությունյանի, Աշրաֆյանի, Էֆենդեի, Ֆիլրոդեի, Փափազյանի, Ռեյզների և Շահմալիևի հոդվածների և գրքերի վրա»⁶³:

Իսկապես, խորհրդային իրանագիտության, ինչպես նաև հալագիտության հաջողությունները, մասնավորապես սեֆյան ժամանակաշրջանի

Я. Я. Стрейс, Три путешествия, М., 1935:

Какаш и Текандер, Путешествие в Персию через Московию в 1602—1603 гг., М., 1896.

Sanson, Voyage ou relation de l'état présent du royaume de Perse, Paris, 1691.

André Do'lier-Deslandes, The Beauties of Persia, Cambridge, 1927.

Don Juan of Persia, A Shi'ah Catholic, 1600—1604, translated by G. I. e Strange, London, 1926.

2. Քյուրդյան, նյութեր հում մետաքսի հայ վաճառականության պատմության (առանձնառիպ):

⁶² И. П. Петрушевский, Очерки по истории феодальных отношений в Азербайджане и Армении в XVI—начале XIX вв., Л., 1949, с. 19.

⁶³ M. B. Dickson, The Fall of the Safavi Dynasty, — Journal of the American Oriental Society, Vol. 82, № 4, 1962, p. 103.

ջանի ուսումնասիրության բնագավառում, ակնառու են: Սակայն, ինչպես առիթ ենք ունեցել նշելու, ներկա աշխատության մեջ քննարկվող հարցերը դեռևս առանձին ուսումնասիրության առարկա չեն դարձել: Դրանք մասնակիորեն և հպանցիկ կերպով քննվել են այս կամ այն առիթով, հարեանցիորեն: Նույնը կարելի է ասել նաև նախախորհրդային շրջանի ռուսական պատմագրության ներկայացուցիչների մասին, որոնց թվում առանձնանում են Ն. Ի. Կոստոմարովի⁶⁴ և Ա. Յա. Շպակովսկու⁶⁵ աշխատությունները, որոնք ինչ-որ չափով առնչվում են ներկա աշխատության մեջ քննվող հարցերին:

Մեզ հետաքրքրող հարցերով առավել հանգամանորեն զբաղվել է Վ. Ա. Բայբուրդյանը⁶⁶: Սակայն նրա ուշադրության կենտրոնում եղել է առաջին հերթին նոր Զուլայի հայ առևտրականների գործունեությունը, և առևտրական ուղիներին ու առևտրական հարկերին վերաբերող խնդիրները նրա գրքում հատուկ քննարկման չեն արժանացել: Բացի այդ, հասկանալի պատճառներով, Վ. Ա. Բայբուրդյանի ուսումնասիրության մեջ դուրս է մնացել ամբողջ XVI դարը:

Ն. Գ. Կուկանովան իր մենագրությունում և բաղմամբով հոդվածներում հանգամանորեն կանգ է առել ռուս-իրանական առևտրական հարաբերությունների վրա սկսած XVII դարից մինչև XIX դարի առաջին կեսը⁶⁷: Հենվելով ռուսական արխիվների հարուստ նյութի վրա, նա ամենայն մանրամասնությամբ ուսումնասիրել է այդ հարաբերությունները, միաժամանակ նշելով հայ առևտրականների կարևոր դերը: Սակայն արևելյան և, մասնավորապես, հայկական նյութը, բացի Զաքարիա Ազուլեցու «Օրագրությունից», նա չի օգտագործել, որի պատճառով էլ շատ հարցեր կարող են լրացուցիչ պարզաբանման:

Բարձր գնահատականի է արժանի Շ. Խաչիկյանի վերջերս լույս տեսած մենագրությունը, որտեղ հեղինակը մանրամասն քննության է ենթարկում նոր Զուլայի վաճառականության կապերը Ռուսաստանի հետ: Աշխատության կարևորագույն արժանիքներից է նոր Զուլայի

64 Н. И. Костомаров, Очерк торговли Московского государства в XVI и XVII столетиях, СПб., 1862.

65 А. Я. Шпаковский, Торговля Московской Руси с Персией в XVI—XVII веках, Киев, 1915.

66 В. А. Байбуртян, Армянская колония Новой Джульфы в XVII веке, Ереван, 1969.

67 Н. Г. Куканова, Очерки по истории русско-иранских торговых отношений в XVII—первой половине XIX века, Саранск, 1977.

առևտրական ընկերությունների և հայ առևտրական կապիտալի միջավայրում տիրող վարկավաճխառուական հարաբերությունների խորը ուսումնասիրությունը⁶⁸։

Արժեքավոր է Ե. Ս. Զեակինի աշխատությունը⁶⁹, որտեղ հեղինակը հանգամանորեն կանգ է առել եվրոպական պետությունների և Ռուսաստանի հարաբերությունների վրա, կապված իրանական առևտրի հետ, հատկապես նշելով, որ իրանա-եվրոպական հարաբերությունների հիմքում ընկած էին առաջին հերթին տնտեսական խնդիրներ։ Հետաքրքիր է նաև Ե. Ս. Զեակինի այն միտքը, որ 1667 թ. պայմանագիրը ռուսական պետության և Նոր Զուղայի հայ առևտրականների միջև առաջին հերթին ուներ քաղաքական էություն, իսկ նրա տնտեսական մասը, տարբեր պատճառներով, չէր կարող միանգամից իրականացվել։

Ա. Պ. Նովոսելցևը նույնպես անդրադարձել է ռուս-հայկական և ռուս-իրանական քաղաքական, դիվանագիտական, ինչպես նաև առևտրական և ընդհանրապես տնտեսական հարցերին⁷⁰։

Հայ ազատագրական մտքի պատմությանը նվիրված իր մեծարժեք աշխատության մեջ Ա. Գ. Հովհաննիսյանը, վեր հանելով հայ առևտրական դասի դերը XV—XVIII դդ. ծավալված ազատագրական շարժումներում, անդրադարձել է նաև Սեֆյան պետության արտաքին առևտրում հայ վաճառականության ձեռք բերած արտոնություններին ու Արևմուտքի հետ կատարվող ապրանքափոխանակության ոլորտում ստանձնած դերին⁷¹։

Հին Զուղայի տնտեսական նշանակությունը և հայ վաճառականության դերը միջազգային տարանցիկ առևտրում ուսումնասիրության առարկա է դարձրել Ս. Տեր-Ավետիսյանը⁷², որի մենագրությունը նմանա-

68 Ե. Լ. Խաչիկյան, *նշվ. աշխ.*

69 Е. С. Зевакин, Персидский вопрос в русско-европейских отношениях XVII века,—Исторические записки, 1940, т. 8, сс. 129—162.

70 А. П. Новосельцев, Города Азербайджана и Восточной Армении в XVII—XVIII вв.—История СССР, 1959, № 1, сс. 87—108; Из истории классовой борьбы в Азербайджане и Восточной Армении в XVII—XVIII вв.—Исторические записки, 1960, т. 67, сс. 234—255; Освободительная борьба народов Закавказья в XVI—XVII веках,—Вопросы истории, 1969, № 10, сс. 106—119.

71 Ա. Հովհաննիսյան, *Դրվագներ հայ ազատագրական մտքի պատմության, դիրք Երկրորդ, Երևան, 1959*։

72 Շ. В. Тер-Аветисян, Город Джуга. Материалы по истории торговых сношений джюльфинских купцов в XV—XVII вв., Тбилиси, 1937.

պէս հետաքրքիր նյութ է ընձեռում ժամանակակից ուսումնասիրողներին:

XVI—XIX դդ. արեւմտակւրոսական պետութիւնների քաղաքական և առևտրական ակտիւթիւնը Պարսից ծոցի շրջանում քննարկել է Ն. Ն. Տումանովիչը, առանձին ուշադրութիւն նվիրելով նաև անգլիական ու հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերութիւնների գործունեութեանը⁷³:

Հիշատակութեան է արժանի նաև Օ. Էֆենդիևի մենագրութիւնը, որ նվիրված լինելով Սեֆյան պետութեան XVI դարի քաղաքական պատմութեան հարցերին, անդրադառնում է նաև տնտեսութեան և առևտրի որոշ խնդիրներին⁷⁴:

Առանձին հիշատակման կարիք ունեն նաև Պ. Պ. Բուշեի գրքերն ու հոդվածները, որոնք վերաբերում են ռուս-իրանական դիվանագիտական և առևտրական խնդիրներին⁷⁵:

Հ. Մանանդյանի մենագրութիւնը թեպետ վերաբերում է հին շրջանին և վաղ ու զարգացած ֆեոդալիզմի դարձրջաններին, այնուհանդերձ մեծապէս հետաքրքիր է առևտրական ուղիների ուսումնասիրութեան կապակցութեամբ, քանի որ օգնում է պարզելու, թե որքանով են պահպանւել կամ փոխվել առևտրական մայրուղիները կամ նրանց այս կամ այն հատվածները⁷⁶:

Աշխատութիւնը շարադրելիս օգտվել ենք նաև Վ. Ոսկանյանի, Յու. Բարսեղովի, Ա. Յուխտի, Մ. Կ. Զուլալյանի, Լ. Ս. Խաչիկյանի, Շ. Լ. Խաչիկյանի, Մ. Տիկաձեի, Կ. Կ. Կուցիայի, Գ. Պետրովի, Լ. Սեմյոնովայի, Ա. Պետրովի, Պ. Լիսցովի, Ի. Սմիլյանսկայայի, Վ. Ա. Պարսամյանի, Մ. Հեյդարովի, Ֆ. Ալիևի, Ս. Օրեշկովայի, Վ. Վ. Բարտոլդի, Ի. Պ. Պետրուշևսկու, Հ. Դ. Փափազյանի, Ա. Ա. Ալի-զադեի, Կ. Զ. Աշ-

73 Н. Н. Туманович, Европейские державы в Персидском заливе в 16—19 вв., М., 1982.

74 О. Эфендиев, Азербайджанское государство Сефевидов в XVI веке, Баку, 1981.

75 П. П. Бушев, Посольство Артемия Волинского в Иран в 1715—1718 гг. М., 1978. նույն՝ История посольств и дипломатических отношений Русского и Иранского государств в 1586—1612 гг., М., 1967.

76 Я. А. Манандян, О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времен, Ереван, 1954.

րաֆյանի, է. Շահմալիկի, Ն. Միկլուխո-Մակլայի և այլոց գործերից և հոգվածներից⁷⁷:

Սեֆյան իրանի և օսմանյան Թուրքիայի արտաքին առևտրի որոշ ապեկոններով հետաքրքրվել են նաև արևմտյան արևելագիտության և պատմագիտության ոչ քիչ թվով ներկայացուցիչներ: Առանձնապես կուղենայինը առանձնացնել դանիացի պատմաբան Ն. Սթենենսգորի մենագրությունն ու հոգվածները, որոնք որոշակի արժեք ունեն XVI—XVII դդ. Արևելք-Արևմուտք առևտրի ուսումնասիրման բնագավառում⁷⁸: Հենվելով անգլիական, հոլանդական, իտալական, ֆրանսիական, իսպանական և պորտուգալական արխիվների ընձեռած հարուստ փաստական նյութի վրա Ն. Սթենենսգորը կարողացել է համոզիչ կերպով ցույց տալ, որ աշխարհագրական մեծ հայտնագործությունների ազդեցությունը համաշխարհային առևտրի վրա սկսեց զգացվել միայն XVII դարի սկզբում: Իսկ ինչ վերաբերում է իրանական հում մետաքսի առևտրին, ապա այն, բացի Աբբաս I-ի թագավորության մի քանի տարիներից, երբեք չէիզվեց դեպի օվկիանոսային ուղիները, հակառակ անգլիական և հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերությունների ջանքերին: Ն. Սթենենսգորի մենագրությունը, իր արժանիքներով հանդերձ, թերի է այն իմաստով, որ հեղինակին լիովին անձանոթ են արևելյան աղբյուրները՝ թե՛ փաստագրական, և թե՛ պատմողական⁷⁹:

Որոշակի արժեք է ներկայացնում նաև անգլիացի իրանագետ Լ. Լոկհարթի հայտնի մենագրությունը, որտեղ հեղինակն առանձին գլուխներում անդրադարձել է անգլիական և հոլանդական Արևելահնդկական ընկերությունների գործունեությանը Իրանում⁸⁰: Լ. Լոկհարթի գրքի արժեքավորությունը առաջին հերթին բացատրվում է հարուստ փաստական նյութով: Նշենք նաև, որ հեղինակը արևմտյան այն եղակի պատմաբաններից է, որոնք օգտվել են նաև ռուսական աղբյուրներից:

⁷⁷ Օգտագործված դրականության մանրամասն ցանկը տե՛ս աշխատության էջերում:

⁷⁸ N. Steensgaard, The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century, Chicago and London, 1974: Դուրսի՝ Consuls and Nations in the Levant from 1570 to 1670, — Scandinavian Economic History Review, Vol. XV, № 1—2, 1967, pp. 13—5; European Shipping to Asia, 1497—1700, — Scandinavian Ec. History Rev., XVIII, № 1, 197, pp. 1—11.

⁷⁹ Ն. Սթենենսգորի մենագրության կապակցությամբ տե՛ս մեր գրախոսությունը Պատմա-բանասիրական հանդեսում (1986, № 1, էջ 206—209):

⁸⁰ L. Lockhart, The Fall of the Safavi Dynasty and the Afghan Occupation of Persia, Cambridge, 1958.

Ընդհանրացնող բնույթ ունի Ռ. Սևյուրիի վերջերս լույս տեսած «Իրանը Սեֆյանների օրոք» մենագրությունը⁸¹։ Հեղինակը նոր բան քիչ է ավելացնում մինչև այժմ ասվածին, սակայն զգալի քանակությամբ նոր փաստեր է մտցնում շրջանառության մեջ։

Որոշակի հետաքրքրություն է ներկայացնում նաև Ա. Վուդի մենագրությունը՝ նվիրված անգլիական Լեանտյան ընկերության պատմությանը⁸²։ Հանգամանորեն քննելով ընկերության գործունեությունը, Ա. Վուդը գալիս է այն եզրակացության, որ ընկերության համար ամենից կարևորը իրանական հում մետաքսի առևտուրն էր, ինչը որ, իր հերթին, պայմանավորում էր մետաքսի արդյունագործության զարգացումը Անգլիայում։

Մեր թեմայի կապակցությամբ կարևոր է անգլիական մեկ այլ առևտրական ընկերության՝ «Մոսկովյան» կամ «Ռուսական» ընկերության պատմությունը՝ շարադրված Բ. Վիլլանի կողմից⁸³։ Հեղինակը հանգամանորեն ուսումնասիրել է ընկերության գործունեության վաղ շրջանը, հատուկ ուշադրություն նվիրելով նաև դեպի Իրան կազմակերպված վեց էքսպեդիցիաներին։ Բ. Վիլլանը նկատում է, որ այս ուղղությամբ ընկերության անհաջողությունների գլխավոր պատճառներից մեկը Լեանտյան ընկերության մրցակցությունն էր, որն իր առևտուրն իրացնում էր փոքրասիական առևտրական մայրուղիներով և հայ վաճառականության օժանդակությամբ։ Հետաքրքիր է նաև նույն հեղինակի հոդվածը, նվիրված Լեանտյան առևտրում անգլիացիների դերին XVI դարում⁸⁴։

Կ. Դլամանի, Լ. Մասսելմանի և Ա. Ատմանի մենագրությունները տարբեր ասպեկտներից քննում են հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերության գործունեությունը Արևելքում⁸⁵, որոնցից մեկ համար հետաքրքիր է հատկապես Կ. Դլամանի գիրքը, քանի որ նա, մյուսների

⁸¹ R. Savory, Iran under the Safavids, Cambridge, 1980.

⁸² A. C. Wood, A History of the Levant Company, Oxford, 1935.

⁸³ T. S. Willan, The Early History of the Russia Company, Manchester, 1956.

⁸⁴ T. S. Willan, Some Aspects of English Trade with the Levant in the Sixteenth Century. — The English Historical Review, July, 1955, pp. 399–410.

⁸⁵ K. Gilman, Dutch-Asia Trade, 1620–1740, Copenhagen and the Hague, 1958; G. Masseiman, The Cradle of Colonialism, New Haven and London, 1953; A. Attman, Dutch Enterprize in the World Bullion Trade, Göteborg, 1983; նույնի՝ The Bullion Flow..., 1981.

համեմատ, ավելի մանրամասն է քննության առել հոլանդացիների գործունեությունը Իրանում:

Նմանաբնույթ ուսումնասիրություն է նաև Կ. Չադհուրիի մենագրությունը անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերության վերաբերյալ, որտեղ, սակայն, քիչ ուշադրություն է հատկացված ընկերության գործունեությանը Իրանում⁸⁶:

Կուղենայինք առանձնացնել Ռ. Ֆերիերի երկու ընդարձակ հոդվածները, որոնք վերաբերում են անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերության և Նոր Զուլայի հայ առևտրականների հակամարտությանը՝ իրանական հում մետաքսի արտահանության մեջ տիրապետող դիրք գրավելու համար⁸⁷:

Մեր կողմից օգտագործվել են նաև Ա. Վիլսոնի, Վ. Ֆոսթերի, Զ. Կարսուելի, Զ. Սիմկինի, Հ. Ֆարբերի, Ռ. Սկոտի, Ա. Լիբայերի, Ս. Վան Ռոոյի, Մ. Սեթի, Հ. Ինալչիկի, Պ. Սայբսի, Ա. Սանջյանի, Բ. Լյուիսի, Դ. Լաչի, Ս. Բոքսերի, Ս. Սիրայթի, Պ. Հարրիսի, Ֆ. Մակլերի, Ֆ. Բրոդելի, Լ. Բերգասսի ու Դ. Ռամբերի և ուրիշների մենագրություններն ու հոդվածները⁸⁸:

Խոսելով իրանական պատմագիտության ներկայացուցիչների մասին, կարելի է ասել, որ դրանք բոլորն էլ զգալիորեն զիջում են արևմրտյան ուսումնասիրություններին: Թերևս, միայն օգտագործած փաստական նյութի հարստությամբ առանձնանում են Ն. Ֆալսաֆիի, Ա. Թաջ Բախշի, Ռ. Կասեմիի, Բ. Սադրի, Մ. Բասթանի-Փարիզիի, Շ. Ջավադիի աշխատությունները, որոնք զուգահեռաբար օգտագործված են ներկա աշխատության շարադրման ընթացքում⁸⁹:

⁸⁶ K. N. Chaudhuri. The English East India Company, London, 1965.

⁸⁷ R. W. Ferrier, The Agreement of the East India Company with the Armenian Nation, — *Revue des Etudes Armeniennes*, t. VII, 1970. pp. 427—443; նույնի՝ The Armenians and the East India Company in Persia in the Seventeenth and Early Eighteenth Century, — *English Historical Review*, 2nd series, XXVI, 1973, pp. 38—62.

⁸⁸ Տե՛ս դրականության ցանկը:

⁸⁹ Տե՛ս դրականության ցանկը:

ՍՅՖՅԱՆ ԻՐԱՆԻ ԵՎ ՕՍՄԱՆՅԱՆ ԹՈՒՐԳԻԱՅԻ ԱՌԵՎՏՈՒՐԸ
ԱՐԵՎՄՏՅԱՆ ԵՎՐՈՊԱՅԻ ԵՐԿՐՆՆՐԻ ՀԵՏ ԵՎ ՀԱՅ
ՎԱՃԱՌԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆՐ

1. ԱՇԽԱՐՀԱԳՐԱԿԱՆ ՄԵՄ ՀԱՅՏՆԱԳՈՐԾՈՒԹՅՈՒՆՆՐԻ ԱԶԳԵՑՈՒԹՅՈՒՆՐ ԻՐԱՆԻ ԵՎ
ԹՈՒՐԳԻԱՅԻ ԱՐՏԱՔԻՆ ԱՌԵՎՏՐԻ ՎՐԱ

Պատմագիտության մեջ բաղմիցս ընդգծված է XVI—XVII դդ. քաղաքական և տնտեսական տեղաշարժերի և հատկապես աշխարհագրական մեծ հայտնագործությունների որոշիչ նշանակությունը քաղաքակիրթ աշխարհի պատմական զարգացման վրա: Կ. Մարքսի բնորոշմամբ «Ոչ մի կասկած չկա, ..., որ XVI ու XVII դարերի այն մեծ ուղեյորդները, որոնք աշխարհագրական հայտնագործությունների հետևանքով տեղի ունեցան առևտրի մեջ և արագորեն առաջ մղեցին վաճառականական կապիտալի զարգացումը, այն գլխավոր մոմենտներից մեկն են կազմում, որոնք զարկ տվին արտադրության ֆեոդալական եղանակից կապիտալիստականին անցնելու գործին»¹: Իսկ «Մանիֆեստում» ասվում է, որ, «Ամերիկայի և շուրջաֆրիկյան ծովային ուղու հայտնագործումը աճող բուրժուազիայի համար գործունեության նոր ասպարեզ ստեղծեց: Արևելյան Հնդկաստանի և Զինաստանի շուկաները, Ամերիկայի գաղութացումը, փոխանակությունը գաղութների հետ, փոխանակության միջոցների և առհասարակ ապրանքների բազմացումն ստեղծեցին առևտրի, ծովագնացության, արդյունաբերության մինչ այդ չլսված վերելք, և դրանով իսկ շատ արագ զարգացավ ուղեւորներն տարրը քայքայվող ֆեոդալական հասարակության մեջ»²: Այս ժամանակներից է, որ կարելի է խոսել «համաշխարհային առևտրի» առաջացման մասին:

1 Կ. Մարքս, Կապիտալ, հ. 3, Երևան, 1947, էջ 319—320:

2 Կ. Մարքս և Ֆ. Էնգելս, Կոմունիստական պարտիայի մանիֆեստը, Կ. Մարքս, Բեռլին, հ. 1, Երևան, 1941, էջ 175:

Հանրահայտ է, որ Սեֆյան Իրանը և օսմանյան Թուրքիան նշանակալից տեղ էին զբաղեցնում միջազգային առևտրում, ուստի որոշակի կարևորություն է ստանում նաև այն հարցը, թե ինչպես և ինչ շահով են ներգործել աշխարհագրական մեծ հայտնագործությունները այդ պետական միավորումների արտաքին առևտրի վրա: Աշխարհագրական մեծ հայտնագործությունների կարևոր հետևանքներից մեկը առևտրական ուղիների տեղափոխությունն էր ցամաքային ուղիներից դեպի օվկիանոսային ճանապարհները³: Իհարկե, Բարտոլոմեո Դիասի և Վասկո դա Գամայի ճանապարհորդություններն ու Բարեհուսո հրվանդանի և դեպի Հնդկաստան տանող օվկիանոսային ուղու հայտնագործումը 1498 թ. իրենց ազդեցությունն ունեցան նաև Իրանի և Թուրքիայի արտաքին առևտրի վրա: Սակայն բացարձակացնել այս հանրահայտ իրողությունը և այն տարածել բոլոր երկրների վրա ճիշտ չէ: Մինչդեռ նման փորձեր թիչ չեն եղել: Հաճախ տարածում են ստացել այնպիսի տեսակետներ, որոնք ներկայումս ընդունելի չեն: Դեռևս Ի. Շոպենն այն միտքն էր հայտնում, թե «...Բարեհուսո հրվանդանի հայտնաբերումը և հնդկական առևտուրը դեպի ծովային ուղիները շրջվելը ավելի մեծ նշանակություն են ունեցել հայկական թաղավորության անկման համար, քան մահմեդականների բոլոր նվաճումներն ու գիշատիչ հարևանների ավերիչ արշավանքները»⁴: Իսկ անգլիացի պատմաբան Հ. Դիրբինսը գրում էր, որ թուրքերի հայտնվելը պատմության բեմում լիովին ոչընչացրեց վենետիկյան առևտուրը Սև ծովի վրա և անհնարին դարձրեց առևտրական հարաբերությունների իրագործումը Հնդկաստան-Բասրա-Բաղդադ և Բաղդադ-Հայաստան-Տրապիզոն ուղղություններով⁵: Մինչև այժմ էլ կողմնակիցներ ունի այն կարծիքը, որ օսմանցի թուրքերի կողմից 1453 թ. Կոստանդնուպոլսի և 1475 թ. Ղրիմի նվաճումից հետո Արևելք-Արևմուտք առևտուրը կանգնեց փակուղու առջև⁶, և հենց օսմանցիների բարձրացրած այս արգելքը Եվրոպայի և հնդկական համաձուլների ավանդական առևտրի միջև աշխարհագրական մեծ հայտնագործությունների հիմնական շարժառիթներից մեկն էր⁷: Այս միտքն

³ Ф. Я. Полянский, Экономическая история зарубежных стран, (Эпоха феодализма), М., 1954, с. 375.

⁴ И. Шопен, Исторический памятник состояния Армянской Области в эпоху ее присоединения к России, СПб., 1852, с. 870.

⁵ Г. Гиббинс, История торговли Европы. С.—Петербург, 1900, сс. 76—77.

⁶ R. Savory, Iran under the Safavids, p. 193.

⁷ W. Heyd, Histoire du commerce du Levant..., T. I, pp. 258, 317, 349, 507.

ինքնին ուշագրավ լինելով հանդերձ՝ փաստական հիմնավորման կարիք է զգում, քանի որ, ինչպես իրավացիորեն նշում է Ս. Օրեշկովան. «Այս պրոցեսները ժամանակային առումով համընկնում են, սակայն ուղղակի պատճառական կապ նրանց միջև չկա»⁸։ Ժամանակակից ուսումնասիրողի համար անսխեմի է այն միաբեր, որ իրենց գոյությունը պահպանել և հարատևել կարող են միայն այն տեսակետները, որոնք ծագում և հիմնված են փաստերի ու երևույթների անաչառ և օրչեկտիվ վերլուծության վրա։ Պարզ է, որ եթե այդ դեպքում այս կամ այն գիտական տեսակետը չի հիմնավորվում շրջանառության մեջ գտնվող փաստերով և հանրահայտ իրողություններով, ապա այն կամ պետք է վերանայվի կամ էլ պետք է ուղղակի հրաժարվել նրանից։ Այն իրողությունը, որ թուրքական նվաճումները չփակեցին Արևելք-Արևմուտք առևտուրը, նկատվել է վաղուց⁹, մեր դարասկզբին։ Արդեն Կոստանդնուպոլսի անկումից մի քանի տարի հետո խալական տարբեր բաղարների առևտրական ներկայացուցիչներ պայմանագրեր էին կնքում թուրքերի հետ՝ առևտուրը շարունակելու նպատակով¹⁰։ Այլ հարց է, որ օսմանցի թուրքերն իրենք այս առևտրում մասնակցություն չունեին։ Ինչպես գրում է Ֆ. Էնգելսը. «...ով է վարում առևտուրը Թուրքիայում։ Համենայն դեպս ոչ թուրքերը։ Նրբ նրանք դեռ գտնվում էին իրենց նախնադարյան բռնվարական վիճակում, առևտուրը վարելու նրանց մեթոդը հանգիստանում էր քարավաններ թափանկու մեջ. այժմ, եբ նրանք դարձել են փոքր-ինչ ավելի բաղաբակրթված, այն բաղկանում է բազմապիսի ապօրինի և բռնի հարկերից։ Հույները, հայերը, սլավոնները և արևմտահնդկացիները, որոնք հիմնավորվել են ծովային մեծ նավահանգիստներում, իրենց ձեռքում են պահում ամբողջ առևտուրը, և նրանք բացարձակապես սրե է հիմք չունեն շնորհակալ լինելու թուրքական բեյերից և փաշաներից դրանով զբաղվելու հնարավորության համար։ Հեռացրեք բոլոր թուրքերին Եվրոպայից, առևտուրը դրանից ամենևին չի տուժի»¹¹։ Ինչպես հայտնի է, Ֆ. Էնգելսի այս գրույթը վերա-

⁸ С. Ф. Орешкова, Из истории посреднической торговли в Османской империи в конце XV—начале XVI в.,—Товарно-денежные отношения на Бал. и Ср. Востоке в эпоху феодализма, М., 1979, с. 192.

⁹ А. Н. Lybyer, The Ottoman Turks and the Routes of Oriental Trade, — English Historical Review, 1915, № 30, pp. 577—598.

¹⁰ С. Рансимен, Падение Константинополя в 1453 году, М., 1983, сс. 146—147.

¹¹ Ф. Энгельс, Турецкий вопрос, К. Маркс и Ф. Энгельс, Соч., т. 9, с. 25.

բերում է XIX դարին: Սակայն լիովին բնորոշող լինելով XIX դարի համար, այն առավել ևս ճիշտ է նախորդող դարաշրջանների կապակցությամբ և զուր չէ, որ այն ներկայումս ընդունված է նաև արևմտյան պատմագիտության բազմաթիվ ներկայացուցիչների կողմից: Այսպես, անգլիացի ուսումնասիրող Ու. Ֆիշերն այս կապակցությամբ գրում է. «Որպես կատարելապես անասնապահ ցիղ՝ օսմանցիներն արդյունաբերության և առևտրի բնագավառում ոչ մի ավանդույթ չունեին և նրանց կայսրությունում երկուսն էլ արհամարհվում և անտեսվում էին ու մնում հայերին, հույներին, հրեաներին և օտարականներին: Առևտրական գործունեությունը հանդուրժվում էր, սակայն կառավարությունը այն չէր խրախուսում և ժամանակ առ ժամանակ գիշատչական և բռնի հարկեր էին դրվում առևտրական համայնքների (դասերի) վրա»¹²: Սրա հետ մեկտեղ թուրքական իշխանություններն առևտրականներին վերաբերվում էին որպես սոցիալապես օտար տարրերի¹³: Միևնույն ժամանակ, հակառակ Արևմտյան եվրոպայի պետությունների մեծ մասի, որոնք վաղ կապիտալիզմի ժամանակաշրջանում (1500—1750 թթ.) վարում էին մերկանտիլիզմի քաղաքականություն, Բ. Դուռը վարում էր ուղղակի հակառակ քաղաքականություն: Եթե մերկանտիլիզմը շահագրգռված էր ապրանքների արտադրության և արտահանման մեջ, ապա օսմանյան իշխանությունները վարվում էին հակառակ ձևով, շուկան բացելով հնարավորին չափ շատ պատրաստի ապրանքների համար, գրանով իսկ հաշվի չառնելով սեփական առևտրականների շահերը¹⁴: Այս «առևտրական քաղաքականության» անմիջական շարունակությունն էր արևմտյան առևտրական ընկերություններին կապիտալիզմի իրավունքների շնորհումը: Արդեն 1569 թ. Բ. Դուռը առաջին կապիտալիզմի էր շնորհել Ֆրանսիային, իսկ 1580 թ. Անգլիային և 1612 թ. Հոլանդիային¹⁵: Ըստ որում, հակասությունները Անգլիայի և Ֆրանսիայի միջև խիստ սուր էին և միշտ չէ, որ հնարավոր էր լինում փոխ-

¹² W. B. Fisher, The Middle East. A Physical, Social and Regional Geography, London, 1977, p. 10.

¹³ H. A. Иванов, Османское завоевание арабских стран. 1516—1574, М., 1984, с. 207.

¹⁴ Նույն տեղում, էջ 210—211: Տե՛ս նաև՝ H. Inalcik, The Turkish Impact on the Development of Modern Europe, — The Ottoman State and its Place in the World History, Leiden, 1974, p. 57.

¹⁵ H. Inalcik, The Turkish impact..., p. 56.

զիջման գնալ¹⁶։ Հետաքրքիր է, որ թուրք պատմաբան Հ. Ինալչիկի կարծիքով կապիտուլյացիաների լայն տարածումը անշափ դրական ազդեցություն ունեցավ Օսմանյան կայսրության տնտեսության վրա XVI դարում, քանի որ նման քաղաքականություն, իր խոսքերով՝ «Լեանտյան շուկաները կենդանի էր պահում և թույլ էր տալիս Օսմանյան կայսրությանը մրցակցելու համեմունքների և մետաքսի մնացած ուղինների հետ»¹⁷։ Անհրաժեշտ է ավելացնել, որ նման քաղաքականությունը, իսկապես, չէր խոչընդոտում տարանցիկ առևտրին, որն իրականացվում էր օսմանյան Թուրքիայի տարածքով անցնող առևտրական ճանապարհներով։ Օսմանյի թուրքերը, շմասնակցելով այս առևտրին, փորձում էին զարգացնել այն ավանդական ձևերով¹⁸։ Էվլիա Չելեբին, որն անձամբ եղել է էրզրումի մաքսատան գրագիրը, բազմաթիվ տեղեկություններ է հաղորդում, որոնք վկայում են տարանցիկ առևտուրը փոքրասիական ուղիներով վարելու օսմանյիների շահագրգռվածության մասին։ Ահա զրանցից մեկը. «Քանի որ ես, ...դեռ մաքսատան քյաթիբն* էի, ինձ նամակներ տվեցին, որ վերաբերում էին վաճառականների մաքսատուն ժամանմանը։ Մեր տեր փաշան..., հանձնարարելով գրել խանին (Թավրիզի—Վ. Փ.)... ասաց. «Ուղարկեցեք քարավանները դեպի այս կողմը, մեր մաքսատան վրայով»¹⁹։ Այսպիսով, օսմանյի թուրքերը իրենք մասնակցություն չունենալով տարանցիկ առևտրում, ձգտում էին պահպանել սուստուս-քվոն, այն է՝ տարանցիկ առևտուրը շարունակել Առաջավոր Ասիայի ավանդական ուղիներով։ Այս նպատակին հասնելու համար նրանք պատրաստ էին նույնիսկ ռազմական գործողությունների դիմել։ Ինչպես իրավացիորեն նկատել է Ա. Հովհաննիսյանը, ամբողջ XVI և XVII դարի առաջին 40 տարիների ընթացքում իրար հաջորդող թուրք-իրանական պատերազմների կարևոր զրգապատճառներից մեկը տարանցիկ առևտրի մայրուղիների վրա իրենց տիրապետությունը հաստատելու ձգտումն էր։ Նա գրում է. «...մինչև 1639 թվականը տևած կռիվների ընթացքում կողմերից յու-

¹⁶ A. L. Horniker, Anglo-French Rivalry in the Levant from 1533 to 1612,—The Journal of Modern History. Vol. XVIII, № 4, 1964, pp. 289—290, 291.

¹⁷ H. Inalcik, The Ottoman Economic Mind and Aspects of the Ottoman Economy, — Studies in the Economic History of the Middle East from the Rise of Islam to the Present Day, London, 1970, pp. 214—215.

¹⁸ С. Ф. Орешкова, Из истории посреднической торговли..., с. 192.

¹⁹ Эвлия Челеби, Книга путешествий, с. 108.

* Գրագիր։

րաքանչյուրը կամենում էր իր հսկողութեան տակ ունենալ Առաջավոր Ասիայի ստորատեղիական դիրքերը և Հնդկաստանից ու Միջին Ասիայից դեպի լեանտյան նավահանգիստները տանող ուղիներն ու առևտրի հանգույցները՝ Թավրիզը, Երևանը, Էրզրումը և Թոխաթը՝ մի կողմից, և Կասպից ու Սև ծովերը միացնող առևտրի և հաղորդակցության գլխավոր գծերն ու դրանց վրա գտնվող կարևոր հանգրվանները՝ Թիֆլիսը, Գանջան, Շամախին և Դերբենտը՝ մյուս կողմից»²⁰։ Նույն կապակցությամբ Հալիլ Ինալչիկը գրում է. «...իրանական մետաքսի բոլոր վաճառահանման շուկաները, որոնք բաց էին հվրոպացիների համար, այժմ օսմանցիների ձեռքում էին։ Զբավարարվելով սոսկ վաճառահանման շուկաների վրա ունեցած հսկողությամբ, օսմանցիները XVI դ. փորձում էին իրենց տիրույթներին միացնել Հյուսիսային Իրանի մետաքս արտադրող այնպիսի կենտրոններ, ինչպիսիք էին Շիրվանը և Գիլանը»²¹։

Բուրք-իրանական հակամարտությունները որոշակի բացասական ազդեցություն ունեցան միջազգային տարանցիկ առևտրի և, հատկապես, մետաքսի առևտրի վրա։ Հակառակորդ կողմերը ձգտում էին հնարավորին չափ մեծ տնտեսական վնաս հասցնել միմյանց և դրան հասնելու համար դիմում էին ամենատարբեր միջոցների։ Առաջին նման քայլը ձեռնարկել էր դեռևս Սելիմ I-ը, փորձելով որպես ղենք օգտագործել տնտեսական շրջափակման տակտիկան, արգելելով իրանական մետաքսով բռնված քարավանների մուտքը Բուրսա՝ XVI դարի առաջին կեսում մետաքսի առևտրի խոշորագույն կենտրոնը։ Սակայն այս քայլը դրական արդյունք չտվեց, քանի որ մետաքսի առևտուրն սկսեց իրականացվել այլ ճանապարհներով, մասնավորապես՝ Հալեպի միջոցով։ Դրանից հետո Սելիմ I-ը բիմեց ավելի խիստ միջոցների, բռնագրավելով այն արևելյան վաճառականների ունեցվածքը, որոնք իրանական ապրանքներ էին արտահանում և աբգելեց մետաքսի արտահանությունն ու վաճառքը²²։ Այս քաղաքականության հետևանքներն, անշուշտ, մեծ էին, սակայն վարմացնում է Հ. Ինալչիկի այն միտքը, թե դրա հետևանքով պարսիկ և թուրք (sic! — վ. Փ.) առևտրականներն այլևս չէին կարող շարունակել իրենց գործունեությունը, և, որպես դրա հետևանք, հայ վաճառականների ձեռքն անցավ առևտրի ոլորտը²³։ Նախ,

²⁰ Ս. Հովհաննիսյան, Դրվագներ հայ ազատագրական մարքի պատմության, դիրքերի, էջ 17։

²¹ H. Inalcik, The Ottoman Economic Mind..., p. 211.

²² Տե՛ս նույն տեղում, էջ 213։

²³ Տե՛ս նույն տեղում։

տարօրինակ է «Թուրք առևտրականների» մասին խոսելը, քանի որ, ինչպես վերը տեսանք, այդպիսիք ուղղակի չկային: Երկրորդ, հայ վաճառականությունը Սելիմ I-ի հակաիրանական քաղաքականության շնորհիվ չէ, որ իր ձեռքը վերցրեց Սեֆյան պետության արտաքին առևտուրը: Այդ առևտուրն ի սկզբանե գտնվում էր հայ առևտրական կապիտալի տնօրինության տակ, մանավանդ, որ այն իրականացվում էր գարերի շարունակ ավանդաբար հայ վաճառականությանը ծառայած հյուսիսային Իրանի, Հայաստանի, Փոքր Ասիայի և վերին Միջագետքի առևտրական ուղիներով, Թուրքերի այդ տարածքներում հայտնվելուց շատ առաջ:

Իսկ ինչպիսին էր սեֆյան վարչակազմի վերաբերմունքը արաբին առևտրի նկատմամբ: Կարելի է ասել, որ այն լիովին տարբերվում է Թուրքականից: Սեֆեյիների դինաստիան, թեև, իլխանության ժամանակներից սկսած Իրանում իշխած ամենա:խաբթամ դինաստիան էր: Հավանաբար նրան հաջորդածների շարքում նույնպես քչերը կային, որ այդ տեսակետից կարող էին համեմատվել Սեֆեյիների հետ: Այս հարստությունն առաջին հերթին ծագում էր համաշխարհային առևտրի հաշվեկշռում վերջինիս ունեցած կարևոր դերից²⁴: Սեֆյան շահերն իրենք էին հաճախ մասնակցում այդ առևտրին: Դեռևս 1513 թ. Բուրսայում 5.700 դուկատ արժողությամբ մետաքս էր վաճառվում շահ Իսմայիլի անունից²⁵: Նրա հաջորդը՝ Թահմասպ I-ը, շատ աղբյուրներում բնութագրվում է որպես ձեռններից առևտրական²⁶: Սակայն բացի առևտրական գործարքների մասնակցելուց, Թահմասպը նաև փորձում էր կարգավորել առևտրին հարակից մնացած բոլոր ճյուղերը: Զաքարիա Քանաքեռցու վկայությամբ, վերջինս առևտրական ճանապարհների վրա ջրհորներ էր փորել տալիս և քարվանսարաններ կառուցում, հատուկ ուշադրություն դարձնելով քաղաքային շինարարությանն ու ապրանքադրամային խնդիրների կարգավորմանը: Պատմագրի խոսքերով՝ «Եւ ուղղեաց զամենայն կարգս քաղաքական, զմոթս, զկապիճս, զշափ ու կշիռս և զամենայն արուեստատոբս, զկրպակս, զպանդոկս և որ յայլ ինչ քաղաքի լինի առևտուր, ի զնկ և ի վաճառել և զանուղիղսն կորուսա-

²⁴ R. W. Ferrier, *The Armenians and the East India Company...* pp. 192—193.

²⁵ H. Inalcik, *Capital Formation in the Ottoman Empire*, — *Journal of Economic History*, XIX, 1969, p. 111.

²⁶ Հովհ. Հակոբյան, *Ուղեգրություններ*, հ. Ա, էջ 408, 409, 410, 412, 421 և հետո՝ Տե'ս նաև՝ A. Chronicle of the Carmelits..., vol. I, p. 48.

նէր մահուամբ»²⁷: Սեֆյան շահերի թվում արտաքին առևտրի նկատմամբ իր վերաբերմունքով առանձնանում էր Աբաս I-ը, որի օրոք իրանական հում մետաքսի արտահանությունը վերածվել էր պետական մենաշնորհի: Աբաս I-ը ձգտում էր հասնել այն բանին, որ իրանական արտաքին առևտուրը որևէ կախում չունենա օսմանյան Թուրքիայից: Դրանով են բացատրվում այն եռանդուն քայլերը, որ ձեռնարկում էր վերջինս իրանական արտաքին առևտրի ուղղվածությունը օսմանյան Թուրքիայի տարածքով անցնող տարանցիկ առևտրի մայրուղիներից շեղելու նպատակով: Աբաս I-ը լավ էր հասկանում, որ հույս դնել Օսմանյան կայսրությունում կայուն վիճակի հաստատման վրա չի կարելի: Նրան անհրաժեշտ էր թվում նոր, հուսալի և ապահով ուղիների հարթումը Իրանի արտաքին առևտրի իրացման համար: Հենց սրանով է բացատրվում Արևելյան Հայաստանի խոշորագույն առևտրական կենտրոն Զուղայի ավերումն ու նրա բնակիչների վերաբնակեցումը Իսֆահանի մոտ: Աբասի առաջնահերթ խնդիրն էր օգտագործել ջուղայեցիների փորձն ու հմտությունը Սեֆյան Իրանի արտաքին առևտրի զարգացման համար: Ինչպես նշում է Ժան Շարդենը. «Այդ հայերին (շուհր) բերեց իր մայրաքաղաքը որպես հպատակների, որոնք ամենից ավելի լավ են վարժված առևտուր անելու և՛ թուրքերի, և՛ քրիստոնյաների հետ, քանի որ առաջինները նբանց այնքան շեն ատում, որքան պարսիկներին, իսկ երկրորդները նրանց հավատակիցներն են»²⁸: Ներկայումս լայն տարածում է ստացել այն տեսակետը, որ Աբաս I-ը ցանկանում էր տեղափոխել մետաքսի միջազգային առևտուրը Զուղայից դեպի Իրանի կենտրոն և մետաքսի արտահանության ուղիները շրջել Իսֆահանից դեպի Պարսից ծոց²⁹: Այս տեսակետը, մեր կարծիքով, իրականությանը այնքան էլ չի համապատասխանում: Անշուշտ, իրանական հում մետաքսի տարածման համար այս ուղին թվում էր ամենից հարմարը: Ցամաքային ամբողջ ճանապարհն անցնում էր Իրանի տարածքով: Աբասի գահակալության շրջանում եվրոպական (անգլիական և հոլանդական) Արևելա-հնդկական ընկերությունները, իսկ դրանից առաջ նաև սլորտուգալացիները, արդեն հայտնվել էին Իրանի հարավում և բուռն առևտրական գործունեություն էին ծավալել: Թվում էր նաև, որ

²⁷ Ջաֆարիս Սաբկավազ, Պատմագրություն, էջ 10:

²⁸ Chardin, T. III, p. 86.

²⁹ История Ирана с древнейших времен до конца XVIII века, М., 1958, с. 277.

այս ճանապարհով մետաքսի արտահանությունը պետք է ավելի էժան լիներ: Սակայն, ինչպես ցույց տվեց պրակտիկան, այս սպասումները չարդարացան: Եթե նկատի առնվեն միայն ճանապարհային ծախսերը, ապա կասկած չկա, որ ցամաքային ուղիներով կատարվող առևտուրը Աբաս I-ի ժամանակներում ավելի էժան էր նստում, քան ծովայինը: XVII դարի առաջին երեք տասնամյակներում մետաքսի մեկ հակը Իրանում գնահատվում էր 600 պիաստրից պակաս և կհանդիման շուկաներում կարող էր վաճառվել շուրջ 1200 պիաստրով³⁰: Մեկ հակ մետաքսը Իսֆահանից կհանդիման որևէ քաղաք հասցնելը արժենում էր շուրջ 20—35 պիաստր³¹: Այսպիսով, որքան էլ որ դա կարող է տարօրինակ թվալ, մետաքսի նման արժեքավոր ապրանքի տեղափոխության ծախսերը կազմում էին նրա արժեքի մոտ 3 տոկոսը: Մինչդեռ, օրինակ, անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերությունը XVII դ. սկզբներին 1200—1500 անգլիական ֆունտ պղնձի (հավասար է երեք ուղտաբեռի) տեղափոխության համար ծախսում էր 30—32 ֆունտ ստեռլինգ (հավասար է 134—145 պիաստրի)³²: Այսպիսով, ստացվում է, որ ծովային տեղափոխություններն այս ժամանակաշրջանում ավելի թանկ էին, քան ցամաքայինը: Այն իրողությունը, որ XVII դարի սկզբին ծովային տեղափոխությունները դեռևս էական դեր չունեին Սեֆյան Իրանի արտաքին առևտրում, նկատվել է շատ ուսումնասիրողների կողմից³³: Սակայն Ն. Սթենսգարդը առաջինն է, որ մանրամասն քննության է ենթարկել այս հարցը, և նրա այն դրույթը, որ անգլիական և հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերությունները XVII դ. սկզբին տրանսպորտի տեսակետից առավելություն չունեին ցամաքային առևտրի մեջ ներգրավված առևտրականների նկատմամբ, շատ կարևոր է³⁴: Այստեղ անհրաժեշտ ենք համարում ավելացնել մի դիտողություն, որն առաջին հայացքից շատ պարզ է, սակայն միշտ չէ, որ նկատի է առնվում: Հանրահայտ է, որ Սեֆյան Իրանի արտաքին առևտրի կարևորագույն ճյուղը հում մետաքսի արտահանությունն էր³⁵: Ըստ որում, մետաքսի ար-

³⁰ N. Steensgaard, Trade Revolution..., pp. 32—33.

³¹ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 36—37:

³² Տե՛ս նույն տեղում, էջ 40:

³³ Տե՛ս, օրինակ՝ В. Байбуртян, Армянская колония..., сс. 48—52.

³⁴ N. Steensgaard, Trade Revolution..., p. 101.

³⁵ Նշենք, որ Իրանից արտահանվող մետաքսը տարատեսակ էր և որոշակի տարբերություն գոյություն ուներ այս կամ այն տեսակի գների միջև: Չնայած տեսակները շատ էին, սակայն աղբյուրներում խոսքը հիմնականում գնում է երեքի մասին՝ Իր որակական հատկանիշներով առաջին հերթին հիշվում է «բեղխուղա փասանդ» (բեղխուղա-

տադրության հիմնական վայրերը գտնվում էին պետութեան հշուսիսում (Գիլան, Մազանդարան, Շիրվան, Աղերբայջան, Վրաստան, Արևելյան Հայաստան), որոնք հետո էին Պարսից ծոցի նավահանգիստներից: Սա այն պատճառներից մեկն էր, որ անգլիական և հոլանդական Արևելահնդկական ընկերությունների հիմնական հաջողությունները կապված էին արտահանվող այլ ապրանքների հետ: Այս կապակցությամբ շատ հետաքրքիր է Ն. Սթենսգարդի կազմած աղյուսակներից մեկը, որ վերաբերում է արևելյան ապրանքների մուտքին Եվրոպա 1600 թ.³⁶:

	Հրվանդանի ուղի	Քարավանային ուղիներ	Ընդհանուր
Պղպեղ	1—2,000,000	3—4,000,000	5,000,000
Մեխակ			
Շեգակ			
Դեղեր և թմրու- ղեղեր	350,000—650,000	700,000—1,000,000	1,350,000
Հնդկական բն- կույզի կեղե			
Մշկընկույզ	?	?	?
Գործվածքեղեն	0	500,000	500,000
Հում մետաքս			

Ֆաշը տրված է անգլիական ֆունտով:

Հասկանալի է, որ աղյուսակը կազմված է մոտավոր հաշիվների վրա, և թերություններն ու բացթողումները լիովին հնարավոր են: Սակայն դրանք նկատի առնելով հանդերձ, պարզ է, որ XVII դարի սկզբին հում մետաքսը շարունակում էր համաշխարհային շուկա մտնել բացառապես ցամաքային քարավանային ճանապարհներով:

յի դոված, կամ քեզխուդայի հավանած) կոչվողը: Հաջորդը արևմտյան աղբյուրներում legie կամ legia անվանվող տեսակն էր, որը նույնպես բարձրորակ էր, սակայն դիջում էր առաջինին: Սա արտադրվում էր Լահիջանի շրջանում (Գիլան), որտեղից էլ, հավանաբար, ծագում էր այս անվանումը: Եվ երրորդ տեսակը, որը կոչվում էր «արգասակ», ուներ մի քանի տարատեսակ ու հիմնականում արտադրվում էր Շիրվանում: Մետաքսի այս տեսակը, նախորդների հետ համեմատ, զգալիորեն ավելի կոպիտ էր և կոշտ:

³⁶ N. Steensgaard, Trade Revolution..., p. 168.

Ուրիշ էր վիճակը արտահանվող այլ ապրանքների հարցում: Փոքր-ասիական առևտրական ուղիներով արտածվում է ոչ միայն իրանական հում մետաքսը, այլև բազմաթիվ այլ ապրանքներ: Դրանց թվում՝ բազմապիսի գործվածքներ, գորգեր, թանկարժեք և էժանագին բարերի տառնչակ ու հարյուրավոր տեսակներ, բուժիչ խոտեր, թմրադեղեր, շաֆրան, պղպեղ, մեխակ, մուսկաթի ընկույզ, լեզակ, սնդիկ, բազմապիսի ներկեր, գեղեր, վարդաջուր, խեցեղեն, հյութեր, սպիրտ, գինի, ծծումբ, բրինձ, ալժի բուրդ, ձիեր և այլն: Ինչպես կարելի է նկատել, արաւածվող ապրանքների այս շարքում քիչ բան կա, որ ստացվում էր Սեֆյան պետության տարածքում: Դրանց հիմնական մասը ներմուծվում էր Իրան, Հնդկաստանից, Չինաստանից, Ինդոնեզիայից և հետո վերառարվում Եվրոպա: Այն իրողությունը, որ հեռավորարևելյան և հնդկական համեմունքների առաքումը Եվրոպա մինչև անգլիական և հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերությունների հայտնվելը շարունակում էր կախված մնալ Իրանի, Հայաստանի, հյուսիսային Միջագետքի և Փոքր Ասիայի առևտրական ուղիներից, ներկայումս կասկածի ենթակա չէ: Բանն այն է, որ պորտուգալացիների ծովային գերիշխանությունը XVI դարում այն արդյունքին չհասցրեց, ինչ որ ենթադրվում էր³⁷: Պորտուգալացիների կողմից համեմունքների ուղղակի առևտրի իրականացումը օվկիանոսային ճանապարհով միայն սկզբնական շրջանում որոշ խառնաշփոթ առաջացրեց կեանության շուկաներում: Շուտով պարզվեց, որ պորտուգալացի առևտրականների առաջարկած գները ամենևիլն ավելի ցածր չեն այն գներից, որոնցով որ կեանում վաճառվում էին ցամաքային ուղիներով բերվող արևելյան համեմունքները³⁸: Սա այն հիմնական պատճառն էր, որ համեմունքների կեանության առևտուրը ոչ միայն չվերացավ, այլև նույնիսկ վերածնունդ ապրեց XVI դարի երկրորդ կեսում³⁹:

Սկսած XVII դարի երկրորդ տասնամյակից իրադրությունը սկսում է փոխվել: 1595 թ. հիմնադրվում է հոլանդական առաջին առևտրական ընկերությունը (Voorkompagnieën), 1600 թ. անգլիական

³⁷ F. Braudel, La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II, Paris, 1949, p. 492. Տե՛ս նաև՝ D. F. Lach, Asia in the making of Europe, vol. 1, Book one, Chicago and London, 1965, p. 121.

³⁸ F. C. Lane, National Wealth and Protection Costs, — Venice and History, Baltimore, 1966, p. 376.

³⁹ F. C. Lane, The Mediterranean Spice Trade: Its Revival in the Sixteenth Century, — American Historical Review, XLV, 1940.

Արևելա-հնդկական ընկերությունը (East-India Company) և 1602 թ. գոյանում է հոլանդական միացյալ Արևելա-հնդկական ընկերությունը (VOC): Եթե աշխարհագրական մեծ հայտնագործությունները մոտ մեկ ամբողջ դար ղգալի ազդեցություն չունեցան Արևելք-Արևմուտք առևտրի կառուցվածքի և ուղղվածության վրա, ապա այս ընկերությունների հիմնադրումից շատ չանցած այդ առևտուրը կրեց կառուցվածքային այնպիսի փոփոխություններ, որոնք անմիջականորեն փոխեցին դրա ուղղվածությունը: Եթե XVI դարի վերջն ու XVII դարի առաջին տասնամյակը կարելի է համարել քարավանային առևտրի վերելքի և ծաղկման դարաշրջան, ապա, սկսած XVII դարի երկրորդ տասնամյակից սկսվում է դրա աստիճանական անկումը: Անգլիական և հոլանդական ընկերությունների առաջնահերթ և կարևորագույն նպատակն էր Արևելք-Արևմուտք առևտուրը ամբողջովին տեղափոխել դեպի օվկիանոսային ուղիները: Հոլանդիան և Անգլիան այս ժամանակ արդեն աշխարհի ուժեղագույն ծովային պետություններն էին և նրանց ռազմական ու առևտրական նավատորմերը ղգալիորեն գերազանցում էին այլ երկրների նավատորմերին: Սրա հետ մեկտեղ նրանք մեծ չափով նեղվում էին Լեանտյան շուկաներում իտալական առևտրական կապիտալի գերիշխանությունից, քանի որ արևելյան ապրանքների ձևեր բերման համար ստիպված էին դիմել միջնորդների: XVI դարի 60—70-ական թվականներին անգլիական ոչ մի նավ Լեանտյան քաղաքներում չէր եղել⁴⁰: Երբ նույն թվականներին անգլիական «Ռուսական» կամ «Մոսկովյան» ընկերությունը առևտուր էր վարում Իրանի հետ Վոլգ-Կասպյան ուղով, նրա գործակալները մեծ չափով նեղվում էին իրանական շուկայում հայ առևտրականների մրցակցությունից, որոնք մեծ քանակությամբ անգլիական կտորեղեն էին ներմուծում Հալեպից և Տրիպոլիից⁴¹: 1581 թ. հիմնվեց անգլիական Լեանտյան ընկերությունը (Levant Company), որի նպատակն էր ամրացնել անգլիական առևտրի դիրքերը Մերձավոր Արևելքում: Այս ընկերությունը որոշ ժամանակ հաջողություն ունեցավ բավական է նշել միայն, որ նրա եկամուտները երբեմն եռակի ավել էին ծախսերից⁴²: Հետաքրքիր է այն փաստը, որ անգլիացիները Լեանտյան շուկաներում ձգտում էին առաջին հերթին ձեռք բերել հեռավոր-

⁴⁰ T. S. Willan, Some Aspects..., p. 400.

⁴¹ Տե՛ս Հովհ. Հակոբյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, էջ 411, T. S. Willan, Some Aspects..., p. 402.

⁴² W. R. Scott, The Constitution and Finance of English, Scottish and Irish Joint-Stock Companies to 1720, vol. 2, Cambridge, 1910, p. 85.

արեւելյան և հնդկական ապրանքներ, որոնք այստեղ էին բերվում ցամաքային ճանապարհներով: Սակայն, ինչպես նկատել է Ռ. Դեյվիսը, Լեանսդան ընկերության առևտրականներն արագ ըմբռնեցին, որ հենց Մերձավոր Արեւելքի երկրներում էլ բազմապիսի ապրանքներ են արտադրվում, որոնք կարելի է հաջողությամբ իրացնել Անգլիայում⁴³: Չնայած սրան, անգլիացիների դիրքերն այստեղ թույլ էին, մրցակցությունը շատ մեծ էր և, ինչպես գրում է Ռ. Վիլյամսը՝ «Լեանսդան առևտուրը աչքառն էլ լավ շուկա չէր անգլիական ապրանքների համար: Արտածումը սահմանափակված էր և՛ քանակով, և՛ տեսակով»⁴⁴: Ինչպես հայտնի է, անգլիացիները փորձում էին Արեւելքի երկրների հետ առևտուրը զարգացնել նաև Վոլգ-Կասպյան ուղով, ինչին մենք կանդրադառնանք այլ տեղում:

Այսպիսով, չգիմանալով Լեանսդան շուկաներում իրենց հակառակորդների հետ մրցակցությանը, անգլիացիներն ու հոլանդացիները դիմեցին այլ քայլի: Այն է՝ թուլացնել նրանց դիրքերը, Արեւելքի երկրներից ուղղակիորեն օվկիանոսային ճանապարհներով մեծ քանակությամբ ապրանքների (հիմնականում համեմունքների) ներմուծումներով: Այս քաղաքականությունը հիմնականում հասավ իր նպատակին: Ինչպես գրում է Ն. Սթենսգարդը. «Հրվանդանի ուղու պարագոքսալ անարդյունավետությանը վերջ տրվեց XVII դարի առաջին տասնամյակներում: Ընկերությունների (անգլիական և հոլանդական—Վ. Փ.) հիմնադրումը մի քանի տարում հասցրեց տարեկան ուղարկված և ետ վերադարձած նավերի թվի աճի, և որոշ ապրանքներ անհետացան ներմաշրջամաքային բարավանային ճանապարհներից: XVII դարի առաջին տասնամյակներից ասիական ապրանքները ուղարկվում էին Ատլանտյան օվկիանոսից դեպի Միջերկրական ծով և Լեանսդան քաղաքներ, որոնք նախելինում արտածում էին այդ նույն ապրանքները»⁴⁵: Իհարկե, ասված է շատ խիստ և կատեգորիկ և, ինչպես մենք առիթ կունենանք համոզվելու, արեւելյան ոչ մի ապրանք ցամաքային բարավանային ուղիներից չվերացավ: Սակայն, ըստ էության, այս տեսակետն ընդունելի է: Իսկապես, արեւելյան համեմունքների առևտուրը շրջվում էր դեպի օվկիանոսային ուղիները: Դրա վառ վկայությունն է, օրինակ, 1612 թ. Ֆլորենցիայում վենետիկյան գործակալի հաղորդումն այն մասին, որ պղպեղը

⁴³ R. Davis, English imports from the Middle East: 1500—1780. — *Studies in the Economic History of the Middle East...*, pp. 194—19.

⁴⁴ T. S. Wiltan, *Some Aspects...*, p. 410.

⁴⁵ N. Steensgaard, *Trade Revolution...*, p. 154.

ներմուծվում է Լիվոռնո Անգլիայից: Իսկ հաջորդ տարում անգլիական արևելա-հնդկական ընկերության ամբողջ ներմուծումը Լոնդոն գնվել էր մեկ օրվա ընթացքում, աչքի առաջ ունենալով նաև վեր-արտածումը Կոստանդնուպոլիս, Լեանտ և Նեապոլ⁴⁶: Պարզ ասած, համեմունքների Լեանտյան առևտուրը ոչ թե վերացավ, այլ փոխվեց նրա ուղղվածություներ: Այժմ արդեն հեռավորարեւելյան և հնդկական համեմունքները նախ ներմուծվում էին Անգլիա և Հոլանդիա, ապա այստեղից արտածվում Մերձավոր և Միջին Արևելքի երկրներ: Ըստ որում, առաջացել էր այսպես ասած «աշխատանքի բաժանում»: Օրինակ, անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերությունը ապրանքը հասցնում էր Լոնդոն, բրտեղից Լեանտյան ընկերությունը իր նավերով այն արտածում էր Հալեպ և Մեքքավոր Արևելքի առևտրական ուրիշ խոշոր կենտրոններ⁴⁷: Արդեն 1614 թ. Լեանտյան ընկերությունը Իտալիա և Թուրքիա էր արտահանում Արևելա-հնդկական ընկերության նավերով Ճավայից և Սումատրայից բերված պղպեղը: Իսկ 1626 թ. նույն Լեանտյան ընկերությունը 250.000 ֆունտ ստեռլինգի ապրանք էր ներմուծում Թուրքիա, որի մեծ մասը համեմունքներ էին, միաժամանակ արտահանելով Թուրքիայից նույն արժողության ապրանք⁴⁸: 1625 թ. Թուրքական իշխանությունների ներկայացուցիչ Օմար Թալիբը այսպես էր մեկնաբանում ստեղծված իրավիճակը. «Այժմ եվրոպացիները սովորել են ճանաչել ամբողջ աշխարհը: Նրանք ուղարկում են իրենց նավերն ամեն տեղ և գրավում կարևոր նավահանգիստները: Առաջ Հնդկաստանի, Սինդի և Զինաստանի ապրանքները գալիս էին Սուեզ և տարածվում ողջ աշխարհում մուսուլմանների կողմից: Սակայն այժմ այս ապրանքները բերվում են Ֆրանգիստան պորտուգալական, հոլանդական և անգլիական նավերով ու այնտեղից տարածվում ողջ աշխարհով մեկ: Ինչի կարիքը որ նրանք իրենք չունեն, բերում են Ստամբուլ և Իսլամի այլ երկրներ ու վաճառում ապրանքի հնգապատիկ գնով, այսպիսով ձեռք բերելով շատ դրամ: Այս պատճառով ոսկին և արծաթը պակասում է իսլամի երկրներում»⁴⁹:

Այնուհանդերձ, ինչպես նկատել է հունգարացի պատմաբան Դ. Կալդի-Նադը, համեմունքների Լեանտյան առևտրի վիճակը այնքան էլ

⁴⁶ K. N. Chaudhuri, The English East India Company, pp. 156—159.

⁴⁷ P. R. Harris, An Aleppo Merchant's Letter-Book, — The British Museum Quarterly, vol. XXII, № 3/4, 1960, pp. 66—67.

⁴⁸ A. C. Wood, Levant Company..., pp. 42—43.

⁴⁹ B. Lewis, Some Reflections on the Decline of the Ottoman Empire, — Studia Islamica, 19 8, № 9, p. 118.

ձգնաժամային չէր, ինչպես դա թվում էր ընդհանուր տազնապի սկզբում, որովհետև XVI—XVII դդ. սահմանագլխին օլկիահոսային հաղորդակցություններն ու ծովահենությունը դեռևս շատ լուրջ վտանգ էին ներկայացնում⁵⁰:

Այս ամենը վերաբերում է հիմնականում համեմունքների առևտրին: Իսկ ինչպիսին էր իրանական հում մետաքսի արտահանման վիճակը: Առանց այլևայլության կարելի է ասել, որ այն գալիս էր փոխարինելու համեմունքների առևտրին: Այդ մասին է վկայում, օրինակ, անգլիացի առևտրական Ուիլյամ Կլարկի 1599 թ. հաղորդումը Հալեպից այն մասին, որ ինքն ու մնացած բոլոր վաճառականները փորձում են համեմունքների փոխարեն մետաքս ձեռք բերել: Իսկ 1598 թ. սեպտեմբերին գրած նամակում վերջինս հայտնում էր, որ Հալեպում գտնվող կիրապացի առևտրականները պատրաստ են ժամանող քարավանների ուղտերի մեջքից իսկույն իջեցնել մետաքսի հակերը և որ նրանցից շատերը այդ հակերն առանց բաց անելու են գնումներ կատարում⁵¹: Ընդհանուր առմամբ, մետաքսի առևտուրը, մասնավորապես անգլիացիների համար, առաջնահերթ նշանակություն ունի Լեանտյան առևտրում: Այդ նշանակությունը պահպանվեց նաև հետագայում, ամբողջ XVII դարի ընթացքում⁵²:

Անգլիական և հոլանդական Արևելա-հնդկական բնկերությունների գործունեությունը Սիֆյան իրանում հանգամանորեն ուսումնասիրված է⁵³: Սրանով հանդերձ, հետևությունները, որոնց հանգել են հարցն ուսումնասիրողները, շատ դեպքերում չեն համապատասխանում միմյանց և հակասական են:

Անգլիական Արևելա-հնդկական բնկերության իրան ուղարկած առաջին նավը Պարսից ծոցում գտնվող իրանական Զասկ նավահանգիստը հասավ 1616 թ. դեկտեմբերին: Այն կրում էր 6.333 ֆունտ սառնոցի ապրանք, որից 550-ը կանխիկ դրամ էր: Էքսպեդիցիայի ղեկավարն

⁵⁰ Д. Кальди-Надь, Данные к истории левантийской торговли в начале XVII столетия.—Восточные источники по истории народов Юго-Восточной и Центральной Европы, т. II, М., 1969, с. 322.

⁵¹ P. R. Harris, An Aleppo Merchant's Letter-Book, p. 67.

⁵² R. Davis, English Imports.... p. 196.

⁵³ Պետք է առանձնացնել Ն. Սթեննգորթի, Կ. ՉադՋուրիի, Կ. Գլամանի, Ն. Տոմանովիչի, Վ. Բայրուդյանի, Լ. Լոկհարթի, Ռ. Սկոտի, Ն. Ֆալսաֆիի աշխատությունները, առևտրականության ցանկը:

էր Լեանտյան առևտրի հարուստ փորձ ունեցող Էդվարդ Կոննոկը⁵⁴։ Շահ Աբասի հետ տեսակցելուց հետո Կոննոկը հավատացած էր, որ հաղթանակն ապահովված է։ Նա արդեն ծրագրում էր իրանական մետաքսի ամբողջ առևտուրը շեղել դեպի օվկիանոսային ուղիները, և նրա պատկերացմամբ Լոնդոնը վերածվելու էր մետաքսի առևտրի համաշխարհային շուկայի։ Ըստ Կոննոկի, շահն անշափ շահագրգռված էր այս ծրագրերի իրականացմամբ և խոստանում էր ապառիկ տրամադրել 3.000 հակ մետաքս, որից 500-ը՝ անմիջապես⁵⁵, 1617 թ. շահ Աբասը պայմանագիր կնքեց անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերության հետ, որի համաձայն վերջինս պետք է իրացներ իրանական հում մետաքսի արտահանությունը բացառապես օվկիանոսային ուղով⁵⁶։ Համաձայն պայմանագրի իրանական կողմը պետք է մետաքսը հասցներ Բենդեր-Աբաս և հանձներ անգլիացիներին։ Սակայն վերջիններս նաև իրավունք էին ստանում մետաքս գնելու Գիլանում ու մետաքս արտադրող այլ շրջաններում և մշտական ներկայացուցիչներ ունենալ մետաքսի գնման համար։ Անգլիացիներն իրավունք էին ստանում նաև իրենց ապրանքներն ազատորեն տեղափոխել Սեֆյան պետության ողջ տարածքում և ազատվում էին մաքսային գանձումներից։ Իր կողմից շահ Աբասը պարտավորվում էր մետաքս չվաճառել իսպանացիներին և պորտուգալացիներին ու շարտահանել այն փոքրասիական ուղիներով⁵⁷։ Այս պայմանագրի իրականացումը ոչ միայն մեծ շահ կրեեր ընկերությանը, այլև առավելություն կտար նրան անգլիական Լեանտյան ընկերության և եվրոպական այլ ընկերությունների հանդեպ, որոնք իրանական մետաքսը արտահանում էին Միջերկրական ծովի թուրքական նավահանգիստներից։ Սակայն պայմանագրի կնքման առաջին իսկ օրերից տարածայնություններ ծագեցին շահական ազմինիստրացիայի և ընկերության միջև։ Շահը պահանջում էր, որ մետաքսի համար վճարվի կանխիկ գրամ, իսկ անգլիացիները ձգտում էին վճարել իրենց ապրանքնե-

⁵⁴ A. Wilson, The Persian Gulf, London, 1954, p. 133, տե՛ս նաև՝

احمد تاج بخش، ایران در زمان صفویه، ص ۲۰۱ — ۱۹۹

⁵⁵ W. Foster, England's Quest of Eastern Trade, London, 1933, p. 33, տե՛ս նաև՝ N. Steensgaard, Trade Revolution..., p. 323. Ըստ երևույթին շահն իր խոստումը կատարել էր, քանի որ իրանական մետաքսի առաջին առաքումն Անգլիա բաղկացած էր շուրջ 500 հակից և նավերը Լոնդոն էին հասել 1619 թ. աշնանը։ Տե՛ս K. N. Chaudhuri, East-india Company, p. 204.

⁵⁶ R. Savory, Iran under the Safavids, p. 114.

⁵⁷ A. Wilson, The Persian Gulf, p. 130.

րով, ըստ որում, արհեստականորեն բարձրացնելով դրանց գները⁵⁸, թոմաս Բարբերը, որ հաջորդել էր Կոննոկին ընկերության գործակալի պաշտոնում, նոր հանդիպում ունեցավ շահի հետ Ղազվինում, 1618 թ. ամռանը⁵⁹։ Մաքսային գանձումներ չվճարելու անգլիացիների իրավունքը վերահաստատվեց, սակայն սա ընկերության միակ ցանկությունն էր, որն իրագործվեց։ Աբաս I-ը պատրաստակամություն էր հայտնում գնելու անգլիական բոլոր ապրանքները, բայց միմիայն շուկայական և ոչ անգլիական ընկերության նշանակած գներով, ինչը վկայում է, որ Էրզրի ներքին շուկան վատ չէր ապահովված եվրոպական ապրանքներով։ Իսկ ինչ վերաբերում էր Պարսից ծոցի ափերին որևէ ամրացված նավահանգիստ ստանալու անգլիացիների ցանկությանը, ապա շահը վրձնական մերժում տվեց⁶⁰։

Այս պայմանագրի կնքմանը մեծ շափով նպաստում էր նաև այն հանգամանքը, որ թուրք-իրանական կռիվների պատճառով ցամաքային ճանապարհները վտանգված էին։ Ինչպես հաջորդում է Պիետրո դելլա Վալլեն, 1619 թ. հունվարին Աբասը հայ առևտրականների մի խմբի հասկացնում է, որ հարց անգամ չի կարող լինել մետաքսի արտահանությունը քարավանային ճանապարհներով վերսկսելու մասին։ Սակայն զրույցի ընթացքում մի հայ վաճառական առաջարկում է Աբասին վճարել հինգ թուման մեկ բեռին միայն սրպես արտահանման մաքս, եթե ճանապարհները բացվեն։ Լսելով այս առաջարկը, Աբասը տեղից վեր է ցատկում և հայտարարում, որ այդ գեպքում ինքը կհրամայի անմիջապես վերսկսել արտահանությունը քարավանային ուղիներով⁶¹։ Հասկանալի է, որ հում մետաքսի արտահանություն անգլիացիների ստացած մենաշնորհը լրջորեն կարող էր խանգարել Նոր Զուլայի հայ առևտրականներին⁶²։ Այդ պատճառով էլ վերջիններս կտրուկ բարձրացրեցին հում մետաքսի առքի գները, որպեսզի ստիպեն անգլիացիներին հրաժարվելու դրա արտահանությունից։ Հայ առևտրականները դիմեցին նաև Աբաս I-ին, անգլիացիների հետ կնքած պայմանագիրը չեղյալ հայտարարելու խնդրանքով։ Սակայն շահը պատասխանեց, որ դա առև-

⁵⁸ B. Забуртян, Армянская колония..., с. 43.

⁵⁹ W. Foster, England's Quest..., p. 303.

⁶⁰ N. Steensgaard, Trade Revolution..., p. 333.

⁶¹ Pietro della Valle, t. IV, pp. 271—272.

⁶² K. Bayani, Les relations de l'Iran avec l'Europe occidentale à l'époque Safavide, Paris, 1937, pp. 116—118.

սորական հարց է, և ով շատ վճարի մետաքսի համար, նա էլ իրավունք կստանա արտահանելու այն⁶³:

1619 թ. սեպտեմբերի 14-ին Աբասը մետաքսն աճուրդի հանեց: Աճուրդին ներկա էին անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերության գործակալները, կարմիկյան միաբանության ներկայացուցիչ խուան Տադեոն և հայ վաճառականները: Խուան Տադեոն անմիջապես հայտարարեց, որ ինքը լիազորված չէ մասնակցելու աճուրդին: Հայ առևտրականներն, իրենց հերթին, տատանվում էին առաջինը գին հայտարարելուց, սակայն ի վերջո հայտարարեցին, որ պատրաստ են վճարել 50 թուման մեկ բեռ մետաքսի համար (36 ման-և շահ)⁶⁴: Անգլիացիների վերջնական գինը 43,2 թուման էր: Մի քանի օր անց Աբասը փորձ արեց համոզելու անգլիացիներին գնելու թեկուղ ոչ մեծ քանակությամբ մետաքս հայերի առաջարկած գնով, սակայն մերժում ստացավ: Անգլիացիները շեշտում էին, որ հայ վաճառականների առաջարկած գինը պայմանավորված էր վճարման այլ պայմանների հետ: Այն է՝ նրանք իրենց շահույթները ստանում էին ապրանքը Հալեպում վաճառելով, հետո միայն վճարում արքունական գանձարանին: Մինչդեռ իրենցից պահանջվում էր, որպեսզի մետաքսի համար կանխիկ վճարեն: Իսկ երբ շահր հայտարարում է, թե դա պատճառ չէ, անգլիացիները պատասխանում են, որ այդ դեպքում հայերը պետք է առևտուր անեն վնասով և շեշտում, որ իրենք այդ գնով չեն կարող մասնակցել մետաքսի առևտրին: Իրականում անգլիացիները կարծում էին, որ հայերի առաջարկը մի քայլ էր, որով վերջիններս փորձում էին ստիպել իրենց ավելի բարձր գին առաջարկել: Այդ պատճառով էլ նրանք դիմեցին «գնորդի գործադուլի», ինչը որ, նրանց կարծիքով, մեքենայաբար նորից կիջեցներ մետաքսի առքի գինը, և որոշում ընդունեցին այդ սարի հրաժարվել ամեն տե-

63 В. Байбуртян, Армянская колония..., с. 44.

64 Նշենք, որ այս հարցին անդրադարձած ուսումնասիրողները այն կարծիքն են հայտնել, որ հայ առևտրականները հիսուն թուման են առաջարկել մեկ հալ մետաքսի համար: Տե՛ս С. Тер-Аветисян, Город Джуга, с. 44; В. Байбуртян. Армянская колония..., с. 44; Н. Г. Куканова, Очерки по истории русско-иранских торговых отношений..., с. 69. Ըստ որում բոլորն էլ հղում են Պիետրո դելլա Վալլեին: Սակայն դելլա Վալլեն գրում է, որ հայ առևտրականները շահին առաջարկեցին հիսուն թուման երեսուցեց բաթման մետաքսի համար, հատուկ նշելով, որ խոսքը շահի մանի մասին է (de la mesure du Ro!) ինչն անում է Երկու հալ, այսինքն մեկ ուղտարեն: Տե՛ս Pietro della Valle, t. IV, p. 417. Իսկ անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերության արխիվի փաստաթղթերն ուղղակի վկայում են, որ խոսքը գնացել է մեկ բեռ մետաքսի շուրջը, տե՛ս N Steensgaard, Trade Revolution..., p. 344, տողատակ 108:

սակի առևտրական գործարքներից⁶⁵։ Նման պայմաններում Աբասին ոչինչ չէր մնում անելու, բացի անգլիացիների հետ պայմանագիրը չեղյալ համարելուց և նորջուղացիի հայ վաճառականներին երկրի հում մետաքսի արտահանման մենաշնորհը հանձնելուց⁶⁶։

Այսպիսով, անգլիացիների առաջին փորձերը, իրանական շուկայում հաստատվելու ուղղությամբ, ձախողվեցին հայ առևտրական կապիտալի դիմադրության շնորհիվ։ Ինչպես գրում է Վ. Բայբուրդյանը. «Պաշտպանելով սեփական առևտրական շահերը, հայ վաճառականությունը դրանով իսկ օբյեկտիվորեն հանդես էր գալիս օտարերկրյա առևտրական կապիտալի ներխուժման դեմ Իրան»⁶⁷։

Այնուհանդերձ, անգլիական առևտրական կապիտալը սովոր չէր հեշտությամբ հրաժարվելու իր նպատակներից։ Անհաջողության պատճառներից մեկը համարելով Իրանում իրենց թույլ դիրքերը, նրանք հիմնական ուշադրությունը դարձրին Պարսից ծոցում հաստատվելուն, ինչին խիստ խոչընդոտում էին պորտուգալացիները։ Այդ պատճառով էլ անգլիացիները պայքարի ուղղությունը շեղեցին նրանց դեմ։ 1620 թ. դեկտեմբերի 28-ին անգլիական նավատորմը ջախջախեց պորտուգալացիներին Ջասկի մոտ⁶⁸։ Անհրաժեշտ է նշել, որ պորտուգալացիների վտարումը Պարսից ծոցից դարձել էր նաև Սեֆեիների վարչակարգի նպատակը, քանի որ վերջիններս արգելակում էին իրանական արտաքին առևտրի իրականացմանը այս ուղիով։ Շահ Աբասի և անգլիացիների շահերն այդ հարցում համընկնում էին, քանի որ երկուսն էլ շահագրգռված էին պորտուգալացիներին Հորմուզից վտարելու մեջ⁶⁹։ Չունենալով սեփական ռազմական նավատորմ, շահը դիմեց անգլիացիներին, օժանդակություն խնդրելով, որը վերջիններս իսկույն օգտագործեցին իրենց դիրքերն Իրանում ամրապնդելու համար։ Պարսից ծոցի երկու ափերի բնակչության պայքարը պորտուգալացիների դեմ և նրանց նավատորմի ջախջախումը հիմք ստեղծեցին քշելու նրանց նաև իրենց հիմնական միջնաբերդից՝ Հորմուզից⁷⁰։ 1622 թ. ապրիլի 23-ին իրանա-

⁶⁵ N. Steensgaard, Trade Revolution..., p. 334.

⁶⁶ С. Тер-Аветисян, Город Джуга, с. 44. Տե՛ս նաև՝ В. Байбуртян, Армянская колония..., с. 44.

⁶⁷ В. Байбуртян, Армянская колония..., с. 45.

⁶⁸ Н. Н. Туманович, Европейские державы..., с. 46.

⁶⁹ История Ирана, М., 1977, с. 185.

⁷⁰ Н. Туманович, Европейские..., с. 46. Տե՛ս նաև՝ С. R. Boxer, The Portuguese Seaborne Empire, New York, 1969, pp. 40—41, 46.

կան զորքերի և անգլիական նավատորմի ռազմական գործողությունները հարկադրեցին Հորմոզի պորտուգալական կայազորին հանձնվել: Ինչպես նկատել է Ն. Տումանովիչը, անգլիական պատմագիտության մեջ տարածված այն կարծիքը, որ Հորմոզի գրավումը անգլիացիների ռազմական գործողությունների արդյունքն էր, ճիշտ չէ: Իրականում անգլիացիների մասնակցությունը Հորմոզի գրավմանը լոկ սիմվոլիկ նշանակություն ուներ, իսկ նրանց մեծ կորուստները առաջին հերթին պայմանավորված էին անառնելի շոգով, օդու շափազանցված օգտագործումով և հիվանդություններով⁷¹: Սակայն աննշան մասնակցություն ունենալով Հորմոզի գրավմանը, անգլիացիները մեծ իրավունքներ ստացան: Բենդեր-Աբասի և Հորմոզի մաքսային գանձումների կեսն անցնում էր նրանց. անգլիացիներն իրավունք ստացան Արևելահնդկական ընկերության մասնաճյուղեր հիմնել Բենդեր-Աբասում, Շիրազում և Իսֆահանում, նրանց նավերն ազատվում էին մաքսային վճարումներից և այլն⁷²: Ա. Ատմանն այս կապակցությամբ այն միտքն է հայտնում, որ Հորմոզի գրավումը լուրջ մրցակցություն առաջ բերեց Արևելահնդկական և Լեանտյան ընկերությունների միջև, կապված հում-մետաքսի առևտրի հետ⁷³: Սակայն սա ճիշտ է միայն տեսականորեն, քանի որ չնայած սրանով նրանց դիրքերն Իրանում ամրապնդվում էին, անգլիացիներին չհաջողվեց իրանական շուկայում հաստատել իրենց տիրապետությունը, որի պատճառը ոչ միայն հայկական առևտրական կապիտալի դիմադրությունն էր, այլև հակամարտությունը հոլանդացիների հետ: XVII դ. սկզբում անգլիացիները Արևելքում, այդ թվում և Իրանում, հանդիպեցին ժամանակի առաջատար ծովային և առևտրական տերության՝ Հոլանդիայի մրցակցությանը: Հոլանդական ընկերության գործունեությունն ու առևտուրը վարելու սկզբունքները շատ կետերում համընկնելով անգլիական ընկերության հետ, որոշ դեպքերում սկզբունքորեն տարբերվում էին: Հոլանդական առևտրական կապիտալի գործունեությունն առաջին հերթին աչքի էր ընկնում մեծ ճկունությամբ: Հակառակ անգլիացիների, հոլանդական ընկերության ղեկավարությունը շատ արագ ըմբռնեց, որ Իրանում ամուր հիմքեր ունենալու համար անհրաժեշտ է ներմուծել այնպիսի ապրանքներ, որոնք ոչ միայն մեծ պահանջարկ ունեն երկրում, այլև մրցակցություն

⁷¹ Н. Туманович, Европейские державы..., сс. 47—48.

⁷² Thomas Herbert, Travels in Persia, p. 19. տե՛ս նաև՝ W. Foster, England's Quest..., p. 312.

⁷³ A. Attman, The Bullion Flow..., p. 47.

չին ունենա Լեւոնտյան առևտրում ներգրավված վաճառականների ներմուծումների հետ: Այս սկզբունքն ընդունելով որպես Իրանում առևտուր անելու հիմնաքար, հոլանդացիները, որոնք գերիշխում էին արևելյան համեմունքների առևտրում⁷⁴, իրենց ձեռքը վերցրին Իրանի ներքին շուկան համեմունքներով ապահովելու գործը⁷⁵: Հակառակ անգլիական ընկերության, հոլանդական ֆակտորիան հիմնականում մատակարարում էր արևելյան ապրանքներ, որ ստանում էր Բատավիայից և միայն սահմանափակ քանակությամբ եվրոպական ապրանքներ ու կանխիկ դրամ էր օգտագործում առևտրական գործառնությունների իրագործման համար: Նման առևտրական քաղաքականության շնորհիվ հոլանդացիները Սեֆյան պետության հետ առևտրում ակտիվ հաշվեկշիռ ունեին: Բանը հասնում էր այնտեղ, որ հոլանդացիների ներմուծած պղպեղի, համեմունքների և շաքարի փոխարեն տրամադրվող հում մետաքսը չէր բավականացնում, և պետական գանձարանը ստիպված էր կանխիկ դրամ վճարել⁷⁶: Ինչպես նշում է ներասիական առևտրի հայտնի մասնագետ Չ. Սիմկինը. «Հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերությունն իր գոյության առաջին դարերում ավելի ձեռնտու էր համարում ներասիական առևտրին միջնորդելը, քան ապահովել առևտրական հարաբերությունները եվրոպայի հետ»⁷⁷: Այս քաղաքականության վառ դրսևորումն էր 1626 թ. ապրիլի պայմանագիրը, որ կնքել էին հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերությունը և Աբաս I-ի ներկայացուցիչ Մուլայիմ բեկը⁷⁸: Պայմանագիրը, որի գործողության ժամկետը սահմանափակված էր երեք տարով, հոլանդացիների տարեկան առևտուրը որոշում էր 40.000 թումանի չափով, որի քառորդ մասը պետք է լիներ կանխիկ դրամով, իսկ մնացածը ապրանքներով: Ըստ որում, կարևորագույնը պղպեղի ներմուծումներն էին, որոնք հավասար էին 60.000 շահական մանի, յուրաքանչյուր մանը 40 շահի գնով, ընդհանուր գումարը 12.000 թուման: Սա մի հսկայական քանակություն էր, շուրջ 325.000 կգ: Ամբողջությամբ վերցրած, ասիական ապրանքները զգալիորեն գերակշռում էին հոլանդական ներմուծումներում, բացի անագից, որը կարող էր

⁷⁴ John Fryer, vol. I, p. 132.

⁷⁵ A. Attman, The Bullion Flow..., p. 39.

⁷⁶ K. Glamann, Dutch-Asiatic Trade, p. 152. Տե՛ս նաև A. Attman, The Bullion Flow..., pp. 41, 44.

⁷⁷ C. G. F. Simkin, The Traditional Trade of Asia, London, 1963, p. 253.

⁷⁸ ۱۵۶ — ۱۵۷ می . ایران در زمان صفویه

բերվել և՛ Եվրոպայից, և՛ հարավ-արևելյան Ասիայից: Միակ եվրոպական ապրանքը կտորեղենի փոքր քանակություներն էր, որի ընդհանուր դոմարը հավասար էր 2.600 թումանի: Փոխարենը հուլանդացիները պետք է ստանային հում մետաքս, վճարելով 48 թուման բեռին, պայմանով, որ վճարումը կատարվում էր ասորանքով, և 45 թուման, եթե վճարվում էր կանխիկ դրամ⁷⁹: Այս կապակցությամբ հետաքրքիր է այն դիտողությունը, որ Բարեհուսո հրվանդանի և օվկիանոսային ուղու հայտնագործումից շուրջ 100 տարի անց Ասիա-Եվրոպա ուղղակի առևտրական կապերը կազմում էին Ասիայի ամբողջ արտաքին առևտրի 1/10-րդ մասը միայն⁸⁰: Ասիական մայրցամաքն ինքը իր արտադրած ապրանքների խոշորագույն սպառողն էր⁸¹: Միևնույն ժամանակ, որոշ աղբյուրների տվյալներով, արդեն XVII դարի վերջերին, Բարեհուսո հրվանդանի ուղով Եվրոպա: ուղարկվող համեմունքները շուրջ երեք տոկոսով ավելի էժան էին, քան Հալեպով ուղարկվողները⁸²:

Վերը նշված առևտրական պայմանագիրը Մուլայիմ բեկի և հուլանդական ընկերության գործակալ Հուբերտ Վիսնիխի միջև դարձավ այն հիմքը, որի վրա կառուցվեց իրանա-հուլանդական առևտուրը շահ Աբաս I-ի զահակալության վերջին տարիներին: Անգլիացիները, ձգտելով թույլ շտալ, որ հուլանդացիներն իրենց դուրս մղեն իրանական շուկայից, 1628 թ. առաջարկեցին շահ Աբաս I-ին պայմանագիր կնքել տարեկան 100.000 շահի ման հում մետաքսի արտահանման նպատակով, ըստ որում՝ ձեռնառել պայմաններով: Ենթադրվում է, որ այս տարիներին իրանում արտադրվում էր շուրջ 100.000 շահի ման հում մետաքս: Այսինքն անգլիացիները, փաստորեն, առաջարկում էին իրենց հանձնել մետաքսի արտահանման մենաշնորհը: Սկզբում շահը համաձայնեց անգլիացիների պայմաններին, սակայն հետագայում նրանք մերժում ստացան: Սրա պատճառն այն էր, որ, ինչպես գրում է Հ. Քյուրտյանը, հայ վաճառականների միջոցով մետաքսի արտահանությունը այնպիսի օգուտ էր բերում շահական գանձարանին, որ կարիք չկար որևէ օտար պետության հետ պայմանավորվելը⁸³:

⁷⁹ N. Steensgaard, Trade Revolution..., p. 38)

⁸⁰ А. М. Петров, Соотношение межазнатской и азиатско-европейской торговли в I—XVII вв.,—«Ближний и Средний Восток», М., 1976, с. 58.

⁸¹ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 62:

⁸² L. Lockhart, The Fall of the Safavi Dynasty..., p. 368.

⁸³ Հ. Քյուրտյան, Նյութեր հայ վաճառականության պատմության համար, էջ 19:

Շահ Աբաս I-ի գահակալության տարիներին ծավալված անգլիական և հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերությունների բուռն գործունեությունը չտվեց այն արդյունքը, ինչին ձգտում էին վերջիններս: Այն է՝ շեղել իրանական հում մետաքսի արտահանությունը դեպի օվկիանոսային ուղիները: Անհրաժեշտ է նշել, որ պատմագիտության մեջ լայն տարածում ստացած այն տեսակետը, որ Աբասն ինքն ակտիվորեն աջակցում էր անգլիացիների և հոլանդացիների այս քաղաքականությունը, իրականությունը այնքան էլ չի համապատասխանում: Այս տեսակետն այն աստիճան խորն է արմատացել, որ որոշ ուսումնասիրողներ, առանց հաշվի առնելու կոնկրետ փաստական իրավիճակը, այն արտահայտում են նաև տեսական և ընդհանրացնող բնույթ կրող ուսումնասիրություններում: Ահա դրանցից մեկը. «Չնայած ասիական տիրակալները XVI—XVII դդ. գործադրում էին որոշակի, հիմնականում անհաջող ջանքեր, դիմադրելու Արևմուտքի ճնշմանը, սակայն նրանց մեծ մասի կողմնորոշումը դեպի եվրոպական վաճառականների հետ գործնական շփումների ուժեղացումը զրկում էր տեղական վաճառականներին և արհեստանոցներին ու մանուֆակտուրաների տերերին պետության կողմից այնքան անհրաժեշտ աջակցությունից: Դա ոչ միայն չէր խանգարում, այլև քաջակերում էր հումքի արտահանությունը (բամբակը Հնդկաստանից, հում մետաքսը՝ Իրանից), ինչն առաջացնում էր աշխարհի վաճառականների ու արտադրողների բողոքը, թեև դժվար թե բավականաչափ արդյունավետ»⁸⁴: Պարզ է, որ այս բնորոշումը չի համապատասխանում XVI—XVII դդ. Սեֆյան պետությունում տիրող իրականությանը: Եթե Աբաս I-ի օրոք արևմտյան առևտրական կապիտալը որոշ հաջողություններ ունեցավ, ապա նրանից առաջ և հետո պետության արտաքին առևտուրը փաստորեն ամբողջությամբ գտնվում էր հայ վաճառականության տնօրինության տակ: Բանն այն է, որ շահական կառավարությունը ամենից ավելի շահագրգռված էր հայ առևտրականների գործունեությամբ, քանի որ նրանցից առավել մեծ օգուտ էր ստանում: Մինչդեռ հայ վաճառականության համար մետաքսի արտահանության ցամաքային ուղիները կարևորագույնն էին: Իհարկե, թուրք-իրանական պատերազմների պայմաններում հյուսիսային Իրանի, Հայաստանի, Փոքր Ասիայի և վերին Միջագետքի ուղիներով իրականացվող առևտուրը միշտ վտանգի տակ էր, չնայած այն չէր դադարում նաև ռազմական գերծաղությունների բնթացքում⁸⁵: Սակայն բա-

⁸⁴ Типы общественных отношений..., с. 153.

⁸⁵ Адам Олеарий, с. 792.

վական էր, որ օսմանյան Թուրքիայի վրայով անցնող առևտրական ճանապարհները բաց լինեին, որ Աբասը կորցնեի հետաքրքրությունը օվկիանոսային ուղու նկատմամբ⁸⁶: Նա լավ էր հասկանում, որ հույսը դնել մետաքսի արտահանության միայն մեկ ուղու վրա չէր կարելի, և այս պատճառով էլ փորձում էր օգտագործել արտահանության բոլոր հնարավոր ուղիները, որպեսզի դրանցից մեկն ու մեկի փակվելու դեպքում հնարավոր լինի շահագործել ուրիշը⁸⁷: Ընդհանրապես, Աբաս I-ի ողջ առևտրական քաղաքականության մեջ առավել կարևորը նրա կողմից արտաքին առևտրի կազմակերպումն էր: Քարվանսարանների կառուցումն ու նոր ճանապարհների շինարարությունը, անխնա պայքարը ավաղակների դեմ դրական ազդեցություն ունեցան Սեֆյան Իրանի արտաքին առևտրի զարգացման համար⁸⁸: Ոչ պակաս կարևոր նշանակություն ունեցավ 1619 թ. մետաքսի առևտրի պետական մենաշնորհի ստեղծումը: Դրա շնորհիվ մետաքսի առքի գները շատ որոշակի էին: Եթե մետաքսը գնվում էր ոչ թե արքայական գանձարանից, այլ ուրիշ ճանապարհներով, գնորդը պարտավոր էր վճարել 12 թուման մաքս սեկ բեռին (հավասար է երկու հակի), պայմանով, որ այն պետք է արտահանվեր: Սեֆյան Իրանի տարածքում վաճառվելիք նույն քանակի մետաքսի համար պետք էր վճարել 4 թուման մաքս⁸⁹: Միևնույն ժամանակ, ինչպես մենք տեսանք, պետական առևտուրը չէր վերաբերում միայն արևմտյան ընկերություններին: Հայ առևտրականները նույնպես մետաքս էին գնում արքայական պահեստներից՝ մեկ բեռան համար վճարելով 50 թուման, տաս թումանի եկամուտ բերելով պետական գանձարանին: Մետաքսի այն մասը, որ միանգամից չէր վաճառվում, պահեստավորվում էր արքունական գանձարանում:

Սակայն Աբաս I-ի մշակած այս համակարգը երկար չտևեց և սկսեց ճեղքվածքներ տալ դեռևս նրա կենդանության օրոք: Դժվարություններն ի հայտ եկան հատկապես 1626 թ. Մուլայիմ բեկի և Հուբերտ Վիսնիխի կնքած պայմանագրից հետո: Քանի դեռ Աբասը ողջ էր, մետաքսի մատակարարման հարցում դժվարություններ չէին ծագում: Սա-

⁸⁶ R. Davis, English Imports from the Middle East, pp 196—197, տե՛ս նաև՝ N. Steensgaard, Trade Revolution... p. 335.

⁸⁷ K. Glamann, Dutch-Asiatic Trade, p. 117. A. Attman, The Bullion Flow..., p. 40.

⁸⁸ Hafez F. Farmayan, The Beginnings of Modernization in Iran. The Policies and Reforms of Shah Abbas I, Utah, 1969.

⁸⁹ N. Steensgaard, Trade Revolution..., p. 381.

կայն 1629 թվից անգլիացիներն ու հոլանդացիները անընդհատ բար-
դուխյունների էին հանդիպում այս հարցում: Պատճառն այն էր, որ
Արասի հաջորդը՝ շահ Սաֆին վերացրել էր մետաքսի պետական մենա-
շնորհը: Պալատական պատմիչ Իսրահայր Մուշիի խոսքերով շահ Սա-
ֆին «վերացրեց նաև մետաքսի գնից ստացվող գումարը, որը թագա-
վորական խառսին էր պատկանում, և վաճառականներն ու երթևեկող-
ները իրենց հոժար կամքով, որոշված գնով դիվանական պաշտոնյա-
ներից գնում էին, և որից ամեն տարի խոշոր գումարների եկամուտ էր
գոյանում: Այդ արվեց այն մտահոգությունից զրոգված, որ այս գործի
վերակացուները մետաքսը ռայաթներից վերցնելիս և վաճառականնե-
րին հանձնելիս կարող են խախտումներ կատարել, որից և ռայաթներն
ու վաճառականները կարող են վնասներ կրել: Այս առևտրի տոկոսնե-
րից գոյացող մեծագումար օգուտներից հրաժարվելով, թուլատրեց, որ
վաճառականները և ուրիշ մարդիկ, եթե ցանկանան, կարող են փոխա-
դարձաբար ընդունելի գներով ռայաթներից մետաքս գնել, և դիվանա-
կան պաշտոնյաները միջամտելու իրավունք չունեն»⁹⁰:

Շահ Սաֆիի տնտեսական այս բարեփոխումը մեծ նշանակություն
ունի տեղացի վաճառականության և ընդհանրապես առևտրի զարգա-
ման համար: Հայտնի է, որ մետաքսի անմիջական արտադրողները
գտնվում էին ֆեոդալական կախվածության տարբեր ձևերի մեջ կամ
պետությունից, կամ առանձին ֆեոդալներից: Նման պայմաններում հա-
վելյալ արտադրանքի մեծ մասը, իսկ երբեմն էլ ամբողջ հավելյալ ար-
տադրանքը հասնում էր ֆեոդալին կամ պետությանը: Վերջիններս էլ
որոշակի գներով այդ արտադրանքը, տվյալ դեպքում հում մետաքսը,
հանձնում էին վաճառականներին: Այս դեպքում արտադրողի և սպառու-

اسکندر منشی : ذیل تاریخ عالم آرای عباسی ، ص ۱۳⁹¹

Այս կապակցությամբ ավելորդ չէ նշել, որ Օ. Էֆենդիեր իր մենագրությունում գրում
է բառացիորեն հետևյալը. «Ենչ վերաբերում է արտասահմանյան երկրների հետ առևտրի
մենաշնորհին, սպտ այն միշտ գտնվել է սեֆյան կառավարության ձեռքում՝ հանձին շա-
հի և նա ոչ որի չի զիջել»: Տե՛ս Օ. Эфендиев, Азербайджанское государство Се-
февидов., с. 237.

Մնում է դարձանալ, որ Օ. Էֆենդիեի նման ճանաչված իրանագետին ծանոթ չէ
սեֆյան ժամանակաշրջանի կարևորագույն աղբյուրներից մեկը, ինչպիսին է Իսրահայր
Մուշիի երկը: Ավելացնենք նաև, որ ներկայումս իրանագիտական գրականության մեջ
վիճարկման ենթակա չէ այն հարցը, որ հենց շահ Արասն էր մետաքսի արտադրությունն
ու վաճառքը դարձրել արբունական մենաշնորհ: Տե՛ս R. Savory, Iran under the
Safavids, p.95. Այնպես որ, խոսել մետաքսի պետական մենաշնորհի մասին մինչ
Արասի զահակալությունը և զբանից հետո, սխալ է:

ղի միջև առաջանում էին երկու միջնորդ օղակներ՝ ֆեոդալը (կամ պետությունը) և առևտրականը։ Սաֆի I-ի բարեփոխումից հետո, փաստորեն, այս օղակներից մեկը վերանում էր, ինչը, պետք է ենթադրել, անմիջականորեն պետք է նոր թափ տար առևտրի զարգացմանը, չնայած որ, ինչպես նկատել է Ա. Պ. Նովոսելյեևը, XVII—XVIII դդ. վաճառականները սերտորեն կապված էին ֆեոդալների և ֆեոդալական պետության հետ և լրիվ կախում ունեին վերջինիցս⁹¹։

Ստեղծված նոր պայմաններում ամենից ավելի լուրջում էին անգլիացիները, քանի որ նրանք շարունակում էին դնումներ կատարել բացառապես արքունիքի միջոցով։ Մինչդեռ հայ առևտրականների համար նոր իրադրությունն ավելի ձեռնասու էր։ Հայտնի է, որ վերջիններս դերադասում էին անմիջական կապ ունենալ մետաքս արտադրողների հետ և հնարավորին չափ մոտիկ գտնվել մետաքսի արտադրության վայրերին։ Անգլիացիների համեմատությամբ փոքր-ինչ այլ էր հոլանդացիների վիճակը։ Վերջիններս մանկերում էին պայմանագրային առևտրի և ազատ շուկայի միջև և անգլիական ընկերության նման կախում չունեին սեփյան վարչակազմից։

Աբասի մահից հետո ստեղծված քաոսային իրավիճակի արտահայտություններից մեկն էր Գիլանում բռնկված ժողովրդական ապրտամբությունը, որը հետևանք էր Աբասի հարկային դաժան քաղաքականության։ Ինչպես գրում է Աբդ ալ-Ֆաթթահ Ֆումենին, ապստամբները, հարձակվելով Ռեշտի և Լահիջանի վրա, թալանեցին նաև մետաքսի պահեստները⁹²։ Թալանված մետաքսը դուրս եկավ ազատ շուկա և արտահանվեց դեպի Միջերկրականի նավահանգիստները։ Արդեն 1633 թ. անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերության ղեկավարությունը հայտնում էր Լոնդոնից Իրանի իր գործակալներին. «Մետաքսն այստեղ է բերվում շատ էժան գնով, որի պատճառը դրա մեծ քանակությունների ներմուծումն է Հալեպ և Թուրքիայի այլ վայրերը, որտեղից էլ նվաճվում»⁹³։

Ըմբռնելով, որ իրանական հում մետաքսի առևտուրը ընկերությանը մեծ շահ չի բերում և կապված է բազմապիսի դժվարությունների հետ, անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերության ղեկավարությունը

⁹¹ А. П. Новосельцев, Города Азербайджана и Восточной Армении в XVII—XVIII вв.,—История СССР, 1959, № 1, сс. 98, 101—102.

⁹² عبدالفتاح فومنی 'تاریخ گیلان' ص ۲۱۴

⁹³ N. Steensgaard, Trade Revolution..., p. 374.

նր 1639 թ. մարտի 30-ին հանձնարարական ուղարկեց Իսֆահանի ֆակտորիային, որի համաձայն վերջինս պետք է փակվեր և անգլիացիների առևտուրը պետք է կենտրոնացվեր Գոմբրունի (Բենդեր-Աբաս) շուրջը, իսկ մետաքսի առևտրից պետք էր հրաժարվել: 1641 թ. դեկտեմբերին ընկերությունն իրանի գործակալ Թոմաս Մերրին նոր հանձնարարական ստացավ, որը կրկնում էր նախորդը՝ փակել Իսֆահանի ֆակտորիան⁹⁴: Սակայն վերջինս, մեկնելով Սուրաթ և բանակցելով ընկերության տեղի խորհրդի հետ, հասավ այն բանին, որ որոշում ընդունվեց Իսֆահանի ֆակտորիան պահպանել, աչքի առաջ ունենալով անգլիական կտորեղենի վաճառքը⁹⁵: Բայց այսուհետև հարց չէր բարձրացվում մետաքսի մեծ քանակությունների առքի վերաբերյալ: Իսկ սկսած 1641 թ. անգլիացիներն ընդհանրապես չէին մասնակցում իրանական մետաքսի առևտրին:

Անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերությունը երկար ժամանակով հրաժարվեց իրանական հում մետաքսի արտահանման ուղիների տեղափոխության իր ծրագրերից:

Ինչպես արդեն վերը նշվել է, այլ էր հոլանդացիների տակտիկան իրանական մետաքսի արտահանման հարցում: Նրանք միայն շահական վարչակազմի հետ կնքած պայմանագրային գնումներով չէին սահմանափակվում, այլ փորձում էին մետաքս ձեռք բերել նաև ազատ շուկայում, մի բան, որ Աբաս I-ի կենդանության օրոք անհնարին էր կամ չափազանց դժվար: Սակայն 1636 թ. հոլանդացիներն արդեն ամբողջապես իրենց գնումներն անում էին ազատ շուկայում, ըստ որում, այդ գնումները կատարելու համար նրանք օգտվում էին հայ վաճառականների ծառայություններից⁹⁶: Սակայն, բացի հայ վաճառականության անմիջական օժանդակությունից, հոլանդացիները նաև վարկով մեծ գումարներ էին ստանում վերջիններից: Այսպես, 1637—1638 թթ. հոլանդական ընկերությունն իր առևտրական գործարքներն իրականացնելու համար նոր Զուլայի հայ վաճառականներից մի հսկայական գումար էր ստացել՝ 100.000 ֆունտ ստեռլինգ⁹⁷: Ընտրելով առևտրի վարման այս ուղին, հոլանդացիներն ավելի երկար ժամանակ շարունակեցին իրանական մետաքսի արտահանությունը: Սակայն, ինչպես արդեն ասվել է, նրանց ուշադրությունն ավելի շատ ուղղված

⁹⁴ K. N. Chaudhuri, East India Company, p. 206.

⁹⁵ N. Steensgaard, Trade Revolution..., p. 390.

⁹⁶ Նույն տեղում, էջ 392:

⁹⁷ J. Bruce, Annals ..., vol. I, pp. 350—351.

էր իրանական ներքին շուկայի պահանջները բավարարելուն, ինչից նրանք հսկայական եկամուտներ էին ստանում: XVII դարի 40-ական թվականներից սկսած հոլանդացիները նույնպես, արդեն վերջնականապես, հրաժարվեցին իրանական հում մետաքսի արտահանության ուղին փոխելու ծրագրերից:

Անգլիական և հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերությունների կողմից իրանական հում մետաքսի արտահանության շափերի մասին բավականին պարզ պատկերացում է տալիս Ն. Սթեննսգորի կազմած աղյուսակը⁹⁸, որն ընդգրկում է 1618/19—1645/46 թթ., այսինքն այս ընկերությունների Սեֆյան իրանում ծավալած գործունեության ամենաեռուն ժամանակաշրջանը:

Սեֆյան պետության տարածքում արտադրվող և օվկիանոսային ուղով արտահանվող մետաքսի հարաբերությունը ճշտելու համար անհրաժեշտ է պարզել, թե այս ժամանակներում որքան հում մետաքս էր արտահանվում իրանից: Աղբյուրների տվյալները ղգալիորեն տարբերվում են միմյանցից: Այսպես, Թոմաս Հերբերտի հաշվումներով իրանից արտահանվում էր 100.000 շահական ման մետաքս⁹⁹, որը հավասար է շուրջ 570.000 կգ: Ըստ Ադամ Օլեարիուսի, որն իրանում եղել է 1636—1638 թթ., Սեֆյան պետության տարածքում արտադրվում էր 20.000 հակ մետաքս, որից 3000 հակը Գիլանում, 2000-ը՝ Մաղանդաբանում, 3000-ը՝ Շիրվանում, 2000-ը՝ Ղարաբաղում, 5000-ը՝ Հայաստանում և Վրաստանում: Ըստ որում ներքին օգտագործման համար պահվում էր ընդամենը 1000 հակ, իսկ մնացածն արտահանվում էր¹⁰⁰: Անգլիացի հայտնի արկածախնդիր Ռոբերտ Շերլին իր հայրենիքում 1623 թ. ընթացող բանակցությունների ժամանակ հայտարարում էր, որ իրանում տարեկան արտահանության համար տրամադրվում էր 34.000 հակ հում մետաքս¹⁰¹: Ֆրանսիացի հայտնի առևտրական և ճանապարհորդ Ժան Շարդենի տվյալներով XVII դարի 70-ական թվականներին իրանում արտադրվում էր 22.000 հակ մետաքս, որից 12.000 հակը Գիլանում, 3.000-ական խորասանում և Շիրվանում, 2000-ը՝ Ղարաբաղում և Վրաստանում¹⁰²: Իսրայել Օրին հայտարարում էր, թե միայն Գիլանը տարեկան արտադրում էր 30.000 հակ մետաքս, և նույն-

⁹⁸ N. Steensgaard, Trade Revolution..., p. 395.

⁹⁹ Thomas Herbert, Travels in Persia, p. 105.

¹⁰⁰ Adam Oleary, c. 791.

¹⁰¹ N. Steensgaard, Trade Revolution., p. 159.

¹⁰² Chardin, T. IV, p. 112.

Անգլիական և հոլանդական Արևելաֆրանկական
բնկերությունների կողմից 1618/19—1645/46 թթ.
Վեստֆալի արտահանությունը Պարսկաստանից:
Յուրահանչյուր հակը մոտավորապես 100 կգ:

Տարին	Անգլ. ընկ.	Հոլ. ընկ.	Համասեղ
1618/1619	71	0	71
1619/1620	0	0	0
1620/1621	523	0	523
1621/1622	772	0	772
1622/1623	820	0	820
1623/1624	0	0	0
1624/1625	160	512	672
1625/1626	105	372	477
1626/1627	60	602	662
1627/1628	938	350	1288
1628/1629	93	910	1003
1629/1630	186	279	465
1630/1631	790	0	790
1631/1632	350	750	1100
1632/1633	224	193	417
1633/1634	110	784	894
1634/1635	371	870	1241
1635/1636	?	744	744 + ?
1636/1637	373	509	873
1637/1638	253	1620	1873
1638/1639	342	481	826
1639/1640	527	593	1120
1640/1641	43	900	943
1641/1642	—	470	470
1642/1643	—	487	487
1643/1644	—	527	527
1644/1645	—	?	?
1645/1646	—	52	52

քան էլ արտադրում էին անգրկովկասյան երկրները¹⁰³, նոր Զուլայի հաշ առևտրականների XVII դարի 60—70-ական թվականներին Մոսկվայում վարած բանակցությունների ժամանակ խոսքը գնում էր 8.000 հակ հում մետաքսի մասին¹⁰⁴, Անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերության ղեկավարությունը 1623—24 թթ. իրականությունն ամենից ավելի մոտ էր համարում իրանում 7.500 հակ մետաքսի արտադրությունը: Իսկ մի քանի տարի անց, հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերության հետ վարած բանակցությունների ընթացքում, որի նպատակն էր համագործակցել իրանական մետաքսի արտահանության գործում, խոսքը գնում էր միայն անգլիացիների կողմից 6.000 հակ Եվրոպա արտահանելու մասին: Ըստ որում, ծրագրվում էր 560 հակը հասցնել Հոլանդիա, 600-ը՝ Անգլիա, 1.500-ը՝ Վենետիկ, 3.000-ը՝ Մարսել և 400-ը՝ Ճենովա, Լուկկա, Մեսսինա և Ֆլորենցիա¹⁰⁵: Որոշ տեղեկությունների համաձայն, միայն Գիլանից XVIII դարի սկզբներին արտահանվում էր 9.000 հակ մետաքս¹⁰⁶:

Սրանք են այն հիմնական տվյալները, որ մենք ունենք XVII դարում և XVIII դարի սկզբում Սևֆյան իրանից հում մետաքսի արտահանության քանակի մասին: Պետք է նշել, որ Իսրայել Օրու և Ռոբերտ Շրյելի հաղորդած թվերը բացարձակապես անհիմն են և անընդունելի: Անհավանական են թվում նաև Ժան Շարդենի և Ադամ Օլեարիուսի տվյալները: Միևնույն ժամանակ, պետք է հաշվի առնել, որ այս բոլոր տվյալները վերաբերում են տարբեր ժամանակների, և դրանց միջև եղած տարբերությունները կարող են բացատրվել երկրի տնտեսական վիճակի տարբեր դրությամբ: XVII դարի առաջին 40 տարիները անընդմեջ թուրք-իրանական պատերազմների տարիներն էին, որոնց ընթացքում Սևֆյան պետության տնտեսությունը քայքայված վիճակում էր: Ինչպես հայտնում է Թոմաս Հերբերտը, ռազմական գործողությունների ընթացքում կտրատվում էին թթի ծառերը, ինչը մեծ վնաս էր հասցնում մետաքսի արտադրությանը¹⁰⁷: Պատերազմներին հաջորդած խառաղության տարիներին նկատվում է երկրի տնտեսական կյանքի

103 Эзов, Сношения Петра Великого с армянским народом, СПб., 1896, § 30.

104 Армяно-русские отношения в XVII веке, сс. 37, 39, 71, 158.

105 K. G. Mann, Dutch-Asiatic Trade, pp. 111—115.

N. Steensgaard, Trade Revolution ..., p. 151.

106 В. П. Лыцов, Персидский поход Петра I, М., 1951, с. 51.

107 Thomas Herbert, Travels in Persia, p. 125.

նկատելի աշխուժացում, որի պայմաններում հնարավոր էր նաև, որ ավելանար մետաքսի արտադրությունը¹⁰⁸։ Սակայն տվյալ դեպքում կարևոր է պարզել, թե որքան էր Իրանի հում մետաքսի արտահանությունը մինչև XVII դարի 40-ական թթ., ճշտելու համար, թե Սեֆյան պետության արտաքին առևտրի կարևորագույն այս ճյուղի որ մասն էին կարողացել շնչել անգլիական, և հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերությունները դեպի օվկիանոսային ուղին։ Այս ժամանակաշրջանի համար ունենք երեք՝ Թոմաս Հերբերտի, Ադամ Օլևարիուսի և անգլիական ընկերության տվյալները։ Որպեսզի հաշվումներն ավելի պարզ լինեն, նպատակահարմար է դրանք կատարել կիլոգրամներով։ Ինչպես վերը նշվեց, Թոմաս Հերբերտը խոսում է մոտ 570.000 կգ-ի մասին։ Ա. Օլևարիուսի նշած 20.000 հալը հավասար է շուրջ հիկու միլիոն կգ-ի, քանի որ յուրաքանչյուր հալը կշռում էր 36 Թավրիզի ման, որը հավասար էր 2,838 կգ։ Անգլիական ընկերության հիշատակած 7.500 հալը հավասար է 750.000 կգ։ Ինչպես տեսնում ենք, թվերը բավականին հավաստի են։ Հավանաբար, կարելի էր ընդունելի համարել այս տրվյալներին միջին թվաբանականը։ Սակայն մենք հենվում ենք անգլիական ընկերության տվյալների վրա, քանի որ պետք է պարզել հենց նրանց և հոլանդացիների արտահանած և երկրում արտադրվող մետաքսի քանակի հարաբերությունը։ Վերը նշված աղյուսակի տվյալների համաձայն ստացվում է, որ անգլիական և հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերությունները 1619 թվից, այսինքն շահ Աբաս I-ի կողմից մետաքսի առևտրի պետական մենաշնորհի հաստատումից մինչև 1646 թ. համատեղ օվկիանոսային ուղիով արտահանել են տարեկան, միջին հաշվով, 655 հալ, այսինքն 65.500 կգ հում մետաքս։ Սա նշանակում է, որ նույնիսկ իրենց գործունեության ամենաբուռն շրջանում անգլիական և հոլանդական ընկերությունները արտահանում էին իրանական հում մետաքսի 10 տոկոսից էլ պակաս։ Այնպես որ, ուղղակի անհասկանալի է, թե ինչի հիման վրա է ն. Սթեննսգորը գրում, թե այս ժամանակներում պարսկական մետաքսի կեսն ուղղվեց դեպի օվկիանոսային ուղիները¹⁰⁹։ Եթե նույնիսկ որպես համեմատության հիմք վերցվի 1637/1638 թթ. արտահանված 1273 հալը, ապա այդ դեպքում էլ կրատալի միայն 25 տոկոսի չափ։ Ի դեպ, հետաքրքիր է, որ այդ թվականների մետաքսի գնումները հոլանդական ընկերության գործակալ

¹⁰⁸ А. П. Новосельцев, Города Азербайджана и Восточной Армении в XVII—XVIII вв., с. 98.

¹⁰⁹ N. Steensgaard, Trade Revolution..., p. 174.

Օվերշին կատարել էր բացառապես աղատ շուկայում և հայ առևտրականների միջնորդութեամբ¹¹⁰։ Նշենք նաև, որ օվերշինս դրա համար պատասխանատվության էր կանչվել այն մեղադրանքով, որ մետաքսի քանակը պետք եղածից շատ ավելի է եղել և գնվել է շափից ավելի բարձր արժեքով¹¹¹։

2. ՅԱՄՍԷՍՅԱՆ ՃԱՆԱՊԱՐԶՆԵՐԻ ԳԵՐԱԿՇԻՌ ԳԵՐԸ

Սկսած XVII դարի 40-ական թվականներից Սեֆյան պետության մետաքսի արտահանութունը փաստորեն ամբողջությամբ անցնում է հայ վաճառականների ձեռքը։ Սրան մեծ չափով նպաստեց Սեֆյան իրանի և օսմանյան Թուրքիայի միջև 1639 թ. Զոհարում կնքված հաշտության պայմանագիրը, որի շնորհիվ առևտրական քարավանների երթևեկության համար համեմատաբար բարենպաստ պայմաններ ստեղծվեցին։ Խաղաղության այս երկարատև ժամանակահատվածը ղգալիորեն օժանդակեց նաև երկրի տնտեսության զարգացմանը¹, որի շնորհիվ, իրենց հերթին, մեծ չափով աշխուժացան Սեֆյան պետության և Սրեմըտյան Եվրոպայի երկրների փոքրասիական քարավանային ուղիներով իրականացվող առևտրական հարաբերությունները։ Ա. Հովհաննիսյանի դիպուկ բնորոշմամբ. «Վերահաստատված խաղաղությունը նպաստավոր էր մանավանդ իրանահայ խոշոր առևտրականների համար»²։ Զոհարի պայմանագրից հետո իրանական արտահանության հիմնական մասը նորից վերադարձավ ավանդական առևտրական ուղիները³։ Հատկապես ակտիվացան հայ վաճառականության կապերը Վենետիկի հանրապետության հետ։ Ինչպես նշում է երկար տարիներ իրանում ապրած կապուցին-միսիոներ Ռաֆայել դյու Մանը. «Հայերը սովորաբար անցնում էին հեռեւեալ ուղով։ Իրենց ապրանքները տեղափոխում էին Թուրքիայով Զմյուռնիա և Հալեպ, այնուհետև Միջերկրական ծովով նրանք այդ ապրանքները հասցնում էին Վենետիկ և Լիվոռնո ու այնտեղից բերում էին մաքուր արծաթ՝ ամբողջ պիասարներով կամ ոսկի էկյուններ»⁴։

¹¹⁰ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 392։

¹¹¹ K. Glamann, Dutch-Asiatic Trade, p. 117.

¹ Н. П. Петрушевский, Очерки по истории..., с. 83.

² Ա. Հովհաննիսյան, Դրվագներ..., դիրք երկրորդ, էջ 120։

³ R. Savory. Iran under the Safavids, p. 202.

⁴ Raphael du Mans, p. 181.

վենետիկի հանրապետության շահագրգռվածությունը այս առևտրում միանգամայն հասկանալի էր և պատճառաբանված: Եվրոպական պետությունների ու հարեան իտալական հանրապետությունների հետ մրցակցությունը ստիպում էր նրան շարունակել աջակցությունը արևելյան և, մասնավորապես, հայ վաճառականությանը: Այս քաղաքականությունը հատկապես կենսական դարձավ XVII դ. երկրորդ կեսում, երբ թուրքական իշխանությունները վրկեցին վենետիկցիներին առևտրական մենաշնորհները⁵: Վենետիկյան սենատը մի քանի անգամ և տարբեր առիթներով առևտրական մենաշնորհներ ընձեռեց հայ առևտրականներին, ձգտելով ամրապնդել կապերը նրանց հետ: Ըստ որում, այս առևտրական քաղաքականությունը վաղուց էր արմատացել Վենետիկյան հանրապետությունում: Դեռևս 1567 և 1574 թթ. Արևելքից ներմուծվող ապրանքների վրա դրվող մաքսերը իջեցվել էին, ինչի շնորհիվ XVI դարի վերջին և XVII-ի սկզբին իրանական մետաքսի Հալեպ ուղարկվող բաժինը հասնում էր 24.000 բեռան⁶: Իսկ արդեն 1615 թ. Վենետիկում վերացվել էին Իրանից ներմուծվող մետաքսի մաքսերը⁷: Այս առևտրական համակարգը շէր փոխվել նաև XVII դարի վերջում: Համաձայն Կոստանդ Ջուղայեցու՝ «Ինչ ապրանք որ Վանատիկը կու մտի դամբակ չունի»⁸: Նման քաղաքականություն էին վարում նաև ուրիշ իտալական հանրապետություններ: Մրցակցելով միմյանց հետ, նրանք փորձում էին շահագրգռել հայ վաճառականությունը, և այդ նպատակով բաղմապիսի ձեռնտու պայմաններ էին ստեղծում վերջիններիս համար: Օրինակ, Լիվոռնոյում ամբողջովին վերացվել էին ներմուծվող ապրանքների մաքսային գանձումները⁹: Իտալական քաղաքների այս դիրքորոշումը միանգամայն ձեռնտու և շահավետ էր Նոր Զուղայի հայ առևտրական համայնքի համար: Զուղայեցուց հոգևոր առաջնորդ Ստեփանոս արքեպիսկոպոսը 1688 թ. հայտարարում էր. «Օրհնում եմ Վենետիկը, Լիվոռնոն և Ճենովան իրենց քրիստոնեասիրության և չուղայեցի վաճառականության նկատմամբ այդքան մեծ բարյացկամության համար»¹⁰:

5 Н. А. Смирнов, Россия и Турция в XVI—XVII вв., т. I, «Ученые записки», Вып. 94, М., 1946, с. 64.

6 Ալիշան, Հայ-վենետ, էջ 431: Հմմտ.՝ Ս. Հովհաննիսյան, Դրվագներ..., գիրք երկրորդ, էջ 67:

7 Ա. Հովհաննիսյան, Դրվագներ..., գիրք երկրորդ, էջ 121:

8 Մատենադարան, ձեռ. № 8443, էջ 165 ր:

9 Տե՛ս նույն տեղում, էջ 163 ր:

10 Ալիշան, Սիւսական, էջ 450:

Միաժամանակ մեծ չափով մեծանում էր առևտուրը Հոլանդիայի հետ, ինչը հատկապես ղգալի դարձավ XVII դարի երկրորդ կեսից սկսած, չնայած հայ վաճառականությունը Հոլանդիայի հետ ուղղակի առևտրական կապեր էր հաստատել դեռևս XVI դարի կեսերից¹¹։ Դրա վառ վկայությունն էր հայկական առևտրական տների հիմնումը Հոլանդիայի տարբեր քաղաքներում։ Ինչպես նշում է Ֆրանսուա Մակլերը. «1660 թ. հաշվվում էր 60 հայկական առևտրական տուն։ Դրանց ղգալի մասը Իրանից էր»¹²։ Հայ վաճառականները Հոլանդիայում համարվում էին առևտրի մեջ հմուտ, ազնիվ և պատվարժան մարդիկ¹³։ Նրանք շատ դեպքերում վարձում էին հոլանդական առևտրական նավեր, որոնցով իրականացնում էին իրենց ապրանքների տեղափոխությունները։ Այդ մասին պահպանվել են բազմապիսի փաստաթղթեր։ Դեռևս 1627 թ. Ամստերդամում բնակվող վեց հայ վաճառականներ՝ Սարհատը, Զաբարը, Օհանը, Մարկոսը, Պետրոսը և Հովակիմը պայմանագիր են կրնում հոլանդացի նավապետ Սթինի հետ, որի համաձայն վերջինս պարտավորվում էր նրանց ապրանքները Ամստերդամից հասցնել Լիվոռնո¹⁴։ Շատ դեպքերում այս առևտրական նավերն ուղեկցվում էին ռազմաճանապարհով՝ ծովահեններից պաշտպանվելու համար։ Այսպես, հոլանդական հյուպատոսը Զմյուռնիայից տեղեկացնում էր, որ 1653 թ. «Արմենիշե Կոոպման» (Հայ առևտրական) առևտրանավը, որին ուղեկցում էր «Գերդեկանդ» ռազմաճանապարհ Ամստերդամից ապահով կերպով հասել է Զմյուռնիա¹⁵։

Զգալի չափերի էր հասնում նաև առևտուրը Ֆրանսիայի հետ։ Դեռևս XVII դարի 20-ական թվականներին հայ առևտրականները ուղղակի կապեր էին հաստատել Մարսելի հետ։ Անհրաժեշտ է նշել, որ այս ժամանակ հայ վաճառականների գործունեությունը Ֆրանսիայում հանդիպում էր դիմադրության։ Այսպես՝ 1622 թ. նոյեմբերին Մարսելի քաղաքային իշխանությունները տեղեկացնում էին արքային, որ հայ առև-

¹¹ F. Macler, Notices de manuscrits arméniens ou relatifs aux Arméniens vus dans quelques bibliothèques de la péninsule Iberique et du Sud-est de la France. — Revue des Etudes Arméniennes, t. I, 1921, p. 416.

¹² F. Macler, Quatre conférences sur l'Arménie et les Arméniens Faites en Hollande, Paris, 1932, p. 251.

¹³ S. van Rooy, Armenian Merchant Habits as Mirrored in the 17—18th Century Amsterdam Documents, REA, t. III, 1966, p. 37.

¹⁴ K. S. Papazian, Merchants from Ararat, New York, 1979, p. 24.

¹⁵ նույն տեղում։

տըրահանները մեծաքանակ են ներմուծում, այն Ֆրանսիա հասցնելով հոլանդական նավերով¹⁶։ Իսկ 1623 թ. հայտարարում էին, որ եթե այս առևտուրը շարունակվի, ապա հարկ կլինի վերացնել կեանքում ֆրանսիական հյուպատոսարանները և թույլ տալ հայերին, որ նրանք հյուպատոսարան բացեն Մարսելում։ Արքան այս խնդրի լուծման միակ ելքը համարում էր այն, որ հայ վաճառականներին հարկազրկի մեծաքանակ վաճառքից ստացած եկամուտներով ֆրանսիական ապրանքներ արտահանել կեանք¹⁷։ Մարսելի քաղաքային իշխանության ղեկավարները հայտարարում էին, թե հայերը քաջքայում են քաղաքի առևտուրը. «...քանի որ աշխարհում այդ աստիճան ազա՜ ժողովուրդ չկա։ Չնայած այն բանին, որ նրանք մեծ հնարավորություններ ունեն վաճառելու իրենց մեծաքանակ Հալիպի և Զմյուռնիայի նման խոշոր շուկաներում կամ այլ վայրերում և ստանալու աղնիվ եկամուտ, գալիս են աշխարհի մշտնա ծայրը (այսինքն՝ Մարսել—Վ. Փ.) տվելի շատ դրամ ստանալու համար»¹⁸։

Հոլանդացիների հաջողությունները կեանքային առևտրում լրջորեն անհանգստացնում էին ֆրանսիացիներին, մանավանդ, որ իրենց աբեկյան մրցակիցների նկատմամբ տարվող ռեպրեսիվ քաղաքականությամբ և հայ առևտրականների համար Մարսելը փակելով, նրանց արեւելյան առևտուրը զգալի կորուստներ էր կրում¹⁹։ Այդ պատճառով էլ կյուրդիկոս XIV-ի կառավարությունը դիմեց եռանդուն քայլերի՝ ֆրանսիական առևտրի դիրքերն ամրապնդելու ուղղությամբ։ XVII դարի կեսերից Ֆրանսիայում մեծ թափով զարգանում էր մեծաքանակ մշակման մանուֆակտուրային արտադրությունը։ Հասկանալի է, որ դրա համար մեծ քանակությամբ հում մեծաքանակ կարիք էր զգացվում։ Այդ պատճառով էլ

¹⁶ N. Steensgaard, Trade Revolution..., p. 186. Նշենք, որ XVII դարի առաջին կեսում Ֆրանսիայի արտաքին առևտրի մեծ մասը իրականացնում էին հոլանդացիները, որոնք ներմուծում էին հիմնականում համեմունքներ։ Տե՛ս Զ. Բաալ, История экономического развития Голландии в XVI—XVIII вв., М., 1949, с. 286.

¹⁷ L. Bergasse, G. Rambert, Histoire du Commerce du Marseille de 1599—1660, de 1660-a 1789, Paris, 1954, pp. 65—67.

¹⁸ F. Brauette, The Whell of Commerce, New York, 1982, pp. 123—124.

¹⁹ Թշմարտության դեմ շմեղանչելու համար ավելացնենք, որ ֆրանսիական կառավարությունը միշտ չէ, որ արգելքներ էր դնում հայ վաճառականների առաջ։ Արդեն 1629 թ. նոյեմբերի 23-ին Աբաս I-ի միջնորդության շնորհիվ հայ առևտրականներին հատուկ արտոնագիր տրվեց Իրանի և Մարսելի միջև ազատ երթևեկելու թույլտվությամբ, որը ստորագրել էին կյուրդիկոս XIV-ը և կարդինալ Բիշլիսեն։ Տե՛ս Ալիշան, Սիբուան, էջ 456; Հմմտ.՝ Ա. Նովիակովյան, Դրվագներ..., դիրք երկրորդ, էջ 103։

մեծ նշանակութուն էր տրվում Ֆրանսիայի Լեանտյան առևտրին, ինչի արտահայտությունն էր 1669 թ. ֆրանսիական Լեանտյան ընկերության հիմնումը: Միաժամանակ ֆրանսիական առևտրական կապիտալը փորձում էր հաստատվել նաև Իրանում: Արդեն 1665 թ. ֆրանսիացիները շահ Աբաս II-ից իրավունք էին ստացել Իսֆահանում և Բենդեր-Աբասում առևտրական ֆակտորիաներ հիմնել և առևտուր անել մաքսային դանձումներից ազատ²⁰: Սակայն նրանց շահողովից իրանական շուկայում որևէ էական հաջողության հասնել²¹: Այս ժամանակաշրջանում Ֆրանսիայի համար Իրանի հետ ծովային ուղով հաստատուն կապ ունենալը ռեալ չէր: Ֆրանսիական առևտրական նավատորմը դեռևս թույլ էր և անկարող մրցելու հոլանդական և անգլիական նավատորմների հետ: Ինչպես պատկերավոր ձևով գրում է Ֆ. Լեյնը. «Երբ Ֆրանսիան, ձերբազատվեց սեփական կոնֆլիկտներից և Հաբսբուրգների դեմ պատերազմներից, որոնք կլանում էին նրա եռանդը շուրջ մեկ դար, Հոլանդիան և Անգլիան արդեն ճանկել էին տնտեսական այն հնարավորությունները, որոնք հրամցրել էին նորահայտ երկրները»²²: Այդ պատճառով էլ իրանական հում մետաքսը Ֆրանսիա էր ներմուծվում, փաստորեն, բացառապես փոքրասիական քարավանային ուղիներով և Միջերկրական ծովով: Այս առևտրի իրագործմանը, ֆրանսիացիների կարծիքով, մեծ շափով կարող էին նպաստել հայ վաճառականները²³:

Մեծ չափերի էր հասնում նաև առևտուրը Անգլիայի հետ: Եթե մինչև 1639 թ. անգլիական Լեանտյան ընկերությունը տարեկան ներմուծում էր շուրջ 300 հակ մետաքս²⁴, ապա 1670—1680-ական թթ. նույն ընկերության՝ Հալեպում և Լեանտյան այլ վաճառաշահ քաղաքներում գնած և Անգլիա առաքած ապրանքների 3/4-ը իրանական հում մետաքսն էր²⁵, որի առյուծի բաժինը արևմտյան Միջերկրականի ափերն էր հաս-

²⁰ R. Savory, Iran under the Safavids, p. 121: Տե՛ս նաև՝ P. Sykes, A History of Persia, vol. II, London, 1951, p. 195: احمد تاج يحيى : ايران در زمان صفويه ، ص ۲۲۵ — ۲۲۳

²¹ John Fryer, A New Account..., vol II, p. 164

²² F. C. Lane, Colbert and the Commerce of Bordeaux. — Venice and History, p. 311

²³ Raphael du Mans, Appendice XLV: Տե՛ս նաև՝ Pottier, Nouvelles relations du Levant, Paris, 1668, pp. 434—436.

²⁴ H. G. Rawlinson, Early Trade between England and the Levant. — Journal of Indian History, vol. II, 1922—1923, Madras, p. 115

²⁵ A. C. Wood, Levant Company, p. 13.

նում հայ վաճառականության միջոցով: Ա. Վուդի կարծիքով, իրանական մետաքսի առևտուրն առաջնահերթ նշանակություն ունի Լեանտյան ընկերության համար և մեծապես խթանում էր մետաքսագործական արտադրության զարգացմանը²⁶:

Այսպիսով, սկսած XVII դարի 40-ական թթ. Սեֆյան պետության արտաքին առևտրի հիմնական մասը, իսկ հում մետաքսի փաստորեն ամբողջ արտահանությունը իրականացվում էր հյուսիսային Իրանի, Հայաստանի, վերին Միջագետքի և Փոքր Ասիայի առևտրական քաղաքային ուղիներով: Սրա հետ միասին հայ վաճառականության ձեռքում էր գտնվում նաև Սեֆյան պետության ներքին շուկան արևմտահվրոպական կառերգենով մատակարարելու գործը: Ըստ որում, հայ առևտրականները չէին բավարարվում միայն Իրանի ներքին շուկայով, այլ հվրոպական կտորեղեն էին արտածում նաև Մերձավոր և Միջին Արևելքի այլ երկրներ: Այսպես՝ 1696 թ. անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերության գործակալ Ուիլյամ Լին Մաշհադից հայտնում էր, որ հայ վաճառականները մեծ քանակությամբ կտորեղեն են բերում Եվրոպայից և շուրջ 300 հակ նախատեսում են այդ տարի արտածել Քարսը²⁷: Այս կապակցությամբ անչափ հետաքրքիր են Ջոն Ֆրայերի հաղորդած տեղեկությունները: Ահա թե ինչ է գրում նա ընկերության գեկալարությունը 1677 թ. «Անգլիական ընկերության առևտուրն այստեղ (Բենգեր-Աբասում—Վ. Փ.) փոքր է, այն բնդդրվում է միայն սրոշ գեղորայքներ, Կարամանիայի բուրդ, աշձեր, արմավ (խուրմա) և ձիեր: Սակայն այս տարի մեծ աղմուկ է բարձրացել անգլիական կտորեղենի և արճիճի կապակցությամբ, որ բերվել է մեր ժամանակու պահին, ինչը, սակայն, գիտակ ճանապարհորդների մոտ քմծածաղ է առաջացնում, որոնք գիտեն, որ այն զգալիորեն ավելի էժան բերվում է այլ ապրանքների հետ փոխանակությամբ՝ Ստամբուլից, այսինքն Կոստանդնուպոլսից, Ջմյուռնիայից, Իսթանդերունից և Հալեպից, և որ Իսֆահանն արդեն հագեցած է Լոնդոնի կտորեղենով»²⁸: Այնուհետև Ֆրայերը հետաքրքիր դատողություններ է անում հայ առևտրականների և առևտուր վարելու նրանց մեթոդների մասին: «Հայերը,—գրում է նա,—ներքին առևտրի բարդությունների և նրբությունների մեջ հմուտ լինելով և ճամփորդելով՝ ղինված այս հմտություններով ամենահեռավոր թաղավո-

²⁶ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 76:

²⁷ L. Lockhart, The Fall of the Safavi Dynasty..., p. 390.

²⁸ John Fryer, A New Account..., vol. II, p. 164.

րություններ և լինելով իրենց ազդի հատուկ աղնվության կրողները, մասնագիտացած առևտրական գործարքների մեջ ու սովորելով տընտեսվարության արվեստը, կճամփորդեն 50 շիլլինգով այնտեղ, որտեղ մենք չենք կարող 50 թումանով, շրջելով երկրագնդով մեկ, մրցակցելով տարբեր տեղերի վաճառականների հետ: Ահա թե ինչու ամբողջ աշխարհի ապրանքները կարելի է տեսնել այս մեկ քաղաքի (Իսֆահան—Վ. Փ.) ամենահեռու շուկաներում, էժան՝ ինչպես այնտեղ, որտեղից որ բերվել են: Տեսնելով սակալաթի շուկան, ինչպես նրանք կոչում են անգլիական կտորեղենը, ինձ թվաց, թե այն ավելի շատ է, քան Բլաքուել հողում (մեծ շուկա Լոնդոնում—Վ. Փ.) կամ որևէ այլ կտորեղենի տոնավաճառում Անգլիայում: Այն դիվիդած էր նրանց շուկայի շրջակայքի խանութներում և ամեն որակի, գույնի ու վիճակի կույտերով լցված էր խանութների արանքներում: Այստեղ ես գնեցի մահուդի մի վերարկու, որպեսզի մորթի աստուղնեմ ձմեռվա համար, վճարելով 14 շիլլինգ մեկ կոբիթին, որ համարյա հավասար է մեկ յարդի, ինչի համար, ես համոզված եմ, որ տանք պետք է վճարեի յարդին 20 շիլլինգ: Այստեղից հեշտ է կռահել, որ ընկերության մահուդը վատ շուկա է եկել: Վաճառականները, որոնք բերում են այն փոխանակությամբ Միջերկրականից, բերում են ավելի էժան, քան ընկերությունը կարող է ուղարկել, ինչի պատճառով ներկայումս այստեղ շուկան հաղեցած է: Ոչ էլ նրանց (անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերության—Վ. Փ.) արճիճը կարող է բարձր գնահատվել, քանի որ այն արճիճը, որ բերվում է հարավային ծովերից (Ֆրանսիոյ նկատի ունի հարավ-արևելյան Ասիան—Վ. Փ.) ամեն տեսակետից բավարարում է, եթե ոչ նույնիսկ գերադանցում այդ մետաղի լավագույն տեսակներին»²⁹: Նման մանրամասն տեղեկություններ հայ առևտրականների կողմից անգլիական և հոլանդական կտորեղենի, մասնավորապես մահուդի, ներմուծման և վաճառքի մասին հաղորդում են նաև Շարդենը և Տավերնիեն³⁰:

Այս իրավիճակը փոխելու նպատակով անգլիական ընկերության ղեկավարությունը նույնիսկ խորհուրդ էր տալիս իր գործակալներին բնակվելու Նոր Զուղայի հայ առևտրականների տներում, սովորելու համար հայերեն ու պարսկերեն և առևտուր վարելու նրանց մեթոդները և, ինչպես արտահայտվում էր ընկերության Իրանի գործակալը, «իրենց

²⁹ Նույն տեղում, էջ 249—250:

³⁰ Chardin, T. VII, p. 367; Tavernier, T. III, p. 47.

որակավորումը բարձրացնելու համար»³¹; Ըստ Ռ. Ֆերրիերի, որի ուսումնասիրությունը հիմնված է անգլիական արխիվային փաստաթղթերի վրա, 1693 թ. Արևելա-հնդկական ընկերության ղեկավարությունը առաջարկում էր իր գործակալներին բնակվել Խոջա Փանոս Քալանթարի տանը, սովորելու համար «պարսկերեն և հայերեն լեզուներ ու թվաբանություն»³²: Ըստ որում, հայ վաճառականներին առաջարկվում էր մի քանի երիտասարդների փոխադարձաբար ուղարկել Սուրաթ, սովորելու համար անգլերեն և թվաբանություն:

3. ՄԵՏԱԶՍԻ ԱՐՏԱՀԱՆՈՒԹՅԱՆ ՈՒՂԻՆ ՓՈԽԵԼՈՒ ՆՈՐ ՓՈՐՁԵՐ

Սկսած XVII դարի 80-ական թթ. անգլիացիները նորից, ինչպես և 20-ական թթ., փորձ են անում իրանական արտաքին առևտուրը շեղել դեպի Պարսից ծոց: Ինչպես նշում է Վ. Բայբուրդյանը, այս նախագծի իրագործումը մեծապես կախված էր այն ընթացքից, թե կհաջողվե՞ր նրանց արդյոք իրենց կողմը գրավել Սեֆյան Իրանի արտաքին առևտուրն իրականացնող հայ առևտրականներին¹: Քանի որ մրցակցությունը նոր Զուլաջի հայ առևտրական ընկերությունների հետ որևէ արդյունք չէր տալիս, անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերությունը ձգտում էր շահագրգռել վերջիններիս՝ մետաքսի առևտուրը համատեղ վարելու ուղղությամբ: Անգլիացիների միակ առավելությունը հայ վաճառականության նկատմամբ առևտրական խոշոր նավատորմի առկայությունն էր, և նրանք շեշտը դնում էին դրա վրա²: Իրենց հերթին, հայ առևտրականներից շատերը նույնպես շահագրգռված էին օվկիանոսային առևտրին մասնակցելուն, հույս ունենալով, որ դրա միջոցով տրանսպորտային և մաքսային ծախսերը կպակասեն: Ինչպես վերը տեսանք, ծովային առևտրում հայ առևտրականները նորեկներ չէին, սակայն XVII դարի կեսերից նրանց մասնակցությունն այդ առևտրին ավելի է բնորոշվում:

³¹ J. Bruce, Annals..., vol. III, p. 123, 10—141, տե՛ս նաև՝ L. Lockhart, The Fall of the Safavi Dynasty..., p. 376; M. Seth, Armenians in India, Calcutta, 1937, p. 237.

³² R. Ferrier, The Armenians and the East-India Company..., p. 51 Թվում է, որ փոխադարձաբար թվաբանություն սովորելու առաջարկության տակ պետք է հասկանալ միջազգային շուկայում գրամական և չափ ու կշռի միավորների մասին ունեցած գիտելիքների փոխանակում:

¹ B. Байбуртян, Армянская колония..., с. 78.

² M. Seth, Armenians in India, p. 229.

Դրա հետ մեկտեղ հայ առևտրականների ծովային առևտուրը հանդիս-
պում էր իրենց եվրոպական մրցակիցների դիմադրությանը, որոնք չէին
խորշում նույնիսկ ամենաանաղնիվ և բռնի միջոցներից, ներառյալ ծովա-
հենությունը: Քիչ չեն փաստերը, որոնք վկայում են եվրոպական ծովա-
հենների կողմից հայկական առևտրական նավերի բռնադրավման
մասին: Հատկապես լայն տարածում էր ստացել ծովահենությունը և
նրա պետականորեն ընդունված և կազմակերպված տարատեսակը՝
կապերությունը, Հնդկական օվկիանոսի ջրերում: Այսպես, 1687 թ.
Դոնայից Մադրաս ընթացող մի հայկական առևտրական նավ գրավվեց
իռլանդացի ծովահեն Ֆիլիպ Բաբինգթոնի կողմից: Ծովահեններին բա-
ժին հասավ 20.000 ուսիր³: Կամ 1698 թ. անգլիացի հայտնի ծովահեն
Քիդդը բռնադրավեց և թալանեց մի խումբ հայ առևտրականների պատ-
կանող «Քեդախյան վաճառական» (Քեդախը բնակավայր է Մալաչյադաում
— Վ.Փ.) խոշոր առևտրական նավը, որն ընթանում էր Բենգալիայից Սու-
րաթ: Նավի վրա կար 10.000 ֆունտ ստեռլինգ գնահատվող ապրանք⁴:
Նշենք նաև, որ հայ վաճառականության ծովային առևտուրը մեծապես
տուժում էր նաև Պարսից ծոցի, մասնավորապես, Մասկաթի արար ծո-
վահեններից: Օրինակ, 1694 թ., վերջիններս թալանեցին հայ վաճա-
ռականներին պատկանող և հսկայական արժողության բեռ կրող մի
նավ⁵: Ինչպես նշում է այս հարցին անդրադարձած Յու. Բարսեղովը.
«Եվրոպական գաղութարարները, թափանցելով Հնդկական օվկիանոսի
անդրծովյան երկրները, բախվում էին հայ առևտրականների դիմա-
դրությանը, որոնք դարերի ընթացքում այնտեղ միջազգային առևտուր
էին վարում: Ներառելով գործնականում Արևելքի բոլոր երկրները, նը-
րանք այն իրականացնում էին ոչ միայն ցամաքով, այլև ավելի մեծ
չափերով ծովով»⁶: Թվում է, որ այստեղ հայ առևտրականների վարած
ծովային առևտուրը ներկայացված է փոքր-ինչ չափազանցված, սա-
կայն, իսկապես այն զգալի չափերի էր հասել, մանավանդ ներասիական
առևտրում⁷: Այլ էր վիճակը իրանական մետաքսի արտահանության
հարցում: Եթե Լևանտյան քաղաքներից այն արտածվում էր նաև հայ-

³ Н. В. Можейко, В Индийском океане, М., 1977, с. 141.

⁴ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 157:

⁵ J. Bruce, Annals..., vol. III, p. 169.

⁶ Ю. Г. Барсегов, Из истории борьбы армянского купечества против европеейского пиратства в XVII в.,—ИФЖ, 1984, № 2, с. 35.

⁷ François Martin, vol. I, part II, p. 650. Տե՛ս նաև՝ R. Ferrier, The Armenians and East India Company..., pp. 38—39.

կազմեցին առևտրական նավերով, ապա օվկիանոսային ուղիներով հայ առևտրականները մինչև XVII դարի 80-ական թթ. վերջը մետաքս շինարտահանում: Համենայն դեպս, նման փաստ մեր ձեռքի տակ առայժմ չկա: Այնուամենայնիվ, այս ուղղությամբ որոշակի բացեր արվում էին: Այսպես, 1680 թ. ապրիլին մի խումբ հայ առևտրականներ դիմում են Սուրաթի ֆրանսիական Արևելա-Հնդկական ընկերության ղեկավարությանը՝ մետաքսի առևտուրը համատեղ իրացնելու առաջարկով: Ընկերության գործակալ Ֆրանսուա Մարտենը գրում է. «Հայ վաճառականներից մի քանիսը Սուրաթում գիմեյին խորհուրդին (ֆրանսիական Արևելա-Հնդկական ընկերության Սուրաթի խորհուրդը—Վ. Փ.), հարցնելով, թե հնարավոր է արդյոք, որ ֆրանսիական որոշ նավեր տրամադրվեն իրենց՝ մետաքսի տարեկան բեռը Եվրոպա հասցնելու համար: Նրանք սովորաբար այս առևտուրն իրականացնում էին Թուրքիայով, սակայն այս անգամ նրանք ցանկանում էին իրենց մատակարարումներն ուղարկել Բենգիր-Աբասից, պայմանով, որ մենք համաձայնենք ուղարկել մեր նավերը նրանց բեռը վերցնելու: Նրանց նախնական առաջարկը դրավիշ էր և ուղարկվեց Ֆրանսիա՝ ընկերությանը: Սուրաթի խորհուրդը թույլտվություն ստացավ բանակցությունների մեջ մտնել վաճառականների հետ, սակայն հայերի հետ որևէ տեսակի աշխատանքային համաձայնություն հաստատելու դժվարությունը լավ է հայտնի: Նրանց առաջարկած պայմանները սկզբում միշտ էլ դրավիշ են, սակայն երբ դրանք ավելի խորն են քննվում, այնքան շատ դժվարություններ են բարձրանում, որ ամբողջ խնդիրը դառնում է անօգուտ: Բնորոշ օրինակը կրկնվեց ներկա բանակցությունների ժամանակ»⁸: Նոր Զեղաշի հայ վաճառականության որոշ ներկայացուցիչների այս նոր դիրքորոշումը կասկած էր նաև Սեֆյան պետության տնտեսական և քաղաքական անկման, և որպես դրա հետևանք, առևտրի պայմանների վատթարացման հետ: Կարևոր նշանակություն ունեն հայ Սեֆյան վարչակազմի վերաբերմունքի փոփոխությունը հայ վաճառականության և հայկական բնակչության նկատմամբ⁹: Սեֆեյիների այս անհեռատես քաղաքականության հետևանքով Նոր Զեղաշի հայ առևտրականներն արդեն սկսել էին հեռանալ դեպի Ռուսաստան, Հնդկաստան և մասամբ էլ Եվրոպա-

⁸ François Martin, vol. I, part II, p. 690. Ինչպես նշում է դրքի հրատարակիչ Լ. Վարդարաջանը, Ֆրանսուա Մարտենը այս հարցում սխալվում էր, քանի որ ութ տարի անց նման պայմանագիր կնքվեց անգլիական ընկերության հետ:

⁹ Հայ ժողովրդի պատմություն, հ. IV, Երևան, 1972, էջ 334: Տե՛ս նաև՝ L. Lockhart, The Fall of the Safavi Dynasty... p. 70—79.

կան Թուրքիա: Այդ հոսանքը, որ սկսվել էր XVII դարի վերջին, խիստ ուժեղացավ XVIII դարում¹⁰:

Անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերության նոր քաղաքականության վառ դրսևորումն էր 1688 թ. հունիսի 22-ի պայմանագիրը նոր-ջուղայեցի հայ առևտրական Փանոս Քալանթարի հետ: Պայմանագիրը ստորագրել էին ընկերության նախագահ Բենջամին Բաթհերստը, նրա տեղակալ Զոշիա Չալդը և խոջա Փանոս Քալանթարը: Պայմանագրի կնքմանը նախորդած բանակցություններում ակտիվ դեր էր խաղացել ֆրանսիացի հայտնի առևտրական Ժան Շարդենը¹¹: Անկասկած այս պայմանագրի կարևորագույն կետը առևտրական ճանապարհների փոփոխության մասին էր: Ինչպես նշված էր պայմանագրում. «...հայերը մեծ առևտուր էին անում Հնդկաստանից Թուրքիա ցամաքային ճանապարհով Պարսկաստանի և Արաբիայի վրայով և այժմ ցանկանում են ուղղել այդ ամբողջ առևտուրը դեպի Անգլիայի ուղին (այսինքն դեպի օվկիանոսային ուղին—Վ. Փ.): Այդ պատճառով էլ այժմ հայտարարվում է և համաձայնեցվում, որ հայերը ազատորեն կարող են ընկերության նախնիքով Անգլիա ուղարկել Արևելյան Հնդկաստանի բոլոր ապրանքները, ...վճարելով 10 % նշված ապրանքների գնից, չհաշված այն նույն գինը, որ մենք ինքներս վճարում ենք տեղափոխության համար»¹²: Առաջին հայացքից թվում է, թե անգլիացիների նպատակն էր այս պայմանագրով իրենց ենթակայության տակ պահել Հնդկաստանի հայ առևտրականներին: Սակայն պայմանագրում հատուկ կետ կար նաև իրանական ամեն տեսակի հում մետաքսի մասին, որի առևտուրը նույնպես պետք է ուղղվեր դեպի օվկիանոսային ուղին¹³: Արևելա-հնդկական ընկերությունն այս հարցում որոշակի և լավ մտածված քաղաքականություն էր վարում, գտնելով, որ «Քանի որ հայերը Պարսկաստանի գրվախալոր առևտրականներն են, նրանց պետք է համապատասխան ձևով քաջալերել մետաքսը և Կարամանիայի (Քերմանի—Վ. Փ.) բուրդը բերելու Բոմբեյ՝ Եվրոպա ուղարկելու համար որպես ընկերության (Արևելա-հնդկական ընկերության—Վ. Փ.) ունեցվածքի մի մասը, ինչի շնորհիվ նրանք (հայ վաճառականները—Վ. Փ.) ավելի մեծ եկամուտ կստա-

¹⁰ Վ. Ա. Դիլյան, էջեր Թուսաստանի հայ վաճառականական կապիտալի պատմությունից, «ՊԲՀ», 1962, № 4, էջ 69—70:

¹¹ R. W. Ferrier. The Agreement of the East India Company with the Armenian Nation. p. 427.

¹² Նույն տեղում, էջ 440—441:

¹³ Նույն տեղում, էջ 440: Տե՛ս նաև 2. Քյուրտյան, Նյութեր..., էջ 33:

նան, քան եթե պարսկական արտադրանքը Հալեպ ուղարկեն Ռուրքիայի վրայով»¹⁴։ Ինչպես նկատել է Ռ. Ֆերրիերը, անգլիական ընկերությունն հիմնական նպատակն էր մեծացնել կառնիզիների ներմուծումն ու մետաքսի արտահանությունը¹⁵։

Պայմանագրի հետևանքների վերաբերյալ հայտնվել են տարբեր տեսակետներ։ Լեոն այդ կապակցությամբ գրել է. «Այս արտոնություններով անգլիական առևտրական կապիտալը կատարելապես որդեգրում էր հայ խոջայական կապիտալը Հնդկաստանում, դրա հետ միասին մտցնում էր իր որդեգրածի մեջ գուտ անգլիական գծեր, որոնցից ամենախոշորն այն էր, որ ցամաքագնաց և բարավանավար խոջան դառնում էր ծովագնաց, օվկիանոսների վրա առևտուր անող։ Այս մեծ կերպարանափոխությունը բավական կլիներ հանելու համար Հնդկաստանի հայ վաճառականներին խոջայության դրությունից։ Բայց դեռ դրա ժամանակը չէր։ Դեռ Հնդկաստանի առևտրականն ամուր կապված էր Զուլայի հետ՝ ոչ միայն ընտանեկան կապերով, այլև առևտրական բարձր շահերով։ Հնդկաստանի առևտրական հայը ենթարկված էր Զուլայի վաճառականական ժողովի իրավասության և նրա դատաստանին էր դիմում իր շահերը պաշտպանելու համար։ Բայց, համեմատյան դեպ, 17-րդ դարի ընթացքում հայ խոջայությունը Հնդկաստանի հողի վրա սկսել էր և առաջ էր տանում իր կերպարանափոխությունը»¹⁶։

Ա. Հովհաննիսյանի կարծիքով, այս պայմանագրով ուժեղացան չուղայեցիների առևտրական կապերը Հնդկաստանի և նրա վրայով՝ Եվրոպայի հետ։ Նա գրում է. «Պայմանագիրն իրեն արդարացրեց մասնավորապես 1689 թվականից հետո, երբ Անգլիան միացավ հակաֆրանսիական կոալիցիային, և մասնավորապես 1693 թվականից հետո, երբ ֆրանսիացիները խորտակեցին անգլիացիների և հոլանդացիների Ռուրքիա ուղեգրվող նավերը։ Իրանահայ խոջանների միջոցով անգլիացիները կարողացան դեպի Բանդար-Աբաս ուղղել իրանական խամ մետաքսը և թուրքական (խարմանի) ազնիվ բուրդը, միաժամանակ իրենց մահու գեղեկությունը նեղը լծելով հայ այն առևտրականներին, որոնք մինչ այդ վաճառքի էին հանում Իրանում թուրքական ընկերությանը (անգլիական Լեանտյան ընկերության—Վ. Փ.) պատկանող մահու գեղեկներ»¹⁷։

¹⁴ J. Bruce, Annals..., vol. II, pp. 617—618.

¹⁵ R. W. Ferrier, The Agreement..., p. 431.

¹⁶ Առ, Խոջայական կապիտալ, Երևան, 1934, էջ 84—85։

¹⁷ Ա. Հովհաննիսյան, Հայերի ռուսական կողմնորոշման պատմությունից, Պատմա-քաղաքական հանդես, 1958, № 1, էջ 86։

Վ. Բայբուրդյանը գտնում է, որ անգլիացիներին շահադավեց ջուղայեցի վաճառականների ողջ առևտուրը շեղել դեպի օվկիանոսային ուղիները, ինչի հիմնական պատճառն այն էր, որ պայմանագիրը կնքվել էր Նոր Զուղայի ոչ ամբողջ վաճառականության, այլ միայն մեկ առևտրական ընտանիքի հետ: Այնուհանդերձ, նրա կարծիքով, 1688 թ. պայմանագիրը Արևելա-հնդկական ընկերությանը որոշ առավելություններ տվեց, ինչի վկայությունն այն է, որ XVII դ. 90-ական թթ. անգլիացիները շարունակում էին ջուղայեցիներին իրենց կողմը հակելու քաղաքականությունը¹⁸:

Զարմանալիորեն դիպուկ է արտահայտվել այս խնդրին հայաճեցիկ անդրադարձած Ռ. Սեյվորին, գրելով՝ «Լեանտյան ընկերության հետ սերտ համագործակցությամբ Հալեպի ճանապարհով ստացվելիք եկամուտները շարունակում էին ավելի զայթակղիչ լինել, քան Պարսից ծոցով անցնող ծովային ուղու անոթող հնոսակարները: Նույնիսկ Խուսաստանի ուղին, չնայած իր ոչ խոստումնալից սկզբին, հայերի համար ավելի գրավիչ էր XVIII դարի սկզբում»¹⁹:

Այս հարցին առանձին մեծ հոգվածով անդրադարձած Ռ. Ֆերիերի կարծիքով պայմանագիրը սպասված արդյունքները չտվեց: Որի պատճառներից էին անգլիական ընկերության գեներալ թույլ դիրքերը Բոմբեյում, ֆրանսիական նավատորմի ակտիվությունը, ինչի պատճառով անգլիացիները զգալի կորուստներ էին կրում, հայ առևտրականների ինքնուրույն առևտրական ամուր կապերը Հնդկաստանում և սևիական նավերի առկայությունը, որոշ հայ առևտրականների խնամաճառը ընկերության նկատմամբ և այլն²⁰: Հենվելով անգլիական արխիվային տվյալների վրա, նա նշում է, որ պայմանագրի կնքումից մեկ տարի անց ոչ մի հայ առևտրական Զուղայից չէր եկել Բոմբեյ: Նույնիսկ խոջա Փանոս Քալանթարի որդի Փերին հրաժարվում էր պայմանագրով

¹⁸ В. Байбуртян, Армянская колония..., с. 84. Իսկապես, հետադարձում նույնպես անգլիացիները ձգտում էին շարունակել այս քաղաքականությունը: Այսպես՝ 1691—1692 թթ. ընկերության Խորհուրդն այն միտքն էր հայտնում, որ. «Եթե այս մտադրիկ (հայ վաճառականները—Վ. Փ.) ի վիճակի են մեծացնելու պարսկական մետաքսի ողջ առևտուրը, կարելի է թույլ տալ, որ այս ապրանքը Եվրոպա ներմուծվի նրանց կողմից ընկերության նավերով և, այսպիսով, նրանց միջոցով գործակալը (Արևելա-հնդկական ընկերության Իսթահանի ներկայացուցիչը—Վ. Փ.) առաջ կտանի անգլիական կտորեղենի վաճառքը», տե՛ս J. Bruce. Annals..., vol. III, pp. 107—108.

¹⁹ R. Savory, Iran under the Safavids, p. 201.

²⁰ R. W. Ferrier, The Agreement..., p. 436—437.

նախատեսված դրամական մուծումները կատարելուց²¹։ Իսկ հետագայում անգլիական ընկերության հայ առևտրականների հետ պայմանագիր կնքելու նոր փորձերը Ֆերիերը մեկնաբանում է որպես փաստ, որ 1688 թ. պայմանագիրը արգելո՞ւք չափեց։ Նրա խոսքերով այն «մի ամբիցիոզ և ոչ գործնական ծրագիր էր»²²։

Բնվում է, որ Ռ. Ֆերիերի տեսակետը իրականությանը ավելի է համապատասխանում։ Անշուշտ, ֆրանսիացիների կողմից 1693 թ. Զմյուռնիայի մոտ անգլիական և հոլանդական առևտրական նավատորմի խորտակումը ուժեղ հարված հասցրեց կեանության առևտրին։ Միայն անգլիական կեանության ընկերության վնասները հաշվվում էին շուրջ 600.000 ֆունտ ստեռլինգ, իսկ հոլանդացիներինը դրանից էլ ավելի²³։ Արևելա-հնդկական ընկերության ղեկավարությունը մրցակից-հայրենակիցների այս հսկայական կորուստները որակում էր որպես «նոր խթան՝ բաշալերելու համար պարսկական առևտուրը»²⁴։ Ասկայն սա նույնպես սպասված հետևանքները չունեցավ²⁵։

Արևելա-հնդկական ընկերությունը հույս ուներ, որ կեանության ընկերության նավատորմի խորտակումը արգելք կդառնա վերջինիս համար՝ կտորեղենի մեծաքանակ առևտուրը Իրանի հետ շարունակելու գործում։ Սակայն շուտով Արևելա-հնդկական ընկերության Իսֆահանի գործակալը պարզեց, որ այն հայ վաճառականները, որոնց միջոցով նա հույս ուներ իրացնել ընկերության կտորեղենը, արդեն երկար ժամանակ կապված են մրցակցի՝ կեանության ընկերության հետ և հրաժարվում են օժանդակել իրեն²⁶։ Հավանաբար իր դերը խաղաց նաև 1689 թ. սկսված անգլո-ֆրանսիական պատերազմը, որի պայմաններում ընկերության նավերը շարունակ վտանգի տակ էին և ամեն անգամ նավարկության ելնելու համար սպասում էին զազմնի հրահանգների²⁷։ Իր բացասական դերն ունեցավ նաև ծովահենության կտրուկ

²¹ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 436։

²² Նույն տեղում, էջ 438։ Տողառակում՝ «Այս ծրագիրը նույնպես չիրականացավ, քանի որ հայերը հրաժարվեցին թողնել իրենց ավանդական առևտրական ձառնպարհները և կապերը Հալեպի ու կեանության այլ վայրերի հետ»։

²³ L. Lockhart, The Fall of the Safavi Dynasty..., p. 369.

²⁴ J. Bruce, Annals..., vol. III, p. 160.

²⁵ L. Lockhart, The Fall of the Safavi Dynasty, p. 389. Տե՛ս նաև՝ R. Savory, Iran under the Safavids, pp. 201—202.

²⁶ L. Lockhart, The Fall of the Safavi Dynasty..., p. 384.

²⁷ C. H. Hoskins, The Secret Committee of the East India Company, — BSOAS, vol. X, 1939—42, p. 304.

աճը Պարսից ծոցում: Դրա առաջացրած քաոսային վիճակն այն աստի-
ճան լուրջ էր, որ ստիպել էր հրեք մրցակիցներին՝ Անգլիային, Ֆրան-
սիային և Հոլանդիային 1700 թ. պայմանագիր կնքել՝ համախմբելու
իրենց ուժերը ծովահենների դեմն առնելու համար: Ըստ որում, Պար-
սից ծոցում նավագնացության ապահովության հաստատման համար
պատասխանատվությունն առաջին հերթին դրվում էր Ֆրանսիայի
վրա²⁸: Բացի այդ, XVII դարի վերջերին իրանական մետաքսը Արևելա-
հնդկական ընկերության համար նախկին նշանակությունը արդեն չու-
նեիր, քանի որ այն զգալիորեն տվելի թանկ էր, քան հնդկականը²⁹: Եվ,
վերջապես, լիովին կարելի է համաձայնել Վ. Բայբուրդյանի այն տեսա-
կետին, որ պայմանագրի անարդյունավետ լինելու կարևորագույն պատ-
ճառը նոր Զուղայի հայ առևտրականների մեծամասնության անառ-
բերությունն էր դեպի օվկիանոսային առևտուրը: Պայմանագիրը կրնա-
վել էր միայն մեկ առևտրական ընտանիքի հետ, չնայած այնտեղ նըշ-
ված էր, որ խոջա Փանոս Քալանթարը լիազորված է հայ ժողովրդի
(այսինքն նոր Զուղայի հայ առևտրականների—Վ. Փ.) կողմից: Սա-
կայն, իրականում սա բացարձակապես անհիմն և լոկ ղեկարատիվ
հայտարարություն էր: Հասկանալի է, որ քարավանային առևտրի մեջ
ներգրավված հայ առևտրականները ամենեին շահագրգռված չէին այս
պայմանագրի իրագործմամբ:

4. ՎՈՂԳ-ԿՍԱՊՅԱՆ ՈՒՂԻՆ ՆՎ ՄԻՋԱԶԳՍՅԻՆ ԱՊՐԱՆՔԱՓՈՒԱՆԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ

XVI դարի երկրորդ կեսից Արևելք-Արևմուտք առևտրի իրաքման
համար բացվում է նոր ճանապարհ՝ Վոլգ-Կասպյան առևտրական ուղին:
Ռուսական պետության ամրացումը, միասնական համառուսական շու-
կայի ձևավորումը, 1552 թ. Կազանի և 1556 թ. Աստրախանի խառնու-
թյունների միացումը Ռուսաստանին բարենպաստ պայմաններ ստեղ-
ծեցին Սեֆյան պետության և Ռուսաստանի առևտրական հարաբերու-
թյունների զարգացման համար: Վոլգյան առևտրական մայրուղին ամ-
բողջությամբ հայտնվեց ռուսական պետության սահմանների մեջ, ին-
չը որ չէր կարող շանդրադառնալ Ռուսաստանի և Արևելքի երկրների

²⁸ R. Savory, Iran under the Safavids, p. 125.

²⁹ L. Lockhart, The Fall of the Safavi Dynasty..., p. 384.

դիվանագիտական հարաբերությունների հաստատման վրա¹։ Վոլգ-
կասպյան ուղու կարևոր նշանակությունը Արևելքի երկրների հետ տա-
րանցիկ առևտրական ամուր կապեր հաստատելու համար առաջինը
նկատեցին և փորձեցին օգտագործել անգլիացիները։ Սա ուներ իր հիմ-
նավոր պատճառները։ Անգլիացիներն այս ժամանակաշրջանում զբաղված
էին Լեանտյան առևտրին մասնակցելու հնարավորությունից և նոր ուղի-
ներ էին փնտրում Արևելքի երկրների հետ առևտրական կապեր հաս-
տատելու համար։ 1553 թ. Ուիլլորիի արշավախումբը հայտնագործեց,
այսպես կոչված, հյուսիս-արևելյան ուղին, որի շնորհիվ անգլիացի-
ներն ուղղակի կապ հաստատեցին Ռուսաստանի հետ և, շարունակելով
ուղիներ փնտրել դեպի Հնդկաստան ու Չինաստան, հայտնվեցին Սեֆ-
յան պետության տարածքում։ Նույն 1553 թ. հիմնադրվեց անգլիական
«Մոսկովյան» կամ «Ռուսական» բնակրությունը, որը կոչված էր առև-
տուր անելու Մոսկովյան Ռուսիայի և նրա վրայով՝ Արևելքի երկրների
հետ։ Խորհրդային պատմագիտության մեջ այն կարծիքն է հայտնվել,
որ դրանից հետո անգլիացիների հիմնական նպատակն էր բնդլայնել
առևտուրն ու ամրապնդել դիրքերը Սեֆյան պետությունում²։ Անգլիա-
ցիներն այնքան մեծ նշանակություն էին տալիս այս առևտրին, որ
նույնիսկ հյուսիս-արևելյան ուղու հայտնագործությունը համեմատում
էին սլոբոտոգլացիների կողմից դեպի Հնդկաստան տանող օվկիանոս-
ային ուղու հայտնագործության հետ³։ Պարզ է, որ Վոլգ-կասպյան
ուղու շահագործմամբ շահագրգռված էին ոչ միայն անգլիացիները,
այլև արևմտաեվրոպական մյուս երկրների առևտրականները։ Պատ-
ճառն այն էր, որ XVI դարի երկրորդ կեսում իրանական շուկա թափան-
ցելու ուղիները խիստ սահմանափակ էին, քանի որ Լեանտյան մայրու-
ղիները՝ Վենետիկի և ուրիշ իտալական հանրապետությունների մեծա-
շնորհն էին, իսկ Հնդկական օվկիանոսում տեղի ու տիրական էին սուր-
տուգլացիները։ Հատկապես կարևոր է նկատել, որ Վոլգ-կասպյան
ուղին մեծ հնարավորություններ էր բնօրինում իրանական մետաքսի
առևտրի իրականացման համար։ Մետաքսի արտադրության հիմնա-
կան կենտրոնները մոտ էին Կասպից ծովին, և դրա արտահանությունը
զգալիորեն ավելի հեշտ էր թվում իրագործել այս ճանապարհով։

¹ Н. П. Куканова, Очерки по истории русско-иранских торговых отноше-
ний..., с. 27. Տե՛ս նաև՝ А. Я. Шпаковский, Торговля Московской Руси с Пер-
сией..., с. 10—11.

² Б. А. Ахмедов, Из истории торговых сношений Англии с государством
Сефевидов, автореф. канд. дисс., Баку, 1967, с. 3.

³ В. Байбуртян, Армянская колония..., с. 88.

Վոլգ-Կասպյան ուղով առաջինը առևտուր անելու մենաշնորհ ստացած անգլիական «Մոսկովյան» ընկերությունը հեռուն գնացող ծրագրեր ունեւր։ Անգլիացիները հույս ունեին, որ իրանական ապրանքները անմիջականորեն իրենց ձեռքը կընկնեն և այնուհետև կարտածվեն մնացած եվրոպական երկրներ, առանց վտանգվելու թուրքերի կողմից և անկախ իտալական հանրապետություններից, Իսպանիայից ու Պորտուգալիայից⁴։ Այս ծրագրերն իրագործելու նպատակով կազմակերպվեցին մի քանի արշավախմբեր պեպի Իրան, որոնց խնդիրն էր հետախուզել իրագործությունը, միաժամանակ նաև առևտրական պայմանագրեր կնքել Սեֆյան վարչակազմի հետ։ 1562 թ. ընկերության գործակալ էնթոնի Ջենկինսոնը այցելեց Շիրվան և կարողացավ այնտեղի կուսակալ Աբդալլահ խանից հրովարտակ ստանալ, համաձայն որի անգլիացիներին իրավունք էր տրվում ազատ և անսահմանափակ ժամանակով գտնվել Շիրվանում և առանց մաքսատուրքերի վճարման անգլիական ապրանքներ ներմուծել ու վաճառել։ Ինչպես նկատել է Օ. էֆենդիեր, այս մենաշնորհները շատ նման էին կապիտալի նախնական կուտակման ժամանակաշրջանի եվրոպական պետությունների սոցիալ-տնտեսապես հետամնաց արևելյան երկրներում ստացած կապիտալիզացիաներին⁵։ Սակայն Թահմասպ I-ի մոտ Ջենկինսոնը ոչ միայն հաջողություն չունեցավ, այլև մեծ դժվարությունների գնով կարողացավ վերադառնալ Շիրվան⁶։ Սրա պատճառը, հավանաբար, այս ժամանակամիջոցում Ղազվինում գտնվող թուրքական դեսպանի այն հայտարարությունն էր, որ Կովկասի և Ռուսաստանի վրայով առևտրական ուղու հարթումը Թուրքիան կհամարի թշնամական քայլ իր նկատմամբ⁷։ Հաջորդ տարում ընկերության ներկայացուցիչներ Թոմաս Օլկոկը, Ջորջ Ռեննը և Ռիչարդ Ջինին Սեֆյան տերություն այցելեցին արդեն Աբդալլահ խանից ստացած արտոնագրով, որ նրանց էր հանձնել Ջենկինսոնը⁸։ Նրբորդ արշավախմբի ճամփորդությունից հետո, որը կայացավ 1565—1567 թթ., անգլիացիներն արդեն ծրագրեր էին կազմում իրանական հում մետաք-

⁴ T. S. Willan, The Early History..., p. 152. Տե՛ս նաև՝ Պ. Պ. Եմբեւ, Труды путешественников, с. 9.

⁵ Օ. Эфендиев, Азербайджанское государство Сефевидов..., с. 247.

⁶ احمد تاج بخش 'ایران ... ص ۱۸۵

⁷ H. Inalcik, The Ottoman Economic Mind, p. 212. Տե՛ս նաև՝ Հ. Հակոբյան, Ուղեբերություններ, հ. Ա, էջ 379—389.

⁸ Английские путешественники..., с. 211.

սի առևտուրն իրենց ձեռքը վերցնելու ուղղությամբ: Ինչպես գրում էր այն արշավախմբի ղեկավար Արթուր Էդվարդսը. «Եվ, շնայած անցյալում, հակառակ մեծ նեղությունների և ճամփորդությունների սմանք չէին կարողացել իրենց ցանկացած արտոնագրերը ստանալ շահից. հիմա ևս վստահ եմ (ասածն օգնությամբ) կարելի պետք է լինի ստանալ: Որոնք ձեռք բերելով, ընկերությունը մեծ օգուտներ կստանա և մեծ հանգստություն կլինի նրանց համար, ովքեր պիտի այստեղ մնան, շնայած մինչև այժմ գործերը վատ են գնում, ինչպես դա լինում է նաև ուրիշ երկրներում: Սակայն ես չեմ կասկածում, որ եթե այս արտոնությունները ստացվեն, մենք անվրդով և հանգիստ կլինենք և քիչ ժամանակից պիտի վերածվենք թե հում մետաքսի, և թե գործված մետաքսի առևտրի, ինչպես նաև ամեն տեսակ համեմունքների ու դձուրայքի և տեղական ուրիշ ապրանքների մեծ ընկերության»⁹: Էդվարդսը նույնիսկ Անգլիայից Իրան ներմուծվելիք ապրանքների ցանկ էր կազմել, նշելով նաև դրանց գները: Այդ թվում՝ անգլիական կոպիտ կտորեղեն, արճիճ, պղնձե ամանեղեն, նուրբ կարմիր կերպաս, պղինձ: Միաժամանակ նա նշել էր նաև այն ապրանքները, որոնք ընկերությունը պետք է արտահանի Իրանից՝ հում մետաքս, պղպեղ, կոճապղպեղ, մշկընկույզ, ծծումբ, պաղլեղ, բրինձ, զխտոր, մեխակ և գեղձ (փայտ) աղեղի համար¹⁰:

1567 թ. հունիսի 29-ին շահ Թահմասպ I-ը հրովարտակ շնորհեց անգլիացիներին, որտեղ մանրամասն նկարագրված էին այն արտոնությունները, որոնք ստանում էր ընկերությունը Սեֆյան Իրանում առևտուր անելու համար¹¹: Այս արտոնությունները անգլիացիներին մեծ հնարավորություններ էին ընձեռում առևտուրը Իրանի հետ ընդլայնելու համար: Բավական է միայն նշել, որ նրանք ազատվում էին ամեն տեսակի մաքսային դանձումներից և հնարավորություն էին ստանում առևտուր անել Սեֆյան պետության ողջ տարածքում¹²:

1568 թ. հուլիսին դուրս գալով Յարոսլավլից, անգլիացիները շորորորդ անգամ մտան սեֆյան տերության սահմանները և սեպտեմբերի

⁹ Հովհ. Հակոբյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, Երևան, 1932, էջ 399, տե՛ս նաև Աнглийские путешественники..., с. 226.

¹⁰ Հովհ. Հակոբյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, էջ 405—406, տե՛ս նաև Աнглийские путешественники..., с. 226.

¹¹ Հովհ. Հակոբյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, էջ 410, տե՛ս նաև Աнглийские путешественники..., с. 228.

¹² Английские путешественники..., с. 234.

1-ին հասան Շամախի: Այս արշավախմբի ղեկավարը կրկին Արթուր էդվարդսն էր, որին ընկերակցում էին Ջոն Սպարկը, Լոուրենս Չեփմենը, Քրիստոֆեր Ֆոուսելը և Ռիչարդ Փինգլը¹³: Հետաքրքիր է, թե ինչ տպավորություն էին ստացել նրանք Իրանի ներքին շուկայից: Ինչպես հայտնում է Լոուրենս Չեփմենը, Շամախիում շուկան այնքան լավ էր ապահովված ամեն տեսակի ապրանքներով, որ նրանք չկարողացան վաճառել իրենց կտորեղենը: Նույն վիճակն էր նաև Բավրիզում, որտեղ հայ վաճառականները և տեղի բնակիչները Հալեպից և Վենետիկից մեծ քանակությամբ անգլիական կտորեղեն էին ներմուծում¹⁴: Այնուամենայնիվ, չնայած այս դժվարություններին, արդեն 1568 թ. օգոստոսին և սեպտեմբերին ընկերության Անգլիա ուղարկած ապրանքների մեծ մասը իրանական ծագում ունեին¹⁵:

Այսպիսով, անգլիական «Ռուսական» ընկերությունը, հենվելով Իվան Ահեղից ստացած 1555, 1564 և 1567 թթ. մենաշնորհների վրա, ձգտում էր ընդլայնել առևտուրը ոչ միայն Ռուսաստանի, այլև, նրա վրայով, Սեֆյան տերության հետ:

1569 թ. կայացավ ընկերության հինգերորդ արշավը Իրան, որի ղեկավարներն էին Թոմաս Բանիսթերը և Ջեֆրի Դակետը, որոնց ընկերակցում էին ևս 12 առևտրականներ: Արշավախումբը մեծ դժվարությամբ հասավ Աստրախան, ճանապարհին հարձակման ենթարկվելով Թաթարների կողմից¹⁶: Աստրախանից նրանք մեկնեցին Աբգերիլ, որտեղ հիվանդության պատճառով մնաց արշավախմբի ղեկավարներից մեկը՝ Դակետը: Իսկ Բանիսթերը մեկնեց Ղազվին, որտեղ Թահմասպ I-ից նոր մենաշնորհներ ստացավ ընկերության համար: Շահն ինքը գնեց 200 կտոր անգլիական կտորեղեն¹⁷: Նոր մենաշնորհների թվում կային մի քանի կարևոր կետեր, ինչպես օրինակ այն, որ բոլոր պարտքերը պետք է ժամանակին վճարվեին ընկերությանը և շահի որդին՝ Հեյդար Միրզան պետք է հետևեր դրան: Ընկերության ապրանքները առաջինը գնելու իրավունքը վերապահվում էր շահին, և դրանց հա-

¹³ Հովն. Հակոբյան, *Ուղեգրություններ*, հ. Ա, էջ 414: Տե՛ս նաև՝ *Английские путешественники...*, с. 239.

¹⁴ Հովն. Հակոբյան, *Ուղեգրություններ*, հ. Ա, էջ 414—415: Տե՛ս նաև՝ *Английские путешественники...*, с. 240.

¹⁵ T. S. Willan, *The Early History...*, p. 82.

¹⁶ *Английские путешественники...*, с. 250.

¹⁷ T. S. Willan, *The Early History...*, p. 15.

մար նա պարտավորվում էր վճարել շուկայական գներով և կանխիկ¹⁸։ Չնայած ստացած մենաշնորհներին, անգլիացիների վիճակը Իրանում ծանր էր։ Մրցակցությունը հայ և արևելյան ուրիշ առևտրականների հետ անշափ դժվարացնում էր նրանց գործունեությունը։ Բանխիսերը գրում էր, որ Հալեպի հետ առևտուր անող հայ առևտրականները անգլիական կտորեղեն են ներմուծում Իրան և արտահանում են այնպիսի քանակությամբ մետաքս, որ, իր խոսքերով «բավական է ամբողջ Իսպանիայի համար»¹⁹։ Այս արշավախմբի դժվարություններն ավելի շատացան Չեփմենի, Բանխիսերի և երեք այլ անգլիացի առևտրականների մահից հետո, քանի որ նրանց ապրանքները բռնագրավվեցին, և միայն շահի միջնորդության շնորհիվ Դակետը դրանք հոս ստացավ²⁰։ Նա նաև մեծ քանակությամբ մետաքս ու որոշ համեմունքների զնեց Քաշանում և 1573 թ. մայիսի 8-ին շարժվեց դեպի Աստրախան²¹։ Այս արշավը, որ տևելի ունեցավ 1569—1573 թթ. ամենից ավելի լավ կազմակերպվածն ու երկարատևն էր, սակայն սպասված արդյունքը չտվեց, քանի որ Կասպից ծով դուրս գալուց 20 օր հետո նավը հարձակման ենթարկվեց և թալանվեց կազակների կողմից²²։ Անգլիացիների կարծիքով, այս ճանապարհորդությունը կարող էր ամենակամտաբերը լինել, սակայն այն ավարտվեց միայն 30—40.000 ֆունտ ստեռլինգի ապրանքի կորստով²³։ Վերադարձից հետո Դակետը մանրամասն հաշվետվություն գրեց ճամփորդության մասին, որտեղ նա շեշտում էր ճանապարհի երկարությունն ու դժվարությունները, ինչպես նաև Շիրվանում որևէ լավ նավահանգստի բացակայությունը։ Ըստ Դակետի, միայն Աստրախանից Յարոսլավլ հասնելու համար պահանջվում էր 9—10 շաբաթ, և Աստրախանի ու Կազանի արանքում նավերն անընդհատ ենթակա էին հարձակումների թաթարների կողմից²⁴։

Այնուհանդերձ, ընկերությունը ևս մեկ արշավախումբ կազմակերպեց, կրկին Արթուր էդվարդսի գլխավորությամբ, որին ընկերակցում էին Ուելչամ Թերնբուլը, Մեթյու Թիլբոն և Պիտեր Գարրարդը, որոնք Եղիսաբեթ թագուհու նամակը պետք է հասցնեին նոր շահին՝ Մուհամ-

¹⁸ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 145—146։

¹⁹ Նույն տեղում, էջ 146։

²⁰ *Английские путешественники...*, с. 252.

²¹ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 253։

²² Տե՛ս նույն տեղում, էջ 253—254։

²³ *T. S. Willan, The Early History...* p. 147.

²⁴ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 147—148։

մագ հուդաբեկներին²⁵։ Արշավախումբը Ասորախան հասավ 1579 թ. հոկտեմբերի 16-ին, որտեղ Ասորախանի գլխավոր ատենադպիր Վասիլի Շելիպինը նրանց աեղեկացրեց թուրքական զորքերի առաջխաղացման մասին²⁶։ Չնայած մեծ դժվարություններին և էզվարդսի մահվանը, անգլիացիները որոշ առևտուր արեցին Դերբենդում, այդ թվում գնեցին 48 հալ մետաքս և 1580 թ. նոյեմբերին հասան Վոլգայի գետաբերանին, որտեղ նրանց հավը մնաց սառույցների մեջ²⁷։

Սա անգլիական «Ռուսական» ընկերության վերջին պարսկական արշավախումբն էր։ Սրանով ավարտվում էին ընկերության փորձերը՝ իրանում առևտրական կապեր հաստատելու ուղղությամբ։ Հայանցիկ անդրադառնալով այս խնդրին, Ա. Հովհաննիսյանը, հղելով Ն. Սմիռնովի հնացած բնութագրությունը, գրում է, թե «Մոսկովյան ընկերությունը» որոշ հաջողություններ ունեցավ²⁸, ինչն, իհարկե, չափազանցություն է, եթե շատենք, որ իրողությանը չի համապատասխանում։ Բ. Ահմեդովը, որը քննարկել է «Ռուսական» ընկերության գործունեությունը Սեֆյան պետությունում, նրա անհաջողությունները բացատրում է մի քանի պատճառներով։ Դրանց թվում նշելով վոլգ-կասպյան և հյուսիս-արևելյան ուղիների երկարությունը, հաճախակի նավաբեկությունները, ավազակների հաբձախումները, ընկերության գործակալների շարաշահումները, մեծ ծախսերը, թուրք-իրանական պատերազմները, անգլիացիների հաջողությունները հարավ-արևելյան ուղղությամբ, այդ թվում «Լեանտյան» ընկերության հիմնումը, այլ երկրների առևտրականների մրցակցությունը և վերջապես «Անգլիայի դադարձային էքսպանսիայի դադարեցման գործում վճռական դեր խաղաց կենտրոնացված ռուսական պետության դիրքորոշումը։ Անգլիացիների առևտրին հովանավորելով, Ռուսաստանը հետապնդում էր իր նպատակները։ Մի կողմից, զրկված լինելով Բալթիկ ծով ելքից, Ռուսաստանը կարող էր կապ պահպանել եվրոպական երկրների հետ միայն հյուսիսային ծովային ուղիով, մյուս կողմից, ինչը հատկապես կարևոր է, Ռուսաստանը ձգտում էր հանձին Անգլիայի դաշնակից գտնել Բալթիկ ծով դուրս գալու պայքարում²⁹։ Այս հարցին անդրադարձած Օ. Էֆենդիևը գտնում է,

²⁵ Английские путешественники... с. 262. Տե՛ս նաև՝ T. S. Willan, The Early History..., p. 149—150.

²⁶ Английские путешественники..., с. 265.

²⁷ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 266—282։

²⁸ Ա. Հովհաննիսյան, Դրվագներ..., գիրք երկրորդ, էջ 435—436։

²⁹ Б. А. Ахмедов, Из истории торговых сношений..., сс. 24—25.

որ այս մեկնաբանությունը կարիք ունի վերապահումների, քանի որ Սեֆյան պետությունն ինքը, հարկ եղած դեպքում, կարող էր դիմագրավել անգլիական առևտրական էքսպանսիային³⁰։ Թվում է, որ Բ. Ահմեդովի մեկնաբանությունը իսկապես ճիշտ չէ, մանավանդ, որ անգլիացիներն առևտրի զաղարկեցումը բացատրելով ուստական պետության դիրքորոշմամբ, նա այնուհետև գրում է, որ Ռուսաստանը ձգտում էր ի դեմս Անգլիայի զաշնակից գտնել։

Անշուշտ վերը նշված բոլոր պատճառներն էլ նշանակություն ունեցան Իրանի հետ «Ռուսական» բնկերության առևտրի զաղարկեցման գործում։ Սակայն զրանցից վճռականը ուստական պետության դիրքորոշումը չէր։ Անգլիացիներն իրենց գործունեությունն այս ուղղությամբ զաղարկեցրին 1581 թ., մինչդեռ զրանից հետո 1586 թ. ուստական պետությունը կրկին թույլ տվեց նրանց առևտուր անելու իր տարածքի վրայով Իրանի հետ³¹, սակայն XVI դարում այլևս նոր փորձեր չարվեցին։ Իրականում այս առևտրի զաղարկեցման հիմնական պատճառներից մեկը զրա անշահավետությունն էր։ Բանը միայն այն չէր, որ անգլիացիները ստիպված էին մրցակցության մեջ մտնել հայ և ուրիշ առևտրականների հետ, որոնք անհամեմատ ավելի լավ էին ծանոթ Իրանի, և ընդհանրապես Արևելքի, ներքին շուկայի նրբություններին։ Նախկինում այն միտքն է հայտնվել, որ «Ռուսական» բնկերության առևտուրը Իրանում սկզբնական շրջանում 300—400 % օգուտ էր բերում և շատ շահավետ էր 70-ական թվականներին³²։ Սակայն, ինչպես ցույց են տալիս ավելի ժամանակակից և ճիշտ հաշվումները, իրականում անգլիացիների օգուտը իրանական առևտրից չէր անցնում 6 %-ից, որն, իհարկե, շափազանց անհեռանկարային էր բնկերության համար³³։ Բացի այդ, ինչպես նշում է Թ. Վիլլանը, 1581 թ. անգլիական կառնաչան ընկերության հիմնումը բաց արեց անհամեմատ ավելի ուղիղ ճանապարհ այն ապրանքների համար, որոնք «Ռուսական» բնկերությունը դժվարությամբ բերում էր Կասպից ծովի, Ռուսաստանի և Հյուսիսային

³⁰ O. Эфендиев, Азербайджанское государство Сефевидов..., с. 249—250.

³¹ I. Lubimenco, Les relations commerciales et politiques de l'Angleterre avec la Russie avant Pierre le Grand, Paris, 1933, pp. 55—56. Տե՛ս նաև՝ T. S. Willan, նշվ. դիրքը, էջ 152.

³² W. R. Scott, The Constitution and Finance..., vol. I, pp. 69—70, vol. II, pp. 46—47.

³³ T. S. Willan, The Early History..., p. 155.

հրվանդանի վրայով³⁴։ Իսկ Ս. Սիրայժն այն միտքն է առաջ քաշում, որ Լևանտյան ընկերությունը, օգտվելով հայ վաճառականների միջնորդությունից, շատ ավելի ամուր հիմքեր ուներ Իրանում իր ապրանքներն իրացնելու համար, քան «Ռուսական» ընկերությունը³⁵։ Հետաքրքիր է նկատել, որ 1581 թ. Լևանտյան ընկերության հիմնման և «Ռուսական» ընկերության իրանական առևտրից հրաժարվելու տարին է։

XVI դարի երկրորդ կեսում Վոլդ-Կասպյան ուղով Սեֆյան Իրանի հետ առևտրական կապեր հաստատելու փորձեր էին անում նաև այլ պետություններ։ Այդ հարցում նույնիսկ իր շահագրգռվածությունն էր արտահայտում Հոմի պապը³⁶։ Սակայն այս փորձերից ոչ մեկը հաջողություն չունեցավ։

Սկսած XVII դարից եվրոպական պետությունները, այդ թվում Անգլիան, Հոլանդիան, Ֆրանսիան, Շվեդիան, Լեհաստանը, Դանիան, Բրանդենբուրգը, Հոլշտեյնիան և այլք նոր բալլեր են ձեռնարկում այս ուղղությամբ։ Սակայն ռուսական պետությունը ամենևին շահագրգռված չէր, որպեսզի իր տարածքով եվրոպական երկրները կապ հաստատելին Իրանի հետ, քանի որ տնտեսապես ավելի ուժեղ եվրոպական կապիտալը կարող էր վնաս հասցնել իր շահերին։ Այդ պատճառով էլ եվրոպական պետությունների բոլոր փորձերը այս ուղղությամբ հանդիպում էին ռուս առևտրականների և պետության դիմադրությունը³⁷։ Բացառություն էր կազմում միայն 1634 թ. Հոլշտեյնիային տրված տարանցիկ առևտրի իրավունքը, ինչը բացատրվում է նրանով, որ վերջինս չէր կարող սպառնալ ռուսական պետության տնտեսական շահերին³⁸։ Բացի այդ, կնքված պայմանագիրը լրջորեն սահմանափակում էր հոլշտեյնյան առևտրականների հնարավորությունները Իրանի հետ առևտրում³⁹։ Այսպիսով, մինչև XVII դարի կեսերը ռուսական տրանզիտի միջոցով իրանական ապրանքների, հիմնականում հում մետաքսի, արտահանությունը փոքր էր և էական նշանակություն չունեիր ոչ Իրանի, ոչ եվրոպական երկրների, և ոչ էլ Ռուսաստանի համար⁴⁰։ Միաժամանակ պետք է նշել, որ ռուս առևտրականներն իրենք էին ձգտում սերտ առև-

34 Տե՛ս նույն տեղում, էջ 154։

35 S. Searight, The British in the Middle East, London, 1979, p. 44.

36 A Chronicle of the Carmelits..., vol. I, p. 25.

37 Е. С. Зевакин, Персидский вопрос..., с. 132.

38 В. Байбуртян, Армянская колония..., с. 92.

39 Н. Г. Куканова, Очерки по истории..., сс. 65—66.

40 В. Байбуртян, Армянская колония..., с. 93.

ալքրական կապեր հաստատել Իրանի հետ, լավ հասկանալով, որ կարող են մեծ շահ ստանալ, միջնորդելով տարանցիկ առևտրին: Դեռևս 1588 թ. ռուսական պետությունը դիվանագիտական հարաբերություններ էր հաստատել Սեֆյան պետության հետ⁴¹, և ձգտում էր ամրապնդել քաղաքական և տնտեսական կապերը վերջինիս հետ: Ինչպես նկատել է Ն. Զևակինը. «Դիվանագիտական հարաբերությունների գլխավոր նպատակն էր ռուս-պարսկական առևտրի աջակցումը և ամրացումը, որը այնքան շահավետ էր երկու կողմերի համար»⁴²: Ռուս-իրանական հարաբերությունների զարգացմանը մեծ շափով նպաստում էր նաև այն հանգամանքը, որ երկու պետություններն էլ թշնամական հարաբերությունների մեջ էին օսմանյան Թուրքիայի հետ և ձգտում էին դաշնակից գտնել, դիմագրավելու վերջինիս ագրեսիվ քաղաքականությունը:

Այսպիսով, ընդհուպ մինչև XVII դարի 70-ական թթ. մոսկովյան կառավարությունը, ելնելով ռուս առևտրականների շահերից, եռանդուն կերպով դիմադրում էր օտար առևտրականների բոլոր փորձերին՝ ռուսական տրանզիտով Իրանի հետ կապ հաստատելու ուղղությամբ⁴³: Սակայն այլ էր ռուսական պետության վերաբերմունքը նոր Զուղայի հայ առևտրականների նկատմամբ: Նկատի ունենալով այն հանգամանքը, որ հայ առևտրականների ձեռքում էր գտնվում մետաքսի առևտուրը, ցարական կառավարությունը հույս ուներ նրանց տրանզիտի իրավունքը ընձեռնելով Ռուսաստանի կողմը շեղել հում մետաքսի ամբողջ առևտուրը, որը մեծ եկամուտ կբերեր զանձարանին⁴⁴: Բացի այդ, մոսկովյան կառավարությունը հույս ուներ, որ հովանավորելով իրանական առևտրին, դրա միջոցով դաշնակից կգտնի թուրքերի դեմ, հանձին Սեֆյան Իրանի⁴⁵: Ոչ պակաս նշանակություն ուներ նաև այն հանգամանքը, որ Նոր Զուղայի հայ առևտրականները որևէ քաղաքական կամ տնտեսական վտանգ չէին կարող ներկայացնել ռուսական պետության համար:

1667 և 1673 թթ. մոսկովյան կառավարության և նոր Զուղայի համայնքի ներկայացուցիչների միջև կնքվեցին առևտրական պայմանագրեր, որոնց համաձայն ջուղայեցիները պարտավորվում էին իրանական ապրանքների, մասնավորապես հում մետաքսի ամբողջ առևտուրը ի-

41 П. П. Бушев, История посольств..., с. 52.

42 Е. С. Зевакин, Персидский вопрос..., с. 158.

43 Н. Г. Куканова, Очерки по истории..., с. 67.

44 Տե՛ս նույն տեղում:

45 Е. С. Зевакин, Персидский вопрос..., с. 158.

րականացնել Վուդ-Կասսյան ուղիով⁴⁶։ Այս պայմանագրերի կնքման և նրանց հիման վրա ծավալված առևտրի ուսումնասիրության ուղղությամբ խորհրդային պատմագիտության մեջ բավականին մեծ թվով ուսումնասիրություններ կան⁴⁷, սակայն շատ հարցեր դեռևս մնում են չուսարանված։ Մասնավորապես, մինչև վերջին ժամանակներս տիրապետող էր այն տեսակետը, որ բանակցությունների մասնակից Ստեփան Ռամադամսկին և Գրիգոր Լուսիկովը ներկայացնում էին Նոր Զուղայի այսպես կոչված «Հայկական առևտրական ընկերությունը»։ Դրա համար կան բավարար քանակությամբ փաստեր։ Օրինակ, 1667 թ. պայմանագրում բաղմիցս կրկնվում է «Հայկական ընկերություն» ձևակերպումը⁴⁸։ Սակայն, ինչպես նշում է այս հարցին հանգամանորեն անդրադարձած Շ. Խաչիկյանը, պարզ չէ, թե ով էր իրավասություն տվել Ստեփան Ռամադամսկուն և Գրիգոր Լուսիկովին, կամ ում էին նրանք ներկայացնում բանակցությունների ընթացքում⁴⁹։ Իրականում, ինչպես նկատել է Շ. Խաչիկյանը, նրանք ներկայացնում էին ոչ թե մի ինչ-որ առևտրական ընկերություն, այլ հայկական Նոր Զուղա քաղաքի ինքնավար մարմինները⁵⁰, ինչն ապացուցված է 1672 թ. ցար Ալեքսեյ Միխայլովիչին ուղարկված նորջուղացի 23 լ'աճառականների նամակով, որ ցարին հանձնեց Գրիգոր Լուսիկովը։ Նամակում բացատրվում է թե ինչու հայ առևտրականները չեն կատարում 1667 թ. պայմանագրով նախատեսված պարտավորությունները, այսինքն՝ հում մետաքսի առևտուրը չեն շրջում դեպի Վուդ-Կասսյան ուղին։ Այն է՝ Ստեփան Ռադինի ապստամբությունը և որպես դրա հետևանք՝ ճանապարհի վտանգավորությունը։ Դրա հետ միասին փաստաթղթում պարզորոշ գրված է, որ Գրիգոր Լուսիկովը Ռուսաստան է ուղարկվում Նոր Զուղայի հայկական ինքնավար մարմինների կողմից⁵¹։ Նամակը ստորագրել էին Նոր Զուղայի 23 անվանի քաղաքացիներ, քաղաքի քալանթար Աստվածատուր Միրիտենցի գլխավորությամբ⁵²։ Մանրամասնորեն քննարկելով և պարզելով փաստաթուղթը ստորագրած անձանց ով լինելը, Շ. Խաչիկյանը գրում է. «Այսպիսով, միանգամայն պարզ և անհերքելի է դառնում

46 Армяно-русские отношения в XVII веке, сс. 44, 46, 110—113.

47 Տե՛ս Վ. Պառամյանի, Վ. Ոսկանյանի, Ա. Հովհաննիսյանի, Վ. Բայրուդյանի, Շ. Խաչիկյանի, Ն. Կուկանովայի, Ե. Զևակիների և այլոց աշխատությունները։

48 Армяно-русские отношения в XVII веке, сс. 56, 58.

49 Շ. Լ. Խաչիկյան, նշվ. աշխ., էջ 23—24։

50 Նույն տեղում, էջ 32—33։

51 Армяно-русские отношения в XVII веке, сс. 90—91.

52 Նույն տեղում։

այն փառքը, որ Գրիգոր Լուսիկովի (Լուսիկենցի) իրավասությունը, որն ուղարկված էր Նոր Զուղայի համայնքի անունից ուստական պետական օրգանների հետ բանակցելու նպատակով, բացի քաղանթարից և ուստաբաշուց, հաստատել էին քաղաքի 20 թաղամասերի կամ տասնյակների ավագները»⁵³: Հարց է առաջանում, թե ինչպես պետք է Նոր Զուղայի հայ համայնքը պարտագրեր իր վաճառականությանը հրաժարվել փոքրասիական ավանդական ուղիներից, ինչպես նաև արգելել օտար առևտրականների մուտքը Իրան: Այս հարցին պատասխանելու համար Շ. Խաչիկյանը հենվում է Ֆ. Էնգելսի՝ Վենետիկյան և Ճենովայի առևտրական ընկերությունների մասին արտահայտած մտքի վրա. «Նրանք պաշտպանված էին մրցակիցներից ու կլիենտներից, վաճառում էին փոխադարձ համաձայնությունը սահմանված գներով... Վայ նրան, ով ավելի էժան կվաճառի կամ ավելի թանկ կգնի պայմանավորված գներից: Բոլորը, որին նա ենթարկվում էր, այն ժամանակվա պայմաններում նշանակում էր անխուսափելի սնանկացում, չխոսելով արգին մեղավորի վրա ընկերության դրած ուղղակի տուգանքների մասին»⁵⁴:

Շ. Խաչիկյանի կարծիքով, նման ուժեղ կազմակերպչական մեխանիզմ ուներ նաև Նոր Զուղայի առևտրական համայնքը, այդ պատճառով էլ ջուղայական առևտրական կապիտալը կարող էր կատարել իր վրա վերցրած պարտավորությունները⁵⁵: Սակայն չէ որ Ֆ. Էնգելսը խոսում է առևտրական ընկերությունների կազմակերպչական կառուցվածքի մասին, իսկ Շ. Խաչիկյանն ինքը միանգամայն հիմնավոր կերպով ապացուցում է, որ Նոր Զուղայում միասնական առևտրական ընկերություն գոյություն չուներ:

Հայ առևտրականների, ինչպես և ամեն մի առևտրականի կամ առևտրական ընկերության համար առաջնահերթ խնդիրը առևտրի շահավետությունն ապահովելն էր: Գրիգոր Լուսիկենցը 1673 թ. բանակցությունների ընթացքում շեշտում էր, որ պայմանագիրը կարող է իրականացվել միայն այն դեպքում, եթե այն վնաս չբերի հայ առևտրականներին⁵⁶: Իսկ երբ Պետրոս I-ի դեսպան Ա. Վոլինսկին 1717 թ. էֆենդազ ուղղովի Ֆաթհ Ալի խան Դաղստանիի առաջ հարց էր բարձրացնում, թե ինչու հայ առևտրականները չեն կատարում իրենց պարտավոր-

⁵³ Շ. Լ. Խաչիկյան, նշվ. աշխ., էջ 27—28, 44, 46:

⁵⁴ Ֆ. Էնգելս, Լրացումներ «Կապիտալի» երրորդ հատորի, Մարս, «Կապիտալ», հ. 111, մաս II, էջ 441:

⁵⁵ Շ. Լ. Խաչիկյան, նշվ. աշխ., էջ 48:

⁵⁶ Армяно-русские отношения в XVII веке, с. 114.

րությունները, վերջինս պատասխանում է, որ նրանց ստիպել ոչ մի կերպ հնարավոր չէ, իսկ եթե նրանք իրենք տեսնեն, որ այդտեղ շահ կա, ապա առանց հարկադրանքի էլ կարող են առևտուրն ուղղել գեպի Ռուսաստան⁵⁷:

Բացառված չէ նաև, որ Գրիգոր Լուսիկենցի համար առաջնահերթ խնդիրը առևտուրը չէր, այլ քաղաքական գործունեությունը: Ինչպես նկատել է Վ. Բայբուրդյանը, հաճախ հայ գործիչները փորձում էին Թուրքիայի դեմ իրանի և եվրոպական երկրների քաղաքական դաշինք ստեղծել, այդ առիթով շունհալով շահի համապատասխան լիազորություն⁵⁸: Համենայն դեպս պարզ է, որ Գ. Լուսիկենցը ակտիվ քաղաքական գործունեություն է վարել: Երկրորդ անգամ գալով Մոսկվա 1671 թ. նա հայտնում է, որ առևտրական հարցերից բացի, ինքը, որպես քրիստոնյա, ունի նաև գաղտնի ասիլիք և հրաժարվում է գրավոր հաղորդել այն, պատճառաբանելով, որ դա կարող է հայտնի դառնալ շահին⁵⁹: Այս կապակցությամբ Ա. Հովհաննիսյանը գրում է. «Ակներև է, որ Լուսիկենցի «քրիստոնեական» շահախնդրությունները Ռուսաստանում կրում էին քաղաքական բնույթ և պիտի գաղտնի մնային շահից»⁶⁰: Հայտնի է, որ Նոր Զուղայի հայ խոջաները ակտիվ քաղաքական գործունեություն էին վարում, երբեմն նույնիսկ զբաղավարական խռրո գումարներ հատկացնելով վենետիկին՝ Թուրքիայի դեմ պատերազմական գործողություններ վարելու համար⁶¹:

Վերադառնալով 1667 և 1673 թթ. առևտրական պայմանագրերին և դրանց իրագործմանը, պետք է նշել, որ արտահայտվել են բազմապիսի իրարամերժ տեսակետներ: Ներկայումս պարզ է, որ այնպիսի կարծիքներ, ինչպես «1680—1690 թվականներին Աստրախան—Մոսկվա—Նովգորոդ ուղին դարձավ հայ առևտրականների ամենաբանուկ ճանապարհը Արևմտյան Եվրոպայի հետ կապվելու համար» և «Թուրքիայի վրայով... ջուղայեցի հայ վաճառականներից քչերն էին գնում Եվրոպա»⁶² կամ «Առևտուրը Վոլգ-Վասսայան ուղիով դառնում էր այն

57 В. П. Лыцков, Персидский поход Петра I, с. 57. Տե՛ս նաև՝ П. П. Бугаев, Посольство Артемия Волинского..., с. 124.

58 Վ. Բայբուրդյան, Իրանահայերի մասնակցությունը հակաթուրքական դաշինք ստեղծելու փորձերում, «Լրագրեր հաս. գիտ.», Երևան, 1984, № 9, էջ 51:

59 Армяно-русские отношения в XVII веке, сс. 77—79.

60 Ա. Հովհաննիսյան, Դավազներ..., դիրք երկրորդ, էջ 482:

61 A Chronicle of the Carmelites..., vol. I, p. 438.

62 Վ. Պառամյան, Հայ-ռուսական հարաբերությունների պատմությունից, 2002 ԳԱ «Տեղեկագիր», 1952, № 7, էջ 78:

աստիճան շահավետ, իսկ ամենագլխավորը՝ խոստումնալից (քանի որ այդ ուղին տանում էր նաև Հնդկաստան), որ այդ առևտրի զարգացման շնորհիվ կառուկ (ընդգծումը մերն է—Վ. Փ.) պակսեց հում մետաքսի տարանցիկ առևտուրը Թուրքիայի վրայով (Զմյուռնիա—Ստամբուլ—Հալեպ)»⁶³ իրականությանը չեն համապատասխանում:

Ռուս-իրանական առևտրական հարաբերությունների ճանաչված մասնագետ Ն. Կուկանովան գտնում է, որ XVII դարի վերջին երեք տասնամյակում «ավանդական առևտրական ուղիները Իրանից Արևմուտքան Եվրոպա զիջում էին իրենց տեղը Ռուսաստանի վրայով նոր ճանապարհին, որը հարմար էր ճանաչվում ոչ միայն այն պատճառով, որ համեմատաբար կարճ էր, այլև համեմատաբար ապահով»⁶⁴:

Այլ կարծիքի է Ն. Զեակինը, որը գրում է. «Ռուս-պարսկական առևտուրը XVII դարում ավելի աննշան էր, քան Պարսկաստանի առևտուրը Թուրքիայի, Հնդկաստանի և Եվրոպայի հետ: Դա հաստատվում է Պարսկաստանը Թուրքիայի, Հնդկաստանի և այլ երկրների հետ կապող բազմաթիվ առևտրական ճանապարհների առկայությամբ, ինչպես նաև այն հանգամանքով, որ Եվրոպացի ճանապարհորդները իրենց նկարագրություններում հիմնական ուշադրությունը նվիրում են Եվրոպայի, Թուրքիայի և Հնդկաստանի հետ առևտրին: Մոսկովյան հյուրերը (ГОСТИ) և առևտրական մարդիկ իրենց «պատմություններում» (СКАСКИ) նույնպես հաստատում են, որ պարսկական մետաքսի գլխավոր մասը արտահանվում էր Թուրքիայի վրայով՝ ծովով»⁶⁵:

⁶³ А. Г. Воробьева, К вопросу о пребывании Степана Разина в Азербайджане и Персии,—Известия АН Азерб. ССР, Серия истории, философии и права, 1983, № 3, с. 32.

⁶⁴ Н. Г. Куканова, Очерки по истории..., с. 38. Զարմանալի է, թե ինչն է գրողի Ն. Կուկանովային հայտարարելու, թե Վոլգ-Կասպյան ուղին ավելի կարճ էր, քան ավանդական ուղիները: Եթե ավանդական ճանապարհներով Երանից Եվրոպա հասնելու համար պահանջվում էր մոտ երեք ամիս, ապա Մոսկվա հասնելու համար հարկավոր էր չորս-հինգ ամիս: Տե՛ս Ա. Հովհաննիսյան, Դրվագներ..., գիրք Երկրորդ, էջ 440—441: Երանից րացի, եթե արեւելյան ապրանքները հեշտությամբ գնորդ էին գտնում նաև արեւելյան Միջերկրականի բաղաճներում, ապա նույնը չի կարելի ասել Ռուսաստանի մասին, որտեղ միշտ չէ, որ հնարավոր էր լինում իրացնել հենց նույն մետաքսը: Տե՛ս Армяно-русские отношения в XVII веке, с. 125, 152—153, 157. Իսկ ինչ վերաբերում է Ռուսաստանի ճանապարհների ապահովությանը, ապա XVII դարում նրանք ամենին ավելի ապահով չէին, քան ավանդական առևտրական ուղիները, ինչին մենք գետաբեր կունենանք անդադրաբեկապես:

⁶⁵ Е. С. Зевакин, Персидский вопрос..., с. 157.

վ. Բայբուրդյանը այն տեսակետին է, որ Վոլգ-Կասպյան ուղով կատարվող առևտուրը չպետք է գերազնահատել և ռուսական տրանզիտի նշանակությունը Իրանի արտաքին առևտրի համար XVII դարում մեծ չէր⁶⁶:

Ա. Հովհաննիսյանը այս հարցի կապակցությամբ գրում է. «Ինչպես 1667 թ. պայմանագրից առաջ, այնպես և դրանից հետո Իրանը ամենաշատը տարեկան մի քանի հարյուր փուք, իսկ բացառիկ դեպքերում մի քանի հազար փուք հում մետաքս էր արտահանում Ռուսաստանի ճանապարհներով, մինչդեռ Թուրքիայի վրայով նա արտահանում էր տարեկան մի քանի տասնյակ հազար փուք: Իրանահայ առևտրական ընկերությանը մասնակցող խոջաները շուկա չէ, որ որոնում էին Մոսկովյան պետության մեջ, այլ տրանզիտի ձեռնտու ճանապարհ: Չնայած նրան, որ ռուս-իրանական առևտրական հարաբերությունները XVII դարի վերջին տասնամյակներում զգալապես աշխուժացել էին, այնուամենայնիվ այդ դարի ընթացքում ռուսական տրանզիտը բացառիկ նշանակություն չստացավ իրանահայ առևտրականների համար»⁶⁷:

Ա. Հովհաննիսյանի հաշվումները կարոտ են վերանայման: Բանն այն է, որ Իրանից արտահանվող «մի քանի հարյուր հազար փուք մետաքս» արտահանությունը չափազանց անորոշ է և ոչինչ չի ասում: Եթե նույնիսկ ընդունենք միայն հարյուր հազար փուք մետաքս արտահանելու իրողությունը, ապա այն ոչ մի կերպ չի համապատասխանի Գրիգոր Լուսիկենցի նշած 8.000 հակին, որը հավասար է 48.000 փթի: Իհարկե, Լուսիկենցի տվյալները թվում են փոքրացված, մանավանդ, եթե համեմատենք Շարդենի 22.000 հակի հետ, որն անում է 2.200.000 կգ: Այս ժամանակների համար կա նաև մեկ ուրիշ տվյալ, որի համաձայն դարի սկզբին միայն Գիլանից տարեկան 9.000 հակ մետաքս է արտահանվել Թուրքիա⁶⁸: Պարզ է, որ մետաքս արտահանվում էր նաև այլ վայրերից, օրինակ, նույն ժամանակներում Գանձակից հայ առևտրականներն արտահանում էին տարեկան 900—1000 հակ⁶⁹: Հավանաբար, ճիշտ կլինի ընդունել Իրանից արտահանվող շուրջ 10.000 հակը, որը հավասար կլինի մոտ 1.000.000 կգ:

Փորձենք հնարավորին չափ ճիշտ հաշվումների օգնությամբ սլարգել, թե Սեֆյան Իրանի տարածքում արտադրվող այս քանակությամբ

⁶⁶ В. Байдуртян, Армянская колония..., с. 117.

⁶⁷ Ա. Հովհաննիսյան. Գրվագներ..., գիրք երկրորդ, էջ 448:

⁶⁸ В. П. Лисцов, Персидский поход Петра I, с. 51.

⁶⁹ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 52:

մետաքսի որ մասն էր արտահանվում Վոլգ-Կասպյան առևտրական մայրուղով XVII դարի վերջերին: Տվյալ դեպքում միակ աղբյուրը, որի վրա կարելի է հենվել ն. Կուկանովայի կազմած աղյուսակներն են, որոնք վերաբերում են 1673—1697 թթ. հայ առևտրականների այցելություններին Ռուսաստան⁷⁰: Ստացվում է, որ նշված ժամանակաշրջանում հայ առևտրականները Ռուսաստան են ներմուծել և այնտեղից նվազա-հասցրել տարեկան, միջին հաշվով, 100 հակ, որը հավասար է 10.000 կգ: Նկատի ունենալով այն հանգամանքը, որ ն. Կուկանովան իր աղյուսակները կազմելիս ընդգրկել է ոչ բոլոր ավյալները, որպես չափանիշ ընդունենք 1676 թ. հայ առևտրականների ներմուծած մետաքսի բանակը, բանի որ այն ամենամեծն է ավյալ աղյուսակում՝ 51.966 կգ: Այդ դեպքում ստացվում է, որ XVII դարի վերջերին Վոլգ-Կասպյան ուղիով արտահանվում էր իրանական հում մետաքսի շուրջ 5 %-ը:

Նկատի ունենալով այս բոլոր հաշվումների մոտավոր լինելը, այնուամենայնիվ կարելի է ասել, որ ճիշտ են այն ուսումնասիրողները, որոնք չեն գերազնահատում Վոլգ-Կասպյան ուղու նշանակությունը Սեֆյան Իրանի արտաքին առևտրում: Վոլգ-Կասպյան մայրուղին իր դերը պետք է խաղար ուս-իրանական առևտրում սկսած XVIII դարի 30-ական թվականներից⁷¹:

⁷⁰ Н. Г. Куканова, Очерки по истории..., сс. 89—99.

⁷¹ А. Н. Юхт, Торговая Россия с Закавказьем и Персией во второй четверти XVIII века,—История СССР, 1961, № 1, сс. 131—146; Русско-армянская компания «персидского торго» в середине XVIII века, *ТРЗ*, 1983, № 2—3, էջ 224—239.

ՍԵՖՅԱՆ ԻՐԱՆԻ ԱՐՏԱՔԻՆ ԱՌԵՎՏՈՒՐՆ ՈՒ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԱՌԵՎՏՐԱԿԱՆ ՈՒՂԻՆԵՐԸ

1. ՀԱԼԵՊ-ԹԱՎՐԻՉ ԱՌԵՎՏՐԱԿԱՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀԸ

Ինչպես արդեն նշվել է, մասնագիտական գրականության մեջ առայժմ չկան Սեֆյան պետության առևտրական ճանապարհներին նվիրված հատուկ ուսումնասիրություններ։ Սակայն առանձին գիտնականներ այս կամ այն առիթով անդրադարձել են առևտրական ճանապարհներին և առևտրական քարավանների որոշ ընթացողիներին։ Նկատելի են զգալի հակասություններ այս կամ այն ճանապարհի նշանակությունն ու կարևորությունը պարզաբանելիս։ Այս հակասություններն առաջին հերթին պայմանավորված են ժամանակին լայն տարածում ստացած այն տեսակետի ազդեցությամբ, որի համաձայն թուրքական նվաճումներից և դեպի Հնդկաստան տանող օվկիանոսային ուղու հայտնագործումից հետո ավանդական ցամաքային քարավանային ուղիները կորցրեցին իրենց նշանակությունը։ Այսպես, հայտնվել է այն կարծիքը, որ Արևմուտքի և Իրանի ապրանքափոխանակության համար հին ճանապարհներին փոխարինելու հկան երկու նոր ուղիներ՝ մեկը Կասպից ծովից դեպի Իսֆահան, մյուսը՝ Պարսից ծոցից դեպի Հյուսիս¹։ Կ. Կուցիան գրում է, որ Սեֆյան Իրանի կարևորագույն առևտրական հրակրթավորիչ—Միանհ—Ջենջան—Ղազվին—Սալե—Ղում—Քաշան—Նաթանգ—Իսֆահան—Շիրազ—Հորմոզ (հետագայում Բենդեր—Աբաս) ուղին էր²։ Սակայն այստեղ անհրաժեշտ է պարզաբանել խոսքը Սեֆյան Իրանի արտաքին, թե ներքին առևտրի մասին է։ Նթե խոսքը գնում է ներքին առևտրի վերաբերյալ, ապա այս տեսակետը, հավանաբար, ընդունելի է,

¹ В. Гурко-Кряжин, Краткая история Персии. М., 1925, с. 14.

² К. К. Куция, Города и городская жизнь Сефевидского Ирана, автореф. дисс. канд. наук, Тбилиси, 1967, с. 15.

սակայն արտաքին առևտրի համար այս ուղին կարևորագույնը չի կարող համարվել, և ոչ միայն Արևմուտքի հետ իրականացվող առևտրում:

Ընդհանրապես, Սեֆյան պետության արտաքին առևտրի իրացման ցամաքային ուղիները նկարագրելիս և դրանց կարևորությունը պարզաբանելիս մեծ նշանակություն է ստանում այն հարցը, թե որտեղից էր սկիզբ առնում այս կամ այն ճանապարհը, և որ քաղաքը պետք է համարել ելակետ: Առանձին ուշադրություն այս խնդրի վրա չի դարձվել, սակայն հիմնականում երկու տեսակետ է հայտնվել: Առաջինը՝ որ ելակետ պետք է համարել Թավրիզը, երկրորդ՝ Իսֆահանը: Անշուշտ, անվերապահորեն պնդել, թե ճիշտ է առաջին կամ երկրորդ կարծիքը, սխալ կլինի: Սակայն առաջին տեսակետն իրականությունը ավելի է համապատասխանում: Նախ, կասկածից դուրս է, որ XVI դարի ընթացքում Թավրիզն առաջնակարգ նշանակություն ունի Սեֆյան պետության արտաքին առևտրի իրացման գործում: Շահ Աբաս I-ի կողմից մայրաքաղաքը Իսֆահան տեղափոխելուց հետո աստիճանաբար սկսեց մեծանալ նաև վերջինիս դերը, սակայն Թավրիզը, որպես միջազգային տարանցիկ առևտրի մայրուղիների՝ հանգույցակետ իր նշանակությունը չկորցրեց: Ինչպես արդարացիորեն նկատում է իրանցի պատմաբան Շաֆի Զավադին, Թավրիզը գտնվում էր կարևորագույն բարավանային ուղիների հանգույցակետում³ և կապում էր Միջերկրականի նավահանգիստները Անդրկովկասի, Միջին Ասիայի, Հնդկաստանի և Զինաստանի հետ: Իլխանության դարաշրջանում Թավրիզի ծաղկմանը մեծ չափով նպաստում էր այն իրողությունը, որ Թավրիզից դեպի Միջերկրականի և Սևծովյան նավահանգիստները ձգվող առևտրական ուղիներն անցնում էին այն տարածքներով, որոնք, փաստորեն, անձեռնմխելի էին Հուլավյանների պետության հակառակորդների՝ Ոսկե Հորդայի խանությունների և Սգիստոսի սուլթանների համար: Բացի սրանից, օտարերկրյա վաճառականներից իլխանները չնչին մաքսատուրքեր էին գանձում և թույլ էին տալիս տեղափոխել ամեն տեսակ տարանքներ ցանկացած ուղղությամբ⁴: Ինչպես տրդին նկատվել է, առևտուրն ընդհանրապես Թավրիզի տնտեսության կարևորագույն ճյուղն էր: Այն իր զարգացման աստիճանով և նշանակությամբ ավելի մեծ դեր էր խաղում,

³ شفيع جوادى ، تبريز وپيرامون ، تبريز ، ۱۳۵۰ ، ص ۲۴۷

⁴ После Марко Поло, М., 1968, с. 51. Տե՛ս նաև՝ A. Lybyer, The Ottoman Turks and the Routes of Oriental Trade.

քան արհեստագործական արտադրությունը⁵։ Թավրիզի, որպես միջազգային առևտրի խոշորագույն կենտրոնի պատմության սկիզբը պետք է համարել XIII դարի վերջը։ Սրա հիմնական պատճառը մոնղոլական նվաճումներն էին, որոնք Մերձավոր Արևելքի առևտրական կենտրոնը Բաղդադից տեղափոխեցին Թավրիզ։ Արդեն Մարկո Պոլոն Թավրիզի նկարագրությունը տալիս այն համարում էր Առաջավոր Ասիայի խոշորագույն առևտրական և արհեստագործական կենտրոնը, նշելով, որ. «Այստեղ օտարերկրյա ապրանքների հոսքից գալիս են լատին վաճառականները»⁶։ Իսկ նրա հաջորդներից մեկը՝ Օգորիկե Պորդենոնացին 1318—1319 թթ. Թավրիզի մասին գրում էր. «Այնտեղ այնպիսի առևտուր կա, ինչպիսին աշխարհում ոչ մի տեղ չկա»⁷։

Անհրաժեշտ է նշել նաև, որ Թավրիզը վաղ ժամանակներից հայ վաճառականության առևտրական գործարքների իրացման խոշորագույն կենտրոններից էր։ Ըստ որում, տեղի հայ վաճառականությունը վայելում էր իշխողների հովանավորությունը։ Այսպես՝ Զոդեֆա Բարբարոն հաղորդում է, որ 1487 թ., երբ Թավրիզեցի հայտնի առևտրական խոջա Միրաբը սպանվեց մի մոլեռանդ մուսուլմանի ձեռքով, Ուզուն Հասանն իր ձեռքով սպանեց վերջինիս և հրամայեց, որ դիակը նետվի Իսողոց, իսկ երբ քաղաքի մուսուլման բնակչությունն առանց թույլտվության դիակը թաղեց, կարգադրեց, որ Թավրիզը կողոպուտի ենթարկվի⁸։ Ռաֆայել դյու Մանը Թավրիզի միջոցով իրականացվող միջազգային առևտրի մասին հետևյալն է հայտնում. «Այնտեղ հավաքված են համարյա բոլոր այն ապրանքները, որոնցով առևտուր են անում պարսկական հողում։ Առևտրականները գալիս են այս քաղաքը, որպեսզի շարունակեն իրենց ճանապարհը դեպի Գիլան, Շամախի, Գյանջա՝ այն երեք քաղաքները, որտեղ արտադրվում է պարսկական մետաքսը։ Զուղայեցի հայ առևտրականները այստեղ ունեն գործակալներ և խանութներ Զմյուռնիայից և Հալեպից եկող քարավանների համար, որոնք Պարսկաստան են բերում լոնդոնյան, ֆրանսիական, վենետիկյան կտորեղեն, մարջան, դեղին համպար, վենետիկյան հայելիներ, երկաթ և այլ ապրանքներ մահուդից ու ուրիշ կտորեղենից, գալանտերային արտադրանք, որն, ինչպես հայտնի է, մեծ պահանջարկ ունի Պարսկաս-

5 С. М. Онуллахи, Тебриз в XIII—XVII веках (социально-экономическая история), автореф. докт. дисс., Баку, 1982, с. 53.

6 Книга Марко Поло, М., 1955, с. 60.

7 После Марко Поло, с. 172.

8 Հովհ. Հակոբյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, էջ 213—214։

տանում»⁹։ Թավրիզի հայ բնակչության թիվն այնքան մեծ էր, որ «րոշ
կվրոպացիներ այն համարում էին հայկական քաղաք»¹⁰։

Սեֆյան պետության արտաքին առևտրի և մասնավորապես Արև-
մուտյան Եվրոպայի երկրների հետ ապրանքափոխանակության իրա-
կանացման կարևորագույն երակները Թավրիզ-Ձմյուռնիա և Թավրիզ-
Հալեպ միջազգային տարանցիկ առևտրի մայրուղիներն էին¹¹։ Այս
մայրուղիների դերը հավասարազուրկ էր։ Ամբողջ XVI դարի ընթացքում
առաջնակարգ նշանակություն ունեւր Թավրիզ-Հալեպ առևտրական մայ-
րուղին, սակայն սկսած XVII դ. 20-ական թթ. աստիճանաբար սկսում է
բարձրանալ նաև Թավրիզ-Ձմյուռնիա մայրուղու դերն ու նշանակու-
թյունը, ինչի հիմնական պատճառն էր 1622—1623 թթ. վերսկսված
թուրք-իրանական պատերազմը, քանի որ ռազմական գործողություն-
ներն այս անգամ հիմնականում ընթանում էին այն տարածքներում,
որոնցով անցնում էր Թավրիզ-Հալեպ մայրուղին, որտեղ բարձր էին
առևտրական հարկերն, իսկ քարավաններն անընդհատ ենթակա ավա-
ղակային հարձակումների։ Եվ, այնուամենայնիվ, չնայած Ձմյուռնիայի
անընդհատ և արագ աճող կարևորությանը, Հալեպն իր առևտրական
նշանակությունը չի կորցնում։ Ինչպես նկատել է Ի. Մ. Սմիլյանսկայան,
Հալեպի անկումը, կապված Ձմյուռնիայի և փոքրասիական ուղիների
դերի բարձրացման հետ, սկսվում է XVII—XVIII դդ. սահմանագրե-
լիում¹²։

Նկատի ունենալով այն իրողությունը, որ Սեֆյան պետության ար-
տաքին առևտուրը հիմնականում գտնվում էր հայ առևտրականների
ձեռքում, անչափ հետաքրքիր է պարզել, թի ինչն էր պատճառը, որ
վերջիններս գերադասում էին իրենց առևտուրն իրականացնել հենց
Թավրիզ—Հալեպ և Թավրիզ—Ձմյուռնիա մայրուղիներով։ Մեր կարծի-
քով, բացի այն հանգամանքից, որ այս ուղիներն ավանդաբար ծառայել
էին հայ առևտրականներին, մեծ նշանակություն ունի նաև այն իրո-
ղությունը, որ դրանք, իրենց զգալի մասով, անցնում էին Հայաստանի

⁹ *Raphael du Mans*, p. 32.

¹⁰ *John Fryer*, *A New Account...*, vol. II, p. 258; vol. III, p. 15.

¹¹ *J. Carswell*, *The Armenians and East-West Trade through Persia in the XVIIth Century*. — *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans L'Océan Indien*, Paris, 1970, pp. 83—84.

¹² *И. М. Смелянская*, Социально-экономическая структура стран Ближнего Востока на рубеже нового времени (на матерналах Сирии, Ливана и Палестины), М., 1979, с. 107.

տարածքով և հայաշատ քաղաքներով: Ինչպես գրում է Ռ. Մանտրանը. «...Պարսկաստանից մինչև Բոսֆոր բոլոր կարևոր քաղաքներում հայեր էին բնակվում: Նրանք միջնորդի դեր էին խաղում մի կողմից իրենց հայրենակից վաճառականների և այլ ազգերի առևտրականների և, մյուս կողմից, տեղացիների միջև»¹³:

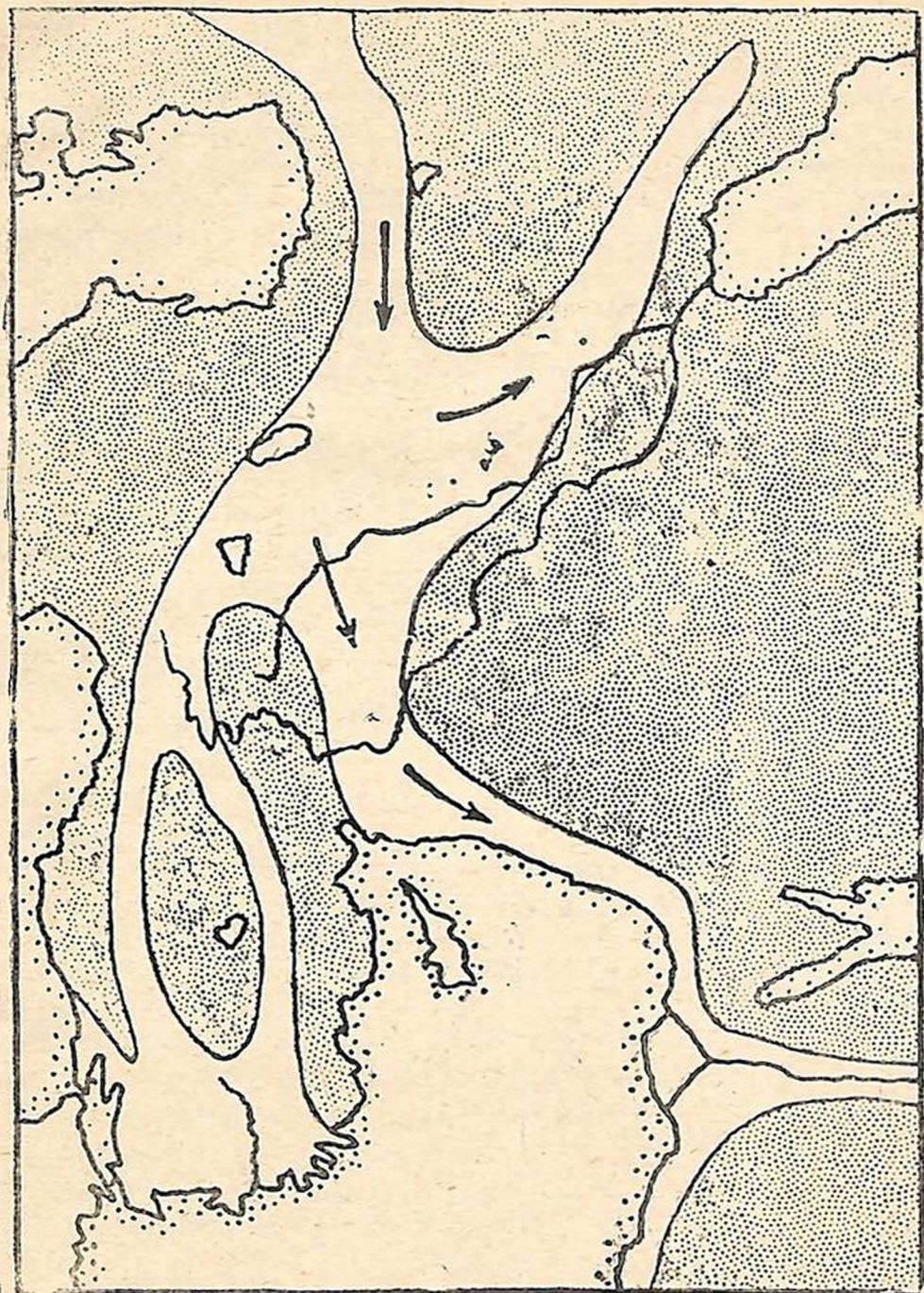
Արդեն նկատվել է, որ հայ առևտրականների համար հսկայական նշանակություն ունին տարաբնույթ կապերն ու հարաբերությունները առևտրական ճանապարհների վրա գտնվող բնակավայրերի հայկական համայնքների հետ¹⁴: Սա ինքնին հասկանալի է: Գրաստներին ջրելուց, կեր տալուց, կազդուրելուց և հանգստանալուց հետո ճանապարհը շարունակելու համար առևտրական քարավանները խոշոր բնակավայրերում իջևանում էին քարավանատներում (քարվանսարա), իսկ ճանապարհի վրա դադար էին առնում փոքր գյուղերում և ավաններում, ինչպես նաև գետերի, աղբյուրների և ջրի այլ ակունքների մոտ: Կասկածից դուրս է, որ վերոհիշյալ մայրուղիներով երթևեկող հայ վաճառականները բաղմապիսի ծանոթություններ և կապեր են հաստատած եղել տեղացի հայ բնակչության հետ: Բնականաբար, Հայաստանի տարածքով և հայաբնակ վայրերով անցնող ճանապարհներն առավել ծանոթ, ապահով և ձեռնտու էին հայ առևտրականների համար: Այս կապակցությամբ ուշագրավ են հատկապես այն տվյալները, որոնք խոսում են օսմանյան Թուրքիայում առևտրական ճանապարհների պաշտպանության համակարգի կազմակերպման մասին: Հենվելով Թուրքական արխիվային վավերագրերի վրա, Թուրք պատմաբան Սուրայա Ֆարուկին գրում է, որ Հայկական Տավրոսի¹⁵ տարածքում առևտրական ճանապարհների հսկողությունը վստահված էր տեղացի հայ հսկիչներին¹⁶: Կարելի է ենթադրել, որ սա բացառություն չէր, և Հայաստանի տարածքում և հայաբնակ այլ շրջաններում նույնպես ճանապարհների հսկողությունը իրականացնում էին հայ հսկիչները: Այս երևույթը պետք է բացատրել այն իրողությամբ, որ օսմանցի Թուրքերը հարկադրված էին հարմարվել նվաճված երկրներում դարերի ընթացքում առաջացած և

¹³ R. Mantran, Istanbul dans la seconde moitié du XVII^e siècle, Paris, 1962, pp. 51—52.

¹⁴ N. Steensgaard, Trade Revolution, ... p. 26.

¹⁵ Հասկանալի պատճառներով Ս. Ֆարուկին «Հայկական» անվանումը չի օգտագործում, գրելով միայն Տավրոս:

¹⁶ S. Faruqi, Towns and townsmen of Ottoman Anatolia, Cambridge, 1984, p. 69.



արմատացած սովորույթներին և տնտեսավարման համակարգին: Ինչպես բնորոշել է Ֆ. Էնգելսը. «Ավելի նվազ կուլտուրական ժողովրդի կողմից նվաճվելու դեպքում ամեն անգամ խափանվում է տնտեսական զարգացումը և կործանվում են բազմաթիվ արտադրողական ուժեր: Բայց տեղական նվաճումների անհամեմատ ավելի բազմաթիվ դեպքերում ավելի նվազ կուլտուրական նվաճողն ստիպված է հաջմարվել իր զրաված երկրում գոյություն ունեցող ավելի բարձր «տնտեսական զրույթյանը»¹⁷:

Ներկայումս պատմագիտական դրականության մեջ վիճարկման ենթակա չէ այն տեսակետը, համաձայն որի օսմանցի նվաճողները գտնվում էին տեղական խնստիտուտների (համակարգերի) և սովորույթների ուժեղ ազդեցության տակ¹⁸:

Նկատի ունենալով վերը շարադրվածը, հարկ ենք համարում հնարավորին չափ հանդամանորեն կանգ առնել Թավրիդ-Հալեպ և Թավրիդ-Ջմյուռնիա առևտրական մայրուղիների Հայաստանով և հայաբնակ վայրերով անցնող հաավաճների վրա և տալ զրանց նկարագիրը:

Ինչպես արդեն առիթ ենք ունեցել նշելու, Հալեպ-Թավրիդ առևտրական մայրուղու նկարագրությունը պահպանվել է նոր Զուլայի նշանավոր առևտրական դպրոցի վարժապետ Կոստանդ Զուլայեցու 1685 թ. շարադրված «Աշխարհաժողով» կամ «Վասն նորահաս մանկանց և երիտասարդ վաճառականաց խրատ» խորագիրը կրող ուսումնական ձեռնարկում, որը մեղ է հասել մի քանի ընդօրինակություններով: Այդ նկարագրությունն այնքան մանրամասն չէ, ինչպես օրինակ, Զաքարիա Ագուլեցու «Օրագրություն» ուղեչափական հատվածը: Կոստանդ Զուլայեցին նպատակ է ունեցել միայն վերոհիշյալ ճանապարհով երթևեկող հայ վաճառականներին նախնական տեղեկություններ տալ այն մասին, թե այդ ճանապարհի վրա գտնվող որ կետերում ինչպիսի հարկեր ու տուրքեր են գանձվում, կամ որ ասպրանքից ինչ չափերով են մաքսային գանձումներ կատարում:

Հալեպ-Ամիդ (Դիարբեքիր)-Բաղեշ (Բիթլիս)-Խլաթ (Ախլաթ)-Արժկի (Ադիլջեազ)-Բերկրի (Բանդիմանի)-Խոյ-Մարանդ-Թավրիդ ուղու հնագույն նկարագրություններից մեկը պահպանվել է XI դարի պարսիկ

17 Ֆ. Էնգելս, Անտի-Դյուրինգ, Երևան, 1940, էջ 250:

18 Типы общественных отношений... с. 113.

մեծանուն բանաստեղծ և մտածող նասեր խոսքովի «Սաֆարնամեում»¹⁹։ Այստեղ նշված են միայն ճանապարհի վրա հանդիպող գլխավոր քաղաքները, տալով դրանց ընդհանուր բնութագիրը, որն, անշուշտ, վկայում է այս ուղու վաղ ժամանակներից ի վեր առևտրական քարավանների բանուկ ճանապարհ լինելու մասին։ Այս կապակցությամբ հարկ է նկատել, որ, ինչպես գրում է Հ. Մանանդյանը. «Պետք է հաշվի առնել, որ ճանապարհները լեռնային երկրներում, որոնք հարթվել էին հին ժամանակներում, պետք է ընդհանուր առմամբ մնային անփոփոխ նաև հետագա դարերում»²⁰։ Հիրավի, աշխարհագրական պայմանները հսկայական նշանակություն ունեին այս կամ այն ուղու առաջացման համար։ Այնպիսի աշխարհագրական տարածքներում, ինչպիսիք են հյուսիսային Իրանը, Հայկական բարձրավանդակը, Փոքր Ասիան և Միջագետքը մեկ անգամ արդեն հարթված և գործածության մեջ դրված ճանապարհները հազվադեպ էին փոփոխությունների ենթարկվում։ Այս առնչությամբ մեծ հետաքրքրություն է առաջացնում Ու. Ֆիշերի կազմած քարտեզը, որը ցույց է տալիս նշված տարածքների, ինչպես նաև Մերձկասպյան շրջանների, կենտրոնական Իրանի, Միջերկրականի արևելյան ափերի և Նեղոսի հովտի համեմատաբար ավելի անցանելի մասերը²¹։ Քանի որ մեր աշխատությանը կցված են Թավրիզ-Հալեպ և Թավրիզ-Ջմյուռնիա առևտրական ուղիների քարտեզները, համեմատության հնարավորություն ընձեռնելու նպատակով, հարմար ենք գտնում այն ամբողջությամբ մեջ բերել։

Նասեր խոսքովի Թավրիզ-Բիթլիս (Բաղեշ) երթուղին իր հիմնական մասով համընկնում է Կոստանդ Ջուղայեցու նկարագրած ճանապարհին։ Տարբերությունն այն է, որ Մարանդից Բիթլիս նասեր խոսքովն անցել է խոյի վրայով²², իսկ XVII դարում այս ուղին անցնում էր Զորսի և Նուշարի վրայով²³։ Բիթլիսից Դիարբեքիր, կամ որ նույնն է Ամիդ գնալիս, սակայն, Նասեր խոսքովն անցել է ոչ թե Ղրղիով ու Հզուով, այլ այն ժամանակ ավելի շեն և խոշոր կենտրոններ հանդիսացող Արդն ու Միաֆարդին (Տիգրանակերտ) քաղաքներով²⁴։ Մանրամասն համեմա-

¹⁹ *Насир-и Хусрай*, Сафар-Наме, сс. 37–46. *Տե՛ս նաև՝* سياحت ناصی

ناصر خسرو علوی ص ۱۳—۳۵

²⁰ Я. А. Манандян, О торговле и городах Армении..., с. 293.

²¹ W. Fisher. The Middle East..., p. 79.

²² *Насир-и Хусрай*, Сафар-Наме, с. 38.

²³ Մատենադարան, ձև. № 8443, էջ 245ա։

²⁴ *Насир-и Хусрай*, Сафар-Наме, с. 39.

տությունը ցույց է տալիս, որ այս ճանապարհը շուրջ 600 տարիների ընթացքում միշտ բանուկ է եղել: Սակայն ժամանակի պահանջներից ելնելով, առանձին հատվածներում գոյացել են նաև զուգահեռ կամ օժանդակ ուղիներ, որոնցից մեկն ու մեկը տվյալ ժամանակաշրջանում առավել նախընտրելի է եղել:

Կոստանդ Ջուղայեցին խնդրո առարկա մայրուղու նկարագրությունը սկսում է Հալեպից, ուստի մենք էլ նպատակահարմար ենք համարում հետևել նրա շարադրանքին: Հալեպն այս ժամանակների խոշորագույն առևտրական կենտրոններից էր և հսկայական դեր էր խաղում Արևելքի և Արևմուտքի առևտրական հարաբերությունների համակարգում: Հատկապես մեծ էր Հալեպի նշանակությունը իրանական արտաքին առևտրի համար: Իտալացի ուղեգիր Լյուդովիկո դի Վարտեման, որի ճանապարհորդությունները տեկել են 1503—1508 թթ., այս մասին հետևյալն է գրում. «Հալեպը առևտրական խոշոր գործառնություններից է, մասնավորապես, պարսիկների և աջամիների համար»²⁵:

Հալեպի հայկական համայնքը սկզբնավորվել է դեռևս Կիլիկյան Հայաստանի անկումից հետո, XIV դարում; երբ բաղմամբիվ հայ բնակիչներ, հիմնականում առևտրական և աղնվական դասերից, գալիս են Հալեպ, որպես համեմատաբար խաղաղ և քրիստոնյա բնակչությանը քաղաք այստեղ շարունակելու իրենց առևտրական գործունեությունը և աստիճանաբար հասնում են բարձր ու նախանձելի դիրքի²⁶: Սակայն Հալեպի հայկական գաղութը ստվարացել է XVI դարի վերջերում, երբ ջուղայեցի առևտրականների խոշոր խմբեր բնակություն են հաստատել այստեղ²⁷: Այս ժամանակներից սկսած հայ առևտրականները սկսում են կարևոր դեր խաղալ միջազգային առևտրում, որն իրականացվում էր Հալեպի միջոցով: Հալեպի հայ առևտրականները ծագումով Արևմուտյան Հայաստանից, Կովկասից և Իրանից էին, որոնց մեջ գերիշխող դիրք էին զբաղում այսպես կոչված արևելյիները կամ ջուղայեցիները²⁸: Թե որքան մեծ էր Հալեպի հայ առևտրականների դերը իրանական հում մետաքսի միջազգային առևտրում, ցույց է տալիս այն փաստը,

²⁵ The Travels of Ludovico di Varthema in Egypt, Syria, Arabia deserta and Arabia felix, in Persia, India and Ethiopia: A. D. 1503—1508, London, 1863, pp. 7—8. Նշենք, որ քննարկվող ժամանակաշրջանում Եվրոպայում հայ առևտրականները հիմնականում հայտնի էին պարսիկների կամ, որ նույնն է՝ աջամիների անվան տակ:

²⁶ Արտավազդ Արևելյակոյան Սյուրմեյան, Պատմություն Հալեպի հայոց, հ. Բ, Բեյրութ, 1946, էջ 420:

²⁷ A. K. Sanjian, The Armenian Communities in Syria under Ottoman Dominion, Cambridge, 1965, p. 46.

²⁸ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 47—48:

որ 1590—1632 թթ. Հալեպում գործող ֆրանսիական, անգլիական, հունական, վենետիկյան և իսպանական առևտրականները մետաքսի՝ իրենց առևտուրն իրականացնում էին բացառապես խոջա Պետիկի առևտրական գրասենյակի միջոցով, որն իրանական մետաքսի առևտուրը դարձրել էր իր մենաշնորհը։ Վերջինս, իր եղբայր Սանուսի հետ, առևտրական սերտ կապեր էր հաստատել Անատոլիայի, Իրանի և Հրեղեկաստանի առևտրականների հետ, եվրոպական առևտրականներին մատակարարելով հում մետաքս, փոխարենը Մերձավոր Արևելքի երկրներ արտածելով եվրոպական մանուֆակտուրային ապրանքներ։ խոջա Պետիկի առևտրական գործունեությունը մեծ չափով խթանվում էր այն իրողությունով, որ նա նաև ամբողջ Սիրիայի մաքսային գանձումների կապալառուն էր, իր իշխանությունը տարածելով Ալեքսանդրիայից (Իսքանդերոն) մինչև Տրիպոլի։ Նա միաժամանակ նաև Հալեպի քարվանսաբանների, բաղնիքների և հասարակական այլ հաստատությունների վերակացուն էր²⁹։ Հետաքրքիր է նկատել, որ խոջա Պետիկի առևտրական կապերը հատկապես ամուր էին Հոլանդիայի հետ, ինչը ամենայն հավանականությամբ, պետք է բացատրել այն իրողությամբ, որ Ամստերդամի հայ առևտրականները, Պետիկի նման, հիմնականում Զուղայից էին։ Ընդհանրապես XVI դարի վերջում և XVII դարում Հալեպում մեծ թիվ էին կազմում նորջուղացի և մազանդարացի հայ առևտրականները³⁰։ Անշուշտ հետաքրքիր է խոջա Պետիկի նկարագիրը, որ տալիս է Սիմեոն Լեհացին։ Վերջինս Հալեպում է եղել 1608—1615 թթ.։ Նա գրում է. «Այլ և խոճայ Պետիկն եկավ երկու եղբայր հեծեալ ի սպիտակ ձի արապի... ունէր բազում ճորտ և ծառայ, սիրահիր և հնիշարիք որպես փաշայ մի»³¹։ Նույն հեղինակի տվյալներով Հալեպում այս թվերին կար 300 հայի տուն։ Քաղաքի հայությունը նա բնութագրում է որպես «խմաստուն, փարթամք, գեղեցկատեսիլ, նման Զուղայեցոց և Ամթեցոց՝ անվանիք և մեծ վաճառականք, որ մարդ ամաչէր երեսվին հայիլ։ Կայր, խոճայ Ղանտիլն և այլ համբայք նորա քառսուն հազար, յիսուն հազար բնուան տեր։ ...գնան Հնդկստան, Պաղտատ, և Ասպահան»³²։ խոջա Պետիկի ղիրքերն այնքան ամուր էին Հալեպում, որ նույնիսկ վենետիկյան հյուպատոսի ջանքերը վերջինիս հեռացնելու իր գրաված պաշտոնից, որեւէ արդյունք չտվեցին³³։

²⁹ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 48—49։

³⁰ Տե՛ս նույն տեղում։

³¹ Սիմեոն զպիր Լեհացի, Ուղեգրություն, էջ 321։

³² Նույն տեղում, էջ 319—320։

³³ N. Steensgaard, Trade Revolution..., p. 187.

1630—1660-ական թթ. մի շարք հայ առևտրականներ որպես վերականգնողներ միմյանց էին հաջորդում Հալեպի փողերանոցում, իսկ XVII դարի վերջում հիմնականում հայ գրամափոխները տիրապետող դիրք էին գրավում այդ բնագավառում³⁴։ Ա. Սանջյանի բնորոշմամբ, XVI դարի կեսերից մինչև XVII դարի վերջերը կաղմում են Հալեպի հայ առևտրականների գործունեության ոսկեդարը, ինչում կարևոր դիրք էին գրավում Հին և նոր Զուլայի առևտրականները³⁵։ Դժվար չէ նկատել, որ այս ժամանակահատվածը համընկնում է Սեֆյան պետության արտաքին առևտրի ծաղկմանը։

Հալեպի համար որպես նավահանգիստներ էին ծառայում Ալեքսանդրեթն ու Տրիպոլին³⁶։ XVII դարի սկզբից սկսած եվրոպական առևտրականները դերադասում էին Հալեպի ծովային առևտուրն իրականացնել Ալեքսանդրեթի միջոցով, որը գտնվում էր Հալեպից շոքս օրվա ճանապարհի վրա, մինչդեռ Հալեպից Տրիպոլի հասնելու համար պահանջվում էր ութ օր։ Հնարավոր է նաև, որ սրա պատճառներից էր նաև այն իրողությունը, որ Հալեպ-Տրիպոլի ճանապարհը վտանգավոր էր երթևեկող քարավանների համար։ Ինչպես հաղորդում է Ռեբերտ Քովերտը՝ Հալեպ-Տրիպոլի հատվածը «լի է գողերով»³⁷։ 1609—1613 թթ. թուրքական կառավարությունը փակեց Ալեքսանդրեթի նավահանգիստը, սակայն եվրոպական հյուպատոսների ճնշման տակ ստիպված եղավ նորից առևտուր անել նրա միջոցով³⁸։ Չնայած իր հեռավորությանը, Տրիպոլին Ալեքսանդրեթի նկատմամբ ուներ զգալի առավելություն։ Վերջինիս կլիմայական պայմանները չափազանց բացասաբար էին անդրադառնում եվրոպացիների առողջության վրա։ Սրա հետևանքով վերջիններիս զգալի մասը գերադասում էր առևտուրն իրականացնել Տրիպոլիի միջոցով³⁹։ XVII դարի վերջում Հալեպի առևտրական գործառնությունների մի մասն սկսեց իրացնել Լաթաքիան, որը հեռու էր Հալեպից շոքս-հինգ օրվա ճանապարհով⁴⁰։ Հետաքրքիր պրակտիկա գոյություն ունի Ալեքսանդրեթում նոր ժամանող առևտրական նավերի վերաբերյալ Հալեպ ինֆորմացիա հաղորդելու համար։ Երբ նավերը

³⁴ A. Sanjian, Armenian Cummunities..., p. 49.

³⁵ Տե՛ս նույն տեղում։

³⁶ Օ. էֆենդիեյ հայտարարում է, որ Հալեպը Սիրիական նավահանգիստ է։ Տե՛ս Օ. Эфендиев, Азербайджанское государство..., с. 237.

³⁷ The Travels of Captain Robert Coverie, p. 91.

³⁸ Н. М. Смилянская, Социально-экономическая структура..., с. 111.

³⁹ William Lithgow, Rare Adventures and Painfull Peregrinations, p. 115.

⁴⁰ Н. М. Смилянская, Социально-экономическая структура..., с. 111.

խարիսխ էին ձգում Ալեքսանդրեթի նավահանգստում, համապատասխան գործակալները փոստատար ազալներին միջոցով տեղեկացնում էին Հալեպի իրենց ղեկավարութեանը այս մասին: Մասնավորապես այս պրակտիկան տարածված էր անգլիական Լեանտյան ընկերությունում⁴¹: Նույն ձևով ինֆորմացիա էր հաղորդվում Հալեպի և Բաղդադի միջև: Ազալները 48 ժամում անցնում էին համաքյա մեկ ամսվա ճանապարհ⁴²:

Հալեպից Թավրիզ գնացող առևտրական քարավանները Բիրեջիկ⁴³ էին հասնում կամ Այնթապի կամ Բիլբաշարի և Մեղարի վրայով⁴⁴: Այն հանգամանքը, որ Կոստանդ Ջուղայեցին Հալեպ-Բիրեջիկ հատվածը նշում է Այնթապի վրայով, մեկ անգամ ևս հաստատում է այն տեսակետը, որ հայ առևտրականների համար հայաբնակ քաղաքներում հանգըրվանելը կարևոր նշանակություն ունի: Հալեպից Բիրեջիկ ճանապարհը, Անանուն վենետիկցի վաճառականի տվյալներով, ուղևորներից խլում էր երեք օր⁴⁵: Ըստ Տավերնիեի, Բիրեջիկից ճանապարհը Չելմեի, Միլլի Սարայի, Սիվերեկի և Դեգյուրման Բողազի վրայով էր գնում Դիարբեքիր (Ամիդ)⁴⁶: Մինչդեռ Կոստանդ Ջուղայեցին Բիրեջիկից Դիարբեքիր ճանապարհը գծում է Ջաֆարադունե գյուղի և Ուրֆայի վրայով: Ըստ որում, նշելով, որ Ուրֆայում 3 մառչիլ 3 թիմի բաշ (մաքս) պետք է վճարել, ավելացնում է, որ այստեղ նավի համար ևս 4 թիմի ծախս է լինում⁴⁷: Դա վկայում է, որ Ուրֆայի մոտ գտնվող գետն անցնելիս այդ ժամանակ նավակներ էին վարձվել: Ուրֆայում մաքսի մեծ քանակի մասին խոսում է նաև Ռոբերտ Քովերտը⁴⁸: Նույն ընթացուղին է նկարագրում նաև Անանուն վենետիկցին, որն այս ճանապարհով անցել է 1511—1520 թթ.⁴⁹: Վերջինս, նկարագրելով Դիարբեքիրը, գրում է, որ քաղաքի բնակչության մեծամասնությունը քրիստոնյա է⁵⁰: Նույնը կրկնում է նաև անգլիացի ճանապարհորդ Ուիլյամ Լիթգուուն,

⁴¹ S. Searight, The British in the Middle East, p. 23.

⁴² William Lithgow, Rare Adventures..., p. 123.

⁴³ Մատենադարան, ձև. № 8443, էջ 244 ր:

⁴⁴ Tavernier, t. I, p. 307.

⁴⁵ Հովհ. Հակոբյան, Ուղևորություններ, հ. Ա, էջ 288:

⁴⁶ Tavernier, t. I, pp. 300—301.

⁴⁷ Մատենադարան, ձև. № 8443, էջ 244 ր:

⁴⁸ The Travels of Captain Robert Coverte, p. 89.

⁴⁹ Հովհ. Հակոբյան, Ուղևորություններ, հ. Ա, էջ 288—289:

⁵⁰ Նույն տեղում, էջ 291:

ավելացնելով, որ իրենց հավատքի համար նրանք հետապնդվում են⁵¹, իսկ Սիմեոն Լեհացին գրում է, որ քաղաքում տարրում է հազար տուն հայ, ըստ որում. «...ամենքն հարուստ և փարթամ, սկրճ և փառավոր և որչափ ամալ և մեծություն կա, ամենն իրենք զաֆտ են արել, թե զառապխանան, թե զկոմբուկն, թե զխաներն և զայլ ամենայն»⁵²:

Այս կապակցությամբ հետաքրքիր է նկատել, որ Դիարբեքիլի մաքսատան հսկիչները (նազիր), որոնց իրավասության ներքո էր բոլոր տեսակի մաքսերի գանձումը, չափազանց մեծ իրավունքներ ունեին և ազգեցիկ անձնավորություններ էին: Դիարբեքիլի նազիրի իշխանություն տակ էր գտնվում նաև Ուրֆայի սանջակը⁵³: Ուրպեզի ազադեթլեր մաքսային գանձումների կանոնավորությունը, հրահանգ գոյություն ուներ, որ օսմանյան տարածք մտնող քաղաքացիները, որոնք անցնում էին Վանա լճի հարավային ափերով, ուղղակիորեն անցնեն Դիարբեքիլ, առանց հակերը բանալու վանում կամ Հաքքյարիում⁵⁴:

Կոստանդ Զուղայեցին, մանրամասն նշելով Դիարբեքիլում տարբեր կտորեղենից գանձվող մաքսի քանակը, այնուհետև խոսում է նազիրին⁵⁵, սուրաշուն⁵⁶ և գյումրուկյասախաշանուն⁵⁷ տրվող տուրքերի մասին, ավելացնելով նաև յուրաքանչյուր բեռից գանձվող «օղլանախաշախ»⁵⁸ կոչվող տուրքը⁵⁹: Առանց քանակը նշելու, խոսվում է նաև զշլախին տրվող փեշքեշի մասին⁶⁰, որից պետք է եզրակացնել, որ քաղաքում զինվորական ձմեռանոց կամ կայազորային զորանոց է եղել, որին ևս քաղաք մտնող վաճառականները նվերի (փեշքաշ) անվան տակ հարկադիր գումար են վճարել: Բացի սրանից, ինչ-որ ճահճից (բաթլախ) անցնելիս յուրաքանչյուր բեռան համար վճարել են 1,5 մաուշիլ⁶¹:

51 William Lithgow, Rare Adventures..., p. 121.

52 Սիմեոն Լեհացի, էջ 205:

53 S. Farachi, Towns and townsmen..., p. 2.

54 Նույն տեղում:

55 Մաքսատան հսկիչ:

56 Քաղաքազուլախ:

57 Մաքսատան պաշտոնյա:

58 Օղլան են կոչվել զինված պահակություն առող հսկիչները: Հաշվական տարյուրներում կոչվում են աղա, որ թուրք. «օղլան»-ի բառացի թարգմանությունն է: Դրանց տրվող տուրքը կոչվել է «օղլանախաշախ»:

59 Մատենադարան, ձև. № 8443, էջ 244 բ—245 ա:

60 Տե՛ս նույն տեղում, էջ 245 ա:

61 Տե՛ս նույն տեղում:

Ըստ «Աշխարհաժողովի» ճանապարհը Դիարբեքիւրից Բիթլիս (Բաղնշ) էր գնում Հղուի և Ղրղիի վրայով⁶²։ Տավերնիի ավյալներով Դիարբեքիւր-Բիթլիս ճանապարհն անցնում էր Չիկարանի, Զերիքիի, Քուչանի և Քարքուշ խանի վրայով⁶³։ Հետաքրքիր է, որ Անանուն վենետիկցի վաճառականը Դիարբեքիւրից Բիթլիս ճանապարհն անցել է Մարդինի վրայով, նշելով, որ քաղաքում հայ քրիստոնյաների և հրեաների թիվն ավելի մեծ է, քան մուսուլմաններինը⁶⁴։ Դժվար է ասել, թե ինչն է եղել պատճառը, որ վերջինս թեքել է իր ուղին և անցել Մարդինով, քանի որ այս քաղաքը գտնվում էր Իսֆահան-Կանգավար-Համադան-Սանանդաշ-Արբել-Մոսուլ-Մարդին-Ուրֆա-Բիրեջիկ-Հալեսյ մայրուղու վրա։ Անանուն վենետիկցի վաճառականից շուրջ մեկ դար հետո՝ 1609—1610 թթ. անգլիացի նավապետ Ռոբերտ Քովերտն, անցնելով վերոհիշյալ մայրուղով, Մարդինի վերաբերյալ գրում է. «...հայերի հին քաղաքներից մեկը, սակայն ավերված թուրքերի կողմից»⁶⁵, ինչը կրկին հաստատում է, որ Մարդինի բնակչության մեջ մեծ թիվ էին կազմում հայերը։

Բիթլիսը (Բաղնշ) կարևոր հանգուցակետ էր Հալեսյ-Թավրիզ մայրուղու վրա։ Վանի փաշայության մաքսը գանձվում էր Բիթլիսում⁶⁶, որի պատճառն այն էր, հավանաբար, որ առևտրական քաղաքաները հիմնականում գերադասում էին Վան չմտնել և անցնել լճի հյուսիսային ափերով, թեպետ կար նաև լճի հարավային ափերով անցնող և Վան մտնող ուղի⁶⁷։ Բիթլիսի բնակչությունը, Քյաթիբ Զեկրիի վկայությամբ, մեծ մասամբ հայեր էին⁶⁸, իսկ Անանուն վենետիկցին գրում է, որ «Շատ վաճառականներ մեկնում են այս քաղաքից առևտուր անելու Հալեսյում, Թավրիզում և Բուրսայում»⁶⁹։ Նույն Քյաթիբ Զեկրին Բիթլիսի վերաբերյալ հաղորդում է, որ այն հին ժամանակներից ի վեր ճանապարհների սովորական (սովորութային) հարկերից ազատված է եղել⁷⁰։

⁶² Տե՛ս նույն տեղում։

⁶³ Tavernier, t. I, p. 393.

⁶⁴ Հովհ. Հակոբյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, էջ 293։

⁶⁵ The Travels of Captain Robert Coverte, p. 89.

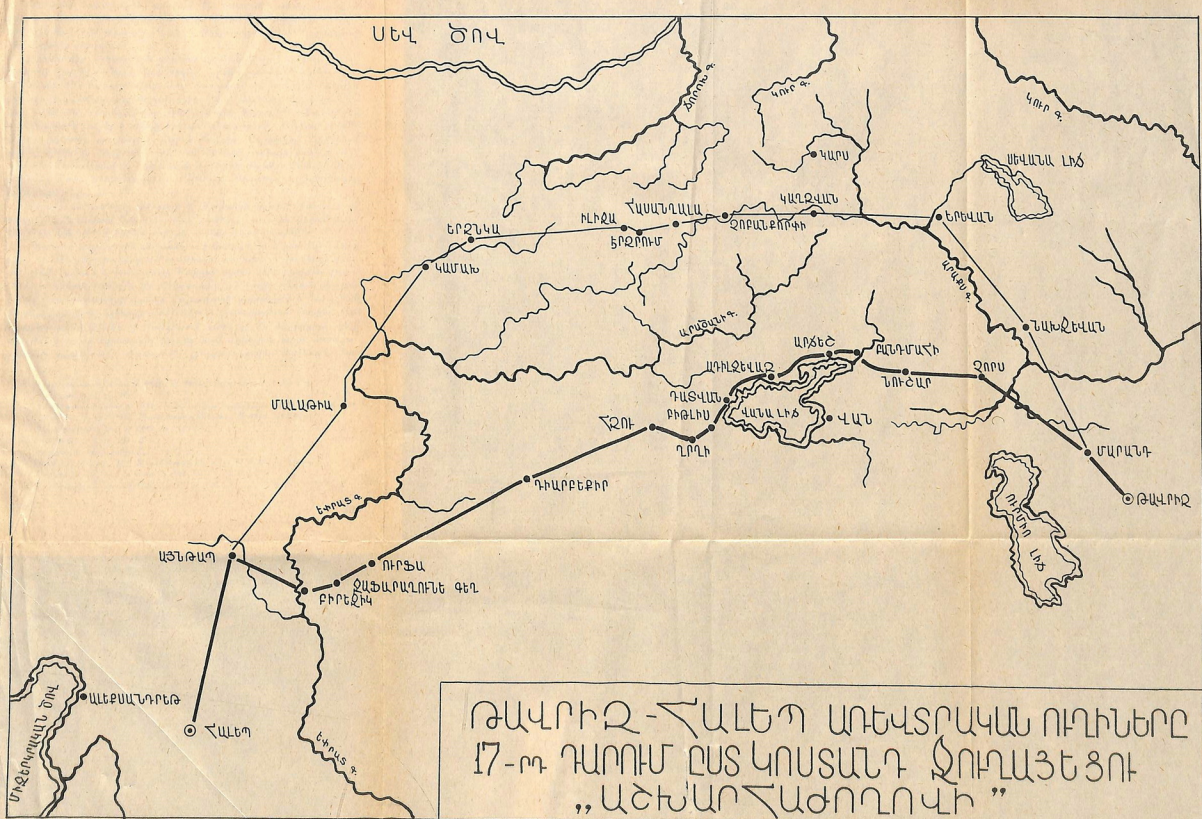
⁶⁶ Մատենադարան, ձեռ. № 8443, էջ 245 ա։

⁶⁷ Հովհ. Հակոբյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, էջ 300։

⁶⁸ Թուրքական աղբյուրները Հայաստանի, հայերի և Անդրկովկասի մյուս ժողովուրդների մասին, հ. Բ, էջ 35։

⁶⁹ Հովհ. Հակոբյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, էջ 298։

⁷⁰ Թուրքական աղբյուրները..., հ. Բ, էջ 34։



Բիթլիսից ճանապարհն ուղղվում էր Դատվան, որտեղ նույնպես առևտրականները պարտավոր էին մաքս վճարել⁷¹։ Դատվանին հաջորդում էին Կարմուսը, Ախլաթը (Խլաթ) և Ադիլջևազը (Արծկե)⁷², որտեղ ոչ մեծ մաքս էր վճարվում⁷³։

Ադիլջևազից ճանապարհն անցնում էր Արճեշ, այստեղից էլ Կարաբյուփրուի վրայից Բանդիմահի (Բերկերի), որտեղ բավականին մեծ մաքս էր վճարվում⁷⁴։ Բանդիմահիից հետո հաջորդում էր Նուշարը՝ վերջին քաղաքը թուրքական տարածքում, որից հետո, անցնելով թուրք-իրանական սահմանը, քարավանները իջևանում էին Չորսում⁷⁵։ Տավերնին այս հատվածն անցել է ավելի երկար ճանապարհով, մասնելով Վան⁷⁶։ Հարկ է նկատել, որ շնայած Հալիպ-Թավրիզ մայրուղով երթևեկող առևտրականները հազվագեպ էին Վան մտնում, սակայն քաղաքն ակտիվորեն մասնակցում էր տարանցիկ առևտրին։ Քյաթիր Չիլերիի վկայությամբ Վանի նավահանգստում Արճեշից, Ախլաթից և Ադիլջևազից նավեր էին զալիս-գնում⁷⁷։

Չորսից ճանապարհը էվդլուի և Մարանդի վրայով հասնում էր Թավրիզ⁷⁸։ Ըստ որում Չորսում առևտրականներն առաջին անգամ հարկադրված էին լինում ռահգարուբյան համար հարկ վճարել⁷⁹։

Կոստանդ Ջուղայեցին անհրաժեշտ է համարել տալ նաև Այնթապից դեպի հյուսիս շարունակվող և Մալաթիայի, Կամախի ու Երզնկայի վրայով դեպի էրզրում և ապա դեպի Թավրիզ ձգվող ճանապարհին վերաբերող տեղեկություններ⁸⁰։ Մի հանգամանք, որ կրկին անգամ վկայում է հալ առևտրականների համար Հայաստանի տարածքով և հայաբնակ վայրերով անցնող ուղիների առաջնակարգ նշանակության մասին։ Այս ուղիս նկարագրությունը չի հանդիպում ուրիշ ոչ մի աղբյուրում, ինչը նշանակում է, որ եվրոպացի, ինչպես նաև արևելյան ուրիշ առևտրականների կողմից այն, փաստորեն, չի օգտագործվել։ Այնթապից ճա-

⁷¹ Մատենագարան, ձեռ. № 8443, էջ 245ա; Tavernier, t. I, p. 316.

⁷² Tavernier, t. I, p. 306.

⁷³ Մատենագարան, ձեռ. № 8443, էջ 245ա; Ըստ Տավերնինի՝ մեկ պիտոսը, թ. 306։

⁷⁴ Tavernier, t. I, p. 307. Մատենագարան, ձեռ. № 8443, էջ 245ա։

⁷⁵ Մատենագարան, ձեռ. № 8443, էջ 245 ա։

⁷⁶ Tavernier, t. I, p. 306—3 8.

⁷⁷ Թուրքական աղբյուրներ..., հ. Բ, էջ 31։

⁷⁸ Tavernier, t. I, p. 31։ Մատենագարան, ձեռ. № 8443, էջ 245ա։

⁷⁹ Մատենագարան, ձեռ. № 8443, էջ 245 ա։

⁸⁰ Մատենագարան, ձեռ. № 8443, էջ 245 ա—245 ր։

նապարհն անցնում էր Մալաթիա, որի մասին Սիմեոն Լեհացին գրում է. «...Կար հարյուր տուն հայ և լիուժյուն, ածնուժյուն առատ»⁸¹: «Աշխարհաժողովում» Մալաթիայից հետո նշված է Կամախը, այնուհետև՝ Երզնկան⁸²: Կամախից Երզնկա ճանապարհորդությունը տևում էր ընդամենը մեկ օր⁸³: Երզնկայից ճանապարհն ուղղվում էր դեպի Իլիջա, որտեղ միանում էր Թավրիզ-Ձմյուռնիա տարանցիկ առևտրի մայրուղուն: Այսպիսով, Հալեպ-Թավրիզ մայրուղու այս ճյուղով եկող առևտրական քառալանները, անցնելով Երզնկայից, այնուհետև ճանապարհը շարունակում էին Թավրիզ-Ձմյուռնիա մայրուղով, որի մանրամասն ուղեչափությունը մեզ է հասել Ջաբարիա Ագուլեյու նկարագրությամբ, իսկ Կոստանդ Ջուղայեցու մոտ նշված են միայն մաքսային գանձումների վայրերը (Իլիջա, Էրզրում, Հասանդալա, Չոբան-քյոփրի, Կաղզվան, Երևան, Նախիջևան, Մարանդ, Թավրիզ): Սակայն փոխարենը Կոստանդ Ջուղայեցին մեզ է թողել Էրզրումի մաքսատան վերաբերյալ «Առողում գումրուկին թասվին այ, որ գրած այ այս ներքինս» ենթավերնագրի տակ արվող ավելի քան 60 անուն ապրանքներից զանձվող մաքսատուրքերի մասին կրեք էջ զբաղեցնող մանրամասն տեղեկություններ⁸⁴:

2. ԹԱՎՐԻԶ-ՁՄՅՈՒՆԻԱ ՏԱՐԱՆՅԻ ԱՌԵՎՏՐԻ ՄԱՅՐՈՒՂԻՆ

Մինչև XVI դարի վերջերը Ձմյուռնիան էական դեր չէր խաղում միջմայրցամաքային առևտրում, և քաղաքի արագ զարգացումը որպես այդ առևտրի կարևոր կենտրոններից մեկի սկսում է 1620-ական թթ.: Իրանական մետաքսի առաջին մատակարարումները Ձմյուռնիա սկսում են 1621 թ.¹: Սրան հաջորդող տարիներին Ձմյուռնիան արագորեն վերածվում է Հալեպի ամենաալուրջ մրցակցի, քանի որ իրանական մետաքսի մատակարարումները Ձմյուռնիա անընդհատ աճում են²: Սա հատկապես զգալի է դառնում 1622—1623 թթ., կրթ վերսկսվում են թուրք-իրանական կոնֆլիկտը: Անշուշտ, մետաքսով բեռնված առևտրա-

⁸¹ Սիմեոն Լեհացի, էջ 190:

⁸² Մատենադարան, ձև. № 8443, էջ 245 ր:

⁸³ Թուրքական աղբյուրները..., էջ 42:

⁸⁴ Տե՛ս հավելվածը:

¹ P. Masson, Histoire du commerce français dans le Levant au XVII^e siècle, Paris, 1896, p. 372.

² S. Faruqi, Towns and townsmen..., p. 54.

կան քարավանների երթևեկը դեռևս կանոնավոր չէր այս շրջանում, և այն իրողությունը, որ այս տարիներին հայ առևտրականները գերադասում էին շարունակել ճանապարհը Զմյուռնիայից դեպի սրևէ հմրուպական նավահանգիստ, ցույց է տալիս, որ Զմյուռնիայում դեռևս իրանական մետաքսի գնման հաստատուն շուկա չկար³։ Թավրիզ-Զմյուռնիա մայրուղին մի մեծ առավելություն ուներ Հալեպի ճանապարհին հետամնալով։ Որքան որ կեղեքումները, շորթումները և նոր բարձր մաքսերը ավելանում էին Թավրիզ-Հալեպ ճանապարհի վրա և բուն Հալեպում, այնքան ավելի շահավետ և ձեռնտու էր դառնում ընտրել ավելի երկար, սակայն անհամեմատ ավելի խաղաղ և քիչ ծանրաբեռնված հյուսիսային ուղին։

Վերն առաջ քաշված դրույթի հիմնավորման համար կարևոր է պարզել, թե ինչպիսին էր Հալեպ-Թավրիզ և Թավրիզ-Զմյուռնիա մայրուղիների վրա գտնվող մաքսատների և ճանապարհապաշտպան կետերի քանակի հարաբերակցությունը։ Բարեբախտաբար, մեր ձեռքի տակ կան երկու վստահելի աղբյուրներ՝ Կոստանդ Զուլայեյու «Աշխարհածողովը» և Զաքարիա Ագուլեյու «Օրագրությունը»։ Ըստ «Աշխարհածողովի» Հալեպ-Թավրիզ ճանապարհի վրա վաճառականները պետք է առևտրական մաքսեր և բազմաբնույթ այլ հարկեր վճարեին Հալեպում, Այնթապում, Բիրեջիկում, Ջաֆարադունե դյուղում, Ուրֆայում, Դիարբեքիում, Հոսյում, Ղրղիում, Բիթլիսում (Վանի փաշայության մաքսը), Դատվանում, Ադիլջեզում, Արճեշում, Բանդիմահիում, Նուշարում, Չորսում, Մարանդում և Թավրիզում⁴։ Ստացվում է տասնյոթ բնակավայր, որոնց պետք է գումարել նաև ճանապարհի վրա գանձվող բազմապիսի կողմնակի հարկերը (նավակների վարձ, օղլանախշասի, ղշլաղի և բաթլախի հարկ և այլն)։ Թավրիզ-Զմյուռնիա մայրուղու վրա առևտրական մաքս և «ռահարություն» հարկ պետք է վճարվեր Թավրիզում, Մարանդում, Նախիջևանում, Շարուրում, Երևանում, Աղջաղալայում, Կաղզվանում, Չորան-քյոփրիում, էրզրումում, Թոխաթում և Զմյուռնիայում⁵։ Ստացվում է տասնմեկ բնակավայր, և ավելացնենք, որ կողմնակի հարկերն այս ճանապարհի վրա անհամեմատ ավելի քիչ էին։ Սա էր հիմնական պատճառներից մեկը, որ Թավրիզից դուրս եկող առևտրական քարավանները հաճախ գերադասում էին անցնել ավելի երկար,

³ N. Steensgaard, Trade Revolution..., p. 187.

⁴ Մասնազգրան, ձեռ. № 8443, էջ 244 r—245 ա։

⁵ Տե՛ս Զաքարիա Ագուլեյի, էջ 7—11։

սակայն հարկերով ավելի քիչ ծանրաբեռնված և ավելի էժան նպաստող Ջմյուռնիայի ճանապարհով:

Արդեն 1626 թ. Հալեպում վենետիկի հյուպատոսը հայտնում էր, որ մետաքսով և այլ թանկարժեք ապրանքներով բեռնված բազմաթիվ խոշոր քարավաններ այժմ գերադասում են ուղևորվել դեպի Ջմյուռնիա⁶: Այս տարիներին հաջորդած ժամանակաշրջանը, ընդհուպ մինչև Սեֆյան պետության անկումը, կարելի է համարել Ջմյուռնիայի միջոցով իրականացվող իրանական հում մետաքսի արտահանման ծաղկման դարաշրջան:

Թավրիզ-Ջմյուռնիա առևտրական մայրուղին հանգամանորեն նկարագրել են Ջաքարիա Ագուլեցին և Ժան Բատիստ Տավերնիեն: Սակայն, ինչպես արդեն նշել ենք, Ագուլեցու նկարագրությունն իր մանրամասնությամբ և ճշգրտությամբ զգալիորեն գերազանցում է և՛ Տավերնիեի, և՛ մնացած բոլոր եվրոպացի ուղեգիրների նկարագրություններին: Կինելով իր ժամանակի հայ վաճառականության բնորոշ ներկայացուցիչներից մեկը, Ջաքարիա Ագուլեցին եղել է բազմաթիվ երկրներում (Իրան, Թուրքիա, Վենետիկ, Դերմանիա, Հոլանդիա, Իսպանիա և այլն) և ճանապարհորդել տարբեր ուղղություններով: Որպես այս ճանապարհորդությունների արդյունք, բացի Թավրիզ-Ջմյուռնիա առևտրական մայրուղու նկարագրությունից, նա մեղ է թողել նաև այլ առևտրական ճանապարհների նկարագրություններ, որոնք «Ծրագրության» հրատարակիչների կողմից ամփոփված են «Ուղեգրություններ» բաժնում⁷: Որոշակի հետաքրքրություն են ներկայացնում Ագուլիս-Թավրիզ-Իսֆահան, Թավրիզ-Մարաղա և մի քանի այլ երկրորդային նշանակություն ունեցող ճանապարհների նկարագրությունները⁸:

Թե որքան հավաստի են Ագուլեցու տվյալները, կարելի է եզրակացնել նրա հետևյալ խոսքերից. «Ոչ թէ մին անգամ գնալով այս դժեցի. ՈՂԶ (1647) յամի Ագուլաց դուրս զնացի մինչի ՌՃԺԳ (1667) յամն շուռջ գալով, գնալով, հարցանելով գրեցի ըստուրն: Գ(3), Դ(4) Թղթի վերայ գրած էի, ոմն ըստուր, ոմն սխալ: Ապա ՌՃԺԳ (1667) յամին կամիլն Աստուծոյ բէրի, նորոյգէցի այսմ դավտարս: Դարցեալ ես անարժան Ջաքարիայ, ուր և իցէ, էթէ քաղաք, էթէ ծով, էթէ ցամաք մինչի ես գնացի ոչ, ականատէս չէլայ, գրէցի ոչ. վերայ իմ զնացած, տէսած տէղն գրեցի, անտէսն ոչ գրեցի»⁹:

⁶ N. Steensgaard, Trade Revolution..., p. 187.

⁷ Ջաքարիա Ագուլեցի, էջ 5—26:

⁸ Նույն տեղում, էջ 21—22, 24:

⁹ Նույն տեղում, էջ 6:

Ուշագրավ է, որ ուղեչափությունների համար հիմք է ընդունված ձիերի և ուղտերի ընթացքի միջին արագությունը. «Մին աղաճ¹⁰ ճանապարհն ուղտն Բ (2) սհաթ գնայ. Բ (2) սհաթէն ճանապարհն ուղտով՝ մին աղաճ ճանապարհ է: Սէսխանէն¹¹ մին աղաճ ճանապարհն մին սհաթէն կու գնայ: Թէ ուղա, թէ ձի այս գրածէս ոչ թէ կամաց գնայ կամ վռաղ զարարով: Այսպէս իմացայ, զէրայ սհաթ կէր մոտս. ինչ տեղ որ սհաթ չկէր, աղաճ հմ գրած այս զարարովս, կամ մին մանձիլն մին սհաթ յետ կամ առաջ, մին աղաճ յետ կամ առաջ», — գրում է Ագուլեցին¹²:

«Օրագրությունում» և՛ քաղաքները, և՛ բերդերը, և՛ քաղաքատիպ ավանները (դասարայ) մեկ նշանի տակ են գրված, ինչպես նաև տարբերություն չի դրված «ռահդարխանների» (ճանապարհապաշտպան կետեր) և մաքսատների միջև¹³: Ագուլեցին հիշատակում է երեք կաթգլ՝ մաքսային պաշտոնյաներ՝ «ռահդարներ», «բաջչիներ» և «գումրուզչիներ»¹⁴, որոնցից առաջինների պարտականությունն էր հսկել առևտրական ճանապարհների ապահովությունը, և որոնք նստում էին մեծ բաժնի վարչական կենտրոններում և ճանապարհապաշտպան այլ վայրերում (վտանդավոր լեռնանցքներ, կամուրջներ և այլն), իսկ երկրորդները՝ սահմանամերձ մաքսատներում: Ըստ որում վաճառականական ապրանքներից գանձվող մաքսը Սեֆյան իրանում կոչվում էր «բաջ», որից և «բաջչի», իսկ Թուրքիայում՝ «գումրուզ», որից էլ «գումրուզչի», երկուսի իմաստն էլ նույնն է՝ մաքսային պաշտոնյա:

Հետաքրքիր է, որ Ագուլիսից մինչև Էրզրում (Կարին) ընկած ճանապարհի վրա Ձաքարիա Ագուլեցին նշում է ինը մաքսատուն և «ռահդարխան», որոնցից վեցը գտնվում էին իրանական կողմում, իսկ երեքը՝ Թուրքական: Կարելի է ենթադրել, որ ճանապարհապաշտպան կե-

¹⁰ Աղաջը (թուրք. փայտ, սյուն) երկարության չափի միավոր է և հավասար է փարանգին: Փարանգը հին իրանական երկարության չափի միավոր է և հավասար է վեց կիլոմետրի: Տե՛ս В. Хани. Мусульманские меры и веса с переводом в метрическую систему, М., 1970, с. 72.

¹¹ Արաբերեն سائس (վաճող, ձիավան), և պարսկերեն حاجان (առև, նահա՝ միավոր) բառերի միավորումից, որ նշանակում է դումակ, զրաստների քարավան:

¹² Ձաքարիա Ագուլեցի, էջ 6:

¹³ Նույն տեղում, էջ 7:

¹⁴ Նույն տեղում:

տերի և մաքսատների համակարգն իրանում զարգացման ավելի բարձր մակարդակ է ունեցել, քան Թուրքիայում¹⁵:

Ազուլեցու ձեռագրի 20 և 21 թերթերի վրա նկարագրված է հղել Թավրիզ-Երևան ճանապարհը: Սակայն 20-րդ թերթը, որի վրա հղել է Թավրիզ-Ջուղա հատվածի նկարագրությունը, չի պահպանվել: Այս հատվածի ավելի համառոտ նկարագրությունը կա XVI—XIX դդ. բազմաթիվ այլ ուղեգիրների մոտ¹⁶: Այն անցել է նույն վայրերով, որովհետև անցնում է ներկայիս Թավրիզ-Ջուլֆա խճուղին:

Ավարտելով Թավրիզ-Երևան ճանապարհի նկարագրությունը, Ազուլեցին հանրագումարի է բերում կայանից կայան տարածությունները և նշում, որ «Թարվեղու մինչի Զուղայ՝ ԺԹ (19) աղաջ», իսկ «Ջուղու մինչի Երևան՝ ԻԱ (21) աղաջ»¹⁷, ինչը որ, չնչին տարբերությամբ, համապատասխանում է ներկայիս ավտոմոբիլային խճուղու երկարությունը: Մի հանգամանք, որ գալիս է հաստատելու հեղինակի հավաստիացումներն այն մասին, որ իր տվյալները բազմիցս ստուգված են ու ճշգրտված և արժանի են վստահության:

Թավրիզ-Ջուղա 19 աղաջ (114 կմ) ճանապարհը կտրելիս, պետք է Էնթազերի, որ մեզ հայտնի Սոֆյան, Յամ¹⁸, Մարանդ, Գարդառ և Ալամ-

15 Թվում է, որ մաքսատների և «ուսդարխանների» տեղադրության ճշգրտումը կարող է օգնել Արարատյան երկրի, որն ըստ Սեֆյան վարչական բաժանման կոչվում էր Չուխուր-Սա'դի վիլայիթ, որոշ դավառների (նահիա) սահմանների ճշգրտմանը:

16 Հովհ. Հակոբյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, էջ 452—453, հ. Զ, Երևան, 1934, ուղեգրություն Ֆրեյդախի, էջ 419—423, ուղեգրություն սրբ Ուրվամ Աուլեյի, էջ 433—442, ուղեգրություն Մորից Ֆոն Կոցլերուի, էջ 553—556, ուղեգրություն զեդ. Զոն Զոն-աւի, էջ 629—633, ուղեգրություն Ռուբեն Բեր Փոթերի, էջ 776—783:

17 Զամախա Ազուլեցի, էջ 24: Բնագրի հրատարակիչները չեն կարողացել վերծառել որոշ թվանշանների կոդերն երկու ուղղահայաց գծերով (||) արտահայտված «հեռ» եղանակով նշանը: Ջուղա—Երևան ճանապարհի կայանից կայան նշված աղաչների դուրսը ոչ թի 21 աղաջ է, այլ՝ 21,5:

18 Յամ (یم) բառը մոնղոլական ծագում ունի և նշանակում է փոստակայան: Դրանք իլխանական փոստային ծառայության սուրհանդակներին արագավազ ձիեր արամադորդ կայաններն էին: Բազմաթիվ սկզբնաղբյուրներից բավական է հիշատակել Էֆայն Ֆալլ-ուլլահ Ռաչիդ էդ-Դինի, «Ջամե աթ-թավարիխ», որտեղ կարդում ենք.

در راه بهر شهر و یام و خیلخانه و دیه ... ص ۵۷۶
В пути, в каждом городе, яме, козевье и деревне, 314—315, կամ ۵۷۶

۵۸۵ ص ۵۸۵ یم فرسنگ یامی هست
Через каждые т.и фарсанга находитс ям. Sh'u' Фазлуллах Рашид-ад-Дин. Джами ат-таварих, т. III, Баку, 1957. Հասկանալի է, որ այս փոստակայանները գտնվել են զիլա'սը մայրուղիների վրա,

դար կայաններից բացի Ագուլեցին թվարկել է նաև այլ կայաններ։ Այս ենթադրության համար հիմք է տալիս Զուլա-Երևան (21,5 աղաջ) ճանապարհի մանրամասն նկարագրությունը, որտեղ թվարկված տարնյոթ կայանները մեկը մյուսից կես աղաջից մինչև երեք աղաջ հեռավորության վրա են գտնվում, իսկ Թավրիզ-Զուլա (19 աղաջ) ճանապարհի վրա այլ ուղեգիրներ թվարկում են ընդամենը հինգ կայան¹⁹։ Մեկ այլ տեղ, նկարագրելով Ագուլիսից ուղիղ Արաքսը հատող և Դիլմարի ու Մուժումբարի վրայով գեպի Թավրիզ ձգվող երկրորդական ճանապարհը, Ագուլեցին նշում է, որ այն, մեկ աղաջ Թավրիզին մնացած, անցնում էր մեծ կամուրջով²⁰։ Սա Աջի-չաչ կամ Թալիս-ուղ գետի վրայի կամուրջն է, որով անցնում էր նաև գեպի Զուլա երկաթուղ ճանապարհը։

Զուլայից ճանապարհը ձգվելով գեպի հյուսիս, անցնում էր մեկ աղաջ հեռավորության վրա գտնվող Ղառղա-բաղարով և ապա ուղիղ գնում նախիջևան։ Մայրուղու նախիջևան-Երևան հատվածի նկարագրությունը պահպանվել է նաև Ագուլիս-Երևան ուղեչափության մեջ, որն ավելի համառոտ է և մեկ աղաջով ավելի երկար։ Սա Զաքարիա Ագուլեցու նախնական գրառումներից է, որն սկսվում է 1647 թ. մարտի 5-ից, երբ նա, իր հորեղբոր որդու՝ Նիկողոսի հետ մեկ բեռ մետաքսով ճանապարհ է ընկնում գեպի Զմյուռնիա²¹։ Անցնելով խանաղայի և Աղատի կամուրջներով ու հանգիպելով Տեր, Յաջի (էջիր) և Նեհրամ գյու-

ինչպիսին է եղել Մարանդի և Սոֆիանի միջև գտնվող փոստակայանը (յամբ)։ Հետագայում յամ-ը դարձել է հատուկ անուն, և ներկայումս Իրանի տարածքում կան Յամ գյուղով մի քանի բնակավայրեր, որոնք բոլորն էլ գտնվում են բանուկ ճանապարհների վրա։

فرهنگ جغرافیائی ایران، جلد نهم، تهران، ۱۳۲۹، ص ۴۴۴

Ինչպես նաև՝ لغت نامه دهخدا

¹⁹ Tavernier, t. I, p. 51—56. Հովն. Հախոբյան, Ուղեգրություններ, 5. Ա., էջ 452—453.

²⁰ Հախոբյան Ագուլեցի, էջ 22.

²¹ «Օրագրությունում» կարդում ենք. «խանաղու մինչև Արատու Դևո՝ մին աղաջ» և ղերելում «սահարխանայի» կամ մաքսատան նշան է դրված (էջ 7)։ Թվում է, որ այս տնվանումը առաջացել է Աղա(տ) և Տեր գյուղերի անուններից։ Այս գյուղերը գտնվում էին Գիրան (Գիլան) գետի հակառակ ափերին և նրանց միջև կառուցված էր հինգ կամարանց, 3,5 մ լայնքով խոշոր կամուրջ, որն այժմ էլ օգտագործվում է, տե՛ս А. Айвазян, Памятники армянской архитектуры Нахичеванской АССР, Ереван, 1981, с. 135. Այս կամուրջի վրա էլ, ամենայն հավանականությամբ, եղել է նրդված «սահարխանան»։

դերը, հասնում է նախիջևան, որը Թավրիզ-Ջմյուռնիա մայրուղու կա-
ռուոր հանգուցակետերից էր: Էվլիա Չելեբիի վկայությամբ նախիջևանը
10.000 տուն բնակչություն ուներ, 20 քարվանսարա, 7 բաղնիք և շուրջ
1000 խանութ, իսկ այստեղի կտորեղենը հայտնի էր ամենուրեք²²: Նախի-
ջևանի հարուստ վաճառականների կարողությունը Չելեբին համեմա-
տում է Կարունի* հարստության հետ²³: Ջոն Նյուբերին գրում է, որ ուղե-
վորությունը Ջուդայից նախիջևան անում էր մեկ օր, ավելացնելով, որ
այժմեղ մետաքս է արտադրվում²⁴:

Ագուլեցու վերոհիշյալ ուղեչափության մեջ, նախիջևանից մինչև
Երևան, իրարից երեք-չորս աղաջ հեռավորության վրա հիշված են միայն
Ղաթաբաղ, Շարուրի գետ, Սադաբաղ, Վեդի և «Գառնու գետ» կայաննե-
րը: Մինչդեռ Թավրիզ-Երևան ուղեչափության մեջ յուրաքանչյուր մեկ-
երկու աղաջի վրա մի կայան է նշված: Ըստ այդմ, նախիջևանից մեկ
աղաջ հեռավորության վրա առաջին կայանը եղել է Գշողչի դալասին,
որ նշանակում է «Հսկող բերդ»: Սա, հավանաբար, այն ամրացված կետն
է եղել, որը ավելի բարձր դիրք ունենալով, կարևոր նշանակություն է
ունեցել նախիջևանի բերդի ամրությունների համակարգում²⁵:

Նախիջևանին հաջորդող կայանը եղել է Ղարաբաղ (Ղարաբաղլար)
մեծ գյուղը: Սակայն եթե սկզբնական գրառումներում Զաքարիա Ագու-
լեցին նշել է միայն Ղարաբաղ գյուղանունը, ապա այստեղ, մեկը մյու-
սից երկու աղաջ հեռավորության վրա նախ նշված է «Ղարաբաղի քար-
վանսարէն», որից հետո «Ղարաբաղի ջուրն, ու գօլն» (ավազան)²⁶: Էվ-
լիա Չելեբին Ղարաբաղի մասին խոսում է որպես քաղաքի և նշում, որ
նախիջևանի խանությունում այն առանձին սուլթանություն է: Հենվելով
Ղարաբաղի մեհմանդարի խոսքերի վրա, նա ավելացնում է, որ այստեղ
կան շուրջ 10.000 տուն և մեծ քանակությամբ քարվանսարաններ, բաղ-
նիքներ և շուկաներ, որոնց թիվը շարունակում է աճել²⁷:

22 Эвлия Челеби, Книга путешествий, сс. 114—115.

23 Տե՛ս նույն տեղում, էջ 115:

24 Հովհ. Հակարյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, էջ 454:

25 Նույն անունով մի փոքրիկ բերդ է եղել նաև Երևանի բերդի դիմաց. Հրազդա-
նի աջ ափում գտնվող բլրի վրա: Տե՛ս Մատենադարանի պարսկերեն վավերագրերը,
Հրովարտակներ, պրակ II, կադմեյ՝ Հ. Դ. Փափագյան, Երևան, 1959, էջ 13: Այսու-
հետև՝ Հրովարտակներ:

26 Զաֆարիա Ագուլեցի, էջ 23:

27 Эвлия Челеби, Книга путешествий, с. 113.

* Կարունը մուսուլմանական զրականության մեջ առասպելական հարստություն
դիմաց մարդու հոմանիշ է: Մի քանի անգամ հիշատակված է Ղուրանում:

Այն կայանից մինչև Արփա գետը, որն Ագուլեյին անվանում է Շարուր (նախնական գրառումներում «Շարուրի գետ»), մեկ աղաջ է հղել, որտեղ հիշատակված է խալիֆա բյանդի կոչվող գյուղը²⁸, որը գտնվել է գետի ձախ ափին, որտեղից անցնելով մտել են Նորաշինիկ գյուղը. «Խալիֆու-բյանդէն գետն անց կենայ, գնայ Նորաշինիկու գեղն՝ կէս աղաջ» — գրում է Ագուլեյին²⁹:

Հայանի է, որ գրաստներին ջրելու, կեր տալու, կազդուրելու համար բացի խոշոր բնակավայրերից բարավանները ճանապարհի վրա իջևանում էին կամ կարճատև զաղար էին առնում գետերի, աղբյուրների, ավազանների և ջրի այլ աղբյուրների մոտ: Այգափսի կանգառ է հղել Շարուրի գետին նախորդող «Ղաքաբաղի ջուրն ու գօլն» կոչված վայրը, ինչպես նաև Նորաշինիկի և Սաղարակի արանքում գտնվող Քյոռբուլաղի (Կույր աղբյուր) կայանը: Այնուհետև, անցնելով Սաղարակ մեծ գյուղով և այգտեղից կես աղաջ հեռու գտնվող Բուռուն կոչվող վայրով, ճանապարհն անցնում էր «Գումբաղի ղրխ-այաղ» կոչվող վայրով³⁰: Դատելով տեղանունից, այստեղ ևս ջրի աղբյուր է հղել: «Ղրխայաղները» (Խուբբ. քառասուն աստիճան) բարեգործական նպատակով ճանապարհների վրա կառուցված գմբեթավոր շինություններ էին, որտեղից աստիճաններով իջնելով հասնում էին գետնի խորքերում հոսող ջրերին³¹: Սաղարակի շրջակայքում գտնվող ջրի տաք աղբյուրների մասին տեղեկություններ կան նաև էվլիա Չելեբիի մոտ, որը պատմում է. «Քաղաքից (Սաղարակ—Վ. Փ.) դուրս, այգիների շրջակայքում կան տաք աղբյուրներ բարձր գմբեթների տակ»³²:

Այս կայանից մինչև Վեդու գետն ընկած երկու աղաջ տարածություն կեսում նշված է Ղենար³³ կոչվող կայանը: Այստեղից մեկ աղաջի վրա գետն էր, որն անցնելով և մեկ աղաջ ճանապարհ կտրելով, կարելի էր իջևանել Աղբուռուն կոչվող վայրում: Ուշագրավ է, որ նախնական նշումներում Սաղարակից անմիջապես հետո, երկր աղաջի վրա նշված է Վեդի, իսկ այստեղ՝ Վեդու գետ: Պետք է ենթադրել, որ Երևան ուղև-

²⁸ Խալիֆա բյանդին հիշատակում է նաև Տավերնիեն, տե՛ս Tavernier, t. 1, p. 42.

²⁹ Տե՛ս Ջաֆարիա Ագուլեյի, էջ 23:

³⁰ Տե՛ս նույն տեղում:

³¹ Տե՛ս Շ. Փափազյան, Ակոսու Ս. Հակոբա վանքի քյոթուղը, «Բանբեր Մատենադարանի», № 12, Երևան, 1977, էջ 198:

³² Эвлия Челеби, Книга путешествий, с. 113.

³³ Խորքերեն նշանակում է «նաացող»: Այգսիս էին կոչվում գետնի ընդերքից բխող տաք ջրի աղբյուրները:

վորվող քարավանները կարող էին և առանց Վեդի հանդիպելու, ավելի հարավով անցնել դեպք և շարունակել ճանապարհը դեպի Երևան:

Նշված Աղբուռուն կայանից մինչև Դվին մեկ աղաջ ճանապարհ է եղել: Մանրամասնելով այս հատվածի նկարագրությունը, Ագուլեցին գրում է. «Աստի մինչի Դվին՝ մին աղաջ, կամ Արդաշէր: Աջ դնաս, Դվին է, ձախ գնաս, Արդաշէր այ, որ է Թուփրայ-ղալան»³⁴: Ըստ այսմ, ճանապարհն անցել է Դվինի և Արդաշէրի արանքով: Արդաշէրում են գտնվում Հայաստանի հին մայրաքաղաք Դվինի ավերակները: Այդպիսի ավերակներն, ինչպես ամենուրեք, Թուրքերեն անվանում էին «Թուփրայ-ղալա» («հողե (ավերակ) բերդ»): Դվինից մինչև Գաննու (Ազատ) գետը, Ագուլեցու հաշվումներով կես աղաջ էր: Եվ իրոր, ներկայումս էլ խճուղու այդ հատվածը հազիվ 3 կմ է: Այստեղից մինչև Երևանին կես աղաջ մնացած նշված է Աղ-յոխուշ կոչված կայանը:

Զուլալից մինչև Երևան միայն Նախիջևանի և Շարուրի գետի վրա է «ռահդարխանայի» կամ մաքսատան նշան դրված, որոնցից առաջինը, անկասկած, Նախիջևանի վարչական կենտրոնի մաքսատունն է, իսկ երկրորդը՝ Երևանի և Նախիջևանի խանությունների սահմանի վրա գտնվող «ռահդարխանան»: Երևանում ևս, ինչպես նշված է բնագրում, եղել է խանության կամ Զուխուր-Սադի վիլայեթի կենտրոնական մաքսատունը: Մայրուղու վերը նկարագրված հատվածն, անշուշտ, առավել ծանոթ է եղել մեր հեղինակին: Ինչպես երևում է «Օրագրությունից», նա հաճախ է հարկադրված եղել գործով կամ եղբորը հանդիպելու համար մեկնել Երևան:

Քննարկվող ժամանակաշրջանում Երևանը Թավրիզ-Զմյուռնիա մայրուղու կարևորագույն հանգուցակետերից էր: Քաղաքը ոչ միայն ակտիվորեն նպաստում էր իրանական մեռաքսի միջազգային առևտրին, այլև-ինքն էր մասնակցում գրան, քանի որ քաղաքի շրջակայքում մեծ քանակությամբ մետաքս էր արտադրվում³⁵, որի զգալի մասը տրամադրվում էր արտաքին առևտրի պահանջների բավարարմանը:

Երևանի և՛ ռահդարխանան, և՛ փողերանոցը (զառարխանա), սկսած 1658 թ. անընդմեջ գտնվում էին մեծահարուստ հայ խոջաների ձեռքում: Այսպես, Ջաֆարիա Ագուլեցու եղբայր Սիմոնը, որին Ագուլեցին անվանում է նաև Շմավոն³⁶, 1658 թ. մինչև 1663 թ. Երևանում և՛ զառաբի էր (փողերանոցի կապալառու), և՛ ռահդարխանայի կապալառու: 1663 թ.

³⁴ Զաֆարիա Ագուլեցի, էջ 23:

³⁵ *Don Juan of Persia*, A Shi'ah Catholic. 1560—1604, London, 1926, p. 41.

³⁶ Զաֆարիա Ագուլեցի, էջ 94:

Երեւանի Նաչաֆ-կուլի խանը տեղափոխւում է Շամախի, և նոր խան Աբբասկուլին այս պաշտոնները հանձնում է աստապատցի վաճառական Սարգսին և Երեւանի Զորագլուղի շրջանից խոջա Սարգսին, որոնք այս պաշտոնները ստանալու համար վճարում են հազար հինգհարյուր թուման: Սակայն հաջորդ տարում փողերանոցը նորից անցնում է Սիմոնի (Շմավոնի) իրավասութեան ներքո: 1670 թ. շահ Սուլեյմանը նրան է հանձնում Իսֆահանի փողերանոցը: Այս կապակցութեամբ Զաքարիա Ագուլեցին գրում է. «...համբաւն (Սիմոնի—Վ. Փ.) Հնդստան ու Ֆռանգրստան հասաւ: ...Այս համբաւէն Շահ-Սլէյման յօրմ աղարկից, զառաֆխանի պատճառէն տարան Ըսպհան»: 1670 թ. Երեւանի զառարի է դառնում ճահկեցի հայ խոջա Աղարեկը: Իսկ 1674-ից մինչև 1679 թթ. այս պաշտոնը կրկին ստանձնում է վերոհիշյալ երեւանցի Սարգիսը, որին հաջորդում է ագուլիսցի վաճառական Մասեն³⁷: Թե որքան կարեւոր և շահավետ պաշտոններ էին սրանք, կարելի է դատել Ագուլեցու խոսքերից, որոնք նա հասցեագրում է իր եղբայր Սիմոնին (Շմավոնին). «Համ զառաֆխանէն, համ ըռահտարխանէն սոլայ ձեռացն էր. շատ շատ շահավէտ էր վաճառականի որ առուտրի»³⁸:

Երեւանից էրզրում ճանապարհի նկարագրութեանը, ինչպես ասվել է, պահպանվել է միայն Ագուլիս-Զմյուռնիա ուղեշարի վրայի մեջ, որտեղ «ռահդարխանա» կամ մաքսատուն է նշված նաև հաջորդ իջևանում՝ Վաղարշապատում (բնագրում՝ ս. էջմիածին): Ուշագրավ է այն փաստը, որ XVI—XVII դդ. պարսկերեն կալվածագրերի Վաղարշապատի սահմանների նկարագրության մեջ հաճախ հիշվում է այս մայրուղին, որպես գլուղի հյուսիս-արևմտյան սահման և անվանվում է «էրզրումի մայրուղի» (Զադգե-յե Արդուում) կամ «Վաճառականաց ճանապարհ» (Բազիրգյան յուլի)³⁹: Սա նշանակում է, որ ուղին Վաղարշապատի միջով չի անցել, այլ եղել է գլուղի տարածքի վերջին սահմանը:

Ճանապարհը, Վաղարշապատից շարունակվելով, անցել է Մեծամոր, կամ ինչպես Ագուլեցին է գրում, Ղարասու գետը և ձգվել դեպի Շահրիար: Այստեղից էլ ուղիղ գծով շարունակվել է դեպի արևմուտք և հասել Աղջաղալա, որը գտնվում էր թուրք-իրանական սահմանի վրա,

³⁷ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 56, 60, 62, 63, 71, 76, 82, 86—87, 95, 99, 107, 113, 123—124:

³⁸ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 81:

³⁹ Հրովարտակներ, էջ 92, 115, 165, 184: Տե՛ս նաև՝ Մատենադարանի պարսկերեն՝ վավերագրերը, Կալվածագրեր, պրակ Ա, կադմեց՝ Զ. Գ. Փախաղյան, Երևան, 1968, էջ 60, 67, 71: Հմմտ՝ Սիմոն Երևանցի, «Զամբու», Վաղարշապատ, 1873, էջ 102:

Ախուրյան և Արաքս գետերի միացման կետի մոտ, որտեղ երկու տե-
րություններն էլ մաքսատուն ունեին⁴⁰:

Նկարագրելով 1604 թ. շահ Աբասի նահանջը Ջղալ-օղլի Սինան-
փաշայի գլխավորած թուրքական զորքի առաջխաղացման առաջ, պա-
լատական պատմիչ Իսքանդար Մունշին շեշտում է Աղջաղալայի սահ-
մանային կարևոր ամրության հանգամանքը, նշելով, որ արագ նա-
հանջելով էրզրումի կողմերից, շահն իր զորքով կանգ էր առել աշտուղ,
սպասելով արևմուտքից քշվող բնակչությանը, որին առջևը գցած, կրկին
արագ երթով, նույն մայրուղով շարժվում էր ղեպի Երևան⁴¹: Առաքել
Դավրիժեցին, հավաստելով այս տեղեկությունները, Աղջաղալան նույ-
նացնում էին հին Երվանդակերտի հետ⁴²:

Սահմանն անցնելուց հետո ճանապարհը մինչև էրզրում շարու-
նակվել է Արաքսի հովտով, մերթ աջ, մերթ ձախ ավերելով, շորս տեղ
կտրելով գետը: Առաջին կայանը Թիլի-բուռունն է, շորս աղաջ ճանա-
պարհ կտրելուց հետո՝ Սոգուխարը, որից հետո Արաքսն անցնելով քա-
րավաններն իջևանում էին Կաղզվան քաղաքում, որտեղ թուրքական ա-
ռաջին ճանապարհապաշտպան կետն էր գտնվում: Անգլիացի ճանա-
պարհորդ և առևտրական Ջոն Նյուերերին հաղորդում է, որ Իրանից եկող
առևտրական քարավանները Կաղզվանում պարտավոր էին հինգ սովոս
մաքս վճարել, եթե քարավանը էրզրում չէր մտնելու, հակառակ պա-
րագայում ամեն տեսակ ապրանքի համար պետք էր վճարել երկու տի-
շև⁴³:

Կաղզվանից մինչև Զառաբխանա կոչվող ավանը, ըստ Ագուլեցու,
երկու ճանապարհ է եղել, որոնցից մեկն անցել է ինչ-որ ամբարտակի
(բանդ) վրայով, իսկ մյուսով գնալիս հարկ է եղել երկու անգամ կտրել
Արաքսը, հասնելու համար շորս աղաջի վրա դրնվող Օրթու-ուլում կոչ-
վող իջևանին, որին հաջորդում էին Բաշ-ուլումը և սույա Զառաբխանան:

Զառաբխանայից մինչև Զորան-քյոփրի⁴⁴ կոչվող կամուրջը ճանա-
պարհը շարունակվում էր գետի աջ ամիով, հերթականորեն անցնելով

⁴⁰ Զաֆարիա Ագուլեցի, էջ 7:

⁴¹ اسکندر منشی: تاریخ... جلد ۲، ص ۵۵۷

⁴² Առաքել Դավրիժեցի, էջ 37—38:

⁴³ Հովհ. Հակոբյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, էջ 455—456:

⁴⁴ Այս յոթ կամարանոց կամրջի վերաբերյալ տեղեկություններ կան դեռևս ավելի
վաղ շրջանի ուղեգիրների մոտ: Զորան-քյոփրի-էրզրում հատվածը դարերի ընթացքում
ընդհանրապես փոփոխության չի ենթարկվել: Այն, փաստորեն, լիովին համընկնում է
Պետինգերյան քարտեզում և Պեդոլուտտի նկարագրած ուղիներին: SL^u
Я. А. Манандян, О торговле и городах Армении..., с. 293.

ԹԱԿՐԻԶ - ԶՄՅՈՒՄՆԻԱ ՄԱՅՐՈՒՂՈՒ ԹԱԿՐԻԶ -
- ԷՐԶՐՈՒՄ ՆԱՏԿԱԾԸ ԸՍՏ ԶԱՔԱՐԻԱ ԱԳՈՒԼԵՑՈՒ
„ՕՐԱԳՐՈՒԹՅԱՆ“



Ղարաքիլիսա, Ալիճակոակ և Գոմաձոր բնակավայրերով: Չոբան-բյուփ-րիում Ագուլեցին նշում է թուրքական երկրորդ մաքսատունը, ինչը հաստատում են նաև Տավերնիեն և Նյուերբրին⁴⁵: Անցնելով կամուրջը, ճանապարհն այստեղից մինչև Հասան-Ղալա շարունակվում էր Արաքսի ձախ ափով, միակ իջևանը կես ճանապարհին գտնվող Հաքաբադն էր: Հասան-Ղալայում ևս նշում կա «Ռահդարխանայի» կամ մաքսատան առկայության մասին: Այստեղից դեպի արևմուտք ճանապարհն անցնում էր կամ Չոգան-դարայով կամ Բուլամաջով, որոնք երկուսն էլ Հասան-Ղալայից երեք աղաջ հեռավորության վրա էին գտնվում: Այնուհետև էրզրումից մեկ կամ մեկ ու կես աղաջ հեռավորության վրա, գտնվող Դավա-բուլու վերջին կայանն էր⁴⁶:

Ռազգրավ է, որ էրզրումի վրա մաքսատան նշան չի դրված, որն, անկասկած, վրիպակ պետք է համարել: Էրզրումի մաքսատունը սահմանամերձ մաքսատների մեջ խոշորագույնն էր, որի վարձակալական գումարները (մուկաթա՛ա) կարևոր տեղ էին գրավում օսմանյան պետության բյուջեում⁴⁷: Էրզրումից դեպի Զմյուռնիա շարունակվող ճանապարհի առաջին կայանի՝ Իլիջայի վրա դրված համապատասխան նշանը պետք է վերաբերի էրզրումի մաքսատանը⁴⁸: Էվլիա Չելեբիի վկայությամբ, Կոստանդնուպոլսի և Զմյուռնիայի մաքսատներից հետո, ամենաաշխույժը էրզրումի մաքսատունն էր: Այն գտնվում էր Երզնկայի (Էրզինջան) դարպասի մոտ, սրի շրջակայքի բնակչությունը հիմնականում հայեր էին, և որտեղ կար 13 եկեղեցի⁴⁹: Ֆրանսիացի ճանապարհորդ Պիտոն դե Տյուրնեֆորը Էրզրումի մասին գրում է. «Այս քաղաքը տարանցիկ առևտրի կենտրոն է Հնդկաստանից եկած ապրանքների համար... որոնցից հիմնականն են Պարսկաստանի մետաքսը, բամբակը, թմրադեղերը, տարբեր գույնի մահուդեղներ, որ անցնում էին բացառապես Հայաստանի վրայով»⁵⁰: Իսկ Տավերնիեն Էրզրումի վերաբերյալ արտահայտվում է որպես մեծ տարածքի կայանի⁵¹:

⁴⁵ Ջաֆարիա Ագուլեցի, էջ 8: Հովհ. Հակոբյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, էջ 456: Tavernier, t. I, p. 23.

⁴⁶ Ջաֆարիա Ագուլեցի, էջ 8:

⁴⁷ O. L. Barkan, Osmanlı İmparatorluğu Butçelarine notlar, — İktisad fakültesi mecmuası, № 1, İstanbul, 1955, s. 237.

⁴⁸ Ջաֆարիա Ագուլեցի, էջ 8:

⁴⁹ Эвлия Челеби, Книга путешествий, с. 95.

⁵⁰ Pitton de Tournefort, Relation d'un voyage du Levant, t. 2, Amsterdam, 1718, p. 262.

⁵¹ Tavernier, t. I, p. 20.

էրզրումում իրականացվող աշխույժ առևտրի վերաբերյալ հետաքրքիր տեղեկություններ է հաղորդում XVII դարի մատենագիր Հակոբ Կարնեցին իր «Նկարագիր վերին Հայոց» արժեքավոր ժամանակագրության մեջ. «Եւ ի վաճառականացն ի Դ(4) կողմանց աղբէս Հայոց»,— գրում է նա,— անթիվ կան նստեալ տարին բոլոր բովանդակ ի գնել և ի ծախել ի փառչայ և ապրշում, ցեղ ու ցեղ ղումաշ և ղանավուղ շուխայ, կտավէղէն և քթան անթիվ. և բազում ջալահիր քար, ալմաս և հաղութն, լալ և զմբութն, սամուր և վարշաղ և ամենայն մազեղեն ի բոլոր տարին յայտնի ղենն և վաճառեն, զի այժմ քաղաքս այս յոյժ բանտար է նման Ստամպուլայ, որ տարին Ժ (10) կամ ԻՄ (20.000) բէռն մտանէ և կելանէ, որ ԺՄ (100.000) ղուռուշ մտանէ քսակն փաշաին»⁵²: Էվլիա Չելեբիի տվյալներով էրզրումում կար յոթանասուն քարվանսարա և ութ հարյուր խանութ ունեցող շուկա: Փողերանոցը նույնպես գտնվում էր Երզնկայի դարպասի մոտ⁵³: Էրզրումում, ինչպես Երևանում, մաքսատունը և փողերանոցը հիմնականում գտնվում էին մեծահարուստ հայ վաճառականների տնօրինության տակ: Հակոբ Կարնեցին, պատմելով 1641 թ. Փլիլիպոս կաթողիկոսի կողմից էրզրումում ավագ երեց նշանակված տեր Գևորգի մասին, գրում է. «Եւ մեծ որդին Մելքոնն եղև այր կատարեալ և խորհրդական իմաստուն և յոյժ վաճառական և անվանի քէրվանպաշի և խոճայ. և Մաղաթիան ընդ նմա... Եւ ընդ այն ժամանակն ժողովուրդքն ամենեքեան ընչեղք և փարթամք էին գոյիւք և իշխանք բազում. էմին և գումրուկչի»⁵⁴: Սրանից վեց տարի հետո, 1647 թ., անցնելով էրզրումով, Զաքարիա Ազուլեցին հայտնում է, որ մաքսատան գումրուկչին Պետրոս Չելեբին էր⁵⁵: Իսկ Էվլիա Չելեբին հաղորդում է, որ իր ժամանակ էրզրումի մաքսատան գլխավորը (գումրուկ-էմին) Թաթոս անունով մի հայ էր⁵⁶:

Նախապես առիթ ենք ունեցել նշելու, որ, ինչպես Զաքարիա Ազուլեցու «Օրագրության», այնպես և այլ աղբյուրների, Թավրիզ-Ձմյուռնիա առևտրական մայրուղուն զուգահեռ, երկրորդական ճանապարհների վերաբերյալ տվյալները, թեկուզ ավելի համառոտ, նույնպես որոշակի հետաքրքրություն են ներկայացնում: Այս ճանապարհները թեև հիմնականում ծառայում էին ներքին առևտրին, սակայն կապված լինելով

⁵² Մանր ժամանակագրություններ, XIII—XVIII դդ, հ. II, էջ 568—569:

⁵³ Эвлия Челеби, Книга путешествий, с. 93.

⁵⁴ Մանր ժամանակագրություններ, XIII—XVIII դդ., հ. I, էջ 248:

⁵⁵ Զաքարիա Ազուլեցի, էջ 29:

⁵⁶ Эвлия Челеби, Книга путешествий, с. 237.

գլխավոր մայրուղու հետ, դրա միջոցով Արեւելյան Հայաստանի և հասկապէս Արարատյան երկրի ներքին գաւառները նույնպէս ընդգրկում էին միջազգային տարանցիկ առևտրի մեջ: Սա էլ, իր հերթին, նպաստում էր ապրանքային արտադրութեան զարգացմանը այս շրջաններում: Այսպիսի ուղիներից մեկը, սկսելով Երևանից, անցնում էր Եղվարդի և Ապարանի վրայով ու Արագածի հյուսիսային փեշերով ձգվելով դեպի արևմուտք, կտրում-անցնում էր Ախուրյանը և Կարսի վրայով գնում ու Հասան-Ղալայում կամ Հաքաբազում միանում էր գլխավոր մայրուղուն⁵⁷: Կարսի վրայով անցնող ճանապարհի համառոտ նկարագրութեանը կա նաև Տավերնիկի մոտ, որը փոքր-ինչ տարբերվում է Ագուլեցու նկարագրութունից⁵⁸:

Ըստ այլ աղբյուրների, այս ճանապարհին զուգահեռ գոյություն է ունեցել նաև մեկ ուրիշը, որն սկսվում էր Վաղարշապատից և Քասախ գետի աջ ափով ու Կարբի գյուղաքաղաքի վրայով, որն այդ ժամանակ կարևոր վարչական կենտրոն էր, և որի բնակչության մեջ մեծ թիվ էին կազմում արհեստավորներն ու առևտրականները⁵⁹, ձգվում էր դեպի հյուսիս և Ապարանում միանում վերը նկարագրված ճանապարհին: Քանի որ այս ճանապարհը իր մյուս ճյուղով շարունակվում էր դեպի հյուսիս և հասնում մինչև Թիֆլիս, այն պարսկերեն կալվածագրերում կոչվում էր նաև «Վրաստանի ճանապարհ», (ولایت گرجاستان)⁶⁰:

Էրզրումից երկու աղաջ հեռավորութեան վրա գտնվում էր Իլիջան, որի բնակչությունը էլլիս Զեկերին հաշվում է 300 տուն և անվանում է հայկական և մուսուլմանական գյուղ⁶¹: Այստեղից երեք աղաջ ճանապարհ անցնելով, քարավանները հասնում էին Զնիդ, որտեղից էլ շուրջ աղաջ հեռու գտնվում էր Աշղալա հայկական գյուղը⁶², որի բնակչությունը XVII դարի կեսերին հաշվվում էր 500 տուն⁶³:

Այստեղից մինչև Թավրիզ-Չմյուռնիս մայրուղու կարևորագույն հանգուցակետ Թոխաթ քաղաքը ճանապարհն անցնում էր Ղզլ-բանդով,

57 Զաֆարիա Ագուլեցի, էջ 21:

58 Tavernier, t. I, pp. 23—25.

59 Կարբի բնակչությունը հաշվվում էր շուրջ վեց հազար, որտեղի առևտրականները սերտ կապերի մեջ էին երևանի խոշոր առևտրականների հետ: Տե՛ս Լեո, Խոջալական կապիտալ, Երևան, 1934, էջ 322—323:

60 Մատենադարան, կաթողիկոսական դիվան, ԲՇԲ. 1 դ, վճվ. 943, 944, 945:

61 Эвлия Челеби, Книга путешествий, с. 108.

62 Զաֆարիա Ագուլեցի, էջ 8:

63 Մանր ժամանակագրություններ, հ. II, էջ 569:

Աղղողանով, Չովուշ-բյոյով, Օթլու-բելով, Լոռիով, Սոքմանով, Կարմրակ կոչվեղ կամուրջով, Մարթաբլուով, Ղուրդ-բեկով, Թիքմի բելով, Ջաղափայով, Ախշահր-ովասիով, Շահնա-շիմանիով, Ղարաբայիրով, Բակհենդրանով, Չովուշօղլի կոչվող սրբավայրի (մազար) մոտով, Հողուն-Փելուզով, Ղադի կոչվող կամրջով, Ալբուզով, Չարխի կոչվող գյուղով և հասնում էր Թոխաթ⁶⁴։ Նույն հատվածի Տավերնիևի տված նկարագրությունը փոքր-ինչ տարբերվում է Ջաբարիա Ագուլեցու նկարագրությունից և ավելի սեղմ է։ Տավերնիևն Աշղալայից հետո նշում է Շեյթան-դերեսին, Բաշչովուշբյոյը, Կարակուլակը, Լոռին, Սոքմանը, Գերմյուրուն, Կարաշան, Ջաղափան, էղբիդերը, Սուշահրին, Կարաբայիրը, Ալմուզը, Չարքիբյոյը⁶⁵։ Անհրաժեշտ է նկատել, որ որոշ տեղանուններ տարբերվում են միմյանցից։ Այսպես, Տավերնիևն գրում է Բաշչովուշբյոյ, իսկ Ագուլեցին՝ Չովուշ-բյոյ, կամ Ալմուս-Ալբուզ, Չարքիբյոյ՝ Չարխի գյուղ և այլն։

Թոխաթից ճանապարհը բաժանվում էր. մի ճյուղը գնում էր դեպի Զմյուռնիա, որի մանրամասն նկարագրությունը կա Ջաբարիա Ագուլեցու մոտ⁶⁶, իսկ մյուսը երկարում էր դեպի Կոստանդնուպոլիս։ Թոխաթի մասին Տավերնիևն գրում է. «Հատկապես նկատելին Թոխաթում այն է, որ այս քաղաքը Արևելք տանող խոշոր տարանցիկ կայաններից մեկն է։ Այնտեղ անվերջ քարավաններ են գալիս Պարսկաստանից, Դիարբեքիից, Բաղդադից, Կոստանդնուպոլսից, Զմյուռնիայից, Սինոպից և այլ վայրերից»⁶⁷։ Թոխաթում նույնպես հայ վաճառականությունը նպատելի դեր ուներ⁶⁸ և բնակչության զգալի մասն էր կաղմում։ Միմեռն Լեհացին Թոխաթի հաշվյալն վերաբերյալ գրում է. «...Եվ կայր ութ հեկտեցի Հայոց... և ԵՃ (500) հայի տուն. բայց ասին թէ յառաջն հալար խանայ (տուն) էր, զոր ճեղալիքն ցրվել են, զորս կորուսել»⁶⁹։

Զմյուռնիայում նույնպես հայ վաճառականությունն ամուր գիրքեր ուներ և շատ դեպքերում ինքն էր թելադրում առևտրական գործարքների պայմանները։ Խոսելով Կոստանդնուպոլսի մասին, Ռ. Մանտրանը գրում է, որ հայերն այստեղ եվրոպական առևտրականների համար

⁶⁴ Ջաբարիա Ագուլեցի, էջ 8—9։

⁶⁵ Tavernier, t. 1, pp. 13—19.

⁶⁶ Ջաբարիա Ագուլեցի, էջ 9—11։

⁶⁷ Tavernier, t. 1, pp. 11—12.

⁶⁸ Մ. Զուլպյան, Արեւմտյան Հայաստանը XVI—XVIII դդ., Երևան, 1980, էջ 240—241։

⁶⁹ Միմեռն Լեհացի, էջ 186։

պարտադիր միջնորդներ էին և նրանց մենաշնորհն այս բնագավառում տեկեց մինչև XIX դարը⁷⁰։ Կառկածից վեր է, որ նույնը կարելի է ասել նաև Զմյուռնիայի կապակցությամբ։ Հիրավի, Զմյուռնիայի հայ առևտրականները հաճախ միանվագ գնում էին հվրոպական նավերով բերված ապրանքները⁷¹։ Այս կապակցությամբ հետաքրքիր է Առաքել Գավրիժեցու պատմածը Բուրսայի հայ վաճառական Անտոն Չելեբիի մասին, որը հիմնականում գործում էր Զմյուռնիայում։ Նա գրում է. «...էր և անդ Հայ ազգով այլ ոմն քրիստոնեայ՝ որոյ անունն էր Անտոն չալապի, և էր սա ի քաղաքէն Բուրսայոյ՝ որոյ տուն և տեղիք և բնակութիւնն անդ ի Բուրսայ էր։ Այլ և յԲզմիր քաղաքի ևս ունէր տունս և ապարանս, նաև ի Կոստանդնուպօլիս ունէր զտունս և զապարանս հռչակապս, և ոսկեղօծ զարդարեալ երանգ երանգ գունով. և էր աչրս այս Անտոն չալապի յոյժ երեկի և հռչակեալ այնքան, մինչ զի յայտնի էր ի գունն թաղավորին օսմանցոց, նա և ի հեռաւոր աշխարհս ի Ֆռանկաց։ Ի Պարսից, զի կարի ընչաւէտ և փարթամ էր ստացուածովք և էր իւր գործ վաճառականութիւն, որոյ պատճառէ երբեմն ժամանակաւ ի Կոստանդնուպօլիս լինէր, և երբեմն ի Զմիրսին լինէր, որ է Բզմիր։ Եւ յորժամ գային քարավանք վաճառականաց՝ յաշխարհէն Պարսից ի քաղաքն յԲզմիր, զամենայն բեռինս կարաւանին միանգամայն գնէր, գինչ և լինէր, թէ ապրիշում և թէ թաֆարիզ, և միանգամայն վճարէր զգինն։ Սոյնպէս և յաշխարհէն Ֆռանկաց՝ յորժամ գային ծովով նաւքն բարձեալ բեռամբ պատուական ստացուածովք. զնաւին բեռն միանգամայն ինքն միայն գնէր և վաղվաղակի զգինն վճարէր»⁷²։

⁷⁰ R. Mantran, Foreign Merchants and Minorities in Istanbul during the Sixteenth and Seventeenth Centuries, — Christians and Jews in the Ottoman Empire, New York—London, 1982, p. 134.

⁷¹ Մ. Զուլպյան, Արեւմտյան Հայաստանը XVI—XVIII դդ., էջ 233։

⁷² Առաքել Գավրիժեցի, Պատմութիւն, էջ 338—339։

ԱՌԵՎՏՐԱԿԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ՀԱՐԿԵՐԸ

1. ԲԱՄՂԱՆ ԵՎ ՆՐԱ ՎԵՐԱՑՄԱՆ ՀԱՆԳԱՄԱՆՔՆԵՐԸ

Սեֆյան պետության սոցիալ-տնտեսական հարաբերությունների և տնտեսական քաղաքականության հարցերը վաղուց ի վեր գտնվում են մասնագետների ուշադրության կենտրոնում: Սակայն, եթե ագրարային հարաբերությունների ուսումնասիրության ուղղությամբ զգալի աշխատանք է կատարված¹, ապա նույնը չի կարելի ասել տնտեսական կյանքի մյուս բնագավառների և, հատկապես, առևտրի վերաբերյալ: Մինչդեռ պատմական սկզբնաղբյուրներում առկա են ուշագրավ տեղեկություններ ինչպես հարկային համակարգի, այնպես էլ առևտրի կազմակերպման վերաբերյալ: Ուսումնասիրվող ժամանակաշրջանի պատմիչներ Շարաֆ խան Բիթլիսիի, Հասան բեկ Ռումլուի, Իսրահայր Մունշիի մեծարժեք ժամանակագրություններում հատկապես ընդգծված է Սեֆյան շահերի հոգատարությունը պետական գանձարանի նկատմամբ և ֆինանսական խնդիրների կարգավորման հարցերում, ինչը հաստատում են նաև եվրոպական աղբյուրները: Շարաֆ խան Բիթլիսին, որին հանձնարարված է եղել Թահմասպ I-ի մահից հետո ստուգել պետական գանձարանը, պատմում է այնտեղ կուտակված հսկայական չափերի հասնող հարստության՝ մի քանի հարյուր հազար թուման կանխիկ գումարի և ահռելի քանակության ձուլյ ռսկու և արծաթի մասին²:

Հայտնի է, որ պետական գանձարանի եկամուտները հիմնականում գոյանում էին բնակչությունից գանձվող բազմապիսի հարկերից, ինչպես նաև նվաճողական-ավարառուական պատերազմներից: Սեֆյան ժամանակաշրջանի հարկերի համակարգում որոշակի տեղ էին գրավում նաև

¹ И. П. Петрушевский, Очерки по истории...: А. Д. Папазян, Аграрные отношения в Восточной Армении в XVI—XVII вв., Ереван, 1972.

² شرف خان بدلیسی، شرف نامه، ص ۲۵۱ - ۲۵۲

առևտրա-արհեստավորական խավերից գանձվող հարկերը, որոնցից ուսումնասիրողների կողմից առավել ուշադրության է արժանացել թամզա կոչվող հարկը:

Ստորև կփորձենք ի մի բերել հարկի ծագման և իրացման, ինչպես նաև անցած պատմական ուղու ուսումնասիրության ուղղությամբ ցարդ կատարված հետազոտությունների արդյունքները և նոր աղբյուրների օգնությամբ քննության առնել թամզայի վերացման համագամանքները:

Թամզան որպես առևտրականներից, արհեստավորներից ու շուկայից գանձվող հարկ XIII դարից սկսած լայնորեն իրացվում էր մոնղոլների կողմից նվաճված երկրներում: Բնակչությունից գանձվող հարկերից այն ամենածանրերից մեկն էր: Թամզայի ծագման և նշանակության պարզաբանմամբ ղրաղվել են մեծ թվով արևելագետներ: Սակայն առավել հանգամանորեն այն քննության է առել Վ. Վ. Բարտոլդը՝ նրա մեկնաբանությամբ «թամզա տերմինի տակ հասկացվում էին ոչ միայն „droits de douane et de transit“ ինչպես պնդում է ԳՕհստը: Այս իմաստով թամզա հասկացությունը համապատասխանում է պաբակական բաջ տերմինին, որ դեռևս իսլամի առաջին դարերում օգտագործվում էր արաբական հեղինակների կողմից, և որի հետ բառարաններում երբեմն նույնացվում է թամզա քառը»³: Հենվելով Ռաշիդ ադ-Դիշի, Վասսաֆի, Նախջևանիի և ուրիշների տեղեկությունների վրա, Բարտոլդը թամզան բացատրում է որպես «այն բոլոր հարկերը, որոնք հավաքվում էին քաղաքներում առևտրա-արհեստավորական հաստատություններից, ներառյալ հասարակաց տները»⁴:

Հետագայում, հաստատելով այս ընդհանուր բնութագիրը, հետազոտողները փորձել են ճշտել և կոնկրետացնել դրա նշանակությունը և գանձման ձևերը: Ս. Ալի-զադեի կարծիքով թամզան այն հարկն է, որ գանձվում էր քաղաքների առևտրական և արդյունաբերական հաստատություններից և այն վճարում էին ոչ միայն շուկաներում վաճառվող ապրանքների, այլև նրանց տեղափոխության համար՝ որպես մարսատուրք: Թամզան գանձվել է հիմնականում դրամով և անվանվել «նադդ» (կանխիկ)⁵:

Պետրուշևսկին, համաձայնելով Բարտոլդի բնորոշման հետ, ավելացնում է, որ թամզան գանձվում էր ինչպես խոշոր, մեծածախ, այն-

3 В. В. Бартольд, Соч., т. 4, М., 1966, с. 332.

4 Նույն տեղում:

5 А. А. Али-заде, Социально-экономическая и политическая история Азербайджана XIII—XIV вв., Баку, 1956, сс. 217—218.

պէս էլ մանրածախ առևտրից, մինչև իսկ աննդամթերքի և վառելավայր-
տի առևտրից, որ քաղաքային շուկաներն էին բերում շրջակայքի գյու-
ղացիները: Այսպիսով, թամղան դանձվում էր ոչ միայն քաղաքային,
այլև գյուղական բնակչութունից, որը աննդամթերք էր վաճառում շու-
կաներում⁶: Այս հարցում փոքր-ինչ այլ կարծիքի է Ռ. Կ. Կիկնաձեն,
որն առանձին հոդված է նվիրել թամղայի գանձման բնութագրմանը իլ-
խանության դարաշրջանում: Նա գրում է. «Ինչպես XIII—XIV դդ., այն-
պէս էլ հետագա շրջանում թամղան առևտրական հարկ էր և նրա գան-
ձումը չէր տարածվում արհեստագործական արտադրության վրա: Իհար-
կէ, այս հարկը վճարում էին և արհեստավորները, սակայն միայն ի-
րենց արտադրանքի վաճառման գեպքում և ոչ դրանց պատրաստման
համար»⁷:

Իսկ ինչ են հաղորդում մեզ հետաքրքրող հարցերի վերաբերյալ
սկզբնաղբյուրները:

Նասր էդ-Դին Թուսին հայտնում է հետևյալը. «Ինչ վերաբերում է
հաբուստներին (ահ-ի մալ) և վաճառականներին, երկար ժամանակ
ներանցից ոչինչ չէր պահանջվում, բացի այն, որ 240 գինարից վերցվում
էր 1 գինար, որը կոչվում էր «մալ-ի թամղա» և Չինգիզ խանի ժամա-
նակներից հետո ճանաչվում էր որպես թամղա»⁸:

Համդալլահ Ղազվինին, խոսելով Թավրիզի մասին, հայտնում է հե-
տևյալը. «Նրա (Թավրիզի—Վ. Փ.) դիվանական պարտավորությունները
բոլորված են թամղայով և 1343 թ. դիվանական տետրերում գրանցված

⁶ И. П. Петрушевский, Земледелие и аграрные отношения в Иране в XIII—XIV вв., М.—Л., 1960, сс. 386—387.

⁷ Р. К. Кикнадзе, Тамбовые сборы в государстве пльханов.—«Восточный сборник», т. I. Тбилиси, 1960, сс. 117—118.

⁸ Nasr al-Din Tusi on Finance, by M. Minovi and V. Minorsky.—BSOAS vol. 10, part 1—4, 1939—1942, պարսկ. բնագիր. ք. 773, անգլ. թարգմ. նույն հոդվածի ծանոթագրություններում (էջ 781—782) Մինորսկին նաև էդ-Դին Թուսիի տեքստը մեկնաբանում է այսպես. «Թամղան ներկայացված է որպես կապիտալի (ուճեցվածքային) հարկ, որ հավասար է ունեցվածքի 1/240-րդին: Եթե նույնիսկ հարկը տարեկան է, ասիլը չտվազանց ջածր է»: Հենվելով Ռաշիդ ադ-Դինի վրա, Մինորսկին գրում է. «Թամղան պատկանում էր քաղաքային բաղձապիւի հարկերի թվին»: Հետագայում (XV դար) «Թամղավաթ» տերմինը (թամղայի հոգն.), Մինորսկու կարծի-
քով, նշանակում էր այն բոլոր հարկերը, որոնք հիմնված չեն Ղուրանի վրա և համար-
վում են չարաշահում:

Նույն Ռաշիդ ադ-Դինը թամղան համարում է պետական հարկերից ամենականիս-
կը (նազդիթարին): Sh'us Raimi)-ad)-dun, Джамн ат-таварих, т. III, էջ 482 պարսկ.,
տեքստ, էջ 274 սուտ. թարգմ.:

է 870 թուման և 5000 դինարս⁹, եթե նկատի ունենանք, որ Թավրիզի թումանի (քաղաքը, շրջակա գյուղերի հետ միասին) ամբողջ տարեկան հարկը հավասար 115 թումանի, ապա դժվար չէ տեսնել, որ պետական եկամուտների խոշոր մասը պայանում էր առևտրա-արհեստագործական հարկերից¹⁰:

Աղբյուրների տվյալները գալիս են հաստատելու, որ թամղայի գանձման շափերն ըստ տեղի և ժամանակի տարբեր են եղել: Վերը մենք տեսանք, որ ըստ նասր էդ-Դին Թուսիի, իլխանության սկզբնական շրջանում թամղան գանձվել է ունեցվածքի 1/240-րդի շափով: Սակայն նույն դարաշրջանի ավելի ուշ ժամանակներում այն կազմել է առևտրական գործարքներից ստացվող եկամտի 5 %-ը¹¹: Ակնհայտ է նաև, որ թամղայի գանձման որոշված շափերն ու նորմերը ես կայուն չեն եղել: Թամղաշինների կամայականությունների, շատ դեպքերում էլ տեղական իշխողների՝ եկամուտների մեծացման նպատակով հարկի նորմերը բազմապատկվել են և ուռճացվել: Դեռևս իլխանության ժամանակաշրջանում, Ղազան խանի օրոք, իշխանությունները բազմիցս ստիպված էին

” الحمد لله قزوینی: نزہة القلوب، ص ۸۹ Գևարուշասկին, իր „Хамдаллах Казвини как источник по социально-экономической истории восточного Закавказья“, — Известия АН СССР. Отделение общественных наук, М., 1937, с. 897 հոգիվածում, քննարկելով Ղազվինի այս առգրքը, իրավացիորեն նշում է, որ 870 թուման և 5000 դինարը պարզ խառն է, հարկի ճիշտ գումարը 87,5 թուման է: Այս գումարի քաշային միավորը հավասար է 4,35 տոննա ոսկու: Տե՛ս B. Spuler, The Mongols in Iran, Berlin, 1955, S. 322.

¹⁰ Այս կապակցությամբ հետաքրքիր է նկատել, որ իլխանության ժամանակաշրջանում Թավրիզից գանձվող թամղայի շափը ամենամեծն է եղել: Այսպես, Ղազան խանի օրոք Իսֆահանից գանձվող թամղան որոշված է եղել 35 թուման, իսկ Շիրազից՝ բնական 450.000 դինար: Տե՛ս ۵۴ ‘۱۳۹ ‘نزهة القلوب، ص ۵۴ Խա մեկ անգամ ես գալիս է ցույց տալու Թավրիզի կարևորագույն դերը միջազգային տարանցիկ առևտրում:

¹¹ Рашид ад-Дин, Переписка, с. 101. Այստեղ պարզորոշ գրված է՝ «Մենք որոշեցինք, որ Իսֆահանի բնակչության պարտավորությունները ղիվանի նախնների առջև կազմում են՝ ցանքսերից՝ 1/10-րդ, թամղայից՝ տասանորդի կեսը: Տե՛ս նաև مکاتبات، ص ۳۲ - ۳۳ رشیدی» Անգրագետաշուով այս հարցին, Օ. էֆենդիևն ու Շ. Ֆարզալիևը, հենվելով նույն աղբյուրի վրա, չգիտես ինչու պնդում են, որ թամղան գանձվում էր գործարքի 10%-ի շափով: Օ. Ա. Эфендиев, Ш. Ф. Фарзалиев, О подати тамга и её значения в городской экономике Азербайджана и сопредельных стран в XV—XVI вв.,—Ближний и Средний Восток: товарно-денежные отношения при феодализме, М., 1980, с. 240.

լինում կարգի հրավիրել թամղաշիներին: Ռաշիդ էդ-Պինն այս կապակցությամբ գրում է. «...թող գրեն տախտակի վրա և յուրաքանչյուր բնակավայրի դարպասների մոտ, որտեղ հատուկ հարկ են վերցնում, իցույց դնեն, որպեսզի, հիմնվելով դրա վրա (դրանք) մուծվեն մաս առ մաս: Թող ոչ ոք նորույթներ և նորահայտ օրենքներ չմտցնի դրանց մեջ, իսկ կապալառուները, այն պատրվակով, թի մենք (Ղադան խանը) բարձրացրել ենք մաքսային հարկերը, թող չգանձեն որոշված մաքսերից ավելի և նորահար օրենքներ չմտցնեն»¹²:

Այս մասին է վկայում նաև Աբդալլահ Ղիյասիի տեղեկությունը Ակկոյունլու Ուղուն Հասանի ձեռնարկումների վերաբերյալ: Նա գրում է. «Ուղուն Հասանը ցանկանում էր վերացնել թամղան իր թագավորության սահմաններում: Սակայն նրա էմիրները չհամաձայնեցին դրա հետ, ուստի այն զեղչելով, դարձրեց 20-ից մեկ դիրհամ, վերցնելով ավելի պակաս, քան նախորդ սուլթաններն էին գանձում»¹³:

Սա նշանակում է, որ շնայած դեռ Ղադան խանի օրոք թամղայի գանձման չափը որոշվել էր 5 %, սակայն հետագայում այն ղզալիսընն բարձրացել էր, և Ուղուն Հասանը ստիպված էր ոչ թի պակսեցնել, այլ վերականգնել նախկին չափը: Դուրանով չհաստատվող, սակայն գործնականում մեծ չափերով գանձվող հարկերի վերացումը մուսուլմանական տերություններում համարվում էր աստվածահաճո գործ: Սակայն դրա իրագործումը այնքան էլ դյուրին չէր, ինչպես դա հերևում է վերը բերված օրինակից: Չնայած Ուղուն Հասանի նման հզոր տիրակալը փորձում էր ամբողջովին վերացնել թամղան, սակայն նրա էմիրների դիմադրությունը, որոնք չէին ցանկանում կորցնել եկամտի այս կարևոր աղբյուրը, ստիպեց նրան բավարարվել միայն որոշ զեղչով:

Առանձին դեպքերում թամղան վերացվում էր ժամանակավորապես, այս կամ այն միջոցառմանը նպաստելու նպատակով: Այսպես, 1487 թ. Ակ-կոյունլու սուլթան Յա'կուրի հրամանով թամղայի և որոշ այլ հարկերի գանձումը արգելվեց Բաղդադի ճանապարհի վրա, որն, ինչպես գրված է հրահանգում, «ամենակարճն է Քա'րե հասնելու համար, և ճանապարհի երկու ուղղություններով էլ թամղայի, բաջի, ռահդարիի, տակաթիի, բախթեբաշիի, սալամիի և այլ հարկերի գանձումը չի թույլա-

¹² Рашид-ад-Дин, Джами ат-таварих, т. III, с. 268, нол. Թարգմ., ՀՎՋ պարսկ. բնագիր:

¹³ V. Minorsky, The Aq-qoyunlu and Land Reforms, — BSOAS, vol. 17, part 1—3, 1955, p. 450.

արվում, և որ հարկահաններն իրավունք չունեն ստուգելու ճանապարհորդների ուղերեւոները և տանելու նրանց մաքսատուն (թամդա-խանա)»¹⁴:

Այս հրամանի նպատակն էր հեշտացնել մուսուլման ուխտավորների ճամփորդությունը Մեքքա՝ Քա'բեի մզկիթը:

Շարիաթով չհիմնավորված հարկերի վերացումը անհրաժեշտություն էր համարվում մահվանից կամ որևէ վտանգավոր ձեռնարկումից առաջ: Այսպես, Բաբուրը, Ռանի հզոր արքա Սանգամի դեմ պատերազմ սկսելուց առաջ հրաման տվեց, որ այլևս թամդա չգանձվի «ոչ քաղաքներում, ոչ գյուղերում, ոչ ճանապարհների վրա, ոչ անցումներում, ոչ գետանցներում, ոչ նավահանգիստներում»¹⁵:

Բավականին հետաքրքիր և կարևոր վկայություններ կան թամդայի և նրա գանձման ձևերի ու շափերի մասին XV—XVI դդ. եվրոպացի ճանապարհորդների մոտ: Հատկապես կարևոր են այն տեղեկությունները, որոնք վկայում են, որ թամդայից ստացված եկամուտներն անցնում են գանձման իրավունքը կապալով վերցրած անձանց, և որ քրիստոնյա առևտրականները վճարում են ապրանքի արժեքի 10 %-ը, իսկ մուսուլմանները՝ 5 %-ը: Տարանցիկ առևտրի համար նախատեսված ապրանքների համար վճարում էին ըստ ապրանքի քաշի:

Ահա թե ինչ է գրում թամդայի և նրա գանձման ձևերի մասին Թավրիզում Անանուն վենետիկցի վաճառականը, որի ճանապարհորդությունը եղել է 1511—1520 թթ.: «Այս քաղաքում, ինչպես նաև ամբողջ Պարսկաստանում մի օրենք կա, որով մի հարկահավաք անուղղակի և ուղղակի տուրքեր է դնում որպես հարկ և մաքս: Նույնպես կա մի վատ սովորություն, որ միշտ գոյություն է ունեցել, յուրաքանչյուր վաճառական, որ շուկայում մի խանութ ունի, վճարում է օրական կամ երկու և կամ վեց սպիտակ (aspril/Asper — արջ), կամ մինչև իսկ մի դուկատ, համապատասխան իր գործին: Յուրաքանչյուր արհեստի վարպետի վրա նույնպես մի վճարում է դրված, համաձայն իր վիճակի: Պոռնիկները նույնպես, որոնք հաճախում են հանրային վայրեր, պարտավորված են վճարել ըստ իրենց գնդեկություն, որքան սիրուն լինեն նրանք, այնքան ավելի պիտի վճարեն. և տվելի վատ, քան այն բոլորը ինչ որ ես հիշատակել եմ այս անիծած, սոսկալի, խայտառակ սովորու-

¹⁴ Persia in A. D. 1773—1490. An abridged translation of Fadhullah b. Ruzbihan Khunji's Tarikh-i 'Alam-Ara-yi Amini, By V. Minorsky, London, 1957, pp. 54—55.

¹⁵ В. В. Бартольд, Соч., т. 4. с. 333.

թյունն է, որի վատ հոտը հասնում է հրկինքը, և հետևյալ պարագայից դուք պիտի խմանաք անիրավությունը, որովհետև այս քաղաքում կա սոդոմական մի վայր ու դպրոց, որտեղ նմանապես հարկ են վճարում համաձայն իրենց գեղեցկություն:

Ամբողջ դրամը, որ նրանք հավաքում են, հարկահավաքի անձնական առավելության համար է, և պրոնիկներին գնացող քրիստոնեյանների ու մահմեդականների միջև ոչ մի խարուխյուն չի գրվում: Այս հարկերից դատ նրանք ունեն սակ (tariff), որ քրիստոնեյանները վճարում են տասը տոկոս ամեն մի առարկայի վրա, որտեղից էլ որ գա: Մուսուլմանները վճարում են ամեն բանի վրա միայն հինգ տոկոս և եթե նրանք Թավրիզում չծախեն և ապրանքները տրանզիտ լինեն, տոկոս չեն վճարում, այլ կշռում են ամբողջ քանակությունը և վճարում են մի երոշ բաժ նրա վրա: ...Այն միջոցին, երբ ևս Թավրիզում էի, Քաբիր Ալի (Capirali) անունով մի մարդ վարած էր այս պաշտոնը և վաթսուն հազար դուկատ եկամուտ ուներ այս հարկերից»¹⁶:

Ժամանակակից աղբյուրները միաբերան վկայում են, որ թամզան վերացվել է Սեֆյան շահ Թահմասպ I-ի կողմից, որը և զնահատվել է որպես հարկային քաղաքականության բնագավառում ձեռնարկված արմատական միջոցառում: Հասան բեկ Ռումլուի վկայությամբ, հիշք 972 (1565 թ.) հրապարակված հրովարտակով Սեֆյան տեղության սահմաններում վերացվում էր թամզան, որից պետությունը տարեկան 30.000 թուման եկամուտ ուներ¹⁷:

Մինչև վերջին ժամանակներս մեր տեղեկություններն այս որոշման մասին սահմանափակված էին հիշյալ և այլ պատմողական աղբյուրների տվյալներով¹⁸: Բայց Թավրիզի համալսարանի գրականության ֆա-

¹⁶ Հովհ. Հակոբյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, էջ 314—315:

¹⁷ حسن روملو، احسن التواريخ، ص ٤٢٨

¹⁸ Թամզայի վերացումն արձագանք է գտել Զաքարիա Քանարեղյու ժամանակագրության մեջ: Տե՛ս Զաքարիա Սարկավազ, Պատմագրություն, հ. I, Վաղարշապատ, 1870, էջ 10, և Հովհաննես Մարեղու ժամանակագրությունում, տե՛ս Մանր ժամանակագրություններ, հատոր 2, էջ 240—241, Հմմտ.՝ Առաքել Դավրիժեցի, Պատմություն, էջ 605—606:

Հետաքրքիր է նաև իտալացի հայտնի ճանապարհորդ Վինչենցո դ'Ալեսանդրիի մեկնարանությունը թամզայի վերացման առնչությամբ: Նա գրում է. «Այս թագավորը (Թահմասպ I-ը—Վ. Փ.) վաճառում է զոհարեղեն և կատարում է ուրիշ առևտրական գործեր. մի փոքր վաճառականի խորամանկությամբ առնում ու ծախում է: Ճշմարիտ է, որ նա վեց տարի առաջ մի վեհանձն գործ կատարեց, բոլորովին ջնջելով ուղեբաժը

կուլտեստի տեղեկագրի վեցերորդ տարվա № 1-ից վերցնելով, զոկտ. Աբգուլ-Հոսեյն Նավաին, շահ Թահմասպ I-ի ժամանակաշրջանի վաղե-
րագրերի 1972 թ. լույս տեսած ժողովածուի մեջ հրատարակել է Թավ-
րիզի մզկիթներից մեկի որմի վրա վիմագիր արձանագրությամբ մեզ
հասած հիշք. 972 թ. շահան ամսի 12-ին (1565 թ. մարտի 15), թամ-
ղայի վերացման կապակցությամբ հրապարակված հրովարտակի տեքս-
տը¹⁹, որը 1970-ական թվականներից սկսած վկայակոչվում է հարցի
ուսումնասիրությամբ զբաղվողների կողմից:

Սակայն, նոր Զուլայի Ս. Ամենափրկիչ վանքի գլխավորում պահպան-
վում է նույն թվականին հրապարակված մի այլ հրովարտակ²⁰, որն
ուղղված լինելով երկրի հյուսիս-արևմտյան շրջանների կառավարողնե-
րին, այլ վայրերի շարքում նաև Զուլայի հարկային պաշտոնյաներին,
կարևոր նշանակություն է ունեցել տեղի հայ առևտրական դասի և ար-
հեստավորության համար և, որպես այդպիսին, պահպանվել է համայն-
քի կողմից մինչև մեծ գաղթն ու գաղթականության հետ բերվել նոր
Զուլա:

Հրովարտակի բովանդակությունը, հիմնականում համապատասխա-
նելով վիմագիր տեքստին, տարբերվում է որոշ մանրամասնությու-
նով, որոնք զգալիորեն նպաստում են հարցի առավել համակողմանի
լուսարանմանը: Ուստի ավելորդ չենք համարում մեջ բերել հրովարտա-
կի ամբողջ բնագիրը՝ թարգմանությամբ:

«Արքայական հրովարտակ հրապարակվեց այն մասին, որ իշխա-
նության ապաստան, ամիր-գլխավ. Շահ-Կուլի Սուլթանը և էմիրություն
ապաստան Շահվերդի-բեկ Սաադուն և Կարախան բեկ Բաջրուդուն,
ղոռչի Հաջի Իլիաս բեկ Թաքալուն և Զուլայի, Նախիջևանի, Գոգչաղան-
գիզի (Գեղարքունիք), Կաղզվանի և Շորադջալի թամղաչիները, ամալա-
ները (գործակալներ) և ֆահլաները (գործակատարներ) իմացած լինեն,

իր թագավորության մեջ, որ ավելի մեծ էր, քան սրե է ուրիշ երկրում, որովհետև նա
առնում է ապրանքի մեկ յոթերորդ մասը, բացի զրանից, ինչ որ առնում են նաև պաշ-
տոնյաները: Սակայն, ասում են, թե մի երազ էր տեսել, հրեշտակները բռնել էին նրա
կոկորդից և ասել, թե վայել է մի թագավորի՝ մականված արդար և Ալիի տնից սերած,
այնքան անառնան շահեր ստանալ, բազմաթիվ ազքստ մարդկանց կործանումով, և
ապա նրան հրամայեցին ազատել ժողովրդին զրանից: Թագավորը պարթևելով, և սոս-
կահար, հրամայեց որ իր թագավորության մեջ բոլոր ուղեբաժները վերացվեն: Տե՛ս
Հովհ. Հակոբյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, էջ 340—341:

¹⁹ ۲۲—۲۳ ص اسناد ' مجموعه صفوی

²⁰ Դիվան նոր Զուլայի Ս. Ամենափրկիչ վանքի, պահպան 6, վավ. 3:

որ Կովի տարվա մեծագոր շա՛բան ամսի 12-ի լույս հինգշաբթի դիշերը (1565 թ. մարտի 15) երազում տեսա փառաբանյալ, մեծագույն բարիք, սուրբ վկա մարգարեն,—թող Աստված օրհնի և պահպանի նրան ու նրա սերունդներին։—Երբ ես նստած էի դեպի ղերլե (աղոթարան) նայող մի դահլիճում, այդ դահլիճի հյուսիսային կողմի պատը ճեղքվեց, և սուրբը դուրս եկավ։ Նա իր օրհնյալ գլխին ունեի նուրբ մետաքսե կտուրից կարմիր, առանց փաթթոցի (թագ)։ Ես մոտեցա և սրբի օրհնյալ ութը համբուրեցի, իսկ սուրբը իր հրաշաձայն լեզվով, բարությամբ իր ծառային ասաց. «Թամղաները, որ բախշել ես, շատ լավ ես արել,—և ապա ասաց, որ երկրի թամղայի մնացորդը ես, որ մնացել է, այն էլ բախշիր։ Հետևյալ երկու խոսքերից մեկն ասաց, քանի որ դա այն սրբի խոսքն է, ես հաստատ չեմ կարող ասել, թե որ մեկն էր։ Կամ ասաց. «Քեզանից գոհ եմ»—կամ «Քեզանից գոհ կլինենք»։ Եվ հետո ասաց, թե օրավուր կյանքդ պետք է երկարի և հարստությունդ ավելանա (իշխանությունդ մեծանա)։ Եվ ես երազում ասացի. «Հրամանը ձերն է», երկրի թամղայի մնացորդն ևս անեծքագրով բախշեցի։

Ուստի, այսպիսով, մեր ապահով երկրների թամղայի մնացորդը, համաձայն այն սրբի հրամանի, բախշեցի և նրա վարձքը տասնչորս անմեղներին նվիրեցի։ Թող Աստծո օրհնությունը նրանց բոլորի վրա լինի։ Իսկ այս նվիրատվության վարձքն էլ նվիրեցի Սահեբ ազ-զամանին, թող Աստված օրհնի նրան և պահպանի։

Անհրաժեշտ է, որ այդ օրից, երբ որ հրովարտակը տեղ հասնի թամղայի, ռահարություն և թախթեբաշիություն²¹ այլ անուններով, լինի դա ճանապարհների վրա և կամ երկրամասի ենթակայություններում, ինչ անվան տակ էլ լինի, թե որպես բուն գումարի և կամ սուրբերի (որսումաթ), մեկ դինար անգամ ոչ մի արարածից չվերցնեն և վերցնողին անեծքի ենթակա ճանաչեն։ Եվ ով որ վերոհիշյալին հակառակ գործի, հավիտյանս անիծյալ կլինի և այնպիսի մի պատիժ կստանա, որ ուրիշների համար դառ լինի։

Գրվեց 972 թվի Կովի տարվա շա՛բան ամսի 12-ին հինգշաբթի օրը (1565 թ. մարտի 15)։

²¹ Վերը նշվել է, որ Մինորսկու հրատարակած Ֆաղուլլահ իրն Ռուզբիհան Խունջիի «Թարիխ-է ալամ արա-յէ Ամինի» ժամանակագրությունում այլ հարկերի շարքում, հիշվում է նաև «բախթեբաշի» կոչված հարկը։ Թվում է, որ սա և հրովարտակում նշվող «թախթեբաշի» կոչված հարկը նույնը պետք է լինեն, և ճիշտ ընթերցումը վերջինն է։

Լուսանցում՝

Հաջորդաբար, այս երազի նկարագրությունը, սրբազան հրովարտակով, մանրամասն արձանագրված, ավելի ընդարձակ ուղարկվում է, որպեսզի քարի վրա փորագրեն և մզկիթներում կանգնեցնեն»:

Այժմ տեսնենք, թե ինչ տարբերություններ կան վիմագիր արձանագրության և Նոր Զուղայի Ս. Ամենափրկիչ վանքի հրովարտակի միջև: Ինչպես վերևում երևաց, հրովարտակի վերջում հրամայված է երազի նկարագրությունը մանրամասն և ավելի ընդարձակ տարբերակով քարի վրա փորագրել և մզկիթներում կանգնեցնել: Եվ իսկապես, վիմագիր արձանագրությունն ավելի մեծ է, ինչպես նաև կան որոշ ոճական տարբերություններ: Մասնավորապես, զգալի տեղ է գրավում Թաճմասպի տիտղոսների շարքը, ավելի մանրամասն է նկարագրված «սրբի» երևալու տեսարանը և նրա արտաքինը: Վիմագիր արձանագրության կարևոր տարբերությունն այն է, որ այստեղ թամղայի վերացման հրամանը տրված է ըստ երկրամասերի: Արձանագրության մեջ ասված է, որ Աղերբաջանի, Իրաքի (Պարսկական Իրաք), Ֆարսի, Խորասանի, Շիրվանի և Գիլանի երկրամասերի ոսկու և արծաթի գրամատները թամղան, որ դեռ չի վերացվել, անեծքագրով վերացվում է:

Նույն՝ 1565 թ. մեկ այլ հրովարտակ, որ վերաբերում է նախնականի գրամատան թամղայի ղեղճմանը, հրատարակել է գերմանացի արևելագետ Հ. Հորստը²²: Նրա հրատարակած հրովարտակի բնագիրը նույնպես գտնվում է Նոր Զուղայում, Ս. Ամենափրկիչ վանքի թանգարանում և պահվում է 163 համարի տակ: Հ. Հորստի վերծանության մեջ նկատվում են որոշ վրիպումներ: Էական նշանակություն ունի հատկապես բնագրի ۸۰۷۵ (մնացորդ) բառի սխալ ۸۰۷۵ (կես) ընթերցումը: Հրովարտակում կարդում ենք. «ուստի 972 թ. Կովի տարվա շաբաթի 12-ից, երբ ժամանակի տիրոջը, թող Աստծո օրհնությունը նրա վրա լինի, երազում տեսա և հրամայեց, որ թամղայի մնացորդն էլ բախշեմ, երկրի բոլոր փողերանոցների թամղան ևս բախշեցի»: Մինչդեռ Հ. Հորստի վերծանության մեջ ստացվել է «թամղայի կեսն էլ բախշեցի» որով աղավաղվել է հրովարտակի իմաստը²³: Այս հրովարտակը կարևոր

²² Zwei Erlasse Sah Tahmasps I, von Heribert Horst, — ZDMG, Bd. 110, H. 2, 1961, S. 301—307.

²³ Նույն տեղում, էջ 302: Զուղահեռ գերմաներեն թարգմանության մեջ՝ «Մենք կոչարության թամղայի կիսը նվիրել ենք Հուսեյնին (»)», էջ 303:

Ինչպես երևում է, Հորստը, չճշաձ կասկածելով, սակայն հրովարտակի «սաճեր աղ-դաման» տերմինի տակ հասկացել է Ալիի որդի Հուսեյնին, իսկ վիմագիր արձա-

է նաև այն տեսակետից, որ, ինչպես պարզվում է, փողերանոցներից գանձվող հարկը նույնպես համարվել է թամղա և զեղջվել:

Վիմագիր արձանագրության մեջ ասվում է, որ ինչպես ամբողջ երկրի, այնպես էլ Թավրիդի և այնտեղից դեպի էրզրում և Արակ (Պարսկական Իրաք) տանող առևտրական ճանապարհների թամղան, որ տարեկան ընդհանուր գումարով հավասար է 3875 թումանի և ութ հարյուր դինարի, նույնպես վերացվում է²⁴: Այս փաստը գալիս է մի ավել-լորդ անգամ ևս հաստատելու էրզրումի վրայով անցնող և դեպի Հալեպ կամ Զմյուռնիա գնացող միջազգային տարանցիկ առևտրի մայրուղիների կարևոր նշանակությունը: Միևնույն ժամանակ, նոր Զուղայի Ս. Ամինափեր-կիչ վանքի հրովարտակում Զուղայի, Նախիջևանի, Գեղարքունիքի, Կաղզը-վանի և Շորագչալի առանձնահատուկ նշումը հաստատում է, որ այս վայ-րերը գտնվում էին առևտրական ճանապարհների վրա, որոնցից Զուղան, Նախիջևանը և Կաղզվանը՝ Թավրիդ-Զմյուռնիա միջազգային տարանցիկ առևտրի մայրուղու, Գեղարքունիքը՝ այսպես կոչված «Վրաստանի ճա-նապարհի», իսկ Շորագչալը՝ Երևանից Կարս գնացող և Հասան-Ղալա-յում վերոհիշյալ գլխավոր մայրուղուն միացող ճանապարհի վրա:

Ինչպես երևում է հրովարտակի տեքստից, Թահմասպի գերբնական երազի ժամանակ «իմամ Մեհգին» նրան ասել է. «Թամղաները, որ բախ-շել ևս, շատ լավ ևս արել, երկրի թամղայի մնացորդը ևս, որ մնացել է, այն ևս բախշիր»: Եվ Թահմասպն է, հենվելով «սրբի» խոսքերի վրա, ասում է. «Հրամանը ձերն է, երկրի թամղայի մնացորդը ևս անկեքա-գրով բախշեցի»:

Այս տողերը հիմք են տվել Օ. էֆենդիևին և Շ. Ֆարգալիևին անվե-րապահորեն ընդունելու, որ այս հրովարտակից առաջ եղել է մեկ ուրի-շը, որով վերացվել է թամղայի կեսը, այսինքն այս դեպքում խոսքը գնում է մնացած կեսի վերացման մասին, որին հեղինակները ցավով ավելացնում են, որ ոչ մի տեղեկություն չկա առաջին բարեփոխման

նադրության մեջ հանդիպող նույն տերմինը Օ. էֆենդիևի և Շ. Ֆարգալիևի ընկալել են որպես Ալիի տիտղոսներից մեկը: Տե՛ս Օ. Эфендиев, Ш. Фарзалиев, О подати тамга..., с. 241. Հանրահայտ է, որ «սահր աղ-գաման» (ժամանակի տեր) տերմինի տակ չիա վարչապետությունը հասկանում է տասներկուերորդ՝ «թաքնված» իմամ Մեհ-գին: Տե՛ս А. Магго, Ислам, М., 1963, с. 145. Ասենք նաև, որ Շարաֆ խան Բիթ-լիսին ուղղակի գրում է, թե շահ Թահմասպը երազում ասել է «իմամ Մեհգին»:

شرف خان بدليسی، شرف نامه، ص ۲۲۵-۲۲۶

شاه طهماسب صفوی، مجموعه اسناد، ص ۲۳

ժամանակի մասին²⁵, նման կարծիքն, անշուշտ, զուրկ չէ տրամաբանությունից: Սակայն, ինչպես երևում է այդ մասին դեռևս գրավոր կարգադրություն չի եղել: Համենայն դեպս այդպիսի կարգադրության մասին որևէ տեղեկություն չկա: Ե՛վ Շարաֆ խան Բիթլիսին, և՛ Հասան բեկ Ռումլուն, և՛ Իսքանդար Մունշին մանրամասն խոսում են Թահմասպ 1-ի այս բարեփոխման մասին՝ նշելով միայն վերը մեջ բերված հրովարտակի տարեթիվն ու ամսաթիվը: Հայտնի է, որ նման բարեփոխումներն իրականացվում էին շահական հրովարտակներով, իսկ այլ, կամ նույն թվականով մեզ ուրիշ հրովարտակ հայտնի չէ: Պարզ է նաև, որ թամղայի վերացման նախաձեռնությունը վերագրելով «իմամ Մահդին», Թահմասպը, այդ որոշումը սրբազրեկով, դարձնում է անառարկելի: Հավանաբար, մինչև հրովարտակի հրապարակումը, Թահմասպը թամղայի վերացման ինչ-որ փորձեր ձեռնարկելով, հանդիպել է արքունի վերնախավի և թամղաշիների դիմադրությանը, որպիսի իրավիճակ, ինչպես տեսանք, ստեղծվել էր նաև Ուզուն Հասանի օրոք: Եվ ահա ծրագրային իր երազով Թահմասպը փորձել է կանխել դիմադրությունը և իրագործել տեղության համար կարևոր նշանակություն ունեցող և երկրի տնտեսական զարգացմանը նպաստող միջոցառումը:

Համաձայն հրովարտակի արգելվում էր ոչ միայն թամղայի բուն գումարների և մնացորդի դանձումը, այլև, այսպես կոչված, ռըսումաթինը: Ռասմ կամ ռըսումաթ (կարգ, սովորույթ) էին կոչվում այն տուրքերը, որոնք գանձվում էին սրպես հավելյալ ռոճիկ պետական բարձրաստիճան ու կրտսեր պաշտոնեության օգտին, որոնցից էին սադրի, վեղիրի, դարուղայի, ֆինանսական և հարկային պաշտոնյաների օգտին գանձվող ռամսերը²⁶:

Հետաքրքիր է նաև այն փաստը, որ, Իսքանդար Մունշիի վկայությամբ, այս հարկերը վերացվել են առաջին հերթին այն շրջաններում, որոնց բնակչության մեծամասնությունը շիա էր²⁷:

²⁵ О подати тамга..., с. 241. Մեզ թվում է, որ գրելով «առաջին բարեփոխման» ժամանակ թամղայի կեսի վերացման մասին, հեղինակները շփոթմունքի մեջ են ընկել Հ. Հորատի հրապարակման պատճառով, քանի որ վիմագիր տեքստում, որը հիմք է հանդիսանում իրենց ուսումնասիրության համար, «կես» բառ ընդհանրապես գոյություն չունի:

²⁶ И. П. Петрушевский, Очерки по истории..., с. 297; А. Д. Папазян, Аграрные отношения..., с. 245.

²⁷ اسکندر منشی، تاریخ ... ، جلد اول ، ص ۱۲۳

Սեֆյանների պետական բյուջեում թամղայի տարեկան ընդհանուր գումարը նախապես որոշված և կարևոր մասերից է եղել²⁸։ Կապալով տրվել է ոչ միայն մաքսատներից և ճանապարհապաշտպան կետերից (ռահգարխանա), այլև փողերանոցներից (զառաբխանա) թամղայի գանձման իրավունքը։ Շատ վայրերում, հատկապես Արևելյան Հայաստանի քաղաքներում այս պաշտոնները գերազանցապես գրավում էին հայ խոջաները²⁹։

Որոշ դեպքերում թամղա կամ հոգնակի թամղավաթ հավաքական հարկային տերմինի տակ հասկացվել են մի շարք տուրքեր, որոնք գանձվել են տարբեր անունների տակ, ինչպես օրինակ ռահգարի, բաջ, Սթախթերաշի և այլն³⁰։

Որոնք էին 1565 թ. այս բարեփոխման զրդապատճառները 1555 թ. թուրքերի հետ հաշտության կնքելուց հետո Թահմասպ I-ը փորձում էր վերականգնել պետության քայքայված տնտեսությունը և զարկ տալ առևտրին ու արհեստագործությանը, որոնց զարգացմանը մեծ շափով խանգարում էր թամղան՝ առևտրա-արհեստագործական ծանր հարկը։ Հաշկական տղբյուրների խիստ թերի տվյալներով, միայն Հայաստանի քաղաքներում կային շուրջ երեք տասնյակ տարբեր մասնաճյուղերի արհեստավորներ՝ աղեգործ, արծաթագործ, բրուտ, զգակկար, դաբաղ, դանակագործ, դարբին, դերձակ, խաղաղ, կերպասագործ, կոշկակար, կտավագործ, հյուան, ճոն, պաշտառ, ոսկերիչ, ջուլհակ, բարգործ և այլն³¹։ Կարելի է պատկերացնել, թե միայն արհեստագործներից գանձվող թամղան և նրա անվան տակ թուլլատրվող շարաշահումները ինչ չափերի են հասել։ Էլ չենք խոսում առևտրական խավերից գանձվող հսկայական գումարների մասին։

Ավելի դժվար է զնահատել այս բարեփոխման հետևանքները։ Օ. էֆենդիեն ու Շ. Ֆարզալիևը իրենց հոդվածում այսպես են գրում. «Թամղայի՝ գանձարանի եկամուտների այս կարևոր հոդվածի վերացումը հարկադրված քայլ էր կենտրոնական կառավարության կողմից՝ զրդված դասակարգային հակասությունների սրմամբ և քաղաքային կյանքի, արհեստների և միջազգային առևտրի զարգացման հետամտու-

²⁸ حسن روملو ، احسن التواريخ ، ص ٤٢٨

²⁹ Պաֆաֆա Ագուլցի, էջ 99: Ժե դարի հայերեն ձեռագրերի հիշատակարաններ, մասն երկրորդ (1451—1480 թթ.) կազմեց Լ. Ս. Խաչիկյան, Երևան, 1958, էջ 130:

³⁰ Դիվան Նոր Զուղայի Ս. Ամենափրկիչ վանքի, պահ. 6, վավ. 3:

³¹ Հայ ժողովրդի պատմություն, հ. IV, Երևան, 1972, էջ 70—71:

թյամբ»³²։ Մի կողմ թողնելով դասակարգային հակասությունների սրբման մասին հնաոճ արտահայտությունը, տեսնում ենք, որ հեղինակները՝ բավականին ճիշտ ձևակերպելով թամղայի վերացման զրդադատաճառները, խուսափում են տալ զրա հետևանքների գնահատականը։ Թվում է, որ միանշանակ պատասխան տալ այս հարցին հնարավոր էլ չէ։ Բանն այն է, որ այս բարեփոխությունից շատ շանցած նորից վերսկսվեցին թուրքիրանական ավերիչ պատերազմները, որոնց պայմաններում խոսել առևտրի և արհեստագործության վերելքի մասին անհնար է։ Սակայն արդեն XVII դարում, 1639 թ. Կասր-է Շիրինի պայմանագրից հետո առևտուրը, մասնավորապես արտաքին ու տարանցիկ առևտուրը, և արհեստագործությունը զգալի վերելք են ապրում շնորհիվ համեմատաբար երկարատև խաղաղության ընձեռած պայմանների։ Պետք է ենթադրել, որ այս բանում իր դերն է խաղում նաև առևտրա-արհեստագործական ծանր հարկի՝ թամղայի բացակայությունը։ Իսկ թե ինչ ձևով է իրագործվել Թահմասպ I-ի հրամանը թամղայի վերացման մասին, կարելի է դատել Հասան բեկի Ռումլուի և Իսթանդար Մունշիի ժամանակագրություններում տեղ գտած հետևյալ բեյթից՝

اثر نمائد ز تمغا بخیر از آن داغی
که در دروزه تمغای از داغ تمغاست

Մի հետք անգամ չմնաց թամղայից այսուհետ,
Բացի թամղայի այրուցից, որ մնաց թամղաչու սրտում³³։

Իսկապես, հետագայում թամղայի փոխարեն հանդիպում են այլ՝ ավելի մեղմ առևտրական և արհեստագործական հարկատեսակներ³⁴։

2. Ռ. Ա. Հ. Դ. Ա. Ր. Ի

Պատմական սկզբնաղբյուրները (փաստագրական և պատմողական աղբյուրներ, կլորոպական ճանապարհորդների, առևտրականների ու միսիոներների ուղեգրություններ, արևմտասելրոպական առևտրական ըն-

³² О. Эфендиев..., О подати тамга..., с. 242.

³³ حسن روملو، احسن التواريخ، ص ٤٢٨، 'اسکندر منشی'، تاریخ... ص ١٢٣

³⁴ Tadhkirat al-Muluk. A Manual of Safavid Administration, p. 81, 83, անգլ. Թարգմ. 77 a, 81 a, պարսկ. բնաղիր, 148, 180 ծանոթագրություններ

կերությունների գործակալների հաշվետվություններ, հայ առևտրականների առևտրական օրագրեր և այլն) համարյա միաբերան վկայում են, որ առևտրի իրականացումը Սեֆյան պետության տարածքով անցնող ջամաքային քարավանային ուղիներով XVII դ. գտնվել է բավականին բարձր մակարդակի վրա, մանավանդ, եթե այն համեմատելու լինենք Օսմանյան կայսրության հետ: Սկսած Աբաս I-ի ժամանակներից և ամբողջ XVII դ. ընթացքում ճանապարհորդները հաղորդում են, որ պայմանները Իրանի քարավանային ուղիների վրա բարենպաստ են: Օրինակ՝ 1609 թ. կարմեյլյան միսիոներներ Ռեդեմպտը և Բենինուսը, Թուրքիայից առևտրական քարավանի հետ անցնելով Իրանի սահմանը հայտնում են, որ ուղեկից «մուսուլմաններն իրենց գոհունակությունն էին հայտնում, որ գտնվում են պարսկական հողում, որտեղ գողերը հետապնդվում են»¹: 1612 թ. անգլիացի ճանապարհորդ Ռոբերտ Քովերտը գրում է. «...և այնտեղ (Իրանում—Վ. Փ.) մարդ կարող է ճամփորդել՝ առանց վախենալու թալանվելուց, քանի որ այնտեղ գողի մասին լսելը համարվում է տարօրինակ բան»²: Արևելքի երկրներում երկար տարիներ ճամփորդելուց հետո ֆրանսիացի հայտնի ճանապարհորդ և վաճառական Ժան Բատիստ Տավերնիեն, որն, անկասկած, մնացած բոլոր եվրոպացի ճանապարհորդներից և առևտրականներից ավելի լավ էր ճանաչում Մերձավոր Արևելքի քարավանային ուղիները, նշում է. «Ամբողջ Պարսկաստանով մեկ իրագործվում է ճանապարհների ապահովության գերազանց կարգ ու կանոն»³:

Սակայն, եթե հիմնվելու լինենք միայն եվրոպացի ճանապարհորդների, առևտրականների ու միսիոներների հաղորդումների վրա, այն պատկերը կստացվի, որ Սեֆյան պետության քարավանային ճանապարհների վրա տիրում էր բացարձակ կարգ ու կանոն և ապահովություն: Իրականում իրադրությունն այսպիսին չէր և չէր էլ կարող լինել: Արդեն նշել ենք, որ քարավանային առևտրի կազմակերպումը Իրանում գտնվում էր բարձր մակարդակի վրա, եթե այն համեմատելու լինենք Օսմանյան կայսրության հետ: Եվ հենց այս հանգամանքը նկատի ունեն եվրոպացի ճանապարհորդներն ու առևտրականները, խոսելով

¹ A Chronicle of the Carmelits..., vol. 1, p. 174.

² The Travels of Captain Robert Coverte, p. 84.

³ Tavernier, t. 1, p. 683: Փաստորեն նույն բանն էր կրկնում նաև ֆրանսիական Արևելա-հնդկական ընկերության գործակալ Անդրե Դոլլե-Դեսլանդը, գրելով՝ «Ճանապարհների ապահովությունը, հատկապես գլխավոր ճանապարհներինը, զարմանալի է»:
St^e André Daulhier-Deslandes, The Beauties of Persia, Cambridge, 1927, p. 7.

Սեֆյան պետության քարավանային ուղիների տպահով լինելու մասին: Նույն եվրոպական աղբյուրները, ինչպես նաև նրանց ժամանակակից արևելյան պատմողական աղբյուրները բազմաթիվ փաստեր են հաղորդում այն մասին, թե ինչ աստիճանի անապահով և վատնգավոր էին օսմանյան Թուրքիայի տարածքով անցնող միջազգային տարանցիկ առևտրի քարավանային մայրուղիները: Տավերնիեն այս ճանապարհների մասին գրում է. «Ամբողջ Թուրքիան լի է ավազակներով, որոնք թափառում են մեծ ավազակախմբերով և դարանում առևտրականներին ճանապարհների վրա, թալանում են և շատ դեպքերում էլ սպանում»⁴: Սակայն առևտրականների կյանքն ու ունեցվածքը վտանգվում էր ոչ միայն ավազակների կողմից: Նույն թալանչիական վերարերմունքն ունեին առևտրական քարավանների նկատմամբ նաև տեղական իշխանությունները: Շատ դեպքերում նույնիսկ դժվար է տարբերակել, թե ովքեր էին ավելի մեծ վտանգ ներկայացնում, ավազակները, թե տեղական մանր իշխողները: Հաճախ էր պատահում, որ որևէ բնյի կամ ազգյի մարդկանցից մի քանի հարյուր հոգի բարձրանում էին լեռները, քաշվում անտառները և հարձակվում առևտրական քարավանների և ուղևորների վրա⁵: Առաքել Դավրիժեցին հաղարդում է, թե ինչպես էր գրումի Աբազա փաշան խաբեությունը բազմաթիվ առևտրական քարավաններ հավաքելով քաղաքում, թալանել է դրանք»⁶: Իսկ Գրիգոր Դարանազցին ավելացնում է, որ նա (Աբազա փաշան) 1624 թ. Ստամբուլից վերադարձող յոթ հարյուր ջուղայեցի վաճառականների կողոպտելուց հետո ասում է նրանց. «Ինձ շատ պիտոյ է քան ձեզ, գնացե՛ք չոր վաստակեցե՛ք»⁷: Առաքել Դավրիժեցու վկայությամբ Վանի նահանգում գտնվող եռշարա բերդի կառավարիչ Սուլեյման բեյը այն քարավանները «որ ի Վանայ գնային ի Թարվեզ և ի Թարվիզու ի Վան... զկարաւանաց բեռինսն բռնութիամբ բանայր և որ ինչ իրաց և հաւանէր, սուղ ինչ գին ձգեր ի վերայ տիրոջն և կորզեալ ի տիրոջն յինքն առնոյր զինչ, և պատճառէր թէ գնով զնկցի»⁸:

Վիլայեթների կուսակալները, փոխանակ հետևելու, որ տպահովվի առևտրական քարավանների անվտանգ երթևեկը, իրենք էին միաբան-

⁴ Tavernier, t. 1, p. 2.

⁵ Ricaut, Histoire de l'Etat présent de l'Empire Ottoman, Paris, 1670, p. 29. (Ըստ՝ Շ. Անասյան, XVII դ. տղատաղրական շարժումները..., էջ 69):

⁶ Առաքել Դավրիժեցի, էջ 573:

⁷ Գրիգոր Դարանազցի, էջ 223:

⁸ Առաքել Դավրիժեցի, էջ 494:

վում ավաղականների հետ և թույլ տալիս, որ քարավանները կողոպտվեն առևտրական ճանապարհների վրա, ավարը կիսելու պայմանով, իսկ փոքր կողոպուտներից որոշ տուրք էին վանձում⁹։ Քրիստոնյա և հրեա վաճառականներին ստիպում էին յուրաքանչյուր քաղաքում խաբաջ (գլխահարկ) վճարել, շնայած օրենքով տարեկան մեկ անգամ և միայն մեկ վայրում այն պետք է վճարվեր¹⁰։ Իսկ Ֆրանսիացի ճանապարհորդ Պուլլեի վկայությամբ, ոչ մուսուլման վաճառականները խաբաջ էին վճարում ամեն մի նահանգում¹¹։ Հաճախ էր պատահում, որ վիլայեթների կուսակալները կշիռներն ու չափերը կամայականորեն փոխում էին և այդ պատրվակով առևտրականներից խոշոր գումարների կորզում¹²։ Հետաքրքիր է Առաքել Դավրիժեցու հաղորդումը կայսրության պաշտոնյա Չոմարի մասին, որին Բ. Դուռը զրկել էր փաշայությունից։ Վերջինս, ապստամբելով, Բուրսայի և Անկյուրիայի շրջակայքում իր շուրջն է հավաքում «արք սրիկայք և ելուզակք, որք էին ամենեքեան զողք և առաջակք» և «իջանէր ի լեռնէն՝ և դարանամուտ լիներ ի վերայ ճանապարհաց՝ երթևեկ կարաւանաց և ի վերայ բախեալ՝ զորս կոտորէր, և զորս փախստական առնէր, և զոսկի և զարծաթ և այլ զորս ինչ և կամէր առեալ զնայր։ Եւ ոչ թէ ի սակաւ աուրս և ծածուկ զայր առնէր, ալ յայտնի և համարձակ և ի բազում աուրս, այնքան մինչ զի երթևեկութիւն ճանապարհաց խափանեցաւ»¹³։ Առևտուրը մեծ չափով վնասվում էր նաև մանր իշխողների այլ կամայականությունների պատճառով։ Շատ դեպքերում վերջիններս արգելում էին ամենատարբեր ապրանքների մուտքն այս կամ այն քաղաք՝ կաշառք ստանալու ակնկալիքով։ Որոշ դեպքերում էլ գնում էին առևտրական քարավանի ամբողջ ապրանքը և հետո իրացնում բնակչության վրա՝ ուռճացված արժեքով¹⁴։

Հատկապես վտանգավոր էին այն ճանապարհները, որոնք անցնում էին Օսմանյան կայսրության քրդաբնակ շրջաններով։ Ինչպես իրավացիորեն նկատել է Մ. Կ. Զուլալյանը, առևտրի իրացման կարևոր խոշընդոտներից մեկն էլ Փոքր Ասիայի տարբեր մասերում և, մասնավորապես, արևմտահայ գոյակներում առաջացած քրդական զերերեյու-

⁹ Michel Febure, L'Etat présent de la Turquie, pp. 159—160.

¹⁰ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 154։

¹¹ Poulet, Nouvelles relation du Levant, p. 56.

¹² Michel Febure, L'Etat présent..., p. 161.

¹³ Առաքել Դավրիժեցի, էջ 496։

¹⁴ U. Heyd, Ottoman Documents on Palestine. 1552—1615, Oxford, 1960, pp. 128—129.

թյուններն էին, որոնց ստեղծած քառսի և անիշխանության պայմաններում բազմաթիվ առևտրական կենտրոններ ոչ միայն առևտրական աշխուժություն չեն ապրել, այլև, ընդհակառակը, անկման մեջ են եղել¹⁵։ Քրդական ավազակախմբերը այնքան շատ էին և նրանց հարձակումներն առևտրական բարավանների վրա այնքան սովորական էին, որ շատ ճանապարհորդներ քրդաբնակ շրջաններն անվանում էին ուղղակի «գողերի երկիր»։ Օրինակ՝ անգլիացի ճանապարհորդ Պարրին գրում էր, «...քրդերի երկիրը, որ եթե թարգմանենք, կլինի գողերի երկիր։ Որտեղի մարդիկ բոլորը միասին հավիած են գողության»¹⁶։ Քրդական ավազակախմբերի մասին ուշագրավ տեղեկություններ է հաղորդում նաև Գրիգոր Դարանաղցին։ Խոսելով Հալեպ-Թավրիզ առևտրական մայրուղու վրա գտնվող իր հայրենի Կամախ քաղաքի շրջակայքում գործող ավազակախմբերի մասին, նա գրում է. «...են ամենեքեան գեղք և և աւազակք»¹⁷։ Նկարագրելով 1595 թ. նրանց կատարած թալանը և ավերածությունները, գրում է. «...և զճանապարհորդացն առնէին զվնասն»¹⁸։ Կամ 1608 թ. նույն Կամախի շրջակայքում գործող մի այլ բրդական ավազակախմբի վերաբերյալ. «...և նախ զԿամախոյ ալայի պէկէն սպանեց... և ահ նորա զողացոյց զբաղում գաւառս և զճանապարհորդան»¹⁹։ Սրա հետ մեկտեղ, բավականին զժվար է տարբերակել, թե այս կամ այն քուրդ բեյը ավազակ էր, թե մաքսահավաք։ Օրինակ՝ Նուշարի բեյը, որի ենթակայության տակ էր գտնվում Թավրիզ-Հալեպ առևտրական մայրուղու համապատասխան հատվածը, բացի սահմանված մաքսից պահանջում էր, որ իրեն որևէ նվեր տրվի։ Եվ եթե առևտրականները հրաժարվում էին նրա այդ պահանջը կատարել, ապա ինքն անձամբ գալիս էր և կորզում որևէ արժեքավոր ապրանք։ Այս ձևով 1676 թ. Տավրենիեն կորցրել է մեկ ուղտաբեռ անգլիական կտորեղեն և երկու ուղտաբեռ մթերք²⁰։

Պատահում էր այնպես, որ որոշ ժամանակահատվածում բոլոր կարևոր ճանապարհները գտնվում էին մի որևէ ցեղի ենթակայության և հսկողության ներքո, իսկ մի ուրիշ ժամանակահատվածում տիրում էր բացարձակ անիշխանություն, որի ընթացքում հակառակորդ ցեղախմբ-

¹⁵ Տե՛ս Մ. Զուլայան, Արեմոյան Հայաստանը XVI—XVIII դդ., էջ 243։

¹⁶ D. Ross. Sir Anthony Stirling and his Persian Adventure, London, 1933, p. 115.

¹⁷ Գրիգոր Դարանաղցի, էջ 32։

¹⁸ Նույն տեղում, էջ 33։

¹⁹ Նույն տեղում, էջ 34։

²⁰ Tavernier, t. I, p. 308.

քերը կովում էին միմյանց դեմ, յուրաքանչյուրը փորձելով իրենց հերթին հնարավորին չափ շատ բան կորզել վաճառականներից: Նման պայմաններում, եթե առևտրական քարավաններն իրենց ճանապարհին հանդիպեին որևէ ցեղապետի իր ավազակախմբի հետ, ապա այդ հանդիպումը կարող էր ավարտվել մեծ դժբախտությամբ: Սակայն այլ պարագաներում հնարավոր էր լինում դուրս պրծնել առանց նույնիսկ որևէ մաքս վճարելու: Նման պայմանները ստիպում էին վաճառականներին ուղիներ փնտրել առևտուրն ապահով իրականացնելու համար և շատ դեպքերում նախապես պայմանավորվել այս կամ այն ցեղի ներկայացուցչի հետ, որոնց զբաղեցրած տարածքով պետք է անցնել առևտրական քարավանը, վճարելով բավականին մեծ գումարներ²¹:

Նմանաբնույթ հաղորդումներն ու տեղեկությունները օսմանյան Թուրքիայի տարածքով անցնող առևտրական ճանապարհների վերաբերյալ բավական շատ են²², սակայն կարծում ենք, որ բերվածը միանգամայն բավական է համոզվելու համար, որ համեմատած այս խիստ անապահով վիճակի հետ, Սեֆյան պետության նիթակայությունը տակ գտնվող քարավանային ուղիները ճանապարհորդներին և առևտրականներին պետք է թվային հանգիստ և ապահով:

Սեֆյան իրանում առևտրական ճանապարհների ապահովությանը հետևում էին ճանապարհապաշտպան պաշտոնյաները (ռահդարներ)²³: Ճանապարհապաշտպան ուղեկալները (ռահդարխան) տեղակայվում էին քարավանային ուղիների որոշակի կետերում, հիմնականում մեծ ու փոքր վարչական կենտրոններում, ինչպես նաև կամուրջների, վտանգավոր լեռնանցքների և այլ կարևոր կետերի մոտ: Սովորաբար այս ուղեկալները գտնվում էին միմյանցից այնպիսի հեռավորության վրա, որ հնարավոր լիներ հետևել ճանապարհի վրա գտնվող քարավանների շնթացքին և, անհրաժեշտության դեպքում, շտապ լուր հասցվեր հաջորդ ուղեկալին²⁴: Վաճառականներն ու ճանապարհորդները ռահդարներին պարտավոր էին վճարել հատուկ տուրք (վջուհ) համաձայն սահմանված սակի՝ ըստ այս կամ այն գրաստի. բեռի և ապրանքի տեսակի: Մինչև XVII դարի վերջերը այս գումարները բավականին փոքր էին, սակայն

²¹ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 62—63:

²² Տե՛ս Զաֆարիա Ագուլեցի, էջ 35, 45, 47, 71—72 և այլն:

²³ «پاستانی پاریزی» سیاست و اقتصاد عصر صفوی، تهران، ۱۳۴۸

²⁴ Tavernier, t. I, pp. 679—684.

դարի վերջերին հարկը զգալիորեն մեծացել էր և դարձել Սեֆյան պետության բյուջեի լրացման կարևոր և բաղկացուցիչ մասը²⁵։ Այն դեպքերում, երբ ճանապարհորդներն ու առևտրականները այնուամենայնիվ հարձակման էին ենթարկվում ավազակների կողմից, տեղական իշխանությունները պարտավոր էին կամ գտնել և վերադարձնել թալանված ապրանքները, կամ էլ վճարել դրանց գինը համաձայն առևտրականի հաշվեմատյանում նշված գների²⁶։ Անգլիական և հոլանդական Արևելահնդկական ընկերություններն ազատված էին այս տուրքերից²⁷։

Անժխտելի է, որ Աբաս I-ի ստեղծած ռազդարության ինստիտուտն իր ժամանակի համար համեմատաբար ապահով պայմաններ էր ստեղծել երթևեկող առևտրական քարավանների համար։ Իհարկե, լիովին վերացնել առևտրական մեծ ճանապարհների վրայի ավազակություններն ու կողոպուտը այնքան էլ հեշտ գործ չէր²⁸։ Սակայն, առևտրականներին Սեֆյան պետության տարածքում ավելի շատ նեղում էին ոչ թե ավազակային հարձակումները, այլ հենց ռազդարների կամայականությունները։ Սեֆյան Իրանում գոյություն ունեցող ռազդարության կապակի համակարգն ինքնին ստեղծում էր այնպիսի իրավիճակ, որ ռազդարության իրավունքը կապալով վերցրած անձինք, փաստորեն, առևտրականներից գանձում էին այնքան, որքան իրենք էին նպատակահարմար գտնում, առանց հաշվի առնելու նախապես հաստատված սակը, և մեծապես շահվում էին։ Շատ դեպքերում ռազդարները հարկ էին գանձում նույնիսկ ոչ հարկատու անձանցից։ Այսպես, օրինակ, համաձայն Աբաս I-ի հրովարտակներից մեկի, ռազդարներին ցուցում էր տրվում, որ նրանք հարկ չպահանջեն էջմիածնի նվիրակներից²⁹։ Ուշագրավ է նաև, որ տեղական իշխողները կարող էին բարձրացնել կամ, ընդհակառակը, իջեցնել հարկի չափերը։ Զաքարիա Քանաքեռցին, պատմելով Երևանի կոստումը խանի մասին, հաղորդում է, որ վերջինս նույնիսկ վերացրել էր ռազդարության համար գանձվող հարկը³⁰։ Ուրիշ տեղում, խոսելով Երևվանի մեկ այլ խանի՝ Մահմեդի մասին, Քանաքեռցին հայտնում է, որ սա նորից կիրառություն մեջ մտցրեց այդ հարկը³¹։ Այս կապակցու-

²⁵ *Tathkirat al-Muluk*, p. 187.

²⁶ *Tavernier*, t. I, p. 685. Տե՛ս նաև՝ *John Fryer*, vol. II, p. 205.

²⁷ *Tavernier*, t. I, p. 685.

²⁸ Տե՛ս Զաքարիա Ազուլեյի, էջ 72։

²⁹ Տե՛ս Սիմեոն Սրեանցի, «Զամբու», էջ 214։

³⁰ Տե՛ս Զաքարիա Սարկավազ, հ. Երկրորդ, էջ 39։

³¹ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 44։

թյամբ նորից հիշենք Զաքարիա Ագուլեցու հաղորդած տեղեկությունը իր եղբայր Շմավոնի մասին. «...համ զառաֆխանէն, համ ըռախարխանէն (Երեւանի—Վ. Փ.) ստրայ ձեռացն էր. շատ շատ շահավէտ էր վաճառականի, որ առուտրի»³²:

Նման պայմաններում առևտրականներին մնում էր կամ հարմարվել այս իրավիճակի հետ, կամ էլ դիմել ավելի բարձր ինստանցիաների՝ ռազդարներին կարգի հրավիրելու համար: Անշափ հետաքրքիր նյութ են տալիս այս կապակցությամբ Նոր Զուղայի Ս. Ամենափրկիչ վանքի արխիվում պահվող մի ամբողջ շարք շահական հրովարտականք՝ հրապարակված ի պատասխան հայ առևտրականների դիմումների, որոնք բողոքել են ռազդարների կամայականությունների դեմ: Այս բնույթի հրովարտականքի թիվը տասից ավելի է, որոնք տրված են Սեֆյան շահ Սաֆիի և Աբաս I-ի կողմից³³: Քանի որ դրանք բոլորն էլ տրաֆարետային ձև ունեն և, փաստորեն, կրկնում են միմյանց, որպես նմուշ տալիս ենք դրանցից մեկի թարգմանությունը: Այս հրովարտակիր հրապարակվել է շահ Սաֆիի կողմից հիշք. 1043 թ. (1634 թ.)³⁴ և հետաքրքիր մանրամասներ է պարունակում, որոնք օգնում են ճշտելու հարկի (վջուհ-և ռազդարի) ընթացիկ չափերը: Հենվելով օրենքի համապատասխան հեղվածի (դասթուր ակ-ամալ) վրա, հրովարտակում անուն առ անուն թվարկվում են այն գումարները, որ ճանապարհապաշտպան պաշտոնյաները (ռազդարներ) պետք է գանձեն մեկ ուղտաբեռից (վաջհ-և շոթոր), ջորու բեռից (վաջհ-և ասթար) և իշաբեռից (վաջհ-և խարաբի): Այն է, համապատասխանաբար՝ 100, 50 և 25 դինար՝ կտորեղենից (ակմիշե) և 50, 25 և 10 դինար՝ մանրավաճառ ապրանքներից (սաղաթբար): Հրովարտակում նաև ասվում է, որ գոյություն չունի առանձին հարկ մետաքսի և մահուղեղենի համար, ուստի այդ ապրանքները մտնում են կտորեղենի (ակմիշե) շարքը: Այս փաստաթուղթը նաև հետաքրքիր տեղեկություններ է հաղորդում այն մասին, որ մթերքի վրա դրված հարկը վերացվել է:

Ներկայացնում ենք հրովարտակի թարգմանությունը.

«Աշխարհասաստ հրամանագիր հրապարակվեց այն մասին, որ Թասալլին և այլ հայ վաճառականներ, խնդրական լինելով, տեղեկացրին, որ ճանապարհների ռազդարները ռազդարի համար նրանց նկատ-

³² Զաքարիա Ագուլեցի, էջ 81:

³³ Նոր Զուղա, Ս. Ամենափրկիչ, վանքի արխիվ, պահ. № 6, վավ. №№ 23, 24, 25, 27, 29, 34, 57, 109, 120, 121:

³⁴ Նոր Զուղա, Ս. Ամենափրկիչ վանքի արխիվ, պահ. № 6, վավ. № 24:

մամբ ոտնձգություններ են թույլ տալիս և կանոնադրության (գասթուրալ-ամալ) մեջ նախատեսված չափից ավելի են նրանցից ռազդարության գումարներ (վջուհ-ե ռազդարի) գանձում և կանոնադրության մեջ նըշված չափերով չեն բավարարվում և միտաքսից ու մահուդից ապօրինի խոշոր գումարներ են գանձում:

Մեծ մուսթուֆիների հաստատումով պարզվեց, սակայն, որ ռազդարության համար գանձվող գումարների (վջուհ-ե ռազդարի) կանոնադրությունը այսպես է.

Գործվածքեղեն—յուրաքանչյուր	ուղտաբեռից՝	100	դինար
»	ջորու բեռից՝	50	»
»	իշաբեռից՝	25	»
Մանրավաճառ ապրանքներից—	ուղտաբեռից՝	50	դինար
	ջորու բեռից՝	25	»
	իշաբեռից՝	10	»

Միտաքսի և մահուդի ռազդարին առանձին կանոնադրություն չուներ, ուստի և գործվածքեղենի մեջ է մտնում, իսկ ուտելիքների (սննդամթերքի) ռազդարին ողորմածաբար զեղչված է:

Այսպիսով, կարգադրեցինք, որ ճանապարհների զարեթները, մուսթաճիքներն (վարձակալներ) ու պահապանները ռազդարի գումարները կանոնադրության մեջ նշված չափով գանձեն, մեկ դինար և մեկ ման բեռ կանոնադրության մեջ նախատեսվածից ավելի չվերցնեն և վարվեն այնպես, որ վաճառականներն ու երթեկողները ապահով առևտրական գործերով ղրաղվեն, իսկ եթե նրանց գանգատներին տեղիք տան, սլատասխանատվության կենթարկվեն:

Բոլոր դեպքերում թող այս ընդունեն որպես խիստ կարգադրություն և հրամանին չհակառակեն, և երբ հրովարտակը արեգակնային սրբաղան կնիքով կնքվի, որ նշանակում է ղարդարվի, հավատան նրան:

Գրվեց 1043 թ. շավվալ ամսին (1634 թ. ապրիլ)»:

Այս բնույթի փաստաթղթերի մեծ քանակն ինքնին ցույց է տալիս, որ ռազդարներն առանձնապես հաշվի չէին նստում շահական հրովարտակների հետ և շարունակում էին առևտրականների հետ վարվել այնպես, ինչպես իրենց էր ձեռնտու: Այս տեսակետից որևէ տարբերություն չկար Սեֆյան պետության և Օսմանյան կայսրության միջև, որտեղ նույնպես մաքսահավաքները ոչ մի հարգանք չէին ցուցաբերում Կոստանդնուպոլսից ստացած հրահանգների նկատմամբ՝ առևտրական մաքսերը

սահմանված չափով գանձելու մասին³⁵։ Պատճառն այն էր, որ այստեղ նույնպես խոշոր գումարներ մուծելով պետական գանձարան և մաքսահավաքության իրավունքը կապալով գնելով, այդ իրավունքը երեք տարով ձեռք բերած անձինք ձգտում էին հնարավորին չափ մեծ օգուտներ ստանալ³⁶։ Նշենք նաև, որ նման իրավիճակ էր տիրում այս ժամանակաշրջանում նաև Ռուսաստանում, որտեղ հսկողության թույլ լինելու և ֆեոդալների ինքնիշխանության պատճառով անհնարին էր առևտրականների գեթ ինչ-որ չափով պաշտպանել մաքսահավաքների, ֆեոդալների և վոևոդների ռանձգություններից։ Վերջիններս նույնիսկ ինքնագլուխ կերպով ճանապարհապաշտպան կետեր էին տեղակայում ճանապարհների և գետերի վրա³⁷։

Եվ, այսուհանդերձ, իր բոլոր թերություններով և ռազմարների ամենօրյա կամայականություններով հանդերձ, ռազմարության ինստիտուտը, թեպետ և ոչ լիակատար, սակայն առևտրականների համար ստեղծում էր անձնական ապահովություն Սեֆյան պետության սահմաններում³⁸։ Մի բան, որ Օսմանյան կայսրությունում գոյություն չունի։ Անգրագատնալով ռազմարության դերին, Ռ. Սելվորին գրում է. «...պարզ է, որ այս համակարգը մեծ չափով ապահովում էր վաճառականների և՛ անձր, և՛ գույքը»³⁹։

Սրան կարելի է ավելացնել, որ ինչպես մենք տեսանք, ինչ վերաբերում է ունեցվածքին, ապահովությունն այնքան էլ մեծ չէր։

Ռազմարության ինստիտուտը և հարկի գանձման կապալի համակարգն այնքան խորն էին արմատացել, որ իրենց գոյությունը պահպանեցին նաև Սեֆյան պետության վերացումից հետո, մինչև XIX դարի վերջերը⁴⁰։

³⁵ Д. Кальди-Надъ, Данные к истории..., с. 329. Sk'u ևս N. Steensgaard, Consuls and Nations in the Levant from 1570 to 1650, — Scandinavian Economic History Review, vol. XV, № 1—2, 1967, p. 22.

³⁶ Д. Кальди-Надъ, Турецкие реестровые книги муката 'а как исторические источники, — «Восточные источники по истории народов Юго-Восточной и Центральной Европы», М., 1964, с. 77.

³⁷ А. Г. Маньков, Государственно-правовое обеспечение торговых путей. — Общество и государство феодальной России, М., 1975, сс. 315—316.

³⁸ Путешествие Шардена по Закавказью в 1672—1673 гг., Тифлис, 1902, с. 255.

³⁹ R. Savory, Iran under the Safavids, p. 192.

⁴⁰ Ն. Հ. Գորոյանց, Պարսկաստանի հայերը, Թեհրան, 1968, էջ 134։

Ս. Մ Փ Ո Փ Ո Ւ Մ

Ի մի բերելով բոլոր այն հետևությունները, որոնք արվել են համապատասխան բաժիններում, փորձենք կանգ առնել դրանցից հիմնականների վրա: Ներածության մեջ հարց էր բարձրացված, թե որոնք և ինչպե՞սին էին աշխարհագրական մեծ հայտնագործությունների և թուրքական նվաճումների ազդեցությունը Հայաստանի առևտրական ուղիներով իրականացվող միջազգային տարանցիկ առևտրի վրա: Եվ, քանի որ այս հարցն ուղղակիորեն կապվում է Սեֆյան Իրանի արտաքին առևտրի հետ, ապա դրա պատասխանը կարելի է ձևակերպել այսպես. աշխարհագրական մեծ հայտնագործությունները (մասնավորապես զեպի Հնդկաստան տանող օվկիանոսային ուղու հայտնագործումը) էական նշանակություն չունեցան Սեֆյան պետության արտաքին առևտրի վրա: Ավելին, կարելի է ասել, որ մինչև անգլիական և հոլանդական Արևելահնդկական ընկերությունների հայտնվելը Պարսից ծոցում և Հորմուզի գրավումը 1622 թ. նոր օվկիանոսային ուղին ընդհանրապես ազդեցություն չունեցավ Սեֆյան պետության արտաքին առևտրի վրա, որտեղից էլ բխում է, որ Հայաստանի առևտրական ուղիները չզիջեցին իրենց կարևոր դերը միջազգային տարանցիկ առևտրի ոլորտում:

XVII դարի 20-ական թթ. հոլանդական և անգլիական Արևելահնդկական ընկերությունների ջանքերի շնորհիվ Սեֆյան պետության տարածքի վրայով իրականացվող հեռավորարևելյան և հնդկական համեմունքների տարանցիկ առևտրի մեծ մասը շեղվեց զեպի նոր օվկիանոսային ուղին: Սակայն բուն իրանական արտահանության կարևորագույն ճյուղը՝ հում մետաքսի առևտուրը, որն իր ձևերում էր պահում հայ վաճառականությունը, շարունակում էր իրականացվել ավանդական ցամաքային քարավանային ճանապարհներով: Միայն շահ Աբաս I-ի ղազակալության տարիներին անգլիական և հոլանդական Արևելահնդկական ընկերություններին հաջողվեց ինչ-որ չափով շեղել մետաքսի առևտուրը զեպի Պարսից ծոցի Սակայն, սկսած XVII դարի 40-ական թթ. այն նորից ամբողջությամբ սկսեց իրականացվել ցամաքային ճանապարհներով:

Իրենց հերթին, թուրքական նվաճումները նույնպես արդիւք չդարձան իրանական արտաքին առևտրի համար և էական ազդեցություն չունեցան Արևելքի և Արևմուտքի առևտրական հարաբերությունների կառուցվածքի և ուղղվածության վրա: Օսմանցիների նվաճած տարածքներով իրականացվող միջազգային առևտուրը դադարում էր միայն առանձին կարճ ժամանակահատվածներում: Չնայած XVI դարում թուրքերը փորձում էին արգելակել իրանական արտաքին առևտրի իրացումը այս տարածքներով, սակայն այդ առևտրից ստացվող եկամուտներն ավելի հրապուրիչ էին և, ի վերջո, նույնիսկ քաջալերվում և խրախուսվում էր իրանից եկող քարավանների մուտքը Օսմանյան կայսրության սահմանները: Իր օբյեկտիվ դերն էր խաղում նաև պատմական այն իրողությունը, որ Օսմանյան կայսրությունում առևտուրն ու տնտեսական գործունեության մյուս բնագավառները գտնվում էին նվաճված ժողովուրդների՝ հայերի, հույների, սլավոնների ձեռքում, որոնք ավանդաբար միջնորդի դեր էին կատարում Արևելք-Արևմուտք առևտրում: Այս և գոյություն ունեցող բաղձաթիվ այլ օբյեկտիվ պատճառների հետ միասին Սեֆյան Իրանի արտաքին առևտուրն իր ձեռքում պահող հայ վաճառականության համար գերադասելի էր առևտուրն իրականացնել ծանոթ և համեմատաբար ապահով վայրերով անցնող ճանապարհներով, ինչպիսիք էին վերջիններիս համար Հայաստանի վրայով անցնող տարանցիկ առևտրի Թավրիզ-Հալեպ և Թավրիզ-Ձմյուռնիա մայրուղիները: Շատ կարևոր էր նաև այն իրողությունը, որ այս ուղիների ղդալի մասի վրա հայ առևտրական կապիտալն իր ձեռքում էր պահում տրնտեսական և առևտրական կյանքի կարևոր լծակները, ներառյալ առևտրական ուղիների ապահովության համակարգը:

XVI դարի երկրորդ կեսից միջազգային առևտրի իրականացման համար բացվել էր նոր ուղի՝ Վոլգ-Կասպյան ճանապարհը: Սակայն այն նույնպես անկարող եղավ փոխարինել ավանդական ճանապարհներին, ինչի հիմնական պատճառներն էին թուրքական իշխանությունների դիմադրությունը, կայուն շուկայի բացակայությունը, ճանապարհի վտանգավորությունը և այն կլոր տարին օգտագործելու անհնարին լինելը, հայ առևտրականների ոչ այնքան առևտրական, որքան քաղաքական շահագրգռվածությունը ռուսական պետության հետ կապերի հաստատման մեջ, ավանդական ճանապարհների գերադասությունը վերջիններիս համար, քանի որ դրանց ղդալի մասն անցնում էր Հայաստանով և հայաբնակ վայրերով:

Հայաստանի առևտրական ուղիներով կատարվող Սեֆյան Իրանի առևտուրն Արևմուտքի հետ իր ծաղկմանը հասավ XVII դարի 40—80-ական թթ., ինչին նպաստեցին թուրք-իրանական կռիվների դադարեցումը, Նոր Զուլայի և բուն Արևելյան Հայաստանի հայ խոշոր վաճառականությունը բուռն գործունեությունը, առևտրա-արհեստագործական ծանր հարկի՝ թամազյի բացակայությունը, առևտրական ճանապարհների համեմատական ապահովությունը և այլն:

Այս առևտուրն սկսեց նվազել XVII դարի 90-ական թթ., որի պատճառը ոչ այնքան նոր օվկիանոսային ուղու արդյունավետության բարձրացումն էր, որքան Սեֆյան պետության քաղաքական և տնտեսական անկումը և որպես արդյունք, այդ առևտուրն իրականացնող հայ վաճառականության շուն դեպի Հնդկաստան, Ռուսաստան և Արևմտյան Եվրոպա:

Թավրիզ-Հալեպ և Թավրիզ-Ջմյունիա առևտրական մայրուղիները, որոնց զգալի մասն անցնում էր Հայաստանով և հայաբնակ վայրերով, մեծ դեր էին կատարում երկրի սոցիալ-տնտեսական, քաղաքական և մշակութային կյանքի զարգացման գործում: Այս ուղիներն էին բնորոշում խոշոր առևտրական կենտրոնների տեղադրությունը ճանապարհների կարևոր հանգույցներում (Զուլա, Նախիջևան, Երևան, Կարին, Արճեշ, Արծկե, Դաուվան, Բաղեշ, Ամիդ), ապրանքադրամային հարաբերությունների զարգացման ավելի բարձր մակարդակն այն շրջաններում, որոնք մոտ էին գտնվում այդ կենտրոններին և առևտրական ուղիներին: Վերջապես, այս ուղիներն էին ձևավորում ոչ միայն տնտեսական կյանքի այս կամ այն առանձնահատկությունները, այլև արտադրության և սոցիալական հարաբերությունների կառուցվածքը:

Այս տեսակետից շատ բնորոշ է Զուլայի օրինակը: Պատմության մեջ քիչ չեն դեպքերը, երբ որևէ շրջան կամ քաղաք, զուրկ լինելով բնական հարստություններից և, բնականաբար, նաև հումքից, ետ է մնում արդյունաբերական զարգացման մեջ և, այնուհանդերձ, մեծ դեր է խաղում առևտրում, որպես միջնորդ ծառայելով ուրիշ երկրների ու ժողովուրդների: Ամենաբնորոշ օրինակները, թերևս, Վենետիկն ու Ճենովան են, որոնք բացի որոշ մանր-մունր պիրճանքի առարկաներից ուրիշ ոչինչ չարտադրելով, հսկայական հարստություն էին զիջել՝ միջնորդելով Արևելքի և Արևմուտքի առևտրին: Հետագայում նրանք նույնպես զարգացրին իրենց ազգային արդյունաբերությունը, սակայն այն հարստության հիման վրա, որը ծագում էր բացառապես միջնորդությունից: Պակաս բնորոշ չէ նաև Զուլայի օրինակը (կարելի է ավելացնել Ագուլիսը և Գողթան գավառի մյուս առևտրական կենտրոնները), որը հիրավի

մեծ դեր ունեւր միջազգային առևտրում և այդ դերը փոխանցեց Նոր Զուգային: Տարբերութունն այն էր, որ անկախ պետականության բացակայության պայմաններում, ջուղայեցի հայ վաճառականության դիպած հարստությունը մեռած կապիտալ էր հայրենիքի համար, քանի որ առաջին հերթին ծառայում էր Սեֆյան պետությանը:

Ավարտելով, նշենք, որ XVI—XVII դարերի միջազգային առևտրի և նրանում Հայաստանի առևտրական ուղիների դերի ուսումնասիրությունը բերում է նաև այն հետաքրքիր հետևությանը, որ միևնույն ժամանակահատվածում քաղաքական, տնտեսական և մշակութային կյանքը զարգացման նույն աստիճանի վրա չի գտնվել: Իսկապես, եթե քննարկվող պատմական դարաշրջանում Հայաստանը գտնվում էր Սեֆյան Իրանի և օսմանյան Թուրքիայի տիրապետության տակ և քաղաքական ազատ զարգացման հույս անգամ չկար, ապա երկրի մի մասի տնտեսական կյանքում, համենայնդեպս նրա կարևոր ճյուղերից մեկում՝ առևտրում, նկատվում էր զգալի աշխուժություն և առաջընթաց: Իսկ քանի որ պատմական երևույթն անհնար է բացատրել նրա ժամանակից դուրս, ապա այս «առևտրական ծաղկման» հիմնական պատճառներից մեկը պետք է ընդունել XVI—XVII դարերում միջազգային առևտրում Հայաստանի առևտրական ուղիների կարևոր դերը:

РЕЗЮМЕ

Настоящая книга является первой специальной попыткой в советской армянской исторической науке всестороннего изучения торговых путей, налогов, системы обеспечения безопасности дорог и других смежных вопросов истории Армении периода позднего средневековья. Общеизвестно, что исследование как экономических отношений, так и культурных связей и взаимного влияния разных наций и народов тесно связано с исследованием сухопутных торговых путей. На этих путях имели место контакты и взаимное влияние идеологических и культурных систем, столкновения обычаев и традиций. Между тем, исследование древних и средневековых торгово-караванных путей до сегодняшнего дня остается вне поля зрения исследователей, в то время как в период позднего средневековья в политической, экономической и культурной жизни стран Ближнего и среднего Востока сухопутные торговые пути не только не потеряли свою большую роль, но и для некоторых стран приобрели исключительное значение.

Торговые отношения стран Ближнего и Среднего Востока со странами Западной Европы, известные под названием «левантийской торговли», неоднократно освещались в научной литературе. Исследователи единодушно отмечали, что эта торговля имела одинаково важное значение как для стран Востока, так и для европейских государств. В настоящее время утвердилось и получило широкое распространение мнение, что после великих географических открытий конца XV века и особенно в результате завоеваний турками Сирии и Египта (1516—1517 гг.) старые транзитные пути потеряли свое значение, а Левантийская торговля пришла в упадок.

Исходя из нескольких важных причин, предметом данного исследования избраны некоторые аспекты внешней торговли Се-

сефевидского государства, торговые пути Тебриз-Алеппо и Тебриз-Смирна, а также торговые налоги «тамга» и «рахдари». Во-первых, имеется в виду та важная роль, которую в XVI—XVII вв. играл Сефевидский Иран в политической и экономической жизни Ближнего и Среднего Востока. Во-вторых—большое значение Сефевидского Ирана в политических и экономических отношениях Восток-Запад. В-третьих—если политическая история, а также некоторые аспекты социально-экономических отношений Сефевидского государства и, соответственно, Восточной Армении в исторической и востоковедной науке глубоко исследованы и многие вопросы получили свои обоснованные и исчерпывающие ответы, то же самое нельзя сказать про внешнюю торговлю и, особенно, торговые пути. В-четвертых—до сих пор не дан ответ на вопрос каково было воздействие великих географических открытий, в частности открытия мыса Доброй Надежды и морского пути в Индию, на внешнюю торговлю Сефевидского государства. Кроме того, и ныне открытие мыса Доброй Надежды и приход европейцев в Азию обычно ассоциируется с незамедлительным и все более углубляющимся экономическим и внеэкономическим воздействием западной цивилизации на Восток. Но такое положение, видимо, верно лишь в той степени, в какой принято объединять в единое целое символическую веку новой эпохи и ее действительные результаты. В-пятых—необходимо выяснить причину того, почему вокруг Сефевидского Ирана развернулась острая борьба между западно-европейскими торговыми компаниями за право вывоза основного богатства государства—шелка-сырца. В-шестых—вплоть до настоящего времени не исследована степень влияния борьбы за шелк на международные отношения на Ближнем и Среднем Востоке, на восточную политику Англии, Франции, России. Не исследована в достаточной степени и роль крупного армянского купечества Новой Джульфы и собственно Восточной Армении, которое в течение длительного времени не только держало в своих руках всю внешнюю торговлю Ирана, но и выполняло важные дипломатические и внешнеполитические поручения сефевидской администрации.

Источниковедческую базу настоящей книги составили, в первую очередь, дневники, торговые дневники, путевые записи, из-

мерения торговых дорог и другие источники подобного рода, авторами которых являются армянские купцы. Следует отметить, что до последнего времени этот исключительно важный и обширный материал оставался вне поле зрения исследователей. В равной степени были использованы армянские нарративные источники XVI—XVIII вв. Из числа персидских документальных источников следует выделить материалы архива монастыря Св. Спасителя Новой Джульфы, которые, фактически, не были введены в научный оборот. Считаем необходимым отметить, что использованные документы составляют лишь малую часть хранящихся в архиве документов. Параллельно были использованы и основные персидские нарративные источники как исследуемого, так и предшествующего периодов, которые помогали освещению некоторых явлений экономической жизни. При изучении внешней торговли Сефевидского Ирана и торговых путей Армении чрезвычайно важны европейские источники (путевые записки, торговые отчеты, письма и другие источники подобного рода), из огромного числа которых многие были использованы в настоящей книге.

Обстоятельный анализ и изучение широкого круга первоисточников (в том числе и неиспользованных до сих пор документальных и нарративных материалов) и научной литературы позволяют сделать ряд выводов, основными среди которых являются:

— великие географические открытия (в частности, открытие ведущего в Индию морского пути в 1498 г.) не оказали существенного влияния на внешнюю торговлю Сефевидского государства в течение всего XVI века. Более того, можно утверждать, что до появления голландского и английского торгового капитала в районе Персидского залива и отвоевания Ормуза в 1622 г. новый морской путь вообще не играл роли в экспорте основного и важнейшего предмета вывоза в западноевропейские страны—шелка-сырца;

— не оказали существенного влияния на структуру и направление торговых отношений между Западом и Востоком, в том числе и с Ираном и Арменией, также османские завоевания (взятие Константинополя, завоевание Сирии и Египта), так как

турки-османы, сами не участвуя в международной торговле, не препятствовали ее осуществлению через территорию завоеванных стран, получая огромную прибыль от транзитной торговли;

— начиная с 20-х годов XVII века, в результате резкого повышения активности торговых флотов голландской и английской Ост-индских компаний в водах Индийского океана и Персидского залива основная часть осуществляемой через территорию Сефевидского государства и османской Турции транзитной торговли дальневосточными и индийскими пряностями была перенесена на морские пути. Однако главная статья традиционного иранского экспорта—шелк-сырец—продолжала поступать в западноевропейские страны через сухопутные транзитные торговые караванные пути. Исключение составляли лишь несколько лет правления шаха Аббаса I, когда небольшая часть экспорта данного товара стала осуществляться через Персидский залив; но, начиная с 40-х годов XVII века, вывоз шелка—сырца вновь стал полностью вестись по караванным путям;

— основной причиной провала всех попыток английской и голландской Ост-индских компаний по перемещению путей вывоза иранского шелка-сырца не только в 20—30-ые годы, но и в конце XVII века было сильное противодействие со стороны крупного армянского купечества Новой Джульфы, монополизировавшего, по сути дела, всю торговлю шелком-сырцом. Это противодействие было направлено против вторжения западноевропейского торгового капитала в государство Сефевидов и объективно содействовало его политическим и экономическим интересам;

— в свою очередь, Волжско-Каспийская торговая магистраль в изучаемый период также оказалась не в состоянии конкурировать с традиционными путями вывоза иранского шелка. Главными причинами чего было активное противодействие турецких властей, отсутствие стабильного рынка в России, опасность пути и невозможность эксплуатировать ее круглый год, не столько торговая, сколько политическая заинтересованность представителей армянского торгового капитала в установлении связей с русским государством и нежелание значительной ее части отказаться от традиционных торговых путей и т. д.;

— в XVI—XVII вв. экспорт иранского шелка-сырца осуществлялся главным образом через транзитные торговые магистрали Тебриз-Алеппо и Тебриз-Смирна, доминирующая роль которых была обусловлена рядом причин, в числе которых важнейшими были: уходящая в глубь веков зависимость иранской внешней торговли от торговых путей северного Ирана, Армении, Малой Азии и Двуречья; огромная привязанность армянских торговцев, державших в своих руках, внешнюю торговлю Сефевидского государства, к этим путям, проходящим, в основном, по территории Армении и по областям и населенным пунктам, значительную часть населения которых составляли армяне, а именно: Тебриз-Чорс-Нушар-Бандимаха (Беркери)—Арчиш-Адилджеваз (Арцке)—Датван-Битлис (Балец)—Диярбекир (Амид)—Урфа (Элесса)—Бириджик-Алеппо и Тебриз-Маранд-Нахиджеван-Ереван-Агджакала (Ервандакерт)—Кагызман-Эрзерум (Карин)—Токат-Смирна; ведущая роль Тебриза во внешней торговле Сефевидского государства, находившегося вблизи от производящих шелк районов (Гилян, Мазандаран, Ширван, Азербайджан, Грузия, Восточная Армения), откуда брали свое начало торговые магистрали Тебриз-Алеппо и Тебриз-Смирна; твердые позиции армянского торгового капитала в находившихся на этих путях главных городах, где в его руках находились многие рычаги экономической жизни, вплоть до системы обеспечения безопасности торговых путей; проверенные и крепкие связи с функционирующими в Леванте западноевропейскими торговыми компаниями и т. д.;

— торговля с Западом имела жизненно важное значение для Сефевидского государства, которое, как и Османская Турция, было крайне заинтересовано в ее бесперебойном продолжении. Она достигла больших размеров особенно в 40—80-ые годы XVII века, чему способствовали длительный мирный период после подписания договора 1639 г. в Зохабе (Каср-и Ширин) и развернувшаяся после этого крупномасштабная торговая деятельность армянского купечества Новой Джульфы и собственно Восточной Армении;

— немаловажную роль сыграло и отсутствие тяжелого торгово-ремесленного налога—тамги, который был упразднен в 1565 г., благоприятным фактором являлось также относительная безопасность торговых путей, проходящих по территории Сефевидского государства благодаря неплохому функционированию системы охраны безопасности торговых дорог;

— упадок торговых отношений между Сефевидским государством и странами Западной Европы, осуществляемых посредством торговых магистралей Тебриз-Алеппо и Тебриз-Смирна, начался в 80—90-ые годы XVII века, причиной которого было не столько повышение эффективности морского пути вокруг Африки, сколько начавшаяся политическая и экономическая деградация государства Сефевидов и, как следствие—переезд осуществлявшего эту торговлю армянского купечества в Индию, Россию и страны Западной Европы.

Հ Ա Վ Ե Լ Վ Ա Ծ

ԿՈՍՏԱՆԴ ՋՈՒՂԱՅԵՅՈՒ «ԱՇԽԱՐՀԱԺՈՂՈՎԻ» ԹԱՎՐԻԶ-ՀԱՆԳ
ԱՌԵՎՏՐԱԿԱՆ ՄԱՅՐՈՒՂՈՒՆ ՎԵՐԱԲԵՐՈՂ ՀԱՏՎԱԾՐ.

(Մատենադարան, ձեռ. 8443)

244բ Դարձեալ Հալապայ որ դուս լինիս ելման, դապ Աջամքստան¹
լինիս գօլման, յամէն տեղի խալճն-բալճն², բարաթ-բարաթ³ գրած
այ, որ ներքևս կու տեսնես:

Հալապ, որ դուս հնիս ելման, դարվաղումն⁴ բեռան Ա (1)
ըռուպ⁵ և գումրուկչուն⁶, ասախչուն⁷ Ա (1) ռուպ, գումիշարաջուն⁸
Ա (1) մառչիլ⁹, Անթաբ Ա (1) թիմին¹⁰, Բէրանջուն¹¹ Թ (9) թիմին,
Թ (9) ըստակ¹¹ խալջ, Զաֆարաղունէ գեղումն Ա (1) մառչիլ, Գ (3)
թիմին, Զ (6) ըստակ, Ուրֆայ բաջն¹² Գ (3) մառչիլ, Գ (3) թիմին,
նաւ յանց կալման, բեռան Դ (4) թիմին, Դիարբէքիր՝ ճոթին¹³ Ա
(1) մառչիլ, փարփաթիանին¹⁴ Ա (1) մառչիլ, նազիրանէ¹⁵ բեռան
Ա (1) մառչիլ կէս, սուպաշուն¹⁶ Ա (1) մառչիլ, Ա (1) թիմին,
գումրուկ-եասախչանէն բեռան Ը (8) թիմին, օղլան տխշասին¹⁷,

245ա բեռան Ա (1) թիմին Ը (8) ըստակ || ղշլախին¹⁸ փէշբաշ¹⁹, պաթ-
լախումն²⁰ Ա (1) մառչիլ կէս բեռան՝ Հզու, բեռան՝ Գ (3) մառչիլ,
Ղրղի Ա (1) մառչիլ Թ (9) թիմին, Բիթլիզ Գ (3) մառչիլ, Թ (9)
թիմին, Վանայ բաջն, որ Բիթլիզ յինք կառուն՝ Ա (1) մառչիլ, Դ
(4) թիմին, Դատումն՝ Ա (1) մառչիլ կէս, Ամիլջօվզ՝ կէս մառչիլ,
Առճէշ՝ Ա (1) մառչիլ, Բանդամահի Գ (3) մառչիլ, Նուշար՝ Դ (4)
մառչիլ, Թ (9) թիմին, Զօրս՝ ըրախտարի²¹, ԱՌԵՃ (1500) դիան²²,
Մարանտ, բեռան ՌԲՃ (1200) Դիան, Թարվէզ ԱՌԳԾ (1320) դիան:
Դարձեալ Անթապայ վերայ խսէպն²³.

Մալաթայ Դ (4) թիմին, Քամախումն Դ (4) թիմին, Արդնկան
Գ (3) թիմին Զ (6) ըստակ, Իլիջումն Գ (3) թիմին, Զ (6) ըստակ,
Առզոում նի մտման, Էասախչանայ²⁴ Զ (6) ըստակ և դուս ելման
էլ Զ (6) ըստակ, գամրուկն՝ նամալում²⁵ Ա (1) մառչիլ և Թարդիր
ախշասի²⁶ Բ (2) մառչիլ և Թարսկիրի²⁷ Ա (1) ըռուպ, || Ա (1) թիմին

245բ Յասանդաւումն կէս մառչիլ, Զօրայքօռփումն թասկիրայ տեսնելէ Ա. (1) ըռուպ, Կըղըղլան՝ Բ (2) մառչիլ կէս հաղուշուն²⁸ Ա. (1) թիմին, Յարեան, խանին բաջն ՌԲՃ (1200) դիան, խանի տղին ԲՃ (200) դիան, արաղբէկին տղէքօցն²⁹ ԱՃ (100) դիան, Նախիջևան բեռան ԲՌ (2000) դիան և նվխանդին³⁰ Մ (50) դիան, Մարանդ ԲՌԶԺԿ (2660) Թարվէզ՝ ԱՌԳՃԻ (1320) դիան:

Առզոռում դոմբուկին թասվիլին³¹ այ որ գրած ալ այս ներքինս.

Լօնդրինէն³² Թ (9) մառչիլ, սայէն³³ Թ (9) մառչիլ, սղրլաթն³⁴ Թ (9) մառչիլ, Լօնդրէն³⁵ Գ (3) մառչիլ, Ե (5) թիմի, աղբաղն³⁶ Զ (6) մառչիլ, դոզլուն³⁷, ուխտաբեռն ԻԳ (24) մառչիլ, ալմաղթրաշ խալիկին³⁸, ուխտաբեռն Մ (50) մառչիլ, փուշդի³⁹ բաղէն⁴⁰ ԺԲ (12) մառչիլ, ճարմակ ջամն⁴¹ ԺԸ (18) մառչիլ, ալվանդ ջամն⁴² ԺԲ (12) մառչիլ, սիսոյ ջամն⁴³ Դ (4) || մառչիլ, շիշոյ ջամն⁴⁴ Ը (8) մառչիլ, խուրտաւաթն⁴⁵ ԺԲ (12) մառչիլ, դոմղն⁴⁶ Ա. (1) յողէն⁴⁷ որ ԴՃ (400) դրամ այ, Բ (2) մառչիլ, քարբարն⁴⁸ դրաշն⁴⁹, յողէն Բ (2) մառչիլ, խամ քարբարն⁵⁰ յողէն Ա. (1) մառչիլ, մոջամն⁵¹ բարբասարն⁵², շաքին⁵³, որ ԱՃ (100) դրամ այ, Գ (3) մառչիլ կտան, ղոռլէթին⁵⁴ քաշն, միզանի⁵⁵ մոջամին քաշն Թ (9) թիմի, հաղարիմ⁵⁶ մոջամի քաշն Ե (5) թիմի, զֆրանին⁵⁷ և թրխարին⁵⁸ յողէն Զ (6) թիմին, նազլուղարէն⁵⁹, դիարն⁶⁰ Ե (5) թիմին, քարաստալն⁶¹ դիարն Գ (3) թիմին, թնօթէն⁶² դիարն Գ (3) թիմին, դեղին թնօթէն՝ դիարն Ե (5) թիմին, ճարմակն՝ դիարն Դ (4) թիմին, չղջղէն⁶³ դիարն՝ Զ (6) թիմին, թիւայ⁶⁴ լաջվարդն⁶⁵ դիարն Թ (9) թիմին, ըռաղն⁶⁶, դիարն՝ Զ (6) թիմի, ուտափէջն⁶⁷, դիարն Գ (3) թիմի, դառդիպայ⁶⁸ դօ[ն]լուղն⁶⁹ Գ (3) մառչիլ, առլասն⁷⁰, աօնլուղն Ա. (1) մառչիլ, վանատկին խառէն⁷¹ || Թ (9) թիմի, շալ փարփաթիանն⁷² Ա. (1) մառչիլ, Գ (3) թիմի, փարփաթիանն՝ Ա. (1) մառչիլ, չիւլայ⁷³ դիարն Ա. (1) մառչիլ, ղնջիրայ⁷⁴ յողէն Գ (3) թիմի, դանամաղդաքի⁷⁵, յողէն Գ (3) թիմի, դալինշատիր⁷⁶, դիարն Գ (3) թիմի, սալուղդիշի⁷⁷ յողէն՝ Գ (3) թիմի, Աջամասանայ Եկած ճոթա բեռն, ուխտի բեռն ԿԳ (63) մառչիլ, քնար արբիշումն⁷⁸, դիարն Ա. (1) մառչիլ, Գ (3) թիմի, Լայիջան արբիշումն⁷⁹, դիարն Ա. (1) մառչիլ, Ա. (1) թիմի, ալվանդ արբիշումն⁸⁰ դիարն Բ (2) մառչիլ, Զ (6) թիմի, Լեղակն՝ դիարն Ա. (1) մառչիլ, Գ (3) թիմի, սաֆալէն⁸¹ դիարն ԺԱ (11) թիմի, ըռէվանչօթ⁸² շինին⁸³, դիարն Ա. (1) մառչիլ, Գ (3) թիմի, դրամանէն⁸⁴, բեռն ԺԴ (14) մառչիլ, քաշայ խալին⁸⁵ ԼԱ (31) մառչիլ, Զ (6) թիմին, աղվաղն⁸⁶, բեռն ԿԳ (63) մառչիլ

247ա չիլ, դանունի վերայ⁸⁷, բեռն է (7) մառչիլ, սէվ դֆդիկն⁸⁸ || Ը (8) մառչիլ, կարմիր դֆտիկն, բեռն ժԲ (12) մառչիլ, լաջվարդն, ղիտրն Ա (1) մառչիլ, Գ (3) թիմի, տառչնին յօղէն Գ (3) թիմին, ջաւղն⁸⁹, յօղէն Գ (3) թիմի, զանճաֆիլն⁹⁰, ղիտրն Բ (9) թիմի, բիրարն՝ ղիտրն Ե (5) թիմի, դառնիառուխն⁹¹ ղիտրն Գ (3) թիմի, սէլանն⁹², ղիտրն Ա (1) մառչիլ, Գ (3) թիմի, քաղաթին⁹³ բեռն Գ (3) մառչիլ, նազրանայ՝ աբրշմէն կէսնյինք կառուն, Զ (6) թիմի, քաղաթին կէսնյինք կառուն Զ (6) թիմի, ղումաշին⁹⁴ բեռն ժԲ (12) մառչիլ, սաղատն⁹⁵ Գ (3) մառչիլ ու խալասին⁹⁶, սաղն⁹⁷ Բ (2) մառչիլ սաղատըն Ա (1) մառչիլ, էմինին⁹⁸ ուքաղասին⁹⁹ Ա (1) մառչիլ, թապտիքին Գ (3) մառչիլ, էն գլխէն Ֆռանկստանայ գոլողէն, սաւլատէն¹⁰⁰ սուֆախսասին¹⁰¹ Բ (2) մառչիլ է:

Թէ յիմանաս սվիլէն¹⁰² ինչպէս կու քաշէն, այս սլէս այ, որ գրած է. Ա (1) շանքն¹⁰³ ժէ (17) սվիլայ, ԾԹ (59) շաքուն Ա.Ռ 247բ (1000) մառչիլայ, || էս ԾԹ (59) շաքունէն Գ (3) սվիլայ վեռ կառուս, էն շաղն¹⁰⁴ այ Ռ (1000) մառչիլ, որ Ա (1) մառչիլն Ը (8) դրամայ, ԶԴ (84) գրան¹⁰⁵ այ, ժէ (17), Ա (1) շաքի այ, որ Ա (1) շաքին ՃԾ (150) դրամ է. Այսպէս էս...

Հալապ աբրշմի դալանայ¹⁰⁶ Զ (6) թիմի, յամէն ժԵ (15) վազնայ¹⁰⁷, խանջոն¹⁰⁸ Ա (1) մառչիլ, ղափրնջուն¹⁰⁹, յամէն ժԵ (15) վազնի Զ (6) թիմի, խանջուն սարդֆլին¹¹⁰, Ա (1) օղին¹¹¹ Բ (2) մառչիլ, Զ (6) թիմի, օղին բրէ¹¹² Բ (9) թիմի, օղայսաշին¹¹³ յինք կառուն Ա (1) գուլ¹¹⁴, խանջին յինք կառուն Ա (1) գուլ, միզանդարն¹¹⁵ յինք կառուն Ա (1) գուլ, ֆռանկ¹¹⁶ ասախչիանէն յինք կառուն Ա (1) գուլ, համալն¹¹⁷ Ա (1) գուլ, գօմրուկչուն նօքարն¹¹⁸ յինք կառուն Բ (2) գուլ, Հալասպայ աբրշին գօմրուկ՝ վազնին Բ (2) մառչիլ, Զ (6) թիմի, Ա (1) վազնէն Ե (5) ղիտր հալասպի¹¹⁹ այ, վազնին Զ (6) թիմի, [ս]ալայի¹²⁰ մառչիլն Ա (1) շայի¹²¹, սարդ- 248ա ֆլին, Ա (1) շային Ե (5) ըստակ այ, || գօմրուկն հլաւ վազնին Գ (3) մառչիլ, Գ (3) շայի, գումիշարաջուն Ա (1) մառչիլ, գօմրուկասախչանէն Գ (3) թիմի, ղափրնջուն՝ Գ (3) թիմի: Դիլանայ քարն¹²² ԱՌԸՃ (1800) դրամ¹²³ այ, ՌԲՃ (1200) մսխալ այ¹²⁴: Թիլանի¹²⁵ քարն ԲՌԴՃ (1400) դրամ այ, ԱՌԶՃ (1600) մսխալ այ: Շային քարն¹²⁶ ԱՌԸՃ (1800) դրամ է, Դ (4) յօղայ կէս այ: Դիլանայ քարն ԲՃ (200) դրամ այ, Թիլանի քարն Զ (6) յօղայ է, նախշաւանայ քարն է (7) յօղայ է, Ա (1) ղիտր կէս շայի այ, Ա (1) ղիտր Թիլանի այ, Հալասպայ քարն էՃԻ (720) դրամ այ: Շա-

մայ¹²⁷ քարն ԶԾ (600) դրամ այ, Դ (4) մսխալ այ, ամայ արրշմին քարն ԶԾԾ (650) դրամ այ, վերոյ կուքաշեն, ոսկաքարն ԱՃԺ (110) դրամ այ, արծաթի պղտիկ քարն՝ ԱՃ (100) դրամ այ, արծաթի մեծ քարն ԱՃԺ (110) դրամ այ, Մոջամին շաքն ԱՃ (100) դրամ կասեն, ամայ թէ առքն կարեն, է (7) դրամ պակաս կուխսէպէն:

248. Օֆստատայ¹²⁸ ղումդին քարն ԴԾ (400) դրամ այ, || Ա (1) յօղայ այ: Հալապի Գ (3) գազն Բ (2) գաղ շայի այ: Հալապի Բ (2) ղիրէթ¹²⁹ կէսն Ա (1) ղիտր շայի այ: Թրիաքին քարն ԱՃԺ (110) դրամ այ, մշկին¹³⁰ քարն ԱՃԶէ (187) դրամ կէս այ. Գ (3) դրամն Բ (2) մսխալ այ: Առզոումայ քարն Զ (6) յօղայ է, Մաշատին քարն ԹԾ (900) դրամ այ:

Դարձեալ մին մարդ որ ուզենայ Հալապ ասորանք տանի, խալ-ջըն յիմանայ: Ավալի¹³¹ ապրիշումն որ քաղաք լինի մտման, ղափի ախշասի¹³² յինք կառուն Ա (1) բեռան Ա (1) ռուպ կէս, հասախ-շանայ յինք կառուն, բեռան Ա (1) ըռուպ փաշայ ախշասի¹³³ յինք կառուն բեռան Գ (3) մառչիլ, Ա (1) ըռուպ: Էտ խալջն կտայ զնայ զումրուկ:

ՄԱՆՈԹԱԳՐՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

1. Իրան
2. Մախս, մաքս:
3. Տեսակ-տեսակ:
4. Քաղաքային դարպաս:
5. Քառորդ: Տվյալ դեպքում $1/4$ աւանդու:
6. Մաքսային պաշտոնյա:
7. Զիշար՝ յասախի-հսկիչ:
8. Թուրքերեն «արծաթ որոնող»: Մաքսային պաշտոնյա, որի պարտականութիւնն է եղել ստուգել առևտրականների մոտ գտնվող արծաթի քանակը:
9. Մարսիլի, եվրոպական արծաթ դրամ: Գործածության մեջ են եղել տարբեր երկրների և տեսակի մարսիլիներ, որոնց քաշը միջին հաշվով եղել է 24,6—24,9 գր:
10. Կոստանդ Զուղայեցու և Ղուկաս Վանանդեցու տվյալներով 10 թիմին համասար էր 1 աւանդուի:
11. Արծաթ դրամ, որ նաև կոչւել է «ալիսուկ», թուրք. «ակչե»: Նույն աղբյուրների վկայությամբ 110 ստակը համասար էր 1 աւանդուի:
12. Մաքս:
13. Կտոր, հատ, ինչպես նաև դործվածք:
14. Գործվածքի տեսակ:
15. Մաքսատան հսկիչին՝ նաղիրին տրվող դումարը:
16. Քաղաքաղուխ:

17. ՏԼ՛ս Լրկրորդ ղլխի 58 ծանոթագրությունը:
18. Զմեռանոց: Այսպէս էին կոչվում քաղաքային կայազորների զորանոցները:
19. Նվեր, կամ նվերի անվան տակ տրվող պարտագիր տուրք:
20. Ծա՜հիճ:
21. Ըանապարհապաշտպան պաշտոնյաներին՝ ռազմարեւերին տրվող հարկ:
22. Դինար: Դրամական միավոր Իրանում: XVII դ. կային 5—1000 դրանանոց կամ դինարանոց դրամներ, որոնցից առավել տարածվածը 200-դինարանոց արծաթ դրամն էր, որ կոչվում էր արասի:
23. Հաշիվ:
24. Յասսախուն կամ հսկիչին տրվող տուրք:
25. Անհայտ, անորոշ:
26. Պետք է լինի «թագրիր աղչասի», որ նշանակում է խորհրդի հաճար տրվող դրամ:
27. Անցաթուղթ, փաստաթուղթ:
28. Յաղուջի—թուրք. դրազիր:
29. Երևանից Նախիջևան ճանապարհին, հալանարար, եղև է քարավաններին ուղեկցող պաշտոնյա, որը կոչվել է սարադրեկի՝ նրա ստորադաս զինված պահակախմբի «տղա»-ներին ևս վճարվել է 100 դինար:
30. Նվխանդա, օլրսկ. դրազիր:
31. Մանրամասն բացատրություն, նկարագրություն:
32. Անգլիական մահուղի տեսակ:
33. Գործվածքի տեսակ:
34. Կարմիր բրդե կտոր:
35. Անգլիական մահուղի տեսակ:
36. Հավանաբար գործվածքի տեսակ:
37. Էթանագին քար:
38. Ալմաստով հղկված կամ բլուրեղյա հալսիլի:
39. Թիկնոց կամ հենարար:
40. Կապ, կապոց:
41. Լուսամուտի փոքր շափսի ապակի:
42. Գունավոր, գունդգուն ապակի:
43. Ապակու տեսակ:
44. Ապակու տեսակ:
45. Մանր ապրանքներ:
46. Կարմիր ներկ:
47. Հողա կամ թուրք. հոկա, ծանրության ըաշ, որ Խուրբիայում հավասար էր 1,283 կգ:
48. Սաթ:
49. Հղկվածք:
50. Չհղկված, անմշակ սաթ:
51. Բուստ, մարշան:
52. Բեռնաշափի տեղում ընդունված կարգը:
53. Յուրաքանչյուր քաշը, որ հավասար է եղել 100 դրամի:
54. Հավանաբար մարջանի տեսակ:
55. Բառացի նշանակում է «կշռային», հավանաբար մարջանի տեսակ:
56. Մարջանի տեսակ:

57. Շաֆրան:
58. Հաշիշ:
59. Անծանոթ ապրանք:
60. Քաշի միավոր, որ պարսկական աղբյուրներում կոչվում է «ման»: Իրանում պետական հաշիվներում օգտագործվում էր Քավրիզի մանը, որ հայտնի էր նաև որպես «Շահի զիտր» և կշռում էր 3 կգ: «Աջամատանայ» կոչվող զիտրը կշռում էր շուրջ 6 կգ:
61. Բյուրեղ:
62. Թուրք. թանիքե-թիթեղ:
63. Բումիլ խոտ. հայ. դիմուկա բույս:
64. Արաբերեն «թիլա» նշանակում է ոսկի, համանարար պետք է հասկանալ «ոսկե-րանգ»:
65. Երկնագույն ներկ, լազուր:
66. Անորոշ ապրանք:
67. Անորոշ ապրանք:
68. Ոսկեկար դիպակ:
69. Հագուստացու.
70. Մկտաքայա դործվածք:
71. Վենետիկյան մետաքսյա, ալիքավոր, թանկարժեք դործվածք:
72. Բրդյա դործվածք:
73. Հալանարար պրակ. «շիվա» — սնդիկ:
74. Փոքր շղիա:
75. Հատիկ մաստակ:
76. Անուշադրի (նշադիր) ամոնյակի քլորատ, որ օգտագործվում է պղնձեղենը անաբազմեղիս (կլայեկելիս):
77. Զկան ատամ:
78. Մետաքս:
79. Հահիջանի մետաքս: Սա համարվում էր որակով հրկրորդը Իրանից արտահանվող մետաքսի մեջ:
80. Գույնզգույն, ալվան մետաքս:
81. Խեղդղեն:
82. Խավարծիլի արմատ: Օգտագործված էր որպես լուծողական, կոչվում էր նաև խաշնդեղ: Ընտիր տեսակը բերվում էր Չինաստանի Հվանգհու դեպից գետի հարավ բնակած շրջաններից, որն այն ժամանակ կոչվում էր Խաթայ:
83. Չինականը:
84. Բումիլ բույս — *Dophna gnidium*.
85. Անորոշ ապրանք:
86. Անորոշ ապրանք:
87. Անորոշ ապրանք:
88. Դրամ բուրդ:
89. Մուսկաթի բնկույզ:
90. Կոճապղպեղ (*Zingiberecees*):
91. Լվախոտի սերմ (*Plantago Psyllium*), միջատների դեմ պայքարելու համար:
92. Արմավի հյութ:
93. Թուղթ:

94. Թանկարժեք կտոր:
95. Պակասավոր, թերի:
96. Մաքուր, անխառն, զուտ:
97. Ամբողջական, անթերի:
98. Կշեռքի վերակացու:
99. «Բեռան ակշև» — ապրանքները կշռելու համար վերակացոյին տրվող տուրք:
100. Հավանարար արար. «սավաղ» — արվարձան բառից: Թերեւս քաղաքից դուրս, զեռ քաղաք չմտած:
101. Բրդի հարկ:
102. Սևիլյան:
103. Հավանարար պէտք է լինի «չաքն» — թրք. «քաշը»:
104. Ժամանակ, պահ:
105. Մանր քաշի միավոր. 0,622 գր.:
106. Թերեւս պէտք է լինի «Դալաւանա», զալալին՝ միջնորդին վճարվող տոկոս, միջնորդին:
107. Քաշ, մեկ կշիռ:
108. Պանդոկապետ:
109. Դռնապան:
110. Պանդոկապետին տրվող կողպեքի վարձ:
111. Օղա — սենյակ:
112. Վարձ:
113. Սենեկապետ:
114. Գուլդեն:
115. Կշոռղ:
116. Եւրոպացի հսկիչին տրվող տուրք:
117. Բեռնակիր:
118. Մաքսապետի ծառա:
119. Հալեպի դիտր:
120. Բացի, ի բաց առյալ:
121. Պարսկական 50 դինարանոց արծաթ դրամ, որ XVII դ. վերջին կշռում էր մոտ 2 գր (1,8896 գր.):
122. Ի նկատի ունի Գիւլանի դիտրը:
123. Քաշի փոքր միավոր — 2,40 գր:
124. Քաշի փոքր միավոր — 4,5 գր:
125. Մետաքսի տեսակ, հավանարար մանված:
126. Ի նկատի ունի շահի կամ Թավրիդի մանր — 3 կգ:
127. Դամասկոսի դիտր:
128. Յաժրոդակ, ընկած:
129. Ղիրեթը մանր քաշ է, որ հավասար է 0,20 գրամի: Կարծում ենք, ստեղծ, որ այստեղ գրչի սխալ կա. պէտք է լինի «դիտր», քանի որ իրոք Հալեպի 2,5 դիտրը հավասար է եղել մեկ շահի դիտրի (3 կգ):
130. Մուշկ:
131. Սկզբից, նախապես:
132. Քաղաքի դարբասից ներս մտնելիս տրվող տուրք:
133. Փաշային տրվող տուրք:

1203
... Եւ զայն ժամ Եւստի. Եւ զայն
... Եւ զայն ժամ Եւստի. Եւ զայն
... Եւ զայն ժամ Եւստի. Եւ զայն
... Եւ զայն ժամ Եւստի. Եւ զայն
... Եւ զայն ժամ Եւստի. Եւ զայն
... Եւ զայն ժամ Եւստի. Եւ զայն
... Եւ զայն ժամ Եւստի. Եւ զայն

Եւ զայն ժամ Եւստի. Եւ զայն
... Եւ զայն ժամ Եւստի. Եւ զայն
... Եւ զայն ժամ Եւստի. Եւ զայն
... Եւ զայն ժամ Եւստի. Եւ զայն
... Եւ զայն ժամ Եւստի. Եւ զայն
... Եւ զայն ժամ Եւստի. Եւ զայն
... Եւ զայն ժամ Եւստի. Եւ զայն
... Եւ զայն ժամ Եւստի. Եւ զայն

بی بی

جہاں عیسویں

سید الزمان احمد علی

فرمان شاهنشاهی و خاندان - اگر این بنامی معاصر بر میانی از بنام است

از کتابخانه کتب خطی و کتب چاپی و کتب نفیس و کتب نادر و کتب
مخطوطات و کتب چاپی و کتب نفیس و کتب نادر و کتب

[illegible]

شده ام ظرف سال دیدار ایشان گزاشه و بخت پرورانه و بیخ و بنیاد

بسم الله الرحمن الرحيم
بسم الله الرحمن الرحيم

رسود برکتنا اگر چه شبیه به سبزه کوه است و در نمودن که رنگش کاهک است

یاد روزگار و جود حق است به منم که گفت اگر چه بدست بود از این دنیا بجز این که در دستش بود

مدرسه فقهیه و ملازمین و ملاقات با او شد و هم از جواب کلام که امر از شماست (در تفسیر کلام) با هم

نابینا و نهنگی که در این کتاب است و در این کتاب است و در این کتاب است

انجمن ویتنام علیه کارند کی ایندینو بکام

نکته: این کتاب در کتابخانه ...
کتابخانه ...
کتابخانه ...

کرم دیکر کے لئے
نور محمد بن احمد

فرمان همایون شرف نفاذ یافت آنکه ایالت پناه شاه قلی سلطان امیر دیوان و امار تمآب شاهوردی بیک سعدلو و امار تمآب قراخان بیک بایبردلو و حاجی الیاس بیک قورچی تکللو و تمغاجیان و عمله و فعله محال مذکوره ذیل - جولاه، نخچوان، گو گچه دنگیز، قاغزمان، شوره گل - بدانند که در شب پنجشنبه دوازدهم شهر شعبان المعظم اودئیل محل تمجید حضرت خیر اجل شاهد عز رسول صلی الله علیه و آله و سلم را در واقع دیدم که در ایوانی که رو بقبله بود نشسته ام از طرف شمال دیوار ایوان شکافته شد و آنحضرت بیرون فرمودند و تاج سقر لاط قرمزی بی دستار بر سر مبارک داشتند من پیش رفته پای مبارک آنحضرت را بوسیدم آنحضرت بزبان معجز بیان از روی لطف بدین بنده خود فرمودند که تمغاها که بخشیده بسیار خوب کرده فرمودند که تتمه تمغا ممالک که مانده است آنرا نیز ببخش و از این دو عبارت یکی فرمودند چون قول آنحضرت است جزم نمیتوانم گفت که کدام عبارت بود یا از تو راضی ام یا از تو راضی میشویم و نیز فرمودند که روز بروز عمرت زیاده میشود و دولتت زیاده میشود هم در خواب گفتم که امر از شماست تتمه تمغا ممالک را هم بلعنت نامه بخشیدم بنابراین تتمه تمغا ممالک معروفه را حسب الامر آنحضرت بخشیدم و ثواب آنرا بحضرت چهارده معصوم صلوات الله علیهم اجمعین هدیه کردم و ثواب این هدیه را باز بحضرت صاحب الزمان صلوات الله و سلام علیه هدیه نمودم می باید که از روزی که این پر و آنچه بدانجا برسد بعلت تمغا راهداری و تخته باشی و غیره خواه آنکه در تحت شوارع است و خواه آنکه در تحت الکا است بهر اسم و رسم که باشد عن اصل و رسومات یکدینار از هیچ آفریده نگیرند و گیرنده را در لعنت خدا شناسند و هر کس خلاف این معنی نماید معادیه علیه اللعنه باشد و بنوعی سیاست خواهد یافت که عبرت دیگران گردد.

تحریر ا فی روز پنجشنبه دوازدهم شهر شعبان اودئیل اثنی و سبعین و تسعمایه



حکم جهانمطاع شد آنکه تسلی و غیره تجار ارامنه بعرض رسانیدند که راهداریان شوارع بعلت راهداری زیادتى برایشان مینمایند و وجوه راهداری را زیاده از دستور العمل از ایشان باز یافت می نمایند و بدانچه موافق دستور العمل دیوان است تسلی نمیشوند و مبلغهای کلی بخلاف حساب از ابریشم و سقر لاط باز یافت مینمایند و از تصدیق مستوفیان عظام مستفاد شد که دستور العمل وجوه راهداری برینموجب است

اقمشه - وجه شتری ۱۰۰ دینار

وجه استری ۵۰ دینار

وجه خر کی ۲۵ دینار

سقط بار - وجه شتری ۵۰ دینار

وجه استری ۲۵ دینار

وجه خر کی ۱۰ دینار

و راهداری ابریشم و سقر لاط دستور العمل علیحده ندارد و لهذا داخل قماش است و راهداری ماکولات بتخفیف و تصدق مقرر است بنابراین مقرر فرمودیم که ظابطان و مستأجران و مستحفظان شوارع وجوه راهداری را موافق دستور العمل باز یافت نموده یکدینار و یکمن بار زیاده از دستور العمل باز یافت ننمایند و نوعی نمایند که تجار و مترددین برفاه حال بامر تجارت مشغول بوده باشند و از شکایت که موجب بازخواست است اندیشه نمایند و در هر باب قدغن دانسته از فرموده تخلف نورزند و چون رقم مهر مهر آثار اشرف رسد اعنی مزین گردد اعتماد نمایند.

تحریر فی شهر شوال سنه ۱۰۴۳

همه طباع شد اند چون خواججه ضروري بنص رسانیده که وجود
مسدود

ابریشم افشاده برانی دستر العمل در بیان روحیات و شایسته

البرسم
در رسم
مسدود مسدود مسدود مسدود

و کیکه
و کیکه
و کیکه
و کیکه

همه اشیای هم ستاوان وجود مکرر نمود که در مسدود افشاده برایشم
و افشاده برایشم

دستر العمل در بیان فنیست نموده از دستر العمل فنیست
و فنیست

که مستحقان شراعت معهود که در هر روز در دستر العمل
و دستر العمل

زود ابرام فنیست نه بهر در و حاکم محلی که از دستر العمل
و دستر العمل

در آن فنیست در آن فنیست که در آن فنیست
و فنیست

حکم چنانمطاع شد آنکه چون خواجه صفر جولائی بعرض رسانید که
وجوه راهداری ابریشم و اقمشه و غیره موافق دستور العمل دیوان
برینموجب است

اقمشه - وجه شتری ۱۰۰ دینار

وجه استری ۵۰ دینار

وجه خرکی ۲۵ دینار

سقط بار - وجه شتری ۵۰ دینار

وجه استری ۲۵ دینار

وجه خرکی ۱۰ دینار

و درین باب استدعاً حکم اشرف باسم مستاجران وجوه مذکور
نمود که راهداری اقمشه و ابریشم را موافق دستور العمل دیوان باز یافت
نموده زیاده از دستور العمل طلبی ننمایند بنابراین مقرر فرمودیم که
مستحفظان شوارع وجوه مذکور راهداری را موافق دستور العمل دیوان
باز یافت نموده بزوائد مزاحمت نرسانند بعهده وزیر و حاکم هر محل
که امداد حسابی بتقدیم رسانند و درین باب قدغن دانسته در عهد
شناسند.

تحریر افی ۲۹ شفر صفر ختم بالخیر و الطفر سنه ۱۰۴۶

Ս Կ Ջ Ր Ն Ա Ղ Ր Յ ՈՒ Ր Ն Ե Ր

Մաշտոցի անվան Մատենադարան, ձեռ. № 5994, 8443, 10704:

Կաթողիկոսական դիվան, թղթ. 1 դ, վավ. №№ 943, 944, 945:

Դիվան Նոր Զուղայի Ս. Ամենափրկիչ վանքի, պահ. № 6, վավ. №№ 3, 23, 24, 25, 27, 29, 34, 57, 109, 121:

Առաքել Դավրիժեցի. Պատմութիւն Առաքել վարդապետի Դուրիժեցոյ, Վաղարշապատ 1896:

Դրիգոր Դաւանադէի. Ժամանակագրութիւն Գրիգոր վարդապետի Կամախեցոյ Կամ Դարանաղեցոյ, Երուսաղէմ, 1915:

Ջաֆարիա Ագուլեցի. Ջաբարիա Ագուլեցու օրագրութիւնը, Երևան, 1938:

Ջաֆարիա Քանաֆեղցի, Ջաբարիա սարկավագի Պատմութիւն, հ. 1—3, Վաղարշապատ 1870:

Թուրքական տղրյուրները Հայաստանի, հայերի և Անդրկովկասի մյուս ժողովուրդներէ մասին, կազմեց Ա. Խ. Սաֆրաստյան, հ. Ա, Բ, Երևան, 1961, 1964:

Հակոբյան Հ., Ուղեգրութիւններ, հ. Ա, Զ, Երևան, 1932, 1934:

Հայերեն ձեռագրերի ժէ դարի հիշատակարաններ, կազմեցին՝ Վ. Ա. Հակոբյան և Ա. Գ. Հովհաննիսյան, հ. 1—3, Երևան, 1974, 1978, 1984:

Հովհաննես Տէր-Դավթյան Զուղայեցու հաշվետուարը, աշխատասիրութեամբ՝ Լ. Ս. Հովհաննիսյանի և Հ. Գ. Փափաղյանի, Երևան, 1984:

Վուկաս Վանանդեցի. Բանալի համատարածի աշխարհացոյցին մերոյ նորածնի, Խմստերդամ, 1696:

Վուկաս Վանանդեցի. Դանձ շափոյ, կշուոյ, թուոյ և դրամից բոլոր աշխարհի, Խմստերդամ, 1699:

Մաքեռսյան Ա., Ճանապարհացոյց Զուղայեցի Պետրոսի օրդի Հակոբի,—Բանբեր Մատենադարանի, № 8, 1967:

Մանր ժամանակագրութիւններ, 13—18-րդ դդ., կազմեց՝ Վ. Ա. Հակոբյան, հ. Ա, Բ, Երևան, 1951, 1956:

Մատենադարանի պարսկերէն վավերագրեր, 1, Հրովարտականք, կազմեց՝ Հ. Գ. Փափաղյան, պրակ Ա, Բ, Երևան, 1956, 1959:

Սիմեոն Երևանցի, «Ջամբու», Վաղարշապատ, 1873:

Սիմեոն Լեւազի, Սիմեոն Լեւազոյ Ուղեգրութիւն, տարեկրութիւն և յիշատակարանք, Վիեննա, 1936:

Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке, Ленинград, 1937.

Армяно-русские отношения в XVII веке (сборник документов), т. 1, Ереван, 1953.

- Армяно-русские отношения в первой трети XVIII века (сборник документов), т. II, ч. I, Ереван, 1964.
- Белл Дж.*, Белевы путешествия через Россию в разные азиатские земли; а именно—в Исфахан, в Пекин, в Дербент и Константинополь, ч. 1—3. Санкт-Петербург, 1776.
- Зевакин Е. С.*, Азербайджан в начале XVIII века, «Труды Общества по обследованию и изучению Азербайджана», № 3, вып. 4, Баку, 1929.
- Какаш и Тектандер*, Путешествие в Персию через Московию в 1602—1603 гг., перевел с немецкого А. Станкевич, Москва, 1896.
- Книга Марко Поло, Москва, 1955.
- Насир-и Хусрау*, Сафар-Наме, Перевод и вступительная статья Е. Э. Бертельса, М.—Л., 1933.
- Адам Олеарий*, Подробное описание Голштинского посольства в Московию и Персию в 1633, 1636 и 1639 гг., М., 1870.
- Путешественники об Азербайджане, т. I, составил З. И. Ямбольский, Баку, 1961.
- Путешествие Шардена по Закавказью в 1672—1673 гг., Перевод Е. В. Бахутовой и Д. П. Носовича, Тифлис, 1902.
- Рашид-ад-Дин Фазлулах*, Джамн-ат-таварих, т. III, Составитель научно-критического текста на персидском языке А. А. Али-заде, перевод с персидского языка, А. К. Арендса, Баку, 1957.
- Рашид-ад-Дин*, Переписка, перевод, введение и комментарий А. И. Фалиной, М., 1971.
- Стрейс Я. Я.*, Три путешествия, Перевод Э. Бородиной, М., 1935.
- Эвлия Челеби*, Книга путешествия, вып. 3, Земли Закавказья и сопредельных областей Малой Азии и Ирана, М., 1983.
- Шараф-хан ибн Шамсаддин Бидлиси*, Шараф-наме, т. I—II, Перевод, предисловие, примечания и приложение Е. И. Васильевой, М., 1967—1976.
- J. Bruce*, Annals of Honorable East India Company, vol. I—III, London, 1810.
- Chardin*, Voyages du Chevalier Chardin en Perse, et autres lieux de l'Orient, T. I—7, Paris, 1811.
- Chinon Gabriel de*, Relation nouvelles de Levant ou traités de la religion, du gouvernement et des coutumes des Perses, des Arméniens et des Gaures, Lyon, 1671.
- A Chronicle of the Carmelites in Persia and the Papal Mission of the XVIIIth and XVIIIth Centuries, vol. I—II, London, 1939.
- Robert Coverte*, The Travels of Captain Robert Coverte, Philadelphia, 1931.
- André Dauttler-Deslandes*, The Beauties of Persia, Cambridge, 1927.
- Della Vallé*, Voyages de Pietro Della Vallé, Gentilhomme Romain, dans la Turquie, l'Egypte, la Palestine, la Perse, les Indes Orientales & autres lieux, T. III—IV, Rouen, 1745.
- Febure M.*, L'Etat présent de la Turquie, Paris, 1675.
- John Fryer*, A New Account of East India and Persia being Nine Year's Travels, 1672—1681, vol. I—III, Wiesbaden, 1967.

- Thomas Herbert*, Travels in Persia, 1627—1629, London, 1928.
William Lithgow, Rare Adventures and Painfull Peregrinations, London, 1928.
Mans Raphaël du, Estat de la Perse en 1660, par le P. Raphaël du Mans, supérieur de la mission Capucins d'Ispahan, 1890, Paris.
Martin F., India in the 17th Century. Social, Economic and Political. Memoirs of François Martin, 1670—1694, vol. I, Part I—II, New Delhi, 1981—1983.
Nasir al-Din Tusi on Finance, by M. Minovi and V. Minorsky, — BSOAS, vol. X, Part 1—4, 1939—1942.
Persia in A. D. 1478—1490. An abridged translation of Fadlullah b. Ruzbihan Khunji's Tarikh-i Alam-Ara-yi Amini, by V. Minorsky, London, 1957.
Sanson, Voyage ou relation de l'Etat présent du Royaume de Perse, Paris, 1695.
Tadhkirat al-Muluk. A Manual of Safavid Administration, translated and explained by V. Minorsky, London, 1943.
Tavernier J. B., Les six voyages de Jean Baptiste Tavernier en Turquie, en Perse et aux Indes, T. I—III, Paris, 1692.
Tournefort Pitton de, Relation d'un voyage du Levant, T. 1—2, Amsterdam, 1718.

اسکندر بیک ترکمان (منشی)، 'تاریخ عالم آرای عباسی'، جلد ۱-۲، تهران، ۱۳۳۵
اسکندر بیک ترکمان (منشی)، محمد یوسف مورج، ذیل تاریخ عالم آرای عباسی، تهران، ۱۳۱۷
حسن روملو، احسن التواریخ، کلکته، ۱۹۳۱
حمدالله مستوفی قزوینی، نزهة القلوب، تهران، ۱۳۳۶
سیاحت نامه ناصر خسرو علوی، تبریز، ۱۸۹۰
شاه طهماسب صفوی، مجموعه اسناد و مکاتبات تاریخی همراه با یادداشت‌های تفصیلی به اهتمام عبد الحسین نوائی، تهران، ۱۳۵۰
شرف خان بدلیسی، شرف نامه، جلد ۱-۲، پطربورغ، ۱۸۶۲-۱۸۶۰
عبد الفتاح قومنی، تاریخ گیلان، پطربورغ، ۱۲۷۴

ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

- Ալիշան Ղ., Սիսական, Վենետիկ, 1893:
- Ալիշան Ղ., Հայ-Վենետ, Վենետիկ, 1896:
- Անասյան Հ. Ս., XVII դարի աղատագրական շարժումները Արևմտյան Հայաստանում, Երևան, 1961:
- Բայբուրդյան Վ., Իրանահայերի մասնակցությունը իրանա-կվրոսական հակաթուրքական դաշինք ստեղծելու փորձերում, ՀՍՍՀ ԳԱ «Իրաքեր հաս. գիտ.», 1954, № 9:
- Բայբուրդյան Վ. Ս., Հայերը և լեանտական առևտուրը XVII դարում, ՊԲՀ, 1955, № 2:
- Դուրդյանց Ն., Պարսկաստանի հայերը, Թեհրան, 1968:
- Իրևյան Վ. Ա., էջեր Ռուսաստանի հայ վաճառականական կապիտալի պատմությունից, ՊԲՀ, 1962, № 4:
- Զուլալյան Մ., Արևմտյան Հայաստանը 16—18-րդ դդ., Երևան, 1980:
- Զուլալյան Մ. Կ., Եվրոպացի հեղինակները Հայաստանի և հայերի մասին (XVI—XVIII դդ.), ՊԲՀ, 1985, 3:
- Էնգելս Ֆ., Անտի-Դյուրինգ, Երևան, 1940:
- Էնգելս Ֆ., Լրացումներ «Կապիտալի» երրորդ հատորի, Կ. Մարքս, Կապիտալ, հ. III, մաս II, Երևան, 1947:
- Լևո, Երկերի ժողովածու, երրորդ հատոր, գիրք առաջին, Երևան, 1969:
- Լևո, Խոջալական կապիտալը և նրա քաղաքական և հասարակական դերը հայերի մեջ, Երևան, 1934:
- Լուսիկյան Ծ. Լ., Նոր Զուղայի հայ վաճառականությունը և նրա առևտրատնտեսական կապերը Ռուսաստանի հետ XVII—XVIII դարերում, Երևան, 1988:
- Կյուլյենկյան Խ. Վ., Հայ-սլոնոսկալական հարաբերությունները, Երևան, 1986:
- Հովհաննիսյան Ա., Դրվագներ հայ աղատագրական մտքի պատմության, գիրք երկրորդ, Երևան, 1959:
- Մարտիրոսյան Հ. Հ., Այաս-Թալիրիդ առևտրական մայրուղու Բաղաձան-Խոյ հատվածը (XIII—XIV դդ.), ՊԲՀ, 1985, № 2:
- Մարքս Կ. և Էնգելս Ֆ., Կոմունիստական պարտիայի մանիֆեստը, Կ. Մարքս, Լենինը, Լրկեր, հ. I, Երևան, 1941:
- Մարքս Կ., Կապիտալ, հ. III, Երևան, 1947:
- Ոսկանյան Վ., Նոր առևտրական կանոնադրությունը և 1667 թ. պայմանագիրը հայկական առևտրական ընկերության հետ, ՀՍՍՀ ԳԱ «Տեղեկագիր» (հաս. գիտ.), 1947, № 6:
- Ոսկանյան Վ., Հայ-ռուսական հարաբերությունները 17-րդ դարում, ՀՍՍՀ ԳԱ «Տեղեկագիր» (հաս. գիտ.), 1948, № 1:
- Պարսամյան Վ., Հայ-ռուսական հարաբերությունների պատմությունից, ՀՍՍՀ ԳԱ «Տեղեկագիր» (հաս. գիտ.), 1952, № 7:
- Պետրոսյան Պ., Նոր-Զուղայի նախկին հայ բնակիչների կյանքը, Նոր Զուղա, 1947:

- Սյունեյան Ա., Պատմություն Հալեպի հայոց, հ. Ա-Գ, Հալեպ-Փարիզ, 1940—1950;
- Տեր-Հովհաննյան Հ., Պատմություն նոր Զուղայու որ յԱսպահան, հ. 1-11, նոր Զուղա, 1880—1881;
- Քյուրաջյան Հ., Նյութեր հայ վաճառականության պատմության համար (առանց վայրի և տարիթվի);
- Փափազյան Հ. Գ., Լեկոու Ս. Հակոբա վանքի բյուրուլը, «Բանրեր Մասենադարանի», № 12, Երևան, 1977;
- Փափազյան Վ. Հ., Նասեր Խոսրովի «Սաֆարնամեն»՝ Հայաստանի և Ասորպատականի պատմության ու աշխարհագրության սկզբնաղբյուր, ՀՍՍՀ ԳԱ «Լրաբեր հաս. գիտ.», 1981, № 3;
- Փափազյան Վ. Հ., Թավրիզ-Ձմյուռնիա առևտրական մայրուղու Թավրիզ-Էրզրում հատվածն ըստ Զարարիա Ագուլեցու «Օրագրության», ՀՍՍՀ ԳԱ «Լրաբեր հաս. գիտ.», 1983, № 8;
- Փափազյան Վ. Հ., Առևտրա-արհեստագործական հարկը Սեֆյան տերության մեջ XVI դարում և նրա վերացման հանդամանքները, ՊԲՀ, 1984, № 2;
- Փափազյան Վ. Հ., Թավրիզ-Հալեպ ճանապարհը XVII դարում, ՀՍՍՀ ԳԱ «Լրաբեր հաս. գիտ.», 1985, № 2;
- Փափազյան Վ. Հ., Կոստանդ Զուղայեցու «Աշխարհածողովի» Հալեպ-Թավրիզ մայրուղուն վերաբերող հատվածը, ՀՍՍՀ ԳԱ «Լրաբեր հաս. գիտ.», 1985, № 6;
- Փափազյան Վ. Հ., Առևտրական ճանապարհների պաշտպանությունը Սեֆյան պետությունում XVII դարում, ՊԲՀ, 1986, № 4;
- Айвазян А., Памятники армянской архитектуры Нахичеванской АССР, Ереван, 1981.
- Алиев Ф. М., Города и городская торговля в Азербайджане во второй половине XVIII в., «Труды Института истории АН Азербайджанской ССР», т. XIII, Баку, 1958.
- Алиев Ф. М., Значение Азербайджана для России в Каспийской торговле, «Ближний и Средний Восток. Товарно-денежные отношения при феодализме», М., 1980.
- Али-заде А. А., Социально-экономическая и политическая история Азербайджана XIII—XIV вв., Баку, 1956.
- Бааш Э., История экономического развития Голландии в XVI—XVIII вв., М., 1949.
- Байбуртян В. А., Армянская колония Новой Джульфы в XVII веке, Ереван, 1969.
- Барсегов Ю. Г., Из истории борьбы армянского купечества против европейского пиратства в XVII в., ИФЖ, 1984, № 2.
- Бартольд В. В., Персидская надпись на стене Ангийской мечети Мануче, Соч., т. 4, М., 1966.
- Большаков О. Г., Средневековый город Ближнего Востока (VII—середина XIII вв.), М., 1984.
- Бродель Ф., Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV—XVIII вв., т. 2, Игры обмена, М., 1988.

- Бушев П. П., История посольств и дипломатических отношений Русского и Иранского государств в 1586—1612 гг., М., 1967.
- Бушев П. П., История посольств и дипломатических отношений Русского и Иранского государств в 1613—1621 гг., М., 1987.
- Бушев П. П., Посольство Артемия Волянского в Иран в 1715—1718 гг., М., 1978.
- Бэр А., История всемирной торговли, ч. II, М., 1878.
- Белиева Л. И., К вопросу о причинах проникновения английского торгового капитала в Азербайджан в первой половине XVIII в., Известия АН Азерб.ССР, Серия истории, философии и права, 1981, № 3.
- Воробьева А. Г., К вопросу о пребывании Степана Разина в Азербайджане и Персии, Известия АН Азерб.ССР, Серия истории, философии и права, 1983, № 3.
- Гейдаров М. Х., Города и городское ремесло Азербайджана XIII—XVII вв., Баку, 1982.
- Гейдаров М. Х., Упадок городской жизни Азербайджана и Ирана на рубеже XVII—XVIII вв. и его основные причины, Ближний и Средний Восток, М., 1962.
- Гиббис Г. Б., Очерк истории английской торговли и колоний, С. Петербург, 1899.
- Голикоза Н. Б., Очерки по истории городов России конца XVII—начала XVIII вв., М., 1982.
- Гурко-Кряжин В., Краткая история Персии, М., 1925.
- Дживелегов А. К., Торговля на Западе в средние века, СПб., 1904.
- Зевакин Е. С., Персидский вопрос в русско-европейских отношениях XVII в., «Исторические записки», М., 1940, т. 8.
- Зонненштраль-Пискорский А. А., Международные торговые договоры Персии, М., 1931.
- Иванов Н. А., Османское завоевание арабских стран, 1516—1574, М., 1984.
- История Ирана с древнейших времен до конца XVIII в. (отв. ред. Струве В. В.), Л., 1958.
- Кальди-Надь Д., Турецкие реестровые книги муката'а как исторические источники, «Восточные источники по истории народов Юго-Восточной и Центральной Европы», М., 1964.
- Кальди-Надь Д., Данные к истории левантийской торговли в начале XVII столетия, «Восточные источники по истории народов Юго-Восточной и Центральной Европы», т. II, М., 1969.
- Кикнадзе Р. К., Тамговые сборы в государстве Ильяханов, «Восточный сборник», т. I, Тбилиси, 1960.
- Костомаров Н. И., Очерк торговли Московского государства в XVI и XVII столетиях, СПб., 1862.
- Кристенсен С. О., История России XVII в., М., 1989.

- Кузнецова Н. А.*, Об участии немусульман в торговле Ирана, «Ближний и Средний Восток. Товарно-денежные отношения при феодализме», М., 1980.
- Куканова Н. Г.*, Очерки по истории русско-иранских торговых отношений в XVII—первой половине XIX вв., Саранск, 1977.
- Куканова Н. Г.*, Роль армянского купечества в развитии русско-иранской торговли в последней трети XVII в., «Краткие сообщения Института народов Азии АН СССР», вып. 30, М., 1961.
- Куция К. К.*, Города и городская жизнь Сефевидского Ирана, Автореф. дисс., Тбилиси, 1967.
- Куция К. К.*, О характере самоуправления аснафов в городах Сефевидского Ирана XVII в., «Ближний и Средний Восток. Товарно-денежные отношения при феодализме», М., 1980.
- Лысцов П. П.*, Персидский поход Петра I, 1722—1723, М., 1951.
- Манандян Я. А.*, О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времен, Ереван, 1954.
- Маньков А. Г.*, Государственно-правовое обеспечение торговых путей, «Общество и государство феодальной России», М., 1975.
- Маркова О. П.*, Россия, Закавказье и международные отношения в XVIII веке, М., 1966.
- Массэ А.*, Ислам, М., 1963.
- Миклухо-Маклай Н. Д.*, К вопросу о налоговой политике в Иране при шахе Аббасе I (1587—1629), «Советское востоковедение», 1949, № 6.
- Можейко И. В.*, В Индийском океане, М., 1977.
- Новосельцев А. П.*, Города Азербайджана и Восточной Армении в XVII—XVIII вв., «История СССР», 1959, № 1.
- Новосельцев А. П.*, Русско-иранские политические отношения во второй половине XVI в., «Международные связи России до XVII в.», М., 1961.
- Новосельцев А. П.*, Русско-иранские отношения в первой половине XVII в., «Международные связи России в XVII—XVIII вв.», М., 1966.
- Новосельцев А. П.*, Освободительная борьба народов Закавказья в XVI—XVII вв., Вопросы истории, 1969, № 10.
- Онуллахи С. М.*, Тебриз в XIII—XVII веках (социально-экономическая история), Автореферат дисс., Баку, 1982.
- Орешкова С. Ф.*, Из истории посреднической торговли в Османской империи в конце XV—начале XVI вв., «Товарно-денежные отношения на Ближнем и Среднем Востоке в эпоху средневековья», М., 1979.
- Орешкова С. Ф.*, О ростовщическом кредите в Османской Империи в начале XVII в., «Ближний и Средний Восток. Товарно-денежные отношения при феодализме», М., 1980.
- Папаян А. Д.*, Аграрные отношения в Восточной Армении в XVI—XVII вв., Ереван, 1972.

- Петров А. М.*, Соотношение межазиатской и азиатско-западноевропейской торговли в I—XVII вв., «Ближний и Средний Восток. Экономика, история», М., 1976.
- Петров А. М.*, Азиатско-западноевропейский торговый баланс в средние века, «Ближний и Средний Восток. Товарно-денежные отношения при феодализме», М., 1980.
- Петрушевский И. П.*, Хамдаллах Казвини как источник по социально-экономической истории Восточного Закавказья, Известия АН СССР, Отделение общественных наук, 1937.
- Петрушевский И. П.*, Азербайджан в XVI—XVII вв., «Сборник статей по истории Азербайджана», вып. I, Баку, 1949.
- Петрушевский И. П.*, Очерки по истории феодальных отношений в Азербайджане и Армении в XVI—начале XIX вв., Л., 1949.
- Петрушевский И. П.*, Земледелие и аграрные отношения в Иране XIII—XIV вв., М.—Л., 1960.
- Полянский Ф. Я.*, Экономическая история зарубежных стран (Эпоха феодализма), М., 1954.
- После Марко Поло, М., 1968.
- Ринсимен С.*, Падение Константинополя в 1453 г., М., 1983.
- Семенова Л. А.*, Орден кармелитов как орудие проникновения европейцев в Иран (по материалам «Хроники кармелитов»), «Ближний и Средний Восток», М., 1962.
- Смилянская И. М.*, Социально-экономическая структура стран Ближнего Востока на рубеже нового времени (на материалах Сирии, Ливана и Палестины), М., 1979.
- Тер-Аветисян С. В.*, Город Джуга. Материалы по истории торговых сношений джугульфинских купцов XV—XVII вв., Тбилиси, 1937.
- Тикадзе М. И.*, Левантийская торговля и города Сирии в XVI—XVIII вв., «История и экономика арабских стран», М., 1977.
- Туманович Н. Н.*, Европейские державы в Персидском заливе в XVI—XIX вв., М., 1982.
- Тушин Ю. П.*, Русское мореплавание на Каспийском, Азовском и Черном морях (XVII в.), М., 1978.
- Фехнер М. В.*, Торговля Русского государства со странами Востока в XVI веке, М., 1956.
- Хинц В.*, Мусульманские меры и веса с переводом в метрическую систему, М., 1970.
- Шпаковский А. Я.*, Торговля Московской Руси с Персией в XVI—XVII вв., Киев, 1915.
- Эволюция восточных обществ: синтез традиционного и современного (отв. редакторы Рейснер Л. И., Симонян Н. А.), М., 1984.
- Эзов Г.*, Сношения Петра Великого с армянским народом, Спб., 1898.

- Энгельс Ф.*, Действительно спорный пункт в Турции, «К. Маркс, Ф. Энгельс, Сочинения», т. 9.
- Энгельс Ф.*, Турецкий вопрос, «К. Маркс, Ф. Энгельс, Сочинения», т. 9.
- Эфендиев О.*, Азербайджанское государство Сефевидов в XVI в., Баку, 1981.
- Эфендиев О. А., Фарзалиев Ш. Ф.*, О подати тамга и ее значении в городской экономике Азербайджана и сопредельных стран в XV—XVI вв., «Ближний и Средний Восток. Товарно-денежные отношения при феодализме», М., 1980.
- Юхт А. И.*, Торговля России с Закавказьем и Персией во второй четверти XVIII века, История СССР, 1961, № 1.
- Юхт А. И.*, Участие армянского купечества во внутренней торговле России (20—40-е годы XVIII в.), ИФЖ, 1979, № 3.
- Юхт А. И.*, Русско-армянская компания «персидского торго» в середине XVIII в., ИФЖ, 1983, №№ 2—3.
- Amin A. A.*, British Interests in the Persian Gulf, Leiden, 1967.
- Attman A.*, Dutch Enterprize in the World Bullion Trade, 1550—1800, Göteborg, 1983.
- Attman A.*, The Bullion Flow between Europe and the East, 1000—1750, Göteborg, 1981.
- Barkan Ö. L.*, Osmanli Imparatorlugu Bütçelarine Dair Notlar, „İktisad fakültesi mecmuasi“, 1955—1956, № 1—4, Istanbul.
- Bastani Parisi M. E.*, La „route de la soie“ dans l'histoire de l'Iran, „Studia et Acta Orientalia“, VIII, 1971.
- Bayani K.*, Les relations de l'Iran avec l'Europe occidentale à l'époque Safavide (Portugal, Espagne, Angleterre, Hollande et France), Paris, 1937.
- Beklus R. A.*, The Armenian Community in Amsterdam in the 17th and 18th Centuries. Integration and Disintegration, „Paper presented at the 1st Conference of the Association Internationale des Etudes Arméniennes, Wassenaar, Netherlands Institute for Advanced Studies, 30—31 August, 1983“.
- Bergasse L., Rambert G.*, Histoire du commerce de Marseille, T. IV, de 1599—à 1660, 1660—à 1789, Paris, 1954.
- Boulnois L.*, The Silk Road, London, 1966.
- Boxer C. R.*, The Portuguese Seaborne Empire, 1415—1825, New York, 1969.
- Braudel F.*, La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II, Paris, 1949.
- Carruthers D.*, The Great Desert Caravan Route. Aleppo to Basra, „The Geographical Journal“, vol. LII, № 3, 1918.
- Carswell J.*, New Julfa. Armenian Churches and other Buildings, Oxford, 1968.
- Carswell J.*, The Armenians and East-West Trade through Persia in the XVIIIth Century, „Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'Océan Indien“, Paris, 1970.
- Chaudhuri K. N.*, The English East India Company, London, 1965.

- Davis R.*, English Imports from the Middle East. 1580—1780. „Studies in the Economic History of the Middle East from the Rise of Islam to the Present Day“, London, 1970.
- Dickson M. B.*, The Fall of the Safavi Dynasty. „Journal of the American Oriental Society“, vol. 82, № 4, 1962.
- Farmayan H. F.*, The Beginnings of Modernization in Iran. The Policies and Reforms of Shah Abbas I (1587—1629), Utah, Research Monograph, № 1, 1969.
- Farouhi S.*, Towns and Townsmen of Ottoman Anatolia, Cambridge, 1984.
- Ferrier R. W.*, The Agreement of the East India Company with the Armenian Nation (22nd June, 1688). „Revue des Etudes Arméniennes, Nouvelle série“, T. VII, 1970.
- Ferrier R. W.*, The Armenians and the East India Company in Persia in the Seventeenth and Early Eighteenth Century. „Economic History Review“, 2nd series, XXVI, 1973.
- Fisher W. B.*, The Middle East. A Physical, Social and Regional Geography, London, 1957.
- Foster W.*, England's Quest of Eastern Trade, London, 1933.
- Glamann K.*, Dutch-Asiatic Trade. 1620—1740, Copenhagen and the Hague, 1958.
- Harris P. R.*, An Aleppo Merchant's Letter-Book. „The British Museum Quarterly“, vol. XXII, № 3/4, 1960.
- Heyd W.*, Histoire du commerce du Levant au Moyen-âge, T. 1—2, Amsterdam, 1967.
- Horniker A. L.*, Anglo-French Rivalry in the Levant from 1583 to 1612. „The Journal of Modern History“, vol. XVIII, № 4, 1946.
- Horst H.*, Zwei Erlasse Sah Tahmasps I. „ZDMG“, Bd. 110, H. 2, 1961.
- Hoskins H. H.*, The Growth of British Interest in the Route to India. „Journal of Indian History“, vol. II, Madras, 1922—1923.
- Inalcik H.*, Bursa and the Commerce of the Levant. „Journal of Economic and Social History of the Orient“, 111/2, Leiden, 1960.
- Inalcik H.*, Capital Formation in the Ottoman Empire. „Journal of Economic History“, XIX, 1969.
- Inalcik H.*, The Ottoman Economic Mind and Aspects of the Ottoman Economy. „Studies in the Economic History of the Middle East from the Rise of Islam to the Present Day“, London, 1970.
- Inalcik H.*, The Turkish Impact on the Development of Modern Europe. „The Ottoman State and its Place in the World History“, Leiden, 1974.
- Lach D. F.*, Asia in the Making of Europe, vol. I, Book one & two, Chicago and London, 1965.
- Lane F. C.*, Venice and History, Baltimore, 1966.
- Lane F. C.*, The Mediterranean Spice Trade: Its Revival in the Sixteenth Century. „The American Historical Review“, vol. XLV, № 3, 1940.
- Lewis B.*, Some Reflections on the Decline of the Ottoman Empire. „Studia Islamica“, IX, 1958.

- Lockhart L.*, The Fall of the Safavi Dynasty and the Afghan Occupation of Persia, Cambridge, 1958.
- Lubimenko I.*, Les relations commerciales et politiques de l'Angleterre avec la Russie avant Pierre le Grand, Paris, 1933.
- Lybyer A. H.*, The Ottoman Turks and the Routes of Oriental Trade, "The English Historical Review", № 30, 1915.
- Macler F.*, Quatre Conférences sur l'Arménie et les Arméniens Faites en Hollande, Paris, 1932.
- Macler F.*, Notices de Manuscrits Arméniens ou Relatifs aux Arméniens vus dans Quelques Bibliothèques de la Péninsule Ibérique et du Sud-Est de la France, "Revue des Etudes Arméniennes", T. I, 1921.
- Mantran R.*, Foreign Merchants and Minorities in Istanbul during the Sixteenth and Seventeenth Centuries, "Christians and Jews in the Ottoman Empire", vol. I, New York—London, 1982.
- Masselman G.*, The Cradle of Colonialism, New Haven and London, 1963.
- Masson P.*, Histoire du commerce français dans le Levant au XVII^e siècle, Paris, 1911.
- Mazzaoui M. M.*, The Origins of the Safavids, Wiesbaden, 1972.
- Minorsky V.*, The Aq-qyunlu and Land Reforms, "BSOAS", vol. XVII, Part 1—3, 1955.
- Papazian K. S.*, Merchants from Ararat. A Brief Survey of Armenian Trade through Ages, New York, 1979.
- Rawlinson H. G.*, Early Trade between England and the Levant, "Journal of Indian History", vol. II, Madras, 1922—1923.
- Ross E. D.*, Sir Anthony Shirley and his Persian Adventure, London, 1933.
- Sanjian A. K.*, The Armenian Communities in Syria under Ottoman Dominion, Cambridge, Massachusetts, 1965.
- Savory R.*, Iran under the Safavids, Cambridge, 1980.
- Searight S.*, The British in the Middle East, London, 1979.
- Seth M.*, Armenians in India, Calcutta, 1937.
- Scott W. R.*, The Constitution and Finance of English, Scottish and Irish Joint-Stock Companies to 1720, vol. I—II, Cambridge, 1910—1912.
- Simkin C. G. F.*, The Traditional Trade of Asia, London, 1968.
- Spuler B.*, Die Mongolen in Iran, Berlin, 1955.
- Steensgaard N.*, The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century, Chicago and London, 1974.
- Steensgaard N.*, Consuls and Nations in the Levant from 1570 to 1650, "The Scandinavian Economic History Review", vol. XV, № 1—2, 1967.
- Steensgaard N.*, European Shipping to Asia. 1497—1700, "The Scandinavian Economic History Review", vol. XVIII, № 1, 1970.
- Sykes P.*, A History of Persia, vol. II, London, 1951.
- Turgay U. A.*, Ottoman-English Trade through Southeastern Black Sea Ports during the Nineteenth Century, "Economie et sociétés dans l'Empire Ottoman", Paris, 1983.

Van Rooy S., Armenian Merchant Habits as Mirrored in the 17—18th Century Amsterdam Documents, „Revue des Etudes Arméniennes, Nouvelle série“, T. III, 1966.

Willan T. S., Some Aspects of English Trade with the Levant in the Sixteenth Century, „The English Historical Review“, vol. 70. № 276, 1955.

Willan T. S., The Early History of the Russia Company, 1553—1603, Manchester, 1956.

Wilson A. T., The Persian Gulf, London, 1954.

Wood A. C., A History of the Levant Company, Oxford, 1955.

پاستانی پاریزی محمد ابراهیم، سیاست و اقتصاد عصر صفوی
تهران، ۱۳۴۸

تاج بخش احمد، ایران در زمان صفویه، تبریز، ۱۳۴۰
جوادی شفیع، تبریز و پیرامون، تبریز، ۱۳۵۰
دهخدا، لغت نامه

فرهنگ جغرافیائی ایران، تهران، ۱۳۲۹
فلسفی نصر الله، زندگانی شاه عباس اول، جلد اول، تهران، ۱۳۳۴
فلسفی نصر الله، سیاست خارجی ایران در دوران صفویه، تهران، ۱۳۴۲

ՏԵՂԱՆՈՒՆՆԵՐԻ ՑԱՆԿ

- Ագրա—26
 Ագուլիս—13, 112, 113, 115, 119, 151
 Ադհն—26
 Ադիլջևադ, տե՛ս Արծկե
 Ադատ—115
 Աղերբալջան—44, 135
 Ալամդար—114
 Ալրուդ (Ալմուդ)—124
 Ալեքսանդրեթ—71, 104—106
 Ալիճալուսկ—121
 Ախլաթ, տե՛ս Խլաթ
 Ախշահր-ովասի—124
 Ախուրյան—119, 123
 Աղբուռուն—117, 118
 Աղդոզան—124
 Աղջաղալա—111, 119, 120
 Ամիդ (Դիարբեքիր) —16, 101, 102, 106—108, 111, 124, 151
 Ամաստերդամ—68, 104
 Այնթապ—106, 109, 111
 Անատոլիա—104
 Անգլիա—8, 33, 38, 46—48, 64, 70, 72, 76, 77, 80, 83, 84, 86—88
 Անդրկովկաս—24, 97
 Անկյուրիա—142
 Աշղալա—123, 124
 Ասպրան—123
 Առաջավոր Ասիա—39, 40, 98
 Ասարախան—84—86, 92
 Ատլանտյան օվկիանոս—47
 Արարիա—76
 Արագած—123
 Արակ, տե՛ս Պարսկական Իրաք
 Արաքս—114, 119—121
 Արբիլ—108
 Արդաշեր—118
 Արդերիլ—84
 Արցն—102
 Արծկե—101, 109, 111, 151
 Արճեշ—109, 111, 151
 Արփա—111, 116—118
 Բալթիկ ծով—86
 Բակհենդրան—124
 Բաղդադ—26, 36, 98, 106, 124, 130
 Բաղեշ—101, 102, 108, 111, 151
 Բանդիմահի, տե՛ս Բերկերի
 Բաշ-ուլում—120
 Բասրա—36
 Բատավիա—55
 Բարեհուսո հրվանդան—8, 36, 47, 56
 Բենդալիա—74
 Բենդեր-Աբաս—14, 50, 54, 61, 70, 71, 75, 77, 96
 Բերկերի—101, 109, 111
 Բիթլիս, տե՛ս Բաղեշ
 Բիրեջիկ—26, 106, 108, 111
 Բոմբեյ—76, 78
 Բոսֆոր—100
 Բրանդենբուրգ—88
 Բուլամաշ—121
 Բուռուն—117
 Բուրսա—16, 40, 41, 108, 125, 142
 Գաբնի—116, 118
 Գաբնու դեռ, Աբատ, տե՛ս Գառնի
 Գարդաո—114
 Դեղարբունիք, տե՛ս Գողջաղանդիդ
 Դերմանիա—112
 Դերմյուրու—124

Գիւլան—19, 40, 44, 50, 60, 62, 64, 94,
98, 135
Գիրան (Գիւլան)—115
Գյանջա (Գանձակ)—40, 94, 98
Գյուլի դաւասի—116
Գոռ—74
Գողշադանգիլ—133, 136
Գողթան—151
Գամաձոր—121
Գամբուն, տե՛ս Բենդեր-Արաս
Գումրազի զրիւ-ալաղ—117

Դանիա—88
Դաւա-բոլո—121
Դաւաշեն—109, 111, 151
Դեղյուրման Բողազի—106
Դերբենա—40, 86
Դիզմար—115
Ղալին—118

Եգիպտոս—7, 97
Եղվարդ—123
Երզնկա—109, 110, 121
Երվանդակերտ—120
Երևան—15, 40, 110, 111, 114—120,
122, 123, 136, 145, 151

Զաղափա—124
Զառարխանա—120
Զենջան—96
Զերիքի—108
Զմյուռնիա—13, 16, 17, 20, 23, 66,
68, 69, 71, 79, 93, 98, 99, 101,
102, 110—112, 115, 116, 118, 119,
121—125, 136, 150, 151
Զոհար—66

Էդրիզեր—124
Էջիք, տե՛ս Յալջի
Էվողու—109
Էրզինջան, տե՛ս Երզնկա
Էրզրում—14—16, 20, 39, 40, 109—
111, 113, 119—123, 136, 141, 151
Էջմիածին, տե՛ս Վաղարշապատ

Թալիսե-սուղ (Աջի շալ)—115
Թաւրիդ—13—17, 20, 39, 40, 84, 96—
99, 101, 102, 106, 108—112, 114—
116, 118, 122, 123, 128, 129, 131—
136, 141, 143, 150, 151
Թիւրաշար—106
Թիլի բուռուն—120
Թիբմի-րեւլ—124
Թիֆլիս—40, 123
Թոթաթ—40, 111, 123, 124
Թարքիա—7, 13, 16, 21, 25, 32, 36,
37, 39, 42, 48, 58, 60, 66, 75—77,
82, 89, 92—94, 100, 112—114, 140,
141, 144, 152

Իլիջա—110, 121, 123
Ինդոնեզիա—45
Իսպանիա—82, 112
Իսթանբուլ, տե՛ս Ալեքսանդրէթ
Իսֆահան—13, 14, 22, 23, 25, 26, 42,
43, 54, 61, 70—72, 79, 96, 97,
112, 119
Իտալիա—85
Իրան—7—11, 13, 15, 20—22, 24—26,
32—34, 36, 40—43, 45, 49, 53—
58, 60—62, 64—68, 70—73, 77, 79,
82—89, 91—96, 102—104, 112—114,
120, 140, 144, 145, 149—152

Լաթարիա—105
Լաճիջան—60
Լեհաստան—88
Լիսարոն—14
Լիւսոնո—48, 66—68
Լոնդոն—15, 22, 25, 48, 50, 60, 71, 72
Լոռի—124
Լուկկա—64
Լիանտ—16, 26, 45, 69, 74

Խալիֆա Բյանդի—117
Խանաղա—115
Խարման—77
Խլաթ—101, 109
Խոյ—101, 102
Խոշար—141
Խորասան—15, 62, 135

Կազան—85

Կաղզվան—110, 111, 120, 133, 136

Կամախ—109, 110, 143

Կանգալար—108

Կասպից ծով—40, 81, 85, 87, 96

Կասր-է Շիրին—139

Կարաբաշիր—124

Կարակոզուկ—124

Կարամանիա—71, 76

Կարաչա—124

Կարաքյոփրու—109

Կարրի—16, 123

Կարին, տե՛ս էրզրում

Կարմուս—109

Կարմրակ—124

Կարս—123, 136

Կիրիկյան Հայաստան—103

Կոստանդնուպոլիս—10, 36, 37, 49, 71,
93, 121, 124, 141, 147

Կովկաս—32, 103

Հալիպ—14, 16, 17, 20, 22, 26, 40, 48,
49, 52, 56, 60, 66, 67, 69—71, 77,
78, 84, 85, 93, 98, 99, 101—106,
108—112, 136, 143, 150, 151

Համադան—108

Հայաստան—5, 7—10, 13, 15, 20, 21,
24—26, 41, 42, 44, 45, 57, 62, 71,
99—101, 109, 118, 121, 123, 138,
149, 150—152

Հայկական Բարձրավանդակ—102

Հայկական Տավրոս—100

Հասանդաշա—110, 121, 123, 136

Հարավ-արեւելյան Ասիա—72

Հաքարադ—121, 123

Հարքլարի—107

Հդու—102, 108, 111

Հին Զուղա, տե՛ս Զուղա

Հյուսիսային Հրկանդան—87

Հնդկական օվկիանոս—74, 81

Հնդկաստան—8, 13, 14, 21, 23, 24,
35, 36, 40, 45, 48, 57, 75—78, 81,
93, 97, 104, 121, 149, 151

Հոլանդիա—25, 38, 46, 54, 64, 68,
70, 80, 88, 96, 104, 112

Հոլշտինիա—88

Հոդուն-Փելուդ—124

Հորմոզ—53, 54, 96, 149

Զորագյուղ—119

Ղադի—124

Ղազվին—51, 82, 84, 96

Ղանդահար—26

Ղառւղա-բաղար—115

Ղարաբաղ—62

Ղարաբաղլար (Ղարաբաղ)—116

Ղարաբաշիր—124

Ղարասու, տե՛ս Մեծամոր

Ղարաքիլիսա—121

Ղենար—117

Ղլլ-բանդ—123

Ղրիմ—36

Ղրդի—102, 108, 111

Ղում—95

Ղուրդ-բեկ—124

Ճավա—48

Ճենովա—64, 67, 91, 151

Մադրաս—74

Մադանդարան—44, 62

Մալաթիա—109, 110

Մալալիկա—74

Մաշհադ—71

Մասկաթ—74

Մարաղա—13, 112

Մարանդ—101, 102, 109—111, 114

Մարդին—108

Մարթաբու—124

Մարսել—64, 68, 69

Մեզարե—106

Մեծամոր—119

Մերձավոր Արեւելք—47, 71, 95, 104

Մեսսինա—64

Մեքքա—131

Միանե—96

Միաֆարդին—102

Միլլի Սարայ—106

Միջագետք—41, 45, 57, 71, 102

Միջերկրական ծով—47, 50, 66, 70, 72,
97, 102
Միջին Ասիա—40, 71, 97
Մոսկվա—64, 92
Մոսուլ—26, 108
Մուսուլման—115
Յամ—114
Յաջի—115
Յարուսլավ—83, 85
Յեզդ—26
Նաթանյա—96
Նախիջևան—17, 110, 111, 115, 116,
118, 133, 136, 151
Նեապոլ—48
Նեհրամ—115
Նեղոսի հովիտ—102
Նեպալ—13
Նորաշինիկ (Նորաշեն)—117
Նոր Ջուղա—8, 13—15, 17, 18, 21—
24, 29, 30, 34, 51, 61, 64, 67, 72,
73, 75, 77, 78, 80, 89—92, 101,
105, 133, 135, 146, 151, 152
Նովգորոդ—92
Նուշար—102, 109, 111, 143
Շահնա-չիման—124
Շահրիար—119
Շամախի—40, 84, 93, 119
Շարուր, Շարուրի գետ, տե՛ս Արփա
Շեյքան-գերեխի—124
Շիրակ—54, 96
Շիրվան—40, 44, 62, 82, 85, 135
Շորադյալ—133, 136
Շվեդիա—88
Չարխի (Չարքիբյոյ)—124
Չելիմե—106
Չիկարան—108
Չինաստան—35, 45, 48, 81, 97
Չորան-քյուրի—110, 111, 120, 121
Չոգան-գարա—121
Չովուշ-բյոյ (Բաշչովուշբյոյ)---124
Չովուշոլի—124

Չորս—102, 109, 111
Չուխուր Սա՛դ—118
Պարսից ծոց—31, 42, 44, 49, 51, 53,
73, 74, 78, 80, 96, 149
Պարսկական Իրաք—15, 135, 136
Պարսկաստան—25, 63, 76, 93, 98, 100,
121, 124, 131, 140
Պորտուգալիա—82
Ջանկ—49, 53
Ջաֆարաղունե—106, 111
Ջնիդ—123
Ջուղա (Ջուլֆա)—15, 17, 30, 42, 104,
105, 111—116, 118, 133, 136, 151
Թան—131
Թեշտ—60
Թուսաստան—8, 29, 30, 75, 78, 80—82,
84, 86—90, 92—95, 143, 151
Սապարակ—116, 117
Սանահյաջ—108
Սափե—96
Սինդ—48
Սինոպ—124
Սիրիա—7, 104
Սիվերեկ—106
Սոգոթյար—120
Սոբման—124
Սոֆյան—114
Ստամբուլ, տե՛ս Կոստանդնուպոլիս
Սուեզ—48
Սումատրա—48
Սուշենքի—124
Սուրաթ—23, 26, 61, 73—75
Սև ծով—36, 40, 97
Վաղարշապատ—119, 123, 145
Վան—107—109, 141
Վանա լիճ—107
Վեդի (Վեդու գետ)—116—118
Վենետիկ (Վենետիկյան հանրապետու-
բյոյ)---64, 66, 67, 81, 84, 92, 112,
151

Վնդդա—86

Վրաստան—20, 44, 62, 123, 136

ՏԼր—115

ՏիբԼթ—13

Տիգրանակերտ, տե՛ս Միաֆարդին

Տրապիզոն—36

Տրիպոլի—46, 104, 105

Ուրֆա—26, 106—108, 111

Փոքր Ասիա—20, 41, 45, 57, 71, 102,
142

Քարուլ—71

Քաշան—85, 96

Քառախ—123

Քարքուշ խան—108

Քեդախ—74

Քերման, տե՛ս Կարամանիա

Քյոոքուլաղ (Կույր աղբյուր) — 117

Քուշան—108

Շիլուրիկ—124

Չիլա-ուլում—120

Յարս—135

Յւրքենցիա—47, 64

Յրանսիա—8, 38, 68—70, 75, 80, 88

Բ Ո Վ Ա Ն Գ Ա Կ Ո Ւ Թ Յ Ո Ւ Ն

Ներածություն	5
Աղբյուրներ և գրականություն	12
Գլուխ I—Սևֆյան Իրանի և օսմանյան Թուրքիայի առևտուրը Արևմտյան Եվրոպայի երկրների հետ և հայ վաճառականությունը	
1. Աշխարհագրական մեծ հայտնագործությունների ազդեցությունը Իրանի և Թուրքիայի արտաքին առևտրի վրա	35
2. Ցամաքային ճանապարհների գերակշիռ դերը	66
3. Մետաքսի արտահանության ուղին փոխելու նոր փորձեր	73
4. Վոլգ-Կասպյան ուղին և միջազգային ապրանքափոխանակությունը	80
Գլուխ II—Սևֆյան Իրանի արտաֆին առևտուրն ու Հայաստանի առևտրական ուղիները	
1. Հալեպ—Թավրիզ առևտրական ճանապարհը	96
2. Թավրիզ—Ջմյունիա տարանցիկ առևտրի մայրուղին	119
Գլուխ III—Առևտրական հիմնական հարկերը	
1. Թամդան և նրա վերացման հանդամանքները	126
2. Ռահզարի	139
Ամփոփում	149
Резюме	153
Հավելված	159
Սկզբնաղբյուրներ	178
Գրականություն	182
Տեղանունների ցանկ	190

ՎԱՀԱՆ ՀԱԿՈՐԻ ՓԱՓԱԶՅԱՆ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԱՌԵՎՏՐԱԿԱՆ ՈՒՂԻՆԵՐԸ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԱՌԵՎՏՐ
ՈՂՈՐՏՈՒՄ XVI—XVII ԴԱՐԵՐՈՒՄ

Հրատ. խմբադիր Ա. Վ. Հովակիմյան
Նկարիչ Հ. Մ. Մատուռյան
Տեխ. խմբադիր Ա. Պ. Շանյան
Սրբագրիչներ Գ. Է. Գերձակյան, Հ. Ն. Սահակյան

ИБ № 1503

Հանձնված է շարվածքի 11. 10. 89 թ.: Ստորագրված է տպագրության 5. 03. 90 թ.
ՎՖ 04244: Չաիր 60 $\times$ 84¹/₁₆: Թուղթ № 1: Տառատեսակ «գրքի սովորական», բարձր
տպագրություն: Պայմ. 11,85 մամ., տպագր. 12,25 մամուլ + 2 ներդիր քարտեզի ներկ.
մամուլ 11,85: Հրատ.-հաշվարկ. 12,04 մամուլ: Տպաքանակ 1000: Հրատ. № 7683:
Պատվեր № 558: Գինը 2 ռ. 45 կ.

ՀեՍՀ ԳԱ. հրատարակչություն, 375019, Մարշալ Բաղրամյան պող. 24 գ.:
ՀեՍՀ ԳԱ. հրատարակչության տպարան, 375019, Նոկան, Մարշալ Բաղրամյան պող., 24
Издательство АН АрмССР, 375019, Ереван, пр. Маршала Баграмяна, 24 г.
Типография Издательства АН АрмССР, 375019, Ереван,
пр. Маршала Баграмяна, 24.

2 н. 45 л.:

A $\frac{\pi}{81441}$