

Վ.Զ.ՓԱՓԱԶՅԱՆ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ
ԱՌԵՎՏՐԱԿԱՆ ՈՒՂԻՆԵՐԸ
ՄԻԶԱԶԳԱՅԻՆ
ԱՌԵՎՏՐԻ ՈԼՈՐՏՈՒՄ
XVI-XVII դ.դ.

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

33(47.320)
4-31
ՀԱՅԿԱԿԱՆ ԽՈՋ ԳԻՏՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԱԿԱԳԵՄԻԱ
ՊՐԻՆՏԻՐՅԱՆ ԻՆՍՏԻՏՈՒՏ

Վ. Հ. ՓԱՓԱԶՅԱՆ

1191
ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԱՌԵՎՏՐԱԿԱՆ ՈՒՂԻՆԵՐԸ
ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԱՌԵՎՏՐԻ ՈՒՈՐՏՈՒՄ
XVI—XVII ԳԳ.

ՀԱՅԿԱԿԱՆ ԽՈՋ ԳՐ ՀՐԱՏՐԱԿԳՉՈՒԹՅՈՒՆ
ԵՐԵՎԱՆ 1990

Տպարգրվում է ՀեՍՀ ԳԱ պատմության ինստիտուտի
գիտական խորհրդի որոշմամբ

Պատասխանատու խմբագիր՝

պատմական գիտությունների զեկտոր Վ. Ա. Քաչուրոյան

Գիրքը հրատարակության է երաշխավորել

գրախոս՝ պատմական գիտությունների զեկտոր Շ. Մ. Եզանյանը

Փափագվան Վ. Հ.

Փ 311 Հայաստանի առևտրական ուղիները միջազգային առևտրի
ուղորդում XVI—XVII դարերում [Պատ. խմբ.՝ Վ. Ա. Քաչ-
ուրոյանի]։ ՀեՍՀ ԳԱ Պատմ. ին-տ.—Եր.։ ՀեՍՀ ԳԱ հրատ.,
1990.—195 էջ նկ. 3 թ. նկ.

Աշխատությունում բնութայն է նկարագրվում միջազգային առևտրի
այն գնորդը մասնակալը, որը աշխարհագրական մեծ հարսնա-
գործություններից է Քարթլիկանի և Քարթլիկանի և Արևմուտքի
առևտրատեսակական հարաբերությունների բացման համար առաջա-
ցել էին երբ պայմանները Վեր է հանվում հայ վաճառականության դիրք
Երևելք, Քարթլիկանի, Ծաղկապատի և Արևմտյան Եվրոպայի երկրների առև-
տրական հարաբերությունների ուղորդում Արևմտյան և Եվրոպայում
Հայաստանի առևտրական ուղիները, առևտրական հարկերն ու մարքեթ-
ինգտորներն պատգամություն համակարգը

Մեկտորությունը նախատեսված է մասնագետների և ընկերացող լայն
ընթացների համար

0503010013

♦ 703 (02) — 00 35—89

ԳՊԳ 63,3 (22) 43

ISBN 5—806 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 կրու-
րուկ աճ Արևելքի և Արևմուտքի առևտրատեսակական հարաբերություն-
ների պատմության նկատմամբ։ Հատկապես մեծ ուշադրություն է
նվիրվում այս հարաբերությունների հանգամանալից ուսումնասիրմա-
նը ուղ միջնադարի մասնակալը քննարկում։ Սա միանգամայն հասկանալի
է բացատրելի երևույթ է, և՛ քի նկատի ունենանք այն իրողությունը, որ
այս դարաշրջանում Արևելք-Արևմուտք հարաբերությունները բուռն
զարգացման ուղու վրա էին՝ կապված աշխարհագրական մեծ հայտ-
նագործությունների և, որպես դրա հետևանք, համաշխարհային շու-
կայի ընդլայնման ու առևտրական կապիտալի արագ զարգացման հետ
Արևելքի և Արևմուտքի առևտրատեսակական, ինչպես և բազմաբան
հարաբերությունների զարգացումը մեծ չափով պայմանավորված էր
նաև Մերձավոր և Միջին Արևելքում երկու հզոր պետությունների՝ Օս-
մանյան կայսրության և Սեֆյան պետության պատմական քառերա-
բեմ նկնելու հետ։ Այս հարաբերությունների համակարգում իր ուրույն
և անլավ կարևոր տեղն ունի Հայաստանը՝ շնորհիվ իր աշխարհագրա-
կան դիրքի և հայ վաճառականության ակտիվ գործունեության Գուրգ-
վեղով Արևելքն ու Արևմուտքը կապող ջրամբային առևտրական ուղի-
ների հանգույցակետում, Հայաստանը հնագույն մասնակցներից ի վեր
կապող օգտին զեր էր խաղում միջազգային աղբյուրափոխանակության
մեջ։ Ըստ որում, հակառակ լայն սարածամտ ստացած կարծիքի, այս
դիրքը ևս միջնադարում ոչ միայն չէր նվազել, այլև դարձել էր ավելի
կարևոր։

Ուղ միջնադարի զարաշրջանի միջազգային առևտրի համակարգմանի
ուսումնասիրությունից անբաժանելի է ջրամբային առևտրական ուղի-
ների ուսումնասիրությունը, քանի որ այս ուղիներով էր իրականացվում
Արևելքի և Արևմուտքի առևտրատեսակական հարաբերությունների խո-
շոր մասը։ Մրանից բացի, ջրամբային առևտրական ուղիները մասա-

յում էին որպես տարրեր պետական միավորումների, շրջանների, քաղաքների և գյուղերի բազարական, տնտեսական և մշակութային կյանքի կապող երանկեր: Հանրահայտ է նաև, որ ինչպես տնտեսական հարաբերությունների, այնպես էլ տարբեր ազգերի ու ժողովուրդների մշակութային կապերի և փոխադրած ազդեցությունների ուսումնասիրությունը սերտորեն կապված է ցամաքային առևտրական ճանապարհների ուսումնասիրության հետ: Այս առևտրական ուղիների վրա էին տեղի ունենում տարրեր ազգերի ու ժողովուրդների շփումներն ու գաղափարական և մշակութային փոխազդեցությունները, ավանգների ու սովորույթների բախումները: Մինչդեռ ուշ միջնադարի առևտրա-քաղաքականային ուղիները ուսումնասիրությունը առ այսօր, փաստորեն, զուրո է մնացել ուսումնասիրողների տեսադաշտից: Եվ սա այն դեպքում, երբ ուշ միջնադարում Մերձավոր և Միջին Արևելքի երկրների բազարական, տնտեսական և մշակութային կյանքում ցամաքային առևտրական ճանապարհները ոչ միայն իրենց դերը չէին կորցրել, այլև որոշ երկրների համար առանձնահատուկ նշանակություն էին ձևոր բերել:

Մերձավոր և Միջին Արևելքի երկրների առևտրական հարաբերությունները Արևմտյան Եվրոպայի երկրների հետ, որոնք հայտնի են որպես «Լեանտյան առևտուր», բազմիցս լուսաբանվել են գիտական գրականության մեջ: Ուսումնասիրողները միաբերան այն տեսակետն են հայտնել, որ այդ առևտուրը հավասարապես կարևոր նշանակություն ուներ Արևելքի, և՛ Եվրոպայի երկրների համար: Հետաքրքրությունն այս հարցի նկատմամբ շթպացած նաև Վ. Հեյդի «Լեանտյան առևտրի պատմություն» հիմնարար ուսումնասիրությունից հետո: Հարկ է նկատել, որ այս աշխատությունը զգալի ազդեցություն ունեցավ հետագա ուսումնասիրողների վրա, որոնք, սակայն, տեսնել նրա թերությունները, մասնավորապես արևելյան աղբյուրների թերի օգտագործումը: Բացի այդ, նյութի մեծ ծավալը և քննարկվող հարցերի բարդությունները թույլ չափեցին Վ. Հեյդին անհրաժեշտ ուղղորդություն նվիրել Լեանտյան առևտուրում առանձին երկրների գերին, ինչպես նաև այդ առևտրի զարգացմանը և անկմանը XVI—XVIII դդ.: Մինչդեռ, ինչպես իբրացիտրեն նկատել է վրաց պատմաբան Մ. Բ. Տիկաձեն, ժամանակակից ուսումնասիրողը, հենվելով արևմտյան և արևելյան աղբյուրների շարունակ անօր թվի վրա, կարող է ոչ միայն պատկերացում կազմել

Լեանտյան առևտրի վերաբերյալ՝ որպես միջազգային երևույթի, այլև շագկապել այն առանձին երկրների ներքին պրոցեսներին հետ և պարզաբանել այդ առևտրի որոշակի սոցիալ-տնտեսական հեռանկարները: Դրա հետ մեկտեղ անհրաժեշտություն է առաջանում վերանայնու Վ. Հեյդի այն տեսակետները, որոնք վերաբերում են Լեանտյան առևտրի անկման ժամանակին և պատճառներին, բանի 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 Միջերկայի և Եգիպտոսի նվաճումից հետո (1516—1517 թթ.) հին ցամաքային առևտրից էլ ուղիները կորցրեցին իրենց նշանակությունը, և Լեանտյան առևտուրն անկում ապրեց²:

Բայն այն է, որ Վ. Հեյդի անոց բաշած այս տեսակետներն իրենց «հիմնավորումն» ու «խորացումը» ստացան հետագա ուսումնասիրողների կողմից, ինչում իր վեժորդ գերն 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 գաւազարբերում, հանրագիտական հրատարակություններում և առանձին ուսումնասիրություններում: Ժիշա է, ներկայումս, Մ. Բ. Տիկաձեի քննորոշումը, խորհրդակի պատմագիտության մեջ նկատում էլ աստիճանական հեռացում այս սխալ տեսակետից³:

Ստորև մենք անոթ կունենանք համոզվելու, որ այժմ վերահիշյալ տեսակետը մխավում է նաև արևմտյան պատմագիտության կողմից:

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

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

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:

անսեսական հարաբերությունների հետ: Հասկացվա մեծ ուղարկու-
թյուն է դարձված Սեֆյան պետության արտաքին անտեր ուսումնա-
սիրությունը, ինչը բացատրվում է Արևելյան Հայաստանի իրանական
գերիշխանության տակ գտնվելու իրողությամբ: Հայտնի է, որ հենց
Արևելյան Հայաստանի վաճառականությունն էր հիմնականում իրա-
կանացիում Սեֆյան պետության արտաքին անտերը: Հասկանալի է
ևս, որ հայ վաճառականության բուն գործունեության ուսումնասի-
րությունն առաջին հերթին կապվում է Նոր Զուլայի վաճառականության
հետ, ինչն, իր հերթին, ենթադրում է իրանական արտաքին անտերի հա-
մադրվածի ուսումնասիրությունը: Բացի վերոնշարդրվածից, նկատի
ենք օձնեցի այն կարևոր դերը, որ խաղում էր Սեֆյան Իրանը XVI—
XVII դդ. Մերձավոր Արևելքի քաղաքական և անտերական կյանքում,
Իրանի մեծ նշանակությունը Արևելք-Արևմուտք քաղաքական և անտեր-
ական հարաբերությունների համակարգում: Եթե Սեֆյան պետության
քաղաքական պատմությունը, ինչպես նաև սոցիալ-անսեսական հարա-
բերությունների որոշ բնագավառներ խորհրդային արևելագիտության և
պատմագիտության մեջ խորացվա ուսումնասիրված են, և շատ հարցեր
ստացել են իրենց հիմնավորված և սպառել պատասխանները, ապա
նույնը չի կարելի ասել արտաքին անտերի և անտերական մայրուղիների
ուսումնասիրության վերաբերյալ: Առանձնատուկ ուղարկություն է
և՛ իրավա՞մ այն խնդրին, թե որտե՞ր և ինչպե՞սն էին աշխատագրական
մեծ հայտնագործությունների, մասնավորապես Բարեհուսու հրվանդանի
և զեպի Հնդկաստան տանող օվիկանուսային ուղու հայտնագործման
հետևանքները Արևելք-Արևմուտք անտերի և, հատկապես, Սեֆյան պե-
տության և Հայաստանի արտաքին անտերի վրա: Ինչ էր պատճառը,
որ Սեֆյան Իրանի շուրջ ծավալվել էր արևմտաեվրոպական անտերա-
կան ընկերությունների սուր պայքար երկրի հիմնական հարստության՝
հում մետաքսի արտահանման համար: Այս կապակցությամբ ասանձ-
նահատակ ուղարկություն ենք գործել անգլիական և Ֆլորանդական
Արևելահնդկական ընկերությունների գործունեությանը Արևելքում և
վերջիններիս հակամարտությանը հայ վաճառականության հետ: Վեր-
ջույթն ինչպես արդեն նկատվել է, մինչև այժմ չի ուսումնասիրված
մետաքսի շուրջ ծավալված պայքարի ազդեցության աստիճանը Մեր-
ձավոր և Միջին Արևելքում միջազգային հարաբերությունների, Անգլիա-
յի, Ֆրանսիայի, Ռուսաստանի արևելյան քաղաքականության վրա:
Ինչպես հարկն է չի ուսումնասիրված նաև Նոր Զուլայի հայ անտերա-
կանների դերը, որոնք ոչ միայն երկար ժամանակ, փաստորեն, իրենց

ձեռքում էին պահում Իրանի ամբողջ արտաքին անտերը, այն դի-
վանագիտության և արտաքին քաղաքականության մեջ կարևոր դեր էին
կատարում:

Բացի վերոնշարդրվածից, աշխատության մեջ քննարկվող հարցերը
գիտական զգալի հետադրություն են ներկայացնում նաև այն կարևոր
պատճառով, որ, ինչպես միանգամայն իրավացիորեն նկատվել է.
«...ամենին շղերագրահատելով արտաքին անտերի դերն ասիական
հասարակարգի այն դարերի (XVI—XVII դդ.—Վ. Փ.) տեսետության
մեջ, կարելի է պնդել, որ նրա նշանակությունը որպես պատմա-համե-
մատական ուսումնասիրության անալիտիկ գործիքի շատ ավելի լայն է,
քան սովորաբար ենթադրում են: Այն բացահայտում է ավելի ընդհա-
նուր, հետևում կանգնած և մեզ ավելի բիշ հայտնի հասարակական
վերադարձության պրոցեսների ուրվագծերը: Նրա ազդեցության ան-
սակալեին արհեստագործության զարգացման մակարդակն է և, անուղ-
ղակիրեն, արտադրության հիմնական ոլորտի՝ գյուղատնտեսության
վիճակը... Ասիական անտերական կապիտալը (նրա շահերն ու գոր-
ծառնությունների թափը) եվրոպականի հետ հանդիպելու պայմաննե-
րում, բացի այլ համեմատական բնութագրերից, թույլ է տալիս պատ-
կերարյուն կազմելու այն պետությունների և հասարակությունների ազ-
գային հարստության մասին, որոնց որ ծաղայում էր»:

Առաջին հայացքից թվում է, թե այնքան էլ ճիշտ չէ քննարկման
առարկա դարձնել պատմական այնպիսի մի մեծ ժամանակաշրջան,
ինչպիսին է XVI—XVII դարերի միջազգային անտերի և նրանում Հա-
յաստանի անտերական ուղիների ուսումնասիրությունը: Սակայն սա
պատճառարանված է այն իրողությամբ, որ եթե, մի կողմից, նման
մեծ ժամանակահատվածի ուսումնասիրությունը դժվարեցնում է ու-
սումնասիրողի գործը, ապա, մյուս կողմից, դա թույլ է տալիս պրոբ-
լեմն ուսումնասիրել իր ամբողջության մեջ, առանց մասնատման:

Արևելքի երկրների ուղ միջնադարի ժամանակաշրջանի պատմու-
թյան ուսումնասիրությունն ունի իր ասանձնատուկ կողմերը, առանց

4 П. П. Бушев, Посольство Артемия Волянского в Иран в 1715—1718 гг., М., 1978, с. 3, Բուշովին վերերև աս ընդգրկուում առաջին լայր քայլերից մեկն է Անտերվեր ՏԷՄ Ե. Կ. Խաչիկյան, Նոր Զուլայի հայ վաճառականությունը և նրա անտերականության կապերը Ռուսաստանի հետ XVII—XVIII դարերում, Երևան, 1985:

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

որոնց նկատի առնելու անճնարին է ամբողջական պատկերացում կազմել այս երկրների բազաբանական, 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 առիական երկրների պատմական առաջընթացի վրա, որոնց զարգացման մակարդակը XV դարի վերջում և XVI դարի սկզբում որոշակի պատմական պայմանների պատճառով զանգում էր ավելի ցածր աստիճանի վրա, քան Եվրոպայի առաջավոր երկրներում: Հասկանալի է, որ սոցիալ-տնտեսական, բազաբանական և մշակութային պրոցեսների ձևազերծումը անդի էր ունենում աստիճանաբար, և XVI—XVII դդ. դեռևս գործում էր նախկին առաջընթաց շարժման ինտրյուսն, ինչն, ի դեպ, բնորոշ է նաև Սևիջյան Իրանի և, քնկանաբար, 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 միտումներ: 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 կրկն ավելի ճշգրիտ արտահայտվենք, Արևմուտքի շարունակ աճող ազդեցությունը, որտեղից դիք ունեին Արևելքի երկրների քննարկվող ժամանակաշրջանի պատմական զարգացման գործում: Անշուշտ սա վիճարկելի դրույթ է, սակայն մի բան կասկածից վեր է, որ Արևմուտքի զարգացած երկրների ներթափանցումը Արևելք ունեցավ իր որոշակի սոցիալ-տնտեսական և բազաբանական հետևանքները:

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

հայկական պատմագիտության մեջ առաջին անգամ փորձ է արված ցույց տալու Հայաստանի առևտրական ուղիների տեղն ու դերը միջազգային առևտրի համակարգում նրա զարգացման կարևորագույն ժամանակաշրջաններից մեկում՝ XVI—XVII դդ.: Բացի այս հիմնական խնդրից, ձգտել ենք վեր հանել հայ վաճառականության դերն այս առևտրում, քննության ենթարկել ժամանակի առևտրական հարկերն ու մարսերը, առևտրական ուղիների պաշտպանության համակարգը:

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

⁷Տե՛ս նույն տեղում:

ԱՂՔՅՈՒՐՆԵՐ ԵՎ ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

Հայանի է, որ պատմաբանն իր աշխատանքում կարող է օգտվել բազմապիսի աղբյուրներից, որոնց մեջ առաջնահերթ նշանակություն ունեն արխիվային և պատմադասական սկզբնաղբյուրները: Մեր ուսումնասիրության համար բացառիկ կարևոր նշանակություն ունեն հայ վաճառականների թողած անտերական մատյանները (հաշվետուամրեր), օրագրությունները, ուղեչափությունները և նման բնույթի այլ սկզբնաղբյուրներ, որոնք մինչև վերջին ժամանակներս դուրս էին մնացել ուսումնասիրողների ուշադրությունից: XVI—XVII դդ. Արևելք-Արևմուտք անտերի խոշոր գիտակիներից մեկը՝ Ն. Միկենտզորը այս կապակցությամբ գրում է. «Քարավանային անտերականներն իրենք հազվագեպ էին թողնում որևէ աղբյուր-կետի: XVI—XVIII դդ. հրատարակված Ասիա կատարած հարյուրավոր ճանապարհորդական նոթների թվում միայն մի քանիսն են գրված անտերականների կողմից: Այս գաղափարապահությունը թերևս կանխամտածված էր: Ճանապարհորդներն ու շուկայական իրադրությունը անտերականների գաղտնիքի մի մասն էին: Սակայն պետք է, որ լինեն այլ աղբյուրների քարավանային անտերականների գրածունեության վերաբերյալ, որոնք պետք է ի հայտ գրված լինեն՝ հաշվետուություններ և նամակառիներ, որոնք մնում են լիկատված»⁹: Ասենք, որ գաղափարապահության հարց այսպիսի շկալ Պարզապետի դասիացի գիտնականի համար այս սկզբնաղբյուրները անհայտ և անհասանելի են եղել և ազիլացիները, որ միջազգային տարացնիկ քարավանային անտերի մեջ ներգրավված հայ վաճառականները թողել են մեծ քանակությամբ կետներ, որոնք, խիստակ, կարոտ են ուսումնասիրության և հրատարակման: Մինչև այժմ հրատարակվել են նման բնույթի ընդամենը մի քանի աղբյուր: Սրանց շարքում առաջին հերթին

պետք է հիշատակել Զարբրիա Աղուկեյու «Յրագրությունը»¹⁰ և վերջերս հրատարակված Հովհաննես Տեր-Գալթյան Զուգայեցու «Հաշվետուամրեր»¹¹: Զարբրիա Աղուկեցին, լինելով իր ժամանակի (XVII դ.) միջին վաճառականության տիպական ներկայացուցիչներից մեկը, եղել է Արևելքի և Արևմուտքի բազմաթիվ երկրներում և ճանապարհորդել տարբեր ուղղություններով: Որպես այս ճանապարհորդությունների արդյունք ենք մեզ էլ թողել իր «Յրագրությունը», որն անգիստահանելի աղբյուր է Հայաստանի, Իրանի, Փոքրասիայի և ընդհանրապես Առաջավոր Ասիայի երկրների ուղ միջնադարի անտերի ուսումնասիրման համար: Ասենք, որ Աղուկեցու «Յրագրության» 1938 թ. միակ հրատարակությունը ունի բազմաթիվ թերություններ, ուստի նրանից օգտվելիս անհրաժեշտ է զգուշավոր մտանցում¹²: Ցավոք, այս կարևոր սկզբնաղբյուրի ձևազգրքը ներկայումս կորած է և հնարավոր չէ վերականգնել հեղինակային ճշգրտաբանագրությամբ Զարբրիա Աղուկեցու «Յրագրության» մեջ առանձին բաժին է կազմում «Ուղեչափություններ» հատվածը¹³, որտեղ ամենայն մանրամասնությամբ նկարագրված են բազմաթիվ անտերական ճանապարհորդներ, ինչպես օրինակ՝ Աղույի-Քավրիդ-Իսֆահան, Քավրիդ-Մարազա և այլն: Սակայն ամենաարժեքավորը Քավրիդ-Զյուռնիա անտերական մայրուղու նկարագրությունն է: Միջազգային տարացնիկ անտերի այս կարևորագույն մայրուղու նման մանրամասն նկարագրություն ունի ոչ մի աղբյուրում չկա: Բավական է ասել միայն, որ Աղուկեցին նշել է ոչ միայն այս ճանապարհի վրա գտնվող բոլոր բնակավայրերը, այլև քարվանսարանները, աղբյուրները ու ավազանները: Նշված են նաև բոլոր օտարաբնակները (ճանապարհապաշտպան կենտեր) ու «գումրուկիանաները» (մաքսատներ):

Ոչ պակաս կարևոր աղբյուր է Հովհաննես Տեր-Գալթյան Զուգայեցու «Հաշվետուամրեր», որի նյութը հեղինակի 1682—1693 թթ. Իրան, Հնդկաստան, Նեպալ և Տիբեթ կատարած ուղևորությունն է: Հովհաննեսը 1682 թ. դեկտեմբերի 17-ին Նոր Զուգայում կիրում է անտերական մի պայմանագիր խոշոր վաճառական խոշա Գերաբի որդիներ Զարա-

⁹ Զարբրիա Աղուկեյու օրագրությունը, Երևան, 1938 (այսուհետ՝ Զարբրիա Աղուկեյու է էջ 3):

¹⁰ Հովհաննես Տեր-Գալթյան Զուգայեցու Հաշվետուամրեր, Երևան, 1984:

¹¹ Այս մասին տե՛ս Վ. Պապադյան, Զարբրիա Աղուկեյու «Յրագրության» Քավրիդ-Զյուռնիա մայրուղու Քավրիդ-Էրզրում շաճած, Վարդեր հաս. գիտ., 1953, № 8, էջ 61—65:

¹² Զարբրիա Աղուկեյու, էջ 5—26:

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

քիայի և Բնպրումի հետ, որի համաձայն նրանցից ստանում է շուրջ 217 թուճան արժողության անզլիական մահու՞ղ՝ Շեղաստանում վաճառելու նպատակով: Ճանապարհորդությունների տասնմեկ տարիների ընթացքում նա կազմել է իր անտարական գործունեության օրահաշիվ մատչյանը՝ կոչված «Բուզյանայա և առանձին հաշիվներ»՝ օրագրաները: Արժեքավոր այս հաշվետուտարն այժմ օտահովում է Կիարոնում՝ Պորտուգալիայի ազգային մատենադարանի ձեռագրական բաժնում՝ F. G. 7970 համարի տակ: Հովհաննես Զուղայեցու «Հաշվետուտարում» նկարագրվում է նաև Իսֆահան-Քենդեր Աբբաս անտարական ճանապարհորդ մանրամասնորեն նշված են ըստը հարկերն ու մաքսերը, որ պետք էր վճարել այս ուղու վրա: Կուզենայինը՝ «Հաշվետուտարի» վրա հղյվի էր հնդկագետների, նկարագրողների և տիրեթագետների ուշադրությունը, բանի որ այս կրկններում օգտագործվող շափ ու կղզի և զրամական միավորների մասին այստեղ կան բազմապիսի և հավաստի տվյալներ: Դեռևս սակայն, որ ներկա աշխատության մեջ արժանիք ունի հարցերի կապակցությամբ այս աղբյուրը բիլ բան է հարգողում:

Անլափ կարևոր և հազվագյուտ աղբյուր է նոր Զուղայի նշանավոր անտարական դպրոցի վարժապետ Կոստանդ Զուղայեցու «Աշխարհածողով» կամ «Վասն նորահաս մանկանց և երիտասարդ վաճառականաց իրատ» կոչվող ուսումնական ձեռնարկը: Այն գրվել է 1685 թ. և մեզ է հասել մի քանի ընդօրինակություններով: Հայտնի ձեռագրերից առավել ամբողջականը Մաշտոցի անվան Մատենադարանի № 8443 ձեռագիրն է: Ընտրել ձեռագիր է նաև № 10704-ը, որտեղ, սակայն, բացակայում են որոշ հատվածներ: 1687 թ. մեկ այլ ընդօրինակություն էրկարությունս օգտվում է նոր Զուղայի Մ. Անճեափրկել վանքի ձեռագրություն (№ 584): Կոստանդ Զուղայեցու այս անտարական ձեռնարկը նպատակ է ունեցել երիտասարդ հայ վաճառականներին ամենամանրակերպ տեղեկություններ տալ, քն Արևելքի և Արևմուտքի կրկններում այս կամ այն պատճենի ինչպիսի հարկեր են զանձնում, երև այս կամ այն անտարական ճանապարհի վրա, որ կետերում ինչպիսի տուրքեր և մաքսեր պետք է վճարվեն: Մեր աշխատանքի համար հատկապես կարևոր նշանակություն ունի Քալբրիդ-Հալեպ անտարական մայրուղու նկարագրությունը՝ իր երկու ճյուղավորումներով: Կարևոր նշանակություն ունեն նաև էրզրումի մաքսատան մասին մանրամասն տեղեկությունները, որտեղ առանձին-առանձին բացատրվում են վախճանից սպիլի ապրանքատեսակներից զանձնող մաքսատուրքերը:

17] Եմանատիպ մի ձեռնարկ է նաև Զուղայ վանանդեցու «Գանձ շափու, կշեռչ, թուռչ գիրքը»¹³, Աստուղ նույնպես ամենայն մանրամասնությամբ բացատրվում են մասնանկի քրտական միավորները, տրքվում են դրանց համարժեքները: Նույնպիսի մանրամասնությամբ բացատրվում են նաև շափ ու կղզի միավորները, ամենատարբեր աղբյուրների գեները համաշխարհային շուկայում: Կիովին հնարավոր է թվում, որ Զուղայ վանանդեցին, իր գիրքը շարագրելիս, ձեռքի տակ է ունեցել Կոստանդ Զուղայեցու «Աշխարհածողովը» և օգտվել է նրանից:

Նշագրով աղբյուր է նաև Զուղայեցի Պետրոսի որդի Հակոբի կազմած «Ճանապարհացուցը», որը հրատարակել է Մ. Ասթուշյանը¹⁴: Ինչպե՞րը ներկայումս գտնվում է Բրիտանական թանգարանում 4090/17 համարի տակ: Այն շարագրվել է 1676 թ. զեկտեմբերի 1-ին՝ Լոնդոնում: Չնայած փոքր ծավալին, այս աղբյուրն ուշագրավ է հավաստի տեղեկություններ է հաղորդում Սեֆյան Իրանի արտոծրով անցնող անտարական ճանապարհների մասին, նշվող դրանց վրա գտնվող հովանական հանգույնների ու բնակավայրերի միջև եղած հեռավորությունները: Յա՛վոք, այս աղբյուրում փոշ ուշանություն է նվիրված Հայաստանի անտարական ուղիներին: Միայն նպանցիկ հիշատակվում են Քալբրիդ-Երևան և Երևան-Էրզրում հատվածները: Հակոբյան արև, բավականին հանգամանորեն նկարագրվում են կենտրոնական և հարավային Իրանի, պարսկական Իրաքի և Խորասանի անտարական ճանապարհները: Իրոջ հանգամանքը, ինչպես նաև ձեռագրի Լոնդոնում գրված լինելու իրողությունը հուշում են, մեր կարծիքով, որ «Ճանապարհացուցը» շարագրվել է անզլիացիների, ամենայն հավանականությամբ Արևելա-հնդկական ընկերության պատվերով:

Ճանապարհի հայկական պատմողական աղբյուրներից առաջին հերթին պետք է հիշատակել Առաքել Դավրիժեցու հանրահայտ երկրը՝ Ճիշտ է, Դավրիժեցին իր ուշադրությունը հիմնականում կենտրոնացրել է ժամանակի բուռն բաղաբաղական անցողիկների նկարագրության վրա, սակայն նրա «Պատմություն» մեջ քիչ չեն հետաքրքիր տեղեկությունները նաև սոցիալ-տնտեսական կյանքի և անտարի վերաբերյալ: Մասնավորապես, նա մի քանի անգամ, տարբեր առիթներով, խոսում է Հին և Նոր Զուղայի վաճառականության գործունեության մասին, անդրա-

¹³ Զուղայ վանանդեցի, Գանձ շափու, կշեռչ, թուռչ, Անտարքում, 1680:
¹⁴ Ա. Մարտիայան, Ճանապարհացուցը Զուղայեցի Պետրոսի որդի Հակոբի, Բանքի Մատենադարանի, № 8, 1967, էջ 283-290:
¹⁵ Աստուղ Դավրիժեցի, Պատմություն, Վաղարշապատ, 1958:

դառնում է կոստանդնուպոլսի, Ջմյունիայի, Րուրսայի խոշոր հայ վաճառականությունը:

Նույնը կարելի է ասել նաև Գրիգոր Կամախեցու (Գարանաշքի) ժամանակագրության վերաբերյալ¹⁶: Այստեղ նույնպես քիչ չեն միջազգային տարանցիկ անտարի վերաբերյալ որոշակի հետաքրքրություն ներկայացնող մանրամասները: Հատկապես ուշագրավ են Գարանաղցու հազարամյա տվյալները օսմանակա Քուրքիայի տարածքով անցնող միջազգային առևտրական մայրուղիների և, հատկապես, Քավրիզ-Հալեպ բանուկ ճանապարհի վրա գործող քրդական ավազակախմբերի մասին:

Որոշակի արժեք է ներկայացնում նաև Ջաքարիա Սարկավագի ժամանակագրությունը¹⁷, որտեղ իր արձագանքն է գտել նույնիսկ այնպիսի մի պատմական անցք, ինչպիսին է առևտրա-արհեստագործական հարկի՝ թավալի վերացումը: Հետաքրքիր են նաև Կարքիի և Արևելյան Հայաստանի այլ վայրերի մեծահարուստ հայ վաճառականների վերաբերյալ տեղեկությունները:

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

Առանձին հիշատակության են արժանի նաև հայկական ձևազարդերի հիշատակարանների երեք հատորները և մանր ժամանակագրությունները երկու գրքերը, որոնք հրատարակության է պատրաստել Վ. Ա. Հակոբյանը¹⁹: Չնայած այստեղ նույնպես առաջին պլանի վրա են բաղաբական սկզբերի և անցյալաբանի հիպոթեզները, սակայն քիչ չեն նաև հետաքրքիր տեղեկություններ մեզ հետաքրքրող հարցերի վերաբերյալ: Մասնավորապես, ուշագրավ են Քավրիզի վերացման հանդամանքների և այդ բարեփոխման իրացման ձևերի մասին մանրամասները: Կարևոր են նաև Հրզրումի՝ որպես տարանցիկ առևտրի Քավրիզ-

Ջմյունիա և Քավրիզ-Հալեպ մայրուղիների վրայի կարևոր հանգույցակետի մասին հաղորդումները:

Անցնելով պարսկական փաստագրական աղբյուրների տեսությանը, առաջին հերթին պետք է նշել նոր Զուլայի Ս. Ամենափրկիչ վանքի դիվանի նյութերը: Բանն այն է, որ այստեղ պահվող մեծաքանակ փաստաթղթերը մինչև վերջին ժամանակներս, փաստորեն, գիտական շրջանառության մեջ չեն դրվել: 1604 թ. Զուլայի և նրա շրջակայքի բնակչության հայտնի ցանցաղթից հետո նոր Զուլայի Ս. Ամենափրկիչ վանքի արխիվում պահվում են անշարի հետաքրքիր և կարևոր փաստաթղթեր: Դրանց թվում՝ անձնական գրություններ, նամակներ, կաթողիկոսական կոնգրակներ, առևտրականների հաշվեմատյաններ, ինչպես նաև շահական հրովարտակներ, կալվածագրքեր և այլ փաստաթղթեր: Ասենք նաև, որ նոր Զուլայի Ս. Ամենափրկիչ վանքի արխիվը բաղաձեռն է Բացի շահերեն փաստաթղթերից, այստեղ պահվում են նաև պարսկերեն, արաբերեն, թուրքերեն, հնդկերեն, վրացերեն, անգլերեն, ֆրանսերեն, իտալերեն, գերմաներեն և եբրայերեն փաստաթղթեր: Մասնակ անգամ նա խոսում է նոր Զուլայի առևտրականների կապիթի և գործունեության մեծ ոլորտի մասին: Անհրաժեշտ ենք համարում նշել, որ մեր օգտագործած փաստաթղթերը արխիվում պահվող նյութերի շատ փոքր մասն են կազմում: Միայն շահական հրովարտակների թիվը, որոնցից մի քանիսը մենք օգտագործել ենք ներկա աշխատությունը շարադրելիս, մոտենում է երկու հարյուրի: Մեր օգտագործած հրովարտակներից առաջին հերթին պետք է նշել շահ Քասեմապ Է-ի 1565 թ. հրովարտակը առևտրա-արհեստագործական հարկի՝ թավալի վերացման մասին²⁰: Այս փաստաթուղթը գալիս է լրացնելու նրա բաղերը, որ մինչև այժմ կային ժամանակի այս կարևոր բարեփոխման շարժառիթների ու հետևանքները լուստարանիկու: Կարևոր է նաև նախնական դրամատան հարկի վերացման վերաբերյալ հրովարտակը, որը հրապարակել է գերմանացի իրոնագետ Հ. Նորսաթ²¹: Գիտական մեծ հետաքրքրություն է ներկայացնում հրովարտակների մի մեծ խմբի ուսումնասիրությունը, որոնք տրվել են բազմաթիվ հայ առևտրականների Սեֆյան տարրի շահերի կողմից որպես պատասխան նրանց բողոքների: Հայ վաճառականությունը, նեղվելով ճանապարհապաշտպան պաշտօնեությունից՝ առհարարների կամայականություններից, դիմել է Անֆյան

1611

¹⁶ Գրիգոր Գարանաղցի, ժամանակագրության, Երուսաղեմ, 1916:
¹⁷ Մամուրիա Սարկավագ, Պատմագրություն, Հաղորդագրատ, 1870:
¹⁸ Միմեան Լեհույի, Ուղեգրություն, Վիեննա, 1936:
¹⁹ Մանր ժամանակագրություններ, XIII—XVIII դդ., կազմեց՝ Վ. Ա. Հակոբյան, Կ. 1, Երևան, 1951, Կ. 2, Երևան, 1956: Հայերեն ձևազարդերի ԺԿ դարի հիշատակարաններ, Կ. Ա. Երևան, 1974, Կ. Բ, Երևան, 1978, Կ. Գ, Երևան, 1984:

²⁰ Գիվան նոր Զուլայի Ս. Ամենափրկիչ վանքի, պահ. Մ Ց, փայ. 2:
²¹ Zwei Erlasse Sah Tahmispri I, von Heribert Horsi, -ZDMG, Bd. 110, H. 2, 1961, S. 301—307.

շահերին, օգնություն ստանալու համար նմ հաճ մեր ձեռքի առիկ են մեծ թիվ կազմող շահական հրովարտակներ, որտեղ ամենայն մանրա-մասնավորված թվարկված են այս կամ այն պարանքերից գանձվող հարկերի չափերը: Այս շարքի հրովարտակների մեջ պետք է առանձնացնել շահ Սաֆիի 1634 թ. հրովարտակը, որված մի խումբ հայ առևտրականների, որտեղ մեկնաբանված են կտորեկներից և մանրավաճառ ապրանքներից գանձվող հարկերի չափերը²²:

Որոշակի հետաքրքրություն է ներկայացնում 1972 թ. լույս տեսած հայտնի իրանցի պատմաբան Արդու-Հուսեյն Նավաիի կազմած շահ Քաճմասույ 1-ի ժամանակաշրջանի փաստաթղթերի ժողովածուն²³, որտեղ հավաքված են հիմնականում Քաճմասույ 1-ի հրովարտակները: Մասնավորապես, մեր ուսումնասիրության առևտրվածքը հիշատակելի է արդեն նշված Քաճմասույի վերաբերյալ 1655 թ. հրովարտակը, որը, սակայն, տարրերովում է նոր Զուղայի Ս. Ամենափրկիչ վանքի արխիվում պահվող օրինակից:

Անֆյան պետության սոցիալ-տնտեսական հարաբերությունների ուսումնասիրման համար կարևորագույն սկզբնաղբյուր է Վ. Մինոսկու հրատարակած «Քաղքիթաթ ալ-Մուլուք» կոչվող վարչական ղեկավարման ուղեցույցը²⁴, ճիշտ է, այն քիչ բան է հայտնում առևտրի և դրա կազմակերպման վերաբերյալ, սակայն որոշ հարցերի պարզաբանմանը այն նույնպես օգնում է: Մասնավորապես, հետաքրքիր փաստեր կան առհղարթության համակարգի մասին:

Գալով պարսկական պատմության արդյունքներին, հենց սկզբից պետք է նշել, որ անֆյան ժամանակաշրջանի երեք հիմնական աղբյուրները՝ Շարաֆ խան Քիթիսիի «Շարաֆ նամեն»²⁵, Հասան բեկ Ֆուձուլի «Ահսան աթ-Մավարիթը»²⁶ և Իբրահիմ Մուձլիի «Քարիխ-ն ալամ

արա-յն Արբասին»²⁷, հետևելով մուսուլմանական պատմաբանության ավանդույթներին, հիմնականում մեղ են հաղորդում ժամանակի քաղաքական անդադարները, իսկ սոցիալ-տնտեսական կյանքի, և հատկապես առևտրի վերաբերյալ աննշան տեղեկություններ են ապրիտ Այնու-Նահդիթ, այս աղբյուրները նույնպես որոշակի նշանակություն ունեն մեղ հետաքրքրող հարցերի ուսումնասիրության ամբողջականության համար: Հետաքրքիր և կարևոր աղբյուր է սեֆյան ժամանակաշրջանի մեկ այլ պատմիչ՝ Ֆուձենիի երկը²⁸, Հատկապես նախ են Ֆուձենիի հաղորդած տեղեկությունները Արբաս 1-ի մահից հետո Գիլանում բռնկված ժողովրդական արտամբռության մասին, որն արդյունք էր վերջինիս վարած տնտեսական և հարկային ծանր քաղաքականության ու մետաքսի առևտրի պետական մենաշնորհի հաստատման:

Առաջին հայացքից կարող է տարօրինակ թվալ, սակայն, ոչ պակաս, եթե շահերը ավելի շատ և ավելի հետաքրքիր են այն տեղեկությունները, որ հաղորդում են ավելի վաղ շրջանի պարսկական պատմագրական աղբյուրները, որոնք, որպես նախորդող դարաշրջանի աղբյուրներ, օգնում են լուսաբանելու տնտեսական կյանքի համանման երևույթները: Ժամանակագրորեն առաջին հերթին պետք է հիշատակել XI դարի հույնավոր բանաստեղծ և իմաստական ազանդի հայտնի բարդիչ Նասեր ինսուֆիի «Մաֆար նամեն»²⁹, որտեղ հետաքրքիր են հատկապես որոշ ճանապարհների նկարագրությունները:

Ավելի կարևոր աղբյուր է Հասնալլահ Ղազվինիի «Նուզնաթ ուլ-Կուլուք» կոչվող պատմաաշխարհագրական երկը³⁰, որտեղ բացի որոշ ուղիների նկարագրություններից, կարևոր տեղեկություններ կան քաղաքային կյանքի, հարկատեսակների և դրանց չափերի վերաբերյալ: Այս տեսակետից կարևոր աղբյուրներ են նաև Ղազան խանի վեղիք

²² Իր Ջուգու, Ս. Ամենափրկիչ վանքի արխիվ, պահ. № 8, գավ. 24: Հետաքրքիր են նաև արխիվի № 28, 25, 27, 29, 34, 37, 109, 150, 121 վավերագրերը:

²³ شاه طومار صفاوی، مجموعه اسناد و مکاتبات تاریخی عمراء با یادداشت‌های تفصیلی، به اهتمام دکتر عبدالحسین آوانی، تهران، 1350.

²⁴ Tadhkirat al-Mulak, A Minat al-Sa'at Administration, translated and explained by V. Minorsky, London, 1933.

²⁵ شرف خان بدلیسی، شرفنامه، جلد ۱-۲، بطربورغ، 1372.

²⁶ حسن رفعلو، احسن النوازیح، کلکتہ، 1931.

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

²⁸ عبدالفتاح فومنی، تاریخ گیلان، بطربورغ، ۱۳۷۴.

²⁹ سیاحت نامه ناصر خسرو علوی، تبریز، ۱۸۹۰.

³⁰ Насир-и Хусрай, Са'ар-Наме, М.-Л., 1933.

³¹ حمد الله مستوفی قزوینی، نزهة القلوب، بکوشش محمد

دبیر سیانی، تهران، ۱۳۳۶.

Ճազուլլա՝ Ռաշիդ էդ-Գինի «Ջամե աբ-Քավարիխ» և «Նամակագրությունները»²¹։

Աշխատության շարադրման ընթացքում օգտվել ենք նաև Ճազուլլա՝ Ռազրիճանի²², Նասր էդ-Գին Քուսիի²³ և այլ պատմիչների երկերից։

Քուրբական պատմողական աղբյուրներից մեկ հետաքրքրող հարցերի անշուրջամբ կարևորագույնը էվլիա Չելեբիի «Սայաճաթ նամե»²⁴ է՝ որտեղ ամենայն մանրամասնությամբ նկարագրված են Հյուսիսային Իրանի, Հայաստանի, Ազրբեյջանի և Վրաստանի, ինչպես նաև Փոքր Ասիայի բազմաթիվ ու գույները, առևտրական ճանապարհների որոշ հատվածները։ Էվլիա Չելեբիի երկի արժեքավորությունը պայմանավորված է նաև այն փաստով, որ Տեղիմեկն անձամբ եղել է Էրզրոմի մարտանակ գրագիրը (բյաթիք) և նրա հաղորդած տեղեկությունները Քավ-բիլ-Չեյլուեկի և Քավրիլ-Հալիդ առևտրական մայրուղիներով իրականացվող ապրանքափոխանակության մասին աչքի են ընկնում հավաստիությամբ։ Միաժամանակ, էվլիա Չելեբիի հայտնած փաստերը գալիս են հաստատելու քուրբական կառավարող շրջանների շահագրգռվածությունը փոքրասիական առևտրական ուղիներով իրականացվող առևտրի մեջ։

Քուրբական աղբյուրների շարքում առանձին հիշատակության են արժանի նաև Ա. Սաֆրաստյանի հրատարակած երկու հատորները²⁵, որոնցում ամփոփված են մի շարք քուրբ պատմաաղբյուրների, այդ թվում՝ Քյաթիի Չելեբիի, Սելանկիի, Սոլաք-զադիի, Շանի-զադիի, Մյունեշիմ-բաշիի, Ֆերիդուն-բեյի, Կոչի-բեյի, Ռաշիդիի և այլոց աշխատություններից բաղկած արքայաթանգրված հատվածներ։

²¹ Рашид-ад-Дин, Джами ат-таварих т. III, Баку, 1957, Рашид-ад-Дин, Переписки, М., 1971. *مکتوبات رشیدی*، *بسمی* *ذاتنام* *و تصحیح* *محمد شفیع* *لاهور*، 1377

²² Persia in A. D. 1478—1490. An abridged translation of Fadıullah b. Fazlıhan Khujji's *Tarikh-i Alam-Ara-yi Amini*, London, 1957.

²³ Nasr al-Din Tusi on Finance, by M. Minovi and V. Minorstky. — BSÖAS, vol. 10, part 1—4, 1939—1942.

²⁴ Эвлиа Челеби, Книга путешествий, Вып. 3.—Земли Закавказья и сопредельные области Малой Азии и Ирана, М., 1983.

²⁵ Քուրբական աղբյուրները Հայաստանի, հարևան և Ազրբեյջանի մյուս տարածքների մասին, կազմել է Ա. Կ. Մախրասյան, հ. Ա, Երևան, 1961, հ. Բ, Երևան, 1964.

Սեղ հետաքրքրող հարցերի կապակցությամբ զգալի նյութ են պարունակում նաև առավան արիֆյանի փաստաթղթերը։ Աշխատության շարադրման ընթացքում օգտվել ենք «Հայ-առական հարաբերություններ» XVII—XVIII դդ. ընդգրկող երկու հատորներից²⁶։ Առանձնապես կարևոր են այն փաստաթղթերը, որոնք վերաբերում են նոր Զուղայի հայ համայնքի ներկայացուցիչների բանակցություններին առավան պետության պաշտնական ներկայացուցիչների հետ։

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

XVI դարից սկսած զգալիորեն ճանախանում են եվրոպացի ճանապարհորդների, առևտրականների, կաթոլիկ միսիոներների այցելությունները Մերձավոր Արևելքի երկրները, այդ թվում նաև Իրանը։ Սա առաջին հերթին պետք է մեկնաբանել արևմտեվրոպական առևտրական կապիտալի շարունակ անց հետաքրքրմանը զգալի այդ երկրների ներքին շահանքերը։ Եվրոպական աղբյուրներ ասելով մովսլ գեպրում հասկանում ենք ճանապարհորդների, առևտրականների և միսիոներների թողած ճանապարհորդական նոթերը, առևտրական հաշվեկալություններ, նամակները և նմանաբնույթ այլ գրականությունը, որոնք կարևոր և մեծածիծաղ աղբյուրներ են մեղ հետաքրքրող խնդիրների համակորմանի ուսումնասիրության համար։ Անշուշտ, իրենց ճշգրտություն և հավաստիությանը նրանք համարժեք չեն և որոշ զեպրում 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 Քատտա Տավենդեիին, որի «Եկե ճանապարհորդություններ» գիրքը կարևորագույն աղբյուր է Հայաստանի, Սեֆյան Իրանի, ինչպես նաև օսմանյան Քուրբիայի և Չեղկաստանի առևտրի ուսումնասիրության համար²⁷։ Տավենդեիին, անկասկած, Արևելքի երկրներում ճամփորդած եվրոպացիների թվում ամենից ազնիվ լավ էր ծանոթ առևտրական ճանապարհներին։ Նրա թողած առևտրական ուղիների նկարագրությունները իրենց ճշգրտությամբ և

²⁶ Армяно-русские отношения в XVII веке, т. I, Ереван, 1953; Армяно-русские отношения в первой трети XVIII века, т. II, Ереван, 1964.

²⁷ Սեղ օգտվել ենք 1692 թ. հասնող «հասարակությունից» 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 առանձնակապես մեծ կարևորություն ունի նրա ճանապարհորդությունների առաջին զիջքը: Տավերիեի ուղեգրությունը շարադրված է վառ և արտահայտիչ լեզվով և կարդացվում է անսրբոջ հետաքրքրությամբ, սակայն հեղինակի արևելյան լիզդաներին լսիրացնելու պատճառով բազմաթիվ տեղանունների է անձանանունների մեծ մասը աղավաղված են³⁸:

Մյուս կողմից, Տավերիեի հասուկ ուշադրություն է նվիրել առևտրի կազմակերպման հարցերին: Հատկապես կարևոր են ճանապարհապաշտպան պաշտոնության (ասհլարներ) գործունեության, ինչպես նաև այս կամ այն ճանապարհի վրա գործող ավազակախմբերի և տեղական մանր խելաղների կամայականությունների մասին նրա հաղորդած տեղեկությունները:

Կարևոր աղբյուր է անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերության Իսթաճանի ֆակտորիայի գործակալ Բեդլի Ջոն Ֆրայերի հաշվետվությունը՝ ուղարկված ընկերության ղեկավարությանը³⁹: Զարմանալի է, որ այս յուրօրինակ աղբյուրը մինչև այժմ բոտ արժանելուց չի դնահատվել խորհրդային պատմաբանների և արևելագետների կողմից: Ֆրայերի հաշվետվությունը կազմված է եսամակների տեսքով, որոնք նա հասցնադրել է կնիզուն: Մի քանի տարի զանվելով Իրանում, նա մանրամասն անդեկություններ է հաղորդում Սեֆյան Իրանի ներքին քաղաքական և տնտեսական գրովյան մասին, հատկապես կանդ անելով առևտրի վիճակի վրա: Ֆրայերի հասուկ ուշադրությանն են արժանացել առևտրական ճանապարհներին վերաբերող հարցերը: Հետաքրքիր են նրա հաղորդած անդեկությունները հայ զանապախանության առևտուրը վերելու մեթոդների և սկզբունքների մասին: Իր տեսակի մեջ իզակի 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 զրբում եղած փաստական նյութի արժանահամաժամությունը կապված չի հարուցում:

Նույնպեսի կարևոր նշանակություն ունի Իսթաճանում կայացրիների միախաչի առաջնորդ հայ Թաֆայել դյու Մանի (Ժակ Դյուսեկոյ) կողմից շարադրված հաշվետվությունը⁴⁰: Վերջինս բառատուն տարի ապրել է Իսթաճանում և վայելել է սեֆյան տիրակալների հովանավորությունը: Թաֆայել դյու Մանի գիրքը զգալի ազդեցություն է ունեցել մի շարք այլ ֆրանսիացի ուղեգրիների վրա (Ժան Բատիստ Տավերիե, Ժան Տեկեն, Անդրե Դուլի-Դեպանդ և այլք), որոնք նրա երկից ամրոջչական հատվածներ են ընդդիմել իրենց ուղեգրություններում: Անկախենք, որ հայր Թաֆայելի կազմած հաշվետվությունը զրբել է կուզովիկոս XIV-ի մինիստր Կուրբերի համար, նպատակ ունենալով օգնելու վերջինս արևելյան քաղաքականության ձևավորմանը⁴¹:

Անընդհատ շփման մեջ լինելով նոր Զուղայի հայ գաղթաշախի հետ, Թաֆայել դյու Մանը հանգամանորեն ծանոթացել է նրա ներքին կյանքին: Հատկապես կարևոր են նրա հաղորդումները հայ վաճառականության, առևտրի ցամաքային ուղիների (մասնաբաժնային Զվուռնիայի և Հալեպի ճանապարհների)՝ նրանց նախընտրության վերաբերյալ:

Գիտական մեծ նշանակություն ունեցող աղբյուր է կաթոլիկական մեկ այլ միսիայի՝ կարմելյանների միաբանության ժամանակագրությունը⁴²: Այս երկու սուվար հաստրներում ամփոփված նամակադրությունը համարտի աղբյուր է Սեֆյան պետության ներքին քաղաքական և սոցիալ-տնտեսական կյանքի, այդ թվում նաև առևտրի ուսումնասիրման համար: Կարմելյան միաբանության ներկայացուցիչները, ինչպես կապուցյիները, անընդհատ շփվելով նոր Զուղայի հայ համայնքի հետ, կարևոր և մանրամասն տեղեկություններ են հաղորդում տեղի գաճառականական դասի առևտրական և քաղաքական բուն գործունեության վերաբերյալ:

Հետաքրքիր աղբյուր է Ֆրանսիական Արևելա-հնդկական ընկերության գործակալ Ֆրանսուա Մարտեի նոթարությունները⁴³: Չնայած վերջինս գործել է Հնդկաստանում (Սուրաթ), սակայն նրա հաղորդում-

³⁸ Այս մասին տանրաման տե՛ս Մ. Կ. Զուղայան, Եվրոպացի հեղինակները Հայաստանի և Հայերի մասին (XVI—XVIII դդ.), Փաստաբանասիրական հանգես, 1925, № 3, էջ 27: Արտահան՝ Մ. Կ. Զուղայան, 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.

⁴⁰ Etat de la Perse, en 1660, par D. Raphael du Mans, Paris, 1890.
⁴¹ Տե՛ս Մ. Կ. Զուղայան, Եվրոպացի հեղինակները... էջ 27, 32:

⁴² A Chronicle of the Carmelites in Persia and (Part) Mission of the XVIIth and XVIIIth Centuries, Vol. 1—2, London, 1939.

⁴³ India in the 17th Century. Social, Economic and Political. Memoirs of Francois Martin, 1674—1694, Vol. 1, part 1—2, translated and annotated by L. Varadarajan, New Delhi, 1931—1983.

ներքե Եւր Քուլայի հայ առևտրական ընտանիքների գործունեության մասին հավաստի են և արժեքավոր: Հատկապես կարևոր է Մարտենի հաջորդած տեղեկությունը Եւրոպայիցի մի քանի առևտրականների առաջարկի մասին Փրանսիական Արևելա-Տեղական ընկերությանը 1680 թ. մետաքսի առևտրի համառոտ իրազեկման վերաբերյալ: Ուրբան մեզ հայտնի է, այս աղբյուրը խորհրդային պատմաբանների և արևելագետների կողմից զննես շրջանառության մեջ չի դրվել:

Անշափ կարևոր և արժեքավոր են տեղիական «Մուսուլյան» կամ «Ռուսական» ընկերության գործակալների հաշվառվածությունները Սեֆյան պետության արտաքին առևտրի վերաբերյալ: Դեռևս 1553 թ. հիմնված այս ընկերության ներկայացուցիչները XVI դ. 60—80-ական թթ. բազմիցս եղել են Հայաստանում ու Իրանում և մասնաձայն հաշվառվածություններ ներկայացրել ընկերության ղեկավարներին: Նշենք այստեղ ընկերության գործակալներ Ա. Ջենկինսոն, Ք. Օլդհի, Ռ. Քոնստեն, Ա. Էլզվարզս, Ջ. Գակեոն, Ք. Քերտոն և ուրիշների հաշվառվածությունները, որոնց զգալի մասը թարգմանված և հրատարակված է ռուսերեն և հայերեն⁴⁴:

Նույնքան ուշագրավ նյութ է պարունակում Ջ. Բյոյոսի կողմից հրատարակված տեղիական Արևելա-Տեղական ընկերության շեղհաստանի և Իրանի ֆակտորիանների փաստաթղթերի ժողովածուն և գրադրվածքները ընկերության ղեկավարության հետ⁴⁵: Այս եռահատոր գրքում հրատարակված են բազմաթիվ փաստաթղթեր ու նամակներ: Երոնք ուղղակիորեն վերաբերում են հայ առևտրական կապիտալի գործունեությանը:

Անկասկած առանձին հիշատակության է արժանի նաև Ֆրանսիացի հայտնի ճանապարհորդ և առևտրական Ժան Շարդենը, որի ուղևորությունը կարևորագույն աղբյուր է ինչպես Իրանի, այնպես էլ Անդրկովկասի նրկերի սոցիալ-տնտեսական հարաբերությունների և առևտրի ուսումնասիրման համար⁴⁶: Շարդենի տասնատորյա աշխատությունը ոչ առանց հիմքի համարվում է դասական և լավագույնը եվրոպական XVI—XVIII դդ. նմանատիպ գրականության մեջ⁴⁷: Հեղինակն այն աս-

տիման խոր է ծանոթացել Սեֆյան պետության ներքին վիճակին, որ թույլ է տալիս իրեն հայտարարելու, թե «...իդեն Իսֆահանն ավելի լավ է ճանաչում, քան Լոնդոնը, չնայած որ ապրում է այնտեղ արդեն բունվեց տարյա ավելի»⁴⁸: Ասենք նաև, որ 1681 թ. Շարդենն անցել է ծառայության տեղիական Արևելա-Տեղական ընկերությունում՝ որպես նրա ներկայացուցիչը Հոլանդիայում և նշանակալի զեր իտալացի 1688 թ. հայ-տեղիական առևտրական պայմանագրի կնքման գործում:

Հետաքրքիր աղբյուր է նաև տեղիացի ճանապարհորդ Ռոման Հերբերտի գիրքը, որը վերնագրված է «Ճանապարհորդություններ Պարսկաստանում»⁴⁹: Հերբերտը, որը Սեֆյան պետությունում զբոսել է 1627—1629 թթ., ուշագրավ տեղեկություններ է հաղորդում երկրի վիճակի և թուրք-իրանական կոնֆլիկտի հետևանքների մասին: Այդ տեղեկություններն օգնում են ներկա աշխատությունում բնագրվող որոշ հարցերի պարզարանմանը:

Ուշագրավ են նաև Ֆրանսիացիներ Պիտոն զե Տյուրենֆորթ⁵⁰, Գաբրիել Շերտոնի⁵¹ և Միշել Ֆերուրի⁵² աշխատությունները: Ճիշտ էլ նրանք հիմնականում կանց են առնում օտմանյան 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 հաջորդած փաստերը ստևերական ճանապարհների վրա գործող ավազակախմբերի և տեղական մանր խլիպողների կամայականությունների վերաբերյալ: Առանձնապես արժեքավոր է Միշել Ֆերուրի երկը, քանի որ հեղինակը տասնհրկու տարի ապրել է Պարսկաստանում և տիրապետել թուրքերենին, արաբերենին և քրդերենին, ինչն ավելի հավաստիաների է դարձնում նրա գիրքը⁵³:

⁴⁴ Chardin T. I. Préface, pp. II—III.

⁴⁵ Thomas Herbert, Travels in Persia, 1627—1629, London, II, 28.

⁴⁶ Relation d'un voyage du Levant, par M. Pitton de Tournefort, T. 1—2, Am.sterdam, 1718.

⁴⁷ Gabriel Chicon, Pe'atation nouvelles du Levant ou Traité de la religion, du Gouvernement et des Coutumes des Perse, des Arméniens et des Gaures, Lyon, 1671.

⁴⁸ Michel Fobure, L'É'a pré-ent de la Turquie, Paris, 1671.

⁴⁹ Գ. Կ. Չարլյան, Եվրոպացի հեղինակներ..., էջ 29:

⁴⁴ Англические путешественники в Московском государстве в XVI веке. II, 1937, № 6, 2-й выпуск *Ուղևորյան Եվրոպացիություններ*, Կ. Գ. Օրբան, 1932:

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

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

⁴⁷ Գ. Կ. Չարլյան, Եվրոպացի հեղինակներ..., էջ 30—31:

Հիշատակության արժանի է նաև անգլիացի ճանապարհորդ Ուիլյամ Արթուրի ուղեգրությունը⁵⁴, Արթուրի Հայաստանում և Իրանում ընդհանրապես չի եղել, այլ ճամփորդել է միայն Անատոլիա XVII դարի սուլթանի քառորդում, սակայն նրա հաղորդած տեղեկությունները (Վանաձորի անտառի իրացման որոշ մանրամասների վերաբերյալ որոշակի հետաքրքրություն են ներկայացնում:

Ինքնատիպ աղբյուր է նաև նվազագույն Ռոբերտ Քոֆլերի ուղեգրությունը⁵⁵, Արթուրի 1609—1610 թթ. Ադենից ժողով մեկնել է Սաբր, որտեղից Ագաչի, Ղանդաճարի, Տեղզի, Իսֆահանի, Բաղդադի, Մոսուլի, Արֆաշի և Բիրբեղի վրայով հասել է Հալեպու Հատապոսի, հետաքրքիր են Քոֆլերի պատգամությունները այս կամ այն անտարական ճանապարհով անտպահովության կամ պագահության և գանձվող անտարական մարտերի մասին: Արթուրի երկու աղբյուրները, որքան մեզ հայտնի է, խորհրդային պատմաբաններին և արևելագետներին ուշադրությանն առաջիմ չեն արժանացել:

Աղբյուրագիտական բարձր գնահատականի է արժանի իտալացի ճանապարհորդ Պիետրո դելլա Վալլեի ուղեգրությունը⁵⁶, որը 1616—1623 թթ. ապրել է Իրանում շահ Աբրահամ I-ի քաղաքականության տարիներին, և անշափ կարևոր և ստույգ տեղեկություններ է հաղորդել անգլիական ու հոլանդական Արևելու-Տեղզական ընկերությունների և հայ առևտրականների հետ նրանց պայտարի մասին: Պիետրո դելլա Վալլեի ուղեգրական նախընթացի կազմված են նամակների տեսքով, որոնք նա հասցեագրել է իր բարեկամ Մարին Սկիպանին: Չնայած որոշ ձգձգվածություններ, դրանք կարգապահում են մեծ հետաքրքրություն⁵⁷ և թույլ են տալիս հստակ պատկերացում կազմելու շահ Աբրահամի վարած ներքին և արտաքին և, որ ամենակարևորն է մեզ համար, անտարական քաղաքականության մասին: Գեյլա 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, 1623.

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

⁵⁶ Voyages de Pietro della Valle, T. I—VI, Louen, 175.

⁵⁷ Այս մասին մանրամասն տե՛ս Մ. Կ. Զալալյան, Եվրոպացի հեղինակներ..., էջ 24—25.

Նույն գնահատականին է արժանի նաև Պետրոս I-ի գնապանորդ Ա. Ալիբեկուի ղեկուղադիրը⁵⁸: Ունենալով Պետրոս I-ի հանձնարարականը՝ որքան կարելի է մանրամասն և հանգամանակից տեղեկություններ էներ բերել Սևֆյան պետության արտաքին անտարի վերաբերյալ, Ա. Ալիբեկուի բարեխղճորեն հաղորդում է երկրում և արքունիքում տիրող ընդհանուր վիճակի մասին, տալով այնպիսի մանրամասներ, որոնք կարևոր նշանակություն ունեն Սևֆյան պետության անկման ժամանակաշրջանի արտաքին անտարի ուսումնասիրման համար: Այս առումով ուշադրության է արժանի նաև նույն գնապանության ներկայացուցիչ շտաբանդացի Զոն Քելլի օրագիրը, որը նույնպես ըննարկվող հարցերի վերաբերյալ եզակի ավելաներ է պարտական⁵⁹:

Նշենք, որ կվրուպացի ուղեգրերից կատարված հայերեն թարգմանությունների շարքում նյութի քննությունը և կատարված աշխատանքի գիտական մակարդակով առանձնանում են Հ. Հակոբյանի աշխատասիրությունը յույս տեսած երկու հատորները⁶⁰, Առաջին հատորում տեղ են գտել XVI դարի մի շունի կարևոր ուղեգրություններ՝ այդ թվում Աինչևեցո դԱլեանդերի, Անանուն վենետիկցի վաճառականի, Զոն Նյուրբերգի և այլ ուղեգրություններ, երկրորդ հատորում հավաքված են XIX դարի սուլթանի քառորդի ուղեգրություններ, որոնք, սակայն, նույնպես օգնում են պարզաբանելու անտարական ճանապարհների հետ կապված որոշ հարցեր:

Ավարտելով օգտագործված կվրուպական աղբյուրների տեսությունը ավելայնք, որ աշխատության շարադրման ընթացքում օգտվել են նաև Ադամ Օլեարիուսի, Յան Ստրալսի, Կակաշի և Տեղանդերի, Մանսունի, Անդրե Գոյն-Գեյսանդի, Գոն ժուան պարսկաստանցու, ինչպես նաև Հ. Փյուրդանի հրատարակած ժույղներ հում մետաքսի հայ վաճառականության պատմության ուսումնասիրության մեջ տեղ գտած այլ ուղեգրություններին⁶¹,

⁵⁸ Ա. Ալիբեկու Օրտորի մի ճար հրատարակել է Ե. Զեպեբը, Азербайджан в начале XVIII века, Баку, 1929.

⁵⁹ Մեծ քաղվել էր նաև Գ. Բուշի գրքից՝ Посольство Артемия Вазми-кого в Ира. в 1715—178 гг.

⁶⁰ Եզեյս Գեյսանյանի անունով Ռուսիայում և արևմտյան Ասիայում ճանապարհորդության մասին, Մոսկովա, 1934.

⁶¹ Ադամ Օլեարիուս, Ուղեգրություններ, Կ. Ա. Սթրաս, 1932, Կ. Ջ. Սթրաս, 1934.

⁶² Adam Olearius, Подробное описание путешествия Гольдинского посольства в Московию и Персию в 1633, 1636 и 1639 гг., М., 1870.

Ամբոխերով ներկա աշխատության արդյուրագիտական հիմքի այս համառոտ շարադրանքը, նշենք, որ, ինչպես իրավացիորեն նկատել է խորհրդային խոշոր արևելագետ Բ. Պ. Պետրովսկիին, XVI—XIX դդ. ժամանակահատվածով զբաղվող պատմաբանը դժվարանում է ոչ թե ազդյունների սուղ լինելուց, այլ ընդհանրապես, զրանց առատությունից⁶⁴։ Ըստ որում ճանաչված իրանագետը նկատի է ունեցել ավյալ դեպքում միայն պարսկալեզու գրականությունը։ Եթե զրան ավելացնենք նաև հայկական և եվրոպական գրականությունը, ապա պարզ կդառնա, թե որքան դժվար է ճիշտ կողմնորոշվել արդյուրագիտական այդ հսկա նյութի մեջ։

Անցնելով գիտական գրականության տեսությանը, կողմնաշինք մեջ բերել ամերիկյան հայտնի արևելագետ Մարտին Գիրսոնի է. Լոկ-հարտի «Սեֆյան հարատուության անկումը և Պարսկաստանի աֆլուանական նվաճումը» գրքի զբախտականում ասված հետևյալ խոսք-գնահատականը. «...որչ իրանական և հարեան Կենտրոնական Ասիայի բնագավառը արագորեն վերածվում է խորհրդային ուսումնասիրությաննների մենաշնորհի և ոչ մի գիտական գործ սեֆյան բնագավառում, մասնավորապես նրա սոցիալական և անտեսային ապեկաներում չի կարող լրջորեն ընդունվել առանց հենվելու Պետրովսկու, Միլլոտա-Մակլայի, Գորդևսկու, Ալի-զադեի, Արունովայի, Հարոթյունյանի, Աչրաֆյանի, Էֆենդեի, Ֆիրզգիի, Փափազյանի, Ռեյզների և Շահմալյանի հոդվածների և գրքերի վրա»⁶⁵։

Իսկապես, խորհրդային իրանագիտության, ինչպես նաև հայագիտության հաջողությունները, մասնավորապես սեֆյան ժամանակաշրջ-

րանի ուսումնասիրության բնագավառում, ակնառու են։ Սակայն, ինչպես առիթ ենք ունեցել նշելու, ներկա աշխատության մեջ քննարկվող հարցերը զեռուս առանձին ուսումնասիրության առարկա չեն դարձել։ Գրանք ժամանակորեն և հպանցիկ կերպով բնօրինակ են այս կամ այն առիթով, հարևանցիորեն։ Նույնը կարելի է ասել նաև նախախորհրդային շրջանի ուսուցիչական պատմագրության ներկայացուցիչների մասին, որոնց թվում առանձնանում են Ն. Ի. Կոստոմարով⁶⁴ և Ա. Յա. Շպակովսկի⁶⁵ աշխատությունները, որոնք ինչ-որ չափով առնչվում են ներկա աշխատության մեջ բնօրինակ հարցերին։

Մեզ հետաքրքրող հարցերով առավել հանդամանորեն զբաղվել է Վ. Ա. Բայբուրդյանը⁶⁶, Մակլան նրա ուշադրության կենտրոնում եղել է առաջին հերթին Նոր Զուղայի հայ առևտրականների գործունեությունը, և առևտրական ուղիներին ուսումնասիրած հարկերի վերաբերյալ խընդիրները նրա գրքում հատուկ քննարկման չեն արժանացել։ Բացի այդ, հասկանալի պատճառներով, Վ. Ա. Բայբուրդյանի ուսումնասիրության մեջ զուրս է մնացել ամբողջ XVI դարը։

Ն. Կուկանովան իր մենագրությունում և բազմաթիվ հոդվածներում հանդամանորեն կանգ է առել առևտրական տնտեսական հարաբերությունների վրա սկսած XVII դարից մինչև XIX դարի առաջին կեսը⁶⁷։ Հենվելով առաջին 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 Աղուչեցու «Թարգրությունից», նա չի օգտագործել, որի պատճառով էլ շատ հարցեր կարտու են լրացուցիչ պարզաբանման։

Բարձր գնահատականի է արժանի Շ. Խաչիկյանի վերջերս լույս տեսած մենագրությունը, որտեղ հեղինակը մանրամասն քննության է ենթարկում Նոր Զուղայի վաճառականության կապերը Ռուսաստանի հետ։ Աշխատության կարևորագույն արժանիքներն էլ Նոր Զուղայի

Я. Я. Стрейс, Три путешествия, М., 1935.
Kasim и Tekander, Путешествие в Персию через Московию в 1602—1603 гг., М., 1896.
Sanson, Voyage ou relation de l'état présent du royaume de Perse, Paris, 1669.

André D'Her-Destander, The Beauties of Persia. Cambridge, 1927.
Dot Juan of Persia. A Shi'ah Catholic, 1600—1604, translated by G. Le Strange, London, 1926.

2. Քուրդյան, ներքին հովանավորության պատմության (առանձնառոտ)։

⁶⁴ Н. П. Петрушевский, Очерки по истории феодальных отношений в Азербайджане и Армении в XVI—начале XIX вв., Л., 1949, с. 19.

⁶⁵ M. B. Dickson, The Fall of the Safavi Dynasty, — Journal of the American Oriental Society, Vol. 82, № 4, 1962, p. 103.

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

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

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

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

առևտրական ընկերությունների և հայ առևտրական կապիտալի միջա-
գայրում տիրող վարկավաշխատական հարաբերությունների խորը
ուսումնասիրությունը⁶⁵։

Արժեքավոր է Ն. Ս. Զևակինի աշխատությունը⁶⁶, որտեղ հեղինակը
հանգամանորեն կանց է առնել եվրոպական պետությունների և Ռուսաս-
տանի հարաբերությունների վրա, կապված իրանական առևտրի հետ,
հատկապես Նշիվով, որ իրան-եվրոպական հարաբերությունների հիմ-
քում րեկամ էին առաջին հերթին տնտեսական խնդիրները։ Հետաքրքիր
է նաև Ն. Ս. Զևակինի այն միտքը, որ 1667 թ. պայմանագիրը ուսու-
նական պետության և նոր Ջուղայի հայ առևտրականների միջև առաջին
հերթին ուներ քաղաքական էություն, իսկ նրա տնտեսական մասը,
տարրեր պատճառներով, չէր կարող միանգամից իրականացվել։

Ա. Պ. Նովոսելցեր Նույնպես անդրադարձել է ռուս-հայկական և
ռուս-իրանական քաղաքական, դիվանագիտական, ինչպես նաև առև-
տրական և քնդհանրապես տնտեսական հարցերին⁶⁷։

Հայ ազատագրական մտքի պատմությանը նվիրված իր մեծարժեք
աշխատության մեջ Ա. Գ. Հովհաննիսյանը, վեր հանելով հայ առևտրա-
կան դասի դերը X^{VI}—XVIII դդ. ծաղկավառ ազատագրական շարժում-
ներում, անդրադարձել է նաև Մեֆչյան պետության արտաքին առևտրում
հայ վաճառականության ձևեր բերած արտոնություններին ու Արևմտա-
քի հետ կառավարող ապրանքափոխանակության ոլորտում ստանձնած
դերին⁶⁸։

Հին Ջուղայի տնտեսական նշանակությունը և հայ վաճառականու-
թյան դերը միջազգային տարանջրկ առևտրում ուսումնասիրության ա-
ռարկա է դարձրել Ս. Տիր-Ավետիսյանը⁶⁹, որի մենագրությունը նմանա-

պես հետաքրքիր էլով է ընձևում ժամանակակից ուսումնասիրողնե-
րին։

XVI—XIX դդ. արևմտաեվրոպական պետությունների քաղաքական
և առևտրական ակտիվությունը Պարսից ծոցի շրջանում բնագրիկ է
և Ն. Տումանովիչը, առանձին ուշագրություն նվիրելով նաև անգլիական
ու հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերությունների գործունեու-
թյանը⁷⁰։

Հիշատակության է արժանի նաև Օ. Էֆենդիևի մենագրությունը, որ
նվիրված էինելով Մեֆչյան պետության XVI դարի քաղաքական պատ-
մության հարցերին, անդրադառնում է նաև տնտեսության և առևտրի
որոշ խնդիրներին⁷¹։

Առանձին հիշատակման կարիք ունեն եսև Պ. Պ. Բուշևի գրքերն ու
հոդվածները, որոնք վերաբերում են ռուս-իրանական դիվանագիտա-
կան և առևտրական խնդիրներին⁷²։

2. Մանանդյանի մենագրությունը թեպետ վերաբերում է հին շրք-
բանին և վաղ ու զարգացած ֆեոդալիզմի զարաչրաններին, այնուհան-
դերձ մեծապես հետաքրքիր է առևտրական ուղիների ուսումնասիրու-
թյան կառավարչությանը, քանի որ օգնում է պարզելու, թե որքանով են
պահպանվել կամ փոփոխվել առևտրական մայրուղիները կամ նրանց այս
կամ այն հատվածները⁷³։

Աշխատությունը շարադրելիս օգտվել ենք նաև Վ. Ոսկանյանի,
Շ. Ա. Բարսեղյանի, Ա. Նուխտի, Մ. Կ. Զուլպյանի, Լ. Ս. Խաչիկյանի,
Շ. Լ. Խաչիկյանի, Մ. Տիկաձևի, Կ. Կ. Կուցբալի, Գ. Պետրովի, Լ. Սեմ-
յունովայի, Ա. Պետրովի, Պ. Լիսոյդի, Ի. Մմիլյանսկայայի, Վ. Ա. Պար-
սամանյանի, Մ. Հեյդարովի, Ֆ. Ալիևի, Ս. Օրբելյավայի, Վ. Վ. Բարտոլդի,
Ի. Պ. Պետրուշևսկու, Հ. Գ. Փափաջյանի, Ա. Ա. Ալի-զադի, Կ. Չ. Աշ-

⁶⁵ Դ. Լ. Խաչիկյան, *նշվ.* առջև։

⁶⁶ Ե. Ս. Չեռոկին, *Персидский вопрос в русско-европейских отношениях XVII века*,—*Исторические записки*, 1940, т. 8, сс. 129—162.

⁶⁷ Ա. Ս. Նովոսելցեա, *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.

⁶⁸ Ա. Հովհաննիսյան, *Պրիագներ հայ ազատագրական մտքի պատմության, դերը հիբրոսի, Երևան, 1939*։

⁶⁹ Տ. Ս. Եր-Աւետիսյան, *Город Джуга. Материалы по истории торговых сношений джулфских купцов в XV—XVII вв.*, Тбилиси, 1937.

⁷⁰ Н. Н. Туманович, *Европейские державы в Персидском заливе в 16—19 вв.*, М., 1962.

⁷¹ Օ. Էֆենդիև, *Азербайджанское государство Сефевидов в XVI веке*, Баку, 1981.

⁷² Ս. Պ. Բուշև, *Посольство Артемия Волинского в Иран в 1715—1718 гг.*, М., 1978, *նույնի* *История посольства и дипломатических отношений Русского и Иранского государств в 1586—1612 гг.*, М., 1967.

⁷³ Я. А. Манандян, *О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времен*, Ереван, 1954.

Համեմատ, ալիւի մանրամասն է քննութիւն առիւ Հունդացիներէր գործունեութիւնը Իրանում:

Նմանաբնույթ ուսումնասիրութիւն է նաև Կ. Չաղճյուրիի մենագրութիւնը անգլիական Արեւելահնդկական ընկերութիւնի վերաբերյալ, որանդ, սակայն, քիչ ուշադրութիւն է հատկացված ընկերութիւնի գործունեութիւնը Իրանում⁸⁶:

Կուզենայինք ատանձնացնել Ռ. Ֆերիերի երկու ընդարձակ հոդվածները, որոնք վերաբերում են անգլիական Արեւելահնդկական ընկերութիւնի և Նոր Զուղայի հայ առևտրականների հայամասնութիւնը՝ իրանական հում մետաքսի արտահանութիւնի մէջ տիրապետող դիրքը գրափելու համար⁸⁷:

Մեր կողմից օգտագործվել են նաև Ա. Վիլսոնի, Վ. Յոսթերի, Զ. Կարուսելի, Զ. Սիմկինի, Զ. Յորբերի, Ռ. Սկոտի, Ա. Լիբայնի, Մ. Վան Ռոոյի, Մ. Սևիթի, Զ. Բնալչիկի, Պ. Սայրսի, Ա. Սանըլանի, Բ. Լյուիսի, Գ. Լաչի, Ս. Բոքսերի, Ս. Սիրայիթի, Պ. Հարրիսի, Յ. Մակլերի, Յ. Բրոզիլի, Լ. Բերգասսեի ու Գ. Ռամբերի և ուրիշների մենագրութիւններն ու հոդվածները⁸⁸:

Խոսելով իրանական պատմագիտութիւնի ներկայացուցիչների մասին, կարելի է ասել, որ դրանք բոլորն էլ զգալիորեն զիջում են արեւմտյան ուսումնասիրութիւններին: Քերես, միայն օգտագործած փաստական նյութի հարստութիւնը առանձնանում են Ն. Յուլսաֆիի, Ա. Թաչ Բախչի, Ռ. Կասմիի, Ք. Սազրի, Մ. Բասթանի-Փարիզիի, Ե. Զավարիի աշխատութիւնները, որոնք զուգահեռաբար օգտագործված են ներկա աշխատութիւնի 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; նաև՝ 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 արհանութիւնի ցանկը

⁸⁹ Տե՛ս արհանութիւնի ցանկը:

Գ Լ Ի Ե Լ

ՍԵՅՅԱՆ ԻՐԱՆԻ ԵՎ ՕՍՄԱՆՅԱՆ ԹՈՒՐԿՈՒՄԻ ԱՅԵՎՏՈՒՐԸ
ԱՐԵՎՄՏԱՆ ԵՎՐՈՊԱՅԻ ԵՐԿՐԵՆԻՐ ԷՆՏ ԵՎ ՇԱՅ
ՎԱՃԱՌԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ

1. ԱՇԽԱՐՀԱՐԿԱՆ ՄԵՑ ՇԱՏՆԱԳՈՐԾՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԱՐԿԵՏՈՒԹՅՈՒՆԸ ԻՐԱՆԻ ԵՎ ԹՈՒՐԿՈՒՄԻ ԱՐՏԵՐԻՆ ԱՅԵՎՏՐԻ ՎՐԱ

Պատմագիտութիւնի մէջ բազմիցս ընդգծված է XVI—XVII դդ. քաղաքական և տնտեսական տեղաշարժերի և հատկապես աշխարհագրական մեծ հայտնագործութիւնների որոշիչ նշանակութիւնը քաղաքակիրթ աշխարհի պատմական զարգացման վրա: Կ. Մարքսի բնորոշմամբ «Ոչ մի կասկած չկա, ..., որ XVI ու XVII դարերի այն մեծ ռեալուցիաները, որոնք աշխարհագրական հայտնագործութիւնների հետեւանումը տեղի ունեցան անտարի մեջ և արագորեն առաջ մղեցին վաճառականական կապիտալի զարգացումը, այն զլխավոր մտնեաներից մեկն են կազմում, որոնք զարկ տվին արտադրութիւնի ֆեոդալական եզանակից կապիտալիստականին անցնելու գործին»: Իսկ «Մանիֆեստում» ասվում է, որ, «Ամերիկայի և շուրաֆրիկյան ծովային ուղու հայտնագործումը ամող բուրժուալիայի համար զորմանեութիւնի նոր ստպարեղ ստեղծեց: Արեւելյան Հնդկաստանի և Չինաստանի շուկաները, Ամերիկայի գաղութացումը, փոխանակութիւնը գաղութների հետ, փոխանակութիւնի միջոցների և առհասարակ ապրանքների բազմացումն ստեղծեցին անտարի, ծովագնացութեան, արդւնաբերութիւնի մինչ այց չլսված վերելք, և զբանով իսկ շատ արագ զարգացավ ռուսլուցիոն տարրը քայքայվող ֆեոդալական հասարակութիւնի մեջ»: Այս ժամանակներից է, որ կարելի է խոսել «համաշխարհային անտարի» առաջացման մասին:

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

2. Մարքս և Ե. Էնգելս, Կոմունիստական պարտիայի մանիֆեստը, Կ. Մարքս, Ընտիր երկեր, Կ. 1, Երևան, 1947, էջ 175:

Հանրահայտ է, որ Անֆյան Իրանը և օսմանյան Քուրդիան նշանակալից տեղ էին զբաղեցնում միջազգային առևտրում, ուստի որոշակի կարևորություն է ստանում նաև այն շարքը, թե ինչպես և ինչ չափով են ներգրծվել աշխարհագրական մեծ հայտնագործությունները այն պետական միավորումների արտաքին առևտրի վրա: Աշխարհագրական մեծ հայտնագործությունների կարևոր հետևանքներից մեկը առևտրական ուղիների տեղափոխությունն էր ցամաքային ուղիներից դեպի օվկիանոսային ճանապարհները³, Իհարկե, Բարսողունն Գիասի և Վասադո Գամայի ճանապարհորդություններն ու Բարեհուսո Տրվանդանի և դեպի Հնդկաստան տանող օվկիանոսային ուղու հայտնագործումը 1498 թ. իրենց ազդեցությունն ունեցան նաև Իրանի և Քուրդիայի արտաքին առևտրի վրա: Սակայն բացարձակացե՛նք այս հանրահայտ իրողությունը և այն տարածել բոլոր նրկների վրա ճիշտ չէ: Մինչդեռ նման փոփոքր բիշ չեն եղել: Հանձախ տարածում են ստացել այնպիսի տեսակիսներ, որոնք ներկայումս բնորոշ չեն: Պեռևս Ի. Շոպլենն այն միտքն էր հայտնում, թե «...Բարեհուսո Տրվանդանի հայտնաբերումը և հնդկական առևտուրը դեպի ծովային ուղիները շրջվելու ավելի մեծ նշանակություն են ունեցել հայկական թագավորության անկման համար, քան մասնեղականների բոլոր նվաճումներն ու զիջատիչ հարևանների ավերիչ արշավանքները⁴, Իսկ անգլիացի պատմաբան Լ. Գիրբինը գրում էր, որ Քուրդերի հայտնվելը պատմության բնումը լիովին ուղեշրջացրեց վենետիկյան առևտուրը Ալե Ծովի վրա և անհնարին դարձրեց առևտրական հարաբերությունների իրազդեցումը Հնդկաստան-Ռաստա-Բաղդադ և Բաղդադ-Հայաստան-Տրապիզոն ուղղություններով⁵: Մինչև այժմ էլ կողմնակիցներ ունի այն կարծիքը, որ օսմանցի Քուրդերի կողմից 1453 թ. Կոստանդնուպոլսի և 1475 թ. Ղրիմի նվաճումից հետո Արևելք-Քրեմուտք առևտուրը կանցնի փակուղու առջև, և հենց օսմանցիների բարձրացրած այս արգելքը նվրոպայի և հնդկական համեմունքների ավանդական առևտրի միջև աշխարհագրական մեծ հայտնագործությունների հիմնական շարժաթիվներից մեկն էր⁶: Այս միտքն

իրենին ոչտարածվ լինելով հանդերձ՝ փաստական հիմնավորման կարիք է զգում, քանի որ, ինչպես իրավացիորեն նշում է Ս. Օրեշկովան, «Այս պրոցեսները ժամանակակից առումով համընկնում են, սակայն ուղղակի պատճառական կապ նրանց միջև չկա՞ծ: Ժամանակակից օսմանափորձի համար անվիճելի է այն միտքը, որ իրենց գոյությունը պահպանել և հարստեղի կարող են միայն այն տեսակիսները, որոնք ծագում և հիմնված են փաստերի ու երևույթների անալուզ և օրչեկտով վերլուծություն վրա: Պարզ է, որ նրան այդ դեպքում այս կամ այն գիտական տեսակետը չի հիմնավորում շրջանառության մեջ գեղեցիկ փաստերով և հանրահայտ իրողություններով, ապա այն կամ պետք է վերանայվի կամ էլ պետք է ուղղակի հրաժարվել նրանից: Այն իրողությունը, որ Քուրդական նվաճումները չփակեցին Արևելք-Արևմուտք առևտուրը, նկատվել է վաղուց⁸, մեր զարսակցրին: Արդև Կոստանդնուպոլսի անկումից մի քանի տարի հետո իտալական տարրեր բազարների առևտրական ներկայացուցիչներ պայմանագրեր էին կնքում Քուրդերի հետ՝ առևտուրը շարունակելու նպատակով⁹: Այլ հարց է, որ օսմանցի Քուրդերն իրենք այս առևտրում մասնակցություն չունեին: Ինչպես գրում է Ֆ. Լեգիսը. «...»ով է վարում առևտուրը Քուրդերից: Համենայն դեպս ոչ Քուրդերը: Երբ նրանք դեռ գտնվում էին իրենց նախնադարյան քոչվորական վիճակում, առևտուրը վարելու նրանց մեթոդը հանդիսանում էր բարավանդեր թաղանկու մեջ, այժմ, հոր նրանք գրավել են փոքր-ինչ ավելի անոթարկրված, այն բաղկանում է բազմապիսի ապօրինի և բանի հարկերից: Հույները, հայերը, սլավոնները և արևմտաներթացիները, որոնք հիմնավորվել են ծովային մեծ նավահանգիստներում, իրենց ձեռքում են պահում ամբողջ առևտուրը, և նրանք բացարձակապես որևէ հիմք չունեն շնորհակալ լինելու Քուրդական բնիբից և փաշաներից դրանով զբաղվելու հնարավորության համար: Հեռացրեք բոլոր Քուրդերին նվրոպայից, առևտուրը դրանից ամենին չի սուծի¹⁰: Ինչպես հայտնի է, Ֆ. Լեգիսի այս գրույթը վերա-

³ Փ. Գ. Սոլայսկոյ, Экономическая история зарубежных стран. (Эпоха феодализма), М., 1954, с. 375.
⁴ Н. Шопен, Исторический памятник состояния Армянской Области в эпоху ее присоединения к России, СПб., 1852, с. 870.
⁵ Г. Рубинс, 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.

⁸ С. Ф. Оршикова, Из истории посреднической торговли в Османской империи в конце XV—начале XVI в.—Товарно-денежные отношения на Бл. и Ср. Востоке в эпоху феодализма, М., 1979, с. 192.
⁹ A. H. Lybyer, The Ottoman Turks and the Routes of Oriental Trade, — English Historical Review, 1915, № 30, pp. 577—598.
¹⁰ С. Рависмен, 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 գաղափարների կապակցությունը և զուր չէ, որ այն ներկայումս ընդունված է նաև արևմտյան պատմագիտության բազմաթիվ ներկայացուցիչների կողմից: Այսպես, անգլիացի ուսումնասիրող Ու. Ֆիշերն այս կապակցությունը գրում է. «Որպես կատարելապես անասնապա՛հ ցեղ՝ օսմանցիներն արդյունաբերության և առևտրի բնագավառում ոչ մի ավանդույթ չունեին և նրանց կայսրությունում երկուսն էլ արհամարհվում և անտեսվում էին ու մեռում հայերին, հույներին, հրեաներին և օտարազաններին: Առևտրական գործունեությունը հանդուրժվում էր, սակայն կոտավարությունը այն չէր խթանում և ժամանակ առ ժամանակ գիշտաշահան և քանի հարկեր էին գրվում առևտրական համայնքների (դուսերի) վրա»¹²: Սրա հետ մեկտեղ թուրքական իշխանություններն առևտրականներին վերաբերվում էին որպես սոցիալապես օտար տարրերի¹³: Մինչույն ժամանակ, հակառակ Արևմտյան Եվրոպայի պետությունների մեծ մասի, որոնք վաղ կապիտալիզմի ժամանակաշրջանում (1500—1750 թթ.) վարում էին մերկանտիլիզմի քաղաքականություն, Ք. Գուդը վարում էր ուղղակի հակառակ քաղաքականություն: Եթե մերկանտիլիզմը շահագրգռված էր ապրանքների արտադրության և աբստահմանման մեջ, ապա օսմանյան իշխանությունները վարվում էին հակառակ ձևով, շուկան րոպեղով հնարավորին չափ շատ պատրաստի ապրանքների համար, զրանով իսկ հաշվի չառնելով սեփական առևտրականների շահերը¹⁴: Այս օտարազան քաղաքականության անմիջական շարունակությունն էր արևմտյան առևտրական ընկերությունների կապիտալիզացիոն իրավունքների շնորհմամբ: Արդեն 1569 թ. Ք. Գուդը առաջին կապիտալիզացիան էր շնորհել Ֆրանսիային, իսկ 1580 թ. Անգլիային և 1612 թ. Հոլանդիային¹⁵: Ըստ որում, հակառակությունը 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, 197, p. 10.

¹³ H. A. İnanos, Osmanlılar ve yabancı tüccarlar, 1516—1574, M., 1934, c. 207.

¹⁴ Նույն աղբյուր, էջ 210—211, Տե՛ս նաև՝ H. İnalcik, 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. İnalcik, The Turkish Impact..., p. 56.

զիջման գնալ¹⁶: Հետաքրքիր է, որ թուրք պատմաբան Շ. Ինալչիկի կարծիքով կապիտալիզացիաների լայն տարածումը անշուրի գրական ապրիորից էր ընդունվում Օսմանյան կայսրության տնտեսության վրա XVI դարում, քանի որ նման քաղաքականությունն, իր խոսքերով՝ «Լեւոնտյան շուկաները կենդանի էր պահում և թույլ էր տալիս Օսմանյան կայսրությանը մրցակցելու համեմունքների և մետաքսի մեացած ուղիներին հետ»¹⁷: Անհրամբելա է ավելացնել, որ նման քաղաքականությունը, իսկապես, չէր խոչընդոտում տարանցիկ առևտրին, որն իրականացվում էր օսմանյան Թուրքիայի տարածքով անցնող առևտրական ճանապարհներից: Օսմանցի Թուրքերը, շմանակելիզով այս առևտրին, փորձում էին զարգացնել այն ավանդական ձևերով¹⁸: Էվլիա Չելեբին, որն անձամբ եղել է երդրուսի մարտանոց գրագիրը, բազմաթիվ սեղեկություններ է հաղորդում, որոնք վկայում են տարանցիկ առևտուրը փոքրախիական ուղիներով վարելու օսմանցիների շահագրգռվածության մասին: Ահա դրանցից մեկը. «Քանի որ ես, ...չեմ մարտանոց քալիք» էի, ինձ նամակներ տվեցին, որ վերաբերում էին վաճառականների մարտանոց ժամանմանը: Մեր սեղի փայլան... հասննարբյուղ գրել խանին (Քավրիբե—Վ. Փ.)... սապ. «Ուղարկեցեք քարավանները դեպի այս կողմը, մեր մարտանոց վրայով»¹⁹: Այսպիսով, օսմանցի Թուրքերը իրենք մասնակցություն չունենալով տարանցիկ առևտրում, ձգտում էին պահպանել ստատուս-քվոն, այն է՝ տարանցիկ առևտուրը շարունակել Առաջավոր Ասիայի պահպանակ ուղիներով: Այս նպատակին հասնելու համար նրանք պատրաստ էին նույնիսկ սաղմուկան գործողությունների դիմել: Ինչպես իրավաբաններն նկատել է Ա. Հովհաննիսյանը, ամբողջ XVI և XVII դարի առաջին 40 տարիների ընթացքում իրար հաջորդող թուրք-իբրանական պատերազմների կարևոր զրգարանառանկերից մեկը տարանցիկ առևտրի մայրուղիների վրա իրենց տիրապետությունը հաստատելու ձգտումն էր: Նա գրում է. «...մինչև 1639 թվականը սեւեծ կռիվների ընթացքում կողմերից լու-

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. İnalcik, 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 Տ. Փ. Орешкова, Из истории посреднической торговли..., с. 192.

¹⁹ Эвлия Челеби, Книга путешествий, с. 108.

* Գրագիր:

րարանչույրը կամենում էր իր հօդորոջյան տակ ունենալ Առաջավոր Ասիայի ստրատեգիական դիրքերը և Հնդկաստանից ու Միջին Ասիայից դուրս լուսնային նավահանգիստները տանող ուղիներն ու անտառի հանուցները՝ Քավրիզը, Երևանը, Էրզրումը և Քոխսաթը՝ մի կողմից, և Կասպից ու Սև ծովերը միացնող անտառի և հաղորդակցության զլաւ-վոր գծերն ու դրանց վրա գտնվող կարևոր հանգրվանները՝ Քիֆլիսը, Գանջա, Շամախին և Դերբենտը՝ մյուս կողմից²⁰: Եուրե կապակցու-թյամբ Հալիլ Ինալիզը գրում է. «...իրանական մետաքսի բոլոր վա-ճառահանման շուկաները, որոնք բաց էին եկրողացիների համար, այժմ օսմանցիների ձեռքում էին: Չքաղաքորվելով սոսկ վաճառահանման շուկաների վրա ունեցած հսկողությամբ, օսմանցիները XVI դ. փորձում էին իրենց տիրույթներին միացնել Հյուսիսային Իրանի մետաքս ար-տադրող ալյուրի կենտրոններ, ինչպիսիք էին Երրվանը և Գիլանը»²¹:

Քուրբ-իրանական հակամարտությունները որոշակի բացասական ազդեցություն ունեցան միջազգային տարանցիկ անտառի և, հատկապես, մետաքսի անտառի վրա Հակաստորի կողմերը ձգտում էին հեռ-րավորին շափ մեծ տնտեսական վնաս հասցնել միմյանց և դրան հաս-նելու համար դիմում էին ամենատարբեր միջոցների: Առաջին նման բայը ձեռնարկել էր զեռես Սելիմ I-ը, փորձելով որպես զինք օգտա-գործել տնտեսական շրջափակման անպիտան, արգելելով իրանական մետաքսով բեռնված քարավանների մուտքը Բուրսա՝ XVI դարի առա-ջին կեսում մետաքսի անտառի խոշորագույն կենտրոնը: Սակայն այս բայը զրկական արդյունք չափեց, քանի որ մետաքսի անտառերն սկսեց իրականացվել այլ ճանապարհներով, մասնավորապես՝ Հալիլի մի-ջոցով: Դրանից հետո Սելիմ I-ը զիմեց ավելի խիստ միջոցների, բռն-նագործելով այն արևելյան վաճառականների ունեցվածքը, որոնք իրանական ապրանքներ էին արտահանում և արգելեց մետաքսի ար-տահանությունն ու վաճառքը²²: Այս քաղաքականության հետևանքներն, անշուշտ, մեծ էին, սակայն դարձանում է Հ. Ինալիզի այն միտքը, թե զրա հետևանքով պարսիկ և թուրք (sic! — Վ. Փ.) անտառականներն այլևս չէին կարող շարունակել իրենց գործունեությունը, և, որպես զրա հե-տևանք, հայ վաճառականների ձեռքն անցավ անտառի ոլորտը²³, նախ,

տարօրինակ է «թուրք անտառականների» մասին խոսելը, քանի որ, ինչպես վերը տեսանք, այդպիսի ուղղակի շկային: Երկրորդ, հայ վա-ճառականությունը Սելիմ I-ի հակաիրանական քաղաքականության շնորհիվ չէ, որ իր ձեռքը վերցրեց Սեֆյան պետության արտաքին անե-տառը: Այդ անտառն ի սկզբանին գտնվում էր հայ անտառական կա-պիտալի տարօրինական տակ, մանավանդ, որ այն իրականացվում էր դուրեք շարունակ ավանդաբար հայ վաճառականությունը ձառայած հյուսիսային Իրանի, Հայաստանի, Փոքր Ասիայի և վերին Միջագետքի անտառական ուղիներով, թուրքերի այդ տարածքներում հայտնվելուց շատ առաջ:

Իսկ ինչպիսին էր սեֆյան վարչակազմի վերարժեմունքը արտա-քին անտառի նկատմամբ կարելի է ասել, որ այն լիովին տարբերվում է թուրքականից: Սեֆյանների զինատարան, թեևս, իլյանություն ձա-մանակներով սկսած Իրանում իշխած ամենափառաբաժնի զինատարան էր: Համակներս ևս նրան հաջորդածների շարքում նույնպես բերել կային, որ այդ տեսակետից կարող էին համեմատվել Սեֆյանների հետ: Այս հա-րատությունն առաջին հերթին ծագում էր համաշխարհային անտառի հաշվեկշիռում վերջինիս ունեցած կարևոր դերից²⁴: Սեֆյան շահերն ի-րենք էին հաճախ մասնակցում այդ անտառին: Դեռևս 1513 թ. Բուրսա-յում 5.700 զուկատ արժողությամբ մետաքս էր վաճառվում շահ Իս-մայիլի անունից²⁵, նրա հաջորդը՝ Քամեսապ I-ը, շատ աղբյուրներում բնութագրվում է որպես ձեռներկց անտառական²⁶: Սակայն բացի անե-տառական գործունեությունից, Քամեսապը նաև փորձում էր կարգավորել անտառի հարակից մեռացած բոլոր հյուղերը: Զարաթիս Բանաբեցուցե վկայությամբ, վերջինս անտառական ձանադարհների վրա ջրհորներ էր փորել տալիս և բարձրանալուներ կառուցում, հատուկ ուշադրություն դարձնելով քաղաքային շինարարությանն ու սարքաբա-ղարամային խնդիրների կարգավորմանը: Պատմագիր խոսքերով՝ «Ես ուղղեցի զամենայն կարգա քաղաքական, զմոթիս, զկասպիս, զլափ ու կշիս և զամենայն արուեստաբար, զկրպակս, զպանդոկս և որ յայլ ինչ քաղաքի լինի անտառ, ի զնել և ի վաճառել և զանուղիղան կորուսա-

²⁰ Ա. Հակահիսթյան, Գրվածքներ հայ աստաղագիտական մտքի պատմության, դերք կերպեր, էջ 17:

²¹ H. Inalcik, "his Ottoman Economic Mind...", p. 211.

²² Տե՛ս նույն տեղում, էջ 213:

²³ Տե՛ս նույն տեղում:

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, 1959, p. 111.

²⁶ Հովհ, Հակահիսթյան, Աղբյուրություն, հ. Ա, էջ 405, 409, 410, 412, 421 և հետո Տե՛ս նույն՝ A. Chronicle of the Carmelites... vol. I, p. 48.

ներ մահուամբ²⁷։ Սեֆյան շահերի թվում արտաքին անտրի նկատմամբ իր վերաբերմունքով առանձնանում էր Աբաս I-ը, որի օրոք իրական հում մետաքսի արտահանությունը վերածվել էր պետական մեկնաշնորհի։ Աբաս I-ը ձգտում էր հասնել այն բանին, որ իրականացն արտաքին անտարր որևէ կախում չունենա օսմանյան Բուրբուխյից։ Գրանով էն բացատրվում այն եռանդուն քայլերը, որ ձեռնարկում էր վերջինս իրականացն արտաքին անտրի ուղղվածությունը օսմանյան Բուրբուխյի արածքով անցնող առանցիկ առևտրի մայրաղբյուրից շեղելու նպատակով։ Աբաս I-ը լավ էր հասկանում, որ հույս դեռ Օսմանյան կայսրությունում կայուն վիճակի հաստատման վրա չի կարելի նրան անհրաժեշտ էր թվում նոր, հուսալի և ազատով ուղիների հարթումը Իրանի արտաքին անտրի իրացման համար։ Հենց սրանով է բացատրվում Արևելյան Հայաստանի խոչընդոտման անտարական կենտրոն Զուլայի ավերումն ու նրա բնակիչների վերաբնակեցումը Իսֆահանի մոտ։ Աբասի առաջնահերթ խնդիրն էր օգտագործել չուլայեցիներին փորձն ու ճնառվյուղը Սեֆյան Իրանի արտաքին անտրի զարգացման համար։ Ինչպես եղում է Փան Եարդենը, «Այդ հայրիկն (չուլայեցի) յերեկ իր մայրաքաղաքը որպես հպատակների, որոնք ամենից ավելի լավ են վարժված անտարր անկրու և թուրքերի, և բրիտանացիների հետ, քանի որ առաջինները նրանց այնքան չեն ստում, որքան պարսիկներին, իսկ երկրորդները նրանց հավատակիցներն են»²⁸։ Կերկայումս լայն տարածում է ստացել այն տեսակետը, որ Աբաս I-ը ցանկանում էր տեղափոխել մետաքսի միջազգային անտարրը Զուլայից դեպի Իրանի կենտրոն և մետաքսի արտահանության ուղիները շրջել Իսֆահանից դեպի Փարսից ծոց²⁹։ Այս տեսակետը, մեր կարծիքով, իրականությունը այնքան էլ չի համապատասխանում։ Անշուշտ, իրականացն հում մետաքսի արտածման համար այս ուղին թվում էր ամենից հարմարը։ Յամաբային ամրոցը ձանապարհն անցնում էր Իրանի տարածքով։ Աբասի զահակալության շրջանում եվրոպական (անգլիական և հոլանդական) Արևելա-հնդկական ընկերությունները, իսկ դրանից առաջ նաև պորտուգալացիները, արդեն հայանվել էին Իրանի հարավում և բունտ անտարական գործունեություն էին ծավալել։ Թվում էր նաև, որ

այս ձանապարհով մետաքսի արտահանությունը պետք է ավելի էժան լիներ։ Սակայն, ինչպես ցույց տվեց պրակտիկան, այս սպասումները չարգաստան։ Եթե նկատի անվեն միայն ձանապարհային ծախսերը, ապա կասեմ լիա, որ ցամաքային ուղիներով կատարվող անտարր Աբաս I-ի ժամանակներում ավելի էժան էր նստում, քան ծովայինը։ XVII դարի առաջին երեք տասնամյակներում մետաքսի մեկ հակը Իրանում դեմահատվում էր 600 պիստոլից պակաս և Աստանյան չուլայեներում կարող էր վաճառվել շուրջ 1200 պիստոլով³⁰։ Մեկ հակ մետաքսը Իսֆահանից Աստանյան արևել թաղաք հասցնելը արժենում էր շուրջ 20—35 պիստոլ³¹։ Այսպիսով, որքան էլ որ դա կարող է տարբրիակ թվալ, մետաքսի նման արժեքավոր ապրանքի տեղափոխության ծախսերը կազմում էին նրա արժեքի մոտ 3 տոկոսը։ Մինչևուր, օրինակ, անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերությունը XVII դ. սկզբներին 1200—1500 անգլիական ֆունտ պղպեղի (հավասար է երեք ուլտարեռի) տեղափոխության համար ծախսում էր 30—32 ֆունտ ստեռլինգ (հավասար է 134—145 պիստոլի)³²։ Այսպիսով, ստացվում է, որ ծովային տեղափոխություններն այս ժամանակաշրջանում ավելի բանկ էին, քան ցամաքայինը։ Այն իրողությունը, որ XVII դարի սկզբին ծովային տեղափոխությունները դեռևս Ասիայի դեր չունեին Սեֆյան Իրանի արտաքին անտրում, նկատվել է շատ ուսումնասիրողների կողմից³³։ Սակայն Ն. Սթենցգարդը առաջինն էր որ մանրամասն ընտնելյան է նկատի ունի այս հարցը, և նրա այն դրույթը, որ անգլիական և հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերությունները XVII դ. սկզբին տրանսպորտի տեսակետից առավելություն չունեին ցամաքային անտրի մեջ ներգրավված անտարականների նկատմամբ, շատ կարևոր է³⁴։ Այստեղ անհրաժեշտ էնք համարում ավելացնել մի զիտողություն, որն առաջին հանգրից շատ պարզ էլ, սակայն միշտ չէ, որ նկատվել է անվճար։ Հանրահայտ է, որ Սեֆյան Իրանի արտաքին անտրի կարևորագույնն էլուզը հում մետաքսի արտահանությունն էր³⁵։ Ըստ որում, մետաքսի ար-

27 Հախախտ Խալիվայ, Պատմաբանություն, էջ 10։

28 Chardin, T. III, p. 85.

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

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. Байдурган, Армянская колония..., сс. 48—52.

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

35 Նշենք,

որ Իրանից արտահանվող մետաքսը ապրանքակն էր և որպես խորհրդային գաղության ուժեր այս կամ այն աստիճանի վերջին թեյան ծախսերը շատ էին, սակայն աշխարհներում խոսքը հիմնականում դնում է երեքի մասին։ Իր արական հատկանիշներով առաջին հերթին հիշվում է քրիզոտա փասանը (քրիզոտա-

տադրության հիմնական վայրերը գտնվում էին պետության հյուսիսում (Ֆրիան, Մադագասկարան, Շիրվան, Ազերբայջան, Կրասոսան, Արևելյան Հայաստան), որոնք հետո էին Պարսից ծոցի նավահանգիստներից: Սա այն պատճառներից մեկն էր, որ անգլիական և հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերությունների հիմնական հաջողությունները կապված էին արտահանվող այլ ապրանքների հետ: Այս կապակցությամբ շատ հետաքրքիր է ն. Սթեննսգորթի կազմած աղյուսակներից մեկը, որ վերաբերում է արևելյան ապրանքների մուտքին Եվրոպա 1600 թ.³⁷:

	Հրվանդանի ուղի	Փարսիական ծովի ուղիներ	Ընդամուտ
Պղպեղ	1—2,000,000	3—4,000,000	5,000,000
Մետաղ	330,000—630,000	730,000—1,000,000	1,350,000
Լեզուկ			
Կեղևի և թմբուկի գեղեր			
Նուրբանի քիմիկատներ			
Մշակված շաքար	?	?	?
Գործված զենքեր	2	?	?
Նույն մետաղ	0	500,000	500,000

Քառը տրված է անգլիական ֆունտով:

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

Ինչ պատճառով, կամ քեղծությունից (հավանաբար) կոլոնիալ Հարյուրը արևմտյան աղբյուրներում legio կամ legia անվանվող անասն էր, որը եռյակյան բարձրորակ էր սակայն պիտու էր առաջինին: Սա արտադրվում էր Լա՛հիանի շրջանում (Ֆրիան), որտեղից էլ, համաձայն, ծագում էր այս անվանումը: Եվ երբոր անասնը, որը կոչվում էր սպորտանս, աներ մի բանի արտաբանակ ու հիմնականում արտադրվում էր Ենթիմում: Մետաղի այս անակը, նախորդների հետ համեմատ, գլխավորին աղևի կապիտ էր և կոչու:

³⁷ N. Steensgaard, Trade Revolution..., p. 168.

Որքեր էր վիճակը արտահանվող այլ ապրանքների հարցում: Փարսիական անտորական ուղիներով արտահանվում է ոչ միայն իրանական հում մետաղը, այլև բազմաթիվ այլ ապրանքներ: Դրանց թվում՝ թաղ-ձապիտի գործվածքներ, գորգեր, թանկարժեք և էմանագին բարձրի տանակակ ու հարյուրավոր տեսակներ, բուժիչ խոտեր, թմբազեղեր, շաֆրան, սրգաղ, մետաղ, մուկաթի ընկույզ, լեզակ, սնդիկ, բազմապիսի ներկեր, ղեղեր, վարդաբույ, խեցեղեն, հյուսված, սպիրտ, գինի, ծծումբ, բրինձ, այծի բուրդ, ձիեր և այլն: Ինչպես կարելի է նկատել, արտահանվող ապրանքների այս շարքում փշ թան կա, որ ստացվում էր Սեֆրան պետության տարածքում: Դրանց հիմնական մասը ներմուծվում էր Իրան Լնդհաստանից, Չինաստանից, Ինդոնեզիայից և հետո վերադարձվում Եվրոպա: Այն իրողությունը, որ հետադարձարևելյան և Լնդհակա համեմունքների առաքումը Եվրոպա մինչև անգլիական և հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերությունների հայանվիր շարունակում էր կախված մնալ Իրանի, Հայաստանի, հյուսիսային Միջագետքի և Փարսի Ասիայի անտորական ուղիներից, ներկայումս կասկածի ենթակա չէ: Բանն այն է, որ պորտուգալացիների ծովային գերիշխանությունը XVI դարում այն արշավների շնորհից, ինչ որ ենթադրվում էր³⁸, Պորտուգալացիների կողմից համեմունքների ուղղակի անտորի իրականացումը օվկիանոսային ճանապարհով միայն սկզբնական շրջանում որոշ խանգարիչ առաջացրեց Կանտոյան շուկաներում: Երևում պարզվեց, որ պորտուգալացի անտորականների առաջարկած զինքը ամենիզիկ ավելի ցածր լին այն զինքից, որոնցով որ Կանտոում վաճառվում էին ցամաքային ուղիներով բերվող արևելյան համեմունքները³⁹: Սա այն հիմնական պատճառն էր, որ համեմունքների Կանտոյան անտորը ոչ միայն չվերացավ, այլև նույնիսկ վերածնունդ ապրեց XVI դարի երկրորդ կեսում⁴⁰:

Սկսած XVII դարի երկրորդ սասնամյակից իրագրությունը սկսում է փոխվել: 1595 թ. հիմնադրվում է հոլանդական առաջին անտորական ընկերությունը (Voorkompagnieën), 1600 թ. անգլիական

³⁸ 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. I, Book one, Chicago and London, 1965, p. 121.

³⁹ F. C. Lane, National Wealth and Protection Costs, — Venice and History, Baltimore, 1966, p. 378.

⁴⁰ F. C. Lane, The Mediterranean Spice Trade: A Revival in the Sixteenth Century, — American Historical Review, XLV, 1940.

Արևելյան-Տնդիական ընկերությունը (East-India Company) և 1602 թ. գոյանում է Տուանդական միացյալ Արևելյան-Տնդիական ընկերությունը (VOC): Նրան աշխարհագրական մեծ հայտնաբերումները մոտ մեկ ամբողջ դար զգալի ազդեցություն չունեցան Արևելք-Արևմուտք առևտրի կառուցմանը և ուղղվածության միջև, այսպես էլ ընկերությունների հիմնադրումից շատ շուտով այդ առևտուրը կրեց կառուցվածքային այնպիսի փոփոխություններ, որոնք անմիջականորեն փոխեցին դրա ուղղվածությունը: Նրան XVI դարի վերջերս և XVII դարի առաջին տասնամյակը կարելի է համարել բարոյաբանային առևտրի վերելքի և ծաղկման դարաշրջան, ապա, սկսած XVII դարի երկրորդ տասնամյակից սկսվում է դրա աստիճանական անկումը: Անգլիական և Տուանդական ընկերությունների աստիճանից և կարերազույց նպատակն էր Արևելք-Արևմուտք առևտուրը ամբողջովին տեղափոխել դեպի օվկիանոսային ուղիները: Հուանդիան և Անգլիան այս ժամանակ արգեն աշխարհի ուժեղագույն ծովային սեփականություններն էին և նրանց ռազմական ու առևտրական նվաճումները զգալիորեն զերբազանցում էին այլ երկրների նախատրամադրված Սրա հետ մեկտեղ նրանք մեծ շահով ներդրում էին Արևմտյան շուկաներում իտալական առևտրական կապիտալի զերիջանությունից, քանի որ արևելյան ապրանքների մեծ քանակ համար ստիպված էին դիմել միջերկրյան XVI դարի 60—70-ական թվականներին անգլիական ոչ մի նախ Արևմտյան քաղաքներում չէր եղել⁴⁰: Սրա նույն թվականներին անգլիական «Ռուսական» կամ «Մոսկովյան» ընկերությունը առևտուր էր վարում Իրանի հետ Վոլգա-Կասպյան ուղով, նրա գործակալները մեծ շահով ներդրում էին իրանական շուկայում հայ առևտրականների մրցակցությունից, որոնք մեծ բանակցությամբ անգլիական կտորեղեն էին ներմուծում Հայկազյի և Տրեպոլիից⁴¹: 1581 թ. հիմնվեց անգլիական Անանտյան ընկերությունը (Levant Company), որի նպատակն էր ամրացնել անգլիական առևտրի դիրքերը Մերձավոր Արևելքում Այս ընկերությունը որոշ ժամանակ հաջողություն ունեցավ բաժանված և նշել միայն, որ նրա նկատմանը երբեմն ետևի ավելի էին ծախսերից⁴²: Հետագայից էլ այն փաստը, որ անգլիացիները Անանտյան շուկաներում ձգտում էին ստաշին հերթին մեծ քանակությամբ արծաթի և Տնդիական ապրանքներ, որոնք այստեղ էին բերվում ցամաքային և ծովային արտադրանքների արդյունքներից, որոնք արդեն իսկ արժեքները և ծախսերը չէին համարվում շահավետ: Այս ընկերությունը արդեն իսկ արժեքները և ծախսերը չէին համարվում շահավետ: Այս ընկերությունը արդեն իսկ արժեքները և ծախսերը չէին համարվում շահավետ: Այս ընկերությունը արդեն իսկ արժեքները և ծախսերը չէին համարվում շահավետ:

Արևելյան և Տնդիական ապրանքներ, որոնք այստեղ էին բերվում ցամաքային ճանապարհներով Սակայն, ինչպես նկատվում է Ք. Գեյլիցը, կառույցի ընկերության առևտրականների արդյունքներից, որ հենց Մերձավոր Արևելքի երկրներում էլ բազմապիսի ապրանքներ են արտադրվում, որոնք կարելի է հաջողությամբ իրացնել Անգլիայում⁴³: Չնայած արան, անգլիացիների դիրքերն այստեղ թույլ էին, մրցակցությունը շատ մեծ էր և, ինչպես գրում է Ք. Վիլյանը՝ «Անանտյան առևտուրը այնքան էլ չափ չույն չէր անգլիական ապրանքների համար: Արտադրումը սահմանափակված էր և՛ քանակով, և՛ տեսակով»⁴⁴: Ինչպես հայտնի է, անգլիացիները փորձում էին Արևելքի երկրների հետ առևտուրը զարգացնել նաև Վոլգա-Կասպյան ուղով, ինչին մենք կանգնա-

Այսպիսով, ընկերությունը Անանտյան շուկաներում իրենց հակառակորդների հետ մրցակցությունը, անգլիացիները ու Տուանդացիները դիմացին այլ քայլի Այն է՝ թուլացնել նրանց դիրքերը, Արևելքի երկրներից ուղղակիորեն օվկիանոսային ճանապարհներով մեծ քանակությամբ ապրանքների (հիմնականում համեմունքների) ներմուծումներով Այս թաղաքականությունը հիմնականում հասավ իր նպատակին: Ինչպես գրում է Ն. Սթենսգարդը. «Հրվանդանի ուղու պարտադրյալ անարդյունավետությունը վերջ արվեց XVII դարի առաջին տասնամյակներում: Ընկերությունների (անգլիական և Տուանդական—Վ. Փ.) հիմնադրումը մի քանի արժույթ հասցրեց արևելյան ուղարկված և ետ վերադարձված նավերի թվի աճի, և որոշ ապրանքներ անհետացան ներմուծյալ քանակության խորտակմանով: XVII դարի առաջին տասնամյակներից առևտրական ապրանքները ուղարկվում էին Անանտյան օվկիանոսից դեպի Մերձերկրական ծով և Անանտյան քաղաքներ, որոնք նախկինում արտադրում էին այդ նույն ապրանքները»⁴⁵: Իհարկե, սակավ է շատ խիստ և կասեցորդիկ է, ինչպես մենք առիթ կունենանք հասնողից, արևելյան ոչ մի ապրանք ցամաքային քաղաքային ուղիներից չվերադառնալ Սակայն, բայց էություն, այս տեսակետն ընդունելի է Բոկապուսի, արևելյան համեմունքների առևտուրը շրջվում էր դեպի օվկիանոսային ուղիները: Դրա վրա վկայությունն է, օրինակ, 1612 թ. Ֆորենս-ցիայում վենետիկյան գործախոյն հաջողությունն այն մասին, որ պղպկվել

⁴⁰ T. S. Willan, Some Aspects..., p. 400.
⁴¹ Տե՛ս Հովհ. Հակոբյան, Աշխարհագրություն, Կ. 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.

⁴³ R. Davis, English Imports from the Middle East 1500—1780. — Studies in the Economic History of the Middle East..., pp. 194—197.
⁴⁴ T. S. Willan, Some Aspects..., p. 412.
⁴⁵ N. Steensgaard, Trade Revolutions..., p. 154.

ներմուծվում է Լիվոնս Անգլիայից, Իսկ Հարյորդ արտում անգլիական արևելա-Տնդիական ընկերության ամբողջ ներմուծումը Լոնդոն գնվել էր մեկ օրվա ընթացքում, աչքի առաջ ունենալով նաև վեր-արտաձուծվող Կասսանդրեուպիս, Անտես և Նեապոլեո՝ Պարզ ասած, Համեմունքների Անտառյան ստևոտը ոչ թե վերացավ, այլ փոխվեց նրա ուղղվածությունը: Այժմ արգեն Տեռափորարեկլյան և Տնդիական Համեմունքների նախ ներմուծվում էին Անգլիա և Հոլանդիա, ապա այստեղից արտաձուծվում Մերձավոր և Միջին Արևելքի երկրներ: Ըստ որում, առաջացել էր այսպես ասած «աշխատանքի բաժանում»: Օրինակ, անգլիական Արևելա-Տնդիական ընկերությունը ապրանքը հասցնում էր Լոնդոն, որտեղից Անտառյան ընկերությունը իր նավերով այն արտածում էր Հոլանդ և Մերձավոր Արևելքի անտարական ուրիշ խոշոր կենտրոններ⁵⁷: Արդեն 1614 թ. Անտառյան ընկերությունը Բոսալիս և Քուրբիս էր արտահանում Արևելա-Տնդիական ընկերության նավերով Ճափանից և Սումատրայից բերված սպիտակ: Իսկ 1626 թ. նույն Անտառյան ընկերությունը 250.000 Փոնտ ստեռլինգի արդանք էր ներմուծում Քուրբիս, որի մեծ մասը Համեմունքներ էին, միաժամանակ արտահանելով Քուրբիսից նույն արժողության արդանք⁵⁸: 1625 թ. Քուրբիսյան իշխանությունների ներկայացուցիչ Օմար Քալիբը այսպես էր մեկնաբանում ստեղծված իրավիճակը. «Այժմ եվրոպացիները սովորել են ճանաչել ամբողջ աշխարհը: Նրանք ուղարկում են իրենց նավերն ամեն տեղ և գրավում կարևոր նավահանգիստները: Առաջ Տնդիաստանի, Սինդի և Չինաստանի արդանքները գալիս էին Սուեզ և արարվում ողջ աշխարհում մասնավորապես կազմից: Սակայն այժմ այս արդանքները բերվում են Քուրբիսյան պորտուգալական, Տուլանդական և անգլիական նավերով ու այնտեղից արտաձուծում ողջ աշխարհով մեկ: Ինչի կարիքը որ նրանք իրենք չունեն, բերում են Սումատրա և Իսլամի այլ երկրներ ու վաճառում արդանքի Տնդիաստանի գնով, այսպիսով ձեռք բերելով շատ զրամ: Այս պատճառով սուկին և արժամքը պահպանվել է խլամի երկրներում»⁵⁹:

Այնուհանդերձ, ինչպես նկատել է հունգարացի պատմաբան Գ. Կալդի-Նադը, Համեմունքների Անտառյան անտարի վիճակը այնքան էլ

ճիշտաժամային չէր, ինչպես զա Բվում էր ընդհանուր տաղանայի սկզբում, որովհետև XVI—XVII դդ. սահմանադիրն օվկիանոսային հազորքակություններն ու ծովահենությունը դեռևս շատ լուրջ վտանգ էին ներկայացնում⁶⁰:

Այս ամենը վերաբերում է հիմնականում Համեմունքների անտարին Իսկ ինչպիսին էր իրանական հում մետաքսի արտահանման վիճակը: Առանց այլևայլության կարելի է ստել, որ այն գալիս էր փոխարինելու Համեմունքների անտարին: Այդ մասին է վկայում, օրինակ, անգլիացի անտարիական Ռիլյամ Կարլի 1599 թ. հազորքումը Հայկոյից 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 Հայկալում գտնվող եվրոպացի անտարականները պարտառ են ժամանող քարավանների ուղտերի մեղքը խոկոյն իջեցնել մետաքսի հակեր և որ նրանցից երա տերը աչք հակերն առանց բաց անելու են դեսներ կատարում⁶¹: Ընդհանուր առմամբ, մետաքսի անտարը, մասնավորապես անգլիացիների համար, առաջահանք Նշանակություն ուներ Անտառյան անտարում: Այդ նշանակությունը պահպանվեց նաև Տետապայում, ամբողջ XVII դարի ընթացքում⁶²:

Անգլիական և Տուլանդական Արևելա-Տնդիական ընկերությունների գործունեությունը Սեֆյան Իրանում հանգամանորեն սուսմանաբերված⁶³: Սրանով հանդերձ, Տեռափյունների, օրանց հանգել են հայրեն սուսմանասիրողները, շատ զեպքերում լնն համապատասխանում միմյանց և Կակասական են:

Անգլիական Արևելա-Տնդիական ընկերության Իրան ուղարկած առաջին նավը Պարսից ծոցում գտնվող իրանական Չասկ նավահանգիստը հասավ 1616 թ. դեկտեմբերին: Այն կրում էր 6.333 Փոնտ ստեռլինգի արդանք, որից 550-ը կանխիկ գրամ էր: Երապոզիցիայի ղեկավարը

⁵⁰ Д. Калыш-Нады, Данные к истории левантской 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 Պետր Վ աստեմացիև Ե. Սթենզորթի, Կ. Չալցյուրի, Կ. Գլամանի, Ե. Տուն-նովի: Ա. Բաբրոդյանի, Լ. Լիֆարբի, Ռ. Ռոզոբի, Ե. Տարաֆիր աշխատությունները: Լճճ գրականության ցանկը:

⁵⁴ K. N. Chaudhuri, The English East India Company, pp. 116—159.
⁵⁵ P. R. Harris, An Aleppo Merchant's Letter-Book.— The British Mu east Quarterly, vol. XXII, № 3-4, 1960, pp. 66—67.

⁵⁶ A. C. Wood, Levant Company..., pp. 42—43.

⁵⁷ B. Lewis, Some Reflections on the Decline of the Ottoman Empire.— Studia Islamica, 19 8, № 9, p. 118.

էր Աւանտայն առևտրի հարուստ փորձ ունեցող էջզվարդ Կոննեղը⁵⁴։ Շահ Արաֆ հետ տեսակցելուց հետո Կոննեղը 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 Կոննեղի, շահն անշափ շահադրողված էր այս ծրագրերի իրականացմամբ և խտանալու էր ապափի արամազրի 3.000 հակ մետաքս, որից 500-ը՝ անմիջապես⁵⁵։ 1617 թ. շահ Արաֆը պայմանագրի կերեց 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-Արաս և հանձներ անգլիացիներին։ Ասիական վերջիններս նաև իրավունք էին ստանում մետաքս գնելու Գիլանում ու մետաքս արտադրող առ լեջաններում և մշտական ներկայացուցչություն ունենալ մետաքսի գնման համար։ Անգլիացիներն իրավունք էին ստանում նաև իրենց պարանդներն ազատորեն տեղափոխել Սեֆյան պետության ողջ տարածքում և ազատվում էին մաքսային գանձումներից։ Իր կողմից շահ Արաֆը պարտավորվում էր մետաքս վաճառել իսպանացիներին և պորտուգալացիներին ու շարահանել այն փոքրասիական ուղիներով⁵⁷։ Այս պայմանագրի իրականացումը ոչ միայն մեծ շահ կրե՞ր ընկերությանը, այլև առավելություն կտար նրան անգլիական Աւանտայն ընկերության և Ենդրավական այլ ընկերությունների հանդեպ, որոնք իրանական մետաքսը արտահանում էին Միջերկրական ծովի Բուրքական նախահնդեստեղծից։ Մոսկայն պայմանագրի կնքման ատային իսկ օրերից տարածախություններ ծագեցին շահական ազմիներատրադիայի և ընկերության միջև Շահը պահանջում էր, որ մետաքսի համար վճարվի կանխիկ գրամ, իսկ անգլիացիները ձգտում էին վճարել իրենց պարանդներ-

րով, ըստ որում, արհեստականորեն բարձրացնելով գրանց գները⁵⁸, Ռուսոս Բարքերը, որ հաջորդի էր Կոննեղին ընկերության գործակալի պաշտոնում, նոր հանդիպում ունեցավ շահի հետ Ղազվինում, 1618 թ. ամռանը⁵⁹։ Մաքսային գանձումներ շվճարելու անգլիացիների իրավունքը վերահաստատվեց, սակայն սա ընկերության միակ ջանկությունն էր, որն իրագործվեց։ Արաս-Ի-ը պատրաստակամություն էր չալախում գնելու անգլիական բոլոր պարանդները, բայց միմիայն շուկայական և ոչ անգլիական ընկերության նշանակած գներով, ինչը վիսյում է, որ կրկին ներքին շուկան վատ չէր ապահովված կիրառական պարանդներով։ Իսկ ինչ վերաբերում էր Պարսից ծոցի ափերին որևէ ամբողջով նախահնդեստ ստանալու անգլիացիների ջանկությանը, ապա շահը վերականգնեց մերժում տվեց⁶⁰։

Այս պայմանագրի կնքմանը մեծ շարժով նպաստում էր նաև այն հանգամանքը, որ թուրք-իրանական կռիվների պատճառով ցամաքային ճանապարհները վտանգված էին։ Ինչպես հաջորդում է Պիտերո գեյլա վալլեն, 1619 թ. հունվարին Արաֆը հայ առևտրականների մի խմբի հասկացնում է, որ հարց անգամ չի կարող լինել մետաքսի արտահանությունը քարավանային ճանապարհներով վերսկսելու մասին։ Սակայն գրույցի ընթացքում մի հայ վաճառական առաջարկում է Արասին վճարել հինգ Ռուսման մեկ թեխն միայն արդեն արտահանման մասը, եթե ճանապարհները բացվեն Լոնդոն այս առաջարկը, Արաֆը տեղից վեր է ցատկում և հաշտարարում, որ այլ ղեղարում ինքը կհրամայի անմիջապես վերսկսել արտահանությունը քարավանային ուղիներով⁶¹։ Հասկանալի է, որ հում մետաքսի արտահանության անգլիացիներից ստացած մենաշնորհը լրբորեն կարող էր խանգարի նոր Ջուզայի հայ առևտրականներիին⁶²։ Այլ պատճառով էլ վերջիններս կարուկ բարձրացրեցին հում մետաքսի առքի գները, որպեսզի տեխոյեն անգլիացիներին հրաժարվելու զրա արտահանությունից։ Հայ առևտրականները դիմեցին նաև Արաս-Ի-ին, անգլիացիների հետ կնքած պայմանագիրը շեղող հայա-առարարու խնդրանքով։ Մոսկայն շահը պատասխանեց, որ զա անե-

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

احمد ناج بخش، ایران در زمان صفویه، ج ۱، ۴۰۱

⁵⁵ W. Foster, England's Quest of Eastern Trade, London, 1913, p. 33, տե՛ս նաև՝ N. Steensgaard, Trade Revolution..., p. 329. Ըստ կրթությունից շահը իր խոստումը կատարել էր, քանի որ իրանական մետաքսի առաջին առաքումը Անգլիա բող-կացած էր շուրջ 500 հակից և ամենքը Լոնդոն մե՛կ հունի՝ 1619 թ. աշնանը Շահ՝ K. N. Chaudhuri, East-India Company, p. 204.

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

⁵⁷ A. Wilson, The Persian Gulf, p. 139.

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

⁵⁹ W. Foster, England's Quest..., p. 301.

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

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

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

տրրական ճարչ է, և ով շատ վճարի մետաքսի ճամար, նա էլ իրավունք կուսանա արտահանելու այն⁶⁵,

1619 թ. սեպտեմբերի 14-ին Արարսը մետաքսն անուրդի հանեց: Անուրդին ներկա էին անգլիական Արևելա-Շրջկական ընկերության գործակալները, կարմելյան միարանության ներկայացուցիչ: Խուսն Տազենն և հայ վաճառականները: Խուսն Տազենն անմիջապես հայտարարեց, որ ինքը լիազորված չէ մասնացնելու անուրդին: Հայ առևտրականները, իրենց հերթին, աստանձվում էին առաջինը գին հայտարարելուց, սակայն ի վերջո հայտարարեցին, որ պատրաստ են վճարել 50 թուման մեկ թևա մետաքսի ճամար (36 ման-և շահ)՝: Անգլիացիների վերջնական գինը 43,2 թուման էր: Մի քանի օր անց Արարսը փորձ արեց համաձայն անգլիացիներին գնելու թևկալ 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 Հայրեղում վաճառելով, հետո միայն վճարում արժանական գանձարանին: Մինչդեռ իրենցից պահանջվում էր, որպեսզի մետաքսի ճամար կանխիկ վճարեն: Իսկ նրք շահճ հայտարարում էր, թե դա պատճառ չէ, անգլիացիները պատասխանում են, որ այդ դեպքում հայերը պետք է առևտուր անեն վառնով և շեշտում, որ իրենք այդ գնով չեն կարող մասնակցել մետաքսի առևտրին: Իրականում անգլիացիները կարծում էին, որ հայերի առաջարկը մի քանի էր, որով վերջիններս փորձում էին ստիպել իրենց ավելի բարձր գին առաջարկել: Այդ պատճառով էլ նրանք դիմեցին «գերդրդի գործարարին», ինչը որ, նրանց կարծիքով, մերենալարաք նորից կիրեցնեք մետաքսի առքի գինը, և որոշում բեղունեցին այդ տարի հրամարվել ամեն ա-

⁶⁵ B. Байбурган, Армийская колония..., с. 44.

⁶⁶ Ելեք, որ այս ճարչին անդադրեցնած օստանմարդուները այն կործին են հայտնել, որ հայ առևտրականները հրոսն թուման են առաջարկել մեկ հավ մետաքսի ճամար: Տճ՝ Ս. С. Тер-Аветисян, Город Джуга, с. 44; B. Байбурган, Армийская колония..., с. 44; H. Г. Куханова, Очерки по истории русско-иранских торговых отношений..., с. 69: Ըստ որում բարձր էլ հյուն են Պետերսը դիպս Կույրինե Ասիայի զինու ճույնի գրում է, որ հայ առևտրականները շահին առաջարկեցին հրոսն թուման կրկուսովի բարձր մետաքսի ճամար, Շառուկի կելով, որ իստըը շահի մանի մուրն է (de la mesure du Ro) թե՛ն անում է կրկն հավ, այսինքն մեկ ուղտորեն, Տճ՝ *Pietro della Valle*, t. IV, p. 41: Իսկ անգլիական Արևելա-Շրջկական ընկերության արժեքի փաստաթղթերն ուղղակի վիճարկ են, որ իստըը գնացել է մեկ թևա մետաքսի շարքը, տե՛ս N. Steensgaard, Trade Revolution..., p. 344, ստորագրվ 108,

սակի առևտրական գործարքները⁶⁵, նման պայմաններում Արարսին ուղին էր մնում անելու, բացի անգլիացիների հետ պայմանագիրը չեղյալ համարելուց և նորըուղայցիի 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. Բայբուրգյանը. «Պաշտպանելով սեփական առևտրական շահերը, հայ վաճառականությունը դրանով իսկ օրջկախիղորեն հանդես էր գալիս օտարերկրյա առևտրական կապիտալի ներխուժման դեմ Իրան»⁶⁷:

Այնուհանդերձ, անգլիական առևտրական կապիտալը սովոր չէր հեշտությամբ հրամարվելու իր նպատակներին: Անհաջողության պատճառներինց մեկը համարելով Իրանում իրենց թույլ դիրքերը, նրանք պիտանական ուղարկության գարձերին Պարսից ծոցում հաստատվելուն, ինչին խիստ խոչընդոտում էին պորտուգալացիները: Այդ պատճառով էլ անգլիացիները պայքարի ուղղությունը շեղեցին նրանց դեմ: 1620 թ. անգլիացիները 28-ին անգլիական նավատորմը շախշախց պորտուգալացիներին Ջասկի մոտ⁶⁸, Անհրամեշա է նշել, որ պորտուգալացիների վառարմը Պարսից ծոցին չարթնել էր նաև Սեֆևիների վարչակազմի նպատակը, քանի որ վերջիններս արգելակում էին իրանական արտադրի առևտրի իրականացմանը այս ուղիով: Ե՛ս՝ Արարսի և անգլիացիների շահերն այդ հարցում համբնկում էին, քանի որ երկուսն էլ շահաղբըըը գրաված էին պորտուգալացիներին Հորմուզից վառարելու մեղ⁶⁹: Չունենալով սեփական ռազմական նավատորմ, շահը դիմեց անգլիացիներին, օժանդակություն խնդրելով, որը վերջիններս խնդուն օգտագործեցին իրենց դիրքերն Իրանում ամրապնդելու ճամար: Պարսից ծոցի երկու ափերի բնակչությանը պայքարը պորտուգալացիների դեմ և նրանց նավատորմի շախշախուսը հիմք ստեղծեցին քչիկն նրանց նաև իրենց հիմնական միջնորդին՝ Հորմուզից⁷⁰: 1622 թ. ապրիլի 23-ին իրանա-

⁶⁶ N. Steensgaard, Trade Revolution..., p. 334.

⁶⁷ С. Тер-Аветисян, Город Джуга, с. 44. Տճ՝ նաև՝ B. Байбурган, Армийская колония..., с. 44.

⁶⁸ B. Байбурган, Армийская колония..., с. 45.

⁶⁹ H. Н. Тухачович, Европейские державы..., с. 46.

⁷⁰ История Ирана, М., 1977, с. 185.

⁷¹ H. Тухачович, Европейские..., с. 46. Տճ՝ նաև՝ C. R. Boxer, The Portuguese Seaborne Empire, New York, 1969, pp. 40—41, 46.

կան զորքերի և անգլիական նախատորմի ռազմական գործողությունները հարկադրեցին Հորմոզի պրոտոպալական կաշադորին հանձնվել: Ինչպես նկատել է ն. Տամանովիչը, անգլիական պատմագիտության մեջ տարածված այն կարծիքը, որ Հորմոզի գրավումը անգլիացիների ռազմական գործողությունների արդյունքն էր, ճիշտ չէ: Իրականում անգլիացիների մասնակցությունը Հորմոզի գրավմանը լուրջ սիմվոլիկ նշանակություն ուներ, իսկ նրանց մեծ կորուստները առաջին հերթին պայմանավորված էին անտանելի ռազմով, օգու չարիազանցված օգտագործումով և հիմադրություններով⁷¹: Սակայն աննշան մասնակցություն ունենալով Հորմոզի գրավմանը, անգլիացիները մեծ իրավունքներ ստացան: Բենդեր-Աբասի և Հորմոզի մարտային զանձանների կենս անցնում էր նրանց. անգլիացիներն իրավունք ստացան Արևելահնդկական ընկերության մասնաճյուղից հիմնել Բենդեր-Աբասում, Երբազում և Իսֆահանում, նրանց անվերն ազատելում էին մարտային վճարումներից և այլն⁷²: Ա. Ասմունն այս կապակցությունը այն միտքն է հայտնում, որ Հորմոզի գրավումը լուրջ մրցակցություն առաջ կերեց Արևելահնդկական և Ասիայի ընկերությունների միջև, կապված հում-մանածախ առևտրի հետ⁷³: Սակայն սա ճիշտ է միայն տեսակետներն, քանի որ շնայած սրանով նրանց դիրքերն Իրանում ամրապնդվում էին, անգլիացիներին հաջողվեց իրանական շուկայում հաստատել իրենց տիրապետությունը, որի պատճառը ոչ միայն հայկական առևտրական կապիտալի գրմադրությունն էր, այլև հակամարտությունը հոլանդացիների հետ: XVII դ. սկիզբում անգլիացիները Արևելքում, այդ թվում, և Իրանում, հանդիպեցին մամանակի առաջատար ծովային և առևտրական տերության՝ Հոլանդիայի մրցակցությունը: Հոլանդական բնկիրությունը գործունեություն ու առևտուրը վարելու սկզբունքները շատ կետերում համընկնելով անգլիական բնկիրության հետ, որը ղեկավարվում էր հոլանդական գործունեությունն առաջին հերթին ալըի էր ընկնում մեծ նկատելիությամբ: Հակառակ անգլիացիների, հոլանդական բնկիրության ղեկավարությունը շատ արագ ընդունեց, որ Իրանում ամուր հիմքեր ունենալու համար անհրաժեշտ է ներմուծել այնպիսի ապրանքներ, որոնք ոչ միայն մեծ պահանջարկ ունեն երկրում, այլև մրցակցություն

չին ունենա Ասիայի առևտրում ներգրավված վաճառականների ներմուծումների հետ: Այս սկզբունքն ընդունելով որպես Իրանում առևտուր անելու հիմնարար, հոլանդացիները, որոնք զերիշխում էին արևելյան համեմունքների առևտրում⁷⁴, իրենց ձեռքը վերցրին Իրանի ներքին շուկան համեմունքներից ապահովելու գործը⁷⁵: Հակառակ անգլիական ընկերության, հոլանդական Ֆակտորիան հիմնականում մասսակառարում էր արևելյան ապրանքներ, որ ստանում էր Բաստամիայից և միայն սահմանափակ քանակությամբ եվրոպական ապրանքներ ու կանխիկ գրամ էր օգտագործում առևտրական գործառնությունների իրադրածան համար: Ման առևտրական շաղաքակառուցման ընդունելով հոլանդացիները Սեֆյան պետության հետ առևտրում ակտիվ հաշվեկշիռ ունեին: Իրանը հասնում էր այնտեղ, որ հոլանդացիների ներմուծումը պղծվեց, համեմունքների և շաքարի փոխարեն տրամադրվող հում մետաքսը չէր գրավականացրում, և պետական գանձարանը ստիպված էր կանխիկ զրամ վճարել⁷⁶: Ինչպես նշում է ներստիական առևտրի հայտնի մասնագետ Չ. Միսկինը. «Հոլանդական Արևելահնդկական ընկերությունն իր գոյության առաջին դարերում ավելի ձեռնառու էր համարում ներստիական առևտրի միջնորդելը, քան ապահովել առևտրական շաքարությունները Սվրետայի հետ»⁷⁷: Այս բաղադրականության վառ գրեթեումն էր 1626 թ. ապրիլի պայմանագրեր, որ կնքել էին հոլանդական Արևելահնդկական ընկերությունը և Աբաս I-ի ներկայացրել Մուլայանը բնկիր⁷⁸: Պայմանագրի, որի գործողությունն ժամկետը սահմանափակվում էր կնքի տարով, հոլանդացիների առևտրական առևտուրը որոշում էր 10.000 թումանի լափով, որի բաժնորդ մասը պետք է լիներ կանխիկ գրամով, իսկ մնացածը ապրանքներից: Հաս որում, կարևորագույնը պղծպեղիկ ներմուծումներն էին, որոնք հավասար էին 60.000 շահական մանի, յուրաքանչյուր մանը 40 շահի զնով, ընդհանուր գումարը 12.000 թուման: Սա մի հսկայական քանակություն էր, շուրջ 325.000 կգ: Ամբողջությամբ վերցրած, ափական ապրանքները գալիորեն գերակշռում էին հոլանդական ներմուծումներում, ըստի անաղիք, որը կարող էր

71 John Fryer, vol. i, p. 132.
72 A. Atman, The Bullion Flow..., p. 39.
73 K. Glasann, Dutch-Asiatic Trade, p. 152, 86'ս հատ' A. Atman, The Bullion Flow..., pp. 41, 44.
74 C. G. F. Smith, The Traditional Trade of Asia, London, 1968, p. 253.
75 156 — 157 احمد نواح بخش ، ایران از زمان صفویه ، ص 156

71 Н. Туманович, Европейские державы..., сс. 47—48.
72 Thomas Herbert, Travels in Persia, p. 1. 9, «ս'ս հատ' W. Foster, England's Quest..., p. 312.
73 A. Atman, The Bullion Flow..., p. 47.

երկն և՛ Եվրոպայից, և՛ Հարավ-արևելյան Ասիայից: Միակ եվրոպական ապրանքը կտորեկների փոքր քանակությունն էր, որի ընդհանուր գումարը հավասար էր 2.600 թումանի: Փոխարենը հուանդացիները պետք է ստանային հում մետաքս, վճարելով 48 թուման թեփն, պայմանով, որ վճարումը կատարվում էր ապրանքով, և 45 թուման, էթն վճարվում էր կանխիկ գրամ⁷⁰, Այս կապակցությամբ հետաքրքիր է այն գիտադրությունը, որ Բարհուտու հովանազանի և օվկիանոսային ուղու հայանադրումից շուրջ 100 տարի անց Ասիա-Եվրոպա ուղղակի առևտրական կապերը կազմում էին Ասիայի ամբողջ արտաքին առևտրի 1110-րդ մասը միայն⁷¹, Ասիական մայրցամաքի ինքը իր արտադրած ապրանքների խոշորագույն սպառողն էր⁷², Միևնույն ժամանակ, որոշ աղբյուրների տվյալներով, արդեն XVII դարի վերջերին, Բարձհաստ հովանազանի ուղով Եվրոպա ուղարկվող համեմունքները շուրջ երեք անգամ ավելի էժան էին, քան Հայկում օւղարկվողները⁷³,

Վերջ ելված առևտրական պայմանագրերը Մուսլիմի բեկի և հոլանդական բնկերության գործախալ Հուրեթու Վիսիիսի միջև դարձավ այն հիմքը, որի վրա կառուցվեց իրանա-հուանդական առևտուրը շահ Աբաս I-ի զահակալության վերջին տարիներին, Անգլիացիները, ձգտելով թույլ լաու, որ հուանդացիներն իրենց դուրս մղեն իրանական շուկայից, 1628 թ. առաջարկեցին շահ Աբաս I-ին պայմանագիր կնքել ստորեկան 100.000 շահի մաս հում մետաքսի արտահանման նպատակով, բայց որում ձեռնառու պայմաններով: Ենթադրվում է, որ այս տարիներին Իրանում արտադրվում էր շուրջ 100.000 շահի մաս հում մետաքս: Այսինքն անգլիացիները, փաստորեն, առաջարկում էին իրենց հանձնել մետաքսի արտահանման մենաշնորհը: Սկզբում շահը համաձայնեց անգլիացիների պայմաններին, սակայն հետագայում նրանք մեթոմ ստացան: Մրա պատճառն այն էր, որ, ինչպես գրում է Հ. Քլոյտցանը, հայ վաճառականների միջոցով մետաքսի արտահանությունը այնպիսի օգուտ էր բերում շահական գանձարանին, որ կարիք էր կար որևէ օտար պետության հետ պայմանավորվելը⁷⁴,

⁷⁰ N. Steensgaard, Trade Revolution... p. 18)

⁷¹ A. M. Петров, Соотношение межазнатской и азнатско-европейской торговли в I—XVII вв., «Ближний и Средний Восток», М., 1976, с. 58.

⁷² *S'as' unj m'ghad*, էջ 62.

⁷³ L. Lockhart, The Fall of the Safavi Dynasty... p. 368.

⁷⁴ Հ. Քլոյտցան, *Ելուժեր հայ վաճառականության պատմության համար*, էջ 19.

Շահ Աբաս I-ի զահակալության տարիներին ծավալված անգլիական և հոլանդական Արևելա-հնդկական բնկերությունների բուռն գործունեությունը լավեց 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 աշխկցում էր անգլիացիների և հոլանդացիների այս քաղաքականությունը, իրականությանը այնքան էլ չի համապատասխանում: Այս տեսակետն այն աստիճան խորն է արմատացել, որ որոշ ուսումնասիրողներ, առանց հաշիվ անելու կոնկրետ փաստական իրադիվանքի, այն արտահայտում են նաև տեսական և ընդհանրացնող բնույթ կրող ուսումնասիրություններում: Ահա դրանցից մեկը. «Չնայած ասիական տիրակալները XVI—XVII դդ. գործարարում էին որոշակի, հիմնականում անհաջող ջանքեր, դիմադրելու Արևմուտքի ճնշմանը, սակայն նրանց մեծ մասի կողմնորոշումը դեպի Եվրոպական վաճառականների հետ գործնական շփումների ուժեղացումը կրկում էր տեղական վաճառականներին և արհեստանոցների ու մանուֆակտուրաների տերերին պետության կողմից այնքան անհրաժեշտ աջակցությունից: Դա ոչ միայն չէր խանգարում, այլև քաջակերում էր հումքի արտահանությունը (բաժանորդ Հնդկաստանից, հում մետաքսը՝ Իրանից), ինչն առաջացնում էր տեղացի վաճառականների ու արտադրողների բողոքը, թեև դժվար էր բավականաչափ արդյունավետ⁷⁵: Պարզ է, որ այս ընտրումը չի համապատասխանում XVI—XVII դդ. Ասիայան պետությունում տիրող իրականությունը: Եթև Աբաս I-ի օրոք արևմտյան առևտրական կապիտալը որոշ հաջողություններ ունեցավ, ապա նրանից սուսց և հետո պետության արտաքին առևտուրը փաստորեն մեղադրվյալն էր գտնվում էր հայ վաճառականության անհից տվյալի շահագրգռված էր հայ առևտրականների գործունեությամբ, քանի որ նրանցից տասով մեծ օգուտ էր ստանում: Մինչդեռ հայ վաճառականության համար մետաքսի արտահանության ցամաքային ուղիների կարևորագույնն էին: Իհարկե, թուրք-իրանական պատերազմների պայմաններում հուսիսային Իրանի, Հայաստանի, Փոքր Ասիայի և վերին Միջագետքի ուղիներով իրականացվող առևտուրը միշտ փտակի տակ էր, չնայած այն չէր դադարում նաև ռազմական գործողությունների ընթացքում⁷⁶: Մական քա-

⁷⁵ Типы общественных отношений... с. 153.

⁷⁶ Адам Осерли, с. 792.

վական էր, որ օսմանյան Քուրբիայի վրայով անցնող առևտրական ճանապարհները բաց լինեին, որ Արաք կորցնէր Հետադարձությունը օվկիանոսային ուղու նկատմամբ⁸⁶։ Նա լավ էր հասկանում, որ հույսը դեռ 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 արդիլը⁸⁷։ Ընդհանրապես, Արաք 1-ի ողջ առևտրական քաղաքականությունն մեջ առավել կարևոր նրա կողմից արտաքին առևտրի կազմակերպումն էր։ Քարշանաքանների կառուցումն ու նոր ճանապարհների շինարարությունը, անհետ պայքարը ավազակների դեմ դրական ազդեցություն ունեցան Սեֆյան Իրանի արտաքին առևտրի զարգացման համար⁸⁸։ Ոչ պակաս կարևոր էշանակություն 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 որիչ ճանապարհներով, գնորդը պարտավոր էր վճարել 12 թուման մաքս մեկ բեռնի (հավասար է երկու հակի), պայմանով, որ այն պետք է արտահանվեր Սեֆյան Իրանի արտաքին վաճառվելու նյութ բանակի 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 բեռնի համար վճարելով 50 թուման, սառ թումանի նկատմամբ ընդհանրապես 10 անգամ ավելի արժեքով։ Մետաքսի այն մաքսը, որ միանգամից չէր վաճառվում, պահեստավորվում էր արքունական գանձարանում։ Սակայն Արաք 1-ի մշակած այս համակարգը երկար շտեկն է պիտեց ճնդրվածքներ տալ գեռես նրա կենդանության օրոք։ Գծվարություններն է հայտ նկատ հասկանալի 1626 թ. Սուլայիմ բեկի և Հուրերտ Վրանիի կերպով պայմանագրից հետո։ Քանի գեռ Արաք ողջ էր, մետաքսի մատակարարման հարցում զգվարություններ չէին ծագում։ Սա-

կայն 1629 թվից անդլիացիներն ու հունդիացիները անընդհատ բարգաւթյունների էին հանդիպում այս հարցում։ Պատճառն այն էր, որ Արաքի հաջորդ՝ շահ Սաֆին վերացրել էր մետաքսի պետական մենաշնորհը։ Պայտառական պատճիչ Բարանդար Մոշշիի խոսքերով շահ Սաֆին օվերացրեց նաև մետաքսի գնից ստացվող թումարը, որը թագավորական խառնի էր պատկանում, և վաճառականներն ու երթևեկողները իրենց հոծոր կամքով, որպեսզի գնով դիվանական պաշտոնյաներից գնում էին, և որից ամեն տարի խոշոր գումարների կհամուտ էր գոյանում։ Այդ արվեց այն մտահոգությունից դրդված, որ մաս գործի վերակացուները մետաքսը առաջնորդից վերցնելիս և վաճառականներին հանձնելիս կարող են խախտումներ կատարել, որից և առաջններն ու վաճառականները կարող են վնասելու կրել։ Այս առևտրի տոկոսներից դուրսը մեծագույնը օգուտներից հրաժարվելով, թուլացրեց, որ վաճառականները և ուրիշ մարդիկ, կթի ցանկանան, կարող են փոխադարձաբար ընդունելի գներով առաջններից մետաքս դնել, և դիվանական պաշտոնյաները միջամտելու իրավունք չունենան⁹⁰։

Եսզ Սաֆիի անտանական այս բարեփոխումը մեծ նշանակություն ուներ տեղացի վաճառականության և ընդհանրապես առևտրի զարգացման համար։ Հայտնի է, որ մետաքսի անմիջական արտադրողները գտնվում էին ֆեոդալական կարիստության տարրեր ձևերի մեջ կամ պետությունից, կամ առանձին ֆեոդալներից։ Նման պայմաններում հավելյալ արտադրանքի մեծ մասը, իսկ երբեմն էլ ամբողջ հավելյալ արտադրանքը հասնում էր ֆեոդալին կամ պետությանը։ Վերջիններս էլ որոշակի գներով այդ արտադրանքը, ավելյալ դեպքում հում մետաքսը, հանձնում էին վաճառականներին։ Այս դեպքում արտադրողի և սպառ-

استندونشی، ذیل تاریخ عالم آری، جلد ۱، ص ۱۳۱

⁸⁶ Այս կատարվածքի վերաբերյալ էլ էր, որ Ս. Էֆենդից իր մետաքսությունում գրում է բարեփոխման նկատմամբ, որն է վերաբերում է արտահանության երկրների հետ առևտրի մենաշնորհի, այսպե անց միայն կան, որ Էնդարտությունը պետական գրանցության մեջ վերաբերման նկատմամբ չէ այն հարցը, որ մեջ շահ Արաքի արտադրությունն ու վաճառքը գործեր արքունական մենաշնորհը։ Տե՛ս R. Savory, Iran under the Safaids, p. 95. Այնպես որ, իսկ մետաքսի պետական մենաշնորհի մասին մինչև Արաքի գազակությունը և դրանից հետո, սխալ է։

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

⁸⁷ K. Glumann, Dutch-Asiatic Trade, p. 117. A. Aitman, 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.

զի միջև առաջանում էին երկու միջնորդ օղակներ՝ Ֆեոդալը (կամ պետությունը) և առևտրականը Սաֆի I-ի բարեփոխումից հետո, քառասորին, այս օղակներից մեկը վերանում էր, ինչը, պետք է ենթադրենք, անմիջականորեն պետք է նոր թափ տար առևտրի զարգացմանը, չնայած որ, ինչպես նկատել է Ա. Պ. Նովոսելցեր, XVII—XVIII դդ. վաճառականները սերտորեն կապված էին ֆեոդալների և ֆեոդալական պետության հետ և րիթի կախում ունեին վերջինիցն⁹¹։

Սակեղծված նոր պայմաններում ամենից ավելի տուժում էին անգլիացիները, քանի որ նրանք շարունակում էին գնումներ կատարել բաշտապան արտուների իջուցով, Մինչդեռ հայ առևտրականների համար նոր իրազրությունն ավելի ձեռնուհուր էր։ Հայտնի է, որ վերջիններս գերազատում էին անմիջական կապ ունենալ մետաքս արտադրողների հետ և հարավորին շափ մոտիկ գտնվել մետաքսի արտադրության վայրերին։ Անգլիացիների համեմատությամբ փոքր-ինչ այլ էր հույանացիների վիճակը։ Վերջիններս մանկուտում էին պայմանագրային ստևորի և ազատ շուկայի միջև և անգլիական ընկերության նման կախում չունեին սեփյան վարչակազմից։

Արախի մասից հետո սակեղծված բառային իրավիճակի արտաշարտություններից մեկն էր Գլխանում բռնկված ժողովրդական ապստամբությունը, որը հետևանք էր Արասի հարկային դատան քաղաքականությանը, ինչպես գրում է Արջ ալ-Ֆաթիմա՝ Ֆուսուխին, ապստամբները, հարձակվելով Ռեշտի և Արջիանի վրա, թալանեցին նաև մետաքսի պահեստները⁹², թուլանված մետաքսը զուրս նկատված շուկա և արտահանվից զրպի Միչերիբականի Եսփահանգիտներին։ Արգեն 1633 թ. անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերության ղեկավարությունը հայտնում էր Լոնդոնից Իրանի իր գործակալներին, «Մետաքսն այստեղ է բերվում շատ էժան գնով, որի պատճառը զրոս մեծ քանակությունների ներմուծումն է Հայկա և թուրքիայի այլ վայրերը, որտեղից էլ նվազում⁹³։

Ըմբռնելով, որ իրանական հում մետաքսի առևտրը ընկերությանը մեծ շահ էի բերում և կապված էր բաղնայախի ղեկավարությունների հետ, անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերության ղեկավարությունը

եր 1639 թ. մարտի 30-ին հանձնարարական ուղարկեց Իսֆահանի Ֆակտորիային, որի համաձայն վերջինս պետք է փակվեր և անգլիացիների առևտրը պետք է կենտրոնացվեր Գամբրունի (Քենդեր-Արաս) շուրջը, իսկ մետաքսի առևտրից պետք էր հրաժարվել 1641 թ. դեկտեմբերին ընկերության Իրանի գործակալ Քոմսու Մերրին նոր հանձնարարական ստացավ, որը կրկնում էր նախորդը՝ փակել Իսֆահանի Ֆակտորիան⁹⁴, Սակայն վերջինս, մեկնելով Սուրաբ և բանակցելով ընկերության տեղի խորհրդի՝ հետ, հասավ այն բանին, որ որոշում ընդունվեց Իսֆահանի ֆակտորիան պահպանել, աչքի առաջ ունենալով անգլիական կտորեկների վաճառքը⁹⁵, Բայց այսուհետև հարց էր բարձրացվում մետաքսի մեծ քանակությունների ստրի վերաբերյալ։ Իսկ սկսած 1641 թ. անգլիացիներն ընդհանրապես չէին մտածակցում իրանական մետաքսի առևտրին։

Անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերությունը երկար ժամանակով հրաժարվեց իրանական հում մետաքսի արտահանման օւղիների տեղափոխության իր ծրագրերից։

Ինչպես արդեն վերը նշվել է, այլ էր հույանացիների տակափական իրանական մետաքսի արտահանման հարցում։ Նրանք միայն շահական վարչակազմի հետ կնքած պայմանագրային գնումներով չէին սահմանափակվում, այլ փորձում էին մետաքս ձեռք բերել եսեա ազատ շուկայում, մի բան, որ Արաս I-ի կենդանության օրոք անհնարին էր կամ չափազանց զմեղար։ Սակայն 1636 թ. հույանացիներն արդեն ամբողջապես իրենց գնումներն անում էին ազատ շուկայում, բոտ որում, այդ գնումները կատարելու համար նրանք օգտվում էին հայ վաճառականների ժառանգություններից⁹⁶։ Սակայն, բացի հայ վաճառականների անմիջական օժանդակությունից, հույանացիները նաև վարկով մեծ գումարներ էին ստանում վերջիններից։ Այսպես, 1637—1638 թթ. հույանական ընկերությունն իր առևտրական գործարքներն իրականացնելու համար նոր Ջաղախի հայ վաճառականներից մի հեկայական զուսուր էր ստացել՝ 100.000 Ֆունտ ստեռլինգ⁹⁷։ Ընտրելով առևտրի վարման այս ուղին, հույանացիներն ավելի երկար ժամանակ շարունակեցին իրանական մետաքսի արտահանությունը։ Սակայն, ինչպես արդեն ասվել է, նրանց ուղադրությունն ավելի շատ ուղղված

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

⁹² « ۲۱۵ ص تارخ گیلان * »

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

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

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

⁹⁶ Նույն աղբյուր, էջ 392։

⁹⁷ J. Bruce, Annals..., vol. 1, pp. 350—351.

էր իրանական ներքին շուկայի պահանջները բավարարելուն, ինչից նրանք հնդկական կեանքներ էին ստանում: XVII դարի 40-ական թվականներից սկսած հոյանդացիները նույնպես, արդեն վերջնականապես, հրամարվեցին իրանական հում մետաքսի արտաձեռնության ուղին փոխելու ծրագրերից:

Անգլիական և հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերությունների կողմից իրանական հում մետաքսի արտաձեռնության շահիերի մասին բավականին պարզ պատկերացում է տալիս Ն. Սթենսգորթի կազմած աշխատանք⁹⁸, որն ընդգրկում է 1618/19—1645/46 թթ., այսինքն այս ընկերությունների Անգլիայի Իրանում ծավալած գործունեության ամենահստիս ժամանակաշրջանը:

Անգլիայի պետության տարածքում արտադրվող և օվկիանոսային ուղով արտահանվող մետաքսի հարաբերությունը նշուխու համար անհրաժեշտ է պարզել, թե այս ժամանակներում որքան հում մետաքս էր արտահանվում Իրանից: Աղբյուրների ավյալները զղախորեն տարբերվում են միմյանցից: Այսպես, Քոմաս Հեբրեբրտի հաշվումներով Իրանից արտահանվում էր 100.000 շահանքի ման մետաքս⁹⁹, որը հաճախ էր շուրջ 570.000 կգ: Ըստ Ազամ Օլեարիուսի, որն Իրանում կղել է 1636—1638 թթ., Անգլիայի պետության տարածքում արտադրվում էր 20.000 շահի մետաքս, որից 2000 շահը Գիլանում, 2000-ը՝ Մազանդերանում, 3000-ը՝ Շիրվանում, 2000-ը՝ Ղարաբաղում, 5000-ը՝ Հայաստանում և Վրաստանում: Ըստ որում ներքին օգտագործման համար պահվում էր ընդամենը 1000 շահ, իսկ մնացածն արտահանվում էր¹⁰⁰: Անգլիացի հայտնի արվածախնդիր Ռոբերտ Շրլլին իր հայտնիքում 1623 թ. ընթացող բանակցությունների ժամանակ հայտարարում էր, որ Իրանում տարեկան արտահանության համար արձեռնարկում էր 34.000 շահ հում մետաքս¹⁰¹: Ֆրանսիացի հայտնի առևտրական և քանապարհորդ ժան Եարդենի ավյալներով XVII դարի 70-ական թվականներին Իրանում արտադրվում էր 22.000 շահի մետաքս, որից 12.000 շահը Գիլանում, 3.000-ական Խորասանում և Շիրվանում, 2000-ը՝ Ղարաբաղում և Վրաստանում¹⁰²: Իսրայիլ Օրին հայտարարում էր, թե միայն Գիլանը տարեկան արտադրում էր 30.000 շահի մետաքս, և նույն-

Անգլիական և հոլանդական Արևելահնդկական ընկերությունների կողմից 1618/19—1645/46 թթ. մետաքսի արտահանությունը Պարսկաստանից: Յուրաքանչյուր հարի մասավորապես 100 կգ:

Տարին	Անգլ. ընկ.	Հոլ. ընկ.	Համասոց
1618/1619	71	0	71
1619/1620	6	0	6
1620/1621	53	0	53
1621/1622	772	0	772
1622/1623	820	0	820
1623/1624	0	0	0
1624/1625	160	512	672
1625/1626	165	372	477
1626/1627	60	602	662
1627/1628	938	350	1288
1628/1629	93	910	1003
1629/1630	166	279	465
1630/1631	790	0	790
1631/1632	350	750	1100
1632/1633	224	193	417
1633/1634	110	784	824
1634/1635	371	870	1241
1635/1636	?	741	741
1636/1637	373	530	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

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

⁹⁹ The «As Heber», Travels in Persia, p. 105.

¹⁰⁰ Adam Olearius, c. 791.

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

¹⁰² Chardin, T. IV, p. 112.

րան էլ արտագրում էին անդրկովկասյան երկրները¹⁰³, նոր Ջուզայի հայ 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 մտ էր համարում Իրանում 7.500 հակ մետաքսի արտադրությունը։ Իսկ մի քանի տարի անց, հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերության հետ վարած բանակցությունների ընթացքում, որի նպատակն էր համազորակցել իրանական մետաքսի արտահանության գործում, խոսքը գնում էր միայն անգլիացիների կողմից 6.000 հակ նվիրողա արտահանելու մասին։ Ըստ որում, ծրագրվում էր 500 հակ հասցնել Զոյանդիս, 600-ը՝ Անգլիա, 1.500-ը՝ Վենետիկ, 3.000-ը՝ Մարսել և 400-ը՝ Ըննոլա, Լուվիս, Մեախեն և Ֆլորենցիա¹⁰⁵։ Արոշ տեղեկություններ 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 Անֆյան Իրանից հում մետաքսի արտահանության բանակի մասին։ Փետր է նշել, որ Իսրայել Օրտ և Բորերտ Շերլիի հաղորդած թվերը բացարձակապես անհիմն են և անբերդունելի։ Ենթադրանական են թվում նաև Ժան Շարդենի և Ազամ Օլեարիուսի տվյալները, Միլենույն ժամանակ, պետք է հաշվի առնել, որ այս բոլոր տվյալները վերաբերում են տարբեր ժամանակներին, և զրանց միջև եղած տարբերությունները կարող են բացատրվել կրկին անտեսական վիճակի տարբեր դրությունը։ XVII դարի առաջին 40 տարիները անբովիչ թուրք-իրանական պատերազմների տարիներն էին, որոնց ընթացքում Անֆյան պետության անառտությունը բուլթայված վիճակում էր։ Ինչպես հայտնում է Քոմաս Լիբերտը, ուսումնական գործողությունների ընթացքում կորառվում էին թթի ծառերը, ինչը մեծ վնաս էր հասցնում մետաքսի արտադրությանը¹⁰⁷։ Պատերազմների հաջորդած խաղաղության տարիներին նկատվում է երկրի անտեսական կյանքի

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

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

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

N. Steensgaard, Trade Revolution, ... p. 15.

¹⁰⁶ B. П. Лувцов, Переделский 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 կարելի է պարզել, թե որքան էր Իրանի հում մետաքսի արտահանությունը մինչև XVII դարի 40-ական թթ., հշտելու համար, թե Անֆյան պետության արտաքին առևտրի կարևորագույն այս նշուշի որ մասն էին կարողացել շեղել անգլիական և հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերությունները դեպի օվկիանոսային ուղին։ Այս ժամանակաշրջանի համար ունենք երեք՝ Քոմաս Լիբերտի, Ազամ Օլեարիուսի և անգլիական ընկերության տվյալները։ Արպեղի հաշվումներն ավելի պարզ լինեն, նպատակահամար է զրանք կատարել կիրառաններով։ Ինչպես վերը նշվեց, Քոմաս Լիբերտը խոսում է մտա 570.000 կգ-ի մասին։ Ա. Օլեարիուսի նշած 20.000 հակը հավասար է շուրջ երկու միլիոն կգ-ի, քանի որ յուրաքանչյուր հակը կշռում էր 36 Քավրիդի մաս, որը հավասար էր 2,838 կգ։ Անգլիական ընկերության հիշատակած 7.500 հակը հավասար է 750.000 կգ։ Ինչպես տեսնում ենք, թվերը բավականին հակասական են։ Հավանաբար, կարելի էր ընդունելի համարել այս տրվյալների միջին թվաբանականը։ Սակայն մենք հենվում ենք անգլիական ընկերության տվյալներին վրա, քանի որ պետք է պարզել հենց նրանց և հոլանդացիների արտահանած և երկրում արտադրող մետաքսի քանակի հարաբերությունը։ Վերը նշված աղյուսակի տվյալների համաձայն ստացվում է, որ անգլիական և հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերությունները 1619 թվից, այսինքն շահ Արաս I-ի կողմից մետաքսի առևտրի պետական մենաշնորհի հաստատումից մինչև 1646 թ. համատեղ օվկիանոսային ուղիով արտահանել են տարեկան, միջին հաշվով, 655 հակ, 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. Սթենսգարդը գրում, թե այս ժամանակներում պարսկական մետաքսի կենս ուղղվեց դեպի օվկիանոսային ուղինները¹⁰⁹, եթե նույնիսկ որպես համեմատության հիմք վերցվի 1637/1638 թթ. արտահանված 1873 հակը, ապա այդ դեպքում էլ կրտացվի միայն 25 տոկոսի շափ։ 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 եւստարի էր բացառապէս ազատ շուկայում և հայ աւետարականների միջնորդութեամբ¹¹⁰; նշենք նաև, որ վերջինս դրա համար պատասխանատւութեան էր կանչվել այն մեղադրանքով, որ մետաքսի բանակը պետք եղածին շատ ավելի է եղել և զնվել է շափոց ավելի բարձր արժեքով¹¹¹:

2. ՅԱՄԱՐՔՅԻՆ ՃԱՆԱԳՈՐԶՆԵՐԻ ԳԵՐՈՒՄԵՆԻ ԳԻՐԸ

Սկսած XVII դարի 40-ական թվականներից Սեֆյան պետութեան մետաքսի արտահանութիւնը փաստորեն ամբողջութեամբ անցնում է հայ վաճառականների ձեռքը: Սրան մեծ շափով նպաստեց Սեֆյան Իրանի և օսմանյան Թուրքիայի միջև 1639 թ. Զոհարում կնքված հաշտութեան պայմանագիրը, որի շնորհիվ անտորական քաղաքներին երթնելու Սեֆյան համար համեմատաբար բարեկցատա պայմաններ ստեղծվեցին: Խաղաղութեան այս երկարատև ժամանակահատվածը զգալիորեն օժանդակեց նաև երկրի տնտեսութեան զարգացմանը¹¹², որի շնորհիվ, իրենց հերթին, մեծ շափով աշխուժացան Սեֆյան պետութեան և Արևմտյան Եվրոպայի երկրների փոքրասիական բարոյականային ուղիներով իրականացվող անտորական հարաբերութիւնները և Ա. Շովհաննիսյանի դիպուկ բնորոշմամբ. «Վերահաստատված խաղաղութիւնը նպաստավոր էր մասնավոր իրանահայ խոշոր առևտրականների համար»¹¹³: Զոհար պայմանագրից հետո իրանական արտահանութեան հիմնական մասը նորից վերադարձավ ավանդական անտորական ուղիները: Հատկապէս կաթիլացան հայ վաճառականութեան կապերը Վենետիկի հանրապետութեան հետ: Ինչպես նշում է երկու տարիներ Իրանում ապրած կապուցցին-միսիոներ Ռաֆայիլ դյու Մանը. «Հայերը սովորաբար անցնում էին հետևյալ ուղով: Իրենց ապրանքները տեղափոխում էին Թուրքիայով Զմյուռնիա և Հալիպ, այնուհետև Միջերկրական ծովով նրանք այդ ապրանքները հասցնում էին Վենետիկ և Լիվոռնո ու այնտեղից քրտում էին մաքուր արծաթ՝ ամբողջ պիտանքներով կամ սակի էկզոնէր»¹¹⁴:

Վենետիկի հանրապետութեան շահագրգռվածութիւնը այս անտորում միանգամայն հասկանալի էր և պատճառաբանված: Եվրոպական պետութիւնների ու հարևան իտալական հանրապետութիւնների հետ մրցակցութիւնը ստիպում էր նրան շարունակել աշակցութիւնը արևելյան և, մասնավորապէս, հայ վաճառականութեանը: Այս քաղաքականութիւնը հատկապէս կենսական դարձավ XVII դ. երկրորդ կեսում, երբ Թուրքական իշխանութիւնները զրկեցին վենետիկցիներին անտորական մենաշնորհներից: Վենետիկյան սենատը մի քանի անգամ և տարբեր առիթներով անտորական մենաշնորհներ ընձեռեց հայ անտորականներին, ձգտելով ամրապնդել կապերը նրանց հետ: Ըստ որում, այս անտորական քաղաքականութիւնը վաղուց էր արմատացել Վենետիկյան հանրապետութիւնում: Գրեթէ 1567 և 1574 թթ. Արևելքից ներմուծվող ապրանքների վրա դրվող մասերը իջեցվել էին, ինչի շնորհիվ XVI դարի վերջին և XVII-ի սկզբին իրանական մետաքսի Հալիպ ուղարկվող քանակը հասնում էր 24.000 բեռան: Իսկ արդեն 1615 թ. Վենետիկում վերացվել էին Իրանից ներմուծվող մետաքսի մասերը¹¹⁵: Այս անտորական համակարգը չէր փոխվել նաև XVII դարի վերջում: Համաձայն Կոստանդ Զուլայիցու՝ «ինչ ապրանք որ Վանատիկը կու մտի գումարի լուծի»¹¹⁶: նման քաղաքականութիւն էին վարում նաև ուրիշ իտալական հանրապետութիւններ: Մրջակեղով միմյանց հետ, նրանք փորձում էին շահագրգռել հայ վաճառականութեանը, և այդ նպատակով բազմապիսի ձեռնառու պայմաններ էին ստեղծում վերջիններին համար: Օրինակ, Լիվոռնոյում ամբողջովին վերացվել էին ներմուծվող ապրանքների մաքսային զանաձեւերը: Իտալական քաղաքների այս դիֆերենցումը միանգամայն ձեռնառու և շահավէտ էր նոր Զուլայի հայ անտորական համայնքի համար: Զուլայիցոց հոգևոր առաջնորդ Սաեփանոս արքիպիսկոպոսը 1688 թ. հայտարարում էր. «Թրքնում եմ Վենետիկը, Լիվոռնոն և Ենտովան իրենց քրիստոնեաւարութեան և բուլայիցի վաճառականութեան նկատմամբ աչքան մեծ բարյացկամութեան համար»¹¹⁷:

¹¹⁰ H. A. Смирнов, Россия и Турция в XVI—XVII вв., т. I, «Вечные запасы», Вост. 94, М., 1946, с. 64.

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

¹¹² H. П. Петрушевский, Очерки по истории..., с. 83.

¹¹³ Ա. Նովոսելյան, Գրպագիր..., գիրք երկրորդ, էջ 120:

¹¹⁴ R. Savory, Iran under the Safavids, p. 202.

¹¹⁵ R. Savory, Iran under the Safavids, p. 202.

¹¹⁶ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 392:

¹¹⁷ Ա. Նովոսելյան, Գրպագիր..., գիրք երկրորդ, էջ 120:

¹¹⁸ R. Savory, Iran under the Safavids, p. 202.

¹¹⁹ R. Savory, Iran under the Safavids, p. 202.

մեծ նշանակութիւն էր տրվում Ֆրանսիայի Անանյան անտրին, ինչի արտահայտութիւնն էր 1669 թ. ֆրանսիական Անանյան ընկերության հիմնումը: Միաժամանակ ֆրանսիական անտրական կապիտալը փորձում էր հաստատվել նաև Իրանում: Արդեն 1665 թ. ֆրանսիացիները շահ Արաա II-ից իրավունք էին ստացել Բաֆահանում և Բենդեր-Արասում անտրական ֆախտորիաներ հիմնել և անտուր անել մաքսային գանձումներից ազատ²⁰: Սակայն նրանց չհաջողվեց իրանական շուկայում որևէ կական հաջողության հասնել²¹: Այս ժամանակաշրջանում Ֆրանսիայի համար Իրանի հետ ծովային ուղով հաստատուն կապ ունենալը ռեալ չէր: Ֆրանսիական անտրական նավատորմը դեռևս թույլ էր և անկարող մրցելու հոլանդական և անգլիական նավատորմների հետ: Ինչպես պատկերավոր ձևով գրում է Ֆ. Այնը. «Երբ Ֆրանսիական ձերբադատվեց սեփական կոնֆլիկտներից և Հարսուրդների դեմ պատերազմներից, որոնք կանում էին նրա հասնող շուրջ մեկ զար, Հոլանդիան և Անգլիան արդեն ճանկել էին տնտեսական այն հնարավորությունները, որոնք հրամայել էին Ետրահայտ երկրները»²²: Այդ պատճառով էլ իրանական հում մետաքսը Ֆրանսիա էր ներմուծվում, փաստորեն, բացառապես փոքրամասկան քարավանային ուղիներով և Միջերկրական ծովով, Այս անտրի իրագործմանը, ֆրանսիացիների կարծիքով, մեծ շահով կարող էին նպաստել հայ վաճառականները²³:

Մեծ շահերի էր հասնում նաև անտուրը Անգլիայի հետ մինչև 1639 թ. անգլիական Անանյան ընկերությունը տարեկան ներմուծում էր շուրջ 300 հալ մետաքս²⁴, այս 1670—1680-ական թթ. նույն ընկերության²⁵ Հարկում և Անանյան այլ վաճառաչւճ քաղաքներում դիմած և Անգլիա ստաքած ապրանքների 3/4-ը իրանական հում մետաքսն էր²⁶, որի առյուծի բաժինը արևմտյան Միջերկրականի ափերն էր հաս-

նում հայ վաճառականության միջոցով: Ա. Կուլի կարծիքով, իրանական մետաքսի անտուրն առաջնահերթ նշանակություն ուներ Անանյան ընկերության համար և մեծապես խթանում էր մետաքսագործական արտադրության զարգացմանը²⁶:

Այսպիսով, սկսած XVII դարի 40-ական թթ. Անֆյան պետության արտաքին անտրի հիմնական մասը, իսկ հում մետաքսի փաստորեն ամբողջ արտահանությունը իրականացվում էր հյուսիսային Իրանի, Հայաստանի, վերին Միջազգային և Փոքր Ասիայի անտրական քարավանային ուղիներով: Մրա հետ միասին հայ վաճառականության ձևում էր գտնվում նաև Անֆյան պետության ներքին շուկան արևմտա-ևկորսկական կտորեղենով մատակարարելու գործը: Ըստ որում, հայ անտրականները չէին բավարարվում միայն Իրանի ներքին շուկայով, այլ եվրոպական կտորեղեն էին արտածում նաև Մերձավոր և Միջին Արևելքի այլ երկրները 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 հալ նախատեսում են այդ ստրի արտածել Քարսով²⁷: Այս կապակցությամբ անչափ հետաքրքիր են Ջոն Ֆրայնի Նաղորդած անգլիկությունները: Ահա մեկ ինչ է գրում նա ընկերության ղեկավարությանը 1677 թ. անգլիական ընկերության անտուրն այտուղ (Բենդեր-Արասում—Վ. Փ.) փոքր է, այն քնդրվում է միայն որոշ զեղարարները, կարտամեիայի բուրբ, այժիք, արմավ (խուրմա) և ձիեր: Սակայն այս ստրի մեծ աղմուկ է բարձրացրել անգլիական կտորեղենի և սրբիհի կապակցությամբ, որ բերվել է մեր ժամանակու պահել, ինչը, անֆյան, դիտակ ճանապարհորդների մտտ քմծծալ է առաջացնում, որոնք գիտեն, որ այն զգալորեն ավելի էժան բերվում է այլ ապրանքների հետ փոխանակությամբ՝ Ստամբուլից, այսինքն կուսանցնուպուրից, Ջմյունիայից, Իսթանդըբուսից և Հալապից, և որ ինֆահանն արդեն հազիբի կտորեղենով²⁸: Այնուհետև Ֆրայնը հետաքրքիր դատողություններ է անում հայ անտրականների և անտուր վարելու նրանց մեթոդների մասին՝ «Հայերը,—գրում է նա,—ներքին անտրի բարդությունների և նրբությունների մեջ հմուտ լինելով և ճամփորդելով՝ գինված այս հմտություններով ամենահեռավոր թագավո-

²⁰ R. Savory, Iran under the Safavids, p. 121: «Հայ հում» P. Sykes. A History of Persia, vol. II, London, 1951, p. 195: احمد تاج يحيى، ايران در زمان صفويه، ص ۲۲۵—۲۲۶

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 de Maas, Appendice XLV «Հայ հում» Porille, Nouvelles relations du Levant, Paris, 1668, pp. 431—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

²⁶ «Հայ հում» տեղում, էջ 76:
²⁷ L. Loebhart, The Fall of the Safavi Dynasty..., p. 590.
²⁸ John Fryer, A New Account..., vol. II, p. 164,

րություններ և լինելով իրենց ազգի հատուկ ազնվության կրողները, մասնագիտացած ասևտրական գործարքների մեջ ու սովորելով արև-սեւեւարսության արվեստը, կճամփորդեն 50 շրխինգով այնտեղ, որտեղ մենք լինք կարող 50 թուանով, շրջելով երկրագնդով մեկ, մրցակցելով տարրեր տեղերի վաճառականների հետ: Ահա թե ինչու ամբողջ աշխարհի սարսափները կարելի է տեսնել այս մեկ քաղաքի (Իսֆահահան—Վ. Փ.) ամենահեռու շուկաներում, էճան՝ ինչպես այնտեղ, որտեղից որ բերվել են: Տեսնելով սակալաթի շուկան, ինչպես նրանք կոչում են անգլիական կտորեղենը, ինձ թվաց, թե այն ավելի շատ է, քան Բլաբուկի տոլում (մեծ շուկա Լեզգոնում—Վ. Փ.) կամ որևէ այլ կտորեղենի տոնավաճառում Անգլիայում: Այն դիզված էր նրանց շուկայի շրջակայքի խանութներում և ամեն որակի, գույնի ու վիճակի կույտերով 197-րդ էր խանութների արանքներում: Այստեղ էս գնեցի մահուդի մի վերարկու, որպեսզի մորթն աստառ դնեմ ձմեռվա համար, վճարելով 14 շխինգ մեկ կորիթին, որ համարյա հավասար է մեկ չարդի, ինչի համար, ես համոզված եմ, որ տանը պետք է վճարեի յուրդին 20 շխինգ: Այստեղից հեշտ է կահույի, որ ընկերության մահուդը վառ շուկա է եկել վաճառականները, որոնք բերում են այն փոխանակություններ Միջերկրականից, բերում են ավելի էժան, քան ընկերությունը կարող է ուղարկել, ինչի պատճառով ներկայումս այստեղ շուկան հասցեցած է: Ոչ էլ նրանց (անգլիական Արևելյան-Տնդիական ընկերություն—Վ. Փ.) արճիճք կարող է բարձր գնահատվել, քանի որ այն արճիճք, որ բերվում է հարավային ժողովրդի (Ֆրանսիեր նկատի ունի հարավ-արևելյան Ասիան—Վ. Փ.) ամեն սեռակազմի բավարարում է, եթե ոչ նույն-երևի գերազանցում այդ մետաղի լավագույն տեսակներին²⁰: Նման մանրամասն տեղեկություններ հայ ասևտրականների կողմից անգլիական և հուլանդական կտորեղենի, մասնավորապես մահուդի, ներմուծման և վաճառքի մասին հաղորդում են նաև Ետրեղեն և Տալիերներն²⁰:

Այս իրավիճակը փոխելու նպատակով անգլիական ընկերության ղեկավարությունը Նույնիսկ խորհուրդ էր տալիս իր գործակալներին բնակվելու նոր Զուղայն հայ ասևտրականների տներում, սովորելու համար հայերեն ու պարսկերեն և ասևտր վարելու նրանց ամբողջները և, ինչպես արտահայտվում էր ընկերության Իրանի գործակալը, «իրենց

որակագրումը բարձրացնելու համար»²¹: Ըստ Ռ. Ֆերրիերի, որի ասևմանախրոնիկաները հիմնված է անգլիական արխիվային փաստաթղթերի վրա, 1693 թ. Արևելյան-Տնդիական ընկերության ղեկավարությունը աստարկում էր իր գործակալներին բնակվել Խորա Փանոս Քալանթարի տանը, սովորելու համար պարսկերեն և հայերեն լեզուներ ու թվաբանություն²²: Ըստ որում, հայ վաճառականներին աստարկվում էր մի բանի երեսասարգների փոխադարձաբար ուղարկել Սուրաթ, սովորելու համար անգլերեն և թվարանություն:

3. ՄԵՏԱՐՈՒ ԱՄՏԱԼԱՆՈՒԹՅԱՆ ՈՐՈՒՄ ԳՆՆԵԼՈՒ ՆՈՐ ՓՈՐՁԵՐ

Այսպես XVII դարի 80-ական թթ. անգլիացիները նորից, ինչպես և 20-ական թթ., փորձ են անում իրանական արտաքին ասևտրերը շեղել դեպի Պարսից ծոց: Ինչպես նշում է Վ. Քալանթարյանը, այս նախապոծի իրագործումը մեծապես կախված էր այն բանից, թե կհաջողվե՞ր նրանց արշավը իրենց կողմը դրավել Սեֆյան Իրանի արտաքին ասևտրին իրականացնող հայ ասևտրականներին՝ Փանի որ մրցակցությունը նոր Զուղայնի հայ ասևտրական ընկերությունների հետ որևէ արդյունք էր տալիս, անգլիական Արևելյան-Տնդիական ընկերությունը ձգտում էր շահագրգռել վերջիններին՝ մետաքսի ասևտրը համատեղ վարելու ուղղությամբ: Անգլիացիների միակ առավելությունը հայ վաճառականության նկատմամբ ասևտրական խոշոր նավատորմի առկայությունն էր, և նրանք շեշտը դնում էին դրա վրա²³: Իրենց հերթին, հայ ասևտրականներից շատերը նույնպես շահագրգռված էին օվկիանոսային ասևտրին մասնակցելուն, հույս ունենալով, որ զրա միջոցով տրանսպորտային և մաքսային ծախսերը կպակասեն: Ինչպես վերը տեսանք, ծովային ասևտրում հայ ասևտրականները նորիկներ էլին, սակայն XVII դարի կեսերից նրանց մասնակցությունն այդ ասևտրին ավելի է բնորոշվում:

²⁰ J. Bruce, *Annals...*, vol. III, p. 123, l. 0—141, տե՛ս նաև՝ L. Lockhart, *The Fall of the Safavi Dynasty...*, p. 370; M. Seth, *Armenians in India*, Calcutta, 1937, p. 257.

²¹ R. Ferrer, *The Armenians and the East-India Company...*, p. 51 թվում է, որ փոխգործարար թվարանություն սովորելու աստարկության տակ պետք է հաստատու մրցակցային շուկանում գրամական և չափ ու կշիռ միավորների մասին ունենալ գիտելիքների փոխանակում:

¹ В. Байбуртян, *Армянская колония...*, с. 78.

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

²⁰ Նույն ակնարկ, էջ 249—250.

²¹ *Chardin*, T. VII, p. 367; Tavernier, T. III, p. 47.

Պրա Շեա մեկտեղ հայ առևտրականների ծովային առևտուրը հանդիպում էր իրենց եվրոպական մրցակիցների դիմադրությանը, որոնք չէին խորշում նույնիսկ ամենաանաղնիվ և ըսելի միջոցներից, ներառյալ ծովահենությունը: Քիչ չէին փաստեր, որոնք վկայում են եվրոպական ծովահենների կողմից հայկական առևտրական նավերի բանազրաման մասին: Հատկապես լայն տարածում էր ստացել ծովահենությունը և նրա պետականորեն ընդունված և կազմակերպված տարատեսակի՝ կայսրությունը, Հնդկական օվկիանոսի շրջառում: Այսպես, 1687 թ. Գուալից Մադրաս ընթացող մի հայկական առևտրական նավ գրավվեց իտալացիքի ծովահեն, Ֆիլիպ Բարիկոսի կողմից: Ծովահեններին բամբին հասավ 20.000 ուսիկ³: Կամ 1698 թ. անգլիացի հայտնի ծովահեն Քիդդը բնազրավեց և թալանեց մի խումբ հայ առևտրականների պատկանող «Քեդախյան վաճառական» (Քեդախը քնակալար է Մալաչկայում —Վ. Փ.) խումբ առևտրական նավը, որն ընթանում էր Բենգալիայից Սուրաբի նավի վրա կար 10.000 ֆունտ ստեղծիկ դեահատվող ապրանք⁴: Նշելնք նաև, որ հայ վաճառականության ծովային առևտուրը մեծապես սուսում էր նաև Պարսից ծոցի, մասնավորապես, Մասկաթի արար ծովահեններից: Օրինակ, 1694 թ., վերջիններս թալանեցին հայ վաճառականների պատկանող և հայրական արժողության թեռ կրող մի նավ⁵: Թշուշն նշում է այս հարցին անդադարձած Յու. Բարնեդդը. «Եվրոպական դադուրարները, թափանցելով Հնդկական օվկիանոսի անըրժովյան երկրները, բախվում էին հայ առևտրականների զմայրությունը, որոնք դարերի ընթացքում այնտեղ միջազգային առևտուր էին վարում: Երբանդով գործակալներն Արևելյի բուրբ ևրկները, Երբանք այն իրականացնում էին ոչ միայն ցամաքով, այլև ավելի մեծ շափերով ծովով⁶: Թվում է, որ այստեղ հայ առևտրականների վարած ծովային առևտուրը ներկայացված է փոքր-ինչ շափազանցված, սակայն, իսկապես այն զգալի շափերի էր հասել, ամանավանդ ներառական առևտրում: Այլ էր վիճակը իրանական մետաքսի արտահանության հարցում: Եթե կանադյան քաղաքներից այն արտածվում էր նաև հայ-

կական առևտրական նավերով, ապա օվկիանոսային ուղիներով հայ առևտրականները մինչև XVII դարի 80-ական թթ. վերքը մեծապես չէին արտահանում: Համեմայն դեպք, նման փաստ մեր ձեռքի տակ առավմ չկու: Այնուամենայնիվ, այս ուղղությամբ որոշակի բայեր արվում էին: Այսպես, 1680 թ. ապրիլին մի խումբ հայ առևտրականներ զիմում են Սուրաբի ֆրանսիական Արևելա-Հնդկական ընկերության ղեկավարությունը՝ մետաքսի առևտուրը համատեղ իրացնելու ստաշարկով: Ընկերության գործակալ Ֆրանսուա Մարտենը գրում է. «Հայ վաճառականներից մի քանիսը Սուրաբում զիմեցին խորհրդին (ֆրանսիական Արևելա-Հնդկական ընկերության Սուրաբի խորհուրդը—Վ. Փ.), հարցնելով, ինչ հնարավոր է արդյոք, որ ֆրանսիական որոշ նավեր տրամադրվեն իրենց՝ մետաքսի տարեկան բնուր Եվրոպա հասցնելու համար: Նրանք սովորաբար այս առևտուրն իրականացնում էին Քուրթիալով, սակայն այս անգամ նրանք ցանկանում էին իրենց մատակարարությունն ուղարկել Բենգալ-Արաբից, պայմանով, որ մենք համաձայններ ուղարկել մեր նավերը Երասք բնուր վերջնապես նրանց նախնական առաջարկը զրավել էր և ուղարկվեց Ֆրանսիա՝ ընկերությունը: Սուրաբի խորհուրդը թույլտվություն ստացավ քանակացվությունների մեջ մտնել վաճառականների հետ, սակայն հայերի հետ որևէ տեսակի աշխատանքային համաձայնություն հաստատելու գծովությունը լավ է հայտնի դրանց անաշարկած պայմանները սկզբում միշտ էլ զրավել են, սակայն հերբ դրանք ավելի խորն են քննվում, այնքան շատ զգվարություններ են բարձրանում, որ ամբողջ խնդիրը դառնում է անօգուտ: Բնորոշ օրինակը կրկնվեց ներկա քանակություններն արևելա-Հնդկական վարչական հայ վաճառականության որոշ ներկայացուցիչներին այս նոր դիրքորոշումը կապված էր նաև Սեֆյան պետության տնտեսական և քաղաքական անկման, և որպես զրա հետևանք, առևտուր պայմանների վատթարացման հետ: Կարևոր նշանակություն ունի նաև Սեֆյան վարչակարգի վերաբերյալների փոփոխությունը հայ վաճառականության և հայկական քնակալության նկատմամբ: Սեֆյանների այս անհետանա քաղաքականության հետևանքով նոր Զուլայի հայ առևտրականներն արդեն սկսել էին հեռանալ դեպի Բուսաստան, Հնդկաստան և մասամբ էլ եվրոպա-

³ H. B. Можейко, В Индийском океане, М., 1977, с. 141.

⁴ Տե՛ս նաև անցում, էջ 157:

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

⁶ Ю. Г. Барсезов, Из истории борьбы армянского купечества против европейского 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—31.

⁸ François Martin, vol. I, part II, p. 650. Թշուշն նշում է զրբի հաստատրկել է. վարչադարձանք, Ֆրանսուա Մարտեն այս հարցում սխալվում էր, քանի որ ուր արդի ան նման պայմանադր կերվեց անդրկական ընկերության հետ:

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

կան թուրքիս Այդ հասանքը, որ սկզբի էր XVII դարի վերջին, խիստ ուժեղացավ XVIII դարում¹⁰:

Անգլիական Արևելա-Տեղիական ընկերության նոր քաղաքականության վառ դրսևորումն էր 1688 թ. հունիսի 22-ի պայմանագիրը նոր-ջուլայեցի հայ առևտրական Փանոս Քալանթարի հետ Պայմանագիրը առորագրել էին ընկերության նախագահ Բենջամին Բաթհերտը, նրա տեղակալ Ջոշիա Չալլգր և խոջա Փանոս Քալանթարը: Պայմանագրի կնքմանը նախորդած բանակցություններում ակտիվ դեր էր խաղացել ֆրանսիացի հայտնի առևտրական փան Շարդենը¹¹: Անկախած այս պայմանագրի կարևորագույն կետը առևտրական նախապահանջների գի- պխտության մասին էր: Ինչպես նշված էր պայմանագրում. «...Հայերը մեծ առևտուր էին անում Հնդկաստանից Թուրքիա ցամաքային նանա- պարհով 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 պաշտոնն կորոզ են ընկերության նախերոզ Անգլիա ուղարկել Արևելյան Հնդկաստանի բոլոր ապրանքնե- րին: ...վճարելով 10 % նշված ապրանքների գների, չհամարված այն նույն գները, որ մենք ինքներս վճարում ենք տեղափոխության համար»¹²: Առաջին հայացքից թվում է, թե անգլիացիները 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 նույն- պես պետք է ուղղվեր դեպի օվկիանոսային ուղին¹³: Արևելա-Տեղիական ընկերությունն այս հարցում որոշակի և լավ մասոված քաղաքականու- թյուն էր վարում, գտնելով, որ Քանի որ հայերը Պարսկաստանի զբը- լանովոր առևտրականներն են, նրանց պետք է համապատասխան ձևով քաջալերել մետաքսը և կարամանիայի (Քերմանի—Վ. Փ.) բուրդը բե- ռելու Բոսրեյի՝ նվրոպա ուղարկելու համար որպես ընկերության (Արևելա-Տեղիական ընկերության—Վ. Փ.) ունեցվածքի մի մասը, ինչի շնոր- հիվ նրանք (հայ վաճառականները—Վ. Փ.) ավելի մեծ եկամուտ կստա-

նան, քան էթի պարսկական արտադրանքը Հալեպ ուղարկեն թուրքիայի վրայով¹⁴: Ինչպես նկատել է Բ. Ֆերիերը, անգլիական ընկերության հիմնական նպատակն էր մեծացնել կտորեղենի ներմուծումն ու մե- տաքսի արտահանությունը¹⁵:

Պայմանագրի հետևանքների վերաբերյալ հայտնվել են տարբեր տեսակետներ: Առն այդ կապակցությամբ գրել է. «Այս արտոնություն- ներով անգլիական առևտրական կապիտալը կատարելապես որդեգրում էր հայ խոջայական կապիտալը Հնդկաստանում, դրա հետ միասին մացնում էր իր որդեգրածի մեջ գուտ անգլիական դժեր, որոնցից ամե- նախորդըն այն էր, որ ցամաքագիաց և քարավանավար խոջան դառնում էր ժողովրդաց, օվկիանոսների վրա առևտուր անող: Այս մեծ կերպարա- նակփոխությունը բավական կիներ հանելու համար Հնդկաստանի հայ վաճառականներին խոջայության գրությունից: Բայց զին դրա ժամա- նակը չէր: Ինչ Հնդկաստանի առևտրականն ամուր կապված էր Ջուլայի հետ՝ ոչ միայն բնանեկան կապերով, այլև առևտրական բարձր շա- հերով: Հնդկաստանի առևտրական հայը նեխտրված էր Ջուլայի վա- ճառականական ժողովի իրավասության և նրա դատաստանին էր գի- մում իր շահերը պաշտպանելու համար: Բայց, համենայն դեպս, 17-րդ դարի ընթացքում հայ խոջայությունը Հնդկաստանի հողի վրա սկսել էր և առաջ էր տանում իր կերպարանակափոխությունը»¹⁶:

Ա. Հովհաննիսյանի կարծիքով, այս պայմանագրով ուժեղացան ջուլայեցիներին առևտրական կապերը Հնդկաստանի և նրա վրայով ծվրոպայի հետ նա գրում է. «Պայմանագիրն իրեն արդարացրեց մա- նականը 1688 թվականից հետո, երբ Անգլիան միացավ հակաֆրան- սիական կռիվիցային, և մանավանդ 1693 թվականից հետո, երբ ֆրան- սիացիները խորտակեցին անգլիացիների և հոլանդացիների թուրքիա ուղեւրովուղ նավերը: Իրանահայ խոջայները միջոցով անգլիացիները կա- բողջական դեպի Բանդար-Աբաս ուղղել իրանական խում մետաքսը և թուրքական (կարմանի) ազիլով բուրդը, միաժամանակ իրենց մահու- ճեղհեցով ներք լծելով հայ այն առևտրականներին, որոնք մինչ այդ վա- ճառքի էին հանում Իրանում թուրքական ընկերությանը (անգլիացի- անգլիական ընկերության—Վ. Փ.) պատկանող մահուղեղները»¹⁷:

¹⁰ Վ. Ա. Գրյուն, էէր Ռուսաստանի հայ վաճառականական կապիտալի պատմու- թյանը, «ՔՐԷ», 1962, № 4, էջ 69—70:

¹¹ R. W. Ferrier. The Agreement of the East India Company with the At- tentation Nation, p. 427.

¹² Նույն տեղում, էջ 440—441:

¹³ Նույն տեղում, էջ 440: Տե՛ս նաև Հ. Փյոտցյան, Նյութեր..., էջ 33:

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

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

¹⁶ Աս, Խոջայական կապիտալ, Երևան, 1934, էջ 84—85:

¹⁷ Ա. Հովհաննիսյան, Հայերի ուսական կազմակերպման պատմությունից, Պատմա- քաղաքական հանդես, 1958, № 1, էջ 56:

Վ. Բալլարդյանը գտնում է, որ անգլիացիներին շահագրգիռ ջրաղբի վաճառականների ողջ առևտուրը շեղել զեզիլ օվկիանոսային ուղիները, ինչի հիմնական պատճառն այն էր, որ պայմանագիրը կնքվել էր նոր Ջուլաջի ոչ ամբողջ վաճառականության, այլ միայն մեկ առևտրական ընտանիքի հետ: Այնուհանդերձ, նրա կարծիքով, 1688 թ. պայմանագիրը Արևելա-Տիգրիսյան ընկերությանը որոշ ասօվյուսթյուններ տվեց, ինչի վկայությունն այն է, որ XVIII դ. 20-ական թթ. անգլիացիները շարունակում էին ջրաղբիցիներին իրենց կողմը հակելու քաղաքականությունը¹⁸:

Չարմանայիորեն զիպուկ է արտահայտվել այս խնդրին հպանցիկ անգրագրված Ռ. Սելվորին, գրելով՝ «Լանսայան ընկերության հետ սերտ համագործակցությանը Հալաբի ճանապարհով ստացվելիք եկամուտները շարունակում էին ավելի գալիստիկորեն լինել, քան Պարսիք ծոցով անցնող ծովային ուղու անոթը հեռանկարները: Նույնիսկ Մուսաստանի ուղին, չնայած իր ոչ խոտուսմանայի սկզբին, հայերի համար ավելի զբաղվել էր XVIII դարի սկզբում»¹⁹:

Այս շարքին առանձին մեծ հարգածով անգրագրված Ռ. Ֆերիերի կարծիքով պայմանագիրը սպառնում արդյունքները չափել: Որի պատճառներից էին անգլիական ընկերության զեռուս թույլ զորքերը Ռոմբլյում, Ֆրանսիական նավատորմի ակտիվությունը, ինչի պատճառով անգլիացիները զգալի կորուստներ էին կրում, հայ առևտրականների ինքնուրույն առևտրական ամուր կապերը Նեղիստանում և սեփական նավերի ակտիվությունը, որոշ հայ առևտրականների թշնամանքը ընկերության նկատմամբ և այլն²⁰: Հենչինով անգլիական արխիվային ակտյաների վրա, նա նշում է, որ պայմանագրի կնքումից մեկ տարի անց ոչ մի հայ առևտրական Ջուլաջի չէր եկել Ռոմբլու: Նույնիսկ խոջա Փանես Քալանթարի որդի Փերին հրամարվում էր պայմանագրով

նախատեսված դրամական մուծումները կատարելուց²¹: Իսկ հետագայում անգլիական ընկերության հայ առևտրականների հետ պայմանագրի կնքելու նոր փորձերը Ֆերիերը մեկնաբանում է որպես փաստ, որ 1688 թ. պայմանագիրը արդյունք չափեց: Նրա խոսքերով այն մի ամբողջից ոչ ոչ դորմանական ծրագիր էր²²:

Թվում է, որ Ռ. Ֆերիերի տեսակետը իրականությունը ավելի է համապատասխանում: Անշուշտ, Ֆրանսիացիների կողմից 1693 թ. Զմյուռնիայի մտա անգլիական և հոլանդական առևտրական նավատորմի խորտակումը ուժեղ հարված հասցրեց Լանսայան առևտրին: Միայն անգլիական Լանսայան ընկերության գնանքները հաշվում էին շուրջ 600.000 ֆունտ ստեռլինգ, իսկ հոլանդացիներինը դրանից էլ ավելի²³: Արևելա-Տիգրիսյան ընկերության ղեկավարությունը մրցակից-հայերի նախկինների այս հսկայական կորուստները որակում էր որպես «նոր խթան»՝ բացառելու համար պարսկական առևտուրը²⁴: Սակայն սա նույնպես սպառնում էր անհանդերձ շունչեցավ²⁵:

Արևելա-Տիգրիսյան ընկերությունը հույս ուներ, որ Լանսայան ընկերության նավատորմի խորտակումը արզիկը կզատեն վերջինիս համար՝ կտորեկեն մեծածածակ առևտուրը Իրանի հետ շարունակելու գործում: Սակայն շուտով Արևելա-Տիգրիսյան ընկերության Իսֆահանի գործակալը՝ պարզեց, որ այն հայ վաճառականները, որոնց միջոցով նա հույս ուներ իրացնել ընկերության կտորեղները, արդեն երկար ժամանակ կազմած են մրցակից՝ Լանսայան ընկերության հետ և հրամարվում են օտանդակել իրեն²⁶: Հավանաբար իր դերը խաղաց նաև 1689 թ. սկսված անգլո-ֆրանսիական պատերազմը, որի պայմաններում ընկերության նավերը շարունակ գտանդի տակ էին և անեն անգամ նավարկության ելնելու համար սպասում էին զաղտնի քահանայներին²⁷: Իր բացասական դերն անցնող նաև ծովահենության կտրուկ

¹⁸ В. Бабурин, Армееккав колони... с. 84. Իսկայես, հետազոտում եռույնիսկ անգլիացիները հզորում էին շարունակել այս քաղաքականությունը: Այսպես 1691—1692 թթ. ընկերության նորհարգն այն միտքն էր հայտնում, որ «եթե այս մտքով հիվ համառակները—Վ. Փ.) Ի միտքն են մեծարժեքու պարսիական մեաարի ողջ որ կարել է թույլ տալ, որ այս ապրանքը ներսուս ներմուծվի նրանց կողմից»
¹⁹ Իսկ նավերով և, այսպես, նրանց միջոցով գործակալը (Արևելա-Տիգրիսյան ընկերության ներկայացուցիչը—Վ. Փ.) առաջ կտանք անգլիական կտորեղները
²⁰ J. Bruce, Annals... vol. III, pp. 17—108.
²¹ R. Savory, Iran under the Safavids, p. 211.
²² R. Ferrier, The Agreement... p. 436—437.

²³ Տե՛ս նախ անցում, էջ 436.

²⁴ Նույն անցում, էջ 436: Տաղապակում՝ «Այս ծրագիրը նույնպես չիրականացավ, քանի որ հայերը հրամարվելին թողնել իրենց ավանդական առևտրական ճանապարհները և կայսրը Հալաբի ու Լանսայան այլ գաղտնի հետ»:

²⁵ L. Lockhart, The Fall of the Safavi Dynasty... p. 369.

²⁶ J. Bruce, Annals... vol. III, p. 167.

²⁷ L. Lockhart, The Fall of the Safavi Dynasty, p. 369. Տե՛ս նաև՝ R. Savory, Iran under the Safavids, pp. 201—202.

²⁸ L. Lockhart, The Fall of the Safavi Dynasty... p. 384.

²⁹ C. H. Hoskins, The Secret Committee of the East India Company.—BSOAS, vol. X, 1939—42, p. 391.

անք Պարսից ծոցում: Գրա առաջացրած բառային լինակն այն աստիճան լուրջ էր, որ ստիպել էր երեք մրցակիցներին՝ Անդրխան, Ֆրանսիային և Հոլանդիային 1700 թ. պայմանագիր կնքել՝ համախմբելու իրենց ուժերը ժափահենների դեմն անկախ համար: Ըստ որում, Պարսից ծոցում հովազանացության պաշտոնիցյան հաստատման համար պատասխանատվությունն առաջին հերթին դրվում էր Ֆրանսիայի վրա²⁶, Քաջի այլ, XVII դարի վերջերին իրանական մետաքսը Արևելահնդկական ընկերության համար նախկին նշանակությունը արդեն չուներ, քանի որ այն զգալիորեն ավելի քանի էր, քան հնդկականը²⁷: Եվ, վերջապես, լիովին կարելի է համաձայնել Վ. Բայրոնի պնդմանն այն անսակառան, որ պայմանագրի անարդյունավետ լինելու կարևորագույն պատճառը նոր Զուղայի հայ առևտրականների մեծամասնության անտարբերությունն էր դեպի օվկիանոսային տառուորը: Պայմանագիրը կնքվել էր միայն մեկ անտարակն քննանիցի հետ, շնայած այնտեղ նըշված էր, որ խոջա Փանոս Քալանթարը լիազորված էր հայ ժողովրդի (այսինքն նոր Զուղայի հայ առևտրականներին—Վ. Փ.) կողմից: Ասկայն, իրականում ստ բացարձակապես անհիմն և լուկ դեկլարատիվ հայտարարություն էր, Հասկանայի է, որ քարավանային առևտրի մեջ ներգրավված հայ առևտրականները ամենևին չաճազգրված էին այս պայմանագրի իրազորմամբ:

4. ՎՈՂԳ-ԿԱՍԱԿԿԱՆ ՈՂՐԻՆ ԵՎ ՄԵԶՈՋԴՐԱՅԻՆ ԱՌԵՐԱՆՈՒՄՆԵՐԿԱՆՈՒՅՈՒՄՆԵՐԸ

XVI դարի երկրորդ կեսից Արևելք-Արևմուտք առևտրի իրացման համար բացվում է նոր ճանապարհ՝ Վոլգ-Կասպյան առևտրական ուղին: Ռուսական պետության ամրացումը, միասնական համառոտական շուկայի ձևավորումը, 1552 թ. Կազանի և 1556 թ. Աստրախանի խառնությունների միացումը Ռուսաստանին բարենպաստ պայմաններ ստեղծեցին Անֆյան պետության և Ռուսաստանի առևտրական հարաբերությունների զարգացման համար: Վոլգյան առևտրական մայրուղին ամբողջությամբ հայտնվեց ռուսական պետության սահմանների մեջ, ինչը որ չէր կարող չանգրադանալ Ռուսաստանի և Արևելքի երկրների

²⁶ R. Savory, Iran under the Safavids, p. 125.

²⁷ L. Lockhart, The Fall of the Safavi Dynasty..., p. 384.

դիվանագիտական հարաբերությունների հաստատման վրա: Վոլգ-Կասպյան ուղու կարևոր նշանակությունը Արևելքի երկրների հետ տառանցիկ առևտրական աճուր կապեր հաստատելու համար առաջինը նկատեցին և փորձեցին օգտագործել անգլիացիները: Մա ուներ իր հիմնավոր պատճառները: Անգլիացիներն այս ժամանակաշրջանում զրկված էին Անտառյան առևտրի մասնակցելու հնարավորությունից և նոր ուղիներ էին փնտրում Արևելքի երկրների հետ առևտրական կապեր հաստատելու համար: 1553 թ. Սելյուքի արշավախումբը հայտնագործեց, այսպես կոչված, Տյուրխս-արևելյան ուղին, որի շնորհիվ անգլիացիներն ուղղակի կապ հաստատեցին Ռուսաստանի հետ և, շարունակելով ուղիներ փնտրել դեպի Հնդկաստան ու Չինաստան, հայտնվեցին Անֆյան պետության տարածքում: Նույն 1553 թ. հիմնադրվեց անգլիական Մոսկովյանս կամ «Ռուսական» ընկերությունը, որը հիշված էր անտարբեր անկախ Մոսկովյան Ռուսիայի և նրա վրայով՝ Արևելքի երկրների հետ: Նորհրդային պատմագիտության մեջ այն կարծիքն է հայտնվել, որ զբաղյալ հետո անգլիացիների հիմնական նպատակն էր բնօրյային առևտուրն ու ամրագնդել դիրքերը Անֆյան պետությունում: Անգլիացիներն այնքան մեծ նշանակություն էին տալիս այս անտորին, որ նույնիսկ Տյուրխս-արևելյան ուղու հայտնագործությունը համեմատում էին պորտուգալացիների կողմից դեպի Հնդկաստան տանող օվկիանոսային ուղու հայտնագործության հետ: Պարզ է, որ Վոլգ-Կասպյան ուղու շահագործմամբ շահագրգռված էին ոչ միայն անգլիացիները, այլև արևմտաօվրոպական մյուս երկրների առևտրականները: Պատճառն այն էր, որ XVI դարի երկրորդ կեսում իրանական շուկա թափանցելու ուղիները խիստ սահմանափակ էին, քանի որ Անտառյան մայրուղիները Վենետիկի և որիչ խապական հանրապետությունների մենաշնորհն էին, իսկ Հնդկական օվկիանոսում տեղ ու տրադան էին պորտուգալացիները: Հատկապես կարևոր է նկատել, որ Վոլգ-Կասպյան ուղին մեծ հնարավորություններ էր բնձնում իրանական մետաքսի առևտրի իրականացման համար: Մետաքսի արտադրության հիմնական կենտրոնները մտն էին Կասպից ծովին, և դրա արտահանությունը զգալիորեն ավելի հեշտ էր թվում իրազորելու այս ճանապարհով:

¹ Н. Г. Кукалова, Очерки по истории русско-иранских торговых отношений..., с. 27. Տե՛ս նաև՝ А. Я. Шаховский, Торговля Московской Руси с Персией..., с. 10—11.

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

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

Վաղ-կասպյան ուղով առաջին անևոր անկու մենաշնոր՝ ստացած անգլիական «Մոսկովյան» ընկերությունը հետոս գնացող ծրագրեր ուներ Անգլիացիները հույս ունին, որ իրանական պարսիկները անմիջականորեն իրենց ձեռք կընկնեն և այնուհետև կարտածվին մտացած եվրոպական երկրներ, առանց վասնզվելու թուրքերի կողմից և անկախ իտալական հանրապետություններից, Իտալիայից ու Պորտուգալիայից⁹: Այս ծրագրերն իրագործելու նպատակով կազմակերպվեցին մի բանի արշավախմբեր գլուխ Իրան, որոնց խնդիրն էր հետախուզել իրադրությունը, միաժամանակ նաև առևտրական պայմանագրեր կեցել Սեֆյան վարչակազմի հետ: 1562 թ. ընկերության գործակալ էին Քուին Ջեյկինսոնը այցելելը Երբվան և կարողացավ այնտեղի կուսակալ Աբգալով՝ խանից հրովարտակ օտանալ, համաձայն որի անգլիացիներին իրավունք էր սրվում ողաւ և անասճամանակով ժամանակով գանգել Երբվանում և առանց մաքատուրբերի վճարման անգլիական ազդեանքներ ներմուծել ու վաճաճել: Ինչպես նկատել է Յ. Լֆինդեյին, այս մենաշնորհները շատ նման էին կապիտալի նախնական կուսակման ժամանակաշրջանի եվրոպական պետությունների սոցիալ-տնտեսական հետամնաց արևելյան երկրներում ստացած կապիտալիզացիաներին¹⁰: Սակայն Քաճմասոյ 1-ի մաս Ջեյկինսոնը ոչ միայն հաջողության չունեցավ, այլև մեծ զոժվարությունների կողմ կարողացավ վերադառնալ Երբվան՝ Սրա պատճառը, հովանաբար, այս ժամանակամիջոցում Ղազվինում գանձող թուրքական զեպպանի այն հայտարարությունն էր, որ Կովկասի և Ռուսաստանի վրայով առևտրական ուղու հարկումը Քուրբան կհամարի թշնամական բայլ իր նկատմամբ¹¹: Հաջող ստանում ընկերության ներկայացուցիչներ Քաճա Օլիկը, Ջորջ Բեննը և Բիչարդ Չինին Սեֆյան տերություն այցելելիցն արդեն Աբգալով՝ խանից ստացած արտոնագրով, որ նրանց էր հանձնել Ջեյկինսոնը¹², Երբոր արտոնագրի մատփողությունից հետո, որը կայացավ 1565—1567 թթ., անգլիացիներն արդեն ծրագրեր էին կազմում իրանական հում մետաք-

նի առևտուրն իրենց ձեռքը վերցնելու ուղղությամբ: Ինչպես գրում էր այս արշավախմբի ղեկավար Արթուր Էդվարդը. «Եվ, ընայած անցյալում, չակտակ մեծ ներդրություններ և ճամփորդությունների ունակ էին կարողացել իրենց ցանկացած արտոնագրերը ստանալ շահից, հիմա ես գտաւ եմ (ասածս օգնությամբ) կարելի պետ է լինի ստանալ թուրք ձեռք բերելով, ընկերությունը մեծ օգուտներ կստանա և մեծ ներգառություն կլինի նրանց համար, ովքեր պիտի այտուել մնան: ընայած միշտ այժմ գործերը վատ են գնում, ինչպես դա լինում է նաև ուրիշ երկրներում: Սակայն ես չեմ կասկածում, որ եթե այս արտոնությունները ստացվեն, մենք անվրդով է հանգիստ կլինենք և թիշ ժամանակից պիտի վերածվենք թե հում մետաքի, և թե դրածում մետաքի առևտրի, ինչպես նաև ամեն տեսակ համեմունքներ ու դեղորայքի և անգլիական ուրիշ ապրանքների մեծ ընկերություններ¹³: Էդվարդը նույն կերպ Անգլիայից Իրան ներմուծվելու արդարներից ըստել էր կազմել, կոչվել նաև որանց գնելը: Այդ ինչում՝ անգլիական կապիտալիզացիան, սրմիճ, պղնձև ամանեղեն, նուրբ կարմիր կերպաս, պղինձ: Միաժամանակ ես նշել էր նաև այն ապրանքները, որոնք ընկերությունը պետ է արտահանի Իրանից՝ հում մետաք, պղպեղ, կոճապղպեղ, մշկընկույղ, թնձուր, պաղպեղ, բրինձ, գիտար, մեխակ և գեղձ (փայտ) ազեղի համար¹⁴:

1567 թ. հունիսի 29-ին շահ Քաճմասոյ 1-ը հրովարտակ շնորհեց անգլիացիներին, որտեղ մանրամասն նկարագրված էին այն արտոնությունները, որոնք ստանում էր ընկերությունը Սեֆյան Իրանում առևտուր անելու համար¹⁵: Այս արտոնությունները անգլիացիներին մեծ կարգավորություններ էին ընձևում առևտուր Իրանի հետ ընդլայնելու կամար, Բալական է միայն նշել, որ նրանք ազատվում էին ամեն տեսակի մաքսային գանձումներից և հնարավորություն էին ստանում առևտուր անել Սեֆյան պետության ողջ տարածքում¹⁶:

1568 թ. հուլիսին դուրս գալով Ֆորոսպոլից, անգլիացիները լորբորդ անգամ մտան սեֆյան տերության ասմանները և սկսեցին բերել

⁹ T. S. Willan, The Early History..., p. 152. Տե՛ս նաև՝ Я. Я. Строев, Три путешествия, с. 9.

¹⁰ О. Эфендиев, Азербайджанское государство Сефевидов..., с. 247.

¹¹ أحمد تاج بخش 'ایران ... ص 181.

¹² H. Inalcik, The Ottoman Economic Mind, p. 212. Տե՛ս նաև՝ Լ. Հակոբյան, Եվրոպացիները, հ. Ա, էջ 379—389.

¹³ Английские путешественники..., с. 211.

¹⁴ Հովհ. Հակոբյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, Կրան, 1932, էջ 399, տե՛ս նաև՝ Английские путешественники..., с. 226.

¹⁵ Հովհ. Հակոբյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, էջ 405—406, տե՛ս նաև՝ Английские путешественники..., с. 226.

¹⁶ Հովհ. Հակոբյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, էջ 410, տե՛ս նաև՝ Английские путешественники..., с. 228.

¹⁷ Английские путешественники..., с. 234.

1-ին հասան Շամախի Այս արշավախմբի ղեկավարը կրկին Արթուր էզվարդյան էր, որին ընկերակցում էին Զոն Սպարկը, Լուսինես Չեփ-մենը, Քրիստոֆեր Ֆոուսելը և Ռիչարդ Փինչլը¹⁵: Հետաքրքիր է, թե ինչ ապավորություն էին ստացել նրանք Իրանի ներքին շուկայից: Ինչպես հայտնում է Լուսինես Չեփմենը, Շամախիում շուկան այնքան լավ էր ապահովված ամեն տեսակի ապրանքներով, որ նրանք չկարողացան վաճառել իրենց կտորեղենը: Նույն վիճակն էր նաև Քավրիզում, որտեղ հայ վաճառականները և տեղի բնակիչները Հայնպից և Վենետիկից մեծ բանակությունը անզիջական կտորեղեն էին ներմուծում¹⁶: Այնուամենայնիվ, շնայած այս զգվարություններին, արդեն 1568 թ. օգոստոսին և սեպտեմբերին ընկերություն Անգլիա ուղարկած ապրանքների մեծ մասը իրանական ծաղում ունեին¹⁷:

Այսպիսով, անզիջական «Ռուսական» ընկերությունը, հենվելով Իվան Անգլից ստացած 1555, 1564 և 1567 թթ. մենաշնորհների վրա, ձգտում էր ընդլայնել առևտուր ոչ միայն Ռուսաստանի, այլև, նրա վրայով, Անֆյան տերության հետ:

1569 թ. կալաթավ ընկերության հիմնդիրը արշավը Իրան, որի ղեկավարներն էին Քամա Քանիսթերը և Զեֆրի Գակետը, որոնց ընկերակցում էին ևս 12 առևտրականներ: Արշավախումբը մեծ զգվարությունը հասավ Աստրախան, ճանապարհի հարձակման ենթարկվելով թաթարների կողմից¹⁸: Աստրախանից նրանք մեկնեցին Արզրի, որտեղ հիվանդության պատճառով մնաց արշավախմբի ղեկավարներից մեկը՝ Գակետը: Իսկ Քանիսթերը մեկնեց Ղազվին, որտեղ Քամասպ 1-ից նոր մենաշնորհներ ստացավ ընկերության համար: Շահն ինքը զենք 200 կտոր անզիջական կտորեղեն¹⁹: Նոր մենաշնորհների թվում կային մի քանի կարևոր կետեր, ինչպես օրինակ այն, որ բոլոր պարտքերը պետք է ժամանակին վճարվեին ընկերությանը և շահի օրդին՝ Հեյշար Միրզան պետք է հետևեր դրան: Ընկերությունը ապրանքները առաջինը զենկու իրավունքը վերապահվում էր շահին, և դրանց հա-

մար նա պարտավորվում էր վճարել շուկայական գներով և կանխիկ²⁰: Չնայած ստացած մենաշնորհներին, անզիջակների վիճակը Իրանում ծանր էր: Մրցակցությունը հայ և արևելյան ուրիշ առևտրականների հետ անշափ զզվարացնում էր նրանց գործունեությունը: Բանիսթերը գրում էր, որ Հայնպի հետ առևտուր անող հայ առևտրականները անզիջական կտորեղեն են ներմուծում Իրան և արտահանում են այնպիսի քանակությամբ մետաքս, որ, իր խոսքերով՝ սրբական է ամբողջ Իսապիլայի համար²¹: Այս արշավախմբի զգվարություններն ավելի շատացան Չեփմենի, Քանիսթերի և երբ այլ անզիջակ առևտրականների մահից հետո, քանի որ նրանց ապրանքները բունագրավիճեցին, և միայն շահի միջնորդության շնորհիվ Գակետը դրանք ետ ստացավ²²: Նա նաև մեծ քանակությամբ մետաքս ու որոշ համեմունքներ գնեց Քաշանում և 1573 թ. մայիսի 8-ին շարժվեց ղեկավ Աստրախան²³: Այս արշավը, որ տեղի ունեցավ 1569—1573 թթ. ամենից ավելի լավ կազմակերպված ու երկարատև էր, սակայն ստացված արդյունքը չավեց, քանի որ Կասպից ծով դուրս գալուց 20 օր հետո նավը հարձակման ենթարկվեց և թալանվեց կաղակերի կողմից²⁴: Անզիջակների կարծիքով, այս ճանապարհորդությունը կարող էր ամենակատարարը լինել, սակայն այն ավարտվեց միայն 30—40.000 Ֆունտ ստեյնիցի ապրանքի կորուստով²⁵: Վերադարձից հետո Գակետը մանրամասն հաշվառություն գրեց համաօրոգության մասին, որտեղ նա շեշտում էր ճանապարհի երկարությունն ու զգվարությունները, ինչպես նաև Շիրվանում որևէ լավ նավահանգուստի բացակայությունը: Ըստ Գակետի, միայն Աստրախանից Ցարսուզվի հասնելու համար պահանջվում էր 9—10 շաբաթ, և Աստրախանի ու Կարանի արանքում նավերն անընդհատ ենթակա էին հարձակումների թաթարների կողմից²⁶:

Այնուամենայնիվ, ընկերությունը ևս մեկ արշավախումբ կազմակերպեց, կրկին Արթուր էզվարդյանի ղեկավարությամբ, որին ընկերակցում էին Ուիլյամ Քերնբուրը, Մեթյու Քելլոն և Պիտեր Գարրադը, որոնք եզրափակեց թաղուհու նամակը պետք է հասցնեին նոր շահին՝ Մուհամ-

¹⁵ Հովե, Հակոբյան, Ուղեորություններ, հ. Ա, էջ 414: Տե՛ս նաև՝ Англицкие путешествия..., с. 239.

¹⁶ Հովե, Հակոբյան, Ուղեորություններ, հ. Ա, էջ 414—415: Տե՛ս նաև՝ Англицкие путешествия..., с. 240.

¹⁷ T. S. Willan, The Early History..., p. 82.

¹⁸ Англицкие путешествия..., с. 250.

¹⁹ T. S. Willan, The Early History..., p. 15.

¹⁵ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 145—146:

¹⁶ Նույն տեղում, էջ 146:

¹⁷ Англицкие путешествия..., с. 252.

¹⁸ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 253:

¹⁹ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 253—254:

²⁰ T. S. Willan, The Early History..., p. 147.

²¹ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 147—148:

ժայ ևսուղարներին²⁵։ Արշավախումբը Ասորական հասավ 1579 թ. հոկտեմբերի 16-ին, որտեղ Ասորական զինամասը առեւտրային վաճառի Շեխպինը նրանց տեղեկացրեց Քուրբական գործերի առաջադասման մասին²⁶։ Չնայած մեծ զվարթություններին և էջվարդսի մահվանը, անզիպցիները որոշ առևտուր արեցին Գերբեղում, այդ թվում դեռեցին 48 հակ մետաքս և 1580 թ. նոյեմբերին հասան Վոլգայի գետաբերանին, որտեղ նրանց նաև մնաց ստույգների մեջ²⁷։

Սա անզիպական «նուսական» ընկերության վերջին պարսկական արշավախումբն էր։ Սրանով ավարտվում էին ընկերության փորձերը՝ հրահանում առևտրական կապեր հաստատելու ուղղությամբ։ Հայանցիկ անզրադանալով այս խնդրին, Ա. Հովհաննիսյանը, հղելով Ն. Մմիսնովի հնացած ուսումնասիրությունը, գրում է, թե «Ստուկոյան ընկերությունը որոշ հաջողություններ ունեցավ²⁸, ինչն, իհարկե, չափազանցություն է, իբև չասենք, որ իրերությանը չի համապատասխանում։ Բ. Ահմեդովը, որը բննարկել է «նուսական» ընկերության գործունեությունը Անգլիան պետությունում, նրա անհաջողությունները բացատրում է մի քանի պատճառներով։ Գրանց թվում նշելով Վոլգ-Կասպյան և հյուսիս-արևելյան աղիների նրկարությունը, համայնակի նավարկությունները, ավազակների հարձակումները, ընկերության գործակալների շարաշահումները, մեծ ծախսերը, թուրք-իրանական պատերազմները, անզիպցիների հաջողությունները հարավ-արևելյան ուղղությամբ, այդ թվում «Սևանայան» ընկերության հիմնումը, այլ նրկերի անևտրականների մրցակցությունը և վերջապես «Անգլիայի գաղութային էքսպանսիայի դադարեցման գործում վճռական դեր խաղաց կենտրոնացված առևտրական պետության զիրարոչումը։ Անգլիացիների անևտրին հովանավորելով, Ռուսաստանը հետապնդում էր իր նպատակները Մի կողմից, գրկված լինելով Քալթիկ ծով էջից, Ռուսաստանը կարող էր կապ պահպանել եվրոպական երկրների հետ միայն հյուսիսային ծովային ուղիով, մյուս կողմից, ինչը հասակապես կարելու է, Ռուսաստանը ձգտում էր հանձնին Անգլիայի դաշնակից գտնել Քալթիկ ծով զուրս գալու պայքարում²⁹։ Այս հարցին անդրադարձած Օ. Էֆենդիևը գտնում է,

որ այս մեկնարանությունը կարիք ունի վերապահումների, քանի որ Անգլիան պետությունն ինքը, հարկ եղած դեպքում, կարող էր դիմադրակի անզիպական անևտրական էքսպանսիային³⁰։ Թվում է, որ Բ. Ահմեդովի մեկնարանությունը խիստպես ճիշտ չէ, մանավանդ, որ անզիպցիների անևտրի դադարեցումը բացատրելով առևտրական պետության զիրարոչումը, նա այնուհետև գրում է, որ Ռուսաստանը ձգտում էր ի դեմս Անգլիայի դաշնակից գտնել։

Անշուշտ վերը նշված բոլոր պատճառներն էլ նշանակություն ունեցան Իրանի հետ «նուսական» ընկերության անևտրի դադարեցման գործում։ Սակայն դրանցից վճռականը առևտրական պետության զիրարոչումը չէր։ Անզիպցիներն իրենց գործունեությունն այս ուղղությամբ դադարեցրին 1581 թ., մինչդեռ դրանից հետո 1586 թ. առևտրական պետությունը կրկին թույլ տվեց նրանց անևտուր անելու իր ստարածի վրայով Իրանի հետ³¹, սակայն XVI դարում այնև նոր փորձեր չարվեցին։ Իրականում այս անևտրի դադարեցման հիմնական պատճառներից մեկը դրա անշահավետությունն էր։ Բարձր միայն այն չէր, որ անզիպցիները ստիպված էին մրցակցության մեջ մտնել հայ և ուրիշ անևտրականների հետ, որոնք անհամեմատ ավելի լավ էին ծանոթ Իրանի, և քնդհանրապես նրկերի, ներքին շուկայի ներություններին նախկինում այն միտքն է հայտնվել, որ «նուսական» ընկերության անևտուրը Իրանում սկզբնական շրջանում 300—400 % զուրս էր բերում և շատ շահավառ էր 70-ական թվականներին³²։ Սակայն, ինչպես ցույց են տալիս ավելի ժամանակակից և ճիշտ հաշվումները, իրականում անզիպցիների զուրսը իրականում անևտրից չէր անցնում 6 %-ից, որն, իհարկե, չափազանց անհետևկարային էր ընկերության համար³³։ Բացի այդ, ինչպես նշում է Թ. Վիլյանը, 1581 թ. անզիպական կեսնայան ընկերության հիմնումը բաց արեց անհամեմատ ավելի ուղիղ ճանապարհ՝ այն ապրանքների համար, որոնք «նուսական» ընկերությունը զմբարթությամբ բերում էր Կասպից ծովի, Ռուսաստանի և Հյուսիսային

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, Գրկաներ... գիրք երկրորդ, էջ 435—436.

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

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

³¹ I. Lubimov, 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, նույն գիրքը, էջ 152.

³² W. R. Scott, The Constitution and Finance... vol. 1, pp. 69—70, vol. II, pp. 46—47.

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

Հովանդանի վրայով³⁴, Իսկ Ս. Սիրայիճն այն միտքն է առաջ բաշում, որ Լեւոնայան ընկերությունը, օգտվելով հայ վաճառականների միջնորդությունից, շատ ավելի ամօր Հիմբեր ուներ Իրանում իր պարանքներն իրացնելու համար, քան «Ռուսական» ընկերությունը³⁵: Հետաքրքիր է նկատել, որ 1581 թ. Լեւոնայան ընկերության հիմնման և «Ռուսական» ընկերության իրանական անտորքի հրամարվելու տարին է:

XVI դարի երկրորդ կեսում Վոլգ-Կասպյան ուղով Սեֆյան Իրանի հետ անարթական կապեր հաստատելու փորձեր էին անում նաև այլ պետություններ: Այդ հարցում հուսմանի կը շահագրգռվածությունն էր արտահայտում Հուսի պապը³⁶: Սակայն այս փորձերից ոչ մեկը հաջողություն չունեցավ:

Սկսած XVII դարից եվրոպական պետությունները, այդ թվում Անգլիան, Նորանգլիան, Ֆրանսիան, Եվզիան, Լեհաստանը, Գանիան, Իրանդեհերբուրգը, Նոլդեմբիան և այլք նոր բայլեր են ձեռնարկում այս ուղղությունը: Սակայն ռուսական պետությունը ամենևին շահագրգռված չէր, որպեսզի իր տարածքով եվրոպական երկրները կապ հաստատեն Իրանի հետ, քանի որ անտեսապես ավելի ուժեղ եվրոպական կապիտալը կարող էր վնաս հասցնել իր շահերին: Այդ պատճառով էլ եվրոպական պետությունների բոլոր փորձերը այս ուղղությամբ հանդիպում էին ուսու անտարականների և պետության դիմադրությանը³⁷: Բացառություն էր կազմում միայն 1634 թ. Նոլդեմբիային տրված տարանցիկ անտարի իրավունքը, ինչը բացառություն է նրանով, որ վերջինս չէր կարող սպառնալ ռուսական պետության տնտեսական շահերին³⁸, Բացի այդ, կնքված պայմանագրերը լրջորեն սահմանափակում էր հուսիսային անտարականների հեարավորությունները Իրանի հետ անաւարում³⁹: 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 անտարականներ իրենք էին ձգտում սերտ ան-

տրական կապեր հաստատել Իրանի հետ, լավ հասկանալով, որ կարող են մեծ շահ ստանալ, միջնորդելով տարանցիկ անտարի: Գեոեւ 1588 թ. ռուսական պետությունը դիվանագիտական հարաբերություններ էր հաստատել Սեֆյան պետության հետ⁴¹, և ձգտում էր ամրապնդել քաղաքական և տնտեսական կապերը վերջինիս հետ: Ինչպես նկատել է Ծ. Զևախերը. «Դիվանագիտական հարաբերությունների գլխավոր նպատակն էր ռուս-պարսկական անտարի ցածկցումը և ամրացումը, որը այնքան շահավետ էր երկու կողմերի համար⁴²: Ռուս-իրանական հարաբերությունների զարգացմանը մեծ շահով նպաստում էր նաև այն հանգամանքը, որ երկու պետություններն էլ թշնամական հարաբերությունների մեջ էին օտմանյան Քուրբխայի հետ և ձգտում էին դաշնակից գտնել, դիմադրավելու վերջինիս ագրեսիվ քաղաքականությանը:

Այսպիսով, քնդհուպ մինչև XVII դարի 70-ական թթ. մոսկովյան կառավարությունը, ելնելով ռուս անտարականների շահերից, եռանդուն կերպով դիմադրում էր օտար անտարականների բոլոր փորձերին՝ ռուսական տրանզիտով Իրանի հետ կապ հաստատելու ուղղությամբ⁴³: Սակայն այլ էր ռուսական պետության վերաբերմունքը նոր Զուլայի հայ անտարականների նկատմամբ: Նկատի ունենալով այն հանգամանքը, որ հայ անտարականների ձեռքում էր գտնվում մետաքսի անտուրը, ցարական կառավարությունը հույս ուներ նրանց տրանզիտի իրավունքը ընձեռնելով Ռուսաստանի կողքը շեղել հում մետաքսի ամբողջ անտուրը, որը մեծ էկամոտ կերերը գանձարանին⁴⁴: Բացի այդ, մոսկովյան կառավարությունը հույս ուներ, որ հովանավորելով իրանական անտարիներ, դրա միջոցով դաշնակից կգտնի թուրքերի դեմ, հանձնի Սեֆյան Իրանին⁴⁵: Ոչ պակաս նշանակություն ուներ նաև այն հանգամանքը, որ նոր Զուլայի հայ անտարականները որևէ քաղաքական կամ տնտեսական վտանգ չէին կարող ներկայացնել ռուսական պետության համար:

1667 և 1673 թթ. մոսկովյան կառավարության և նոր Զուլայի համայնքի ներկայացուցիչների միջկնքվեցին անտարական պայմանագրեր, որոնց համաձայն շուղայեցիները պարտավորվում էին իրանական ապրանքների, մասնավորապես հում մետաքսի ամբողջ անտուրը ի-

³⁴ Տե՛ս նույն աղբյուր, էջ 154:

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

³⁶ A Chronicle of the Carmelits., vol. 1, p. 27.

³⁷ E. C. Зевакин, Персидский вопрос..., с. 132.

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

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

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

⁴¹ П. П. Бухед, История вассальства..., с. 52.

⁴² E. C. Зевакин, Персидский вопрос..., с. 158.

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

⁴⁴ Տե՛ս նույն աղբյուր:

⁴⁵ E. C. Зевакин, Персидский вопрос..., с. 158.

րականացնել Վոլդ-Կասպյան ուղիով⁴⁶։ Այս պայմանագրերի կերման և նրանց հետևանքներն վրա ծավալված անտեր ուսումնասիրության ուղղությամբ խորհրդային պատմագիտության մեջ բանականին մեծ թվով ուսումնասիրությունների կան⁴⁷, սակայն շատ հարցեր դեռևս մնում են լուսարձակված։ Մասնավորապես, մինչև վերջին ժամանակներս տիրապետող էր այն տեսակետը, որ բանակցությունների մասնակից Ստեփան Ռամազանյանին և Գրիգոր Լուսինովը ներկայացնում էին Նոր Զուղայի պայպես կոչված «Հայկական անտերական ընկերություն»։ Դրա համար կան բավարար բանակցության փաստեր։ Օրինակ, 1667 թ. պայմանագրում բազմիցս կրկնվում է «Հայկական ընկերություն» հասկացումը⁴⁸։ Սակայն, ինչպես նշում է այս հարցին հանդատանորեն անդրադարձած Ե. Խաչիկյանը, պարզ չէ, թե ով էր իրավասություն տվել Ստեփան Ռամազանյանին և Գրիգոր Լուսինովին, կամ ում էին նրանք ներկայացնում բանակցությունների ընթացքում⁴⁹։ Իրականում, ինչպես նկատել է Ե. Խաչիկյանը, նրանք ներկայացնում էին ոչ թե մի ինչ-որ անտերական ընկերություն, այլ հայկական Նոր Զուղա բազարի ինքնավար մարմինները⁵⁰, ինչն ապացուցվում է 1672 թ. ցար Ալեքսնյ Միխայլովիչին ուղարկված Նորջուղայից 23 վճռատակներին նամակով, որ ցարին հանձնեց Գրիգոր Լուսինովը նամակում բացատրվում է, թե ինչու հայ անտերականները չեն կատարում 1667 թ. պայմանագրով նախատեսված պարտավորությունները, այսինքն՝ հում մետաքսի անտերը չեն շրջում դեպի Վոլդ-Կասպյան ուղին։ Այն է՝ Ստեփան Ռամազանյանի ապստամբությունը և որպես զրա հետևանք՝ ճանապարհի փակեցվածությունը։ Դրա հետ միասին փաստաթղթում պարզորոշ գրված է, որ Գրիգոր Լուսինովը Ռուսաստան է ուղարկվում Նոր Զուղայի հայկական ինքնավար մարմինների կողմից⁵¹։ Նամակը ստորագրել էին Նոր Զուղայի 23 անվանի բազարացիների, բազարի քայանթար Աստվածատար Միրոնենցի գլխավորությունով⁵²։ Մանրամասներին ընծարկելու և պարզելով փաստաթուղթը ստորագրած անձանց ուժ լինելը, Ե. Խաչիկյանը գրում է. «Նայսիտով, միանգամայն պարզ և անհերքելի է դասնում

այն փաստը, որ Գրիգոր Լուսինովի (Լուսինենցի) իրավասությունը, որն ուղարկված էր Նոր Զուղայի համայնքի անունից Ռուսական պետական օրգաններին հետ բանակցելու նպատակով, բացի քայանթարից և Ռուսաբաշուց, հաստատել էին բազարի 20 թաղամասերի կամ տասնյակների ավագները⁵³։ Հարց է առաջանում, թե ինչպես պետ է Նոր Զուղայի հայ համայնքը պարտագրեր իր վաճառականությունը հրաժարվել փորձարկական ավանդական ուղիներից, ինչպես նաև արգելել օտար անտերականների մուտքը Իրան։ Այս հարցին պատասխանելու համար Ե. Խաչիկյանը հենվում է Ֆ. Էնգելսի՝ վենետիկյան և ձեներկյան անտերական ընկերությունների մասին արտահայտած մտքի վրա. «Նրանք պաշտպանված էին մրցակիցներից ու կլիենտներից, վաճառում էին փոխադարձ համաձայնությունը սահմանված դեներով... Այդ նրան, ով ավելի էման կվաճառի կամ ավելի թանկ կգնի պայմանավորված դեներից։ Բոլորով, որին նա ենթարկվում էր, այն ժամանակվա պայմաններում նշանակում էր անխուսափելի սեանկացում, չիտուելով արդեն մեզավորի վրա ընկերության գրած ուղղակի սուղանքների մասին»⁵⁴։

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

Հայ անտերականների, ինչպես և ամեն մի անտերականի կամ անտերական ընկերության համար առաջնահերթ խնդիրը անտերի շահավետությունն ապահովելն էր։ Գրիգոր Լուսինենցը 1673 թ. բանակցությունների ընթացքում շնչում էր, որ պայմանագրեր կարող է իրականացվել միայն այն դեպքում, եթե այն գնատ շրերի հայ անտերականներից⁵⁶։ Իսկ երբ Պետրոս I-ի դեսպան Ա. Վոլինսկին 1717 թ. էթեմալ ուղղվել Ֆոֆոս Ալի Խան Դաղստանիի առջև հարց էր բարձրացրած, թե ինչու հայ անտերականները չեն կատարում իրենց պարտավո-

46 Армяно-русские отношения в XVII веке, сс. 44, 46, 110—113.
 47 Տե՛ս Վ. Պետրովյանի, Ա. Ռեյսկայի, Ա. Հովանյանի, Վ. Բալբախյանի, Ե. Խաչիկյանի, Ե. Կոպանովի, Ե. Պետրովի և ուրիշ աշխատությունները։
 48 Армяно-русские отношения в XVII веке, сс. 56, 58.
 49 Ե. Լ. Խաչիկյան, *Եջ. աշխ.*, էջ 23—24.
 50 *Նույն աղբյուր*, էջ 32—33.
 51 Армяно-русские отношения в XVII веке, сс. 90—91.
 52 *Նույն աղբյուր*։

53 Ե. Լ. Խաչիկյան, *Եջ. աշխ.*, էջ 27—28, 44, 48.
 54 Ֆ. Էնգելս, *Կրպուսներ Կապիտալիս Կարգը Մարտ, սկզբնապես*, 3, III, *Տես* 11, էջ 441.
 55 Ե. Լ. Խաչիկյան, *Եջ. աշխ.*, էջ 48.
 56 Армяно-русские отношения в XVII веке, с. 114.

բախտանքը, վերջինս պատահանում է, որ նրանց ստիպել ու մի հերպ ճնարավոր չէ, իսկ հիմն նրանք իրենք տեսնեն, որ ալդտեղ շահ կա, ապա առանց հարկադրանքի էլ կարող են անտարն ուղղել դեպի Ռուսաստանը⁵⁷:

Բացառված չէ նաև, որ Գրեգոր Լուսինկեցի համար ստացանհերթ խնդիրը անտարը չէր, այլ քաղաքական գործունեությունը: Ինչպես նկատել է Վ. Քալուրդյանը, հաճախ հայ գործիչներ փորձում էին Քուրբիայի դեմ Իրանի և եվրոպական երկրների քաղաքական զաշխիք ստեղծել, այդ առիթով շունեկալով շահի համապատասխան լիազորությունը⁵⁸: Համեմայն դեպ պարզ է, որ Գ. Լուսինկեցը ակտիվ քաղաքական գործունեություն է վարելու երկրորդ անգամ զուով Մոսկով 1671 թ. նա հայտնում է, որ անտարական հարցերից բացի, ինքը, որպես քրիստոնյա, ունի նաև զաղտնի անլիր և հրամարվում է զբաղոր ճաղաղելի այն, պատճառարանելով, որ դա կարող է հայտնի դառնալ շահին⁵⁹: Այս կապակցությամբ Ա. Հովհաննիսյանը գրում է. «Ակիներն է, որ Լուսինկեցի «քրիստոնեական» շահախնորությունները Ռուսաստանում կրում էին քաղաքական բնույթի և պիտի զաղտնի մնային շահից»⁶⁰, Հայտնի է, որ նոր Ջուզայի հայ խոչանկերը ակտիվ քաղաքական գործունեություն էին վարում, երբևէ նույնիսկ զրամական խոչոր դամարներ հատկացնելով վենեթիկին՝ Քուրբիայի դեմ պատերազմական գործըղախություններ վարելու համար⁶¹:

Վերադառնալով 1667 և 1673 թթ. անտարական պայմանագրերին և դրանց իրագործմանը, պետք է նշել, որ արտահայտվել են բազմապիսի իրարաներձ տեսակետներ: Ենթադրյալս պարզ է, որ ակպիսի կառվորներ, ինչպես «1680—1690 թվականներին Ատարախան—Մոսկովա—Նովոգորոդ ուղին զարձակ հայ անտարականների ամենաբարեկամապարհը Արևմտյան եվրոպայի հետ կապվելու համար» և «Քուրբիայի վրայով... ջուզայեցի հայ վաճառականներից քչերն էին զնում եվրոպացի»⁶² կամ «Անտարը Վուդ-Կասպյան ուղիով դառնում էր այն

աստիճան շահավեա, իսկ ամենալավագոր՝ խոստովանից (բանի որ այդ ուղին սանում էր նաև Լեզկաստան), որ այդ անտարի զարգացման շնորհիվ կտուկ (ընդգծումը մերն է—Վ. Փ.) պակեսց հում մետաքսի տարածցիկ անտարը Քուրբիայի վրայով (Ջմյունիա—Մուամբուլ—Հալեոյ)⁶³ իրականությունը չեն համապատասխանում:

Ռուս-իրանական անտարական հարաբերությունների ճանաչված մասնադեա ն. Կուկանովան գտնում է, որ XVII դարի վերջին երբ ստանալանում ճամանգական անտարական ուղիները Իրանից Արևմուտյան եվրոպա դիւում էին իրենց տեղը Ռուսաստանի վրայով երբ ճանապարհին, որը հարմար էր ճանաչվում ոչ միայն այն պատճառով, որ համեմատարար կարճ էր, այլև համեմատարար ապահով⁶⁴:

Այլ կարծիք է ն. Զևակինը, որը գրում է. «Ռուս-պարսկական անտարը XVII դարում ավելի աննշան էր, քան Պարսկականի անտարը Քուրբիայի, Լեզկաստանի և Եվրոպայի հետ: Դա հաստատվում է Պարսկաստանը Քուրբիայի, Լեզկաստանի և այլ երկրների հետ կապող յաղմաթիվ անտարական ճանապարհների տեղալույսյամբ, ինչպես նաև այն հանգամանքով, որ եվրոպացի ճանապարհորդները իրենց նկարագրություններում հիմնական ուշադրությունը նվիրում են եվրոպայի, Քուրբիայի և Լեզկաստանի հետ անտարին: Մոսկովյան հյուրերը (ГОСТИ) և անտարական մարզիկ իրենց պայտմություններում» (СКАСКИ) նույնպես հաստատում են, որ պարսկական մետաքսի զլխավոր մարքարտահանվում էր Քուրբիայի վրայով՝ ժովով⁶⁵:

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

58 H. Г. Агуханова, Очерки по истории... с. 88, Ջարմանի է, թև ինն է զորոյն ն. Կուկանովային հայտարարելու, թև Վուդ-Կասպյան ուղին ավելի կարճ էր, քան ամենապարսկ ուղիները: Երկ ամենապարսկական ճանապարհներով Իրանից եվրոպա հասնելու համար պահանջվում էր ժաա երեք ամիս, ապա Մոսկովս հասնելու համար հարկավոր էր չորս-հինգ ամիս: Տե՛ս Ա. Հովհաննիսյան, Իրգաղի... գիրք երկրորդ, էջ 440—441: Մրանից բացի, երկ արևելյան պարսիկները ճեաուրյամբ զնոր էին գտնում նաև արևելյան Մեջրիդիական քաղաքներում, ապա կույնը չի կարելի սակ Ռուսաստանի մասին, որտեղ միշտ չէ, որ ճարավոր էր լինում իրանց հենց նույն մետաքսը: Տե՛ս Արմինո-րուսկե օրնախան և XVII րեա, с. 125, 152—153, 157, Իսկ ինչ վերաբերում է Ռուսաստանի ճանապարհների ապահովմանը, ապա XVII դարում Իրանը ամենէլև ավելի ապավով էին, քան ամենապարսկ անտարական ուղիները, ինչին մեկը դեա ավի՞ր կրենեաներ սեղադրուողալու:

59 E. С. Зевакин, Персидский вопрос..., с. 157.

57 B. П. Лисцов, Персидский поход Петра I, с. 57. Տե՛ս նաև՝ П. П. Бунин, Посольство Артемия Волынского..., с. 124.

58 Վ. Քալուրդյան, Իրախանյանի ժամանցությունը հաղաթուրական զաշխիք անդեղու փոխներում, «Երարեր հաա դրա», Երևան, 1984, № 9, էջ 57.

59 Армино-русские отношения в XVII веке, с. 77—79.

60 Ա. Հովհաննիսյան, Իրգաղի... գիրք երկրորդ, էջ 482.

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

62 Վ. Քուրբայան, Հայ-ուսական հարաբերությունների պատմությունը, 2002 թ. «Տեղեկագիր», 1992, № 7, էջ 78:

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

Ա. Հովհաննիսյանը այս հարցի կապակցությամբ գրում է. «Ենչպես 1667 թ. պայմանագրից առաջ, այնպես և դրանից հետո Իրանը մանկաշար տարեկան մի քանի հարյուր փութ, իսկ բացարձակ զեպրեբում մի քանի հազար փութ հում մետաքս էր արտահանում Ռուսաստանի ճանապարհներով, մինչդեռ Քուրբիայի վրայով նա արտահանում էր տարեկան մի քանի տասնյակ հազար փութ: Իրանահայ առևտրական ընկերությունը մասնակցող խոջաները շուկա չէ, որ սրտում էին Մոսկովյան պետության մեջ, այլ տրանզիտի ձեռնառու ճանապարհ: Չնայած նրան, որ ռուս-իրանական առևտրական հարաբերությունները XVII դարի վերջին տասնամյակներում զգալիորեն աշխուժացել էին, այնուամենայնիվ այդ դարի ընթացքում ռուսական արանդորտը Լիսվադսիկ նշանակություն չուսում շտացավ Իրանահայ առևտրականների համար»⁶⁷:

Ա. Հովհաննիսյանի հաշվումները կարոտ են վերանայման Բաննայն է, որ Իրանից արտահանվող «մի քանի հարյուր հազար փութ մետաքս» արտահանությունը շվեդացիք անորոշ է և ոչինչ չի ստում: Եթե նույնիսկ ընդունենք միայն հարյուր հազար փութ մետաքս արտահանելու իրողությունը, ապա այն ոչ մի կերպ չի համապատասխանի Գրեյտր Լուսինիցի նշած 8.000 հակին, որը հավասար է 48.000 փթի: Իհարկե, Լուսինիցիի տվյալները թվում են փոքրացված, մասնավորը, հիմնականումսովոր 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 Քուրբիայ⁶⁸: Պարզ է, որ մետաքս արտահանվում էր նաև այլ վայրերից, օրինակ, Եռյն ժամանակներում Գանձակից հայ առևտրականների 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 պարզել, քի Սեֆյան Իրանի տարածքում արտադրվող այս քանակությամբ

մետաքսի որ մասն էր արտահանվում Վոլգ-Կասպյան առևտրական մայրուղով XVII դարի վերջերին: Տվյալ գնաբուն միակ աղբյուրը, որի վրա կարելի է հենվել ն. Կուկանովայի կողմից աղյուսակներն են, որոնք վերաբերում են 1673—1697 թթ. հայ առևտրականների այնպիսիությունների Ռուսաստան⁷⁰: Ստացվում է, որ նշված ժամանակաշրջանում հայ առևտրականները Ռուսաստան են ներմուծել և այնտեղից Եվրոպա 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 տվյալները, որպես չափանիշ ընդունելը 1676 թ. հայ առևտրականների ներմուծած մետաքսի քանակը, բանի որ այն ամենամեծն է տվյալ աղյուսակում՝ 51.966 կգ: Այդ գնաբուն 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 գերազանահանում Վոլգ-Կասպյան ուղու նշանակությունը Սեֆյան Իրանի արտաքին առևտրում: Վոլգ-Կասպյան մայրուղին իր գերը պետք է խազար ռուս-իրանական առևտրում սկսած XVIII դարի 30-ական թվականներին⁷¹:

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

71 А. Н. Юхт, Торговля России 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, «РЭ, 1982, № 2—3, էջ 224—239:

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

67 Ա. Հովհաննիսյան, Գրական... գիրք Իրերոց, էջ 448.

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

69 ՏՊՍ նույն տեղում, էջ 22.

ՍԵՅՅԱՆ ԻՐԱՆԻ ԱՐՏԱՔԻՆ ԱՌԵՎՏՈՒՐՆ ՈՒ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ
ԱՌԵՎՏՐԱԿԱՆ ՈՒՂԻՆԵՐԸ

1. ՀԱՍԻՉ-ԹԱՎՐԻՉ ԱՌԵՎՏՐԱԿԱՆ ՀԱՆՔԱՊԱՐԸ

Ինչպես արդեն նշվել է, մասնագիտական գրականության մեջ առաջիմ շկան Սեֆյան պետության առևտրական ճանապարհներին նվիրված հատուկ ուսումնասիրությունները Սակայն առանձին գիտնականները այս կամ այն առիթով անդրադարձել են առևտրական ճանապարհներին և առևտրական քարավաններին 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 աղբյուրությամբ, 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 եկան երկու նոր ուղիներ՝ մեկը Կասպից ծովից դեպի Իսֆահան, մյուսը՝ Պարսից ծոցից դեպի Նյուսիս¹, Կ. Կուսիան գրում է, որ Սեֆյան Իրանի կարևորագույն առևտրական կրակը Փավրիզ—Միան—Ջեհզան—Ղազվին—Սազլու—Ղում—Քաշան—Նաթանզ—Իսֆահան—Եփրազ—Հորմոզ (հետագայում Բենդեր—Արաս) ուղին էր²: Սակայն այստեղ անհրաժեշտ է պարզաբանել խոսքը Սեֆյան Իրանի արտաքին, թե ներքին առևտրի մասին և: Եթե խոսքը գնում է ներքին առևտրի վերաբերյալ, ապա այս տեսակետը, հավանաբար, ընդունելի է,

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 զրանց կարևորությունը պարզաբանելիս մեծ նշանակություն է ստանում այն հարցը, թե որտեղից էր սկիզբ առնում այս կամ այն ճանապարհը, և որ քաղաքը պետք է համարել նյախետ: Առանձին ուշագրություն այս խնդրի վրա չի դարձվել, սակայն հիմնականում երկու տեսակետ է հայտնվել: Առաջինը՝ որ նյախետ պետք է համարել Քավրիզը, երկրորդ՝ Իսֆահանը: Անշուշտ, անվերապահորեն պնդել, թե ճիշտ է առաջին կամ երկրորդ կարծիքը, սխալ կլիներ: Սակայն առաջին տեսակետն իրականությունը ավելի է համապատասխանում: Նախ, կասկածից դուրս է, որ XVI դարի ընթացքում Քավրիզը առաջնակարգ նշանակություն ուներ Սեֆյան պետության արտաքին առևտրի իրացման գործում: Ե՛տ Աբաս I-ի կողմից մայրաքաղաքը Իսֆահան տեղափոխելուց հետո աստիճանաբար սկսեց մեծանալ նաև վերջինիս դերը, սակայն Քավրիզը, որպես միջազգային տարանցիկ առևտրի մայրուղիների հանգուցակետ իր նշանակությունը չկորցրեց: Ինչպես արդարացիորեն նկատում է իրանցի պատմաբան Շաֆի Ջավադին, Քավրիզը գտնվում էր կարևորագույն քարավանային ուղիների հանգուցակետում³ և կապում էր Միջերկրականի նավահանգիստները Անդրդեղիկասի, Միջին Ասիայի, Հնդկաստանի և Չինաստանի հետ: Իլյանություն դարաշրջանում Քավրիզի ծաղկմանը մեծ շահով նպաստում էր այն իրողությունը, որ Քավրիզից դեպի Միջերկրականի և Սեծոլյան նավահանգիստները ձգվող առևտրական ուղիներն անցնում էին այն տարածքներով, որոնք, փաստորեն, անձեռնմխելի էին Հուլավյանների պետության հակառակորդներին՝ Ոսկի Հորդային իլյանությունների և Եգիպտոսի սուլթանների համար: Բացի սրանից, օտարերկրյա վաճառականներից իլյանները ընչին մտքատուրքեր էին գանձում և թույլ էին տալիս տեղափոխել ամեն տեսակ ապրանքներ ցանկացած ուղղությամբ⁴: Ինչպես արդեն նկատվել է, առևտրը ընդհանրապես Քավրիզի տնտեսության կարևորագույն ճյուղն էր: Այն իր զարգացման աստիճանով և նշանակությամբ ավելի մեծ դեր էր խաղում,

¹ В. Гурко-Кржжан, Краткая история Персии, М., 1925, с. 14.
² К. К. Куши, Города и городская жизнь Сефевидского Ирана, автореф. дисс. канд. наук, Тбилиси, 1967, с. 15.

³ شقيق جوادى، تميز في إيمامون، تميز، ص 135، 136.

⁴ Посл. Марко Пола, М., 1968, с. 51. Ինչ նաև՝ А. Lybber, The Ottoman Turks and the Routes of Oriental Trade.

քան արհեստագործական արտադրությունը: Քավրիզի, որպես միջազգային անտրիխ խոշորագույն կենտրոնի պատմության սկիզբը պետք է համարել XIII դարի վերջը: Սրա հիմնական պատճառը մոնղոլական նվաճումներն էին, որոնք Մերձավոր Արևելքի անտարակյան կենտրոնը Քաղզաղից տեղափոխեցին Քավրիզ: Արդեն Մարկո Պոլոն Քավրիզի նկարագրությունը տալիս այն համարում էր Առաջավոր Ասիայի խոշորագույն անտարակյան և արհեստագործական կենտրոնը, նշելով, որ. «Այստեղ օտարերկրյա ապրանքների ետևից դալիս են լատին վաճառականները»: Իսկ նրա հաջորդներից մեկը՝ Օդորիկե Պորզեննացին 1318—1319 թթ. Քավրիզի մասին գրում էր. «Այնտեղ այնպիսի անտարի կա, ինչպիսին աշխարհում ոչ մի տեղ չկա»:

Անհրաժեշտ է նշել նաև, որ Քավրիզը վաղ ժամանակներից հայ վաճառականության անտարակյան գործարքների իրացման խոշորագույն կենտրոններից էր: Ըստ որում, տեղի հայ վաճառականությունը վաշտում էր իշխողների հովանավորությունը: Այսպես՝ Ջոզեֆա Բարբարոն հաջորդում է, որ 1487 թ., երբ Քավրիզցիի հայտնի անտարակյան խոշա Միքայել սպանվեց մի մոլիտանդ մուսուլմանի ձեռքով, Ուզուն Հասանն իր ձեռքով սպանեց վերջինին և հրամայեց, որ դիակը նետվի փողոց, իսկ նրբ բաղարի մուսուլման բնակությունն առանց թույլտվության դիակը թաղեց, կարգադրեց, որ Քավրիզը կողբալուտի ենթարկվի: Ռաֆայել դյու Մանը Քավրիզի միջոցով իրականացնող միջազգային անտրիխ մասին հետևյալն է հայտնում. «Այնտեղ հավաքված են համարյա բոլոր այն ապրանքները, որոնցով անտուր են անում պարսկական հողում: Անտարակյանները դալիս են այս բաղարը, որպեսզի շարունակեն իրենց ձանապարհը դեպի Կիլիս, Շամախի, Գյանջա՝ այն երկրք բաղարները, որտեղ արտադրվում է պարսկական մետաքսը: Զուգաբերից հայ անտարակյանները այստեղ ունեն գործակալներ և խանութներ Զմյուռնիայից և Հալեպից եկող բարավանների համար, որոնք Պարսկաստան են բերում լոնդրյան, ֆրանսիական, վենետիկյան կտորեղեն, մարքան, դեղին համար, վենետիկյան հայելիներ, երկաթ և այլ ապրանքներ մաճուղից ու ուրիշ կտորեղենից, դալանտերյան արտադրանք, որն, ինչպես հայտնի է, մեծ պահանջարկ ունի Պարսկաստանում»:

տանում»⁹: Քավրիզի հայ բնակչության թիվն այնքան մեծ էր, որ որոշ եվրոպացիներ այն համարում էին հայկական բաղար¹⁰:

Սեֆյան պետության արտաքին անտրիխ և մասնավորապես Արևմտյան եվրոպայի երկրների հետ ապրանքափոխանակության իրականացման կարևորագույն երակները Քավրիզ-Զմյուռնիա և Քավրիզ-Հալեպ միջազգային տարանցիկ անտրիխ մայրուղիներն էին¹¹: Այս մայրուղիների դերը հավաստագոր չէր: Ամբողջ XVI դարի ընթացքում առաջնակարգ նշանակություն ուներ Քավրիզ-Հալեպ անտարակյան մայրուղին, սակայն սկսած XVII դ. 20-ական թթ. աստիճանաբար սկսում էր արձգանկ նաև Քավրիզ-Զմյուռնիա մայրուղու դերն ու նշանակությունը, ինչի հիմնական պատճառն էր 1622—1623 թթ. վերսկսված թուրք-իրանական պատերազմը, քանի որ ռազմական գործողություններն այս սակագծ հիմնականում ընթանում էին այն տարածքներում, որտեղով անցնում էր Քավրիզ-Հալեպ մայրուղին, որտեղ բարձր էին անտարակյան հարկերը, իսկ բարավաններն անբեղհատ ենթակա ավազակալի հարձակումների եմ, այնուամենայնիվ, ընայած Զմյուռնիայի անբեղհատ և արագ աճող կարևորությանը, Հալեպի իր անտարակյան նշանակությունը չի կորցնում: Ինչպես նկատել է Ի. Մ. Մմիլյանսկայան, Հալեպի օնկումը, կապված Զմյուռնիայի և փոքրասիական ուղիների դերի բարձրացման հետ, սկսվում է XVII—XVIII դդ. սահմանադրվում¹²:

Նկատել ունենալով այն իրողությունը, որ Սեֆյան պետության արտաքին անտարիք հիմնականում գտնվում էր հայ անտարակյանների ձեռքում, անյախ հետաքրքիր է պարզել, թե ինչն էր պատճառը, որ վերջիններս զերդադարում էին իրենց անտարիք իրականացնել հենց Քավրիզ—Հալեպ և Քավրիզ—Զմյուռնիա մայրուղիներով: Մեր կարծիքով, բացի այն հանգամանքից, որ այս ուղիներն ավանդաբար ծառայել էին հայ անտարակյաններին, մեծ նշանակություն ունի նաև այն իրողությունը, որ դրանք, իրենց զգալի մասով, անցնում էին Հայաստանի

⁹ Raphael du Mans, p. 3 2.

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 XVIIIth Century. — Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans L'Océan Indien, Paris, 1970, pp. -83—84.

¹² И. М. Смиданская, Социально-экономическая структура стран Балканского Востока на рубеже нового времени (на материалах Сирин, Ливана и Палестины), М., 1979, с. 107.

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

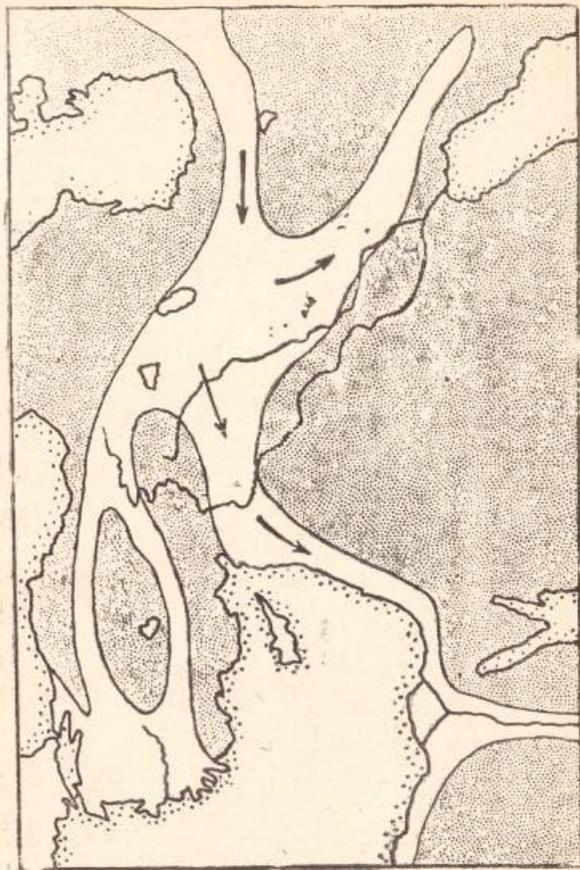
⁶ Книга Марко Поло, М., 1955, с. 60.

⁷ После Марко Поло, с. 172.

⁸ Զավի. Հավրյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, էջ 213—214:

տարածքով և հայաշատ քաղաքներով: Ինչպես գրում է Ռ. Մանրանը. «...Պարսկաստանից մինչև Բոսֆոր բոլոր կարևոր քաղաքներում հայեր էին բնակվում: Նրանք միջնորդի դեր էին խաղում մի կողմից իբրևնց հայրենակից վաճառականների և այլ ազգերի առևտրականների և, մյուս կողմից, տեղացիների միջև»¹⁵:

Արդեն նկատվել է, որ հայ առևտրականների համար հսկայական նշանակություն ունեին տարաբնույթ կապերն ու հարաբերությունները առևտրական ճանապարհների վրա գտնվող բնակավայրերի հայկական համայնքների հետ¹⁴: Սա ինքնին հասկանալի է. Գրաստներին ջրելուց, կեր տալուց, կազդուրելուց և հանգստանալուց հետո ճանապարհոր շարունակելու համար առևտրական քարավանները խոշոր բնակավայրերում իրենում էին քարավանատներում (քարվանսարա), իսկ ճանապարհի վրա դադար էին առնում փոքր գյուղերում և ավաններում, ինչպես նաև գիտերի, ազրյուրների և ջրի այլ ակունքների մոտ: Կասկածից դուրս է, որ վերոհիշյալ մայրուղիներով երթևեկող հայ վաճառականները բազմապիսի ժանոթություններ և կապեր են հաստատած եղել տեղացի հայ բնակչության հետ: Բնականաբար, Հայաստանի տարածքով և հայաբնակ վայրերով անցնող ճանապարհներն առավել ծանոթ, սպասով և ձեռնտու էին հայ առևտրականների համար: Այս կապակցությամբ ուշագրավ են հատկապես այն ավյանները, որոնք խոսում են օսմանյան Քուրքիայում առևտրական ճանապարհների պաշտպանության համակարգի կազմակերպման մասին: Հենվելով թուրքական արխիվային վավերագրերի վրա, թուրք պատմաբան Սուրայա Փարոզին 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



¹⁵ R. Maniran, Istanbul dans la seconde moitié du XVII^e siècle, Paris, 1962, pp. 51—52.

¹⁶ N. Steensgaard, Trade Revolution, ..., p. 26.

¹⁵ Հասկանալի պատճառներով Ս. Ֆարոզին «Հայկական տավրոսը չի օգտագործում, քրելով միայն Տավրոս»:

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

արժատացած սովորույթներին և տնտեսավարման համակարգին: Ինչպես բնորոշել է Ֆ. Էնգելսը. «Ավելի նվազ կուլտուրական ծոզովորդի կողմից նվաճվելու ղեկորում ամեն անգամ խափանվում է անտեսական դարգացումը և կործանվում են բազմաթիվ արտադրողական ուժեր: Բայց տեական նվաճումների անհամեմատ ավելի բազմաթիվ ղեկարհում ավելի նվազ կուլտուրական նվաճողն ստիպված է հարմարվել իր գրաված երկրում գոյություն ունեցող ավելի բարձր «տնտեսական գրուբյանը»¹⁷:

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

Նկատի ունենալով վերը շարադրվածը, հարկ ենք համարում հնարավորին շափ հանգամանորեն կանգ առնել Քավրիզ-Հալեպ և Քավրիզ-Ջմալուսիա անտարական մայրուղիների Հայաստանով և Հայարենակ վայրերով անցնող հատվածների վրա և տալ զրանց նկարագիրը:

Ինչպես արդեն առիթ ենք ունեցել նշելու, Հալեպ-Քավրիզ առևտրական մայրուղու նկարագրությունը պաշտպանվել է նոր Ջուղայի նշանավոր առևտրական դպրոցի վարժապետ Կոստանդ Ջուղայեցու 1685 թ. շարադրված «Աշխարհամտողով» կամ «Վասն նորահաս մանկանց և երիտասարդ վաճառականաց խրատ» խորագիրը կրող ուսումնական ձեռնարկում, որը մեզ է հասել մի քանի ընդօրինակություններով: Այդ նկարագրությունն այնքան մանրամասն չէ, ինչպես օրինակ, Ջաքարիա Ազուկեցու «Ծրագրություն» ուղեշտիական հատվածը: Կոստանդ Ջուղայեցին 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 ապրանքից ինչ շափերով են մաքսային գանձումներ կատարում:

Հալեպ-Ամիդ (Դիարբեքիր)-Բաղեշ (Բիթլիս)-Խլաթ (Ախլաթ)-Արծիկ (Ագիլչեպազ)-Բերկերի (Բանդիմանի)-Խոյ-Մարանդ-Քավրիզ ուղու հնագույն նկարագրություններից մեկը պաշտպանվել է XI դարի պարսիկ

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

18 Типы общественных отношений... с. 113.

մեծանուն քահանայապետ և մտածող նասիր խոսրովի «Սաֆարնամեում»¹⁹, Ալաանդ նշված են միայն ճանապարհի վրա հանդիպող դիվանլոր բազմաբնիկ, տալով դրանց ընդհանուր բնութագիրը, որն, անշուշտ, վկայում է այս ուղու վաղ ժամանակներից ի վեր անտարական բարավանների 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, Հիթաի, աշխարհազարկան պայանները հսկայական նշանակություն ունին այս կամ այն ուղու առաջացման համար: Այնպիսի աշխարհազարկան տարածքներում, ինչպիսիք են Հյուսիսային Իրանը, Հայկական բարձրավանդակը, Փոքր Ասիան և Միջագետքը մեկ անգամ արդեն հարթված և դործածվելու մեջ գրված ճանապարհները հազվագեղ պիտի փոփոխությունների ենթարկվում: Այս առնչությամբ մեծ հետաքրքրություն է առաջացնում Ու. Ֆիշերի կազմած քարտեզը, որը ցույց է ապիս նշված տարածքների, ինչպես նաև Մերձկասպյան շրջանների, կենտրոնական Իրանը, Միջերկրականի արևելյան ափերի և նեղոսի հովտի համեմատաբար ավելի անցանկելի մասերը²¹: Քանի որ մեր աշխատությանը կցված են Քալդիթ-Հայկ և Քալդիթ-Ջմյուռնիս անտարական ուղիների քարտեզները, համեմատության հնարավորությունն քննեմուկ նպատակով, հարմար ենք գտնում այն ամբողջությամբ մեջ բերել:

Նասիր խոսրովի Քալդիթ-Քիթիլ (Բաղեշ) երթուղին իր հիմնական մասով համընկնում է Կոստանդ Ջուրայեցու նկարագրած ճանապարհին: Տարբերությունն այն է, որ Մալաեղից Քիթիլն Նասիր խոսրովն անցել է խոյի վրայով²², իսկ XVII դարում այս ուղին անցնում էր Զորսի և Նուշարի վրայով²³: Քիթիլից Դիարբեքը, կամ որ նույնն է Ամիր գնալին, սակայն, Նասիր-խոսրովն անցել է ոչ թե Ղրղիթ ու Հըրտով, այլ այն ժամանակ ավելի շեն և խոշոր կենտրոններ հանդիսադրող Արզն ու Միաֆարդին (Տիգրանակերտ) քաղաքներով²⁴: Մանրամասն համեմա-

տությունը ցույց է ապիս, որ այս ճանապարհը շուրջ 600 տարիների ընթացքում միշտ բանուկ է եղել: Սակայն ժամանակի պահանջներից կիսկով, առանձին հատվածներում զրգացել են նաև զրգահեռ կամ օժանդակ ուղիներ, որոնցից մեկն ու մեկը ավելի ժամանակաշրջանում առավել նախընտրելի է եղել:

Կոստանդ Ջուրայեցին խեղրո առարկա մայրուղու նկարագրությունը սկսում է Հայկից, ուստի մենք էլ նպատակահարմար ենք համարում հետևել նրա շարադրանքին: Հայեպը այս ժամանակների խոշորագույն անտարական կենտրոններից էր և հնդկաստան գեր էր խաղում Արևելքի և Արևմուտքի անտարական հարաբերությունների համակարգում: Հատկապես մեծ էր Հայկի նշանակությունը իրանական արտաքին անտարկ համար: Բուսայեի ուղեգրի կտրվածից զի վարտեման, որի ճանապարհորդությունները տեղ են 1503—1508 թթ., այս մասին հետևյալն է գրում. «Հայեպը անտարական խոշոր գործառնությունների երկիր է, մասնավորապես, պարսիկների և ալամիների համար»²⁵:

Հայեպի հայկական համայնք սկզբնավորվել է դեռևս Կիլիկյան Հայաստանի անկումից հետո, XIV դարում, երբ բազմաթիվ հայ ընտանիքներ, հիմնականում անտարական և արևելական դասերից, գալիս են Հայկ, որպես համեմատաբար խաղաղ և քրիստոնյա բնակչությամբ քաղաք այստեղ շարունակելու իրենց անտարական գործունեությունը և աստիճանաբար հասնում են բարձր ու նախանձելի դիրքի²⁶: Սակայն Հայկի հայկական զաղրվոր սովորացել է XVI դարի վերջերում, երբ ջուզայեի անտարականների խոշոր խմբեր բնակություն են հաստատել այստեղ²⁷: Այս ժամանակներից սկսած հայ անտարականներ սկսում են կարևոր գեր խաղալ միջազգային անտարում, որն իրականացվում էր Հայկի միջոցով: Հայկի հայ անտարականները ծագումով Արևմուտքյան Հայաստանից, Կովկասից և Իրանից էին, որոնց մեջ գերիշխող դիրք էին զբաղում այսպես կոչված արևելցիները կամ ջուզայեցիները²⁸: Թե որքան մեծ էր Հայկի հայ անտարականների գերը իրանական հում մետաքսի միջազգային անտարում, ցույց է տալիս այն փաստը,

¹⁹ *Насир-и Хусрай*, Сафар-Наме, сс. 37—46. *سایح نامه* 34—37

ناصر خسرو غلوی من 34—37

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 *Մտանկարգում*, Աճ. № 8443, էջ 245ա:

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

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 բնութագրող ժամանակաշրջանում ներդրություն հայ անտարականները հիմնականում հայտնի էին գարսիկների կամ, որ նույնն էլ ալամիների անվան տակ:

²⁶ Առավելագույն Արևելյանաստանյան Սյունիան, Պատմության Հայկի հայաց, Շ. Բ.

Ինյուրով, 1946, էջ 420:

²⁷ A. K. Sanjian, The Armenian Communities in Syria under Ottoman Domination, Cambridge, 1935, p. 46.

²⁸ *ՏՆ* նույն տեղում, էջ 47—48:

որ 1590—1632 թթ. Հալեպում գործող ֆրանսիական, անգլիական, հոլանդական, վենետիկյան և իտալական առևտրականները մետաքսի իրենց առևտուրն իրականացնում էին բացառապես իտալացի Պետրիի առևտրական գրասենյակի միջոցով, որն իրանական մետաքսի առևտուրը դարձրել էր իր մենաշնորհը: Վերջինս, իր նըրայր Սանտոս հետ, առևտրական սերտ կապեր էր հաստատել Անատոլիայի, Իրանի և Հրեղ-կաստանի առևտրականների հետ, եվրոպական առևտրականներին մատակարարելով հում մետաքս, փոխաբերել Մերձավոր Արևելքի երկրներ պրոսածելով եվրոպական մանուֆակտուրային ապրանքներ, իտալացի Պետրիի առևտրական գործունեությունը մեծ չափով խթանելում էր այն ֆրոդուսթյամբ, որ նա նաև ամբողջ Սիրիայի մարաշյան գանձումների կապալառուն էր, իր իշխանությունը տարածելով Ալեքսանդրիթից (Ռուսանդրուն) մինչև Տրիպոլի: Նա միաժամանակ նաև Հալեպի բարվաճասարանների, բաղնիքների և հասարակական այլ հաստատությունների վերականգնում էր²⁹: Հետաքրքիր է նկատել, որ իտալացի առևտրական կապերը հատկապես ամուր էին Հալեպից Սիրիայի հետ, ինչը ամենայն հավանականությամբ, պետք է բացատրել այն իրողությամբ, որ Ամասեր-դամի հայ առևտրականները, Պետրիի նման, հիմնականում Զուղայից էին: Ընդհանրապես XVI դարի վերջում և XVII դարում Հալեպում մեծ թիվ էին կազմում նորջուղայնցի և մաղանդարանցի հայ առևտրականները³⁰: Անլափ հետաքրքիր է իտալացի Պետրիի նկարագրերը, որ ապլին է Սիմոնե Անջելոյի: Վերջինս Հալեպում է եղել 1608—1615 թթ.: Նա գրում է. «Այլ և խոճայ Պետրիի եկավ երկու եղբայր հեծեայ ի սպիտանգ ձի արպպի... ունեք բազում ճորտ և ծառայ, սիրահիր և երկրպագ որպես փաշայ մի»³¹: Նույն հեղինակի տվյալներով Հալեպում այս թվերին կար 300 հայի տուն: Քաղաքի հայությունը նա բնութագրում է որպես «իմաստուն, փարթամք, գեղեցկատեսիլ, նման Հաղայիցոց և Ամիեցոց» անվաճիթ և մեծ վաճառականք, որ մտքով և անվաճիթ հայիլ: Կայք, խոճայ Չանտիլն և այլ համբայք հորա բառուն հազար, յիսուն հազար բռուն տեր... գեան Հնդուստան, Պարստա, և Ասպահան³²: իտալացի Պետրիի զիրքերն այնքան ամուր էին Հալեպում, որ նույնիսկ վենետիկյան հյուպատոսի շահերը վերջինիս հեռացնելու իր ջրավաճ պաշտոնից, որևէ արդյունք չափեցին³³:

²⁹ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 48—49:

³⁰ Տե՛ս նույն տեղում:

³¹ Սիմոնե զոլի Անջելի, Ուղեգրություն, էջ 221:

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 փողեղանեցում, իսկ XVII դարի վերջում հիմնականում հայ դրամափոխները տիրապետող պիր էին գրավում այդ քաղաքապետում³⁴: Ա. Սանջյանի բնորոշմամբ, XVI դարի կեսերից մինչև XVII դարի վերջերը կազմում են Հալեպի հայ առևտրականների գործունեության ոսկեդարը, ինչում կարևոր դեր էին զուսում Հին և Նոր Զուղայի առևտրականները³⁵, Գովաթ չէ նկատելի, որ այս ժամանակահատվածը համընկնում է Սեֆյան պետության արտաքին առևտրի ծաղկմանը:

Հալեպի համար որպես նավահանգիստներ էին ծառայում Ալեքսանդրիթն ու Տրիպոլի³⁶: XVII դարի սկզբից սկսած եվրոպական առևտրականները զերազատում էին Հալեպի ծովային առևտուրն իրականացնել Ալեքսանդրիթի միջոցով, որը գտնվում էր Հալեպից չորս 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 բարավանքների համար: Ինչպես հաղորդում է Ռոբերտ Քոփերը՝ Հալեպ-Տրիպոլի հատվածը սլի է գողերով³⁷, 1609—1613 թթ. թուրքական կառավարությունը փակեց Ալեքսանդրիթի նավահանգիստը, սակայն եվրոպական հյուպատոսներին ճնշման տակ ստիպված եղավ Տրիպոլի առևտուր անել նրա միջոցով³⁸: Չնայած իր հետազոտությանը, Տրիպոլիի Ալեքսանդրիթի նկատմամբ ուներ զգալի առավելություն՝ վերջինիս կլիմայական պայմանները շահագուցեց բացասաբար էին անդրադառնում եվրոպացիներին առաջության վրա: Մրա հետևանքով վերջիններիս զգալի մասը զերազատում էր առևտուրն իրականացնել Տրիպոլիի միջոցով³⁹: XVII դարի վերջում Հալեպի առևտրական գործառույթությունների մի մասն սկսեց իրացնել Լամբարիան, որը հետո էր Հալեպից չորս-հինգ օրվա ճանապարհով⁴⁰: Հետաքրքիր պրակտիկա դրություն ուներ Ալեքսանդրիթում Նոր ժամանակ առևտրական նավերի վերաբերյալ Հալեպ ինֆորմացիա հաղորդելու համար: Երբ նավերը

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

³⁵ Տե՛ս նույն տեղում:

³⁶ Օ. Էֆենդես, Азербайджанское государство..., с. 237.

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

³⁸ H. M. Смелянская, Социально-экономическая структура..., с. 111.

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

⁴⁰ H. M. Смелянская, Социально-экономическая структура..., с. 111.

Խարխոխ էին ձգում Ալեքսանդրեթի նավահանգստում, համապատասխան գործակալները փոստատար աղափոխները միջոցով տեղեկացնում էին Հայկազյի իրենց ղեկավարությանը այն մասին: Մասնավորապես այս պրակտիկան տարածված էր անգլիական Անանյան ընկերությունում⁴¹: Նույն ձևով ինֆորմացիա էր հաղորդվում Հայկազյի և Բաղդադի միջև: Աղափոխները 48 ժամում անցնում էին համարյա մեկ ամսվա ճանապարհ⁴²:

Հայկազյի Քավրիզ գնացող անտարական բարովանները Բիրեշիլ⁴³ էին հանձնում կամ Ալեքսազյի կամ Քիրաշարի և Մեղարբի վրայով⁴⁴: Այն հանգամանքը, որ Կոստանդ Ջուզապիցին Հայկա-Բիրեշիլ հասնածը նշում է Ալեքսազյի վրայով, մեկ անգամ ևս հաստատում է այն տեսակետը, որ հայ անտարականների համար հայարեակ բաղաբերում հանգրվաններ կարևոր նշանակություն ունեն: Հայկազյի Բիրեշիլ ճանապարհը, Անանուն վենետիկցի վաճառականի ավյաներով, ուղեորներից խլում էր երեք օր⁴⁵: Ըստ Տավերնիի, Բիրեշիլից ճանապարհը Չելենի, Միլի Բարաշի, Միվերեի և Գեզլուրման Բողազիի վրայով էր գնում Գիարբեթի (Ամիդ)⁴⁶: Միևնույն Կոստանդ Ջուզապիցին Բիրեշիլից Գիարբեթի ճանապարհը գծում է Ջաֆարադունե գյուղի և Ուրֆայի վրայով: Ըստ որում, նշելով, որ Ուրֆայում 3 մառչի 3 թիմի բաշ (մարս) պետք է վճարել, ավելացնում է, որ այստեղ նույն համար ևս 4 թիմի ծախս է լինում⁴⁷: Դա վկայում է, որ Ուրֆայի մոտ գտնվող գետն անցնելիս այդ ժամանակ նավակներ էին վարձվել: Ուրֆայում մարսի մեծ քանակի մասին խոսում է նաև Ռոբերտ Փովերտը⁴⁸: Նույն ընթացողին է նկարագրում նաև Անանուն վենետիկցին, որն այս ճանապարհով անցել է 1511—1520 թթ.⁴⁹: Վերջին, նկարագրելով Գիարբեթից, գրում է, որ բաղարի բնակչության մեծամասնությունը քրիստոնյա է⁵⁰: Նույնը կրկնում է նաև անգլիացի ճանապարհորդ Ուիլյամ Լիթգոուն,

ավելացնելով, որ իրենց հավատքի համար նրանք հետապնդվում են⁵¹: Իսկ Միմեն Լեհացին գրում է, որ բաղարում այդրում է հազար տուն հայ, բառ որում. «...ամենք հարթան և փարթամ, պերճ և փառավոր և որչափ ամայ և մեծություն կա, ամենն իրենք զաֆտ են արել, թե զսաստաբանան, թե զվճարուն, թե զբաններն և զայլ ամենայն»⁵²:

Այս հավաստվածքի հետաքրքիր է նկատել, որ Գիարբեթի մարստան Կակիները (նազիր), որոնց իրավասության ներքո էր բոլոր տեսակի մարքերի գանձումը, շափազանց մեծ իրավունքներ ունեին և ազդեցիկ անձնավորություններ էին: Գիարբեթի նազիրի իշխանության տակ էր գտնվում նաև Ուրֆայի սանչաղը⁵³: Ուրպեսզի ապահովվեր մարսային գանձումների կանոնադրությունը, հրահանգ դրույթուն ունեն, որ օսմանյան տարածք մտնող քարավանները, որոնք անցնում էին Վանա լճի հարավային ափերով, ուղղակիորեն անցնեն Գիարբեթը, առանց հակերի բանալու վանում կամ Հաքքաբրում⁵⁴:

Կոստանդ Ջուզապիցին, մանրամասն նշելով Գիարբեթի մարքերի կտրեղենից գանձվող մարսի քանակը, այնուհետև խոսում է նազիրի⁵⁵, սուբաշուն⁵⁶ և դուրմուլկյասախանուն⁵⁷ արվող տուրքերի մասին, ավելացնելով նաև յուրաքանչյուր բեռից զտնվող շոլանախաւսի⁵⁸ կտվող տուրքը⁵⁹: Առանց քանակը նշելու, խոսվում է նաև զլլախին արվող փեշքեշի մասին⁶⁰, որից պետք է եզրակացնել, որ բաղարում զինվորական մեծաքանակ կամ կայազորային զորանոց է եղել, որին ևս բաղաբ մտնող վաճառականները նվերի (փեշքաշ) անվան տրվե հարկապիր զումար են վճարել: Բացի սրանից, ինչ-որ ճահեցի (բաթլուխ) անցնելիս յուրաքանչյուր բեռնան համար վճարել են 1,5 մառչի⁶¹:

41 S. Searight, The British in the Middle East, p. 33.
42 William Lithgow, Rare Adventures..., p. 123.
43 Մատենադարան, ձեռ. № 8443, էջ 244 ր:
44 Tavernier, t. I, p. 303.
45 Շավե. Հակարյան, Ուղեգրություններ, Կ. Ա., էջ 288:
46 Tavernier, t. I, pp. 300—301.
47 Մատենադարան, ձեռ. № 8443, էջ 244 ր:
48 The Travels of Captain Robert Coverte, p. 89.
49 Շավե. Հակարյան, Ուղեգրություններ, Կ. Ա., էջ 288—289:
50 Նույն աղբյուր, էջ 291:

61 Willem Lithgow, Rare Adventures..., p. 121.
62 Միմեն Լեհացի, էջ 205.
63 S. Farajhi, Towns and townsmen..., p. 2.
64 Նույն աղբյուր:
65 Մարստան հակիր:
66 Քաղաքապետի:
67 Մարստան պաշտոնյա:
68 Օղլուն են կոչվել զինված պահակություն սնող հակիները: Հայկական աղբյուրներում կոչվում են աղս, որ թուրք. սողանախաւսի բաղաբնաբանումն է: Գրանց արվող տուրքը կոչվել է սողանախաւսի:
69 Մատենադարան, ձեռ. № 8443, էջ 244 ր—245 ար:
60 Տե՛ս Նույն աղբյուր, էջ 245 ար:
61 Տե՛ս Նույն աղբյուր:

Ըստ «Աշխարհաճառագիտ» ճանապարհը Դիարբեքից Բիթլիս (Բաղեշ) էր գնում Լզուի և Արզիի վրայով⁶²; Տաճենիիի ավալներով Դիարբեքի-Բիթլիս ճանապարհն անցնում էր Չիկարանի, Չեքեքի, Քուչանի և Փարբուշ խանի վրայով⁶³; Լեւոսթրիք է, որ Անանուն վեներիկի վաճառականը Դիարբեքից Բիթլիս ճանապարհն անցել է Սարգիսի վրայով, նշելով, որ քաղաքում հայ բրիտանականների և հրեաների թիվն ավելի մեծ է, քան մուսուլմաններինը⁶⁴; Գծվար է անել, թե ինչն է եղել պատճառը, որ վերջինս թեքել է իր ուղին և անցել Մարզիևով, քանի որ այս քաղաքը դանձում էր Իսֆահան-Կանգավար-Համադան-Սանանգաշ-Արքիզ-Մուսուլ-Մարդին-Ուրֆու-Բիթլիկ-Հալեպ մայրուղու վրա; Անանուն վեներիկից վաճառականից շուրջ մեկ կարճետ 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 (Բաղեշ) կարևոր ճանգուցակետ էր Հալեպ-Փավրիզ մայրուղու վրա: Վանի փառչալուսթյան մաքսը դանձվում էր Բիթլիսում⁶⁶, որի պատճառն այն էր, հավանաբար, որ առևտրական քառավանները հիմնականում գերազասում էին Վան շմանել և անցնել լճի հյուսիսային ափերով, թեպետ կար նաև լճի հարավային ափերով անցնող և Վան մտնող ուղի⁶⁷: Բիթլիսի բնակչությունը, Քյաթիր Չիլբիի վկայությամբ, մեծ ժառանգ հայեր էին⁶⁸, իսկ Անանուն վեներիկից գրում է, որ «Շատ վաճառականներ մեկնում են այս քաղաքից առևտուր անելու Հալեպում, Փավրիզում և Բուրսայում»⁶⁹; Նույն Քյաթիր Չիլբիի Բիթլիսի վերաբերյալ հաղորդում է, որ այն հին ժամանակներից ի վեր նախապարհների սովորական (սովորութային) հարկերից ազատված է եղել⁷⁰:

62 Տե՛ս նույն տեղում:

63 Tavernier, t. I, p. 303.

64 Լավն. Լակոբյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, էջ 293:

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

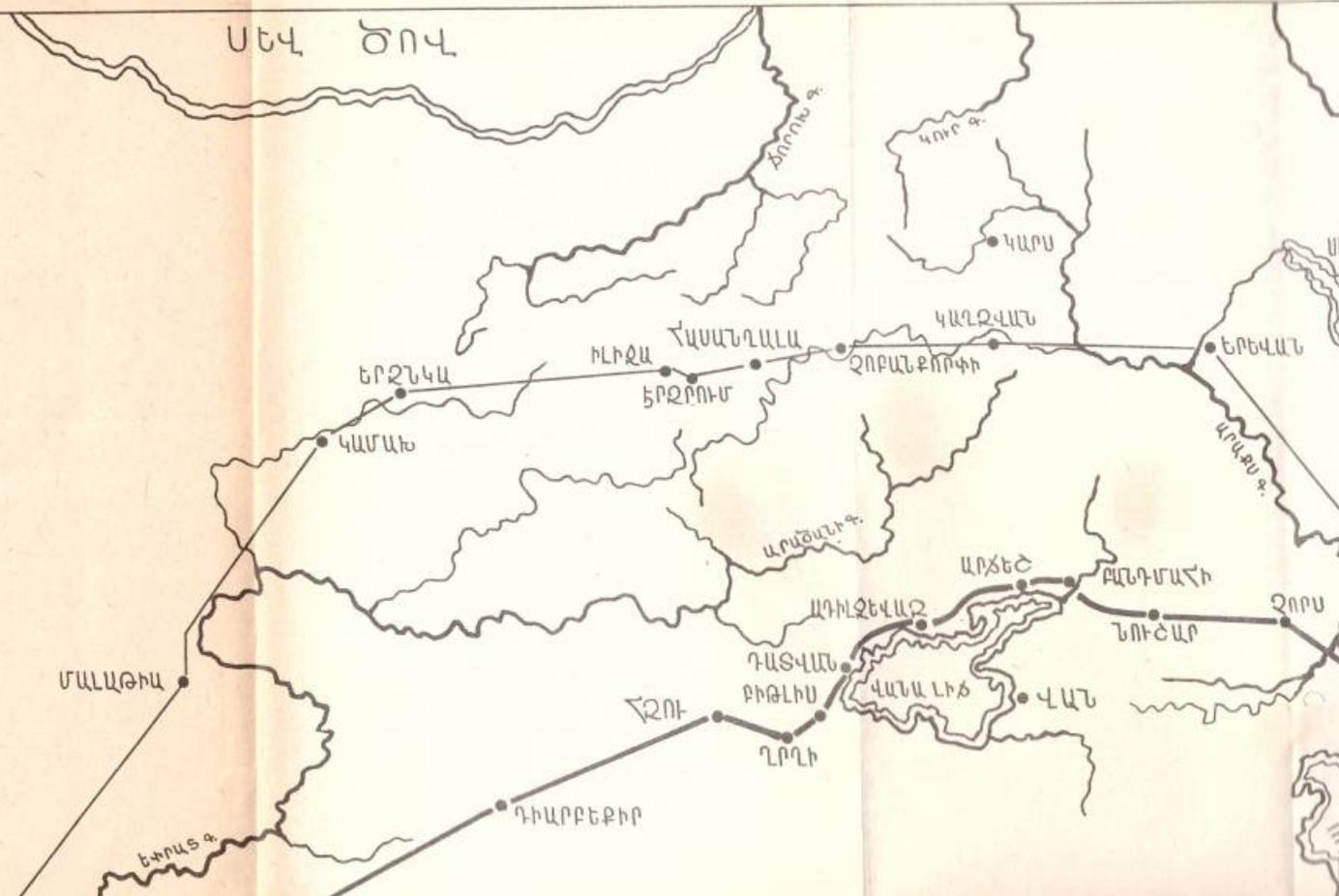
66 Մատենագրան, ձև. N 3443, էջ 245 ա:

67 Լավն. Լակոբյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, էջ 300:

68 Թուրքական աղբյուրները Հայաստանի, հայերի և Անդրկովկասի մյուս մուսուլմանների մասին, հ. Բ, էջ 35:

69 Լավն. Լակոբյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, էջ 298:

70 Թուրքական աղբյուրներ..., հ. Բ, էջ 34:



ՍԵՎ ԾՈՎ

ԿՈՐԻ Գ.

ԿԱՐՍ

ԿԱՆԶՎԱՆ

ԵՐԶՆԿԱ

ԻԼԻՋԱ

ԵՐԶՐՈՒՄ

ՀԱՍԱՆՂԱԼԱ

ԶՈՐԱՆՔՈՐԿԻ

ԵՐԵՎԱՆ

ՎԱՄԱՆԻ

ԱՐԿԱՐ Գ.

ԱՐՃԱՆԻ Գ.

ԱՐՃԵՇ

ԱՐԴՆԵՎԱՅԻ

ՉՈՐԱ

ՄԱՆԱԹԻՎ

ՊԴՈՋԵՎԱԶ

ՊԻՏԻՎԱՆ

ՔԻՁԵԼԻՍ

ՎԱՆԱԼԻՏ

ՎԱՆ

ՆՈՒՇԱՐ

ՉՈՐԱ

ՂՐԳԻ

ԳԻԱՐՔԵՔԻՐ

ԵՓՐԱՏ Գ.

դնշ)
 բերի
 և Ք.
 վաճւ
 վրայ
 վելի
 նստր
 քր զւ
 սուլ-լ
 քի վս
 վապի
 գինի
 կայն
 Մարդ
 ք
 քուղու
 պատճ
 նակաւ
 ափեր
 մտնող
 մեծ մ.
 վաճառ
 պում,
 վերար
 պարհն

62 Տ
 63 Դ
 64 Ն
 65 Թ
 66 Կ
 67 Ն
 68 Ք
 վարդեր
 69 Ն
 70 Ք

Բիթլիսից ճանապարհն ուղղվում էր Գատվան, որտեղ նույնպես առևտրականները պարտավոր էին մտքս վճարել⁷¹; Գատվանին հաջորդում էին Կարմուք, Ախլաթը (Խլաթ) և Աղիլչեազը (Արծկն)⁷², որտեղ ոչ մեծ մտքս էր վճարվում⁷³:

Աղիլչեազից ճանապարհն անցնում էր Արճեշ, այստեղից էլ Կարաբլուփուի վրայից Բանդիմահի (Բերկի), որտեղ բավականին մեծ մտքս էր վճարվում⁷⁴; Բանդիմահից հետո հաջորդում էր Նուշարը՝ վերջին բազարը Խուրթական տարածքում, որից հետո, անցնելով Խուրթ-իրանական սահմանը, քարավանները իջնանում էին Չորսում⁷⁵; Տավերինին այս հատվածն անցել է ափելի երկար ճանապարհով, մտնելով վան⁷⁶; Հարկ է նկատել, որ ընտյած Հուլպ-Քավրիզ մայրուղով երթնելիս առևտրականները հազվադեպ էին վան մտնում, սակայն քաղաքն ակտիվորեն մասնակցում էր տարանցիկ առևտրին: Քյաթիք Չելեբիի վկայությամբ վանի նավահանգստում Արճեշից, Ախլաթից և Աղիլչեազից նավեր էին գալիս-գնում⁷⁷:

Չորսից ճանապարհը էվոլյուտի և Մարանդի վրայով հասնում էր Քավրիզ⁷⁸: Ըստ որում Չորսում առևտրականներն առաջին անգամ հարկադրված էին լինում ռահգարուլթյան համար հարկ վճարել⁷⁹:

Կոստանդ Չուղայեցին անհրաժեշտ է համարել առլ նաև Այնթապից դեպի հյուսիս շարունակմող և Մալաթիայի, Կամախի ու Երզնկայի վրայով դեպի Էրզրում և այսպեղևի Քավրիզ ձգվող ճանապարհին վերաբերող տեղեկություններ⁸⁰; Մի հանգամանք, որ կրկին անգամ վկայում է հայ առևտրականների համար Հայաստանի տարածքով և հայաբնակ վայրերով անցնող ուղիների առաջնակարգ նշանակության մասին: Այս ուղքը 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 Մասնագրան, ձեռ. № 8443, էջ 243ա, Tavernier, t. 1, p. 3-6.

72 Tavernier, t. 1, p. 306.

73 Մասնագրան, ձեռ. № 8443, էջ 245ա: Ըստ Տավերիի՝ մեկ պատար, ք. 306.

74 Tavernier, t. 1, p. 307. Մասնագրան, ձեռ. № 8443, էջ 245ա:

75 Մասնագրան, ձեռ. № 8443, էջ 245 ա:

76 Tavernier, t. 1, p. 306-3 8.

77 Քուրթական աղբյուրներ..., հ. Բ, էջ 31:

78 Tavernier, t. 1, p. 31. Մասնագրան, ձեռ. № 8443, էջ 245ա:

79 Մասնագրան, ձեռ. № 8443, էջ 245 ա:

80 Մասնագրան, ձեռ. № 8443, էջ 245 ա-245 ք:

սակայն Հարկերով ավելի քիչ ծանրաբեռնված և ավելի էական նստող
Զմյուռնիայի ճանապարհով:

Արևին 1626 թ. Հայեպոլում Վենետիկի հյուպատոսը հայտնում էր,
որ մետաքսով և այլ թանկարժեք ապրանքներով բեռնված բազմաթիվ
խոշոր բարավաններ այժմ գերազատում են ուղևորվել դեպի Զմյուռ-
նիա⁶: Այս տարիներին հաջորդած մասնականաբանքանք, ընդհուպ մինչև
Սեֆյան պետության անկումը, կարելի է համարել Զմյուռնիայի միջո-
ցով իրականացվող իրանական հում մետաքսի արտահանման ծաղի-
ման դարաշրջան:

Քավրիդ-Զմյուռնիա առևտրական մայրուղին հանգամանորեն նկա-
րագրել են Զարաթիա Աղույեցին և ժան Բատիստ Տավերնիեն: Սակայն,
ինչպես արդեն նշել ենք, Աղույեցու նկարագրությունն իր մանրամաս-
նություն և ճշգրտությամբ զգալիորեն դեղագանջում է և՛ Տավերնիին,
և՛ մնացած բոլոր եվրոպացի ուղևորների նկարագրություններին: Կի-
նելով իր մասնական հայ վաճառականության բնորոշ ներկայա-
ցուցիչներից մեկը, Զարաթիա Աղույեցին եղել է բազմաթիվ եր-
կրաներում (Իրան, Քուրդիստան, Վենետիկ, Գերմանիա, Հոլանդիա, Իս-
պանիա և այլն) և ճանապարհորդել տարբեր ուղղություններով: Որ-
պես այս ճանապարհորդությունների արդյունք, բացի Քավրիդ-Զմյուռ-
նիա առևտրական մայրուղու նկարագրությունից, նա մեզ է թողել նաև
այլ առևտրական ճանապարհների նկարագրություններ, որոնք «Յրա-
գրության» հրատարակիչներին կողմից ամփոփված են «Ուղևորություն-
ների» բաժնում⁷: Որոշակի հետաքրքրություն են ներկայացնում Աղույե-
Քավրիդ-Իսֆահան, Քավրիդ-Սարաղս և մի քանի այլ երկրորդական
նշանակություն ունեցող ճանապարհների նկարագրությունները:

Թև որքան հավաստի են Աղույեցու տվյալները, կարելի է Լեզրա-
կացնել նրա հետևյալ խոսքերից: «Ո՛ր, ի՛նչ էմք մեզանց զնայով այս գրե-
ցի. Ո՞՞Ղ (1627) յամի Աղույաց զուրս զնացի մինչի ՌեժժԳ (1667) յամն
շուտ զայով, զնայով, հարցանելով գրեցի ըստուրն Գ(3), Դ (4) թղթի
վերայ գրած էի, ոմն ըստուր, ոմն սխալս Ապա ՌժժԳ (1667) յամին
կամիլն Աստուծոյ բերի, նորայգեցի այժմ զավտարս Գարցնուլ ես
անարժան Զարաթեայ, ուր և իցէ, էթէ քաղար, էթէ ծով, էթէ ցամաք
մինչի ևս զնացի ոչ, ականատէս լելայ, գրեցի ոչ. զերայ իմ զնացած,
տէսած տղնի գրեցի, անտէսն ոչ գրեցի»⁸:

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

⁷ Զաֆարիա Աղույեցի, էջ 5-26:

⁸ Եռյն տեղում, էջ 21-22, 24.

⁹ Եռյն տեղում, էջ 6:

Ուշագրավ է, որ ուղևորությունների համար հիմք է դրեղունված
միևյան և ուղևորի ընթացքի միջին արագությունը: «Մին աղան¹⁰ ճանա-
պարհն ուղան Բ (2) սճաթ գնայ. Բ (2) սճաթէն ճանապարհն ուղաով՝
մին աղան ճանապարհ է: Սէխանէն¹¹ մին աղան ճանապարհն մին
սճաթէն կու դնայ: Թէ ուղտ, թէ ձի այս գրածն ոչ թէ կամաց գնայ կամ
վտաղ զարարով: Այսպէս իմացայ, զէրայ սճաթ կէր մտա. ինչ տեղ որ
սճաթ չիէր, աղան եմ գրած այս զարարովս, կամ մին մանձիւն մին
սճաթ չես կամ առաջ, մին աղան լիտ կամ առաջ»,—գրում է Աղու-
յեցին¹²:

«Յրագրությունում» և՛ քաղաքները, և՛ բերդերը, և՛ քաղաքատեղ
ավանները (զասարայ) մեկ նշանի տակ են գրված, ինչպես նաև տար-
բերություն և շփոթում «տահաբախանների» (ճանապարհապաշտպան
կետեր) և մաքսատների միջև¹³: Աղույեցին հիշատակում է երեք կարգի՝
մաքսային պաշտոնյաներ՝ «տահաբաներ», «բաշլիներ» և «զումբուկի-
ներ»¹⁴, որոնցից առաջինների պարտականությունն էր հսկել առևտրա-
կան ճանապարհների ապահովությունը, և որոնք նստում էին մեծ քա-
ղաք և քրաշխի, իսկ Քուրդիստան և ճանապարհապաշտպան այլ վայ-
րերում (վտանգավոր լինանքները, կամուրջներ և այլն), իսկ երկ-
րորդները՝ սահմանամերձ մաքսատներում: Ըստ որում վաճառականա-
կան յայրանքներից գանձվող մաքսը Սեֆյան Իրանում կոչվում էր «բաշլ»,
որից էլ «բաշլի», իսկ Քուրդիստան՝ «զումբուկ», որից էլ «զումբուկի»,
երկուսի իմաստն էլ նույնն է՝ մաքսային պաշտոնյա:

Շեռաբքիթը է, որ Աղույեցից մինչև Երզրում (Կարին) ընկած ճա-
նապարհի վրա Զարաթիա Աղույեցին նշում է ինք մաքսատուն և «տահ-
զուրխան»¹⁵, որոնցից վեցը գտնվում էին իրանական կողմում, իսկ երե-
քը՝ թուրքական: Կարելի է ենթադրել, որ ճանապարհապաշտպան կե-

¹⁰ Աղաքը (Քուրդ. քույտ, սյուն) երկարության չափի միավոր է և հավասար է
փորակացին, Փարսանքը հին իրանական երկարության չափի միավոր է և հավասար
է վեց կիտմետրի 86 ս. Վ. Մուսլյալյանские меры и аеса с персоналом в
метрическую систему, М., 1970, с. 72.

¹¹ Արաբերեն سائیس (վաքազ, միտյան), և պարսկերեն سائیس (տուն, նահ)
միավոր) բունդի միավորացից, որ նշանակում է զույմակ, զրատների քարավան:

¹² Զաֆարիա Աղույեցի, էջ 6:

¹³ Եռյն տեղում, էջ 7:

¹⁴ Եռյն տեղում:

զերը, հասնում է նախիջևև, որը Քազիրդ-Ջմուռնիա մայրուղու կարևոր հանգուցակետերից էր, էվլիա Չելեբի վիլայությամբ նախիջևևք 10.000 տուն բնակչություն ուներ, 20 բազմանարա, 7 բազմիք և շուրջ 1000 խանութ, իսկ այստեղի կտորզները հայտնի էր ամենուրեք²²։ Նախիջևևսի հարուստ վաճառականների կարողությունը Չելեբին համեմատում է Կարսնի* հարստության հետ²³։ Զոն նյութերին գրում է, որ ուղեվորսվյալը Ջուզայից նախիջևևս տեսնում էր մեկ օր, ավելացնելով, որ այստեղ մետաքս է արտադրում²⁴։

Ազուլեցու վերոհիշյալ ուղեվափոխյան մեջ, նախիջևևսից մինչև Երևան, իբրևից երեք-չորս աղաջ հեռավորության վրա հիշված են միայն Ղարաբաղ, Շարուրի դեռ, Սաղարաղ, Վեդի և «Գառնու գետ» կայանները։ Մինչև Քազիրդ-Երևան ուղեվափոխյան մեջ յուրաքանչյուր մեկ-երկու աղաջի վրա մի կայան է նշված։ Ըստ այդմ, նախիջևևսից մեկ աղաջ հեռավորության վրա առաջին կայանը եղել է Գլուզի գլուսաին, որ նշանակում է «Հաղող բերդ»։ Սա, հավանորաբ, այն ամրացված կետն է եղել, որը ավելի բարձր դիրք ունենալով, կարևոր նշանակություն է ունեցել նախիջևևսի բերդի ամրությունների համակարգում²⁵։

Նախիջևևսի հաջորդող կայանը եղել է Ղարաբաղ (Ղարաբաղլար) մեծ գյուղը։ Սակայն եթե սկզբնական գրառումներում Ջարբախ Ազուլեցին նշել է միայն Ղարաբաղ գյուղանունը, ապա այստեղ, մեկը մյուսից երկու աղաջ հեռավորության վրա նախ նշված է «Ղարաբաղի բարվանսարեն», որից հետո «Ղարաբաղի ջուրն ու գօլն» (ավաղան)²⁶։ Էվլիա Չելեբին Ղարաբաղի մասին խոսում է որպես բազարի և նշում, որ նախիջևևսի խանությունում այն առանձին սուլթանություն է։ Էնեվիզով Ղարաբաղի մասնակցարի խոսքերի վրա, նա ավելացնում է, որ այստեղ կան շուրջ 10.000 տուն և մեծ քանակությամբ բարվանսարներ, բազնիքներ և շուկաներ, որոնց թիվը շարունակում է աճել²⁷։

Այն կայանից մինչև Արփա գետը, որն Ազուլեցին անվանում է Շարուր (Նախնական գրառումներում «Շարուրի գետ»), մեկ աղաջ է եղել, որտեղ հիշատակված է իսլամական բյանդի կոլվոզ գյուղը²⁸, որը գտնվել է գետի ձախ ափին, որտեղից անցնելով մտել են նորաշինիկ գյուղը։ «Սալիֆու-բյանդնի գետն անց կենայ, գնայ նորաշինիկու գեղն» կէս աղաջ» գրում է Ազուլեցին²⁹։

Հայանի է, որ գրատներին ջրելու, կեր տալու, կազդուրելու համար բացի խոշոր բնակավայրերից բարավանները ճանապարհի վրա իրենում էին կամ կարճատև դադար էին անում գետերի, աղբյուրների, ավաղանների և ջրի այլ աղբյուրների մոտ։ Այդպիսի կանգառ է եղել Շարուրի գետին նախորդող «Ղարաբաղի ջուրն ու գօլն» կոլվոզ վաղուց, ինչպես նաև նորաշինիկի և Սաղարաղի արևմուտքում գտնվող Քյուրթուրի (Գուրթ աղբյուր) կայանը։ Այնուհետև, անցնելով Սաղարաղի մեծ գյուղով և այդտեղից կես աղաջ հեռու գտնվող Բուտուն կոլվոզ վաղուց, ճանապարհն անցնում էր «Բուրբաղի զրխ-ալաղ» կոլվոզ վաղուց³⁰։ Գառնուց մեկ օր անցնելից, այստեղ ևս ջրի աղբյուր է եղել «Արխալաղները» (Թուրք. քառասուն աստիճան) բարեգործական նպատակով ճանապարհների վրա կառուցված գմբեթավոր շինություններ էին, որտեղից աստիճաններով իջնելով հասնում էին գետին խորքերում հոսող ջրերին³¹։ Սաղարաղի շրջակայքում գտնվող ջրի տար աղբյուրների մասին տեղեկություններ կան նաև էվլիա Չելեբիի մոտ, որը պատմում է «Քաղաքից (Սաղարաղ-Վ. Փ.) զուրս, աչքինների շրջակայքում կան տար աղբյուրներ բարձր գմբեթների տակ»³²։

Այն կայանից մինչև Վեդու գետն ընկած երկու աղաջ տարածության կեսում նշված է Ղենար³³ կոլվոզ կայանը։ Այստեղից մեկ աղաջի վրա գետն էր, որն անցնելով և մեկ աղաջ ճանապարհ կտրելով, կարելի էր իջնանել Աղբուսուն կոլվոզ վայրում։ Ուշագրավ է, որ նախնական նշումներում Սաղարաղից անմիջապես հետո, Երթք աղաջի վրա նշված է Վեդի, իսկ այստեղ՝ Վեդու գետ։ Փետք է ենթադրել, որ Երևան ուղե-

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

²³ Տէ՛ս նուր տեղում, էջ 115։

²⁴ Հովհ. Հակոբյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, էջ 454։

²⁵ Նույն անունով մի փոքրիկ բերդ է եղել նաև Երևանի բերդի դիմաց, Հրազդանի աջ ափում գտնվող բլրի վրա։ Տէ՛ս Մատենադարանի պարսկերեն վավերագրերը, Հրովարտաններ, սյուն 11, կազմի՝ Հ. Գ. Փափազյան, Երևան, 1959, էջ 13, Այսուհետև՝ Հրովարտաններ։

²⁶ Հախախ Ազուլեցի, էջ 23։

²⁷ Эвлия Челеби, Книга путешествий, с. 113.

* Կարծր մուսուլմանական ցրամանության մեջ առաջնական հարստության դիմում մարդու համար էլ է Մի քանի անգամ հիշատակված է Ղարաբանու։

²⁸ Նախիճա բյանին հիշատակում է նաև Տավերիեն, տ՛ս Tavernier, t. 1, p. 42.

²⁹ Տէ՛ս Բախախ Ազուլեցի, էջ 23։

³⁰ Տէ՛ս նուր տեղում։

³¹ Տէ՛ս Հ. Փափազյան, Աղբուս. Ս. Հակոբյան վանքի բլրիցը, միակերպ Մատենադարանի, № 12, Երևան, 1977, էջ 198։

³² Эвлия Челеби, Книга путешествий, с. 113.

³³ Քուրբեկին նշանակում է սեռաջուր։ Ազուլեցի կեն գովում գետին բնիքերից բխող տար քրի անոթները։

վորովը բարձրանները կարող էին և առանց Վեդի հանդիպելու, ավելի հարավով անցնել գետը և շարունակել ճանապարհը դեպի Երևան:

Նշված Ազրուտուն կայանից մինչև Գլին մեկ արշա ճանապարհ է եղել: Մանրամասնելով այս հատվածի նկարագրությունը, Ազուլեցին գրում է. «Աստի մինչ Գլին» մեկ արշա, կամ Արդաշեր: Այ գնաս, Գլին է, ձախ գնաս, Արդաշեր այ, որ է Քոփրա-դալան³⁴: Ըստ այսմ, ճանապարհն անցել է Գլինի և Արդաշերի արտերով: Արդաշերում են գտնվում Հայաստանի հին մայրաքաղաք Գլինի ավերակները: Այդպիսի ավերակներն, ինչպես ամենուրեք, թուրքերեն անվանում էին «Քոփրադալան» («Տող» (ավերակ) բերք): Գլինից մինչև Գանու (Ազատ) ռետար, Ազուլեցու հաշվումներով կես արշա էր: Եվ իրոք, ներկայումս էլ խճուղու այդ հատվածը հազիվ թ կ'է Այստեղից մինչև Երևանին կես արշա մնացած նշված է Ադ-խուսու կողմից կայանը:

Ջուլիացի մինչև Երևան միայն Նախիջևանի և Եարուրի գետի վրա է «սահարխանայի» կամ մարտատան նշան դրված, որոնցից առաջինը, անկասկած, Նախիջևանի վարչական կենտրոնի մարտատունն է, իսկ երկրորդը՝ Երևանի և Նախիջևանի խանությունների սահմանի վրա գտնվող «սահարխանան»: Երևանում ես, ինչպես նշված է քննարկում, եղել է խանության կամ Զուխուր-Սա'դի վիլայեթի կենտրոնական մարտատունը: Մայրուղու վերը նկարագրված հատվածն, անշուշտ, առավել ծանոթ է եղել մեր հեղինակին: Ինչպես երևում է «Օրագրությունից», նա հաճախ է հարկադրված եղել գործել կամ եղրորը հանդիպելու համար մեկնել Երևան:

Քննարկվող ժամանակաշրջանում Երևանը Քավրիք-Ջմյունիա մայրուղու կարևորագույն ճանգուղապահներից էր: Քաղաքը ոչ միայն ակտիվորեն նպաստում էր իրանական մետաքսի միջազգային առևտրին, այլև ինքն էր մասնակցում դրան, քանի որ քաղաքի շրջակայքում մեծ քանակությամբ մետաքս էր արտադրվում³⁵, որի զգալի մասը արանադրվում էր արտաքին առևտրի պահանջների բավարարմանը:

Երևանի և՛ ոսհարխանան, և՛ փողերանոցը (զտարխանա), սկսած 1658 թ. անբեղմնե գտնվում էին մեծահարուստ հայ խոջաների ձեռքում: Այսպես, Ջաքարիա Ազուլեցու եզրայ Սիմոնը, որին Ազուլեցին անվանում է նաև Եմալնե³⁶, 1658 թ. մինչև 1663 թ. Երևանում և՛ զտարի էր (փողերանոցի կապալառու), և՛ ոսհարխանայի կապալատու: 1663 թ.

Երևանի նպագի-կույի խանը տեղափոխվում է Եմալիի, և նոր խան Աբրահակուն այս պաշտոնները հանձնում է աստապատցի վաճառական Մարշալու և Երևանի Ջորաղուղի շրջանից խոջա Մարգարի, որոնք այս պաշտոնները ստանալու համար վճարում են հուլաք հինգհարյուր թուրան: Ավակյան հաջորդ արքայում փողերանոցը նորից անցնում է Սիմոնի (Եմալնեի) իրավասության ներքո: 1670 թ. շահ Սուլեյմանը նրան է հանձնում Իսֆահանի փողերանոցը: Այս կապակցությամբ Ջաքարիա Ազուլեցին գրում է. «...համարև (Սիմոնի—Վ. Փ.) շնորհան ու ճանաչողական հասալ: ...Այս համարև Շահ-Սլեյման յոթմ արարկեց, գահաֆրանի պատճառն տարև ըսպահան: 1670 թ. Երևանի գառարի է գտնվում մահկանի հայ խոջա Աղաբեկու: Իսկ 1674-ից մինչև 1679 թթ. այս պաշտանը կրկին ստանձնում է վերտիշյալ երևանցի Մարգար, որին հաջորդում է ազուլիցի վաճառական Մասնե³⁷, Քե որրան կարևոր և շահեկան պաշտոններ էին օրակը, կարկեր է գտանել Ազուլեցու խոջանրից, որոնք նա հաջողորմ է իր եղբայր Սիմոնին (Եմալնեին). «Շահ զտագիխանն, համ րուհատարխաննն սորայ ձեռացն էր: շատ շատ շահավէտ էր վաճառականի որ առուտրի»³⁸:

Երևանից էր դրում ճանապարհի նկարագրությունը, ինչպես ասվել է, պահպանվել է միայն Ազուլիս-Ջմյունիա ուղեշահության մեջ, որտեղ «սահարխանա» կամ մարտատուն է նշված նաև հաջորդ իջնանում՝ Վաղարշապատում (քննարկում՝ ս. էջմիածին): Ուշագրավ է այն փաստը, որ XVI—XVII դդ. պարսկերեն կովկասագրերի Վաղարշապատի սահմանների նկարագրության մեջ հաճախ հիշվում է այս մայրուղին, որպես գլուղի հյուսիս-արևմտյան սահման և անվանվում է «Երզրում մայրուղի» (Ջաղդի-յե Արզում) կամ «Կանախանաց ճանապարհ» (Բաջիրդյան յոյե)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 Ազուլեցին է գրում, Արասու գետը և ձգվել դեպի Եմալնեի Այստեղից էլ ուղիղ գծով շարունակվել է դեպի արևմուտք և հասել Աղջաղալ, 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 Ըրովարտակներ, էջ 92, 115, 165, 184: Տե՛ս նաև՝ Մասնագրանի դարբեղներն, Վաղարշապատ, Վաղարշապատ, սրբա Ա, կողմը՝ 2. Գ. Փակազյան, Երևան, 1963, էջ 60, 67, 71: Էմմա՝ Սիմոն Երևանցի, «Ջամբու», Վաղարշապատ, 1872, էջ 102:

³⁴ Ջաքարիա Ազուլեցի, էջ 28:
³⁵ Don Juan of P. sta, A Shi'ah Catholic. 1560—1604, London, 1926, p. 41.
³⁶ Ջաքարիա Ազուլեցի, էջ 94:

Ախուրյան և Արաքս գետերի միացման կետի մոտ, որտեղ երկու տե-
րափյուններն էլ մաքսատուն ունեին⁴⁰;

Նկարագրելով 1604 թ. շահ Աբասի նահանջը Ջղալ-օղլի Սինան-
փաշայի դիմադրած թուրքական զորքի առաջխաղացման առաջ, պա-
լատական պատմիչ Իսրահայր Մուշեխ շեշտում է Աղջաղայի սահ-
մանային կարեւոր ամրության հանդամանքը, նշելով, որ արագ նա-
հանջելով էրզրումի կողմերից, շահն իր զորքով կանգ էր առնել այստեղ,
սպասելով արևմուտքից բշվող բնակչությանը, որին առերթ գցած, կրկին
արագ երթով, նույն մայրուղով շարժվում էր զենյի Սրևան⁴¹։ Առաքել
Գավրիմեյիսն, հավատարիմ այս տեղեկությունները, Աղջաղայան ձույ-
նացնում էին հին Սրվանդակերտի հետ⁴²։

Սահմանն անցնելուց հետո ճանապարհը մինչև էրզրում շարու-
նակվել է Արաքսի հովտով, մերթ աջ, մերթ ձախ ավերով, շոք տեղ
կորելով գետը։ Առաջին կայանը Քիլի-բուտունն է, շոք աղաջ ճանա-
պարհ կտրելուց հետո՝ Մոզուլարը, որից հետո Արաքսն անցնելով քա-
րավանների իջևանում էին Կազզվան քաղաքում, որտեղ թուրքական ա-
ռաջին ճանապարհապաշտպան կետն էր գտնվում։ Անզլիսցի ճանա-
պարհորդ և տուտրական Ջոն Նյուրեբրին հաղորդում է, որ Բրանից եկող
առևտրական քարավանները Կազզվանում պարտավոր էին հինգ տոկոս
մաքս վճարել, եթե քարավանը էրզրում չէր մտնելու, հակառակ պա-
րագայում ավեն տեսակ ապրանքի համար պետք էր վճարել երկու ակ՝
չև⁴³։

Կազզվանից մինչև Զառաբխանա կոչվող ավանը, ըստ Ազուլեցու,
երկու ճանապարհ է եղել, որոնցից մեկն անցել է ինչ-որ ամբարտափի
(բանդ) վրայով, իսկ մյուսով գնալիս հարկ է եղել երկու անգամ կտրել
Արաքսը, հասնելու համար շոք աղաջի վրա գտնվող Օրթա-պուլում կոչ-
վող իջևանին, որին հաջորդում էին Սաշ-ուլումը և ապա Զառաբխանան։
Զառաբխանայից մինչև Զորան-բյուրի⁴⁴ կոչվող կամուրջը ճանա-
պարհը շարունակվում էր զենի աջ ափով, հերթականորեն անցնելով

⁴⁰ Չախախ Ազուլեցի, էջ 71

⁴¹ اسکندر منشی: تاریخ... جلد ۲، ص ۲۲۷

⁴² Ասաբեկ Գավրիմեյի, էջ 37—38:

⁴³ Առլի. Զախրյան, Ուղեգրություններ, հ. Ա, էջ 455—456:

⁴⁴ Այս յոթ կամարակող կամրջի վերաբերյալ տեղեկություններ կան գնեսա ավելի
վաղ շրջանի ուղեգրների մոտ։ Զորան-բյուրի-էրզրում համաժող շարքի ընթացքում
ընդհանրապես փոփոխության չի ենթարկվել։ Այն, փաստորեն, լիովին համընկնում է
Պետրոսյանի քարտեզում և Պեդրոտտիի նկարագրած ուղիներին։ ՏՃ՝
Յ. Ա. Макадан, О торговле и городах Армении..., с. 293.

ՌԻՒՆԻ
ԱԾԸ
ԴՐՈՒ

504

ԹԱԿՐԻՉ - ՉՄՅՈՒՄՆԻԱ ՄԱՅՐՈՒՂՈՒ
 - ԷՐԶՐՈՒՄ ՎԱՏԿԱԾԸ ԸՍՏ ԶԱԲԱՐԻԱ
 „ՕՐԱԳՐՈՒԹՅԱՆ“



Ղարաբիխա, Ալիճակոսկ և Գոմաձոր բնակավայրերով, Չորան-բյուփ-րիում Աղուլեցին նշում է թուրքական երկրորդ մարսատունը, ինչը հաստատում են նաև Տավերնիեն և Նյուրբերն⁴⁵: Անցնելով կամուրջը, ճանապարհն այստեղից մինչև Հասան-Ղայա շարունակվում էր Արաբի ձախ ավտով, միակ իջևանը կես ճանապարհին գտնվող Հարաբաղն էր: Հասան-Ղայայում ևս նշում կա «ոսհրարիանայի» կամ մարսատան առկայության մասին: Այստեղից դեպի արևմուտք ճանապարհն անցնում էր կամ Չոգան-գարայով կամ Բուլամաջով, որոնք երկուսն էլ Հասան-Ղայայից հրեք աղաջ հեռավորության վրա էին գտնվում: Այնուհետև էր դրումից մեկ կամ մեկ ու կես աղաջ հեռավորության վրա, գտնվող Դավա-բուու վերջին կայանն էր⁴⁶:

Ուշագրավ է, որ էրզրումի վրա մարսատան նշան չի դրված, որն, անկասկած, վրիպակ պետք է համարել: Էրզրումի մարսատունը սահմանամերձ մարսատների մեջ խոշորագույնն էր, որի վարձակալական գոմարևները (մուկաթա) կարևոր տեղ էին զբաղում օսմանական պետության բյուզնում⁴⁷: Էրզրումից դեպի Ջմյունիա շարունակվող ճանապարհի առաջին կայանի՝ Իլիջայի վրա զբված համապատասխան նշանը պետք է վերաբերի էրզրումի մարսատանը⁴⁸: Էվլիա Չելեբեի վկայությամբ, Կոստանդնուպոլսի և Ջմյունիայի մարսատներից հետո, ամենաաշխույժը էրզրումի մարսատունն էր: Այն գտնվում էր Ծրղնկայի (Էրզինջան) գարպասի մոտ, որի շրջակայքի բնակչությունը հիմնականում հայեր էին, և որտեղ կար 13 եկեղեցի⁴⁹: Ջրանախաղի ճանապարհորդ Պիտոսի դե Տյուրնեֆորը էրզրումի մասին գրում է. «Յնչ քաղաքը տարանցիկ առևտրի կենտրոն է Հեղկաստանից եկած ասորանքների համար... որոնցից հիմնականն են Պարսկաստանի մետաքսը, բամբակը, թմբաղեղերը, տարրեք զույնի մահուղեղները, որ անցնում էին բացառապես Հայաստանի վրայով»⁵⁰: Իսկ Տավերնիեն էրզրումի վերաբերյալ արտահայտվում է որպես մեծ տարանցիկ կայանի⁵¹:

⁴⁵ Հավախա Աղուլեցի, էջ 8: Հովհ. Հախրյան, *Ուղեգրություններ*, Կ. Ա., էջ 456: Tavernier, t. I, p. 23.

⁴⁶ Հավախա Աղուլեցի, էջ 8:

⁴⁷ O. L. Barkan, Osmanlı İmparatorluğu Baiçelarine no'lar, — İktisad fakültesi mecmuası, № 1—4, İstanbul, 1955, s. 237.

⁴⁸ Հավախա Աղուլեցի, էջ 8:

⁴⁹ Յասն Կեսեմ, *Kumra nyremecmañ*, c. 95:

⁵⁰ Pitton de Tournefort, *Relation d'un voyage du Levant*, t. 2, Amsterdam, 1718, p. 232.

⁵¹ Tavernier, t. I, p. 20.

էրզրումում իրականացնող աշխույժ անւորի վերաբերյալ «Նետաբերքի տեղեկութիւններ» է հաղորդում XVII դարի մասնագիր Հակոբ Կարենցին իր «Նկարարի վերին Հայոց» արժեքավոր ժամանակագրութեան մէջ. «Եւ ի քանառականացն ի Գ(4) կողմանց ազգէս Հայոց»,— գրում է ձա,— անթիվ կան նստելու տարին բոլոր բովանդակ ի գնել և ի ծախել՝ ի փառայ և ապրում, ցիւ ու ցիւ զումաշ և զանաճող շտխայ, կտաճկղն և թխան անթիվ. և բազում ջափաներ քար, այմաս և հարդիթն, յալ և զմրութն, սամուր և վարչազ և ամենայն մազեղեն ի բոլոր տարին յայտի գնեն և վաճառեն, զի այժմ քաղաքս այս յոյժ բանասար է նման Ստամբուլայ, որ տարին Ք (10) ամս իմ (20.000) բէան ժաման և կէլան, որ մէկ (100.000) գումուլ կամն էր քսակ փաշայն⁵² և էվլիա Չելիբի տվյալներով էրզրումում կար յոթնասուներ քարվանսարք և ութ հարյուր խանութ ունեցող շուկա Փողերանոցը նույնպէս գտնվում էր Երզնկայի դարպասի մոտ⁵³։ Էրզրումում, ինչպէս Երևանում, մաքսատանը և փողերանոցը հիմնադրւում գտնվում էին մեծահարուստ հայ վաճառականների սեփականության տակ։ Հակոբ Կարենցին, պատմելով 1641 թ. Փլիլպոս կաթողիկոսի կողմից Էրզրումում ավազ երեց նշանակված տեղի Գեորգի մասին, գրում է. «Եւ մեծ որդին Մելքոնն հղի այր կատարեալ և խորհրդական իմաստուն և յոյժ վաճառական և անձանի բէլքվանպաշի և խճճայ. և Մաղաբիան ընդ նմա... Եւ ընդ այն ժամանակն ժողովուրդն ամենեքեան ընչեղք և փարթամ էին գոյիր և իշխանաբազում. էմբն և գումրուկի⁵⁴։ Սրանից վեց տարի հետո, 1647 թ., անցնելով Էրզրումով, Ջաբորիս Ազուլեցին հայտնում է, որ մաքսատան գումրուկչին Պեարոս Չելեբին էր⁵⁵։ Իսկ էվլիա Չելիբի հաղորդում է, որ իր ժամանակ Էրզրումի մաքսատան գլխավորը (գլումրուկ-էմին) Քաթնո անունով մի հայ էր⁵⁶։

Նախապէս առիթ ենք ունեցել նշելու, որ, ինչպէս Ջաբորիս Ազուլեցու «Յրագրութեան» աշխատքն և այլ աղբյուրների, Քաթնուկ-Ջմլուսնիս անտարական մայրուղուն զուգահեռ, երկրորդական ճանապարհների վերաբերյալ տվյալները, թեկուզ ավելի համառոտ, նույնպէս որոշակի հետաքրքրություն են ներկայացնում Այս ճանապարհները թեև հիմնականում ժողովում էին ներքին անտարին, սակայն կապված լինելով

զիսավոր մայրուղու հետ, դրա միջոցով Արևելյան Հայաստանի և հատկապէս Արարատյան երկրի ներքին զավառները նույնպէս ընդգրկում էին միջազգային տարանցիկ անտարի 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, կիրում-անցնում էր Ախուրյանը և Կարսի վրայով գնում ու Հաւան-Ղալալում կամ Հաքարագում միանում էր գլխավոր մայրուղուն⁵⁷։ Կարսի վրայով անցնող ճանապարհի համառոտ նկարագրությունը կա նաև Տավրիսիի մոտ, որը փոքր-ինչ տարբերվում է Ազուլեցու նկարագրությունից⁵⁸։

Ըստ այլ աղբյուրների, այս ճանապարհին զուգահեռ գոյություն է ունեցել նաև մեկ ուրիշը, որն սկսվում էր Վաղարշուպատից և Քասախ գետի վաղ ափով ու Կարսի գյուղաքաղաքի վրայով, որն այդ ժամանակ կարևոր վաճառական կենտրոն էր, և որի բնակչությունը մեծ մեծ թիվ էին կազմում արհեստավորներն ու անտարականները⁵⁹, ձգվում էր դեպի հյուսիս և Ապարանում միանում վերջ նկարագրված ճանապարհին Քանի որ այս ճանապարհը իր մյուս ճյուղով շարունակվում էր դեպի հյուսիս և հասնում մինչև Թիֆլիս, այն պարսկերեն կալվածադարձերում կոչվում էր նաև «Վրաստանի ճանապարհ», (راه گرجستان)⁶⁰։

Էրզրումից երկու արջ հեռավորության վրա գտնվում էր Իլիչան, որի բնակչությունը էվլիա Չելեբին հաշիվում է 300 տուն և անվանում է հայկական և մուսուլմանական գյուղ⁶¹։ Այստեղից երկր արջա ճանապարհ անցնելով, քարավանները հասնում էին Ջնիզ, որտեղից էլ շրջա արջա հետո գտնվում էր Աշղալա հայկական գյուղը⁶², որի բնակչությունը XVII դարի կեսերին հաշիվում էր 500 տուն⁶³։

Այստեղից մինչև Քաթնուկ-Ջմլուսնիս մայրուղու կարևորագույն ճանդուղակներ թոխաթ քաղաք ճանապարհին անցնում էր Ղզլ-բանդով,

57 Ջաֆալիս Ազուլեցի, էջ 21.
 58 T. vorster, t. I, pp. 23-25.
 59 Կարսի բնակչությունը հաշվում էր շուրջ վեց հազար, որտեղի անտարականները սերտ կապերի մեջ էին Երևանի իտլոթ անտարականների հետ։ Տե՛ս Ան, Խոջապահ կապիտալ, Երևան, 1924, էջ 322-323.
 60 Մատենադարան, Կաթողիկոսական դիվան, թիվ. 1 գ, լավ. 943, 944, 945.
 61 Յուսուպ Կելեբն, Կախա պուտեշեստնի, էջ 108.
 62 Ջաֆալիս Ազուլեցի, էջ 8.
 63 Մանր ժամանակագրություններ, հ. II, էջ 569.

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. 1, էջ 248.
 55 Ջաֆալիս Ազուլեցի, էջ 28.
 56 Эвлия Челеби, Книга путешествий, с. 237.

Աղղղղղանով, Չովուշ-բյոյով, Օթլու-բելով, Լոտիով, Սորմանով, Կարմրակ կոչվող կամուրջով, Մարթաբաշով, Լուրդ-բեկով, Քիբոնի բեկով, Զազափաշով, Ախաշ-ովափով, Ծահնա-լիմանիով, Ղարաբալիբով, Բակհենդրանով, Չովուշզիի կոչվող սրբավայրի (մազար) մոտով, Զոզուն-Փիլուզով, Ղադի կոչվող կամրջով, Ալբուզով, Զարխի կոչվող գյուղով և հասնում էր Քոխաթի՝ նույն հասցիամի Տավերիին այժմ նկարագրությունը փոքր-ինչ տարբերվում է Զարաբիա Աղուչեցու նկարագրությունից և ավելի սեղմ է Տավերիին Աղզալայից հետո հղում է Շելթան-դերիսին, Բաշլուուշբույբ, Կարակուպի, Լոտին, Սորմանը, Կերմուրուն, Կարաչան, Զաղափան, Էգրիգեբը, Մուշհհին, Կարաբալիբը, Ամուզը, Զարբլբյուր⁶⁵, Անհրաթեշա է նկատել, որ որոշ տեղանուններ տարբերվում են միմյանցից: Այսպես, Տավերիին գրում է Բաշլուուշբույբ, իսկ Աղուչեցիի՝ Չովուշ-բյոյ, կամ Արմուս-Ալբուզ, Զարբլբ-բյոյ՝ Զարխի գյուղ և այլն:

Քոխաթից ճանապարհը բուժանվում էր. մի ճյուղը դնում էր դեպի Զմյունիա, որի մակրաման նկարագրությունը կա Զարաբիա Աղուչեցու մոտ⁶⁶, իսկ մյուսը երկաբում էր դեպի Կոստանդնուպոլիս: Քոխաթի մասին Տավերիին գրում է. «Հասկապես նկատելին Քոխաթում այն է, որ այս քաղաքը Արևելք տանող խոշոր տարանցիկ կալաններից մեկն է: Այնտեղ անվերջ գրաստաններ են գալիս Պարսկաստանից, Դիարբեքրից, Բաղդադից, Կոստանդնուպոլսից, Զմյունիայից, Սինդպից և այլ վայրերից»⁶⁷: Քոխաթում նույնպես հայ վաճառականությունը նկատելի դեր ուներ⁶⁸ և քնակուլիանց զգալի մասն էր կազմում: Միմեռն Անհաթին Քոխաթի հայությունը վերաբերյալ գրում է. «...Վ կայր ութ կեկեցի Լաշոց... և ԵՃ (500) հայի տուն. բայց սպին թէ չստաչն հազար խանայ (տուն) էր, զոր ճնալիքն ցլվել են, զորս կորուսել»⁶⁹:

Զմյունիայում նույնպես հայ վաճառականությունն ամուր զիբբեր ուներ և շատ զնգրերում ինքն էր թվարկում առևտրական գործարքների պայմանները: Խոսելով Կոստանդնուպոլսի մասին, Ռ. Մանտրանը գրում է, որ հայերն այստեղ կոլոնիական առևտրականների համար

պարտադիր միջնորդներ էին և նրանց մենաշնորհն այս բնագավառում սակեց մինչև XIX դարը⁷⁰: Կարգածից վեր է, որ նույնը կարելի է ասել նաև Զմյունիայի կապակցությամբ: Լիբադի, Զմյունիայի հայ առևտրականները համարս միանվագ գիտում էին կոլոնիական նավերով բերված ապրանքները⁷¹: Այս կապակցությամբ հետաքրքիր է Առաքել Դավրիժեցու պատմածը Բուրսայի հայ վաճառական Անտոն Չելեբիի մասին, որը հիմնականում գործում էր Զմյունիայում: Նա գրում է. «...էր և սակ շաչ ազգավ այր ոմն քրիստոնեակ՝ որոյ անունն էր Անտոն շալապի, և էր օա ի քաղաքէն Բուրսայոյ՝ որոյ տուն և տեղիք և բնակութիւնն սակ ի Բուրսայ էր: Այլ և լիզիք քաղաքի ևս ոմնը տունն և ապարանս, նաև ի Կոստանդնուպոլսիս ոմնը գտունն և զապարանս հոսակապս, և սակեզօ զարդարնայ երանգ երանգ գունով. և էր այրս այս Անտոն շալապի յոյժ երեւելի և հոշակեակ այնքան, մինչ զի յայտնի էր ի զուռն թաղավորին օսմանցոց, նա և ի հետաւոր աշխարհս ի Փոանկաց: Ի Պարսից, զի կարի ընչաւէտ և փարթամ էր ստացուածովք և էր իւր գործ վաճառականութիւն, որոյ պատճառէ երբեմն ժամանակաւ ի Կոստանդնուպոլսիս լինէր, և երբեմն ի Զմիոնիս լինէր, որ է Եզմիր: Ե յորժամ գային քարավանք վաճառականաց՝ յաշխարհէն Պարսից ի քաղաքն լիզմիք, զամենայն բնոխն կարաւանին միանգամայն գնէր, զինչ և լինէր. թէ ապրիշում և թէ թաֆարից, և միանգամայն վճարէր զգինն: Սոնչալէս և յաշխարհէն Փոանկաց՝ յորժամ գային ծովով նաւը քարձեակ բեռամբ պատուական ստացուածովք. զեալին 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. Չելեբեցու, Արեւմտյան Հայաստանը XVI—XVIII դդ., էջ 233:
⁷² Առաքել Դավրիժեցի, Պատմութիւն, էջ 330—339:

⁶⁴ Զարաբիա Աղուչեցի, էջ 8—9:
⁶⁵ Tavernier, t. 1, pp. 13—19.
⁶⁶ Զարաբիա Աղուչեցի, էջ 9—11:
⁶⁷ Tavernier, t. 1, pp. 11—12.
⁶⁸ Մ. Չելեբեցու, Արեւմտյան Հայաստանը XVI—XVIII դդ., երևան, 1980, էջ 240—

241:
⁶⁹ Միմեռն Անհաթի, էջ 186:

ԱՌԵՎՏՐԱԿԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ՀԱՐԿԵՐԸ

1. ՔԱՐՎԱՆ ԵՎ ԵՐԱ ՎԵՐԱՅՈՒՄԱՆ ՀԱՅՏԱՍՏՈՒԹՅԱՆ

Սեֆյան պետության սոցիալ-տնտեսական հարաբերությունների և տնտեսական քաղաքականության հարցերը վաղուց ի վեր գտնվում են մասնագետների ուշադրության կենտրոնում: Մակայն, եթե ազդարարին հարաբերությունների ուսումնասիրության ուղղությանը զգայի աշխատանք է կատարված¹, ապա նույնը չի կարելի ասել տնտեսական կյանքի մյուս բնագավառների և, հատկապես, առևտրի վերաբերյալ: Մինչդեռ պատմական սկզբնաղբյուրներում առկա են ուշադրավ տեղեկություններ ինչպես հարկային համակարգի, այնպես էլ առևտրի կազմակերպման վերաբերյալ: Ուսումնասիրվող ժամանակաշրջանի պատմիչներ Եարաֆ խան Բիթլիսիի, Հասան բեկ Ռումլուի, Իսքանդար Մունչլիի մեծաթերք ժամանակագրություններում հատկապես քննված է Սեֆյան շահերի հոգաբարձությունը պետական գանձարանի նկատմամբ և ֆինանսական խնդիրների կարգավորման հարցերում, ինչը հաստատում են նաև եվրոպական աղբյուրները: Եարաֆ խան Բիթլիսի, որին հանձնարարված է նշել Քասնասպ I-ի մահից հետո ստուգել պետական գանձարանը, պատմում է այնտեղ կուտակված հսկայական շաքիների հաշվող հարստության՝ մի քանի հարյուր հազար թուման կանխիկ գրամի և աճուրկ քանակության ձույլ ոսկու և արծաթի մասին²:

Հայտնի է, որ պետական գանձարանի կեամուսները հիմնականում գրանւում էին բնակչությունից գանձվող բազմապիսի հարկերից, ինչպես նաև նյամազական-ավարատական պատերազմներից: Սեֆյան ժամանակաշրջանի հարկերի համակարգում որոշակի տեղ էին գրավում նաև

առևտր-արհեստավորական խավերից գանձվող հարկերը, որոնքից ուսումնասիրողների կողմից առավել ուշադրության է արժանացել թամազա կոչվող հարկը:

Ստորև կհորձենք ի մի բերել հարկի ծագման և իրացման, ինչպես նաև անցած պատմական ուղու ուսումնասիրության ուղղությանը ցարք կատարված հետազոտությունների արդյունքները և նոր աղբյուրների օգնությամբ քննության առնել թամազայի վերացման հանգամանքները:

Քամազան որպես առևտրականներից, արհեստավորներից ու շուկայից կանձվող հարկ XIII դարից սկսած լայնորեն իրացվում էր մուղուների կողմից նվաճված երկրներում: Բնակչությունից գանձվող հարկերից այն ամենամանրերից մեկն էր: Քամազայի ծագման և նշանակության պարզաբանմամբ զբաղվել են մեծ թվով արևելագետներ: Մակայն առավել հանգամանորեն այն քննության է առել Վ. Վ. Բարտոլդը: Նրա մեկնաբանությամբ «թամազ տերմինի տակ հասկացվում էին ոչ միայն „droits de douane et de transit“ ինչպես պիղում է դժժանոր: Այս իմաստով թամազ հասկացությունը համապատասխանում է պարսկական բաշ տերմինին, որ զուես իսլամի առաջին դարերում օգտագործվում էր, արարական հեղինակների կողմից, և որի հետ բառարաններում երբեմն նույնացվում է թամազ բառը»³: Հենվելով Ռաշիդ ադ-Գիբի, Վաստաֆի, Նախշեանիի և ուրիշների տեղեկությունների վրա, Բարտոլդը թամազան բացատրում է որպես «այն բոլոր հարկերը, որոնք հավաքվում էին քաղաքներում առևտր-արհեստավորական հաստատություններից, ներառյալ հասարակաց տներն»⁴:

Հետագայում, հաստատելով այս քննահանր բնութագիրը, հետազոտողներ փորձել են ճշտել և կոնկրետացնել զրա նշանակությունը և գանձման ձևերը: Ա. Այի-գադիի կարծիքով թամազն այն հարկն էր որ գանձվում էր քաղաքների առևտրական և արդյունաբերական հաստատություններից և այն վճարում էին ոչ միայն շուկաներում վաճառվող ապրանքների, այլև նրանց տեղափոխության համար՝ որպես մարտատուրք: Քամազն գանձվել է հիմնականում դրամով և անվանվել «նազո» (կանխիկ)⁵:

Պետրոշևսկին, համաձայնելով Բարտոլդի բնութման հետ, այնպացնում է, որ թամազն գանձվում էր ինչպես խոշոր, մեծածախ, այն-

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

² شرف خان بدليسی 'شرف نامه، ص ۲۵۱—۲۵۲

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

⁴ նույն տեղում:

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

ինում կարգի հրավիրել թամազլիներին: Ուշիդ էդ-Գինն այս կապակցությամբ գրում է. «...Յոդ գրեն տախտակի վրա և յուրորանչուր քնակավարի գորպասների մոտ, որտեղ հատուկ հարկ են վերցնում, ի ջուլջ դենն, որպեսզի, հիմնվելով դրա վրա (զրանք) մտովին մաս առ մաս: Յոդ ոչ որ նորություններ և նորահայտ օրենքներ չմտցնի դրանց մեջ, իսկ կապալառուները, այն պատրվակով, թե մենք (Ղազան խանը) բարձրացրել ենք մարալին հարկերը, Յոդ չգանձեն որոշված մարսերից ավելի և նորահայտ օրենքներ չմտցնեն»¹²:

Այս մասին է վկայում նաև Արզալլահ Ղիշասիի տեղեկությունը Ակիոյունյու Ուզուն Հասանի ձեռնարկումների վերաբերյալ: Նա գրում է. «Ուզուն Հասանը ցանկանում էր վերացնել թամազն իր թագավորության սահմաններում: Սակայն նրա էմիրները չհամաձայնեցին դրա հետ, աստի այն զեղջելով, դարձրեց 20-ից մեկ դիրհում, վերցնելով ավելի պակաս, քան նախորդ սուլթաններն էին գանձում»¹³:

Սա նշանակում է, որ Հեյաձ ղոն Ղազան խանի օրոք թամազայի գանձման շափք որոշվել էր 5 %, որակյն հետագայում այն զգալիորեն բարձրացել էր, և Ուզուն Հասանը ստիպված էր ոչ թե պակասցնել, այլ վերականգնել նախկին շափքը: Չուրանով շահաստալող, սակայն գործնականում մեծ շափքերով գանձվող հարկերի վերացումը մուսուլմանական տերություններում համարվում էր աստվածահաճո ցործ: Սակայն դրա իրագործումը այնքան էլ դյուրին չէր, ինչպես դա երևում է վերը բերված օրենսկից: Չնայած Ուզուն Հասանի նման հզոր տերակալը փորձում էր ամբողջովին վերացնել թամազն, սակայն նրա էմիրների զիմադրությունը, որոնք չէին ցանկանում կորցնել կամատի այս կարևոր աղբյուրը, ստիպեց նրան թամազարվել միայն որոշ զեղջով:

Առանձին զիպերում թամազն վերացվում էր մասնակալորայուն, այս կամ այն միջոցառմանը նպաստելու նպատակով: Այսպես, 1487 թ. Ակ-կոյունյու սուլթան Յահյուբի հրամանով թամազայի և որոշ այլ հարկերի գանձումը արգելվեց Բաղդադի ճանապարհի վրա, որև, ինչպես գրված է հրահանգում, «ամենակարճ և Քա'բե հասնելու համար, և Էս-նապարհի երկու ուղղություններով էլ թամազայի, բաշի, ուսդարիի, առկաթի, բախթերաշիի, սալամիի և այլ հարկերի գանձումը չի թույլա-

արվում, և որ հարկահաններն իրավունք չունեն ստուգելու ճանապարհորդների ուղերենները և տանելու նրանց մարաստուն (թամազ-խանա)»¹⁴:

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

Շարիաթով չհիմնավորված հարկերի վերացումը անհրաժեշտություն էր համարվում մահմադների կամ որևէ վտանգավոր ձեռնարկումից առաջ: Այսպես, Բարուրը, Ռանի հզոր արքա Սանգամի ղեմ պատճառով սխելոյց առաջ հրաման տվեց, որ այլևս թամազ չգանձվի ոչ թաղաքներում, ոչ գյուղերում, ոչ ճանապարհների վրա, ոչ անցումներում, ոչ գեատանցներում, ոչ նավահանգիստներում»¹⁵:

Թավականին հետաքրքիր և կարևոր վկայություններ կան թամազայի և նրա գանձման ձեռքի ու շափքի մասին XV—XVI դդ. եվրոպացի ճանապարհորդների մոտ: Հատկապես կարևոր են այն տեղեկությունները, որոնք վկայում են, որ թամազայց ստացված կիսամուսուեն անցնում էր 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 քստ ապրանքի քաշի:

Ահա թե ինչ է գրում թամազայի և նրա գանձման ձեռքի մասին Քավրիզում 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 առևտրեր է դնում որպես Նադի և մարս նույնպես կա մի վաս սովորություն, որ միշտ գոյություն է ունեցել, յուրաքանչյուր վաճառական, որ շուկայում մի խանութ ունի, վճարում է օրտկան կամ երկու և կամ վեց սպիտակ (aspril/Asper — սպի), կամ մինչև իսկ մի դուկատ, համապատասխան իր գործին: Յուրաքանչյուր արհեստի վարպետի վրա նույնպես մի վճարում է դրված, համաձայն իր վիճակի: Պոսեկիները նույնպես, որոնք հաճախում են հանրային վայրեր, պարտավորված են վճարել քստ իրենց զեղջելությունյան, որքան սիրում լինեն նրանք, այնքան ավելի պիտի վճարեն, և ավելի վատ, քան այն բոլորը ինչ որ ես հիշատակել եմ այս անխձած, ստակալի, խայտառակ սովորու-

¹² Рашид-ад-Дин, Джами ат-таварих, т. III, с. 268, *ուս. թարգմ.*, ԼՂՏ պարսկ. քննարկ:

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

¹⁴ Persia in A. D. 1478—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 B. B. Бартольд, *Сов.*, т. 4, с. 333.

Յլունն է, որի վատ հուր հասնում է երկիցը, և հետևյալ պարագայից զօր պիտի իմանար անիրավությունը, որովհետև այս քաղաքում կա սորոմական մի վայր, որտեղ հմանապես հարկ են վճարում համաձայն իրենց զեղեցիության:

Ամբողջ դրամը, որ նրանք հավաքում են, հարկահավաքի անձնական ստավիդության համար է, և պոռնիկներին զնացող բրտանյաններին ու մասնեզականների միջև ոչ մի խտրություն չի դրվում: Այս հարկերից զատ նրանք ունեն սակ (taxi), որ քրիստոնյաները վճարում են տասը տոկոս ամեն մի առարկայի վրա, որտեղից էլ որ զա: Մուսուլմանները վճարում են ամեն բանի վրա միայն հինգ տոկոս և է՛նք նրանք Քավիրզում չժախեն և ապրանքները տրանզիտ լինեն, տոկոս չեն վճարում, այլ կշռում են ամբողջ բանակությունը և վճարում են մի որոշ բաժ նրա վրա... Այն միջոցին, երբ են Քավիրզում էի, Քաբբը Ալի (Capirali) անունով մի մարդ վաքած էր այս պաշտոնը և վաթսուն հազար դոկատ եկամուտ ուներ այս հարկերիցից¹⁶:

Ժամանակակից աղբյուրները միաբերան վկայում են, որ Յամզան վերացվել է Սեֆյան շահ Քահանայի I-ի կողմից, որը և զնահատվել է որպես հարկային քաղաքականության բնագավառում ձեռնարկված արմատական միջոցառում: Հասան բեկ Ռուսթուֆի վկայությամբ, հիշք 872 (1565 թ.) հրապարակված հրովարտական Սեֆյան տերության սահմաններում վերացվում էր Յամզան, որից պետությունը տարեկան 30.000 թուանս եկամուտ ուներ¹⁷:

Մինչև վերջին ժամանակներս մեր տեղեկություններն այս որոշման մասին սահմանափակված էին հիշյալ և այլ պատմողական աղբյուրների սովյալներով¹⁸, բայց Քավիրզի համալսարանի գրականությունյան ֆա-

¹⁶ Հովհ. Շաիրյան, Ազգայնություններ, 5. Ա, էջ 314—315:

¹⁷ حسن زملو، احسن التواريخ، ص ٤٢٨

¹⁸ Քավիրզի վերացումը արձայտեք է գրել Չարսիա Քաճարեցու ժամանակագրության մեջ, Տե՛ս Չափարիա Մարկվազ, Փաստություններ, 5. 1, Վազարապատ, 1870, էջ 10, և Հովհաննես Մարեցու ժամանակագրությունում, տե՛ս Մարե ժամանակագրություններ, հատոր 7, էջ 240—241, Հմմտ.: Աստուխ Դավիթբեցի, Փաստություններ, էջ 602—606:

Հետաքրքիր է նաև խոսույթի հայտնի անտապարտոց վիճկնոց ղ/Ալեկսանդրի մեկնաբանությունը Քավիրզի վերացման անշեղքյանը նա որում է. «Այս Քաղաքը (Քահանայի I-ը—Վ. Փ.) գնահատում է զօտարեզն և կատարում է ուրիշ անևարական գործեր, մի քաղք վանաականի խոթածանությունը անուծ ու ճարձում է Աջարտի է, որ նա վեց տարի ասուց մի վեճունեն ցորձ կատարել, բայցովին բնեկով ուղերածը

կուտնտի տեղեկագրի վեցերորդ տարվա № 1-ից վերցնելով, զոկու Արդու-Հոսեյն Նավահն, շահ Քահանայի I-ի ժամանակաշրջանի վազի-բարդերի 1872 թ. լույս տեսած մաղոմածուկ մեջ հրատարակել է Քավիրզի մզկիթներից մեկի որմի վրա վիճույթի արձանագրությամբ մեջ հասած հիշք. 972 թ. շահան ամսի 12-ուրի (1565 թ. մարտի 15), Քամզայի վերացման կապակցությամբ հրապարակված հրովարտակի տեքստը¹⁹, որը 1970-ական թվականներից սկսած վկայակոչվում է հարցի ուսումնասիրությունը զբաղվողների կողմից:

Սակայն, նոր Ջուղայի Ս. Աննափրկիչ վանքի ղեկավարում պահպանվում է նույն թվականին հրապարակված մի այլ հրովարտում²⁰, որն սուղղված լինելով երկրի հյուսիս-արևմտյան շրջանների կառավարողներին, այլ վայրերի շարքում նաև Ջուղայի հարկային պաշտոնյաներին, կարևոր նշանակություն է ունեցիլ տեղի հայ օտևարական դասի և արհեստավորության համար և, որպես օւլջուրին, պահպանվել է համայնքի կողմից մինչև մեծ գաղթն ու գաղթականության հետ բերվել նոր Ջուղա:

Հրովարտակի բովանդակությունը, հիմնականում համապատասխանելով վիճույթի տեքստին, ստորերվում է որոշ մանրամասնություններով, որոնք զգալիորեն նպաստում են հարցի առաջիկ համակրմանի լուսաբանմանը: Ուստի ավելորդ չենք համարում մեջ բերել հրովարտակի ամբողջ բնագիրը՝ թողրգնանությունը:

«Արքայական հրովարտակի հրապարակվեց այն մասին, որ իշխանությունյան սպաստան, ամիր-զեյաև Շահ-Կուլի Սուլթանը և էմիրության արպատան Շահվերդի-բեկ Սաադուն և Կարախան բեկ Բալբուրդուն, զոռչի Հաբի Իխաս բեկ Քաբալուն և Ջուղայի, Նախիբանի, Գողջապահի (Գեղարքունիք), Կաղզվանի և Շորազլալի Քամզայիները, ամալաները (զորձակներ) և ֆահյանները (զորձակատարներ) իմացած լինեն,

իր Քաղաքություն մեջ, որ ավելի մեծ էր, քան որև ուրիշ երկրում, սրովհետև նա տանում է ապրանքի մեկ յոթերորդ մասը, բացի դրանից, ինչ որ անում են նաև ոլջուտեղյաները Մազախե, առում են, թե մի կողմ էր տեղին, հրեշտակները բուկել էին նրա կոկորդից և սակ, թե վոյել է մի Քաղազոր՝ մուկուղում արդար և Աբի տանը սեքած, այնպես անհասան շահեր ստանալ, բայցմթնիվ արքառ մարդանոց կարձանումը, և սուխան Նրա հրամայելին ապառև մաղմարին ցրանից: Քաղաքը զարթնելով, և սուխանը, հրամայեց որ էր Քաղազորություն մեջ բոլոր ուղերածները վերացվեան: Տե՛ս Հովհ. Շաիրյան, Ազգայնություններ, 5. Ա, էջ 240—241:

¹⁹ شاه طوماسب صفوی، مجموعه اسناد، ص ٢٢—٢٣

²⁰ Գրված նոր Ջուղայի Ս. Աննափրկիչ վանքի, պահարան 6, վազ. 3:

որ Կոփի տարվա մեծագոր շա՛րան ամսի 12-ի լույս Հինգշաբթի զին-
բր (1565 թ. մարտի 15) երգում տեսա փառաբանչյալ, մեծագույն
բարիք, սուրբ վկա մարգարեին, — թող Աստված օրհնի և պահպանի նրան
ու նրա սերունդներին:— Երբ ևս նստած էի զեպի զերվե (աղոթքարն)
նայող մի դահլիճում, այդ դահլիճի հյուսիսային կողմի պատը հեղձվեց
և սուրբը դուրս եկավ: Նա իր օրհնյալ զվիյն ուներ նուրբ մետաքս կտու-
րից կարմիր, սուանց փաթթոցի (թագ): Ես մտտեցա և սրբի օրհնյալ
սուրբ համբուրեցի, իսկ սուրբը իր հոռաձաձյն լեզվով, բարությունը իր
ծառային ասաց. «Յամզաները, որ բախշել էս, շատ լավ ես արել:— և
ուպա ասաց, որ երկրի թամզայի 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 զո՞հ ենք» — կհամ էր զեզանից զո՞հ կլինենք»: Եվ հետո ասաց,
թե օրավուր դիանեց պետք է երկարի և կարևորությունը ազիւնա (իշ-
խանությունը մեծանա): Եվ էս երազում ասացի. «Հրամանը ձերն է»,
երկրի թամզայի մնացորդն ես անեծքազով բախշեցի:

Ուստի, այսպիսով, մեր ապահով երկրների թամզայի մնացորդը,
համաձայն այն սրբի հրամանի, բախշեցի և նրա վարձըր տասնչորս
անենդներին նվիրեցի: Թող Աստուծ օրհնությունը նրանց բոլորի վրա
լինի: Իսկ այն նվիրատուության վարձքն էլ նվիրեցի Սահեբ ազ-գամա-
նին, թող Աստված օրհնի նրան և պահպանի:

Անհրամեշտ է, որ այդ օրից, երբ որ հրովարտակը տեղ հասնի
թամզայի, ուսհարություն և թախսեթաշխուսթյան²¹ այլ անուններով, լե-
ն իսկ աննապարհների վրա և կամ երկրամասի ենթակայություններում,
ինչ անվան տակ էլ լինի, թե որպես ըուն զուժարի և կամ սուրբերի
(որսումաթ), մեկ զինար անգամ ոչ մի արարածից չվերցնեն և վերցնո-
ղին անեծքի ենթակա ճանաչելու: Եվ ով որ վերահեշխային հակառակ գոր-
ծի, հավիտյանս անիծյալ կլինի և այնպիսի մի պատիժ կստանա, որ
ուրիշների համար դաս լինի:

Գրվեց 972 թվի Կոփի տարվա շա՛րան ամսի 12-ին Հինգշաբթի օրը
(1565 թ. մարտի 15):

²¹ Վեր նշվել է, որ Մինորսկո հրատարակած Ծագուլյան իրն Մուղղիճն ևու-
չիք «Պարիկ»-ում այստ արա-յլ Ամինեա ժամանակագրությունում այլ Տարիքի շարքում,
հիշվում է նաև օրավթերաշխու կողմով Տարիքը, Պժուժ է, որ սա և հրովարտակով Եզիզ
«Յախսեթաշխու կողմով Տարիք նույրք պետք է լինեն, և հիշա ընթերցումը վերցնեն է:

Խուսանցում՝

Հաղորարարը, այս երգի նկարագրությունը, սրբական հրովար-
տակով, մանրամասն արձանագրված, ալիլի ընդարձակ ուղարկվում է,
որպեսզի բարի վրա փորագրեն և մզկիթներում կանգնեցնեն:

Այժմ տեսնենք, թե ինչ տարբերություններ կան վիճադիր արձա-
նագրության և նոր Զուղայի Ս. Ամենափրկիչ վանքի հրովարտակի միջև:
Ընչպես վերևում երևաց, հրովարտակի վերջում հրամայված է երազի
նկարագրությունը մանրամասն և ալիլի ընդարձակ տարբերակով բարի
վրա փորագրել և մզկիթներում կանգնեցնել: Եվ իսկպես, վիճադիր
արձանագրությունն ալիլի մեծ է, ինչպես նաև կան որոշ ոճական տար-
բերություններ: Մասնավորապես, զգալի տեղ է գրավում Սահմանայի
տիպոնների շարքը, ալիլի մանրամասն է նկարագրված «օրբիս երևա-
լու տեսարանը և նրա արտաքինը: Վիճադիր արձանագրության կարևոր
տարբերությունն այն է, որ այստեղ թամզայի վերացման հրամանը
արված է ըստ երկրամասերի Արձանագրության մեջ ապավմ է, որ Ա-
զերբաչչանի, Իրաքի (Պարսկական Իրաք), Ֆարսի, Խորասանի, Շիր-
վանի և Գիլանի երկրամասերի ոսկու և արծաթի զրամատների թամ-
զան, որ զեռ յի վերացվել, անեծքազով վերացվում է:

Նույն 1565 թ. մեկ այլ հրովարտակ, որ վերաբերում է նախնիչա-
նի զրամատան թամզայի զեղջմանը, հրատարակել է գերմանացի արև-
վելագետ Հ. Հորստը²², նրա հրատարակած հրովարտակի բնագիրը
նույնպես գտնվում է նոր Զուղայում, Ս. Ամենափրկիչ վանքի թանգա-
րանում և պահվում է 163 համարի տակ: Հ. Հորստի վերամտության մեջ
նկատվում են որոշ վրիպումներ, էական նշանակություն ունի հատկա-
պես ընագրի ۴۰۲ (մնացորդ) բառի սխալ ۴۰۳ (կես) ընթերցումը:
Հրովարտակում կարգում ենք. «ուստի 972 թ. Կոփի տարվա շա՛րան
ամսի 12-ից, երբ ժամանակի տիրոջը, թող Աստուծ օրհնությունը նրա
վրա լինի, երազում տեսա և հրամայեց, որ թամզայի մնացորդն էլ
բախշեն, երկրի բոլոր փողերանոցների թամզան ես բախշեցի»: Մինչդեռ
Հ. Հորստի վերծանության մեջ ստացվել է «թամզայի կեսն էլ բախշեցի»
որով ազգաազգվել 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 անգում, էջ 302: Զուգական գերմաներեն թարգմանության մեջ՝ «Անց
կայություն թամզայի կեր նվիրել ենք Զուղային (»)», էջ 303:

Քննչա երևում է, Հորստը, շնչյած նախնիքով, սակայն հրովարտակի «սահեբ
ազ-գամտես անքներ տակ համացել է Ալիլի որդի Զուղային, իսկ վիճադիր արձա-

է նաև այն տեսակետից, որ, ինչպես պարզվում է, փոքրամասններից զանձնող հարկը նույնպես համարվել է թամազ և զեղզվել:

Վիճազոր արձանագրության մեջ ասվում է, որ ինչպես ամբողջ երկրի, այնպես էլ Քավորի և այնտեղից դեպի էրզրում և Արակ (Պարսկական Իրաք) տանող առևտրական ճանապարհների թամազն, որ տարեկան ընդհանուր զուգարմով հավասար է 3875 թումանի և ութ հարյուր դինարի, նույնպես վերացվում է²⁴: Այս փաստը գալիս է մի ավելորդ անգամ ևս հաստատելու էրզրումի վրայով անցնող և դեպի Հայաստան Ձմյունների գնացող միջազգային տարազգային առևտրի մայրաղիների կարևոր նշանակությունը: Միևնույն ժամանակ նոր Ուլուղայի Ս. Աննեփոքր-կիչ վանքի հրովարտակում Զուլայի, Նախիջևանի, Գեղարբունիքի, Կազղը վանքի և Շորաղայի առանձնահատուկ նշումը հաստատում է, որ այս վայրերը գտնվում էին առևտրական ճանապարհների վրա, որոնցից Սուրան, Նախիջևանը և Կազղը վանքը՝ Քավոր-Ձմյունիս միջազգային տարազգային առևտրի մայրուղու, Գեղարբունիքը՝ այսպես կոչված օվարատանի ճանապարհի, իսկ Շորաղայը՝ Երևանից Կարս գնացող և Հասան-Ղալաջում վերահիշյալ զլխավոր մայրուղուն միացող ճանապարհի վրա:

Ինչպես երևում է հրովարտակի տեքստից, Քահմասայի գերբնական երազի ժամանակ սխման Մեհհինն նրան տակ է. «Քամազաները, որ բախշել են, շատ բավ են արել, երկրի թամազի մնացորդը ևս, որ մնացել է, այն են բախշիր»: Եվ Քահմասայն է. «Նեմվելով սարի» խոսքերի վրա, ասում է. «Տրամանը ձերն է, երկրի թամազի մնացորդը ևս անձեփոքրով բախշեցի»:

Այս սողորը հիմք են տվել Օ. Էֆենդիևն և Շ. Ֆարալային անվերապահորեն ընդունելու, որ այս հրովարտակից առաջ եղել է մեկ ուրիշը, որով վերացվել է թամազի կեսը, այսինքն այն զուգարմով խոսքը գնում է մնացած կեսի վերացման մասին, որին հեղինակները ցավով ավելացնում են, որ ոչ մի տեղեկություն չկա առաջին բարեփոխման

տարության մեջ հանդիպող նույն տեքստի Օ. Էֆենդիևն և Շ. Ֆարալային քննելով են որպես Ալիի տեքստներից մեկը՝ ՏՄՍ. Օ. Չփենաև, III. Фарзалиев. О подати ТЕМГА, с. 241. Հանրախոյն է, որ սառնոր աղչւմանն (ժամանակի տեք) տեքստի տակ չկա վարչապետություն հասկանում է առևտրից բաց՝ մարքվանս ութ Մեհհինն ՏՄՍ. А. Массе, Иезам, М., 1963, с. 145. Ավելի նաև, որ Շարաֆյան ընթերցման ուղղակի դրոմ է, մե շահ Քահմասայը երազում տեսել է սխման Մեհհինն:

شرف خان بدليسی، شرف نامه، ص ۲۲۵-۲۲۶

²⁴ شاه طهماسب صفوی، مجموعه آستان، ص ۲۳

ժամանակի մասին²⁵: Նման կործինք, անշուշտ, գորկ չէ տրամաբանությունից: Սակայն, ինչպես երևում է այդ մասին դեռևս գրավոր կարգադրություն չի եղել: Համենայն դեպս այդպիսի կարգադրության մասին որևէ տեղեկություն չկա: Ե՛վ Շարաֆյան Քիթլիխին, և՛ Հասան բեկ Խումուլուն, և՛ Իսբանդար Մունշին մանրամասն խոսում են Քահմասայ 1-ի այս բարեփոխման մասին՝ նշելով միայն վերջ մեջ երբևի՜մ հրովարտակի տարեթիվը ու ամսաթիվը: Հայտնի է, որ նման բարեփոխումներն իրականացվում էին շահական հրովարտակներով, իսկ այն, կամ նույն թվականով մեկ ուրիշ հրովարտակ հայտնի չէ: Պարզ է նաև, որ թամազայի վերացման նախաձեռնությունը վերադարձվել սխման Մեհհինն, Քահմասայը, այդ որոշումը սրբազրիշով, դարձնում է անառարկելի: Հավանաբար, մինչև հրովարտակի հրապարակումը, Քահմասայը թամազայի վերացման ինչ-որ փորձեր ձեռնարկելով, հանդիպել է արժանի վերնախավի և թամազիների գնմադրությունը, որպիսի բրախիձակ, ինչպես տեսանք, ստեղծվել էր նաև Ուլուն Հասանի օրոք: Եվ ա՜հ ծրագրային իր երազով Քահմասայը փորձել է կանխել դիմադրությունը և իրագործել տերության համար կարևոր նշանակություն ունեցող և երկրի անտեսական զարգացմանը նպաստող միջոցառումը:

Համաձայն հրովարտակի արքիվում վր ոչ միայն թամազայի բուն գումարների և մնացորդի զանձումը, այլև, այսպես կոչված, որսումաթիները Ռասմ կամ որսումաթի (կարգ, սովորույթ) էին կոչվում այն տուրքերը, որոնք զանձվում էին որպես հավելյալ սոճիի պետական բարձրաստիճան ու կրտսեր պաշտոնեական օգուխ, որոնցից էին սազրի, վեհդիրի, դարուղայի, ֆինանսական և հարկային պատասխանների օգուխ զանձվող ուսմաները²⁶:

Հետաքրքիր է նաև այն փաստը, որ, Իսբանդար Մունշին վկայությամբ, այս հարկերը վերացվել են առաջին հերթին այն շրջաններում, որոնց բնակչության մեծամասնությունը չիա էր²⁷:

²⁵ О подати ТЕМГА, с. 241. Մեկ թվում է, որ զրեվո օտառչին բարեփոխման ժամանակ թամազի կեսի վերացման մասին, հեղինակները չփոթևոճեցի մեկ են ընկել Հ. Նորատի հրապարակման պատճառով, քանի որ վիճաբար տեսչություն, որը հիմք է հանդիսանում իրենց ուսումնասիրության համար, սկսեա բառ ընդհանրապես զուգարմուն լուխ:

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

²⁷ اسکندر منشی، تاریخ ...، جلد اول، ص ۱۳۳

Սեֆյանների պետական բյուրեղում թամզայի տարեկան ընդհանուր գումարը նախապես որոշված և կարևոր մասերից է եղել²⁶։ Կապալով տրվել է ոչ միայն մարտաններից և ճանապարհահարկայնության կետերից (նահարխանա), այլև փողերանոցներից (զառաբխանա) թամզայի գանձման իրավունքը։ Շատ վարչերում, հատկապես Արևելյան Հայաստանի քաղաքներում այս պատճենները գերազանցապես գրավում էին հայ խաչմերուկը²⁷։

Որոշ դեպքերում թամզա կամ հողեակի թամզավաթ հավաքական հարկային տերմինի տակ հասկանվել են մի շարք սուրբեր, որոնք գանձվել են սուրբեր անունների տակ, ինչպես օրինակ ռահդարի, բաշ, Կ թախթերաշի և այլն²⁸։

Որոնք էին 1565 թ. այս բարեփոխման զրգարատճանոցները։ 1555 թ. Բուրբերի հետ հաշտություն կնքելուց հետո Քահանայ 1-ը փորձում էր վերականգնել պետության քայքայված անոնետությունը և գաղթ տալ անտարին ու արհեստագործությունը, որոնց գարգացմանը մեծ շահով խանգարում էր թամզան՝ անտարա-արհեստագործական ծանր հարկը։ Հայկական ազդուների խիստ թերի ավյալներով, միայն Հայաստանի քաղաքներում կային շուրջ երեք տասնյակ սուրբեր՝ մասնաճյուղերի արհեստավորներ՝ աղեգործ, արծաթագործ, բրուտ, գզակար, դարաղ, դանակագործ, դարբին, գերմակ, խաղաղ, կերպասագործ, կոշիկակար, կտավագործ, հյուսն, ճոն, պաշտառ, ոսկերիչ, բուլհակ, քարգործ և այլն²⁹։ Կարելի է պատկերացնել, թե միայն արհեստագործներից գանձվող թամզան և նրա անվան տակ թույլատրվող շարահանումները ինչ շահերի են հասել։ Էլ չենք խոսում անտարական խաղերից և անձվող հակալական գումարների մասին։

Ավելի զգալար է գնահատել այս բարեփոխման հետևանքները։ Օ. էֆենդիեն ու Շ. Ֆարզալիևը իրենց հողվածում այսպես են գրում. «թամզայի՝ պանձարանի կհամարների այս կարևոր հողվածի վերացումը հարկազրկված քաղ. էր կենտրոնական կտավարության կողմից՝ զորգված դասակարգային հակասությունների սրմամբ և բաղաբային կյանքի, արհեստների և միջազգային անտարի զարգացման հետամուտ-»

թյամբ»³²։ Մի կողմ թողնելով զասակարգային հակասությունների սրման մասին հնամենի արտահայտությունը, անհնում ենք, որ հեղինակները բավականին ճիշտ ձևակերպելով թամզայի վերացման զրգարատճանոցները, 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 վերակազմվելիս թուրք-իրանական ավերիչ պատերազմները, որոնց պայմաններում խոսելու անտարի և արհեստագործության վերելքի մասին անհնար է։ Սակայն արդեն XVII դարում, 1639 թ. Կասր-է Շիրինի պայմանագրից հետո անտուրը, մասնավորապես արտաքին ու տարանցիկ անտուրը, և արհեստագործություններից զգալի վերելք են ապրում շուրջիվ համեմատաբար երկարատև խաղաղության ընձեռած պայմաններին։ Պետք է ենթադրել, որ այս բանում իր դերն է խաղում նաև անտարա-արհեստագործական ծանր հարկի՝ թամզայի բացահայտությունը։ Իսկ թե ինչ ձևով է իրագործվել թամզայի 1-ի հրամանով թամզայի վերացման մասին, կարելի է դատել Հասան բեկի Ռումլուի և Իբրահիմ Մունիթի ժամանակագրություններում տեղ գտած հետևյալ բեյբից՝

اثر نعمانند ز تعاضا بغير از آن داغی
که در حرفه تعاضای از داغ تعاضت

Մի հետք անգամ չմնաց թամզայից այսուհետ,
Բացի թամզայի այրոցից, որ մնաց թամզայու սրտում³³։

Իսկապես, հետագայում թամզայի փոխարեն հանդիսում են այլ՝ ավելի մեղմ անտարական և արհեստագործական հարկատեսակներ³⁴։

2. Ռ Ա Ն Գ Ա Ր Ի

Պատմական սկզբնազրյուրները (փաստագրական և պատմողական աղբյուրներ, եվրոպական ճանապարհորդներին, անտարականներին ու միսիոներներին ուղեգրություններ, արևմտաեվրոպական անտարական ըն-

²⁶ Օ. Эфендиев... О подати тамга... с. 242.

²⁷ حسن رملو * احسن التواريخ * ص ٤٢٨ * اسکندر منشی ، تاریخ ... ص ١٢٣

²⁸ Tadhkirat al-Muluk. A Manual of Sa'avid Administration, p. 81, 83, ակց. թարգմ. 77 a. 81 a. պարսկ. բնագիր, 148, 180 ծանոթագրություններ։

²⁹ Գրված նոր Ջուղայի Ա. Անձևաբեկի վախճ. պատ. 6, վավ. 3.
³⁰ Հայ մեղովրդի պատմություն, և. V, Երևան, 1972, էջ 70-71.

կիրոսթունների գործակալների հաշվառվածություններ, հայ առևտրականների առևտրական օրագրեր և այլն) համարյա միաբերան վկայում են, որ առևտրի իրականացումը Մեֆյան պետության տարածքով անցնող ջրամայրային քարավանային ուղիներով XVII դ. գունդեղ է բավականին բարձր մակարդակի վրա, մասնավանդ, էթն այն համեմատելու լինենք Օսմանյան կայսրության հետ: Սկսած Արաս Ի-ի ժամանակներից և ամբողջ XVII դ. ընթացքում ճանապարհորդների հազորում են, որ պայմանները Իրանի քարավանային ուղիների վրա բարենպաստ են: Օրինակ՝ 1609 թ. կարճելյան միսիոներներ Ռեզեմյար և Քեյխնուար, Քուրբայից ստեղծական քարավանի հետ անցնելով Իրանի սահմանը հայտնում են, որ ուղիներից «մուսուլմաններն իրենց պահանջությունն էին հայտնում, որ գտնվում են պարսկական հողում, որտեղ զոդերը հետապնդվում են»¹: 1612 թ. աեղիացի ճանապարհորդ Մուրերո Փոլերոսը գրում է. «...և այնտեղ (Իրանում)Վ. Փ.) մարդ կարող է ճամփորդել՝ առանց վտերնալու թայանվույց, քանի որ այնտեղ գոյի մասին լսելը համարվում է ասորիկնակ բան»²: Արևելքի երկրներում երկար տարիներ ճամփորդելուց հետո Ֆրանսիացի հայտնի ճանապարհորդ և վաճառական Ժան Բատիստ Տափերնինը, որն, անկասկած, մնացած բոլոր եվրոպացի ճանապարհորդներից և ստեղծականներից ավելի լավ էր ճանաչում Մերձավոր Արևելքի քարավանային ուղիները, նշում է. «Ս.Մ. րոջ Պարսկաստանով մեկ իրողորժվում է ճանապարհների ապահովության գերազանց կարգ ու կանոն»³:

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

Մեֆյան պետության քարավանային ուղիների ապահով լինելու մասին: Նույն եվրոպական աղբյուրները, ինչպես նաև նրանց մասնակից արևելյան պատմողական աղբյուրները բազմաթիվ փաստեր են հաղորդում այն մասին, թե ինչ աստիճանի անապահով է վասնզուր էին օսմանյան Քուրբայի տարածքով անցնող միջազգային տարանցիկ առևտրի քարավանային մայրուղիները: Տափերնինն այս ճանապարհներին մասին գրում է. «Սեֆրոջ Քուրբայի ի է ավազակներով, որոնք թափառում են մեծ ավազակախմբերով և դարանում առևտրականներին ճանապարհների վրա, թալանում են և շատ զեպերում էլ սպանում»⁴: Սակայն առևտրականների կյանքն ու ունեցվածքը վտանգվում էր ոչ միայն ավազակների կողմից: Նույն թայանյական վերաբերմունքն ունենին առևտրական քարավանների նկատմամբ նաև տեղական իշխանությունները: Շատ զեպերում նույնիսկ զվար է ասորիական, թե ուղբեր էին ավելի մեծ վտանգ ներկայացնում, ավազակները, թե տեղական մանր իշխողները: Հաճախ էր պատահում, որ որևէ բնի կամ աղայի մարզկանցից մի քանի հարյուր հողի բարձրանում էին լեռները, քաշվում անտառները և հարձակվում առևտրական քարավանների և ուղեորների վրա⁵: Առաքել Գալբրիտիցին հաղորդում է, թե ինչպես էր դրոմի Արազն փաշան խաբուսթյան քաղաքի վրա ավազակներ քարավաններ հավաքելով քաղաքում, թալանել է զրանք⁶: Իսկ Գրեգոր Գալանդյանն ավելի խոսում է, որ նա (Արազն փաշան) 1624 թ. Ստամբուլից վերադարձնող յոթ հարյուր ջուղայեցի վաճառականների կողպախույս հետ առում է նրանց. «Ինչ շատ պիտոյ է քան ձեզ, գնացեք նոր վաստակեցե՛ք»: Առաքել Գալբրիտիցու վկայությամբ վանի նահանգում գործվող խոշար բերքի կառավարիչ Սուլեյման բեյն այն քարավանները օրի Վանյան գնացին ի Քարվեզ և ի Քարվեզու ի վան... զկաստանաց բեռնեան բուռնվեամբ բանայր և որ ինչ իրաց և հաւանէր, սուղ ինչ զին ձեռք ի վերայ տիրոջն և կողբեալ ի տիրոջն լինեն առնուր զինչ: և պատահաւոր թէ զեղծ գնեցին»⁷:

Վիլյամսների կուսակալները, փոխանակ հետևելու, որ ապահովվի առևտրական քարավանների անվտանգ երթևեկը, իրենք էին միաբան-

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

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

³ Tavernier, t. 1, p. 683: Փաստորեն նույն քանի էր կրկնում նաև Ֆրանսիական Արևելա-Նեպոլեոնի ընկերության գործակալ Անդրե Դալիեր-Դեանդը, գրելով «Ճանապարհների ապահովությունը, հատկապես զեպի վրա ճանապարհներից, գործնական է: Տե՛ս Andre Dautier-Destandes, The Beauties of Persia, Cambridge, 1927, p. 7.

⁴ Tavernier, t. 1, p. 2.

⁵ Ricaut, Histoire de l'Etat present de l'Empire Ottoman, Paris, 1670, p. 2 90 (Հատ. 2, Անտան, XVII դ. ապստոսական շարժումներ..., էջ 69):

⁶ Մասեկ Գալբիտիցի, էջ 573:

⁷ Դեկար Գառնազցի, էջ 223:

⁸ Մասեկ Գալբիտիցի, էջ 494:

վում ավազակների հետ և թույլ տալիս, որ բարավանները կողպալվեն անտարական ճանապարհների վրա, ավարը կհեծու պայմանով, իսկ փոքր կողպալուսներից որոշ տարբե էին գանձում⁹: Քրիստոնյա և հրեա վաճառականներին ստիպում էին յուրաքանչյուր քաղաքում խաջաջ (գլխահարկ) վճարել, չնայած օրենքով տարեկան մեկ անգամ և միայն մեկ վայրում այն պետք է վճարվեր¹⁰: Իսկ Ֆրանսիացի ճանապարհորդ Պուլլեի վկայությամբ, ոչ մասուլման վաճառականները խաբար էին վճարում ամեն մի նահանգում¹¹: Հաճախ էր պատահում, որ վրլայեթ, ներկ կուսակալները կշեռներն ու շափերը կամայականորեն փոխում էին և այդ պատրվակով անտարականներից խոշոր գումարներ կորզում¹²: Հետաքրքիր է Անարկի Գարիժենյո Նաղորդումը կայսրության պաշտոնյա Չոմարի մասին, որին Բ. Գուսը զրկել էր փաշայությունից՝ Վերջինս, պաշտամբերով, Բուրասլի և Անկյուրիայի շրջակայքում իր շուքըն է հասցրում «արք սրիկայը և էլուլակը, որք էին ամեներեան գողք և աւաճ գակք» և «հրանէր ի լեռնէն՝ և դարանմուտ լինէր ի վերայ ճանապարհ, հաց՝ երթեակ կարանաաց և ի վերայ բախեալ՝ զորս կտատեր, և զորս փախտաղան անէր, և զոսկի և զարծաթ և այլ զորս ինչ և կամէր ատեալ գնայր: Եւ ոչ թէ ի ստիպա ատորս և ծածակ զայր անէր, այլ յայտնի և համարձակ և ի բազում ատորս, այնքան մինչ զի երթեակու- թիւն ճանապարհաց խափանեցու¹³: Անետուրը մեծ շափով վնասվում էր նաև մանր իշխողների այլ կամայականութիւնների պատճառով: Շատ զկարեւորում վերջիններս արգելում էին ամենատարբեր արքայութեան մուտքն այս կամ այն քաղաք՝ կաշառք ստանալու անկախորով: Որոշ զնպակրում էլ գնում էին անտարական բարավանի ամբողջ ապրանքը և հետո իրացնում բնակչության վրա՝ ուռճացված արժեքով¹⁴:

Հատկապես վտանգավոր էին այն ճանապարհները, որոնք անցնում էին Օսմանյան կայսրության քրդաբնակ շրջաններով: Ինչպես իբր- վաջիորեն նկատել է Մ. Կ. Չուլալսաբը, անտարի իրացման կարևոր խոչընդոտներից մեկն էլ Փոքր Ասիայի տարբեր մասերում և, մասնա- վորապես, արմատահայ գավառներում ստալացած քրդական զերերելու-

թիւններն էին, որոնց ստեղծած բառսի և անիշխանության պայման- ներում բազմաթիվ անտարական կենտրոններ ոչ միայն անտարական լաշիւտութիւնը չեն ապրել, այլև, ընդհակառակը, անկման միջ էն եղել¹⁵: Քրդական ավազակախմբերը այնքան շատ էին և նրանց հաք- լակութեանն անտարական բարավանների վրա այնքան սովորական էին, որ շատ ճանապարհորդներ քրդարեակ շրջաններն անվանում էին ուղ- ղակի «գողերի երկիր»: Օրինակ՝ անգլիացի ճանապարհորդ Պարրեի գրում է. «...քրդերի երկիրը, որ կէն թաղամաններ, կիսի գողերի եր- կիր: Որտեղի մարդիկ բոլորը միասին հակված են գողութեան»¹⁶: Քրդա- կան ավազակախմբերի մասին ուշագրավ տեղեկութիւններ է հաղոր- դում նաև Գրիգոր Գարանազցին: Խոսելով Հայեպ-Փամբիզ անտարա- կան մարտուղու վրա գտնվող իր հայրենի Կամախ քաղաքի շրջակայք- րում գործող ավազակախմբերի մասին, նա գրում է. «...են ամեներեան գողք եւ աւազակ»¹⁷: Եկարագրելով 1595 թ. նրանց կատարած թալա- նք և ավերածութիւնները, գրում է. «...և զճանապարհորդացն անտէին զԲանս»¹⁸: Կամ 1608 թ. նույն Կամախի շրջակայքում գործող մի այլ քրջական ավազակախմբի վերաբերյալ. «...և նախ զԿամախայ ստիպ պէկին սպանեց... և ա՛ նորս զողացոյց զրագում զաւասս և զճանա- պարհորդան»¹⁹: Սրա հետ մեկտեղ, բավականին դժվար է տարբերակել, թե այս կամ այն բուրդ բերլ ավազակ էր, թե մաքսահավար: Օրինակ՝ Նուրբեր բերլը, որի ենթակայութեան տակ էր գտնվում Քամբիզ-Հալեպ անտարական մայրուղու համապատասխան հատվածը, բացի սահման- ված մաքսից պահանջում էր, որ իրեն որևէ նվիր տրվի: Եվ կէն ան- արբակները հրածարում էին նրա այդ պահանջը կատարել, սպա- ինքն անձամբ գալիս էր և կորզում էին որևէ ավտեբաժիտ ապրանք Այս վազ 1676 թ. Տավերինին կորցրել է մեկ ուղտաբեռն անգլիական կտորեղեն և երկու ուղտաբեռն 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 քացաքձակ անիշխանութիւն, որի բնթացում հակառակորդ ցեղախմբ-

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

¹⁰ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 154:

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

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

¹³ Առա՛հի Գարիժենցի, էջ 496:

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

¹⁵ Տե՛ս Մ. Չուլալսան, Արմատան Հայաստանը XVI—XVIII օր., էջ 243:

¹⁶ D. Ross, Sir Anthony Shirley and his Persian Adventure, London, 1933, p. 117.

¹⁷ Գրիգոր Գարանազցի, էջ 32:

¹⁸ Նույն տեղում, էջ 33:

¹⁹ Նույն տեղում, էջ 34:

²⁰ Tavernier, t. I, p. 308.

բերք կույսմ էին միմյանց դեմ, յարբանելուրը փորձելով իրենց հերթին հնարավորին շափ շատ բան կորզել վաճառականներէրց: Եման պայմաններում, եթէ առևտրական բարավաններն իրենց ճանապարհին հանդիպակին որևէ ցեղապետի իր ավագակախմբի հետ, ապա այդ հանդիպումը կարող էր արժանավորվել մեծ դժբախտությամբ: Սակայն այլ պարագաներում հնարավոր էր լինում դուրս պրծնել առանց նույնիսկ որևէ մարտ վճարելու: Եման պայմանները ստիպում էին վաճառականներին ուղիներ փնտրել առևտուրն ապահով իրականացնելու համար և շատ դեպքերում նախապես պայմանավորվել այս կամ այն ցեղի ներկայացուցչի հետ, որոնց կրողները տարածքով պետք է անցնէր առևտրական բարավանը, վճարելով բավականին մեծ գումարներ²⁴:

Եմանարևույթ հաղորդումներն ու տեղեկությունները օսմանյան Թուրքիայի տարածքով անցնող առևտրական ճանապարհների վերաբերյալ բավական շատ են²⁵, սակայն կարծում ենք, որ իրականում միանգամայն բավական է համոզվելու համար, որ համեմատած այս խիստ անապահով վիճակի հետ, Սեֆյան պետության ենթակառուցվածքի տակ գտնվող բարավանային ուղիները ճանապարհորդներին և առևտրականներին պետք է թվային ճանգիստ և ապահով:

Սեֆյան Իրանում առևտրական ճանապարհների ապահովությանը հետևում էին ճանապարհապաշտպան պաշտոնյաները (նահարեան)²⁶, ճանապարհապաշտպան ուղեկանները (նահարեան)²⁷, տեղակայվում էին բարավանային ուղիների որոշակի կետերում, հիմնականում մեծ ու փոքր վարչական կենտրոններում, ինչպես նաև կամուրջների, վտանգավոր լեռնանցքների և այլ կարևոր կետերի մոտ: Սովորաբար այս ուղեկանները գտնվում էին միմյանցից այնպիսի հեռավորության վրա, որ հնարավոր լիներ հետևել ճանապարհի վրա գտնվող բարավանների ընթացքին և, անհրաժեշտության դեպքում, շտապ լուր հասցվեր հաջորդ ուղեկանին²⁸: Վաճառականներն ու ճանապարհորդները ռահարեանների պարտավոր էին վճարել հատուկ տուրք (վշուհ) համաձայն սահմանված սակի՝ ըստ այս կամ այն կրաստի քեռի և օպերանքի տեսակի: Մինչև XVII դարի վերջերը այս գումարները բավականին փոքր էին, սակայն

դարի վերջերին հարկը զգալիորեն մեծացել էր և դարձել Սեֆյան պետության բյուջեի լրացման կարևոր և բազմապատկեր մասը²⁹: Այն դեպքերում, երբ ճանապարհորդներն ու առևտրականները այնտեղ ենթարկվում էին ենթարկվում ավագանիների կողմից, տեղական իշխանությունները պարտավոր էին կամ գտնել և վերադարձնել թալանված ապրանքները, կամ էլ վճարել դրանց գինը համաձայն առևտրական հաշվմանայինում նշված գներին³⁰: Անդրկական և հյուսիսկական Արևելյան հնդկական ընկերություններն ռազմաված էին այս տուրքերից³¹:

Ամմոնայի է, որ Աբաս I-ի ստեղծած ռահարեանյան ինստիտուտն իր ժամանակի համար համեմատաբար ապահով պայմաններ էր ստեղծել իր երթևեկի առևտրական բարավանների համար: Իհարկե, լինված վերացնել առևտրական մեծ ճանապարհների վրայի ավագանիություններն ու կողոպուտը այնքան էլ հեշտ գործ չէր³², Սակայն, առևտրականներին Սեֆյան պետության տարածքում ավելի շատ նեղում էին ոչ թե ավագանիին հարձակումները, այլ հենց ռահարեանների կամայականությունները: Սեֆյան Իրանում գործույթում ունեցող ռահարեանյան կապալի համակարգն ինքնին ստեղծում էր այնպիսի իրավիճակ, որ ռահարեանյան իրավունքը կապալով վերցրած անձինք, փաստորեն, առևտրականներից գանձում էին այնքան, որքան ինքն էին նպաստակահարձար գտնում, առանց հաշվի առնելու նախապես հաստատված սակի, և մեծապես շահվում էին: Ետո դեպքերում ռահարեանները հարկ էին գանձում նույնիսկ ոչ հարկատու անձանցից: Այսպես, օրինակ, համաձայն Աբաս I-ի հրովարտակներից մեկի, ռահարեաններին ցուցում էր տրվում էր, որ նրանք հարկ չպահանջեն էջմաձմնի նվիրակներից³³: Ուշագրավ է նաև, որ տեղական իշխողները կարող էին բարձրացնել կամ, ընդհակառակը, իջեցնել հարկի շափերը: Չաբաբիս Քանաքեռցին, պատմվելով Երևանի հռաքով խանի մասին, հաղորդում է, որ վերջինս նույնիսկ վերացրել էր ռահարեանյան համար գանձվող հարկը³⁴: Ուրիշ տեղում, խոսելով Երևանի մեկ այլ խանի՝ Մահմեդի մասին, Քանաքեռցին հայտնում է, որ սա նորից կիրառության մեջ մտցրեց այդ հարկը³⁵: Այս կապակցու-

²⁴ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 62—63,

²⁵ Տե՛ս Չաբաբիս Աղուցի, էջ 35, 45, 47, 71—72 և այլն:

²⁶ «توران سفوی، سیاست و اقتصاد عصر صفوی» 1348

109

²⁷ Tavernier, t. I, p. 679—684.

144

²⁵ Tazkhirat 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 Չաբաբիս Աղուցի, էջ 72:

²⁹ Տե՛ս Սիմեոն Երևանցի, «Ջամբու», էջ 214:

³⁰ Տե՛ս Չաբաբիս Սարկավագ, հ. Կեղոթոս, էջ 39:

³¹ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 44:

Քյամբ Եօրից հիշենք Զարարիա Ազուլեցու հազորգած սեղեկութունը իր եղբայր ճամբունի մասին. «...համ զառաքյալանէն, համ ըրախարխալանէն (Ներսիս-Վ. Փ.) սորայ ձեռացն էր. շատ շատ շահալու էր վաճառականն, որ առուորի»³²:

Նման դայմաններում անտարականներն մեռած էր կամ հարմարվել այս իրավիճակի հետ, կամ էլ դիմել ավելի բարձր ինտանցիաների՝ ուսուցարների կարգի հրավիրելու համար: Անշտի հետաքրքրիչ նյութ են տալիս այս կապակցութեամբ Նոր Զուգայի Ս. Ամենափրկիչի վանքի արխիվում պահվող մի ամբողջ շարք շահահան հրովարտականներ՝ հրապարակված ի պատասխան հայ անտարականների դիմումների, որոնք բողոքել են ուսուցարների կամայականությունների դեմ: Այս բնույթի հռովարականների թիվը ստացի ավելի է, որոնք արված են Սեֆյան շահ Սաֆիի և Աբաս 1-ի կողմից³³: Քանի որ դրանք բուլտըն էլ արաֆարտային 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 հետաքրքրի մաքրամասերն էլ պարունակում, որոնք օգնում են ճշտելու հարկի (վշուհ-ն ուսուցարի) ընթացիկ չափերը: Ընկնելով օրերի համապատասխան հողգրծի (գասթուր ալ-ամալ) վրա, հրովարտակում անուն առ անուն թվարկվում են այն գումարները, որ ճանապարհապաշտպան պաշտոնյաները (ուսուցարներ) պետք է գանձեն մեկ ուղտաբեռից (վաշհ-ն շոթթ), չորս բեռից (վաշհ-ն ապթար) և իշաբեռից (վաշհ-ն խարբի): Այն է, համապատասխանաբար՝ 100, 50 և 25 դինար՝ կտորեղենից (ակ-միշե) և 50, 25 և 10 դինար՝ մանրավաճառ ապրանքներից (սաղաթ-բար): Հրովարտակում նաև սպվում է, որ գոտություն չունի առանձին հարկ մետաքսի և մահուղեղենի համար, ուստի այդ ապրանքները մտնում են կտորեղենի (ակմիշե) շարքը: Այս փաստաթուղթը նաև հետաքրքրի սեղեկություններ էլ հազորում այն մասին, որ մթերքի վրա դրված հարկը վերացվել է:

Ներկայացնում ենք հրովարտակի թարգմանությունը.

«Աշխարհաաստ հրամանագիր հրապարակվեց այն մասին, որ Քասալյին և այլ հայ վաճառականներ, խնդրական լինելով, ակեղեկացրին, որ ճանապարհների ուսուցարները ուսուցարի համար նրանց նկատ-

մամբ ուսնողություններ են թույլ տալիս և կանոնադրության (գասթուր ալ-ամալ) մեջ նախատեսված չափից ավելի են նրանցից ուսուցարության գումարներ (վշուհ-ն ուսուցարի) գանձում և կանոնադրության մեջ նրշված չափերով չեն բավարարվում և մետաքսից ու մահուղից ապրիթի խոշոր գումարներ են գանձում:

Մեծ մասթուրների հաստատումով պարզվեց, սակայն, որ ուսուցարության համար գանձվող գումարների (վշուհ-ն ուսուցարի) կանոնադրությունը այսպես է.

Գործվածքեղեն—յուրաքանչյուր ուղտաբեռից՝	100	դինար
» չորս բեռից՝	50	»
» իշաբեռից՝	25	»
Մանրավաճառ ապրանքներից—ուղտաբեռից՝	50	դինար
» չորս բեռից՝	25	»
» իշաբեռից՝	10	»

Մետաքսի և մահուղի ուսուցարին առանձին կանոնադրություն չունի, ուստի և գործվածքեղենի մեջ էլ մտնում, իսկ ուտիլիթեների (աննշամթերքի) ուսուցարին ոգորմածաբար զեղջված է:

Այսպիսով, կարգադրեցինք, որ ճանապարհների գարեթները, մուսթա՛ ջիբները (վարձակայներ) ու պահապանները ուսուցարի գումարները կանոնադրության մեջ նշված չափով գանձեն, մեկ դինար և մեկ ման բեռ կանոնադրության մեջ նախատեսվածից ավելի չլիքքեն և վարձեն անպետ, որ վաճառականներն ու երթևեկողները ապահով անտարական գործերով դառնան, իսկ եթե նրանց գանդատներին տեղիք տան, պատասխանավորության կենթարկվեն:

Թյուր դեպքերում թող այս բնույթն որպես խիստ կարգադրություն և հրամանին շահապետակեն, և երբ հրովարտակը արեղակային սրբազան կենթով կնքվի, որ նշանակում է զորաբովի, հավատան նրան:

Գրվեց 1043 թ. շափվալ ամսին (1634 թ. ապրիլ):»

Այս բնույթի փաստաթղթերի մեծ քանակն ինքնին ցույց է տալիս, որ ուսուցարներն առանձնապես հարկի չէին նստում շահական հրովարտակների հետ և շարունակում էին անտարականների հետ վարովել այնպես, ինչպես իրենց էր ձեռնտու: Այս տեսակետից որևէ տարբերություն չկար Սեֆյան պետության և Օսմանյան կայսրության միջև, որտեղ նույնպես մաքսա՛մավարները ոչ մի հարգանք չէին ցուցաբերում Կասանդուպուլից ստացած հրահանգների նկատմամբ՝ անտարական մաքսերը

³² Զատրիա Ազուլեցի, էջ 81:

³³ Նոր Զուգու, Ս. Ամենափրկիչի վանքի արխիվ, պահ. Ն Ե, վավ. ՄՆ 23, 24, 25, 27, 29, 34, 57, 109, 120, 121:

³⁴ Նոր Զուգու, Ս. Ամենափրկիչի վանքի արխիվ, պահ. Ն Ե, վավ. Մ 24:

ասճմանված չափով գանձելու մասին³⁵, Պատճառն այն էր, որ այստեղ նույնպես խոշոր գուժարներ մուծելով պետական գանձարան և մարտահավաքության իրավունքը կապալով գնելով, այդ իրավունքը երեք տարով ձեռք բերած անձինք ձգտում էին ճնարավորին չափ մեծ օգուտներ արտանալ³⁶, Նշենք նաև, որ նման իրավիճակ էր տիրում այս ժամանակաշրջանում նաև Ռուսաստանում, որտեղ հսկողության թույլ լինելու և ֆեոդալների ինքնիշխանության պատճառով անճնարին էր անտարականներին գեթ ինչ-որ չափով պաշտպանել մարտահավաքների, ֆեոդալների և վեոդների ոսնձգություններից: Վերջիններս նույնիսկ ինքնազուրկ կերպով ճանապարհափառության կետեր էին տեղակայում ճանապարհների և գետերի վրա³⁷:

Եվ, այսուհանդերձ, իր բոլոր թերություններով և ռազմարների անկենդան կամայականություններով հանդերձ, ռազմարության ինտերսետը, թեպետ և ոչ լիակատար, սակայն անտարականների համար անեղձում էր անձնական աստճողության Սեֆյան պետության սասճաններում³⁸: Մի բան, որ մասնական կայսրությունում դոյություն չունենր: Անգրազանույով ռազմարության գերին, Ի. Սելվորին գրում է. «...այսրդ է, որ այս համակարգը մեծ չափով ապահովում էր վաճառականների կ'անձը, կ'գույրը»³⁹:

Մրան կարելի է ավելացնել, որ ինչպես մենք տեսանք, ինչ գերաբերում է ունեցվածքին, ապահովությունն այնքան էլ մեծ չէր:

Ռազմարության ինտերսետը և հարկի գանձման կապույթ ճամակար էր այնքան խորն էին արմատացել, որ իրենց գոյությունը պահպանեցին նաև Սեֆյան պետության վերացումից հետո, մինչև XIX դարի վերջերս⁴⁰:

³⁵ *D. Kalidi-Nadib*, Данные к истории..., с. 329. *Տե՛ս նաև՝ N. Steensgaard*, Consuls and Nations in the Levant from 1570 to 1650. — Scandinaavia Economic History Review, vol. XV, № 1—2, 1967, p. 22.

³⁶ *D. Kalidi-Nadib*, Турецкие реестровые книги муката 'а как исторические источники, «Восточные источники по истории народов Юго-Восточной и Центральной Европы», М., 1964, с. 77.

³⁷ *A. Г. Мамко*, Государственно-правовое обеспечение торговли 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. Է. Գուրյանց*, Պարսկաստանի հայեր, ՔՆհան, 1968, էջ 134:

Ա Մ Փ Ո Փ Ո Ւ Մ

Ի մի բերելով բոլոր այն հետևությունները, որոնք արվել են համապատասխան բաժիններում, փորձենք կանց առնել դրանցից հիմնականներին վրա: Ներածության մեջ հարց էր բարձրացված, թե որոնք և ինչպիսին էին աշխարհագրական մեծ հայտնագործությունների և թուրքական նվաճումների ազդեցությունը Հայաստանի անտարական ուղիներով իրականացվող միջազգային առևտրի շարժումներին: Եվ, բանի որ այս հարցն ուղղակիորեն կապվում է Սեֆյան Իրանի արտաքին անտարքի հետ, սպա դրա պատասխանը կարելի է ձևակերպել այսպես. աշխարհագրական մեծ հայտնագործությունները (մասնավորապես զեպի շեղվածատան տանող օվկիանոսային ուղու հայտնագործումը) էական նշանակություն չունեցան Սեֆյան պետության արտաքին անտարքի վրա: Ավելին, կարելի է ասել, որ մինչև անգլիական և Նոյանդական Արևելահայկահանքի ընկերությունների հայտնվելը Պարսից ծոցում և Լորմոսի գրավումը 1622 թ. նոր օվկիանոսային ուղին ընդհանրապես ազդեցություն չունեցավ Սեֆյան պետության արտաքին անտարքի վրա, որտեղից էլ բխում է, որ Հայաստանի անտարական ուղիները չլիքեցին իրենց կարևոր դերը միջազգային տարանցիկ անտարքի ոլորտում:

XVII դարի 20-ական թթ. Նոյանդական և անգլիական Արևելահայկահանքի ընկերությունների ջանքերի շնորհիվ Սեֆյան պետության տարածքի վրայով իրականացվող հեռավորարևելյան և հնդկական համեմունքների տարանցիկ անտարքի մեծ մասը շեղվեց դեպի նոր օվկիանոսային ուղին: Սակայն բուն իրանական արտահանության կարևորագույն էլուղը՝ հում մետաքսի անտարքը, որն իր ձևորում էր պահում հայ վաճառականությունը, շարունակում էր իրականացվել ավանդական ցամաքային բարավանային ճանապարհներով: Միայն շահ Աբաս I-ի գահակալության տարիներին անգլիական և Նոյանդական Արևելահայկահանքի ընկերություններին հաջողվեց ինչ-որ չափով շեղել մետաքսի անտարքը զեպի Պարսից ծոց: Սակայն, սկսած XVII դարի 20-ական թթ. այն նորից ամբողջությամբ սկսեց իրականացվել ցամաքային ճանապարհներով:

Իրենց հերթին, Բուրբակյան նվաճումները նույնպես արգելք չզար-
ձան իրանական արտաքին անտարի համար և էական ազդեցություն չու-
նեցան Արևելքի և Արևմուտքի անտարական հարաբերությունների կա-
ռուցվածքի և ուղղվածության վրա: Օսմանցիների նվաճած տարածքնե-
րով իրականացվող միջազգային անտարր դադարում էր միայն տասն-
մին կարճ ժամանակատևածներում: Չնայած XVI դարում Բուրբերը
փորձում էին արգելակել իրանական արտաքին անտարի իրացումը այս
տարածքներով, սակայն այդ անտարի ստացվող եկամուտներն ավելի
հրապուրել էին և, ի վերջո, նույնիսկ քաջախրդում և իրախուսվում էր
Իրանից եկող քարավանների մուտքը Օսմանյան կայսրության սահման-
ները: Իր օրյկետիվ դերն էր խաղում նաև պատմական այն իրողություն-
ը, որ Օսմանյան կայսրությունում անտարը ու տեոնսական գործու-
նեության մյուս բնադավանները զտվում էին նվաճված ժողովուրդ-
ների՝ հայերի, չուլիների, սլավոնների ձեռքում, որոնք ավանդաբար
միջոցորդի դեր էին կատարում Արևելք-Արևմուտք անտարում: Այս և գո-
յություն ունեցող բազմաթիվ այլ օրյկետիվ պատճառների հետ միա-
սին Սեֆյան Իրանի արտաքին անեուրն իր ձեռքում պահող հայ վա-
ճառականության համար գերադասելի էր անտարը իրականացնել
ժանոթ և համեմատաբար ապահով վաճարելով անցնող ճանապարհնե-
րով, ինչպիսիք էին վերջիններս համար Հայաստանի վրայով անցնող
տարանցիկ անտարի Քավրիզ-Հալիս և Քավրիզ-Ջմյունեիա մայրուղի-
ները: Շատ կարևոր էր նաև այն իրողությունը, որ այս ուղիների զգալի
մասի վրա հայ անտարական կազմաբաժնի իր ձեռքում էր պահում արև-
տեսական և անտարական կաշնքի կարևոր լծակները, ներառյալ ան-
տարական ուղիների պահպանության համակարգը:

XVI դարի երկրորդ կեսից միջազգային անտարի իրականացման
համար բացվել էր նոր ուղի՝ Վոլգա-Կասպյան ճանապարհը: Միևուրի
այն նույնպես անկարող եղավ փոխարինել ավանդական ճանապարհնե-
րին, ինչի հիմնական պատճառներն էին Բուրբակյան իշխանություննե-
րի գիմարությունը, կայուն շուկայի բացակայությունը, ճանա-
պարհի վտանգավորությունը և այլ կլոր տարրի օգտագործելու անհնա-
րին լինելը, հայ անտարականների ոչ այնքան անտարական, որքան քա-
ղաքական շահագրգռվածությունը ռուսական պետության հետ կապերի
հաստատման մեջ, ավանդական ճանապարհների գերադասությունը
վերջիններս համար, քանի որ որանց զգալի մասն անցնում էր Հայաս-
տանով և հայարնակ վաճարելով:

Հայաստանի անտարական ուղիներով կատարվող Սեֆյան Իրանի
անտարը Արևմուտքի հետ իր ծաղկմանը հասավ XVII դարի 40—
80-ական թթ., ինչին նպաստեցին Բուրբ-Իրանական կոնվենթի զազա-
րեցումը, նոր Զուլայի և բուն Արևելյան Հայաստանի հայ խոշոր վա-
ճառականության բուռն գործունեությունը, անտարա-արհեստագործա-
կան ծանր հարկի՝ Քավրիզի բացակայությունը, անտարական ճանա-
պարհների համեմատական ապահովությունը և այլն:

Այս անտարը սկսեց նվազել XVII դարի 90-ական թթ., որի պատ-
ճառը ոչ այնքան նոր օվկիանոսային ուղու արդյունավետության բարձ-
րացումն էր, որքան Սեֆյան պետության քաղաքական և տնտեսական
անկումը և որպես արդյունք, այդ անտարը իրականացնող հայ վա-
ճառականության շուտ զեպի Հնդկաստան, Իուսաստան և Արևմտյան
Եվրոպա:

Քավրիզ-Հալիս և Քավրիզ-Ջմյունեիա անտարական մայրուղիներ-
ը, որոնց զգալի մասն անցնում էր Հայաստանով և հայարնակ վաճարե-
լով, մեծ դեր էին կատարում երկրի սոցիալ-տնտեսական, քաղաքական
և մշակութային կյանքի զարգացման գործում: Այս ուղիներն էին բնա-
բույում խոշոր անտարական կենտրոնների տեղագրությունը ճանապարհ-
ների կարևոր հանգույցներում (Ջուղա, Նախիջևան, Շրևան, Կարին,
Արճեշ, Արձկ, Գառվան, Բաղեշ, Ամիդ), ապրանքադրամային հարա-
բերությունների զարգացման ավելի բարձր մակարդակն այն շրջան-
ներում, որոնք մտա էին գտնվում այդ կենտրոններում և անտարական
ուղիներին: Վերջապես, այս ուղիներն էին ձևավորում ոչ միայն տնտե-
սական կյանքի այս կամ այն առանձնահատկությունները, այլև ար-
տադրության և սոցիալական հարաբերությունների կառուցվածքը:

Այս տեսակետից շատ բնորոշ է Զուլայի օրինակը Պատմության մեջ
բիշ չնկ զեպրերը, երբ որևէ շրջան կամ քաղաք, զուրկ լինելով բնական
հարստություններից և, բնականաբար, նաև հումքից, կա է մնում ար-
դյունաբերական զարգացման մեջ և, այնուհանդերձ, մեծ զեբ
է խաղում անտարում, որպես միջնորդ ծառայելով ուրիշ երկրների ու
ժողովուրդների: Ամենաբնորոշ օրինակները, թերևս, Վենետիկն ու Ըննո-
վան են, որոնք բացի որոշ մանր-մուրթ պիքանքի առարկաներից ուրիշ
ուրիշ շարտադրելով, հսկայական հարստություն էին զիջել միջնորդելով
Արևելքի և Արևմուտքի անտարին: Հետագայում նրանք նույնպես զար-
գացրին իրենց ազգային արդյունաբերությունը, սակայն այն հարստու-
կան հիման վրա, որը ծագում էր բացառապես միջնորդությունից: Պա-
կաս բնորոշ չէ նաև Զուլայի օրինակը (կարելի է ավելացնել Աղուխը
և Գողթան զավառի մյուս անտարական կենտրոնները), որը հրապի

մեծ դեր ուներ միջազգային առևտրում և այդ դերը փոխանցեց նոր Զուղային: Տարբերությունն այն էր, որ անկախ պետականության բացակայության պայմաններում, ջուղայեցի հայ վաճառականության զիջած հարստությունը մեծած կապիտալ էր հայրենիքի համար, բանի 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 հետևությունը, որ միևնույն ժամանակահատվածում քաղաքական, տնտեսական և մշակութային կյանքը զարգացման նույն աստիճանի վրա չի գտնվել: Բակապետ, եթե բնեարկվող 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 նշուղներից մեկում՝ առևտրում, եկատվում էր զգալի աշխուժություն և առաջընթաց: Իսկ բանի որ պատմական երևույթն անհնար է բացատրել նրա ժամանակից դուրս, ապա այս գաղափարական 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-

февидского государства, торговые пути Тебриз-Алеппо и Тебриз-Смирна, а также торговые налоги «тамга» и «рахдарик». 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 внешнеэкономическим воздействием западной цивилизации на Восток. Но такое положение, видимо, верно лишь в той степени, в какой принято объединять в единое целое символическую вежу 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.

Источникведческую 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 помогли освещению некоторых явлений экономической жизни. При изучении внешней торговли Сефевидского Ирана и торговых путей Армении чрезвычайно важны европейские источники (путевые записи, 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 направленность 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 переищена на морские пути. Однако главная статья традиционного иранского экспорта—шелк-сырец—продолжала поступать в западноевропейские страны через сухопутные транзитные торгово-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-Алеppo 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 Дауречья; 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-Балдизмахи (Беркери)—Арчис-Адилджеваз (Арике)—Датван-Битлис (Балеш)—Дяярбекир (Амид)—Урфа (Эдесса)—Бириджик-Алеppo и Тебриз-Маранд-Нахиджеван-Ереван-Агджакала (Ервандакерт)—Кагызман-Эрзерум (Кариш)—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-Алеppo 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 Зихабе (Каср-и Ширин) и развернувшаяся после этого крупномасштабная торговая деятельность армянского купечества Новой Джульфы и собственно Восточной Армении;

— немаловажную роль сыграло и отсутствие тяжелого торгового-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

ԿՈՍՏԱՆԿ ԶՈՒՎԱՅՑՑՈՒ «ԱՇԽԱՐՀԱԺՈՂՈՎ» ԹԱՎՐԻՉ-ՀԱՄԵՆ
ԱՌԵԿՏՐՈՒԿԱՆ ՄԱՅՐՈՂՈՒՆ ՎԵՐԱԲՐՈՂ ՀԱՏՎԱԿՐ.

(Մատենադարան, ձեռ. 8443)

244բ Գարձնայ Հուպպայ որ դուս լինիս կման, դաս Աջամբտան՝
լինիս զօման, յամէն տեղի խալմն-բալմն², բարաթ-բարաթ³ գրած
այ, որ ներքես կու տեսնես:

Հալապ, որ դուս ննիս կման, դարվազումն⁴ բեռան Ա (1)
բտուպ⁵ և զումրուչուն⁶, ասախուն⁷ Ա (1) սուպ, զամիշարաբուն⁸
Ա (1) մառչի⁹, Անթար Ա (1) թիմին¹⁰, Բէրանդուկն¹¹ Թ (9) թիմին,
Թ (9) բտակ¹² խալը, Զաֆարազուն¹³ գեղումն Ա (1) մառչի, Գ (3)
թիմին, Զ (6) բտակ, Ուրֆայ բաղն¹⁴ Գ (3) մառչի, Գ (3) թիմին,
նաւ յանց կալման, բեռան Գ (4) թիմին, Գիարբէրն¹⁵ ճոթին¹⁶ Ա
(1) մառչի, փարփաթիանին¹⁷ Ա (1) մառչի, Կաղիրան¹⁸ բեռան
Ա (1) մառչի կէս, սուպաշուն¹⁹ Ա (1) մառչի, Ա (1) թիմին,
զումրուկ-եասախանէն բեռան Ը (8) թիմին, օղլան տաշասին²⁰,
245ա բեռան Ա (1) թիմին Ը (8) բտակ և զշախին²¹ փէշբաշ²², պաթ-
լախումն²³ Ա (1) մառչի կէս բեռան՝ Հզու, բեռան Գ (3) մառչի,
Ղրղի Ա (1) մառչի Թ (9) թիմին, Բիթլիկ Գ (3) մառչի, Թ (9)
թիմին, Վանայ բաղն, որ Բիթլիկ լինք կատուն՝ Ա (1) մառչի, Գ
(4) թիմին, Գատովան՝ Ա (1) մառչի կէս, Անիլուն²⁴ կէս մառչի,
Առնէշ՝ Ա (1) մառչի, Բանդաճի Գ (3) մառչի, Աւաշ Գ (3) մառչի,
Թ (9) թիմին, Զօրա՝ բրախտարթ²⁵, Անիճ (1500) դիան²⁶,
Մարանտ, բեռան ՌԲՃ (1200) դիան, Թարվէղ՝ ԱՌԳՄ (1320) դիան:

Գարձնայ Անթարայ վերայ խալպն²⁷.
Մալաթայ Գ (4) թիմին, Քամասումն Գ (4) թիմին, Արզնկան
Գ (3) թիմին Զ (6) բտակ, Իլիզումն Գ (3) թիմին, Զ (6) բտակ,
Աղզումն նն մտան, Էասախալայ²⁸ Զ (6) բտակ և դուս կման
ել Զ (6) բտակ, զումրուկն՝ նամայր²⁹ Ա (1) մառչի և Բարդիթ
ախալպ³⁰ Թ (2) մառչի և Թաակերթ³¹ Ա (1) բտուպ, և Ա (1) թիմին

245բ Յասանդալումն կէս մառչի, Զօրալքումն թասկիլայ տեսնել
Ա (1) բտուպ, Կըրքվան՝ Բ (2) մառչի կէս Էազուշուն³² Ա (1) թի-
մին, Յարան, խանին բաշն ՌԲՃ (1200) դիան, խանի ալին ՌՃ
(200) դիան, արազըկէին տղէրոցն³³ Աճ (100) դիան, Նախիջան
բեռան ՔՌ (2000) դիան և նիխանդին³⁴ Մ (50) դիան, Մարանդ
ՔՌՁԸԿ (2660) Թարվէղ՝ ԱՌԳՄ (1320) դիան:

Աղզումն զումրուկին թասկիլ³⁵ այ որ դրած այ այս ներքինս.
Լօնդինէն³⁶ Թ (9) մառչի, սալէն³⁷ Թ (9) մառչի, սորլաթն³⁸
Թ (9) մառչի, լօնդէն³⁹ Գ (3) մառչի, Բ (5) թիմին, աղբաղն⁴⁰ Զ
(6) մառչի, զողուն⁴¹, ոխտարբուն ԻԳ (24) մառչի, այմաթբաշ
խալիլին⁴², ոխտարբուն Մ (50) մառչի, փոշդի⁴³ բաղլէն⁴⁴ ԺԲ (12)
մառչի, ճարմակ ջամն⁴⁵ ԺԲ (18) մառչի, այվանդ ջամն⁴⁶ ԺԲ (12)
մառչի, սիտոյ ջամն⁴⁷ Գ (4) և մառչի, շիշոյ ջամն⁴⁸ Ը (8) մառ-
չի, խուրտալաթն⁴⁹ ԺԲ (12) մառչի, զոմգն⁵⁰ Ա (1) լողէն⁵¹ Թ

246ա շի, խուրտալաթն⁵² ԺԲ (12) մառչի, զոմգն⁵³ Ա (1) լողէն⁵⁴ Թ
ԳՃ (400) գրամ այ, Բ (2) մառչի, բարբարն⁵⁵ պրաշն⁵⁶, լողէն Բ
(2) մառչի, խամ բարբարն⁵⁷ լողէն Ա (1) մառչի, մոշամն⁵⁸ բար-
բարանին⁵⁹, շարին⁶⁰, որ Աճ (100) գրամ այ, Գ (3) մառչի կտան,
զոմգն⁶¹ Թ (9) մառչի, միգանին⁶² մոշամին բաշն Թ (9) թիմին, ճազա-
բիմ⁶³ մոշամի բաշն Բ (5) թիմին, զֆորանին⁶⁴ և Բրիաթն⁶⁵ լողէն Զ
(6) թիմին, Կաղուզարէն⁶⁶, դիտրն⁶⁷ Ե (5) թիմին, բարասալն⁶⁸
դիտրն Գ (3) թիմին, թնօրէն⁶⁹ դիտրն Գ (3) թիմին, գեղին թնօրէն⁷⁰
դիտրն Ե (5) թիմին, ճարմակն⁷¹ դիտրն Գ (4) թիմին, շըշըն⁷²
դիտրն Զ (6) թիմին, թիլաթ⁷³ լալաթարն⁷⁴ դիտրն Թ (9) թիմին,
բարաթ⁷⁵, դիտրն Զ (6) թիմին, ուսափէշն⁷⁶, դիտրն Գ (3) թիմին, զառախ-
պ⁷⁷ զօղլիլուղն⁷⁸ Գ (3) մառչի, սալաւան⁷⁹, սոնուղն Ա (1) մառ-
չի, վանառկին խալէն⁸⁰ և Թ (9) թիմին, շալ փարփաթիանն⁸¹ և
(1) մառչի, Գ (3) թիմին, փարփաթիանն՝ Ա (1) մառչի, իվալ⁸²

246բ իլի, վանառկին խալէն⁸³ և Թ (9) թիմին, շալ փարփաթիանն⁸⁴ և
(1) մառչի, Գ (3) թիմին, փարփաթիանն՝ Ա (1) մառչի, իվալ⁸⁵
դիտրն Ա (1) մառչի, գնչիրալ⁸⁶ լողէն Գ (3) թիմին, զանամազաթ-
բի⁸⁷, լողէն Գ (3) թիմին, դալինշատիր⁸⁸, դիտրն Գ (3) թիմին, պա-
լուզդիշ⁸⁹ լողէն Գ (3) թիմին, Աջամասալայ Եկած ճոթա բեռան,
ոխտի բեռան ԿԳ (63) մառչի, քնար արբիշումն⁹⁰, դիտրն Ա (1)
մառչի, Գ (3) թիմին, Լալիշան արբիշումն⁹¹, դիտրն Ա (1) մառչի,
և Ա (1) թիմին, այվանդ արբիշումն⁹² դիտրն Բ (2) մառչի, Զ (6)
թիմին, լիդանն՝ դիտրն Ա (1) մառչի, Գ (3) թիմին, սաֆալէն⁹³
դիտրն ԺԱ (11) թիմին, բոկվանշօր⁹⁴ լիդէն⁹⁵, դիտրն Ա (1) մառ-
չի, Գ (3) թիմին, զրամանէն⁹⁶, բեռն ԺԳ (14) մառչի, բալայ խա-
լին⁹⁷ Ա (31) մառչի, Զ (6) թիմին, ազվաղն⁹⁸, բեռն ԿԳ (63) մառ-

17. Տե՛ս ներքորդ դիտի 58 ծանոթագրութիւնք:
18. Չմեանոց: Այսպէս էին կոչվում բազարային կալուցորենքի գորանոցները:
19. Կփր, կամ Կփրի անձան ասի որչո՞ղ պարտադիր ատրք:
20. Ճա՛նիչ:
21. Ճանապարհապաշտան պաշտանշաներին՝ սահղարներին արժող հարկ:
22. Գինար, Գրամական միավոր Իրանում, XVII դ. կաշին 5—1000 զինանոց կամ զինարանոց զրամներ, որոնցից ատվել տարածվածը 500-զինարանոց արծաթ զրամն էր, որ կոչվում էր արամի:
23. Հաշիփ:
24. Յասախուն կամ Նակիլին արվող ատրք:
25. Անճալու, անարջ:
26. Պնար է լինի թխցիքի աչխախ, որ նշանակում է խորհրդի նա՛ւար արվող զրամ:
27. Անջաթուղթ, փաստաթուղթ:
28. Յաղաչի—Քուրք, զրագիր:
29. Տրեխնեջ Կարիջեան Տանապարհին, Նավանարար, եղել է քարավաններին ուղեկցող պաշտանչա, որը կոչվել է արտաբրկիչ: Երա ասորապաս գինված պատճառներին սպալաւ-ներին եւ վնարվել է 100 զինար:
30. Կփրանոց, պրակ, զրագիր:
31. Մանրաման բաշարութիւն, նկարագրութիւն:
32. Անջիական մանուշի տեսակ:
33. Գործվածք տեսակ:
34. Կարմիր բրզն կտոր:
35. Անջիական մանուշի տեսակ:
36. Հավանարար գործվածքի տեսակ:
37. Հմանագին քար:
38. Այնաստով հղկված կամ բլրորեղյա հաշիփ:
39. Քրիկոց կամ Ննարքար:
40. Կապ, կապոց:
41. Լուսամուտի վորք շափսի արակի:
42. Գունավոր, գույնզգոյն ապակի:
43. Ապակու տեսակ:
44. Ապակու տեսակ:
45. Մանր ասորանքներ:
46. Կարմիր ներկ:
47. Հողա կամ Քուրք, Տոկա, Ծանրութիւն քաշ, որ Քուրքիչում հավասար էր 1,583 կգ:
48. Սաթ:
49. Զկվվածք:
50. Զճիված, անճանի սաթ:
51. Բուստ, մարշան:
52. Քանալափի տեղում ընդունված կարգը:
53. Յարաբանչուր քաշը, որ հավասար է եղել 100 զրամին:
54. Հավանարար մարքանի տեսակ:
55. Բուսաղի նշանակում է սկչալախ, հավանարար մարքանի տեսակ:
56. Մարքանի տեսակ:

57. Տաֆրան:
58. Հաշիչ:
59. Անճանթ ապրանք:
60. Քաշի միավոր, որ պարսկական աղբյուրներում կոչվում է «ճան»: Իրանում պարսկական հաշիվներում սպառարժմում էր Քավրիզի մանր, որ հայտնի էր նաև որպէս «Տա՛ր» գիտքս և կշռում էր 3 կգ: «Աշախախալ» կոչվող զիտը կշռում էր շուրջ 6 կգ:
61. Բլուրնդ:
62. Քուրք, Քաներե-Քիթեզ:
63. Բուժիչ խոտ, հաշ, զինուկա բույս:
64. Արաբերեն թիփլաւ նշանակում է սակի, հավանարար պետք է հասկանալ ստակ-բանչու:
65. Երկնագույն ներկ, լազուր:
66. Անորջ ապրանք:
67. Անորջ ապրանք:
68. Ռիզիկալ դիպակ:
69. Հալուստացու:
70. Մեհարայա գործվածք:
71. Աննիտիչյան մետաքայա, աշխարհ, Քանկարքեր գործվածք:
72. Բրչու գործվածք:
73. Հավանարար պրակ, սիփլաւ—անցիփ:
74. Փոքր շիթա:
75. Հասիչ մասասակ:
76. Անուշաղբի (Նշաղբի) ամենյանի բլրաւա, որ սպառարժմում է պղնձեղէնը անա-բազմելիս (կլույնկելիս):
77. Չկան ստամ:
78. Մեհարայ:
79. Լա՛հլանի մետաքս: Սա համարվում էր որակով ներքորդ Իրանից արտահանվող մետաքսի մեք:
80. Գուլիգոյնի, ալվան մետաքս:
81. Կեքեղէն:
82. Թավարնիլի արժատ: Օգտագործված էր որպէս լուծողական, կոչվում էր նաև խալնիլու: Ընտրի տեսակը բերվում էր Չինաստանի Հվանգո՛ւս գետից գետի հարավ ընկած շրշաներից, որն այն ժամանակ կոչվում էր Թավալու:
83. Չինականք:
84. Բուժիչ բույս—Dophna gnidium.
85. Անորջ ապրանք:
86. Անորջ ապրանք:
87. Անորջ ապրանք:
88. Գրան բուրբ:
89. Մուսկաթի բնիլոյց:
90. Կանգաղպեղ (Zingibercees):
91. Լնախոտի սերմ (Plantago Psyllium), միջասաների զո՞ւ պայտարելու համար:
92. Արմավի հլութ:
93. Քուրք:

94. Քանկարժեք կտոր:
95. Պահապար, Քերի:
96. Մարտը, ախառն, գրտ:
97. Ամրոզական, աթերի:
98. Աշտի վերակացու:
99. Նիսան աղն—արքաների կնիկ Նամար վերակացուն արվող առք:
100. Համաճար արտ. աստված—արվարձան բառից Քերևա բազաբի գրտ, գին բազաբ շնտած:
101. Բրի Նարի:
102. Սելլյան:
103. Համաճար պետ է լինի Ետրն—Քր, Երաշ:
104. ժամանակ, պո:
105. Մանր բաշի միավոր, 0,622 գր.:
106. Քերևա պետ է լինի Ետրական, գալիկ մեջուրդն գնարվող աղն, միջնորդի:
107. Բաշ, մեկ կշիս:
108. Պանդոպոպու:
109. Գանապու:
110. Պանդոպոպու արվող կողպիկի վար:
111. Ոչա—սեկյու:
112. Վար:
113. Սեկկոպու:
114. Պուլլի:
115. Կառ:
116. Սնրոպի Նելիին արվող առք:
117. Բեկակիր:
118. Մարտապետի ձառ:
119. Հարկի պար:
120. Բաշի, Ի բաշ առաջ:
121. Պարեկան 50 դինարանոց արժաթ ցրտ, որ XVII դ. վերջին կշտմ էր ձառ 2 գր (1,8896 գր):
122. Ի կնատի սեի Գիլանի պար:
123. Բաշի փոքր միավոր—2,40 գր:
124. Բաշի փոքր միավոր—4,5 գր:
125. Մեկուրի սեանի, Նամանար ժամկած:
126. Ի կնատի սեի շաշի կամ Քավրիկի մանր—3 կգ:
127. Գամակոսի պար:
128. Պանդոպու, բեկած:
129. Վրեթը մանր բաշ է, որ Նամասը է 0,20 գրանի կարծում ենք, սակայն, որ այս-անոց գրի սեան կա. պետ է լինի Երտը, բան որ կար Հարկի 2,5 պար Նամասը է կզի մեկ շաշի զիտի (3 կգ):
130. Մաշի:
131. Սելլից, նախապետ:
132. Բաշի գործառից ենթա մածկիս արվող առք:
133. Փաշային արվող առք:

Handwritten text in Armenian script, likely a continuation of the list or a related document. The text is dense and difficult to read due to the cursive style and some fading.

Handwritten text in Armenian script, continuing the list or providing additional information. The text is dense and difficult to read due to the cursive style and some fading.

Handwritten signature or mark at the bottom of the page.

Handwritten text in a cursive script, likely a historical document or manuscript. The text is written in a dense, flowing hand and covers the upper portion of the page. It appears to be a list or a series of entries, possibly related to a legal or administrative record.

Handwritten text in a cursive script, continuing from the previous page. The text is written in a dense, flowing hand and covers the lower portion of the page. It appears to be a list or a series of entries, possibly related to a legal or administrative record.

Handwritten text in a cursive script, likely a historical document or manuscript. The text is written in a dense, flowing hand and covers the upper portion of the page. It appears to be a list or a series of entries, possibly related to a legal or administrative record.

Handwritten text in a cursive script, continuing from the previous page. The text is written in a dense, flowing hand and covers the lower portion of the page. It appears to be a list or a series of entries, possibly related to a legal or administrative record.

فرمان همايون شرف نفاذ يافت آنکه ابالت پناه شاه قلی سلطان امير
ديوان و امار تمام شاهوردي بيگ سعدلو و امار تمام قراخان بيگ
بايردلو و حاجی الياش بيگ قورچی نكلو و تمغاچيان و عمله و فعله
بحال مذکور ذیل - جولاه، نخچوان، گوجه دنگيز، قاغز مان، شوره گل -
يدانند که در شب پنجشنبه دوازدهم شهر شعبان المعظم اذتيل محل
نمجيد حضرت خير اجل شاهد عز رسول صلى الله عليه و آله و سلم را
در واقعه ديدم که در ايوانی که رو بقبله بود نشستهم از طرف شمال
ديوار ايوان شکافته شد و آنحضرت بيرون فرمودند و تاج سقر لاط
فرمزي بي دستار بر سر مبارک داشتند من پيش رفته پای مبارک آنحضرت
را بوسيدم آنحضرت بزبان معجز بيان از روی لطف بدين بنده خود
فرمودند که تمغاها که بخشیده بسيار خوب کرده فرمودند که تمغه تمغا
ممالك که مانده است آنرا نيم بخش و از اين دو عبارت یکی فرمودند
چون قول آنحضرت است جزم نمیتوانم گفت که کدام عبارت بود يا از
نو راضی ام يا از نو راضی ميشويم و نيز فرمودند که روزه روز عمرت
زياده ميشود و دولتت زياده ميشود هم در خواب گفتم که امر از شماست
تمغه تمغا ممالك را هم بلعنت نامه بخشيدم بنابرین تمغه تمغا ممالك
محرسه را حسب الامر آنحضرت بخشيدم و ثواب آنرا بحضرت چهارده
معصوم صلوات الله عليهم اجمعين هديه کردم و ثواب اين هديه را باز
حضرت صاحب الزمان صلوات الله و سلام عليه هديه نمودم من بايد که
از روزه که اين پرتو آنچه بدانجا برسد بعلت تمغا راهداری و نخته باشی
و غيره خواه آنکه در نعت شوارع است و خواه آنکه در تحت الکا است
بهر اسم و رسم که باشد عن اصل و رسومات يکديناز از هيچ آفرينده
نگيرند و گيرنده را در لعنت خدا شناسند و هر کس خلاف اينمعنی
تايد معاديه عليه اللعنه باشد و بنوعی سياست خواهد يافت که عبرت
ديگران گردد.

نحريرا في روزه پنجشنبه دوازدهم شهر شعبان اذتيل اثني و
سبعين و تسعماية

سید محمد علی ابراهیم
جانان محمد علی
سید محمد علی

فرمان همايون شرف نفاذ يافت آنکه ابالت پناه شاه قلی سلطان امير
ديوان و امار تمام شاهوردي بيگ سعدلو و امار تمام قراخان بيگ
بايردلو و حاجی الياش بيگ قورچی نكلو و تمغاچيان و عمله و فعله
بحال مذکور ذیل - جولاه، نخچوان، گوجه دنگيز، قاغز مان، شوره گل -
يدانند که در شب پنجشنبه دوازدهم شهر شعبان المعظم اذتيل محل
نمجيد حضرت خير اجل شاهد عز رسول صلى الله عليه و آله و سلم را
در واقعه ديدم که در ايوانی که رو بقبله بود نشستهم از طرف شمال
ديوار ايوان شکافته شد و آنحضرت بيرون فرمودند و تاج سقر لاط
فرمزي بي دستار بر سر مبارک داشتند من پيش رفته پای مبارک آنحضرت
را بوسيدم آنحضرت بزبان معجز بيان از روی لطف بدين بنده خود
فرمودند که تمغاها که بخشیده بسيار خوب کرده فرمودند که تمغه تمغا
ممالك که مانده است آنرا نيم بخش و از اين دو عبارت یکی فرمودند
چون قول آنحضرت است جزم نمیتوانم گفت که کدام عبارت بود يا از
نو راضی ام يا از نو راضی ميشويم و نيز فرمودند که روزه روز عمرت
زياده ميشود و دولتت زياده ميشود هم در خواب گفتم که امر از شماست
تمغه تمغا ممالك را هم بلعنت نامه بخشيدم بنابرین تمغه تمغا ممالك
محرسه را حسب الامر آنحضرت بخشيدم و ثواب آنرا بحضرت چهارده
معصوم صلوات الله عليهم اجمعين هديه کردم و ثواب اين هديه را باز
حضرت صاحب الزمان صلوات الله و سلام عليه هديه نمودم من بايد که
از روزه که اين پرتو آنچه بدانجا برسد بعلت تمغا راهداری و نخته باشی
و غيره خواه آنکه در نعت شوارع است و خواه آنکه در تحت الکا است
بهر اسم و رسم که باشد عن اصل و رسومات يکديناز از هيچ آفرينده
نگيرند و گيرنده را در لعنت خدا شناسند و هر کس خلاف اينمعنی
تايد معاديه عليه اللعنه باشد و بنوعی سياست خواهد يافت که عبرت
ديگران گردد.

سید محمد علی ابراهیم
جانان محمد علی
سید محمد علی



حکم جهانمطاع شد آنکه تسلی و غیره تجار ارمنه بعرض رسانند
که راهداران شوارح بعلت راهداری زیادتی بر ایشان مینمایند و وجوه
راهداری را زیاده از دستور العمل از ایشان باز یافت می نمایند و بد آنچه
موافق دستور العمل دیوان است تسلی نمیشوند و مبالغای کلمی بخلاف حساب
از ابریشم و سقر لاط باز یافت مینمایند و از تصدیق مستوفیان عظام
مستفاد شد که دستور العمل وجوه راهداری برینموجب است.

افمشه - 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 راهداری ابریشم و سقر لاط دستور العمل علیحده ندارد و لولدا داخل
فماش است و راهداری ماکولات بتخفیف و تصدق مقرر است بنابراین
مقرر فرمودیم که ظابطان و مستأجران و مستحفظان شوارح وجوه
راهداری را موافق دستور العمل باز یافت نموده یکدینار و یکمن بار
زیاده از دستور العمل باز یافت نمایند و نوعی نمایند که تجار و مزرعین
بر فاه 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 بهور مهر آثار اشرف رسد اعنی مزین گردد اعتماد نمایند.

تحریر فی شهر شوال سنه ۱۰۴۳

کلمه مطاع شد انچه چون بفرموده منی فی نفس سینه را بود

اگر چشم و آتش و غیره را میسر است در این دو صورت است

السر

در کلمه

کلمه شریف است و این چه که از خود کرده است

در سر اصل در این باب

که مستحقان شایسته

زود بر آنست

در این وقت

حکم جهانمطاع شد آنکه چون خواجه صفر جولانی بعضی رسائلید که
چوه راهداری ابریشم و آتشه و غیره موافق دستور العمل دیوان
برینموجب است

- آتشه - چوه شتری ۱۰۰ دینار
- چوه استری ۵۰ دینار
- چوه خرکی ۲۵ دینار
- سقط بار - چوه شتری ۵۰ دینار
- چوه استری ۲۵ دینار
- چوه خرکی ۱۰ دینار

و درین باب استدعاً حکم اشرف باسم مستأجران چوه مذکور
نمود که راهداری آتشه و ابریشم را موافق دستور العمل دیوان باز یافت
نموده زیاده از دستور العمل طلبی ننمایند بنابراین مقرر فرمودیم که
مستحقان شوارع چوه مذکور راهداری را موافق دستور العمل دیوان
باز یافت نموده بز فایده مزاحمت نرسانند بعهده وزیر و حاکم هر محل
که امداد حسابی بتقدیم رسانند و درین باب قدغن دانسته در عهد
شناسند.

تحریرا فی ۲۹ شهر صفر ختم بالخیر و الطفر سنه ۱۰۴۶

Ս Վ Զ Ր Ե Ն Ա Ղ Ր Յ Ո Ւ Ր Ե Ն Ե Ր

Մաշտոցի անվան Մատենադարան, ձև. ՄՄ 5094, 8443, 10704.
 Վաթնիկոսյանի շիվան, Բթթ, 1 զ, վավ. ՄՄ 943, 944, 945.
 Գրիգոր Նոր Զատիկի Ա. Անենեֆրիչի գրքերի, պահ. Մ 6, վավ. ՄՄ Ն, 23, 26, 25, 27, 29, 34, 57, 109, 121.
 Վաթնիկ Վաթնիկյանի, Պատմութիւն Առաջի վարդապետի Գարեթեոսի, Վաղարշապատ, 1896.
 Գրիգոր Գրուցանչի, ժամանակագրութիւն Գրիգոր վարդապետի Վանանիկոյ կամ Գրուցանչոյ, Երուզակեմ, 1915.
 Զաւարթիս Ազուլիցի, Զարարիս Ազուլեցո օրագրութեանը, Երևան, 1936.
 Զաւարթիս Յաննակոյի, Զարարիս ստիգմադի Պատմութիւն, հ. 1—3, Վաղարշապատ, 1870.
 Քարթլեան սուլթանները Հայաստանի, Տաշիրի և Անդրկովկասի մասին ժողովուրդների մասին, կազմեց Ա. Խ. Սահարտչյան, հ. Ա, Բ, Երևան, 1961, 1964.
 Հակոբյան Հ., Ազգագրութաններ, հ. Ա, 2, Երևան, 1932, 1934.
 Հայերեն ձեռագրերի թէ գրքի հիշատակարաններ, կազմեցին՝ Վ. Ա. Հակոբյան և Ռ. Գ. Հովհաննիսյան, հ. 1—3, Երևան, 1974, 1978, 1984.
 Հովհաննիս Եր. Վաթնիկյան Զուգարեցոյ Նշանակատարը, աշխատագրութեամբ՝ Լ. Ա. Խաչիկչյան և Հ. Գ. Փափաջյանի, Երևան, 1984.
 Կալեա Վանանիկի, Բանասիրտ Զամատարտի աշխարհացոյցին մերոյ նորոնքի, Անանիդամ, 1696.
 Կալեա Վանանիկի, Գանձ չափի, կտույ, թույլ և դրամից բոլոր աշխարհի, Անանիդամ, 1699.
 Մարտիկյան Ա., ճանապարհացոյց Զուգարեի Պետրոսի օրի Հակոբի—Բանիկի Մատենադարանի, Մ 8, 1967.
 Մանր ժամանակագրութեաններ, 13—18-րդ դդ., կազմեց՝ Վ. Ա. Հակոբյան, հ. Ա, Բ, Երևան, 1937, 1956.
 Մատենադարանի պարսկերեն վավերագրեր, 1, Հրատարակներ, կազմեց՝ Հ. Գ. Փափաջյան, պահ. Ա, Բ, Երևան, 1956, 1959.
 Սիմոն Երևանցի, «Ջամբու», Վաղարշապատ, 1873.
 Սիմեոն Անաշի, Սիմեոն Անաշոյի Ուղեգրութիւն, ստորագրութիւն և իրատարգմանը, 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., Велесы 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 исследованию и изучению Азербайджана», № 3, вып. 4, Баку, 1929.
 Какаш и Текандер, Путешествие в Персию через Московию в 1602—1603 гг., перевод с немецкого А. Станкевич, Москва, 1896.
 Книга Марко Поло, Москва, 1955.
 Насири Хусрай, Сафар-Наме, Перевод и вступительная статья Е. Э. Бертельса, М.—Л., 1933.
 Адам Олеарий, Подробное описание Гольштинского посольства в Московию и Персию в 1633, 1636 и 1639 гг., М., 1876.
 Путешественники об Азербайджане, т. 1, составил З. И. Яковлевский, Баку, 1961.
 Путешествие Шардена по Закавказью в 1672—1673 гг., Перевод Е. В. Бахутовой и Д. П. Носовича, Тифлис, 1902.
 Рашид-ад-Дин Фазлуллах, Джами-ат-таварих, т. III, Составитель научно-критического текста на персидском языке А. А. Ам-заде, перевод с персидского языка, А. К. Арендса, Баку, 1957.
 Рашид-ад-Дин, Переписка, перевод, введение и комментарий А. И. Фалоний, М., 1971.
 Стрейс Я. Я., Три путешествия, Перевод Э. Бородиной, М., 1935.
 Эалия Челеби, Книга путешествия, вып. 3, Земли Закавказья и сопредельных областей Малой Азии и Ирана, М., 1983.
 Шараф-хан аби 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. 1—7, Paris, 1811.
 Chicon Gabriel de, Relation nouvelles de Levant ou traités de la religion, du gouvernement et des coutures des Perses, des Arméniens et des Gaures, Lyon, 1671.
 A Chronicle of the Carmelits in Persia and the Papal Mission of the XVIIIth and XVIIIth Centuries, vol. I—II, London, 1939.
 Robert Covert, The Travels of Captain Robert Covert, Philadelphia, 1931.
 André Dautlier-Deslandes, The Beauties of Persia, Cambridge, 1927.
 Della Vallé, Voyages de Pietro Della Vallé, Gentilhomme Romain, dans la Turquie, l'Égypte, la Palestine, la Perse, les Indes Orientales et 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, 1628.
 Mans Raphaël du, Etat 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. 1, 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 Kiumji'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.
 Tadkirat 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 بیگ ترکمان (منشی) * تاریخ عالم آرای عباسی * جلد ۱-۲ 'تهران' ۱۳۳۵
 اسکندر بیگ ترکمان (منشی) * محمد یوسف مورخ * ذیل تاریخ عام آرای عباسی * تهران' ۱۳۱۷
 حسن رفعملو * احسن التواریخ * کلکته' ۱۹۳۱
 حمدالله مستوفی قزوینی * نزهة القلوب * تهران' ۱۳۳۶
 سیاحت نامه ناصر خسرو * علوی * تبریز' ۱۸۹۰
 شاه طهماسب صفوی * مجموعه اسناد مملکات تاریخی همراه با یادداشت‌های تفصیلی به اهتمام عبد الحسین نوائی * تهران' ۱۳۵۰
 شرف خاں بدلیسی * شرف نامه * جلد ۱-۲ * پطربورخ' ۱۸۶۲-۱۸۶۰
 عبد الفتاح قومی * تاریخ گیلان * پطربورخ' ۱۲۷۴

ԳՐԱՆՈՒԹՅՈՒՆ

Ալիան Ղ., Միտակն, Վենետիկ, 1893:
 Ալիան Ղ., Հայ-Վենետ, Վենետիկ, 1896:
 Անտոյան Հ. Ս., XVII դարի աղանազարական շարժումները Արևմտյան Հայաստանում, Երևան, 1961:
 Բալայրուզյան Վ., Իրանաշարի մասնագետները Իրան-Էգիպտական համաձայնագրական դարեր անդհիլու փորձերում, 2002 ՂԱ Երևանի հաս. գիտ., 1994, № 2:
 Բալայրուզյան Վ. Ա., Հայերը և լեռնաշխարհի առևտուրը XVII դարում, ՊՋԷ, 1955, № 2:
 Գառայան Ե., Պարսկաստանի հայերը, ՔՆԵրան, 1968:
 Դիրյան Վ. Ա., Էջեր Ռուսաստանի հայ վանատական կապիտալի պատմությունը, ՊՋԷ, 1962, № 4:
 Հալաբյան Մ., Արևմտյան Հայաստանը 16—18-րդ դդ., Երևան, 1950:
 Հալաբյան Մ. Կ., Նվազագի ճակատները Հայաստանի և հայերի մասին (XVI—XVIII դդ.), ՊՋԷ, 1955, 2:
 Էնգելս Ֆ., Անտի-Ջյուդիզ, Երևան, 1940:
 Էնգելս Ֆ., Հրացաններ սկսադատելու երրորդ հատորի, Վ. Մաբու, Կապիտալ, Հ. III, ժամ II, Երևան, 1947:
 Առ. Երկրի ժողովածու, երրորդ հատոր, դիրք առաջին, Երևան, 1969:
 Առ. Երկրային կապիտալը և նրա քաղաքական և հասարակական դիրք հայերի մեջ, Երևան, 1934:
 Խաչիկյան Ն. Ա., Նոր Զուլայի հայ վանատականությունը և նրա առևտրատնտեսական կապերը Ռուսաստանի հետ XVII—XVIII դարերում, Երևան, 1958:
 Կալույնիկյան Թ. Վ., Հայ-պարսկադարյան հարաբերությունները, Երևան, 1956:
 Հովհաննիսյան Ա., Գրգվազներ հայ աղանազարական մաքի պատմության, դիրք երկրորդ, Երևան, 1959:
 Մարտիրոսյան Հ. Հ., Այսա-Քաղերից առևտրական մայրուղու Քաղազան-Խոյ հատվածը (XIII—XIV դդ.), ՊՋԷ, 1955, № 2:
 Մաբու՝ Կ. և Էնգելս Ֆ., Կոմունիստական պարտիայի մաքիֆիզատը, Վ. Մաբու, Ընթերցիչը, Հ. I, Երևան, 1941:
 Մաբու՝ Վ., Կապիտալ, Հ. III, Երևան, 1947:
 Սեփանյան Վ., Նոր առևտրական կանոնադրությունը և 1667 թ. պարսկադիր հայրական առևտրական բնկերության հետ, 2002 ՂԱ «Տեղեկագիր» (հաս. գիտ.), 1947, № 6:
 Սեփանյան Վ., Հայ-ուսական հարաբերությունները 17-րդ դարում, 2002 ՂԱ «Տեղեկագիր» (հաս. գիտ.), 1948, № 1:
 Պառամյան Վ., Հայ-ուսական հարաբերությունների պատմությունը, 2002 ՂԱ «Տեղեկագիր» (հաս. գիտ.), 1952, № 7:
 Պետրոսյան Պ., Նոր-Զուլայի նախին հայ բնակիչների կյանքը, Նոր Զուլա, 1947:

- Սյամելյան Բ., Պատմության Հայերի Հայր, հ. Կ-Գ, Հայեր-Փարիզ, 1940—1950, Տեղ-Հայերի Ը, Պատմության նոր Հայրերը որ իրական, հ. 1-11, նոր Քաղա, 1980—1981:
- Մուսաբեյլի Հ., Կրթիչի հայ վանականության պատմության համար (տասնը վայրի և տարիքի):
- Փափազյան Հ. Գ., Ահուստ Բ. Հայերի վանքի ջրվորը, «Քննարկի Մատենադարան», Թ 12, Երևան, 1977:
- Փափազյան Վ. Հ., Կանոն Կարապետի «Սափարեանեն» Հայտնաբերում և Արդարացիների պատմության ու աշխարհագրության սկզբնաղբյուր, 2002 ՊՈ «Երաբեր հաս. գիտ.», 1981, Մ 3:
- Փափազյան Վ. Հ., Քաղաք-Ջրային անարևադարձային մայրաքաղաք Քաղաք-Երզրում համալսարանի Կարգադրության Արդարացիության «Որոշումներ», 2002 ՊՈ «Երաբեր հաս. գիտ.», 1983, Մ 5:
- Փափազյան Վ. Հ., Անարար-արևմտագրական հարկի Արևյան տարածքի մեջ XVI դարում և նրա վերջնական հանրահանրերը, ՊՐ2, 1984, Մ 2:
- Փափազյան Վ. Հ., Քաղաք-Հայերի Հանրագրություն XVII դարում, 2002 ՊՈ «Երաբեր հաս. գիտ.», 1985, Մ 2:
- Փափազյան Վ. Հ., Կասպից Ջրային «Աշխարհագրական» Հայեր-Քաղաքի մայրաքաղաքի վերաբերյալ համար, 2002 ՊՈ «Երաբեր հաս. գիտ.», 1985, Մ 5:
- Փափազյան Վ. Հ., Անարարական հանրագրության սկզբնականները Արևյան տարածքում XVII դարում, ՊՐ2, 1986, Մ 4:
- Այվալան Ա., Памятник армянской архитектуры Нахичеванской АССР, Ереван, 1981.
- Ալևեզ Փ. Մ., Города и городская торговля в Азербайджане во второй половине XVIII в., «Труды Института истории АН АзербСССР», т. XIII, Баку, 1958.
- Ալևեզ Փ. Մ., Значение Азербайджана для России в Каспийской торговле, «Ближний и Средний Восток, Товарно-депешные отношения при феодализме», М., 1980.
- Ալևազյան Ա. А., Социально-экономическая и политическая история Азербайджана XIII—XIV вв., Баку, 1956.
- Բաաի Զ., История экономического развития Голландии в XVI—XVIII вв., М., 1949.
- Բայբурդյան Բ. А., Армянская колония Новой Джульфы в XVII веке, Ереван, 1969.
- Բարսեղյան Ե. Գ., Из истории борьбы армянского купечества против европейского пиратства в XVII в., ИФЖ, 1984, № 2.
- Բարտольд В. В., Персидская надпись на стене Аинской мечети Мануче, Соч., т. 4, М., 1966.
- Բոլոսյան Օ. Գ., Средневековый город Ближнего Востока (VII—середина XIII вв.), М., 1984.
- Բրոделъ Ф., Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV—XVIII вв., т. 2, Игры обмена, М., 1988.
- Буша П. П., История посольств и дипломатических отношений Русского и Иранского государств в 1586—1612 гг., М., 1967.
- Буша П. П., История посольств и дипломатических отношений Русского и Иранского государств в 1613—1621 гг., М., 1987.
- Буша П. П., Посольство Артемия Волынского в Иран в 1715—1718 гг., М., 1978.
- Бэр А., История всемирной торговли, ч. II, М., 1878.
- Велиева 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 в Иране, 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, 1893.
- Голышев Н. Б., Очерки по истории городов России конца XVII—начала XVIII вв., М., 1982.
- Гурко-Кряжин В., Краткая история Персии, М., 1925.
- Джавидова А. К., Торговля на Западе в середине века, СПб., 1904.
- Зевакин Е. С., Персидский вопрос в русско-европейских отношениях XVII в., «Исторические записки», М., 1940, т. 8.
- Зоненштатль-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 левантйской торговли в начале XVII столетия, «Восточные источники по истории народов Юго-Восточной и Центральной Европы», т. II, М., 1969.
- Кикмадзе Р. К., Тамбовые 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.
- Лысов 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.
- Манькова 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.
- Миклабу-Маклаи Н. Д.*, К вопросу о налоговой политике в Иране при шахе Аббасе I (1587—1629), «Советское востоковедение», 1949, № 6.
- Мажейко 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.
- Онуцаки 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 межконтинентальной и азиатско-западноевропейской торговли в I—XVII вв., «Ближний и Средний Восток. Экономика, история», М., 1976.
- Петров А. М.*, Азиатско-западноевропейский торговый базис в средние века, «Ближний и Средний Восток. Товарно-денежные отношения при феодализме», М., 1980.
- Петрушевский И. П.*, Хамдлаллах 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.
- Рискиен С.*, Падение Константинополя в 1453 г., М., 1983.
- Семенов Л. А.*, Орден кармелитов как орудие проникновения европейцев в Иран (по материалам «Хроники кармелитов»), «Ближний и Средний Восток», М., 1962.
- Смялянская И. М.*, Социально-экономическая структура стран Ближнего Востока на рубеже нового времени (на материалах Сирии, Ливана и Палестины), М., 1979.
- Тер-Авугиани С. В.*, Город Джуга, Материалы по истории торговых сношений джульфиянских куштов XV—XVII вв., Тбилиси, 1937.
- Тихомиров М. Н.*, Левантская торговля и города Сирии в XVI—XVIII вв., «История и экономика арабских стран», М., 1977.
- Туаночян 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.
- Хици В.*, Мусульманские меры и вес 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.
- Эвсэ 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.
- Юлз А. И.*, Торговля России с Закавказьем и Персией во второй половине XVIII века, История СССР, 1961, № 1.
- Юлз А. И.*, Участие армянского купечества во внутренней торговле России (20—40-е годы XVIII в.), ИФЖ, 1979, № 3.
- Юлз А. И.*, Русско-армянская компания «персидского торга» 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.*, Osmanlı İmparatorluğu Bütçelerine Dair Notlar, «İktisadî faaliyet mecmuası», 1955—1956, № 1—4, İstanbul.
- Bastani Parisi M. E.*, La «route de la soie» dans l'histoire de l'Iran, «Studia et Acta Orientalia», VIII, 1971.
- Bayant K.*, Les relations de l'Iran avec l'Europe occidentale à l'époque Safavide (Portugal, Espagne, Angleterre, Hollande et France), Paris, 1937.
- Bekius 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 1589—1660, 1660—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 Julia, Armenian Churches and other Buildings, Oxford, 1968.
- Carswell J.*, 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.
- 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. 83, № 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.
- Faroogh S.*, Towns and Townsmen of Ottoman Anatolia, Cambridge, 1984.
- Ferrier R. W.*, The Agreement of the East India Company with the Armenian Nation (2nd 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.
- Glomann K.*, Dutch-Asiatic Trade, 1630—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, 1957.
- 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 Tahinasp 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, 1960.
- 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.
- Lack D. F.*, Asia in the Making of Europe, vol. I, Book one & two, Chicago and London, 1965.
- Lane F. C.*, Venice and History, Baltimore, 1936.
- Lane F. C.*, The Mediterranean Spice Trade: Its Revival in the Sixteenth Century, «The American Historical Review», vol. XLV, № 3, 1940.
- Lewis v.*, 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.
- Lubimenco L.*, Les relations commerciales et politiques de l'Angleterre avec la Russie avant Pierre le Grand, Paris, 1933.
- Lybber 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. 1, 1931.
- Mantran R.*, Foreign Merchants and Minorities in Istanbul during the Sixteenth and Seventeenth Centuries, „Christians and Jews in the Ottoman Empire“, vol. 1, New York—London, 1982.
- Masseiman 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-quyunlu 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. 1—II, Cambridge, 1910—1912.
- Simkin C. G. F.*, The Traditional Trade of Asia, London, 1968.
- Spuler B.*, Die Mongolen in Iran, Berlin, 1955.
- Steenstaad N.*, The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century, Chicago and London, 1974.
- Steenstaad N.*, Consuls and Nations in the Levant from 1570 to 1650, „The Scandinavian Economic History Review“, vol. XV, № 1—2, 1967.
- Steenstaad 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, 1925.

- باسنانی پاریزی محمد ابراهیم، سیاست و اقتصاد عصر صفوی
تهران، ۱۳۴۸
- ناج 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

ՏՍՐԱՆՈՒՆԵՐԻ ՑՅՅՈՒ

Ազրա—26
 Ազոլիս—13, 112, 113, 115, 119, 151
 Այնն—26
 Այդիեայ, տե՛ս Արծիկ
 Ազատ—115
 Ազերբայջան—44, 135
 Ալամդար—114
 Ալբուզ (Ալբուզ)—124
 Ալիբանդերթ—71, 104—105
 Ալիմանկահ—121
 Ալթաթ, տե՛ս Ալաթ
 Արաբեր-ովախ—124
 Արտուրյան—119, 123
 Արտուսն—117, 118
 Արզուման—124
 Արշաղույս—111, 119, 120
 Արիզ (Պիտորեզիբ) —16, 101, 102, 106—108, 111, 124, 151
 Աստերդան—58, 104
 Անիթալ—106, 109, 111
 Անասոյիս—104
 Անդիս—8, 33, 38, 46—48, 64, 70, 72, 76, 77, 80, 83, 84, 86—88
 Անդրեովուս—24, 97
 Անկարթա—142
 Աշգալս—123, 124
 Ապարահ—123
 Ասապար Աթա—39, 40, 98
 Ասարխան—84—86, 92
 Ատանդան օչկիսեսս—47
 Արարիս—76
 Արցառան—123
 Արսիկ, տե՛ս Փարսկոնկ Իրար
 Արտա—114, 119—121
 Արբիլ—108

Արշակուրդ—118
 Արզիբիլ—84
 Արքոն—102
 Արծիկ—101, 109, 111, 151
 Արմնչ—109, 111, 151
 Արթա—111, 116—118
 Բալիլի ժով—88
 Բակենդրան—124
 Բաղդադ—26, 36, 38, 98, 106, 124, 139
 Բաղիչ—101, 102, 108, 111, 151
 Բանդիմա՛ն, տե՛ս Բեքիբի
 Բաշտուս—129
 Բասրա—36
 Բասուլիս—55
 Բաշիսես Տրփսկոյան—8, 36, 47, 56
 Բնեղույս—74
 Բնկեր-Արա—14, 59, 64, 67, 70, 71, 75, 77, 96
 Բնրիբի—101, 109, 111
 Բիլիս, տե՛ս Բաղիչ
 Բիբեշիլ—26, 106, 108, 111
 Բոմբեյ—26, 78
 Բոսֆոր—109
 Բրանկերարդ—53
 Բուլանդ—121
 Բասոն—117
 Բարսա—16, 40, 41, 108, 125, 142
 Գառիկ—116, 118
 Գառես փո, Ազատ, տե՛ս Գառիկ
 Գարգա—114
 Գեւորդանիբ, տե՛ս Գողազանկեր
 Գեմանկա—112
 Դեմուրյան—124

Գիլան—19, 40, 44, 50, 69, 62, 64, 94, 98, 135
 Գիլան (Գիլան)—115
 Գլանդա (Գանձուկ)—40, 94, 98
 Գլուզի գուլաթ—116
 Գառ—74
 Գողազանկեր—132, 136
 Գողթան—151
 Գոմանդ—121
 Գոմարան, տե՛ս Բնկեր-Արա
 Գոմարանի դրոս-ալաղ—117
 Գանդա—88
 Գոմա-բուլոս—121
 Գուստի—109, 111, 151
 Գեղարման Բողազի—106
 Գեղրեան—40, 56
 Գիլան—115
 Գիլի—118
 Ելիգուս—7, 97
 Եզգարդ—123
 Երզնկա—109, 110, 121
 Երզնկայիկերս—120
 Երևան—15, 40, 110, 111, 114—120, 122, 123, 136, 145, 151
 Զաղափա—124
 Զատարանա—120
 Զենթան—96
 Զեքիբի—108
 Զեյուսկա—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
 Զուարթ—66
 Էդիբիբ—124
 Էդիբ, տե՛ս Յուլի
 Էմադոս—109
 Էրզնկան, տե՛ս Երզնկա
 Էրզրոմ—14—16, 20, 39, 40, 109—111, 113, 119—123, 136, 141, 151
 Էրմանիկ, տե՛ս Վաղարշապատ

Քաթիս-աուզ (Աքի լալ)—115
 Քաթիբիլ—13—17, 20, 39, 40, 84, 96—99, 101, 102, 106, 108—112, 114—116, 118, 122, 123, 128, 139, 131—136, 141, 143, 150, 151
 Քիլազար—106
 Քիլի բուսոն—120
 Քիլի-բիլ—124
 Քիլիբ—40, 123
 Քուսթ—40, 111, 122, 124
 Քուրբա—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
 Ղիլիս—110, 121, 123
 Ղիլանկա—45
 Ղազնկա—82, 112
 Ղազանկերոն, տե՛ս Ալեքսանդրիթ
 Ղազան—13, 14, 22, 23, 25, 26, 42, 43, 54, 61, 70—72, 79, 86, 97, 112, 119
 Քասիկա—85
 Քրան—7—11, 13, 15, 29—32, 34—26, 32—34, 36, 40—43, 45, 49, 53—55, 69—62, 64—68, 70—73, 77, 79, 82—89, 91—96, 102—104, 112—114, 120, 140, 144, 145, 149—152
 Նախիբ—103
 Նախիբ—60
 Նեսեսոս—88
 Նիսան—14
 Նիսան—43, 66—68
 Նեղոն—15, 22, 23, 43, 59, 60, 71, 72
 Նոնի—124
 Նախիկ—64
 Նանա—16, 26, 45, 69, 74
 Նախիկ բուսոն—117
 Նանուս—115
 Նախիկ—77
 Նաթիլ—101, 109
 Նոյ—101, 102
 Նոյար—141
 Նորան—15, 62, 135

Պապան—85
 Կազգիան—110, 111, 120, 133, 136
 Կամար—109, 110, 143
 Կանգալար—108
 Կասախը ծով—40, 81, 85, 87, 96
 Կասրէ Շիրին—129
 Կարաբաշեր—124
 Կարակուլակ—124
 Կարաճահեան—71, 76
 Կարալա—124
 Կարաբլորտա—109
 Կարբ—16, 123
 Կարին, ան'ա Էրզրում
 Կարս—109
 Կարճուկ—124
 Կարս—123, 126
 Կիլիկիան Հայաստան—103
 Կոստանդնուպոլիս—16, 36, 57, 48, 71,
 93, 121, 124, 141, 147
 Կովկաս—82, 103

 Հալեկ—14, 16, 17, 20, 23, 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
 Համազան—108
 Հայաստան—5, 7—10, 13, 13, 20, 21,
 24—28, 41, 42, 44, 45, 57, 63, 71,
 99—101, 109, 118, 121, 122, 138,
 143, 150—152
 Հանգիստի բարեբախտեակ—102
 Հանդիսի Տարսուս—100
 Հասանդուլ—110, 121, 123, 138
 Հարավ-արևելյան Ասիա—72
 Հարաբաղ—121, 123
 Հարջալար—107
 Հզու—102, 108, 111
 Հին Ջուզա, ան'ա Ջուզա
 Հյուսիսային Տրակիան—87
 Հեղինակի ակիխանոս—74, 81
 Հեղինասան—8, 13, 14, 21, 23, 24,
 35, 36, 40, 45, 48, 57, 75—79, 81,
 92, 97, 104, 121, 149, 151
 Հոյահերա—75, 38, 46, 54, 64, 68,
 70, 80, 83, 96, 104, 112

Հոյահեխան—88
 Հոյուն-Փելուզ—124
 Հորմուզ—53, 54, 96, 149

 Զորազուլու—119

 Ղազի—124
 Ղազկին—51, 52, 54, 56
 Ղանդաշար—26
 Ղանաշ-բազար—115
 Ղարաբաղ—52
 Ղարաբաշար (Ղարաբաղ)—116
 Ղարաբաշեր—124
 Ղարաու, ան'ա Մեծամոր
 Ղարաբիլիսո—121
 Ղենար—117
 Ղզլ-բանդ—123
 Ղրբ—26
 Ղրբի—102, 108, 111
 Ղում—96
 Ղարզ-բևի—124

 Զափա—48
 Զենափա—64, 67, 91, 151

 Ծաղրաս—74
 Ծաղանդարտե—44, 89
 Ծաղաթեա—109, 119
 Ծաղաշիւս—74
 Ծաղնուց—71
 Ծաղկաթ—74
 Ծարաղա—13, 112
 Ծարանդ—101, 102, 109—111, 114
 Ծարբին—108
 Ծարբաջու—124
 Ծարանդ—64, 68, 69
 Ծեղար—106
 Ծեղամոր—119
 Ծեղամոր Արևելք—47, 71, 98, 104
 Ծեղանա—64
 Ծեղբա—131
 Ծեղան—96
 Ծեղանդիկ—102
 Ծիլիկ Ծարալ—106
 Ծիլազեդար—41, 45, 57, 71, 102

Միշկերիսիան ծով—47, 50, 66, 70, 72,
 97, 102
 Միջին Ասիա—40, 71, 97
 Մոսկովա—64, 92
 Մոսուլ—26, 108
 Մուսուլար—115

 Յամ—114
 Յալլի—115
 Յարալալ—53, 55
 Յեզդ—26

 Կաթանդ—26
 Կարիսիան—17, 110, 111, 115, 116,
116, 133, 136, 131
 Կեպուլ—48
 Կենթամ—115
 Կեղտի հովիտ—102
 Կեղալ—13
 Կարաբիկի (Կարալին)—117
 Կար Քուզա—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
 Կովկասուլ—92
 Կուշար—102, 109, 111, 142

 Կասեո-չիման—124
 Կասրիար—119
 Կամախի—40, 54, 98, 119
 Կարս, Կարսի գետ, ան'ա Արփա
 Կելլան-զերեխի—124
 Կերազ—54, 96
 Կերվան—40, 44, 62, 62, 85, 135
 Կորազուլ—123, 126
 Կովկաս—55

 Զարիի (Զարբլբլբլուլ)—124
 Զեկեկ—106
 Զիկարան—108
 Զիանասան—35, 45, 48, 81, 97
 Զորան-բլորի—110, 111, 120, 121
 Զողան-դարա—121
 Զովուշ-բլուլ (Զուլովուշբլուլ)—124
 Զովուշուլի—124

Զորս—102, 109, 111
 Զուխար Սա'դ—118

 Պարսից ձուց—31, 42, 44, 49, 57, 53,
 73, 74, 79, 80, 96, 149
 Պարսիսիան Իրաք—15, 135, 136
 Պարսիսասան—25, 63, 76, 85, 98, 100,
 121, 124, 131, 140
 Պարսուզալիս—82

 Քանի—49, 53
 Քաֆարադուն—106, 111
 Քնիզ—123
 Քուզա (Քուլջա)—15, 17, 30, 42, 104,
 105, 111—116, 118, 133, 136, 151

 Փան—131
 Փեղա—60
 Փուսասան—8, 29, 30, 75, 78, 80—82,
 84, 86—90, 92—95, 145, 151

 Սաղարակ—116, 117
 Սանաշար—108
 Սափն—96
 Սինդ—48
 Սինդուլ—124
 Սիբիան—7, 104
 Սիվերիկ—106
 Սոբալար—120
 Սոբան—124
 Սոֆյան—114
 Սոսամբու, ան'ա Կոստանդնուպոլիս
 Սուկ—43
 Սուսարա—48
 Սուլեյրի—124
 Սուրաթ—23, 26, 61, 73—75
 Սև ծով—36, 40, 97

 Վաղարշապատ—119, 123, 145
 Վան—107—109, 141
 Վանա լիճ—107
 Վեդի (Վեզու գետ)—116—118
 Վենետիկ (Վենետիկյան Կոնստանդու-
 փուլ)—64, 66, 67, 81, 84, 82, 112,
 151

Վոլգա—86
Վրաստան—20, 44, 62, 153, 136
Տեր—115
Տիրերթ—13
Տիգրանակեցու, ակ'ս Միտհարցի
Տրապիզոն—26
Տրեպոլի—46, 104, 105
Սարճա—26, 106—108, 111
Փարս Ասիա—20, 41, 45, 57, 71, 105, 142
Բարսիլ—71
Սալան—85, 96

Քաստիլ—123
Քարթուզ խան—108
Քեդախ—74
Քերման, ակ'ս Կարանակա
Քյոնյուջ (Նույր աղբյուր)—117
Քուչան—108
Օթլու, բել—124
Օթլու-ուլում—126
Յարս—135
Տյուրեքիա—47, 64
Տրանսօրա—7, 38, 68—70, 75, 80, 88

Ի Ո Վ Ա Ն Գ Ա Ն Ո Ւ Թ Յ Ո Ւ Ն

Ներածություն	5
Աղբյուրներ և գրականություն	12
Գրպա I—Սեֆյան Իրանի և օսմանյան Քուրդիայի ականաւոր Արևմտյան Եվրոպայի երկրների հետ և հայ վանատականությունը	
1. Աշխարհագրական մեծ հայտնագործությունների ազդեցությունը Իրանի և Քուրդիայի արտաքին ականաւոր վրա	35
2. Յամարային հանապարհների զերակչիտ զորք	66
3. Մուսաբի արտահանության ուղին փոխելու հոր փորակը	79
4. Վոլգ-Աստղյան ուղին և միջազգային աղբյուրափոխանակությունը	80
Գրպա II—Սեֆյան Իրանի արտաքին ականաւոր ու Հայաստանի ականաւոր ուղիները	
1. Հակա-Քավրիզ ականաւորական հանապարհը	96
2. Քավրիզ-Չմյուռնիա արտաքին ականաւոր մայրուղին	110
Գրպա III—Ակաւորական հիմնական հարկերը	
1. Քամազն և երա վերացման հակամարտությունը	126
2. Քուրդարք	139
Ամփոխում	149
Քառուս	153
Հավելված	159
Սկզբնաղբյուրներ	178
Դրականություն	182
Տեղանունների ցանկ	180

ՎԱՀԱՆ ՀԱԿՈՐԻ ՓԱՓԱՋՑԱՆ

ՀՅԱՍՏԱՆԻ ԱՌԵՎՏՐԱԿԱՆ ՈՒՂԻՆԵՐԸ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԱՌԵՎՏՐԻ
ՈՂՈՐՏՈՒՄ XVI—XVII ԳԱՐԵՐՈՒՄ

Հրատ. խմբագիր Ա. Վ. Հովակիմյան
Եկարիչ Հ. Մ. Մատուշյան
Տեխ. խմբագիր Ա. Պ. Շահինյան
Սրբագրիչներ Գ. է. Գեհանկյան, Հ. Ն. Սամակյան

ИБ № 1503

Հանձնված է չարվածքի 11. 10. 89 թ.: Ստորագրված է տպագրության 5. 03. 90 թ.:
ՎՋ 04244: Զափր 60 \times 84 $\frac{1}{16}$: Թուղթ N 1: Տառատեսակ սղրքի սովորական, բարձր
տպագրություն: Փայծ, 11,85 մամ.: տպագր. 12,25 մամուլ + 2 ներդիր բարանդ: ներկ.
մամուլ 11,85: Հրատ.-Շաշվարկ. 12,04 մամուլ: Տպարանակ 1000: Հրատ. N 7883:
Փառվեր N 558: Գինը 2 ս. 45 կ.

ՀեՍՀ ԳԱ հրատարակչություն, 375019, Մարշալ Բաղդամյան պող. 24 գ.:

ՀեՍՀ ԳԱ հրատարակչության տպարան, 375019, Երևան, Մարշալ Բաղդամյան պող., 24

Издательство АН АрмССР, 375019, Ереван, пр. Маршала Баграмяна, 24 г.

Типография Издательства АН АрмССР, 375019, Ереван,

пр. Маршала Баграмяна, 24.