

ORTA ƏSRLƏRDƏ AVRASIYANIN TİCARƏT ƏLAQƏLƏRİ

Yeganə Gözəlova

Bakı
2012

AMEA A.A.Bakıxanov adına Tarix İnstitutu
Elmi Şurasının qərarı ilə çap olunur

Layihənin rəhbəri, elmi redaktoru və Ön sözün müəllifi:

**Əməkdar Elm xadimi, Dövlət Mükafatı laureatı,
AMEA-nın müxbir üzvü,
professor Yaqub Mahmudov**

Rəyçilər:

tarix üzrə fəlsəfə doktoru, dosent Tofiq Nəcəfli
tarix üzrə fəlsəfə doktoru, dosent Rövşən Muğanlinski

Gözəlova Y.H.

Orta əsrlərdə Avrasiyanın ticarət əlaqələri. Bakı, 2012 – 295 s.+xəritələr
(*xəritələr G.R.Heydərova tərəfindən tərtib edilmişdir*)

Monoqrafiyada V-XV əsrləri əhatə edən 1100 illik xronoloji çərçivədə Avrasiyanın ticarət əlaqələri kompleks şəkildə araşdırılır. Müəllifin əsas diqqət yetirdiyi məsələlər beynəlxalq ticarətin nəzəri tərəfləri, o cümlədən, Avropa – Asiya ticarət balansının aktivlik dərəcəsi, ticarətin «Avrasiya» adlı coğrafi və tarixi məkan üçün başlıca pozitiv və neqativ tərəfləri, iqtisadi əlaqələrin cəmiyyətin inkişafında yeri, orta əsr ticarətinin simasının tədricən dəyişilməsi prosesidir.

Kitab Avrasiyanın iqtisadi əlaqələri, eləcə də beynəlxalq ticarət tarixi ilə məşğul olan tədqiqatçılar üçün nəzərdə tutulmuşdur.

Müəllif, onu elmin fəxrli yoluna gətirmiş müəllimi, hazırkı monoqrafiyanın yazılmasında zəruri olan Türkiyənin İslam Tarix, Sənət və Kültür Araşdırma Mərkəzində, Bəyazid və Süleymaniyyə kitabxanalarında çalışmasına yardımçı olmuş Əməkdar Elm xadimi, Dövlət Mükafatı laureatı, AMEA-nın müxbir üzvü Yaqub Mahmudova öz dərin təşəkkürünü bildirir.

MÜNDƏRİCAT

ÖN SÖZ VƏ YA İKİ QİTƏNİN ÜMUMİ TARİXİ	8
--	---

GİRİŞ	12
--------------------	----

I FƏSİL

ORTA ƏSR İQTİSADI SİSTEMİNİN TƏŞƏKKÜLÜ VƏ BEYNƏLXALQ TİCARƏT

1.1. Qədim dünya və orta əsrlərin hüdudunda Avrasiyanın siyasi və iqtisadi durumu	36
1.2. Avrasiyada feodal cəmiyyətlərinin yaranmasının iqtisadi əsasları	49
1.2.1. <i>Feodalizmin iqtisadi xarakteristikası</i>	49
1.2.2. <i>Dünyanın mühüm xammal mənbələri və onların istehlak bazarı</i>	55
1.2.3. <i>V-VII əsrlərin sənətkarlıq və ticarət mərkəzləri</i>	62
1.3. V-VII əsrlərdə beynəlxalq ticarət yolları	70
1.3.1. <i>Karvan yolları</i>	70
1.3.2. <i>Dəniz ticarəti</i>	76
1.3.3. <i>Beynəlxalq ticarətdə üstünlük uğrunda Bizans-Sasani rəqabəti</i>	81
1.4. Avropa – Asiya ticarət balansı V-VII əsrlərdə	93

II FƏSİL

XİLAFƏT VƏ BEYNƏLXALQ İQTİSADI ALƏM

2.1. Xilafətin iqtisadi sisteminin təşəkkülü	99
2.2. VII-IX əsrlərdə dünyanın mühüm ticarət bölgələri	108
2.2.1. <i>Aralıq dənizi vilayətlərinin ticarət əlaqələri</i>	108

2.2.2. İran körfəzi və Hind okeanı ticarəti. «İpək Yolu»nun fəaliyyəti	113
2.2.3. Dnepr – Qara dəniz və Volqa – Xəzər dənizi magistralları	121
2.3. VIII-IX əsrlərdə beynəlxalq ticarətin xidmət sahələri	132
2.3.1. <i>Beynəlxalq pul sistemi</i>	132
2.3.2. <i>Bazarlar. Yarmarkalar</i>	137
2.3.3. <i>Ticarət faktoriyaları</i>	142
2.3.4. <i>Gömrük işi</i>	145
2.3.5. <i>Rabitə vasitələri</i>	148
2.4. Avropa – Asiya ticarət balansı VIII-IX əsrlərdə	151

III FƏSİL

X-XII ƏSRLƏRDƏ BEYNƏLXALQ TİCARƏT ƏLAQƏLƏRİ

3.1. IX əsrin sonu - X əsrdə Avrasiya məkanında baş verən siyasi və sosial-iqtisadi dəyişikliklər	158
3.1.1. <i>Avropada şəhər həyatının yüksəlişinin başlanması</i>	158
3.1.2. <i>Xilafətin siyasi tənəzzülündən sonra müsəlman Şərqi iqtisadi durumu</i>	161
3.2. X-XI əsrlərdə Avrasiyanın beynəlxalq ticarət məntəqələri	165
3.2.1. <i>Fatimilər və Aralıq dənizi ticarəti uğrunda mübarizənin kəskinləşməsi</i>	165
3.2.2. <i>Normanlar və Aralıq dənizi ticarəti</i>	170
3.2.3. <i>Hind okeanı və İran körfəzi ticarəti. «İpək Yolu» X-XI əsrlərdə</i>	173
3.2.4. <i>Şimal ticarəti X-XI əsrlərdə</i>	178
3.3. Xaç yürüşləri və beynəlxalq ticarət	182
3.3.1. <i>Xaç yürüşlərinin iqtisadi şərtləri</i>	182
3.3.2. <i>Xaç yürüşləri dövründə Avropa-Asiya ticarət əlaqələri</i>	186
3.4. Avropa – Asiya ticarət balansı X-XII əsrlərdə	192

IV FƏSİL

AVROPA – ASIYA TİCARƏT ƏLAQƏLƏRİ

XIII-XIV ƏSRLƏRDƏ

4.1. XIII-XIV əsrlərdə Avrasiya məkanında ticarətin təşkili	196
4.1.1. <i>İstehsalın ümumi səciyyəsi</i>	196
4.1.2. <i>Bazarlar. Yarmarkalar</i>	200
4.1.3. <i>Tacir birlikləri</i>	203
4.1.4. <i>Pul təsərrüfatı</i>	206
4.2. XIII-XIV əsrlərdə beynəlxalq ticarət mərkəzləri və yolları	210
4.2.1. <i>«İpək Yolu» monqol ağalığı dövründə</i>	210

4.2.2. Hülakilər və İran körfəzi ticarəti	214
4.2.3. Levant ticarətində «italyan üstünlüyü»	216
4.2.4. Şimal – Cənub əlaqələrində Qara dəniz və Xəzər dənizi vilayətlərin yeri ...	219
4.2.5. Hanza	224
4.3. Avropa – Asiya ticarət balansı XIII-XIV əsrlərdə	228

V FƏSİL

BEYNƏLXALQ TİCARƏT ƏLAQƏLƏRİ SİSTEMİNİN YARANMASI

5.1. Avropa – Asiya ticarət əlaqələri XV əsrin birinci yarısında ...	231
5.1.1. XIV əsrin sonu - XV əsrin əvvəllərində Avrasiya cəmiyyətlərinin ümumi durumu	231
5.1.2. XV əsrin birinci yarısında dünyanın başlıca ticarət mərkəzləri	235
5.1.3. Atlantikada erkən müstəmləkə işğalları	242
5.2. XV əsrin ikinci yarısında beynəlxalq ticarət əlaqələri	246
5.2.1. Konstantinopolun Osmanlı türkləri tərəfindən fəthi və Aralıq dənizi ticarəti	246
5.2.2. Beynəlxalq ticarətdə hegemonluq uğrunda müstəmləkə rəqabəti: Atlantikanın və Hind okeanının «bölüşdürülməsi»	251
5.3. Avropa-Asiya ticarət balansı XV əsrdə	256

NƏTİCƏ	261
--------------	-----

İXTİSARLARIN SİYAHISI	264
-----------------------------	-----

İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYATIN SİYAHISI	266
---	-----

ƏLAVƏLƏR	290
----------------	-----

XƏRİTƏLƏR

«Qərb – Qərbdir, Şərq isə – Şərkdir və bu ikisi heç zaman görüşməyəcəklər».

Redyar Kiplinq

«Avrasiya» deyilən bir hadisə gerçəkdir: qərpbərəstlərin və ya şərqpərəstlərin, xristianların və ya müsəlmanların, iudaistlərin və ya buddistlərin, avropeoidlərin və ya monqoloidlərin istəyindən asılı olmayaraq».

Y.H.Gözəlova

ÖN SÖZ VƏ YA İKİ QİTƏNİN ÜMUMİ TARİXİ

Oxuculara təqdim olunan «Orta əsrlərdə Avrasiyanın ticarət əlaqələri» adlı monoqrafiya Yeganə Gözəlovanın beynəlxalq ticarət əlaqələri tarixinə həsr olunmuş növbəti tədqiqat əsəridir.

İlk olaraq qeyd edim ki, bu tarixçinin Avropa və Asiya qitələrinin tarixinə və eləcə də, orta əsrlərin xronologiyasına baxışı xeyli fərqlidir və tarixi ədəbiyyatımızda hakim olan ənənəvi təsəvvürlərdən seçilir. Bu səbəbdən də kitabın Ön sözündə bəzi məqamlara aydınlıq gətirmək istərdim.

Məlumdur ki, dünya sivilizasiyasının mərkəzləri olan Mesopotamiyanın və Misirin qədim dövlətləri, Aralıq dənizi bölgəsi, Fars körfəzi və Hind okeanı vilayətləri artıq e.ə. III-II minilliklərdə beynəlxalq ticarətin əsas bölgələri kimi çıxış edirdilər. Sonrakı mərhələlərdə Avropa qitəsi də bu əlaqələrə qatılmağa başlayır və dünya sivilizasiyalarının coğrafiyası genişləndikcə, ən iri ticarət mərkəzləri ilə periferiyalar arasında da əlaqələr yaranır və artıq qitələrarası ticarət meydana çıxır. Qədim dünya ilə orta əsrlərin hüdunda beynəlxalq ticarət əlaqələri yüksək səviyyəyə çatır və Avropa-Asiya ticarət balansı deyilən bir hadisə yaranır.

Avropa və Asiya orta əsr cəmiyyətlərinin yaranması dünyanın mühüm xammal mənbələri və onların istehlak bazarları arasında

əvvəllər mövcud olmuş əlaqəsinin yeni səviyyəsini doğurur. Beynəlxalq ticarətin ən mühüm bölgələri, xammal bazarları, mühüm əmtəələr üzərində qiymətlərin təyini və onların satışı üzərində nəzarət uğrunda orta əsrlərin ən iri qüvvələri – Bizans və Sasani imperiyası, Bizans və Xilafət, Fatimilər və normannlar, xaçlılar və müsəlman Şərqi ölkələri, məmlüklər və monqollar, Osmanlı imperiyası və İtaliya dövlətləri, Kastiliya və Portuqaliya mübarizə aparır; bu mübarizə V-XV əsrlər boyu davamlı olur və ticarətin dövlətlərarası münasibətlərdə aparıcı rolunu aşkara çıxarır.

Yeganə Gözəlovanın monoqrafiyasını Vətən tarixşünaslığı üçün aktual edən vacib məqamlardan biri – Azərbaycanın beynəlxalq ticarət əlaqələrində əhəmiyyətli yerinin müəyyən edilməsi ilə bağlıdır. Orta əsrlərdə beynəlxalq ticarət əlaqələrində Azərbaycan fəal iştirak etməklə yanaşı, öz coğrafi mövqeyi, təbii şəraiti və ehtiyatları, inkişaf etmiş sənətkarlıq sahələri və beynəlxalq əhəmiyyətli yarmarkaları hesabına beynəlxalq iqtisadi əlaqələr sisteminin və beynəlxalq mübadilənin mərkəzlərindən biri olmuşdur. Azərbaycanın ən iri şəhərləri – Bərdə, Şamaxı, Naxçıvan, Marağa, Ərdəbil, Urmiya, Təbriz təkcə ticarət yolları üzərində yerləşməsi və regional ticarətdə iştirakına görə deyil, həm də rəqabətə davamlı sənətkarlıq məhsulları hesabına uzun müddət əhəmiyyətli iqtisadi mövqeyini qoruyub saxlayır. Dərbənd və Bakı limanları isə Volqa-Xəzər ticarət magistralının mühüm məntəqələri olub, müsəlman Şərqi ölkələrini Şimal ticarətinə bağlayır. Bütün bu məsələlər monoqrafiyada öz geniş əksini tapmışdır.

Diqqət çəkən məqamlardan biri də - müəllifin ticarət əlaqələri tarixini təsvir etməkdən qaçması, daha çox nəzəri məsələlərə diqqət ayırmasıdır. Belə ki, ticarətin xidmət sahələri – pul sistemi, bazarlar, yarmarkalar, poçt xidməti və fabriyalar da V-XV əsrlər boyu böyük bir təkamül yolu keçir və beynəlxalq sistemə tabe etdirilir. Eyni zamanda, beynəlxalq ticarət orta əsr cəmiyyətinin ən mühüm sahələrinə – iqtisadiyyata, sosial münasibətlərə və heç şübhəsiz, beynəlxalq siyasi əlaqələrə təsir göstərir və bu təsir

qarşılıqlı səciyyə daşıyır. Bu məsələlər Vətən tarixşünaslığında ilk dəfə olaraq Yeganə Gözəlovanın monoqrafiyasında əhatəli əksini tapmışdır.

Monoqrafiyada bir çox mənbələr, o cümlədən Azərbaycanda olmayan və xarici kitabxanalardan gətirilən mənbələrin («*Tac əl-arus min şərḥ cavhər əl-qamus*», «*Kitab ihya ulum əd-din*», «*Kitab əl-işara ilə məhasin ət-ticara*», «*Kitab əl-iqtisab fi-r-rizq əl-mustətab*» və d.) elmi dövriyyəyə buraxılması əsərin elmi dəyərini artırır.

Yeganə Gözəlovanın Avrasiyaçılıq nöqtəyi-nəzərindən yazılmış tədqiqat əsərini izlədikcə bir minillik tarix ərzində, həqiqətən, Avropanın və Asiyanın bir-birinə sıx bağlandığının, bu bağlılığın təkcə iqtisadi deyil, həm də siyasi və mədəni xarakter daşdığına şahidi oluruq. Müəllifin özünün də göstərdiyi kimi, orta əsrlərin elə bir mərhələsi gəlib çatır ki, nə Avropa Asiyasız, nə də Asiya Avropasız təklikdə mövcud ola bilmir. Bu vəhdətin ortaya çıxmasında ticarət aparıcı rol oynayır. Əslində, Yeganə Gözəlovanın da araşdırmalarının başlıca məqsədi – *Avrasiyanın təkcə coğrafi deyil, həm də iqtisadi vəhdət olduğunu* təsdiq etməkdir.

Müəllif tədqiqat gedişində belə bir qənaətə gəlir ki, «*Avrasiya*» *orta əsrlərin məhsuludur, orta əsrlərdə tarixi anlam kəsb etmişdir və orta əsrlərdə iki qitənin birgə yaşamının perspektivləri cızılmışdır; Avrasiyanın siyasi, sosial, iqtisadi, mədəni və hətta etnik-mental inkişafının əsas istiqamətləri də orta əsrlərdə təşəkkül etmişdir.* Bununla əlaqədar qeyd edək ki, Y. Gözəlovanın seçmiş olduğu xronologiya da Vətən tarixşünaslığında orta əsrlərin ənənəvi saydığımız çərçivəsindən bir qədər fərqlidir: XV əsr keçmiş sovet və müasir Rusiya, eləcə də Azərbaycan mediyevistikasında orta əsrlərin son deyil, klassik mərhələsidir. Y. Gözəlova bu cür yanaşmanı sovet tarix elminin stereotiplərinin nəticəsi sayır. Müəllif hesab edir ki, XV əsr – feodal cəmiyyətinin aqoniyə keçirdiyi əsrdir və baş verən siyasi, sosial və iqtisadi proseslər bu cəmiyyətin məhvi və yeni cəmiyyətin rüşeymlərinin ortaya çıxmasının əlamətləri olmuşdur.

Y.Gözəlovanın Avropa və Asiya qitələrinin tarixi ilə bağlı irəli sürdüyü mühakimələr və gəldiyi vacib nəticələr tarixi ədəbiyyatdakı ənənəvi təsəvvürlərdən fərqlənsə də, çox güclü elmi arqumentlərlə əsaslandırılır və əslində, Avrasiyanın iqtisadi tarixi üzrə yeni bir elmi konsepsiyanın formalaşmasından xəbər verir.

Şübhə etmirəm ki, Yeganə Gözəlovanın hazırkı monoqrafiyası oxucuların diqqətini çəkəcək və istər Avrasiyasının ümumi tarixinin öyrənilməsi, istərsə də beynəlxalq ticarətin araşdırılması sahəsində böyük elmi dəyər kəsb edəcək.

***AMEA-nın müxbir üzvü,
professor Yaqub Mahmudov***

Giriş

Orta əsrlərdə beynəlxalq ticarət: məzmunu, xronoloji və coğrafi çərçivəsi

Ticarət – tarixi prosesin nəhəng amillərindən biridir. Bəşər tarixində elə bir mərhələ yoxdur ki, ticarət bu və ya digər dərəcədə cəmiyyətin həyatında təsirsiz ötüşsün. Hələ «Neolit inqilabı»ndan əvvəl, yəni «istehsal» deyilən bir hadisə ortaya çıxanaqədək, artıq mübadilə mövcud olmuş, bu mübadilə əvvəlcə müəyyən bir rayon daxilində, sonra ölkənin ayrı-ayrı rayonları arasında, ölkələrarası, bölgələrarası, qitədaxili, qitələrarası səciyyə alaraq bütün dünyanı əhatə edən ticarətə çevrilmişdir. Ticarət özü-özlüyündə mühafizəkar və muxtar hadisə olmaqla yanaşı, bəşər həyatının digər mühüm sahələri – ictimai və iqtisadi həyatla bərabərdə və qarşılıqlı təsirdə inkişaf etmişdir. Ticarətin siyasi həyata da təsiri böyük olmuş, eyni zamanda siyasət də ticarətin inkişafına və istiqamətinə güclü təsir göstərmişdir.

Bu gün ticarət cəmiyyətin həyatına o qədər güclü nüfuz etmişdir ki, nə iri korporasiyaları, nə regional və beynəlxalq təşkilatları, nə də dövlətlərarası münasibətləri onsuz təsəvvür etmək mümkün deyil; hətta diplomatiya özü belə «iqtisadi diplomatiya», «ticarət diplomatiyası» səciyyəsi almışdır. Müasir ticarətin miqyası da nəhəngdir, daşınar əmlakla kifayətlənməyib daşınmaz əmlakdan tutmuş şirkətlərədək, qiymətli kağızlardan tutmuş qeyri-maddi olan ideyaların (!) satışınaqədək hər bir şeyi əhatə edir.

Müasir dövrün beynəlxalq ticarət əlaqələrini araşdırmaq çətinlik yaratmır: istənilən qədər statistik rəqəmlər ticarətin ən müxtəlif tərəflərini araşdırmağa imkan verir, iş qalır bu rəqəmləri analiz etməyi bacaran tədqiqatçıya.

Amma bu təkmil ticarət yuxarıda qeyd etdiyimiz ibtidai mübadilənin və sonrakı iqtisadi əlaqələrin əsasında yaranmışdır, onun bir çox elementləri isə, demək olar ki, minillik boyu dəyişməz qalmışdır. Tacir ruhu, sahibkarlıq ruhu, istənilən məhsulu əmtəyə çevirmə qabiliyyəti, faiz alma, kredit ödəmə, bank işi, qiymətli kağızların satışı, dövlətləri, müxtəlif ideyaları, hətta müharibələri maliyyələşdirmə – bütün bunlar müasir dövrün kəşfləri deyil, qədim dünyadan və orta əsrlərdən qalma hadisələrdir. Bu hadisələrin mənşəyini və təkamülünü izləmək, ticarətin məruz qaldığı/qoyduğu prosesləri təhlil etmək biz tarixçilərin üzərinə düşür.

Avropa – Asiya ticarət əlaqələrini izləməkdə məqsədimiz də elə bu aktuallığa dayanır: iki qitənin – bu iki nəhəngin bəşər tarixində rolu əvəzsizdir; onların ticarət əlaqələri də böyük **TARİX** sayılır. Bu tarixdə Aralıq dənizi bölgəsinin əlaqələri, İran körfəzi ticarəti, Hind okeanına çıxış əldə etmək üçün beynəlxalq rəqabət, «Böyük İpək Yolu», «Ətir Yolu», Volqa–Xəzər və Dnepr–Qara dəniz magistralları, «Varyaqlardan Yunanlara Yol», Hanza kimi möhtəşəm hadisələr var. Bir-birinə qarşı qoyulan (*Ereb/Avropa* və *Asu/Asiya*) iki qitə, əslində, vahid tarixin iki coğrafi cəhətindən başqa bir şey deyil. Avropa – Asiya ticarəti həmin vəhdətə şahiddir.

Müasir dövrdə inteqrasiya proseslərinin çox sürətlə getdiyi, qloballaşmanın isə, demək olar ki, bütün dünya ölkələrini, könüllü və ya zorla əhatə etdiyi şəraitdə Avropa ilə Asiyanın orta əsrlərdəki ticarət əlaqələri avrasiyaçılıq üçün örnəkdir. Atlantizm Amerika qitəsi ilə yanaşı, bir əsrə yaxındır ki, Avropanın, Asiyanın və Afrikanın da bəzi ölkələrini (İngiltərəni, Norveçi, Fransanı, Pireneyləri, Mərakeşi, Türkiyəni, Misiri, İsraili) özünə cəlb etməklə, Avrasiyanı iqtisadi və siyasi bütöv olaraq təhlükə altına almaqdadır. Bu mübarizədə böyük siyasətlər və ideyalar,

diplomatiya və iqtisadiyyat da toqquşur. Transmilli xarakter almış beynəlxalq ticarət də öz növbəsində, atlantizmlə avrasiyaçılığın rəqabətində birincinin yanındadır. Tarixçinin bu halda vəzifəsi siyasətə təsir etmək deyil, onun ideyasını yönəltməkdir. Hazırkı tədqiqatın da mövzusu seçilərkən, müasir dünyanın iqtisadi əlaqələrinin hansı səmtə yön alacağını proqnozlaşdıran tədqiqatçılara beynəlxalq ticarət tarixinin özülünü təqdim etmək nəzərdə tutulmuşdur.

Tarixşünaslıqda ənənəvi olaraq Avrasiya məkanının orta əsrlər tarixi heç vaxt ümumi öyrənilmir və bunu əsaslandırmaq üçün xeyli sayda arqumentlər də gətirilir. İlk növbədə ayrı-ayrılıqda Avropanın və Asiyanın iqtisadi, sosial-siyasi və mental inkişaf özəllikləri əsas götürülür; daha sonra, orta əsrlər tarixinin bu sivilizasiyalar üçün fərqli xronoloji çərçivəsi də qeyd olunur. Gətirilən arqumentlər, şübhəsiz, çox güclüdür və onlara qarşı qoyulacaq başqa əsaslar, ilk baxışdan, zəif görünə bilər. Amma elə buradaca həmin arqumentlərin ziddiyyətləri üzə çıxır: 1) məlum kriterilərlə yanaşanda, orta əsrlər Avropanın özünün də coğrafi və tarixi anlamının bir-birindən kəskin fərqlənməsi, bu sivilizasiyanın daha lokal keyfiyyətdə olması üzə çıxır; 2) Şərqi ölkələrinin özlərinin də inkişafında böyük fərqlər aşkardır (hər halda VII-XII əsrlərin Yaponiyası ilə müvafiq dövəmdə Çini və ya XVI-XVIII əsrlərin Əfqanıstanı ilə Osmanlı imperiyasını eyniləşdirmək gülcünc olardı); 3) əksər mediyevistlərin cidd-cəhdlə müdafiə etdikləri klassik feodal təsisatları heç də bütün Avropa ölkələrində ardıcıl inkişaf etməmişdir (Şimali Fransanı çıxmaq şərtilə); nəhayət, 4) son illərin tədqiqatları belə bir fikri şübhəsiz etmişdir ki, «orta əsrlər tarixi» ilə «feodalizm» anlayışları heç də həmişə üst-üstə düşmür və bu səbəbdən də, qədim dünya ilə orta əsrlərin hüdudunu müəyyən edərkən, daha ümumi cəhətlər, dəqiq desək, *Avrasiya coğrafi və tarixi məkanı üçün ümumi ola biləcək cəhətlər* əsas götürülməlidir.

476-cı ili tarixçilər şərti olaraq Qərbi Avropanın orta əsrlər tarixinin başlanğıcı kimi götürürlər; bu dövrləşmənin də əsasında Qərbi Roma imperiyasının süqutu dayanır. Doğrudur, iki dünyanın

– antik və barbar dünyaların görüşü Avropada dərin çevrilişin və yeni münasibətlərin əsasını qoymuş oldu. Lakin nə qədər şərti olsa da (*bütün bölgülər və təsnifatlar kimi*), 476-cı il təkcə Qərbi Avropanın tarixi üçün dönüş sayılmamalıdır. Əvvəla, ona görə ki, həmin il süqutu baş verən Qərbi Roma imperiyası uzun müddət Asiya qitəsi ilə bağlı olmuş, tərkibində şərq əyalətləri üstünlük təşkil etmişdir. Hətta 395-ci ildən sonra da bu əlaqələr qırılmamış, Şərqi təsiri saxlanmışdır.

İkincisi, Qərbi Roma imperiyasının tarix səhnəsindən tamamilə silinməsi yalnız Qərbi Avropa xalqları üçün deyil, bütün Avrasiya məkanı üçün dəyişikliklər demək idi. Axı, bu imperiya özü beş əsrə yaxın Avropanın, Asiyanın və Afrikanın siyasi, iqtisadi, mədəni, hətta sosial ünsiyyət mərkəzi olmuşdur; bu mərkəz indi dağılırdı və hər üç qitə üçün, xüsusilə *Avrasiya üçün 476-cı il ümumi tarix idi*.

Üçüncüsü və ən vacibi də o idi ki, Qərbi Roma imperiyasının süqutunu sürətləndirən başlıca amil – Xalqların Böyük Köçü Asiyadan başlamışdı!

476-cı ili Avrasiya tarixi üçün orta əsrlərin (*oxu: feodalizmin deyil!*) başlanğıcı olaraq qəbul etməyimizə qarşı çıxanlar bizi avropasentrizmə günahlandıra bilərlər. Lakin biz feodal münasibətlərinin daha erkən başladığını inkar etməmək şərtilə, bu tarixi, həqiqətən, Avrasiya üçün ümumi tarix sayırıq. Həm də heç bir tədqiqatçı təkid edə bilməz ki, V əsrdə İtaliya və Qalliya ilə eyni vaxtda Avropanın başqa bir rayonu Britaniyada da feodalizm start götürürdü. Necə ki, 475-ci ildə Avropada hələ də quldarlığın davam etdiyini, 477-ci ildə isə artıq feodalizmin bərqərar olduğunu da təkid etmək ciddi olmazdı.

Tədqiqatın xronoloji çərçivəsinin son həddi – XV əsr də xeyli mübahisələr yarada biləcək dövrdür. Azərbaycan və Rusiya mediyevisitikasında orta əsrlərin XV əsrlə bitməsi fikri məqbul deyil: nə Avropa üçün, nə Şərq üçün. Bu da sovet tarix elminin stereotiplərinin nəticəsi sayılmalıdır: «nə qədər ki, burjuva inqilabları baş verməyib və ictimai quruluş dəyişməyib, feodalizm hökm sürür və demək ki, orta əsrlər də davam edir».

Halbuki feodalizmin əsas daşıyıcı elementləri: şərti torpaq mülkiyyəti, onun doğurduğu vassallıq institutu, natural təsərrüfat, siyasi pərakəndəlik XIII-XIV əsrlərin hüdunda aradan çıxmağa başlayır, XVI əsrə Avrasiya torpaq üzərində xüsusi mülkiyyət, fermer təsərrüfatı, kəndin bazar əlaqələrinə intensiv cəlb olunması, texnoloji innovasiyalar, əmtəə-pul münasibətlərinin geniş yayılması və dünya bazarının yaranması kimi *keyfiyyətə çox böyük dəyişikliklərlə daxil olur*. XV əsr feodal cəmiyyətinin aqoniyə keçirdiyi əsrdir; can verən orqanizm ölüm ərəfəsində qısa bir müddətə necə canlanırsa, feodalizm də eynən məhvi ərəfəsində canlanmışdı, təhkimçiliyin bərpasına cəhd, Avropada sexlərin yenidən artması, Şərqi bəzi bölgələrində natural təsərrüfatın əmtəə təsərrüfatını üstələməsi və s. – bu cəmiyyətin tezliklə məhvindən xəbər verirdi.

476-cı il şərti olaraq başlanğıc olduğu kimi, Amerikanın kəşf olunduğu 1492-ci il də Avrasiyanın tarixinin böyük bir səhifəsini bağlayıb yeni səhifəni açırdı. Başlanğıc hüdu, necə ki, şərti və zahiri hadisə ilə səciyyələnirsə, son hüdu – Böyük Coğrafi Kəşflər də eynən zahiri bir hadisədir. Prosesin kökündə Avropa cəmiyyətlərinin kapitalizmə gedən yolları və Asiyanın potensial müstəmləkəyə çevrilmə təhlükəsi dururdu. Avropaya ucuz və nəhəng xammal bazarı, onun xeyli aşağı keyfiyyətli sənaye məhsullarının geniş istehlakı lazım idi, Asiya isə, zorla və ya könüllü, bu imkanları açmaqda idi. Bir qisim tarixçinin etiraf edib-etməməsindən asılı olmayaraq, Avrasiya vahidi XV əsrdə yenə tarixi reallıq idi: Avropada nə baş verirdisə, dərhal Asiyada əksini tapırdı və əksinə, Asiyanın yaşadıkları Avropa cəmiyyəti üçün yeni fəaliyyətə təkan verirdi.

Hazırkı tədqiqatın xronoloji çərçivəsini onun coğrafiyasından əvvəldə verməkdə məqsədimiz var: «Avrasiya» orta əsrlərin məhsulu idi, orta əsrlərdə tarixi anlam kəsb etmişdi və orta əsrlərdə iki qitənin birgə yaşamının perspektivləri cızılmışdı. Makedoniyalı İsgəndərin fəthlərindən sonrakı ellinizm dövründə «Avrasiya» vahidinin yaradılması (yaranması deyil) cəhdi oldu, amma reallaşa bilmədi. Çünki bu proses süni yolla (fərqli

sivilizasiyaların birgə mədəniyyətdə birləşdirilməsi yolu ilə) getmişdi və tez də dayandı. Xalqların Böyük Köçü ilə başlayan proses isə işğallarla müşayiət olunsada, təbii prosesdən doğmuşdu (materikdəki kardinal iqlim dəyişikliyi, ekoloji tarazlığın pozulması, təbii sərvətlərin intensiv istismarı), Böyük Coğrafi Kəşflər də onun qanunauyğun nəticəsi idi (əhali artımı, həyat şəraitinin yüksəlişi ilə eyni vaxtda sənaye və məişət tələbatının çoxalması, təbii ehtiyatların çatışmazlığı). Avrasiya XVI əsrə tamhüquqlu *tarixi vahid* kimi daxil olurdu. Bizim tədqiqat üçün *Avrasiyanın coğrafi və tarixi çərçivəsi üst-üstə düşür*.

Biz orta əsrlərdə beynəlxalq ticarət əlaqələrinin sadəcə təsvirini vermək niyyətində deyilik, çünki bu halda əldə etdiyimiz nəticələr ümumiləşdirici əsərdən kənara çıxma bilməzdi. Tədqiqatın başlıca məqsədi 1100 illik bir dövr ərzində Avropa – Asiya ticarət əlaqələrini vahid problem kimi araşdırmaq, nəhəng və əhəmiyyətli hadisə olan beynəlxalq ticarətin nəzəri təərəflərini öyrənmək, bu cəhətləri ümumiləşdirmək və sistemləşdirmək olmuşdur. Bu məqsəddən çıxış edərək əsas diqqət aşağıdakı vəzifələrə yönəldilmişdir:

- Avrasiyanı təkcə coğrafi deyil, həm də iqtisadi vəhdət olaraq qəbul edib ümumi inkişaf qanunauyğunluqlarını üzə çıxarmaq;

- Orta əsrlərin beynəlxalq ticarətin inkişafında ayrıca mərhələ təşkil etdiyini göstərmək;

- Beynəlxalq ticarətin ən mühüm elementlərini: ticarət yolları, sənətkarlıq və ticarət mərkəzləri, başlıca xammal və istehlak rayonları, bazar və yarmarkalar, pul sistemi, bank və gömrük işi kimi hadisələrin hər birini ayrı-ayrılıqda tədqiq etmək;

- Beynəlxalq ticarətin vacib istiqamətləri: «Böyük İpək Yolu», «Ətir Yolu», Levant ticarəti və Hind okeanı ticarətinin tarixini xüsusi olaraq izləmək;

- Beynəlxalq ticarətin Avrasiya cəmiyyətlərinin sosial, siyasi və iqtisadi inkişaf istiqamətlərinə təsirini müəyyən etmək, eyni zamanda bu sonuncuların da beynəlxalq ticarətə təsirini göstərmək;

- Orta əsrlər Avropa – Asiya ticarət əlaqələrinin şərti dövrləşməsini və hər dövrün müvafiq xarakteristikasını vermək;
- Müvafiq dövrlərdə Avropa – Asiya ticarət balansını maksimum məlumatlar əsasında təhlil edib aktivlik dərəcəsini təyin etmək;
- V-XV əsrlər ərzində Avropa – Asiya ticarət əlaqələrinin təkamül xəttini müəyyən etmək və Erkən Yeni dövrün ərəfəsində dünya iqtisadiyyatı üçün qoyduğu zəmini göstərmək;
- Beynəlxalq ticarətin ümumdünya tarixində yerini müəyyən etmək.

Beynəlxalq ticarət tarixi üzrə başlıca mənbələr və araşdırmalar

Hazırkı araşdırmanın mənbəşünaslıq bazasını başlıca olaraq V-XV əsrlərə aid yazılı mənbələr təşkil etmişdir. Bu mənbələri müxtəlif kriterilərlə qruplaşdırmaq olar: dövrünə görə, dil mənsubiyyətinə görə, xarakterinə görə, obyektivlik (mötəbərlik) dərəcəsinə görə və s. Bu kriterilərin bəzisi başlıca, digəriləri ikinci və üçüncü dərəcəli sayıla bilər; amma istənilən halda, bizim üçün istifadə etdiyimiz mənbələrin əhəmiyyət dərəcəsi onların daşdıqları informasiyanın həcminə görədir. Qarışıqlıq yaranmasın deyə, biz bu mənbələri şərti olaraq aşağıdakı kimi qruplaşdırırıq:

1. V-VII əsrlərin beynəlxalq ticarəti haqqında informasiyanı ehtiva edən mənbələr;
2. Xilafətin ticarət əlaqələri haqqında məlumat verən ərəbdilli mənbələr;
3. X-XII əsrlərin beynəlxalq ticarətini əks etdirən mənbələr;
4. Monqol ağalığı dövrü ticarəti haqqında mənbələr;
5. XV əsrin beynəlxalq ticarətini əks etdirən mənbələr.

V-VII əsrlərin beynəlxalq ticarət əlaqələri haqqında yazılı mənbələr sonrakı dövrlərə nisbətdə sayca azdır; bu, bir tərəfdən, həmin dövrün mənbəşünaslıq bazasının özünəməxsusluğu – savadlılığın az yayılması, əlyazmaların saxlanma şəraitinin aşağı

səviyyəsi, daşdığı informasiyanın kasadlığı ilə əlaqəlidirsə, digər tərəfdən, orta əsrlərin başlanğıcında beynəlxalq ticarətin özünün miqyasının aşağı olması ilə bağlıdır. Yəni, bizim bu dövrün iqtisadi xarakteristikasını verməyimiz üçün, dolayı informasiya-lara müraciət etməyimiz gərək olmuşdur. Məsələn, qədim dünya ilə orta əsrlərin hüdudunda Avrasiyanın iqtisadi durumunu səciyyələndirmək, o cümlədən, həmin dövrdə başlıca xammal mənbələri və onların istehlak bazarlarını göstərmək üçün IX əsrin müəllifləri olan əl-Cahizin «Kitab ət-təbassur bi-t-ticərə», İbn Rustanın «Kitab əl-ə'laq ən-nəfisə», İbn Fəqihin «Kitab əl-buldən», İbn Xordadbehin «Kitab əl-məsalik və-l-məmalik» əsərlərindən (7; 286; 236; 211; 238) istifadə etməli olmuşuq.

Eyni dövrün dəniz ticarətini araşdırarkən, antik müəlliflərə - Strabona, Psevdoarriana müraciət etməyimiz vacib oldu (158; 139). Yenə də V-VII əsrlərin Avropa – Asiya ticarət balansını müəyyən etmək, o cümlədən, bu balans Roma imperiyası dövrü ilə müqayisə etmək üçün Strabonun, Korneliy Tasitin məlumatları (139; 161) çox gərəkli olmuşdur.

Bilavasitə V-VII əsrlərin mənbələri də xeyli əhəmiyyətlidir; xüsusilə Bizans müəlliflərinin – Feofanın, Menandrın, Aqafinin, Qeysəriyyəli Prokopinin əsərləri (168; 118; 43; 138) beynəlxalq ticarətdə üstünlük qazanmaq uğrunda Bizans-Sasani rəqabətini izləmək üçün əvəzsiz məlumatlara sahibdir.

Hazırkı tədqiqatda həm say etibarilə, həm də daşdığı informasiyanın miqyası baxımından ən çox istifadə olunan mənbələr IX-XII əsrlərin ərəbdilli mənbələri, dəqiqləşdirsək, ərəb coğrafiyaçılarının əsərləridir. IX əsrə qədər ərəb ədəbiyyatında müstəqil coğrafi əsərlərə rast gəlinmir. Abbasilərin dövründə (751-1258-ci illər) dəqiq elmlərin inkişafı, Ptolemeyin əsərlərilə tanışlıq və fasiləsiz olaraq elmi coğrafiya və təsviri coğrafiyanın bir sıra kateqoriyalarının təşəkkülü IX əsrin sonlarında coğrafi məlumat kitablarının meydana çıxmasına gətirdi. Digər tərəfdən, Xilafətin maliyyə-vergi təsərrüfatı sahəsində qarşıda duran bir sıra vəzifələr müxtəlif əyalətlər, yaşayış məskənləri, onların gəlirləri haqqında dəqiq məlumatlar tələb edirdi (283, I, s.510).

Mərkəzləşdirilmiş idarə sistemi yolların, poçt stansiyalarının və onlarla bağlı bütün cəhətlərin öyrənilməsinə zəruri etmişdi. Başqa sözlə desək, bir tərəfdən, elmi maraq, digər tərəfdən, dövlətin iqtisadi maraqları, o cümlədən üç qitəni əhatə edən ticarət coğrafi ədəbiyyatın inkişafında stimül olmuşdur.

Ərəbdilli coğrafi əsərlərdə bizim üçün əhəmiyyət kəsb edən məlumatları şərti olaraq aşağıdakı kimi ayırmaq olar: 1) ayrı-ayrı vilayətlərin, o cümlədən Xilafət hüduqlarından kənar ölkələrin ümumi coğrafi-iqlim xarakteristikası; 2) şəhərlərin təsviri; 3) təbii ehtiyatlar haqqında məlumat; 4) bilavasitə «ticarət» məlumatları – ixracat, istehsal, pul və çəki vahidləri və sair; 5) rabitə və ticarət yollarının təsviri.

Qeyd edək ki, bu ədəbiyyatın içərisində elə əsərlər var ki, sırf statistik xarakterlidir və bu tip əsərlərdə bizim tədqiqatın obyektinə ilə əlaqəli məlumat o qədər də geniş deyil, daha çox Xilafətin ümumi coğrafiyasını öyrənmək, inzibati bölgüsünü dəqiqləşdirmək üçün lazım olmuşdur. Bu əsərlərə İbn əl-Fəqihin «Kitab əl-buldən», Qudama ibn Cəfərin «Kitab əl-xərac», İbn Rustanın «Kitab ə'ləq ən-nəfisə», İbn Xordadabəhin «Kitab əl-məsəlik və-l-məmalik» əsərləri aid edilə bilər (211; 222; 236; 238). Onların hamısı IX-X əsrin əvvəllərinə aiddir.

X əsr isə – ərəb coğrafi ədəbiyyatının yüksəliş dövrüdür. Bu dövrdə coğrafiya müxtəlif elm sahələrinə nüfuz etməklə yanaşı, müstəqil inkişafını davam etdirir; «əl-məsəlik və-l-məmalik» (*yollar və məmləkətlər*) tipli əsərlərin üstünlük təşkil etdiyi klassik ərəb coğrafiya məktəbi yaranır. Ərəb kartoqrafiyası inkişaf edir ki, onun da ən orijinal nümunəsi «İslam atlası» olur (283, I, s.636; 110, s.172). Bundan əlavə, X əsrdə digər tipli coğrafi əsərlər, o cümlədən, bədii xarakterli, populyar səyahətnamələr meydana çıxır. Bu tip əsərlərin içərisində əl-Məs'udin «Muruc əz-zəhəb və mə'adin əl-cavhər», Əhməd ibn Fədlanın «Risələ»si, Əbu Duləfin «İkinci risələ»si (*Ər-risələ əl-uxra*) qeyd oluna bilər. «Muruc əz-zəhəb»də əl-Məs'udi ticarət yolları, təbii ehtiyatlar, xammal mənbələri, dəniz ticarəti haqqında çox geniş məlumatlar verir. «Bibliotheca Geographorum Arabicorum»un VIII cildinə

daxil edilmiş «Kitab ət-tənbih va-l-işraf» adlı əsərində isə əl-Məs'udi daha çox fiziki coğrafiyaya yer ayırmışdır.

921-923-cü illərdə xəlifə əl-Müqtədir (908-932-ci illər) tərəfindən siyasi məqsədlə göndərilən səfirliyin başçısı olmuş Əhməd ibn Fəd(z)lan Bağdadan İrani və Orta Asiyanı keçməklə Bolqaboyunadək marşrut qət etmiş və onun bu səyahəti öz əksini «Risalə»sində tapmışdır (142). Bu qeydlərdə səfirin Volqa - Xəzər və Şimal ticarəti ilə bağlı xeyli məlumatlarına rast gəlmək olar. Eyni əhəmiyyət kəsb edən digər bir risalə – Azərbaycana, Orta Asiyaya, Tibetə, Çinə, Hindistana səyahət etmiş Əbu Duləfə məxsusdur. Qeyd edək ki, «İkinci risalə»nin bəzi hissələrinə XIII əsrin müəllifləri Yaqut əl-Həməvinin və Zəkəriyyə əl-Qəzvininin əsərlərində rast gəlinir (298; 280).

Monoqrafiyanın üzərində işləyərkən, X əsrin təkcə ayrıca, müstəqil xəttə yazmış müəlliflərinin əsərlərindən istifadə etməklə kifayətlənməmişik. Yuxarıda qeyd etdik ki, X əsr – həm də ərəb ədəbiyyatında böyük bir coğrafiya məktəbinin təşəkkül tapdığı dövrdür. Bu məktəbin nümayəndələri vahid bir elmi ənənəyə sadıq qalaraq böyük coğrafi əsərlər seriyası yaratmışlar. Bu seriyaya daxil olan coğrafi əsərlərin ümumi cəhəti aşağıdakılardan ibarətdir:

1) bu əsərlər *əl-məsəlik va-l-məmalik* tipində yazılmışdır;

2) klassik coğrafiya məktəbi üçün «İslam ölkələri»nə müstəsna yer ayrılması xarakterikdir, İslam arealına daxil olmayan vilayətlərə bu əsərlərdə çox zəif yer ayrılmışdır. Bu cəhət onların nöqsanlı tərəfini təşkil edir;

3) fantastik məlumatlar, bu və ya digər ölkənin möcuzələrinin (*'aca'ib* – mirabilia) təsvir etmək bu məktəb üçün (bəzi istisnalar olmaqla) yaddır;

4) klassik coğrafiya məktəbinə daxil olan əsərlərdə xəritələr onların ayrılmaz hissəsini təşkil edir. Məhz bu xəritələr seriyası yuxarıda adını çəkdiyimiz «İslam atlası»nı təşkil edir. Bu sonuncu cəhət X əsr coğrafiyaçılarının ən böyük xidmətlərindəndir. Yeri gəlmişkən, qeyd edək ki, hazırkı monoqrafiyaya əlavə

edilən müvafiq xəritələrin tərtibində «İslam atlası»ndan da istifadə edilmişdir.

X əsr klassik coğrafiya məktəbinin ilk nümayəndəsi Əbu Zeyd Əhməd Səhl əl-Bəlxi (850-934-cü illər) sayılsa da, onun coğrafi əsəri bizə gəlib çatmamışdır. Hətta XI-XIII əsrlər coğrafiyaçıları da əsərlərində əl-Bəlxiyə deyil, onun davamçısı sayılan əl-İstəxriyə istinad edirlər. Əl-İstəxri məhz əl-Bəlxinin əsəri əsasında «Kitab məsalik əl-məmalik» (*Məmləkətlərin yolları kitabı*) əsərini yazmışdır (təxminən 930-933-cü illərdə, yəni əl-Bəlxinin sağlığında). Lakin hesab olunur ki, bu əsər əl-Bəlxinin tam təkrarı deyil, tamamlanmış və genişləndirilmiş əsərdir. Belə ki, əl-Müqəddəsinin yazdıqlarından məlum olur ki, əl-Bəlxi «bir çox vilayətlərdə olmamışdır. Bəzi mühüm şəhərləri isə o, [əsərində] heç xatırlatmır» (217, s.4). Əl-İstəxridə isə əksər müsəlman vilayətləri və onların demək olar ki, bütün şəhərləri haqqında ətraflı məlumatlar vardır. Əsərdən məlum olur ki, müəllif təsvir etdiyi bir çox ölkələrə səyahət etmişdir.

Əl-İstəxri və onun davamçısı İbn Havqəlin (X əsr) əsərlərində verilən ölkələrin coğrafi-iqlim xarakteristikası, sərhədlər, şəhərlərin təsviri, mühüm marşrutlar, müsəlman şəhərlərində sənətkarlığın və ticarətin inkişafı haqqında məlumatlar monoqrafiyanın yazılmasında, ələxüsus X əsrin beynəlxalq ticarəti haqqında geniş təsəvvür əldə edilməsində əvəzedilməz mənbə olmuşdur. Ələxüsus əl-İstəxrinin əsərinin yenidən işlənmiş və tamamlanmış variantı – İbn Havqəlin «Kitab surat əl-ard» (*Yerin təsviri kitabı*) əsəri daha dəqiq məlumatlara malikdir və mötəbərdir. Qeyd edək ki, İbn Havqəlin əsərinin üç redaksiyası məlumdur; biz əsərin İstanbulda saxlanılan, hicri 479-cu/miladi 1086-cı ilə aid, Kramers tərəfindən aşkar edilərək nəşr olunmuş nüsxəsindən istifadə etmişik (BGA, II, 1967).

Nəhayət, klassik ərəb coğrafiya məktəbinin sonuncu nəhəng nümayəndəsi əl-Müqəddəsidir ki, onu hətta «nə vaxtsa yaşamış bütün coğrafiyaçıların ən əzəmətlisi» adlandırırlar (*bu barədə bax*: 110, s.210). Şəms əd-Din Əbu Abdallah Muhəmməd ibn Əhməd əl-Müqəddəsi əl-Bəşşari (946-1000-ci illər) Qüdsdə anadan olmuş,

demək olar ki, gənc yaşlarından başlayaraq bütün müsəlman ölkələrini gəzmişdir; yüksək erudisiyası, gərgin ədəbi-kartoqrafik fəaliyyəti sayəsində «Əhsən ət-təqasim fi mə'rifət əl-əqalim» (*İqlimlərin öyrənilməsi üçün bölgülərin ən yaxşısı*) adlı əsərini yazmışdır. Bu kitab adı çəkilən klassik məktəbə yekun vursa da, yazı üslubuna, planına və nəzəri məsələlərə verdiyi böyük önəmə görə həmin məktəbin digər nümayəndələrinin əsərlərindən xeyli fərqlənir. Üstəlik, əl-Müqəddəsi sələflərindən fərqli olaraq istifadə etdiyi mənbələrə də ehtiyatla yanaşır. Əsərinin giriş hissəsində müəllif özü bu barədə yazır (217, s.3):

«Bil ki, mən bu kitabı möhkəm əsaslarda qurmuşam və onun istinadları güclüdür. Bütün gücümle mən həqiqətə can atmışam ... Amma özümü səhlərdən, kitabımı isə nöqsanlardan xali hesab etmirəm; etiraf edirəm ki, bu kitabda artıq və ya qüsurlu şeylər var, hər halda onu tənqidlərdən xilas etməyə qadir deyiləm».

Əl-Müqəddəsinin əsərinin leksikası da sələflərindən fərqli olaraq çox ağırdır, bu da onun ərəb dilini mükəmməl bilməsi ilə bağlı olmuş, müxtəlif leksik maneralardan, ədəbi üsullardan daha sərbəst və bacarıqla istifadə etməsinə imkan vermiş, müasir tədqiqatçılar üçün isə xeyli çətinliklər yaratmışdır. İ.Y.Kraçkovski haqlı olaraq «Əhsən ət-təqasim fi mə'rifət əl-əqalim» əsərinin indiyədək heç bir dilə tam tərcüməsinin olmamasını bu amillə izah edir (110, s.218).

Əl-Müqəddəsinin məlumatlarına gəlincə, onları aşağıdakı kimi qruplaşdırmaq olar: şəhərlərin coğrafiyası; şəhərlərin siyasi və inzibati həyatı; şəhərlərin sənətkarlıq və ticarət həyatı; şəhərlərin üzərində durduğu rabitə və ticarət yolları; şəhər əhalisinin mədəni-mənəvi, ideoloji özəllikləri.

Bu dediklərimizin də fəvqündə əl-Müqəddəsi həm də bir nəzəriyyəçi olaraq seçilir; klassik ərəb coğrafiya məktəbinin nümayəndələri içərisində yalnız əl-Müqəddəsi şəhərin bir sosial-iqtisadi təsisat olaraq xarakteristikasını verməyə çalışır, şəhərin əsas əlamətlərini ayırır.

XI əsrdə ərəb coğrafi ədəbiyyatı bir neçə görkəmli əsərlə zəngin olmuşdur; onların da sırasında ilk olaraq Əbu-r-Reyhan əl-Birunini (44) qeyd edə bilərik. Amma bu dövrdə coğrafi ədəbiyyatın bəzi janrlarının, o cümlədən, təsviri coğrafiyanın ərəblərdə tənəzzül etdiyini də qeyd etməliyik; yazılan coğrafi əsərlər daha çox riyazi və astronomik xarakterli idi.

Yalnız XI əsrin ikinci yarısı - XII əsrdə Ərəb İspaniyasında təsviri coğrafiyaya yenidən meyl yaranır. Təəsüf ki, bu meyldə yaranan əsərlər artıq kompilyasiya olub, bəzən dövr haqqında yanlış məlumatlar verir. Bu mənada hazırkı tədqiqat gedişində yayrarlandığımız mənbələr içərisində XI-XII əsrlər Ərəb dünyasının qərbli müəllifləri – əl-İdrisinin (1100-1135-ci illər) və əl-Qərnatinin (1080/81-1169/70-ci illər) əsərləri birinci dərəcəli mənbə sayıla bilməz (25).

XI-XII əsrlərdə ərəb coğrafiya elmində digər bir janr – «ərihlə» (səyahət) tipli janr yayılır ki, onun da nümayəndələrindən biri İbn Cubayr (1145-1217-ci illər) olmuşdur. İbn Cubayrın «Rihlə»si (başqa bir adı – müəllifin mənsub olduğu qəbilənin adına uyğun olaraq – «Rihlət əl-Kinani») Misir və Suriyanın ətraflı təsvirindən ibarət olsa da, vahid iqtisadi sistemin elementlərini təşkil edən müsəlman Şərqi ölkələrinin ticarət əlaqələrinin tədqiqi üçün çox əhəmiyyətlidir. Xaç yürüşləri dövründə adı çəkilən bölgədə ticarət əlaqələrindəki mövcud vəziyyət, gömrük işinin bəzi özəllikləri, xaçlıların müsəlman tacirlərinə münasibəti və digər məsələləri məhz hadisələrin birbaşa şahidi tərəfindən əks olunması baxımından da «Rihlə» çox mötəbər mənbədir (275).

XI-XII əsr ərəb coğrafi ədəbiyyatının, o cümlədən, beynəlxalq ticarət əlaqələrini əks etdirən əsərlərin icmalı göstərir ki, bu dövr nəhəng bir əsər ortaya çıxarmamışdır. Halbuki XI-XII əsrlər beynəlxalq ticarətin tarixində böyük irəliləyişlərin baş verdiyi, Şərqlə Qərbin arasında iqtisadi əlaqələrin dirçəlməsi ilə səciyyəli və bu dəyişikliklərin öyrənilməsində mənbələrə, daha doğrusu, öz geniş informasiyası ilə tarixçinin tələbini tam ödəyən ərəb coğrafi ədəbiyyatına ehtiyac çox duyulur. Amma bu dövrdə

yaranmaqda olan farsdilli əsərlər ərəb ədəbiyyatına nisbətən daha orijinaldır. Bəlx məmuru Nasir Xosrovun (1003-1088-ci illər) «Səfərnəmə»sinə müraciət etməyimiz də bu səbəbdəndir. Bu əsər elmi məqsədlə yazılmamışdır, bilavasitə şəxsi müşahidələrin nəticəsində yaranmışdır (125). Nasir Xosrovun Ön Asiyanın əksər şəhərlərinin XI əsrdəki ölçü və çəki vahidləri haqqında məlumatları da çox dəyərlidir.

Şimal ticarətini, Qərbi Aralıq dənizi bölgələrinin iqtisadi əlaqələrini izləmək, Avropa – Asiya ticarət balansındakı dəyişiklikləri müəyyən etmək, X-XII əsrlərin beynəlxalq ticarətinin xarakteristikasını tamlaşdırmaq üçün müsəlman müəlliflərinin əsərlərilə yanaşı, Avropa müəlliflərinin əsərlərindən də istifadə olunmuşdur. Bunlar əsasən, «Eparxın kitabı», Turlu Qriqorinin «Frankların tarixi» əsəri, İohann Kinnamin və Anna Komninanın Komninlər sülaləsinin tarixinə həsr olunmuş əsərləri (66; 70; 86; 47), həmçinin, XII-XIII əsrlər Avropasının şəhər hüququ ilə bağlı sənədlər toplusudur (155).

Şerti olaraq «monqol dövrü» kimi adlandırılan XIII-XIV əsrlər beynəlxalq ticarətin yeni səhifəsini təşkil edir, desək, yanlışdır. Bir tərəfdən, Avropanın yaşadığı pozitiv iqtisadi dəyişikliklər, digər tərəfdən, monqol işğallarından sonra Avropanın Uzaq Şərqlə əlaqələrinin genişlənməsi, təbiidir ki, mənbələrdə ətraflı təsbit olunmuşdur. İstər XIII-XIV əsrlərin ərəb və farsdilli müəlliflərinin, istərsə də Şərqlə müxtəlif missiyalarla səyahətlər etmiş avropalıların əsərlərində dövrün beynəlxalq ticarəti haqqında yetərinə məlumatlara rast gəlinir. Amma bu mənbələrə də xeyli ehtiyatla yanaşmaq lazımdır, çünki heç biri qüsursuz deyil. Məsələn, ərəbdilli mənbələrin böyük bir qismi kompilyativdir, Avropa səyyahlarının məlumatları isə bəzən gerçəkliyi əks etdirmir və avropalı oxucunun sadələşməsinə ünvanlanıb.

XIII-XIV əsrlərin ərəbdilli coğrafi ədəbiyyatı sırasında bizim üçün mənbəşünaslıq dəyəri böyük olan əsərlər Yaqut əl-Həməviyə, Zəkəriyyə əl-Qəzviniyə, əd-Diməşqiyə və Əbu-l-Fidaya məxsusdur. Yaqut əl-Həməvinin (1179-1229-cu illər)

çoxcildlik «Mu‘cəm əl-buldən» (*Ölkələrin əlifba sırası ilə sıralanması*) lüğəti, əslində, orta əsrlər tarixi ilə məşğul olan hər bir şərqşünas üçün nüfuzlu məxəzdir. Onun 1213-cü ildən başlayaraq ölümünədək davam edən səyahəti əsərinin tərtibində böyük rol oynamışdır. Bu cəhətdən, «Mu‘cəm əl-buldən»də verilən məlumatlar xarakterinə görə bir-birindən fərqlidir: Yaqut öz gördüklərini çox ətraflı təsvir etməklə yanaşı, olmadığı yerlər haq-qında çox vaxt əvvəlki müəlliflərin məlumatlarını heç bir dəyişiklik etmədən təqdim edir. Bu sonuncu cəhəti əsəri xeyli nöqsanlı və kompilyativ xarakterli edir, baxmayaraq ki, müəllif istifadə etdiyi mənbələrə ehtiyatla yanaşır (8, s.15). Hazırkı tədqiqatda biz Yaqutun «Mu‘cəm əl-buldən» əsərinin 1965-ci il Tehran nəşrindən istifadə etmişik (298).

XII-XIII əsrlərin beynəlxalq ticarət əlaqələri bu və ya digər dərəcədə Zəkəriyyə əl-Qəzvininin (1203-1283-cü illər) «’Asar əl-biləd və əxbar əl-‘ibad» (*Ölkələrin abidələri və [Allah] bəndələri haqqında xəbərlər*) adlı əsərində də əks olunmuşdur. XIII əsrin birinci yarısı ərəb dilində yazılmış ən əhəmiyyətli coğrafi əsər Yaqutun «Mu‘cəm»idirsə, XIII əsrin ikinci yarısı üçün də bu, Zəkəriyyə əl-Qəzvininin adını çəkdiyimiz əsəridir. Onun «‘Aca’ib əl-məxluqat və ğəraib əl-mavcudat» (*Xəlq olunmuşların möcüzələri və mövcudatların qəribəlikləri*) kosmoqrafik əsərində isə coğrafi məlumatlar birinci kitabda olanlarla demək olar ki, eynilik təşkil etdiyindən, bu əsərə müraciət etməyə lüzum görmədik. «’Asar əl-biləd» şərti olaraq «Coğrafiya» da adlanır, çünki xarakterinə görə coğrafi lüğəti xatırladır. Yaqutun lüğətinə nisbətən, Zəkəriyyə əl-Qəzvinidə coğrafi məlumatların zəif olmasına baxmayaraq, biz bu mənbədən bəzi orijinal məlumatlarına görə xeyli yararlanmışıq. Əsərin iki redaksiyası məlumdur (1263-cü və 1275-ci illər); biz onun ikinci redaksiyasından – Vüstenfeldin nəşrindən istifadə etmişik (280).

İstifadə etdiyimiz XIII-XIV əsrlər ərəbdilli coğrafi mənbələr sırasında əd-Diməşqinin (1256-1327-ci illər) və Əbu-l-Fidanın (1273-1357-ci illər) əsərləri də var. Hər iki müəllifin əsəri (sonuncunun «Taqvim əl-buldən» əsəri) mənbəşünaslıq

baxımından Yaqut əl-Həməvinin və Zəkəriyyə əl-Qəzvininin lüğətlərindən aşağıda durur. Əd-Diməşqinin «Nuxbət əd-dəhr fi ‘aca’ib əl-bərr va-l-bəhr» (*Quru və dənizin möcüzələri haqqında seçilmiş əsər*) kosmoqrafik əsərində bizim üçün praktik əhəmiyyət kəsb edəcək məlumat azdır; bu əsərdə iqtisadi coğrafiya demək olar ki, yoxdur. Lakin bəzi məlumatları ayırıb istifadə etmək mümkün olmuşdur (213).

Əbu-l-Fidanın iki əsəri: «Əl-muxtasar fi əxbar əl-bəşər» (*Başər haqqında müxtəsər xəbərlər*) adlı tarixi və «Taqvim əl-buldən» (*Ölkələrin məlumat kitabçası*) adlı coğrafi əsərləri məlumdur. Qeyd edək ki, tədqiqatda istifadə etdiyimiz «Taqvim əl-buldən» əd-Diməşqinin «Kosmoqrafiya»sından üstündür. Bu əsərdəki cədvəllər sistemi və şəhərlərin coğrafi, astronomik, iqlim və s. təsviri, marşrutlar çox dəqiqdir və mötəbər sayıla bilər (226). Əsərin qüsurlu cəhəti bəzi şəhərlərlə bağlı özündən üç əsr əvvəl yaşamış müəlliflərin – əl-İstəxrinin və İbn Havqəlin məlumatlarını təkrarlamasıdır.

Beynəlxalq ticarətin ən müxtəlif elementləri, xüsusilə ticarət yolları haqqında geniş məlumat verən avropalı müəlliflər – Plano Karpini, Gilyom de Rubruk, Marko Polo, İohann de Qalonifontibus və Rui Klavixodur. Diplomatik və dini missiyalarla Şərq ölkələrinə göndərilən bu avropalı səyyahların səyahətnamələri XIII-XIV əsrlərin hərbi-siyasi hadisələri haqqında çox geniş məlumatlar daşıyır, amma eyni zamanda beynəlxalq ticarətin miqyasını, başlıca ticarət yollarını, Şərqi istehsal, Qərbi isə istehlak səviyyəsini müəyyən etmək üçün də çox dəyərli məxəzlərdir. Plano Karpininin, Gilyom de Rubrukun və Marko Polonun əsərləri (98; 136-137) monqol imperiyasının ticarətə verdiyi önəmi göstərən məlumatlarla zəngindir. Bundan əlavə, bu əsərlərdə «Böyük İpək Yolu»nun XIII-XIV əsrlərdəki durumu, Volqa - Xəzər ticarət magistralı haqqında xəbərlər də orijinaldır.

Bir qədər sonrakı dövrün – erkən Osmanlı fəthləri və Teymur imperiyası dövrünün siyasi və iqtisadi hadisələrini əks etdirən

mənbələr isə İohann de Qalonifontibusun və Rui Qonsales de Klavixonun əsərləridir (85; 104).

Nəhayət, XV əsrin beynəlxalq ticarət əlaqələri tarixi üzrə mənbələrə gəlincə, bunlar da xeyli saydadır, amma biz başlıca əsərlərin üzərində dayanacağıq. İlk olaraq qeyd edək ki, əvvəlki dövrlə müqayisədə XV əsrin mənbələrinin bir qismi daha çox sənəd xarakteri daşıyır və elə bu səbəbdən, xeyli mötəbərdir. Onların içərisində Osmanlı sultanlarının ticarətə bu və ya digər dərəcədə aidiyyəti olan fərmanları üstünlük təşkil edir (34.30-34.32, 34.36, 34.55). Bu tip mənbələr içərisində Almaniya şəhərlərinin, İtaliya kommunalarının iqtisadi həyatını əks etdirən sənədlər də (97; 145; 155; 216; 227) az deyil və bu da, əvvəldə qeyd etdiyimiz kimi, dövrün mənbəşünaslıq bazasının xarakterinin xeyli dəyişməsi – həm Avropada savadlılığın artması, həm sənəd işinə daha böyük diqqət ayrılması, həm də arxiv işinin yaranması ilə bağlıdır.

Amma XV əsr məxəzləri içərisində səyahətnamələr də az deyil; ən çox istifadə etdiyimiz müəlliflər isə İbn Xəldun, əl-Məqrizi, əl-Bakuvi, Afanasiy Nikitin və məşhur italyan diplomatlarını əsərləridir (296; 270; 299; 3; 127).

Mənbələrin icmalından da göründüyü kimi, orta əsrlər tarixinin istənilən məsələsinin tədqiqi üçün müstəsna rol oynayan ilkin mənbələr beynəlxalq ticarətin araşdırılması üçün də birinci dərəcəli əhəmiyyət kəsb edir. İstifadə etdiyimiz bu yazılı mənbələrlə işlərkən, onların daxili və xarici tənqidi, əlyazma ənənəsi və yazılma üsulunun, məzmununun təhlili çox vacib olmuşdur. Əslində mənbəyə bu cür kompleks yanaşma onun mötəbərliyinin, əhatə etdiyi dövrünün və digər məqamların üzə çıxarılmasında vacib üsuldur və bu yolla biz ən müxtəlif mənbələrin bir-birini tamamlamasına və ya təshih etməsinə nail oluruq.

Bundan əlavə, orta əsr mənbələrinin bəzi spesifik cəhətləri də onlarla ehtiyatlı olmaq və onlara xüsusi yanaşma metodundan istifadə etmək zərurətini yaradır. Bu, ilk növbədə kompilyativ əsərlərə aiddir. Üstəlik, mənbələrlə işləyərkən, qarşımıza çıxan daha bir problem beynəlxalq ticarətin bu və ya digər məsələsi

haqqında onların bəzən epizodik xəbərlər verməsidir və belə məqamda şərqsünas B.N.Zaxoderin yazdıqları yerinə düşür: «Orta əsr mənbəsi üzərində işləyən hər bir kəs öz təcrübəsindən bilir ki, çox böyük bir materialdan nə isə əldə etmək istəyərkən hansı ümitsizliklə qarşılaşırsan...» (81, s.85). Müasir elm üçün əhəmiyyət kəsb edən bəzi aspektlər (konkret mövzu ilə bağlı - əmtəənin dəyəri, gömrük faizi, ticarət balansı və s.) mənbələrdə birbaşa verilmədiyindən, bu məlumatları dolaylı yolla üzə üzə çıxarmaq məcburiyyətində qalırıq.

Bununla yanaşı, orta əsr beynəlxalq ticarətinin istər nəzəri məsələlərini, istər praktik tərəflərini araşdırmaq üçün yazılı mənbələrin elmi əhəmiyyətinin əvəzsiz olduğunu qeyd etməliyik. Orta əsr ədəbiyyatı çox zəngin, bəzən elmi, bəzən populyar xarakter daşımaqla, elə bir kompleks material verir ki, onların bərabərini digər mənbələrdə (arxeoloji, numizmatik, epiqrafik və s.) tapmaq mümkün deyil.

İstər mənbələrlə işləyərkən, istərsə də beynəlxalq ticarətin nəzəri məsələlərini araşdırarkən, problemin ən müxtəlif tərəflərini öyrənmiş tədqiqatçıların əsərləri, onların problemə yanaşma üsulları və prinsipləri, həmçinin ümumi elmi metodları tədqiqatın nəzəri-metodoloji bazasını təşkil etmişdir.

Problemin araşdırılma dərəcəsini müəyyən edərkən problemin mahiyyətinin nədən ibarət olduğunu göstərməyimiz vacibdir. Biz bu tədqiqata başlarkən, əvvəldə də qeyd etdiyimiz kimi, qarşımıza orta əsrlərin beynəlxalq ticarət əlaqələrinin sadəcə təsvirini verməyi deyil, beynəlxalq ticarətin bir tarixi hadisə olaraq *nəzəri tərəflərini* araşdırmağı məqsəd qoyduq və problemin araşdırılma dərəcəsi də bizim üçün bu baxımdan müəyyən olunur. Yəni, bu və ya digər ticarət yolunu təsvir edən, bir ölkədən digər ölkəyə hansısa malın ixracını göstərən, bazar və yarmarkaların fəaliyyətini təsbit edən tarixçinin əsəri bizim tədqiqatımız üçün böyük bir nəzəri əhəmiyyət kəsb etmir. Əks halda, V-XV əsrlərin beynəlxalq ticarət əlaqələri tarixinin əsasən öyrənildiyini qeyd edib bu tarixşünaslıq icmalına yekun vura bilərdik. Halbuki XIX əsrin ortalarından bu günədək iqtisadçıların və iqtisadi tarixlə

məşğul olan tarixçilərin, müxtəlif cərəyanların və nəzəriyyələrin nümayəndələrinin diqqətində olan məsələ -beynəlxalq ticarətin məhz nəzəri tərəfləridir.

Tarixşünaslıqda beynəlxalq ticarətin nəzəri problemlərinin öyrənilməsi Belçika tarixçisi Anri (Henri) Pirennlə başlayır, desək, yanılmarıq. XIX əsrdə «bazar nəzəriyyəsi»ni yaratmış Zom, Şreder, Şulte kimi tarixçilərin düşüncələrindən yararlanan A.Pirenn özünün xüsusi – «ticarət nəzəriyyəsi»ni yaratmış, uzun müddət bu nəzəriyyə Avropanın orta əsr şəhərlərinin tarixinin öyrənilməsində aparıcı olmuşdur. Orta əsr şəhərinin təşəkkülündə qitələrarası və regionlararası tranzit ticarətin vacib amil olduğunu hesab edən bu tarixçi Avropa cəmiyyətlərinin bütün sonrakı tarixini, hətta hərbi-siyasi həyatını da bu amilə bağlamışdır (135; 135a). A.Pirennin beynəlxalq ticarəti dominant amilə çevirməsi hələ müasirləri tərəfindən etirazla qarşılanmış (*bu barədə bax: 265; 191; 219; 61 və s.*), Aralıq dənizi ticarəti ilə bağlı mülahizələri isə ona böyük bir opponent ordusu qazandırmışdır (*bu sonuncuya bizim münasibətimiz haqqında bax: monoqrafiyanın 2.2.1 bölməsinə*).

Hər nə qədər qüsurlyu nəzəriyyəsi və bəzi məsələlərə hətta qərəzli münasibəti olsa da, A.Pirenn beynəlxalq ticarət tarixinin görkəmli tədqiqatçıları sırasında qalmaqdadır. Sonrakı illərdə bu sıraya E.Aştör, R.Lopes, Kl.Kaen, Ş.İssavi, B.Lyuis, O.Q.Bolşakovun adları əlavə olmuşdur. Bu siyahıda isə birincilik, şübhəsiz, E.Aştora məxsusdur. Bu tədqiqatçının 1960-1980-ci illərdə çap olunmuş əsərlərinin demək olar ki, hər bir səhifəsi iqtisadi tarixdir. Şərq şəhərinin mənşəyi, Yaxın və Orta Şərqlin kommersiya həyatı, Aralıq dənizi ticarəti, səlcuq fəthlərinin və xaşlı yürüşlərinin beynəlxalq ticarətə təsiri, dünyanın başlıca xammal mərkəzləri, əmtəələrin qiyməti və bu kimi məsələlər E.Aştörün tədqiqatlarını əvəzsiz edir. Amma hazırkı mövzu üçün onun ən əhəmiyyətli əsərləri, əlbəttə ki, «Orta əsrlərdə Yaxın Şərqlin sosial və iqtisadi tarixi» (189) və «Orta əsrlərin sonu Levant ticarəti» (192) adlı monoqrafiyalardır.

Yaxın Şərqi orta əsrlərdə sosial və iqtisadi tarixinə həsr olunmuş monoqrafiyasında E.Aştör bölgənin tarixi inkişaf strukturunu araşdırır, özünəməxsusluğunun səbəblərini tapmağa çalışır, müsəlman cəmiyyətindəki kommersiya fəaliyyətinə əsərində böyük yer ayırır (189). Son orta əsrlərdə Aralıq dənizi ticarəti tarixinə həsr olunmuş digər monoqrafiyasında (192) E.Aştör nəzəri məsələlərdən daha çox, praktik hadisələri izləyir. Təəssüf ki, bəzi məsələlərin təhlilində E.Aştör tənqid etdiyi A.Pirenni təkrarlayır: xarici hadisələri daha önəmli sayır və Avrasiya cəmiyyətlərinin daxili strukturunda baş verən dəyişikliklərin fərqi yoxdur. Məsələn, tədqiqatçı Yaxın Şərqi cəmiyyətlərində Xilafət dövründə başlamış sənayenin inkişafındakı tərəqqinin səlcuq dövründə kəsildiyini bildirir, səlcuqların «sahibkarlığın qarşısını aldığını və inhisarçılıq yaydığını» təkid edir (192, s.247).^{*} Yenə həmin monoqrafiyasında E.Aştör Avropanın və Yaxın Şərqi şəhərləri arasındakı fərqi araşdırarkən, müsəlman sənətkarlarının əksəriyyət etibarilə müzdü, istehsal etdikləri məhsulların ixracının nəhəng miqyaslı olduğunu göstərməklə kifayətlənir, Yaxın Şərqi cəmiyyətlərinin özünəməxsusluğunun daha dərin (təkcə zahiri deyil) səbəblərini axtarmır (192, s.152-153 və s.).

Bütün deyilənlərlə yanaşı, E.Aştörün A.Pirennidən fərqli olaraq, mühafizəkar tarixçi olmadığını da vurğulamalıyıq: hər hansı hadisəyə, vacib tarixlərə münasibəti onun sələfi kimi emosionallığına deyil, nəzəriyyəçi olaraq prinsipial mövqeyi ilə bağlıdır. Bu tədqiqatçının ən böyük xidməti isə - hətta nəzəri məsələləri araşdırarkən belə, nəhəng sayda mənbələrə müraciət etməsi, apardığı statistik hesablamalarıdır, hansılardan ki, biz də tədqiqatımızda çox yararlanmışıq.

Eyni məziyyətləri Klod Kaenin əsərləri (205-208) haqqında da demək olar, çünki bu tarixçi də Yaxın Şərqi sosial-iqtisadi tarixinin dərinəndən araşdırılmasında, bu araşdırmalarında nəhəng

* Səlcuqların Yaxın və Orta Şərqi gəlişinin bölgə cəmiyyətlərinin iqtisadi inkişafına təsiri haqqında tarixşünaslıqda gedən mübahisələr haqqında bax: monoqrafiyanın 3.3.1 bölməsinə.

sayda mənbə materiallarından istifadə edilməsində, beynəlxalq ticarətin həcmi, Avropa – Asiya ticarət balansı ilə bağlı çox dəqiq hesablamalar aparılmasında müstəsna xidmətləri olan alimdir. *Müsəlman şəhərinin prinsipial özünəməxsusluğu* mülahizəsinin onun qədər güclü müdafiəçisi yoxdur, desək, yanılmazıq; elə buradaca bu mülahizə ilə razılaşmadığımızı da xüsusi qeyd etməliyik (*ətraflı bax*: monoqrafiyanın 2.1 bölməsinə). Amma eyni zamanda etiraf etməliyik ki, Klod Kaenin apardığı bir çox hesablamalar, gətirdiyi statistik məlumatlar bizə çox yardımçı olmuş, təkrarçılıqdan xilas etmişdir.

Yuxarıda adlarını çəkdiyimiz R.Lopesin «*Orta əsrlərdə komməriya çevrilişi*» və «*Aralıq dənizi dünyasının orta əsrlər ticarəti*» adlı monoqrafiyaları (254; 255), Ş.İssavinin «*Yaxın Şərqlin iqtisadi tarixi*» və B.Lyuisin «*Aralıq dənizində gəmiçilik işi və ticarət*» adlı əsərləri (232; 246) də hazırkı problemin öyrənilmə dərəcəsini göstərmək üçün qeyd olunmalıdır; amma bu müəllifləri E.Aştör və Kl.Kaen kimi güclü nəzəriyyəçi adlandıra bilmərik. Onların əsərləri təsviri tarixdir, daha çox Aralıq dənizi ticarətini və iqtisadi həyatını əhatə edir. Eyni dərəcədə P.Montavesin, Ş.Verlindenin, S.A.Çursinanın və Q.M.Tişinanın tədqiqatlarını (123; 165; 179-181; 162) qeyd edə bilərik: bu əsərlərin hər biri Aralıq dənizi ticarətinə həsr olunmuşdur və böyük faktoloji materiala sahib olsa da, xeyli təsvirçi xarakter daşıyır.

Orta əsr cəmiyyətlərinin iqtisadi tarixinin nəzəriyyəçiləri içərisində adını xüsusi qeyd etməyi vacib bildiyimiz bir tədqiqatçı da var: bu, sovet (rus) arxeoloqu və şərqşünası O.Q.Bolşakovdur. Tarixşünaslıqda O.Q.Bolşakov 3 cildlik «*Xilafət tarixi*» adlı fundamental əsərinə (60) görə bəlkə daha çox məşhurdur. Amma onun Yaxın Şərq cəmiyyətlərinin sosial-iqtisadi tarixin əks etdirən digər araşdırması (61) bizim problemə daha yaxındır və fikrimizcə, «*Xilafət tarixi*»ndən daha fundamentaldir. Müsəlman şəhərinin iqtisadi tarixini O.Q.Bolşakov qədər ehtiyatla, hər nyansı ilə izləyən ikinci tarixçi çətin tapılar: hətta E.Aştör və Kl.Kaen də məlum məsələləri araşdırarkən, bəzən ümumi məsələlərin fonunda bir çox xırdalıkları kənarında qoymuşlar. Yaxın Şərq şəhərlərinin

strukturu, əhalisi, sosial həyatı məsələlərini bir arxeoloq və bir ərəbşünas kimi diqqətlə araşdıran O.Q.Bolşakov müsəlman cəmiyyətində pul sistemi, pulun alıcılıq qabiliyyəti, əhalinin yaşayış səviyyəsinə təsir edən amillər, müxtəlif məhsulların satış qiyməti, izafi məhsulun hərəkəti kimi çox əhəmiyyətli, amma tarixçi üçün çox da cəlbədicə olmayan məsələləri bir iqtisadçı kimi araşdırmışdır (61). Bəlkə də elə buna görədir ki, O.Q.Bolşakov iqtisadi məsələləri çox diqqətlə araşdırarkən, bəzən tarixi gerçəklikləri ikinci plana keçirir (*məsələn, bu barədə bax: monoqrafiyanın 2.1 və 2.2.1 bölmələrinə*).

Eyni dəqiqliklə, eyni şəkildə hər nyuansa fikir verməklə, amma Şərqi deyil, Avropanın orta əsrlər ticarətini araşdıran tarixçi – A.K.Civileqovdur. Onun «*Orta əsrlərdə Qərbdə ticarət*» adlı fundamental əsəri (73) XX əsrin əvvəllərinə nəşr olunsada, faktoloji materialı, təbiidir ki, əhəmiyyətini itirməmişdir. Əsərdə Avropa ticarətinin ən vacib elementləri təkcə təsvir edilmir, həm də müəllif tərəfindən nəzəri məqamları da gözdən keçirilir. Bu baxımdan İ.M.Kulişerin Qərbi Avropanın iqtisadi məişət məsələlərinə həsr olunmuş tədqiqatı da (113), A.Y.Qureviçin «*Qərbi Avropada feodalizmin genezisi problemləri*» adlı əsəri (72), V.V.Stoklitskaya-Tereşkoviçin orta əsr Avropa şəhərlərini araşdıran monoqrafiyası (157) bizim üçün Avropanın ticarət tarixinin nəzəri məsələlərinin öyrənilməsində yararlı olmuşdur.

Son illər orta əsrlər cəmiyyətinin iqtisadi həyatı, o cümlədən ticarəti ilə bağlı maraqlı əsərlər ortaya çıxmışdır. Onların içərisində N.Rozenberqin «*Qərb necə zəngin olmuşdur*» (146), C.Prayorun «*Aralıq dənizində coğrafiya, texnologiya və hərbi*» (32), D.Qofmanın «*Osmanlı dünyası və Avropa*» (28), B.Arbelin «*Tacir milləti: yəhudilər və venesiyalılar Erkən Yeni dövrdə Şərqi Aralıq dənizində*» (187), K.Flitin «*Avropa və İslam ticarəti Osmanlı dövlətinin erkən dönəmində*» (225), X.İnalçık və D.Qvatertin «*Osmanlı imperiyasının iqtisadi və sosial tarixi*» (230) adlı əsərlərini qeyd etməyə dəyər. N.Rozenberqin tədqiqatı xeyli ziddiyyətli metodologiya ilə yazılsa da (müəllif Adam Smitin iqtisadi nəzəriyyəsini əsas götürsə də, marksist siyasi

iqtidad elminin təsirindən qaça bilməmişdir), irəli sürdüyü problem, düşünürük ki, tarix elmi üçün əhəmiyyətli olmalıdır və tarixçiləri çoxdan düşündürən suala – Qərbin Şərqi üstələməsi səbəblərini müəyyən etməyə ən azından cəhddir.

Beynəlxalq ticarətdə mühüm rol oynamış yəhudilər və italyanların fəaliyyətinə B.Arbelin adı çəkilən əsərində (187), A.Levinin «*Osmanlı imperiyasında sefardi yəhudiləri*» (244) və B.Lyuisin «*İslam dünyasında yəhudilər*» (245), həmçinin D.Qofmanın «*Osmanlı dünyası və Avropa*» əsərinin (28) müvafiq bölmələrində çox geniş yer ayrılmışdır. Osmanlı fəthlərinin beynəlxalq ticarətə təsiri, Osmanlı dövlətində iqtisadiyyatın təşkili və ticarətə münasibət kimi məsələlər K.Flitin, C.Prayorun, X.İncəkın və D.Qvatertin yuxarıda adları çəkilən əsərlərində araşdırılmışdır və faktoloji material baxımından da dəyərlidir.

Qısa tarixşünaslıq icmalından da görüldüyü kimi, beynəlxalq ticarət tarixi 1100 ili (V-XV əsrlər) və bütün Avrasiya məkanını əhatə edən nəhəng xronoloji və coğrafi çərçivədə indiyədək araşdırılmamışdır. Adları qeyd olunan tədqiqatların bir qismi yalnız nəzəri, bir qismi sadəcə təsvirçi xarakterli olub, daha çox Aralıq dənizi ticarətinə, Yaxın və Orta Şərfin iqtisadi tarixinə həsr olunmuşdur. Biz bunu, ilk növbədə, «Avrasiya» dediyimiz anlamın tarixi gerçək kimi elmdə hələ də tam qəbul olunmaması ilə izah edirik. İkinci bir səbəb iqtisadi tarixin, xüsusilə orta əsrlər iqtisadiyyatının tədqiqinin çox çətin olması, böyük sayda yazılı mənbə və numizmatik materialın istifadəsinin çətinliyi ilə bağlıdır. Nəhayət, orta əsrlər beynəlxalq ticarət tarixinin nəzəri məsələləri də ilk baxışdan cəlbədicə olmadığından, tədqiqatçıdan böyük səbr tələb edir.

Bütün bunlarla yanaşı, adları çəkilən hər bir tədqiqatçının əsəri hazırkı araşdırma üçün həm faktoloji, həm nəzəri bazanı təşkil etmişdir və çox əhəmiyyətli olmuşdur.

Başqa sözlə desək, hazırkı monoqrafiya tarixşünaslıqda ilk dəfə olaraq Avropa – Asiya ticarət əlaqələrini V-XV əsrlər çərçivəsində vahid problem olaraq araşdırılır. Tədqiqatda ilk dəfə olaraq:

- Avrasiya təkcə coğrafi deyil, həm də iqtisadi vəhdət olaraq təqdim olunur və beynəlxalq ticarət də bu vəhdətin nümunəsi kimi araşdırılır;

- göstərilir ki, V-XV əsrlər beynəlxalq ticarətin inkişafında xüsusi və əhəmiyyətli nəhəng bir dövrü təşkil etmişdir;

- tədqiqat gedişində bəlli olur ki, Avropa – Asiya ticarət əlaqələri təkcə beynəlxalq iqtisadi deyil, həm də beynəlxalq siyasi münasibətlər sisteminin tərkib hissəsi olmuşdur. Beynəlxalq ticarətin dünya siyasətinə təsiri qarşılıqlı xarakter daşmışdır;

- bununla əlaqədar əsaslandırılır ki, «Böyük İpək Yolu», «Ətir Yolu», «Via Egnatia», «Varyaqlardan Yunanlara Yol», Aralıq dənizi və Hind okeanı ticarəti orta əsrlərin dünya siyasətinə təsir etdiyi kimi, Bizans-Sasani rəqabəti, Xilafətin hərbi səfərləri, xaç yürüşləri, monqol işğalları, Osmanlı fəthləri, Böyük Coğrafi Kəşflər də eyni dərəcədə orta əsrlərin iqtisadi əlaqələrinin inkişafına və istiqamətlərinin müəyyən olunmasına təsir etmişdir;

- monoqrafiyada ilk dəfə olaraq orta əsrlərin beynəlxalq ticarət əlaqələri tarixi dövrlərə bölünür və hər dövrün ayrıca xarakteristikası verilir;

- Avropa – Asiya ticarət balansının aktivlik dərəcəsi dövrlər üzrə göstərilir və bu balansdakı ən cüzi dəyişikliklərin də əhəmiyyəti müəyyən olunur;

- beynəlxalq ticarətin cəmiyyətin iqtisadi və sosial inkişafında roluna (o cümlədən neqativ) qiymət verilir;

- tədqiq olunan problemlə bağlı bir sıra yeni mənbə materialı elmi dövriyyəyə buraxılır.

Bütün bunlar bizə ümid etməyə imkan verir ki, hazırkı monoqrafiya orta əsrlərdə Avrasiyanın ticarət əlaqələri tarixinin öyrənilməsi sahəsində elmi dəyər kəsb edəcək.

ORTA ƏSR İQTİSADI SİSTEMİNİN TƏŞƏKKÜLÜ VƏ BEYNƏLXALQ TİCARƏT

1.1. Qədim dünya və orta əsrlərin hüdudunda Avrasiyanın siyasi və iqtisadi durumu

Qədim dünya və orta əsrlərin hüdudu, Avropa və Asiya məkanında məskunlaşmış xalqlar üçün fərqlənən bütün özünəməxsusluqlarına baxmayaraq, vahid bir kardinal hadisənin – antikliklə orta əsrlərin əlaqəsinin, antik cəmiyyətdən orta əsr cəmiyyətinə keçidin qanunauyğunluqlarına bağlıdır. Xalqların Böyük köçü, siyasi təlatümlər Avrasiya ölkələrinin sosial-iqtisadi durumuna güclü təsir etdi, iqtisadi inkişafın gedişi dəyişmiş oldu, mədəni xalqlarla «barbarlar»ın sıx ünsiyyəti baş verdi, etnik xəritə sürətlə dəyişməyə başladı.

Bu proses daha aşkar sürətdə, şübhəsiz, Qərbi Avropada təzahür edirdi. II əsrin sonlarından başlayaraq quldar cəmiyyətin böhranı Roma cəmiyyətinin demək olar ki, bütün həyat sahələrini əhatə etmişdi. Quldarlığın staqnasiyası və tənəzzülü uzun çəkib müxtəlif əyalətlərdə qeyri-bərabər gedirdi. Antik cəmiyyət özü çox kəskin sosial-iqtisadi müxtəlifliyi ilə seçilirdi. Mərkəzləşdirilmiş istehsala malik və qul əməyinə əsalanan quldar villalarla yanaşı, indi asılı insanların (kliyentlərin, icarədarların, payçıların) xırda təsərrüfatının birləşdiyi malikanələr və polis kəndlilərinin kiçik təsərrüfatları da mövcud idi.

Quldar təsərrüfatı yalnız o zamanadək rentabelli idi ki, yeni qulların sabit axını və ucuz qiyməti onların qəddarcasına istismarına imkan verirdi. Lakin II əsrdən başlayaraq barbar periferiyalardan yeni qul axını azalır, onların qiyməti isə artır (95, I, s.49). Deməli, indi quldarlar qulların daha uzun müddətə istismarı zərurəti qarşısında qalmışdılar – qulların istismar intensivliyi qanunauyğun olaraq azalırdı.

Son antiklik dövründə qul əməyi öz təsərrüfat əhəmiyyətini itirməyə başlayır, hərçənd ki, tamamilə aradan götürülmür. Bəzi zəngin quldarlar gəlirlərini artırmaq üçün təsərrüfatın sadə yolla genişləndirilməsi üsuluna keçirlər – yəni istismar olunan qulların sayını sadəcə artırmağa başlayırlar (95, I, s. 49; 108, c. 12-13). Lakin bu yolla yaranan quldar latifundiyalar özlərini doğrultmur, çünki məxaric (qulların baha qiymətə alınması, onlara nəzarətin təşkili xərcləri və s.) mədaxili kəskin şəkildə üstələyirdi. Belə olan halda qulların azad edilməsi halları artır və qul əməyinin məhsuldarlığını yüksəltmək məqsədilə qula pekuli hüququ (şəxsi əşyalara, əmək alətlərinə və torpaq payına sahib olma hüququ) da verilir. Bu dövrdə *kolonat* təkamül edir, *emfitevsis*, *prekariy* geniş yayılır, *patronat* və *kommendasiya* münasibətləri inkişaf edir və Avropanın gələcək feodal təsisatlarının rüşeymləri qoyulur.

Şübhəsiz, quldar villalarının dağınıq latifundiyalara çevrilməsi son antikliyin iqtisadiyyatı üçün iri dəyişikliklər demək idi. Latifundiyalar məxariclərini minimuma endirmək üçün zəruri məhsulları öz təsərrüfatları daxilində hazırlayırdılar, bu isə şəhər istehsalına ehtiyacı azaldırdı. Zəngin romalıların qiymətli və zövqlü əşyalara olan tələbatını isə Şərq ölkələrinin istehsalı təmin edirdi.

Bazar əlaqələrinin zəifləməsi iqtisadi böhranla müşayiət olunurdu. Şəhər təsərrüfatında bu, ilk növbədə, yuxarıda qeyd olunan istehlakın kəskin azalması ilə bağlı istehsalın ixtisarında, sənətkarlıq məhsullarının keyfiyyətinin aşağı düşməsində, əyalətlərdaxili və beynəlxalq ticarətin zəifləməsində təzahür edirdi. Bir çox şəhərlərdə bazarlar tamamilə yoxa çıxırdı, bir sıra sənaye sahələrini isə dövlət öz nəzarətinə götürməyə məcbur olmuşdu.

Dominat dövrünün imperatorları (284-476-cı illər) yaranmış vəziyyətdən çıxış yolunu siyasi, sosial və iqtisadi tədbirlərdə görürdülər. Bu dəyişikliklər əsasən imperatorlar Diokletian (284-305-ci illər) və Konstantinin dövründə (306-337-ci illər) baş verir. Hər bir imperator öz sədaqətli sərkərdəsini sezar, həmhakim və varis təyin edərək ona imperiya daxilində müəyyən bir ərazini verirdi (108, s. 15). Hakimiyyətin bu cür forması *tetrarxiya* adlanırdı. Bu yolla imperiyanın dövlət vəhdətini qoruyub saxlayan Diokletian üç həmhakim tərəfindən yüksək rütbəli imperator elan olunmuşdu (108, s.15). Tetrarxiyanın təsis olunması ilk növbədə hərbi hakimiyyətin möhkəmləndirilməsinə xidmət edirdi.

İmperiyada dövriyyədə olan pulların dəyərini sabit saxlamaq üçün Diokletian pul sistemində də bəzi tədbirlərə əl atmalı oldu. Onun 292-ci ildə həyata keçirdiyi pul islahatı bu məqsədi daşıyırdı. İmperator pul dövriyyəsini ixtisar etdi, bürünc sikkələrin nominalını 50 % azaltdı və real dəyəri nominal dəyərindən artıq olan qızıl sikkələr zərb etdirirdi (267, s.190). 301-ci ildə verdiyi ediktində (*Edictum de pretis rerum venalium*) isə imperator bəzi məhsullar üzərində qiymətləri tənzimləməyi (bahalaşmanın qarşısını almaq üçün), nəqliyyat daşımaları üçün tarifləri maksimal həddə çatdırmağı, 130 növ iş fəaliyyəti üçün isə əmək haqqlarını yüksəltməyi nəzərdə tutmuşdu (73, s.11; 108, s.16; 92, s.298). Lakin Diokletianın nə 292-ci il, nə də 301-ci il islahatları pul sistemində nəzərəcərpacaq irəliləyişlər yaratmadı. Əvvəla, varlıların qiymətli sikkələri toplaması, yoxsulların isə aşağı dəyərli mis pullardan istifadə etməsi pul dövriyyəsini yenidən böhranlı vəziyyətə gətirib çıxardı (267, s.190). Digər tərəfdən, *imperiyada vahid daxili bazar olmadığından*, tacirlər yenə də qiymətləri istədikləri kimi müəyyən etməyə başladılar.

İmperator I Konstantinin həyata keçirmiş olduğu tədbirləri Diokletianın islahatlarının davamı hesab etmək olar. Bu ənənəvilik, ilk növbədə, imperator hakimiyyətinin gücləndirilməsində, hərbi və mülki idarəçiliyin bölgüsündə, bürokratik aparatın genişləndirilməsində öz əksini tapmışdı (108, s.17). I Konstantinin iqtisadi tədbirlərinə gəlincə, pul islahatı bu

imperatorun da fəaliyyətində önəmli tədbirlərdən idi. Yüksək əyarlı yeni qızıl sikkəsinin – solidin dəyəri $1/72$ Roma funtuna bərabərləşdirilmişdi və onun real dəyəri, demək olar ki, nominala müvafiq idi (92, s. 301; 95, I, s. 57). Solid bütün imperiya ərazisində (o cümlədən onun şərq əyalətlərində) əsas sikkə və pul vahidi oldu. Digər tərəfdən, yeni pul sisteminin sabitliyi əmtəə-pul münasibətlərini də müəyyən qədər canlandırdı. *Solid*, tərkibindəki qızılın əyarındakı müəyyən tərəddüdlərlə *Bizans imperiyasının süqutunadək (1453-cü il) saxlandı!*

Şəhər həyatını nizamlamaq məqsədilə görülən tədbirlərə gəlinə, yuxarıda deyildiyi kimi, şəhərlər bu dövrdə artıq təsərrüfat funksiyalarını əvvəlki intensivliyi ilə yerinə yetirə bilmirdilər və bu da imperatorların, o cümlədən Diokletianın və Konstantinin çox sərt inzibati tədbirlərinə gətirib çıxarmışdı. Şəhər sənətkarlarının kəndlərə qaçmasının qarşısını almaq üçün I Konstantin onların peşə kolleqiyalarına bağlanması məqsədi daşıyan ediktlər verməli olmuşdu. 317-ci il ediktinə görə, zərbcxanalarda çalışan ustalar, daha sonrakı illərdə verilən ediktlərə görə isə, ordunun, donanmanın, nəqliyyatın xidmətində çalışan sənətkarlar, böyük şəhərlərin sakinləri – silahsazlar, toxucular, dülgərlər və digəriləri öz peşələrini tərk edə bilməzdilər (92, s.301-302; 95, I, s.58).

Şübhəsiz, dominat dövrünün islahatları Roma imperiyasının ömrünün uzadılmasına xidmət edirdi və onlardan bəzilərini hətta uğurlu da saymaq olar (məsələn, I Konstantinin pul islahatı, Roma hüququnun kodifikasiyası və s.). Lakin imperatorların imperiyanı xilas etmək üçün etdikləri cəhdlər yalnız müvəqqəti effektə malik olurdu, çünki bunlar «məhvə doğru gedən antik cəmiyyətə də, yaranmaqda olan feodal cəmiyyətinə də eyni dərəcədə yad idi» (95, I, s. 59).

Avrasiyanın qərbində baş verən hadisələr fonunda, onun şərqində yeniliklər ərafəsində mühüm proseslər yaşamaqda idi. Doğrudur, Şərq ölkələrinin böyük əksəriyyətində qədim dövrdən qalmış yüksək maddi və mənəvi mədəniyyət, təşəkkül etmiş bir dövlətçilik saxlanmışdı. Lakin bu heç də o demək deyil ki, guya

Asiya qədim dünya ilə orta əsrlərin hüdudunda baş verən siyasi və iqtisadi təlatümlərdən kənarda qalmışdı və burada tarixi inkişaf maneəsiz, hamar yolla, böhransız şəkildə gedirdi. Bölmənin əvvəlində deyildiyi kimi, Xalqların Böyük köçü, quldar cəmiyyətlərin və antikliyin böhranı, Roma imperiyasının zəifləməsi və s. bütün Avrasiya üçün bu və ya digər dərəcədə təsir gücü ilə baş verirdi. Şübhəsiz, Qərbi Avropa və Asiya ölkələrinin hamısı ümumi bir modelə sığa bilməzlər. Müxtəlif bölgələrin təsərrüfat və inkişafının qeyri-bərabərliyi, xarici amillərin təsiri, tarixi ənənənin gücü Asiyanın ucsuz-bucaqsız məkanında yaşayan xalqların iqtisadi inkişafında, sosial quruluşunda, dövlətçiliyində çox mürəkkəb hallar doğuran amillər idi. Bu, Cənubi, Cənub-Şərqi Asiya, Ön Asiya və Şərqi Aralıq dənizi bölgələrində daha aşkar hiss olunurdu.

II əsrdə böhran yaşayan Xan imperiyasını 220-ci ildə «Üçşahlıq» əvəz edir və yalnız 280-ci ildə Çin vahid bir sülalənin (Tszin sülaləsinin) hakimiyyəti altında birləşdirilir. Mərkəzləşmiş dövlətin yaranması iqtisadiyyatın bərpası, yeni sosial və siyasi partlayışların qarşısının alınması, *feodalların öz mülkiyyətlərini möhkəmləndirməsi*, xarici təhlükənin xəbərdar edilməsi zərurətindən doğmuşdu. II-IV əsrlərdə Çində məhsuldar qüvvələrin artması baş verir, əkinçilik və sənətkarlıq istehsalı öz inkişafının daha yüksək dərəcəsinə çatır. Tszin sülaləsinin banisi Sıma Yanın islahatları da yuxarıda qeyd olunan zərurətdən irəli gəlirdi, baxmayaraq ki, bu islahatlar məhdud səciyyəyə daşayıb geniş ixtisar tapa bilməmişdi. 317-ci ildən başlayaraq Tszin sülaləsinin Çini vahid şəkildə əldə saxlamasına son qoyulur və 420-ci ilədək o, Şərqi Tszin adı altında ölkənin yalnız cənub hissəsində hakimiyyətini saxlayır. Şimali Çində isə bir-birinin ardınca hunlar, syan-bi tayfaları, syanlar hakimiyyətə gəlsə də, hökmranlığı ən uzun sürən tayfa – Toba Vey (*Şimali Vey*) dövlətini (386-534-cü illər) quran syan-bilər olur; Çin uzun müddətə iki yerə – şimala və cənuba parçalanmış qalır.¹

¹ Suy sülaləsi (581-618-ci illər) Çini vahid hakimiyyət altında birləşdirənə qədər.

Baş verən siyasi təlatümlərə baxmayaraq, III-IV əsrlərin Çini artıq orta əsr dövləti idi və cəmiyyətin həyatında davamlı olaraq iqtisadi, sosial, siyasi və mədəni irəliləyişlər gedirdi. Bizi daha çox maraqlandıran cəhət isə, şübhəsiz, Çinin «Böyük İpək Yolu»nun fəaliyyətindəki rolu ilə bağlıdır. Baxmayaraq ki, sənətkarlığın və ticarətin sürətli inkişafı bu ölkədə daha çox VII-VIII əsrin əvvəllərindən, yəni Tan imperiyası dövründən başlayır, lakin bu sürətli inkişafın bazası, artıq IV-V əsrlərin hüdudunda qoyulur (96, s.69). Koreyaya, Mancuriyaya, Monqolustana, Yaponiyaya, Mərkəzi Asiya ölkələrinə, Hindistana və İran körfəzinə gedən qitə marşrutları Çinin Avrasiya iqtisadi sistemində ənənəvi yerini müəyyən edirdi. Tszin sülaləsinin daxili sərbətsizliyi, ölkənin iki yerə parçalanması, xarici işğalçılara (xüsusilə syan-bilərə qarşı) uzun sürən müqavimət hərəkəti, 398-417-ci illərin kəndli çıxışları üzündən «Böyük İpək Yolu» bir neçə dəfə, özü də bir neçə onillik davam edən müddətlərlə, fəaliyyətini dayandırmalı olsa da, fasilələrlə ya dəniz, ya da karvan yolları baxımından gəlirli qalmaqda idi, xüsusilə ona görə ki, o dövrün əmtəə bazarında Çin ipəyi əvəzənməz sayılırdı.

Şərq ölkələri üçün səciyyəvi cəhətlərdən biri də ondan ibarət idi ki, yüksək inkişaf səviyyəsi olan ölkələrin öz qonşularının sosial-iqtisadi həyatına mütərəqqi təsiri təkcə siyasi yolla deyil, xarici ticarət, mübadilə vasitəsilə də mümkün olurdu. Məsələn, hindlilərin Malayyaya, çinlilərin İndoneziyaya eramızın ilk əsrlərində təsiri məhz belə səciyyəvi ünsiyyətin nəticəsi idi: «Asiyanın qovşağı» olan Malayya (96, s.80) Hind okeanından Sakit okeana gedən dəniz yollarının üzərində yerləşməsi müqabilində Cənub-Şərqi Asiyanın qitə hissəsi ilə adaları arasında, həqiqətən, bir qovşaq funksiyasını yerini yetirirdi. Yarımillik mussonlar nizami ticarət əlaqələri yaratmışdı: iyulda gəmilər qərbdən Malayyaya, oradan İndoneziyaya və Çinə, dekabrda isə, əks istiqamətdə, Hindistana və Ərəbistana üzürdülər (96, s.80). Eramızın ilk əsrlərində bu ticarət hindlilərin və ərəblərin əlində idi; III-IV əsrlərdə yunan və Roma tacirləri də bu ticarətə qatılmağa başlayır. Təsədüfə deyil ki, Malayyadakı erkən

orta əsr dövlətlərinin meydana gəlməsində tacirlərin böyük rolu olduğu sayılır (96, s.81).

Orta əsr dövlətinin yaranma prosesi İndoneziyada da daxili ticarətin (Malayya arxipelaqı bölgələri arasında) və qonşu ölkələrlə iqtisadi əlaqələrin artması ilə sürətlənir. Hələ eradan əvvəl Malakka körfəzi, Yava və Cənubi Çin dənizləri vasitəsilə Hindistan, Çin, Ön Asiya və Aralıq dənizi ölkələri ilə ticarət əlaqələri təşəkkül tapmışdı (96, s.87). İndoneziya ərazisində aşkar olunmuş, Xan dövrünə aid olan çoxsaylı maddi mədəniyyət nümunələri (96, s.87-88) eramızın ilk əsrlərində Çinin bu bölgədəki mövqeyini müəyyən etməyə imkan verir. İndoneziyanın yüksək inkişaf səviyyəsi olan qonşuları ilə əlaqələri, şübhəsiz, arxipelaqın sosial-iqtisadi həyatında mütərəqqi rol oynamışdır.

Qeyd etdiyimiz kimi, Hindistan yarımadasının sahilboyu bölgələrinin Yaxın Şərqlə, Avropa ilə və Cənub-Şərqi Asiya ilə dəniz ticarətinin tarixi eradan əvvələ gedib çıxır. Antikliklə orta əsrlərin hüduunda isə Hindistanı Əfqanıstan, İran, Orta Asiya, həmçinin Çinlə əlaqələndirən və şimal-qərb dağ keçidlərindən keçən quru yollar da əhəmiyyət kəsb etməyə başlayır (96, s.94). Eramızın ilk əsrlərində Qərblə ticarət xeyli ixtisar olunsa da (bunun ən başlıcı səbəbi Avropanın alıcılıq qabiliyyətinin aşağı düşməsi idi), Hindistanda şəhər həyatı və əmtəə-pul münasibətlərinin səviyyəsi Qərbi Avropa ölkələri ilə müqayisədə yüksək idi. Hindistan ərazisinin böyük bir hissəsinin eramızın I əsrində Kuşan imperiyasının tərkibinə daxil olması xarici ölkələr üçün əlverişli şərait yaratmışdı. Sonrakı dövrdə, IV əsrin əvvəllərində Qupta sülaləsinin hakimiyyəti altında Hindistan ərazisinin böyük bir hissəsinin birləşməsi, xüsusilə, II Çandraqupta Vikramadityanın dövründə (380-415-ci illər) Qucaratın tabe etdirilməsi ilə, Ərəbistan dənizinə birbaşa çıxış əldə edilmiş, Yaxın Şərq ölkələri ilə birbaşa əlaqələr bərpa edilmişdi (91, s.362). Bu dövrdə Hindistanın xarici ticarət balansını (o cümlədən Roma imperiyası ilə) fəal idi (91, s.363). III-IV əsrlərdə Hindistanın ticarət balansını artıq fəallaşma mərhələsinə qədəm qoymuşdu.

Maraqlıdır ki, antikliklə orta əsrlərin hüdüdünda Avrasiya məkanının qərbində və şərqində olduğu kimi, mərkəzində də oxşar siyasi proseslər gedirdi. Avropada Roma imperiyasının parçalandığı (faktiki 330-cu, rəsmi 395-ci il), Çində xan imperiyasının dağıldığı (220-ci il), Orta və Cənubi Asiyada, o cümlədən Hindistanda III əsrin sonuna doğru Kuşan imperiyasının hakimiyyətinin sona yetdiyi bir dövrdə İran ərazisi də analoji proseslər yaşamışdı: quldarlıq sisteminin bütün Roma imperiyasını (onun da tərkibində Aralıq dənizi bölgəsini), Ön Asiyanı, Cənubi Qafqazı bürümüş böhranı İrandan da yan keçməmiş, feodalizmin rüşeymlərinin meydana çıxması yeni dövlət qurumunun – Sasani imperiyasının (224-651-ci illər) yaranması ilə üst-üstə düşmüşdü. Bizi maraqlandıran dövrdə Sasani dövlətində erkən orta əsr cəmiyyətinə xas əlamətlər aşkar üzdə idi. Üstəlik, Sasani imperiyası Roma imperiyasının iqtisadi inkişaf səviyyəsinə görə nisbətən yüksək durumda olan şərq əyalətlərinə iddialı idi və bu iddialarını xüsusilə Fəratyanı bölgədə və Cənubi Qafqazda müvəffəqiyyətlə təmin edə bilirdi; Sasani dövlətində başlamış olan feodal münasibətlərinin təşəkkülü prosesi onun tərkibinə qatılan ərazilərdə də yayılırdı. Hətta bəzi tarixçilər erkən Bizans cəmiyyətindən daha çox, Sasani cəmiyyətinin «Avropa tipli feodalizmə yaxın olduğunu» qeyd edirlər (60, I, s.29-30; həmçinin bax: 133, s.178, 211-218; 93, s.48).

Beynəlxalq ticarət bu dövrdə Roma imperiyası ilə Sasani dövləti arasında mövcud münasibətlərin xarakterindən xeyli asılı idi.* Əslində ticarət əlaqələrinin «dünya» səviyyəsi alması Sasani sülaləsinin hakimiyyətindən əvvəl, Parfiya-Roma, Karfagen-Roma münasibətlərinin təşəkkül etdiyi vaxta təsadüf edir. Yunanıstanı tabe etdirən Roma Karfageni darmadağın edəndən sonra Aralıq dənizi imperiyasına çevrilir və bu bölgənin ticarəti də onun əlinə keçir. İmperiyanın tərkibinə daxil olan vilayətlər

* Beynəlxalq ticarətdə Sasani – Şərqi Roma rəqabətinə monoqrafiyanın hazırkı fəslində ayrıca bölmə həsr edilmişdir (bax: monoqrafiyanın 1.3.3 bölmələrinə).

arasında nizamlı iqtisadi əlaqələrin qurulması, ticarətə böyük kapitalın cəlb edilməsi, pul və kredit təsərrüfatının yaranması Roma dövlətinin beynəlxalq ticarətdə qazandığı növbəti uğurları idi; bu eramızın III əsrinədək davam etmişdi. Eramızın II əsərində Xan, Kuşan, Parfiya və Roma imperiyaları Avrasiyanın ucsuz-bucaqsız məkanlarına sahib olub beynəlxalq ticarətdə də hökmranlıq edirdilər. Bu dörd imperiya, həqiqətən, nəhəng ticarət dairəsinə, nəhəng dünya bazarına çevrilmişdi. Bu döndrlüyün içərisində isə «istehlak imkanları sonsuz, zövqü isə şiltaq və müxtəlif olan Roma» (73, s.3), şübhəsiz, mərkəzdə dururdu.

Antoninlər sülaləsi dövründə (138-192-ci illər) Romanın beynəlxalq ticarət əlaqələri ən yüksək intensivlik dərəcəsinə və geniş arealına sahib olur. Xarici ticarət çox sərfəli idi, çünki Roma tacirləri qonşu ölkələrdə aldıkları malları öz bazarlarında bir neçə dəfə artıq qiymətə satırdılar. Eramızdan əvvəl I əsrin vətəndaş müharibələri dövründən qalma gizlədilmiş Roma kapitalı yavaş-yavaş dövriyyəyə buraxılırdı (73, s. 4); *merkatorlarla* (xırda tacirlər) yanaşı, tranzit ticarətlə məşğul olan *negatiatorlar* da meydana çıxırdı. Bir çox imperiya şəhərlərinin çiçəklənməsi də elə xarici ticarətlə sıx bağlı olmuşdur. Belə ki, Trever Avqusta şəhəri Romanın Şərqi Avropa və alman tayfaları ilə ticarəti hesabına çiçəklənmişdi (92, s. 243); Karnuntun yüksəlişi onun ərazisindən gəlib keçən «kəhrəba yolu» ilə əlaqəli idi (92, s. 243-244); II əsrdə Palmira, Dəməşq və Petra şəhərlərinin yüksəlişi baş verir: *Petra – Transiordaniya – Dəməşq – Aralıq dənizi, Fərat – Palmira – Dəməşq – Aralıq dənizi* və nəhayət, *Hindistan – Ərəbistan – İsgəndəriyyə* ticarət magistralları bu şəhərlərin iqtisadi həyatında vacib amil olmuşdu (92, s.245).

İlk baxışdan belə görünür ki, beynəlxalq iqtisadi əlaqələrdəki belə möhkəm mövqeyi hesabına, Roma hələ bir neçə yüzillik ərzində qayğısız yaşaya bilər; bölmənin əvvəlində nəzərdən keçirdiyimiz böhran və tənəzzül halları isə bu imperiyaya aid olmamışdır!? Lakin elə məsələ də burasındadır ki, Roma imperiyasının beynəlxalq ticarətdəki mövqeyi, dəqiq desək, xarici ticarət balansının fəallıq dərəcəsi, onun sosial-iqtisadi

tənəzzülündə katalizator rolu oynamışdır. Bu balansı müəyyən etmək üçün faktlara, ilk növbədə Roma imperiyasının ixracat və idxalat malları arasındakı miqyas fərqlərinə müraciət edək.

Ən mühüm idxalat məhsulu, şübhəsiz, taxıl idi; ondan sonra ət və süd məhsulları, balıq, meyvə, tərəvəz, yağ, duz, şərab gəlirdi. Sadaladığımız bu ərzaq məhsulları İtaliyanın özündə çatışmadığından, Romanın tələbatını ödəmək üçün əyalətlərə müraciət olunurdu. Emal sənayesi üçün lazım olan məhsullara gəlincə, qurğuşun – Qalisiyadan və Qalliyadan, kəhrəba – Şimal və Baltik dənizləri sahillərindən, dəmir – Elbadan, gümüş – İspanyadan idxal olunurdu (73, s.4; 92, s.243). Sənaye məhsullarına olan daimi böyük tələbat istehsal mərkəzlərinin inkişafını stimullaşdırırdı. Bu mərkəzlər isə, əsasən, imperiyanın şərq əyalətlərində yerləşmişdi: İsendəriyyə – papirus və şüşə istehsalı, Finikiya şəhərləri (Bibl, Tir, Berit) – kətan və ipək parçalar, Milet – xalça, Yunanıstan şəhərləri – mis məmulatları, İspaniya – silah istehsalı üzrə ixtisaslaşmışdı (73, s. 5; 92, s. 240-242). İtaliyanın özündə sənaye istehsalı əsasən mahudçuluq və dulusçuluqda cəmlənmişdi, lakin bu məhsullar xarici bazar üçün deyil, əyalətlərin ehtiyaclarını ödəmək üçün istehsal olunurdu. Eramızın II əsrində sənətkarlıq məhsulları yarımada Şimali İtaliyaya keçir: Puteoli, Kapuya, Arresiy kimi şəhərlərin yerini Mediolan (Milan) və Akvileya kimi sənətkarlıq mərkəzləri tutur (92, s.241-242).

Roma imperiyasının problemi ondan ibarət idi ki, mərkəzi hakimiyyət əyalətləri yalnız öz məhsulları hesabına təmin etmək iqtidarında deyildi; elə mallar var idi ki, onları yalnız imperiya xaricindən idxal etmək lazım gəlirdi. Asiyanın əksər şəhərlərində isə (Roma imperiyasının şərq əyalətlərində olduğu kimi) əmtəə istehsalı və əmtəə münasibətləri dövrünə görə xeyli yüksək səviyyədə olub xarici ticarətə xidmət etməyə qadir idi. Çinin, Hindistanın, Parfiyanın iri şəhərlərində cəmlənmiş sənətkarlıq imperator saraylarını, ordunu, əyanları təmin etməklə yanaşı, xarici bazara da işləyirdi. Doğrudur, eramızın ilk əsrlərində adları çəkilən dövlətlərin ərazisində təsərrüfatın əmtəələşmə səviyyəsini

həddən artıq şişirtmək də yersiz olardı; pul bu dövrdə çox məhdud istifadə dairəsinə malik idi. Lakin Çan-an, Loyan, Suratxa (Surat), Məkkə kimi şəhərlər artıq beynəlxalq iqtisadi əhəmiyyət kəsb etməyə başlamışdılar. Suy sülaləsinin hakimiyyəti (581-618-ci illər) ərəfəsində təkcə Çan-anda 220, Loyanda 120 xan (sex-gildiya) mövcud idi (96, s. 70) ki, onların da meydana gəlməsi, çox güman ki, eramızın ilk əsrlərinə aiddir. Dəniz yollarında yerləşən Suratxa, Madura, Kançipurana kimi şəhərlər isə Hindistanın Avropayadək gedib çıxan ticarət əlaqələrində vasitəçi idilər. Eramızdan əvvəl V əsrdə yunan tarixçisi Herodotda və eramızın II əsrində coğrafiyaçı Ptolemeydə «Makorab» adı altında rast gəlinən Məkkə (57, s. 96; 96, s.123) «Ətir Yolu»nun son qovşaq məntəqələrindən olub zəngin bir şəhər kimi məşhur idi.

Eramızın ilk əsrlərində Asiyanın əsas ixracatı aşağıdakı kimi idi: Malayyadan qiymətli daşlar, mərcan, gümüş, ədviyyat (əsasən istiot*), ətir (96, s. 80), Hindistandan – fil sümüyü, səndəl ağacı, istiot, mixək, şəkər, pambıq parçalar (96, s.94; 91, s.363; 130, s. 69; 73, s.6), Çindən – düyü və ipək parçalar (96, s.69; 130, s. 69; 73, s.6), Yəməndən – səndəl ağacı, aloye, ədviyyat, bixur (96, s.118-119, 123; 130, s. 69; 73, s.6; 57, s.97) ixrac olunurdu. Bu malların da ən böyük istehlakçısı, şübhəsiz, paytaxtı Roma olmaqla İtaliya idi; bir qisim isə İspaniyaya, Qalliyaya, Yunanıstana idxal olunurdu** (130, s.69). Asiyanın Roma imperiyasına ixracatının ümumi strukturu bu şəkildə idi.

Eramızın ilk əsrlərində beynəlxalq ticarətin səviyyəsi cəhətlərindən biri də Avropa-Asiya mübadiləsində *geniş istehlak mallarının tamamilə olmaması* idi; yuxarıda nəzərdən keçirdiyimiz Şərqi ixracatının böyük bir qismini həcm və çəkiyə yüngül, lakin qiyməti baha olan əmtəələr təşkil edirdi. II əsrin müəllifi Pliniy yazır ki, Roma bazarlarında hind malları öz ilkin dəyərindən 100 dəfə baha satılırdı (*bax*: 130, s.69); üstəlik, Şərqi

* Malayyadan darçın və mixək ixracı bir qədər sonrakı dövrdə - VII-VIII əsrlərdə başlayır.

** Avropanın qalan hissəsi ibtidai cəmiyyət mərhələsində olduğundan, Asiyadan gətirilən nəfis və zövqlü mallara ehtiyac duymurdu.

mallarının bir çoxunun öz ilkin dəyəri də yüksək idi. Məsələn, Babil xalçası 200 min denariyə, 1 funt* ipək – 150 min denariyə, 1 funt mirra – 600 denariyə, 1 funt darçın 400 denariyə satılırdı (*bax*: 130, s. 77-78; 165; 73, s.10-11); müasir vahidlərə çevirsək, Babil xalçasının qiyməti 800 min ABŞ dollarından baha, 1 kq darçının qiyməti 5 min ABŞ dolları olmuşdur!

Bəs görəsən, Asiyanın belə nəhəng ixracatı Avropa tərəfindən necə qapadılırdı? Bu sual tarixçiləri, eyni zamanda mütəfəkkir insanların bir çoxunu daim maraqlandırmışdır. Yunan alimləri Strabon, Pliniy, alman reformatoru Martin Lüter, XVII əsrin ingilis merkantilçisi E.Misselden, XIX əsrin materialist iqtisadçısı Karl Marks Avropa – Asiya ticarət balansındakı vəziyyətin, aşkar təəssüf ilə, Avropanın xeyrinə olmadığını demişlər (*bax*: 158, II, V, 26; 161, III, s.53; 116, s.113; 130, s. 78). Məsələ burasındadır ki, danışdığımız dövrdə (eləcə də sonrakı bir neçə yüzillikdə**) Avropa – Asiya ticarət balansını birinci üçün passiv olmuşdur, çünki Roma nəhəng idxalatını eyni miqyaslı ixracatla qapada bilməmişdi. Belə iri idxalat Roma tərəfindən yalnız gümüş və qızıl ixracı ilə (sikkə və ya qızıl-gümüş məmulatları şəklində) qapadıla bilərdi! Yenə rəqəmlərə müraciət edək.

Adını çəkdiyimiz Pliniy yazır ki, hər il Şərqi 100 milyon sestersiy (25 milyon denariy və ya 1 milyon aureus) gedir, onun 50 milyonu Hindistana, ikinci yarısı Çinə və Ərəbistana axır (*bax*: 130, s.70). M.M.Xvostov hesab edir ki, bu rəqəm Roma imperiyasının Asiya ilə *passiv ticarət balansının saldosudur* (173, s.410). Belə bir fikirlə K.Simkin, F.Xirt, M.Çarlzvors da razılaşırlar (*bax*: 130, s. 71-72). Avropa – Asiya ticarət balansının araşdırıcısı M.Petrov isə, haqlı olaraq qeyd edir ki, 100 milyon sestersiy hətta passiv saldonu ifadə etsə belə, onsuz da «Roma imperiyasının Asiyaya illik ixracatının ümumi dəyəri öz saldosundan çox fərqlənməmişdir» (130, s.74). Belə ki, Roma

* 1 Roma funtu – 327 qram idi.

** Avropa – Asiya ticarət balansındakı vəziyyətin dəyişkənliyi monoqrafiyada hər bir fəsildə müvafiq bölmələrdə nəzərdən keçirilir.

imperiyasının, daha dəqiq desək, onun Avropa hissəsinin Şərqi ixrac edə biləcək məhsulu yox idi; «kölgə ixracatı» isə (gəmiçilikdən, Roma təbəələrindən, gömrükxanalardan, vasitəçilik əməliyyatlarından gələn gəlir) o qədər də iri sayıla bilməz, üstəlik, elə bu gəlirlərin də böyük bir hissəsi imperiyanın şərqi əyalətlərində yatırılırdı. Ona görə də Pliniyin əsərində gətirdiyi rəqəmlər Romanın orta illik qızıl ixracının şərti həcmi kimi qəbul edilə bilər.

Göründüyü kimi, ticarət böyük gəlirlər gətirən sahə idi, ondan yararlananların mövqeyi isə xeyli fərqli idi: Asiya öz məhsullarını ixrac etməklə nəhəng gəlir götürürdü, Avropa isə, hələlik yalnız idxalatla məhdudlaşmış, Asiyaya öz qızılını və gümüşünü ixrac etməli olurdu. Üstəlik, Roma imperiyasında əhalinin geniş kütləsi ticarətə cəlb edilməmişdi və yalnız bahalı əşyalar ticarət obyektii idi. Ticarətin çiçəkləndiyi Şərqi və Cənub-Şərqi Asiya ölkələrində, Ön Asiyada şəhərlərin sənətkarlıq və ticarət mərkəzləri kimi yüksəlişi üçün şərait yaranırdı. Avropada isə kəndlərdən şəhərlərə və ya əks istiqamətdə kütləvi axın natural təsərrüfatın getdikcə mövqeyinin möhkəmlənməsindən, istehsalçı kütlənin ixtisarından xəbər verirdi.

Nə qədər ki, imperiyanın iqtisadi həyatında, təsərrüfatında iri kapital dövrüydə idi, tənəzzül hiss olunmurdu; lakin artıq III əsrdə pul ehtiyatları da tükəndi və qaçılmaz süqut başladı. Üstəlik, «qapalı dairə» prinsipi imperiya həyatının bütün sahələrində olduğu kimi, əmtəə-pul münasibətlərində də sürətləndi: siyasi sabitliyi qorumaq məqsədilə edilən cəhdlər, o cümlədən, «tetrarxiya» sistemi, bir müddət sonra, özü siyasi qarışıqlıq yaratdı; barbarlardan müdafiə olunmaq üçün istifadə olunan metodlar, o cümlədən, bir barbar tayfasından digərinə qarşı istifadə ordunun «barbarlaşması» ilə nəticələndi; qiymətlərin tənzimlənməsi məqsədilə verilən 301-ci il edikti tezliklə qiymətlərin yeni «özbaşınalığı»na gətirib çıxardı. Ticarətdə isə «qapalı dairə» daha kəskin təzahür etdi: balansdakı passivliyi aradan qaldırmaq, Şərqi qızıl axınının qarşısını almaq üçün sikkələrin imperiyadan ixracı qadağan olunandan sonra (130,

s.73), tacirlər Asiya ilə ticarətdə mübadilə vasitəsi kimi qızıl əşyalardan istifadə etməyə başladılar. Qızıl və gümüş sikkələrin əyarının aşağı salınması, Roma sikkələrinin real dəyərinin nominaldan az olması isə, A.K.Civileqovun dediyi kimi, «xəstəliyin özündən də fəlakətli olan bir dərman idi» (73, s.11); çünki keyfiyyətsiz, aşağı əyarlı sikkə ilə heç bir tacir iri ticarət əməliyyatı aparmaq istəməzdi. Hətta I Konstantinin, bölmənin əvvəlində nəzərdən keçirdiyimiz pul islahatı da əmtəə-pul münasibətlərini imperiyanın yalnız şərq əyalətlərində canlandıra bilmişdi.

Qədim dünya ilə orta əsrlərin hüdudunda Avropanın yaşamış olduğu bu təlatümlər Asiya üçün təsirsiz ötə bilməzdi: əvvəla, Asiya mallarının ən böyük istehlakçısı indi tənəzzül yaşamaqda idi və Hindistan, Çin, Ərəbistan iri sabit bazardan məhrum olurdu. İkincisi, «Xalqların Böyük Köçü» bütün Avrasiyanı silkələmiş, demoqrafik, etnik, siyasi və nəhayət, təsərrüfat dəyişiklikləri «beynəlxalq ticarət» deyilən bir sistemin hər bir üzvünə az və ya çox dərəcədə neqativ təsir etmişdi. Nəhayət, bir məsələ də var ki, Asiyada xeyli erkən başlamış feodallaşma prosesi əvvəlki cəmiyyətin hələ də müqaviməti ilə rastlaşdığından, beynəlxalq iqtisadi əlaqələrdə baş verən hər hansı bir dəyişiklik dərhal cəmiyyətdə reaksiya doğururdu. Şərq özü də dəyişikliklər və yeniliklər içərisində qaynayırdı.

Sabit tarixi-iqtisadi təşkilat sayıla biləcək Avrasiya orta əsrlərin astanasında idi.

1.2. Avrasiyada feodal cəmiyyətlərinin yaranmasının iqtisadi əsasları

1.2.1. Feodalizmin iqtisadi xarakteristikası

Məlum olduğu kimi, «feodalizm» anlayışı idrakın konkret-tarixi sahəsinə deyil, məntiqi sahəsinə aiddir; tarixi inkişafın müəyyən variantları əsasında yaranan bu anlayış sosial sistemin abstrakt obrazını təşkil edir (95, I, s.12). Bütün tarix dərslərlərində də

feodalizmin bu abstrakt obrazı əsas götürülür. Lakin həmin abstrakt obrazdan konkret materiala keçəndə, etiraf etmək lazım gəlir ki, «feodalizm»in təyini ziddiyyətlidir. Əvvəla, ona görə ki, bu təyin daha çox Qərbi Avropa ölkələri üçün nəzərdə tutulmuşdur. İkincisi, bizim feodalizm haqqında nəzəri təsəvvürlərimiz hələ də XVIII-XIX əsrlərin tarixşünaslığında bərqərar olmuş ümumiləşdirmələrə dayaqlanır, onların isə kökündə klassik feodal ölkəsi sayılan Fransanın (dəqiq desək, Şimali Fransanın) tarixi durur. Yəni, feodalizmin xarakteristikası daha çox *bir ölkənin* nümunəsində rast gəlinən əlamətlərə söykənir. Bütün bu əlamətlər də *bir məntiqi sxemdə*, özünəməxsus «model»də cəmləndirilib. Şərq ölkələrində feodalizmin mövcudluğunu etiraf edən tarixçilər də həmin model üzərində çalışdığından, istər-istəməz qeyri-tipikliklə rastlaşırlar və «Şərq feodalizmi» anlayışından istifadə etməli olurlar.

Əlbəttə, elmdə ümumiləşdirmələr, abstraksiyalar, nəzəri modellər olmalıdır, elmi idrak onlarsız mümkün deyil. Lakin modeli müxtəlif hallara və şəraitə tətbiq edəndə, modellə realıq arasında böyük uyğunsuzluqlar olmamalıdır. «Klassik feodalizm» modelini isə ən müxtəlif ölkələrə (biz heç Şərq ölkələrini deyil, eləcə Avropanın digər ölkələrini – İngiltərəni, İtaliyanı, Skandinaviya ölkələrini götürsək) tətbiq edəndə, həmin ölkələrdə feodalizmin «qeyri-tipikliyi», «inkişafdan qalması» üzə çıxır; ona görə də hər bir ölkənin ictimai quruluşunun dərin özünəməxsusluğu «qeyri-tipiklik» adı altında təqdim olunmağa başlanır.* Bu bir daha göstərir ki, tarixin mediyevistika sahəsi də «model»in realıq ilə dolaşması təhlükəsindən qaça bilməmişdir; Fransa feodalizminin klassik olaraq götürülməsi isə məntiqi cəhətdən yararsızdır. Axı inkaredilməz faktıdır ki, dünya xalqları müxtəlif yollarla inkişaf etmişlər və bu inkişafın sürəti də fərqli olmuşdur. Əslində, bu, təbiidir və *tarixi gedişin qeyri-bərabərliyi elə həmin tarixi inkişafın stimuludur*. Feodalizmin təşəkkülü və

* Bəzi tarixçilər, hətta, Şərq ölkələri üçün onların inkişaf tarixində «Asiya İstehsalı Üsulu» (AİÜ) adlı xüsusi bir sistem də uydurmuşlar (*AİÜ haqqında ətraflı bax*: 102).

inkişafı təcrid olunmuş şəkildə deyil, qeyri-bərabər inkişaf səviyyəsi olan xalqların qarşılıqlı təsiri şəraitində getmişdir. Bu qarşılıqlı təsir adi bir yaxınlaşma və ünsiyyət deyildi, bu, keyfiyyətə yeni sistem doğuran sintez idi!

Fikrimizcə, müasir elm, tarixi inkişafın müəyyən bir mərhələsi kimi feodalizmin universallığını aşağıdakı korrektə ilə mümkün sayə bilər:

- feodalizmin konkret-tarixi variantlarının müxtəlifliyinin və mücərrəd modeldən kənara çıxma hallarının nəinki mümkünlüyü, eyni zamanda zəruriliyi qəbul edilməlidir;

- mərhələli inkişaf haqqında təsəvvürlər mövcud ictimai sistemin hər bir mərhələdə çoxukladlılığını da qəbul etməlidir;

- tarixi proseslərin mərhələlərə bölünməsi prinsipi hər bir sivilizasiyanın, hər bir bölgənin, hər bir ölkənin uzunmüddətli təsirə malik amilləri (təbii-coğrafi şərait, etnogenezin və sosial psixologiyanın xüsusiyyətləri, din, icma tipi və s.) ilə əlaqədar cəhətlərini də nəzərə almalıdır (*bax*: 95, I, s. 7, 17-18).

Feodalizmin iqtisadi xarakteristikasında da biz bu prinsiplərdən çıxış edirik. Bu xarakteristikada diqqətin yönəlməli olduğu əsas məsələlər – *mülkiyyətin təbiəti, izafi məhsulun yaranması və təqsimi* məsələləridir. Aydınır ki, orta əsrlərdə, xüsusilə erkən orta əsrlərdə zənginliyin əsas mənbələrindən biri torpaq olmuşdur və iri mülkiyyət kimi torpaq - feodalların inhisarında idi. Feodal torpaq mülkiyyətinin vacib xüsusiyyətləri aşağıdakılar sayılır:

- torpağın xırda istehsalçılar – kəndlilər tərəfindən becərilməsi;
- torpaq mülkiyyətinin siyasi hakimiyyətlə çulğlaşması;
- feodal torpaq mülkiyyətinin şərti xarakter daşması və əksər hallarda iyerarxik struktura malik olması;
- mülkiyyətin korporativliyi (*bax*: 95, I, s.13-16).

Bu amilləri universal saymaq olar. Lakin avropasentristlərin fikrincə, feodalizmin əsas qanunu «*Nulle terre sans seigneur*» (senyorsuz torpaq yoxdur) kimi səslənməlidir (*bax*: 63, s.374; *müqayisə et*: 102, s.21). Elə ona görə də sivilizasiyanın bütün əlamətlərini (istehsal təsərrüfatının mövcudluğu, mübadilənin

inkişafı, dövlətçilik ənənələri) özündə daşmasına baxmayaraq, Asiya ölkələrində torpaq üzərində ali mülkiyyət hüququnun dövlətə məxsus olması faktı «feodalizmin Şərqi tipi» anlayışını doğuran başlıca səbəb olmuşdur (95, I, s.15; 96, s.8-9 və s.). Bu tip ayrılma bir neçə qüsuru ilə özünü inkar edir: əvvəla, «*Nulle terre sans seigneur*» çox məhdud məna kəsb edən hüquqi düsturdur və yalnız Fransada yayılmışdır (*bax*: yuxarı). İkinci bir tərəfdən, dövlətin ali mülkiyyətçisi olduğu torpaqlar da xırda kəndli təsərrüfatları ilə çulğışırdı və üstəlik, əksər Asiya ölkələrində əmtəə-pul münasibətlərinin yüksək dərəcəsi xəbər verən pul rentası üstünlük təşkil edirdi. Nəhayət, bir vacib amil də yaddan çıxmamalıdır ki, feodal mülkiyyəti təkcə torpaqla bağlı münasibətlərlə məhdudlaşmırdı; feodalizm inkişaf etdikcə, həm Avropanın, həm də Asiyanın iqtisadiyyatında sənətkarlıq böyük əhəmiyyət kəsb etməyə başlayır. Sənətkarlığın cəmləndiyi, izafi məhsulun toplanıb bölündüyü, mübadilənin baş verdiyi şəhər feodal cəmiyyətinin inkişaf perspektivini müəyyən edir. Ona görə də feodalizmin iqtisadi xarakteristikasında ikinci vacib məsələ – izafi məhsulun toplanması və təqsimi məsələsidir.

Bu xarakteristika bizim üçün ona görə əhəmiyyətlidir ki, ticarət və onun bağlı olduğu şəhər çox zaman feodalizmdən kənar təsisat sayılır (72, s.15-16; 61, s.262-263; 106, s.240; 62, s.296 və s.). Həqiqətən, orta əsr şəhəri feodalizmin əsas əlamətlərinə *ilk baxışdan* zidd görünür: natural təsərrüfatla şəhərdəki əmtəə-pul münasibətləri, şərti torpaq mülkiyyəti ilə xüsusi mülkiyyət, təhkimçiliklə şəhər azadlığı təzad təşkil edir; inkişafın elə bir mərhələsi gəlib çatır ki, orta əsr şəhəri mütərəqqi cəmiyyətin – kapitalizmin meydana çıxması üçün çox əlverişli şərait yaradır. Lakin şəhəri feodalizmdən kənar təsisat hesab edən tarixçilərdən fərqli olaraq, biz bu amilləri birmənalı qəbul etmirik və belə bir fikrin tərəfdarıyıq ki, bütün mütərəqqi cəhətlərinə və özünəməxsusluqlarına baxmayaraq, orta əsr şəhəri feodal cəmiyyətinin tərkib hissəsi olmuşdur. Orta əsr şəhəri feodalizm mühitində yaranmışdı və feodal cəmiyyətinin sosial, siyasi təkamülünün, əmtəə münasibətlərinin inkişafının nəticəsi kimi,

onun üzvi hissəsi idi. Bir də ki, orta əsr şəhəri heç də feodal xüsusiyyətlərindən xali deyildi: sənət və ticarət mərkəzi olan şəhərdə istehsal və mübadilənin miqyası dar idi, əmtəə istehsalı sadə idi, sənətkar sevləri, ticarət gildiyaları, əxi təşkilatları, qardaşlıqlar, xan-lar mülkiyyətin korporativliyindən xəbər verirdi, şəhər özü feodal əlaqələri sisteminə daxil idi. Doğrudur, orta əsr şəhəri dinamik struktur olması səbəbindən, aqrar sahə ilə, siyasi və inzibati təsisatlarla müqayisədə mütərəqqi cəmiyyət istiqamətində daha sürətlə gedirdi. Lakin cəmiyyətin yalnız bir komponentinin kapitalist yolu ilə inkişafı mümkün deyildi və istər-istəməz, şəhərin inkişaf sürəti digər feodal təsisatlarla uyğunlaşdı.

Orta əsr şəhərlərinin mənşəyi ilə bağlı tarixşünaslıqda məşhur nəzəriyyələr mövcuddur; biz onların icmalılı fikrində deyilik, çünki elmi ədəbiyyatda həmin nəzəriyyələr çox geniş səciyyə-ləndirilmişdir (*məsələn, bax:* 113, s.108-114; 157; 183-184; 95, I, s.246-248 və s.). Bir fakt danılmazdır ki, şəhərlərin meydana gəlməsinin konkret-tarixi yolları müxtəlifdir, amma eyni zamanda ümumi qanunauyğunluqlara da malikdir. İlk növbədə bu, mübadilə üçün zəruri izafi məhsulun yaranması, sosial-iqtisadi mərkəz olaraq şəhərlərdə izafi məhsulun cəm olunub, siyasi-inzibati mərkəz kimi yenə də şəhərdə həmin izafi məhsulun təqsimi, ictimai əmək bölgüsü nəticəsində sənətkarlığın əkinçilikdən ayrılması, sadə əmtəə təsərrüfatının fəaliyyəti qanunauyğunluqlarıdır.

«İzafi məhsulun toplanması»na ilk növbədə vergiyiğımı, torpaq rentasının alınması, şəhərlə kənd arasında mal mübadiləsinin qeyri-ekvivalentliyinin nəticəsi olaraq meydana çıxmış izafi məhsulun axını aiddir (61, s.10). «İzafi məhsulun təqsimi» isə ticarətin bütün növlərini, məvaciblərin və xidmətlərin ödənilməsinə əhatə edir (61, s.10-11). O.Q.Bolşakov və Y.A.Yakobson tərəfindən şəhərin «izafi məhsulun toplandığı və təqsim olunduğu yaşayış məskəni» kimi təyini (*bax:* 61, s.10), zənnimizcə, şəhərə verilən təriflər içərisində ən uğurlusudur. Bəzi nyanslar hesaba alınmaqla, bu təyin feodal şəhəri üçün də məqbul sayıla bilər.

Orta əsr cəmiyyətinin kənd təsərrüfatından ayrılmış funksiyaları şəhərdə cəmləndikcə, onların içərisində iqtisadi funksiya mərkəzi yer tutmağa başlayır. Bu funksiya xırda əmtəə istehsalı və mübadiləsində əks olunmuşdu. Sənətin müstəqil istehsal sahəsinə çevrilməsi, sənətkarlığın və ticarətin xüsusi mərkəzlərdə toplanması zərurətə çevriləndən sonra, sənətkarlığın və ticarətin kənd təsərrüfatından ayrılması baş verir. Bu prosesdə kənd təsərrüfatının özünün də inkişafı böyük rol oynayırdı: aqrar sahədə məhsuldarlıq artdıqca, izafi məhsul yaranır və onun satışı əlverişli olurdu. Digər tərəfdən, yüksək məhsuldarlıq kənd təsərrüfatında çalışan kəndlilərin bir qisminin artıq sırf sənətkarlıqla məşğul olmasına və ixtisaslaşmış sənətkar kütlələrinin yaranmasına imkan verirdi. Kəndlərdə əmtəə təsərrüfatı üçün geniş imkan olmadığından (sənətkarlıq məhsullarının istehlak bazarının məhdudluğu üzündən), sənətkarların şəhərlərə kütləvi axını baş verirdi.

Feodal şəhərlərinin təşəkkülündə təsərrüfat amilləri ilə yanaşı, sosial və siyasi proseslər də vacib idi: feodallaşma prosesi sürətləndikcə, dövlətin şəhərlərə ehtiyacı da (həm siyasi, həm maliyyə nöqteyi-nəzərindən) artırdı. Zəngin feodalların təmtəraqlı həyata, zinət əşyalarına, bahalı mallara tələbatı, artan zövqü sənət istehsalının və xarici ticarətin inkişafını sürətləndirirdi. Dövlət vergilərinin və rentanın artması kəndlilərin bazar əlaqələrini stimullaşdırırdı: kəndli yüksək vergiləri ödəmək üçün məhsulun nəinki artıq hissəsini, bəzən zəruri hissəsini də satmağa məcbur olurdu. Orta əsr şəhərlərində təşəkkül tapan əmtəə münasibətləri sənətkarlıqla yanaşı, kəndli təsərrüfatını da əmtəə-pul münasibətlərinə cəlb edir, daxili bazarın yaranmasına şərait yaradır, ayrı-ayrı vilayətlərin ixtisaslaşmasını sürətləndirirdi.

Deyilən bütün bu proseslər Avrasiyanın nəhəng məkanında feodal şəhərlərinin yaranmasının həlledici məqamlarıdır və onların ümumi qanunauyğunluqlarının olması faktdır. Bununla yanaşı, şəhərlərin yaranma dövrü xeyli fərqlidir, bu da konkret-tarixi şəraitdən asılı olmuşdur. Orta əsrlərin ilk yüzillikləri Asiyada çox az sayda (əsasən ticarət yollarının üstündə və sahilboyu ərəzilərdə)

şəhər var idi. Qərbi Avropa isə bu dövrdə, demək olar ki, «şəhərsiz» idi: Bizansın quldar polisləri, Qərbi Roma imperiyasının xaraba qalmış şəhərləri (Milan, Florensiya, Neapol, Lion, Köln, London, York və b.) saxlansa da, daha çox inzibati mərkəz, qala-burq, ya da yepiskop iqamətgahı rolu oynayırdılar (95, I, s.244). Konstantinopol və İtaliyanın, Cənubi Qallıyanın emporiyaları yalnız Şərqi ölkələri ilə ticarət əlaqələri hesabına iri mərkəz kimi qalmışdılar. *Erkən orta əsrlərdə şəhər quruluşu Avrasiya miqyasında ümumi və təkmil sistemə çevrilməmişdi.*

Baxmayaraq ki, Şərqdə şəhərlər xronoloji baxımdan daha tez yaranır və daha erkən dövrdə feodal səciyyəsi alır, amma feodal şəhərinin bütün təsisatlarının və atributlarının təkmil formalarının təşəkkülü prosesi çox uzun çəkir və həm Avropada, həm Asiyada bütün orta əsrlər boyu davam edir. Başqa sözlə desək, feodal şəhərinin tarixi təkamül səciyyəsi daşımışdır. Şəhər, şəhərlilər orta əsr ticarətində və sənayesində aparıcı mövqə tutmuş, eyni zamanda cəmiyyətin bütün sahələrində böyük təsirə malik olub özlərində tərəqqi enerjisini daşımışlar.

1.2.2. Dünyanın mühüm xammal mənbələri, onların istehlak bazarı

Yeni eranın əvvəllərinə doğru Avrasiyada nəzərdən keçirdiyimiz siyasi və sosial-iqtisadi təlatümlər fonunda təbii-coğrafi dəyişikliklər də gedirdi. İlk növbədə bu - iqlimin soyuması (II əsrdən V əsrdək planetdə soyuqlaşma maksimum həddinə çatır) və rütubətliyin artması ilə bağlı idi. Digər problem təbii ehtiyatların kəskin şəkildə ixtisarından doğmuşdu. Müasir dövrün ekoloji problemlərində adətən elə müasir insanı günahlandırırlar; lakin planetimizin təbii-coğrafi fəlakətlərinin doğmasında bütün nəsillərin, o cümlədən qədim dünyanın insanların da günah payı var.

Nə qədər ki, insan yalnız fiziki mövcudluğu naminə mübarizə aparıb yaşayırdı, nə yolla olursa-olsun, sağ qalmağa çalışırdı, təbiətlə mübarizəsi də primitiv idi; lakin inkişafının elə bir mərhələsi gəlib çatdı ki, indi o, nəinki təkcə sağ qalmaq üçün, həm də daha yaxşı yaşayış və sərvət uğrunda savaşa qoşuldu. Təbiətin

vəhşicəsinə istismarı da bundan sonra gücləndi. Qədim sivilizasiyalar - Şumer, Misir, Babil, Yunan, Roma cəmiyyətləri üç qitənin sərvətlərindən yararlanmağa başladılar. Sivilizasiyalar hər dəfə yüksək mərhələsinə daxil olduqca, maddi nemətlərə, cah-calala tələbat da artdı. Təbii ehtiyatların (torpaq, çaylar, göllər, faydalı qazıntılar və s.) və həmçinin insan ehtiyatlarının tükənməz olduğunu düşünən qədim cəmiyyət onları vəhşicəsinə istismar edirdi. Nəticədə köhnə və yeni eranın hüdudunda müvəqqəti iqtisadi yüksəlişin ardınca, tezliklə təbii və insan ehtiyatlarının fiziki, mənəvi aşınması baş verdi, iqtisadi və sosial vəziyyətlə yanaşı, ekoloji durum da ağırlaşdı. Belə bir vəziyyət Qərbi Roma imperiyasının süqutunadək davam etdi.

V-VI əsrlərin hüdudunda Avropada vəziyyət dəyişdi: Qərbi Roma imperiyasının alman tayfaları tərəfindən ələ keçirilməsi ilə təmtəraq yenə arxa plana keçdi və avropalı fiziki mövcudluğu naminə yaşamağa başladı. Barbarlar natural təsərrüfatla məşğul olurdular; pula ehtiyacları yox idi; onların ərzaq, geyim, silah ehtiyacları da cüzi idi və elementar mübadilə ilə ödənilirdi. Hərbi qənimət, demək olar ki, xarici ticarəti tamamilə gərəksiz etmişdi. Avropada təsərrüfatın ekstensiv formaları üstünlük təşkil etməyə başlamışdı. Avropanın simasında böyük bir istehlak bazarının məhdudlaşması Asiya qitəsində də faydalı qazıntıların hasilatının azalmasına gətirib çıxardı. Bu, Avrasiyanın ekoloji və sosial durumu üçün müsbət, beynəlxalq ticarət üçün isə, əks təsirə malik idi.

Lakin V-VII əsrlərdə Avropa – Asiya ticarət balansında böyük defisit yaranmasına baxmayaraq, dünyanın qədim dövrdən etibarən formalaşan xammal coğrafiyası xeyli sabit olmuşdur və bu bölmədə nəzərdən keçirəcəyimiz məlumatlar erkən orta əsrlərin sonrakı mərhələsi (VIII-IX əsrlər) üçün də əhəmiyyətlidir.*

Orta əsr istehlakının mühüm maddələri içərisində öndə duranı, şübhəsiz, taxıl idi. Taxıl bitkiləri arasında buğda, əsasən, Ön Asiya

* Hazırkı bölməni yazarkən, VIII-X əsrlərin mənbələrinə müraciət etməyimiz həm də bu səbəbdəndir.

əhalisinin qida rasionunda birinci yerdə dururdu. Baxmayaraq ki, Roma imperiyası işğal etdiyi bölgələrdə, o cümlədən Qalliya və İngiltərə ərazisində buğda əkinini yaymışdı, amma Avropada buğdanın arpanı, çovdarı və yulafı üstələməsi hələ baş verməmişdi: alman tayfalarının təsərrüfat həyatında böyük önəm verdikləri - arpa və xüsusilə çovdar idi (177, s.265). Hindistanda və Şərqi Asiya ölkələrində isə üstünlük düyüyə verilirdi (119, s.343). Baxmayaraq ki, romalıların çörəyə ehtiyacı nəhəng olmuşdur, taxıl bitkiləri faktiki hər yerdə əkildiyi üçün, onların ixracı geniş yayılmamışdı. İmperiyayı taxılla təmin edən əsas ölkə Misir idi. Amma imperiya dağılından sonra Avropanın «çörək idxalatçısı» olaraq rolu bitdi; aclıq illərini nəzərə almasaq, taxılın geniş miqyasda xarici ixracatına IX-XI əsrlərdək rast gəlinmir.

Orta əsr insanının qida rasionunda önəmli yer tutan ikinci ərzaq - ət və süd məhsulları idi və bu dövrdə Avrasiyada maldarlığın müxtəlif sahələri üzrə ixtisaslaşan bölgələri müşahidə etmək olar. Skandinaviyada, Yutlandiyada və Şimali (Aşağı) Almaniya məskunlaşmış almanların əsas təsərrüfat sahəsi maldarlıq idi; bu bölgələrdə əsasən iri buynuzlu mal-qara və donuz yetişdirilirdi (95, I, s.65). İri buynuzlu mal-qara saxlanması Mesopotamiyada və Qafqazda da yayılmışdı (119, s.362-363). Şərqi və Cənub-Şərqi Asiya əhalisi ilə müqayisədə, ət və süd məhsulları Ön Asiyada daha geniş sərf olunurdu (119, s.343). İslamədək Mesopotamiyada, eləcə də Ön Asiyanın digər bölgələrində mal ətinə və donuz ətinə üstünlük verilirdi (217, s.116; 236, s.112 və s.). Mesopotamiyaya Hindistandan küllü miqdarda kəl gətirilməsi və artırılması Əməvilərin hakimiyyəti dövrünə təsadüf edir (119, s.362-363). Sonralar ərəblərin kəli İtaliyaya və İspaniyaya yayması baş verir (119, s. 363). Pireney yarımadasında «köçmə otlaq» qoyunçuluğunun meydana çıxması da ərəblərin adına bağlanır (95, I, s.212-213). Yeri gəlmişkən, qeyd edək ki, qoyunçuluğun Avropada sürətlə inkişafını, texnologiyanın və mütərəqqi ictimai münasibətlərin aqrar sahəyə nüfuzunu doğuran başlıca stimullardan biri də yun istehsalı

olmuşdur ki, bu barədə növbəti bölmədə daha ətraflı danışımağa ehtiyac olmuşdur (*bax*: monoqrafiyanın 1.2.3 bölməsi).

Heyvandarlıq sahələri içərisində bütün orta əsrlər boyu ixracatla sıx bağlı olanı isə - atçılıq idi. Cins atların Hindistandan Ərəbistana ixrac olunması, çox güman ki, hələ İslamdan əvvəl başlamışdı (217, s.145). Ərəblərin təsərrüfatda dəvəyə üstünlük verməsinə baxmayaraq, onların başqa ölkərə at ixracatında vasitəçi olması istisna deyil. Yük atları isə, əsasən, Çindən ixrac olunurdu (7, s.16).

Ərzaq məhsulları içərisində beynəlxalq ticarətdə malik olduğu satış miqyasına və qiymətinə görə öndə Şərq ədviyyatı dururdu. Erkən orta əsrlərdə ən çox dəyər verilən ədviyyat – istiot, darçın, mixək, zirə, zəfəran, hil, sarıkök idi. Roma imperiyasının mövcudluğu zamanı Avropaya nəhəng miqyasda ixrac olunan ədviyyatın əsas ixracatçıları – Molukka adaları (sonralar avropalılar onu «Ədviyyat adaları» adlandıracaq), Hindistan, Çin, İran, Ərəbistan olmuşdur. Erkən orta əsrlərin başlanğıcında bu bahalı əmtəə əsas iri idxalatçısını – Qərbi Avropanı müvəqqəti itirsə də, ədviyyat ticarəti dayanmamışdı; sadaladığımız ölkələr ədviyyatın ixracatçıları, Sasani imperiyası və Bizans isə onun sabit idxalatçıları olaraq qalırdı.

Meyvələr içərisində xarici ticarət üçün sərfəli olanı (meyvə tez xarab olduğu üçün, onları uzaq məsafələrə daşımaq gəlirli deyildi) – alma, xurma, zeytun, ləpəli meyvələr, nar, üzüm, ərik, heyva, şəkər qamışı sayıla bilər. Ən yaxşı alma Suriyadan (302, I, s.270), xurma – Mesopotamiyadan (259, s.149; 217, s.142), Kərmandan və Şimali Afrikadan (217, s.442, 469) ixrac olunurdu. Suriya və Şimali Afrika, həmçinin Aralıq dənizinin Avropa sahilləri (Yunanıstan, İtaliya, İspaniya) zeytunun əsas ixracatçısı idi (217, s.174). Ləpəli meyvələr, nar, heyva, sitrus meyvələri də ənənəvi ixracatçılara və idxalatçılara malik idi. Narın əsas ixracatçısı – Curcan, Rey və Hulvan (7, s.16-17), ləpəli və sitrus meyvələrinin isə – Fes və Hindistan sayılırdı (217, s.181, 482; 302, I, s.366;7, s.17).

Şərqi mətbəxi nə qədər zərif və zəngin idisə, geyim mədəniyyəti də eyni dərəcədə zövqlü, qədim ənənəsi, hətta məktəbi olan bir dəyər idi. Məşhur İsveç şərqsünası A.Mets yazır: «İnsanın üç əsas tələbat növü – qida, geyim və ev içərisində Ön Asiya xalqları üçün ən mühümü geyim olmuşdur» (119, s.365). Həqiqətən, erkən orta əsrlərdə hər hansı bir zəngin frankdan fərqli olaraq, Şərqi üçün zövqlə geyinmək məharəti zənginliyin mühüm göstəricilərindən idi. Bu səbəbdən, ipək emalı və ipək məmulatları istehsalı Çində, daha sonra Ön Asiyada yüksək dərəcəyə çatmışdı.

İpək haqqında Avropaya xəbər ilk dəfə Makedoniyalı İsgəndərin dövründə gəlib çatmışdı (174, II, s.76), əmtəə kimi isə Roma bazarlarında o, yalnız e.ə. I əsrdə peyda olur (174, II, s.76). Eramızın II-III əsrlərində 1 funt ipək 150 min denariyə satılırdı! (165; 130, s.77). Müasir ölçü ilə götürsək, 1 kq ipək 2 milyon ABŞ dolları idi! İpəyin belə dəyərli əmtəə olması «barbarlar» da məlum idi: 409-cu ildə Alarix Romanın mühasirəsini dayandırması müqabilində qızilla yanaşı, romalılarından ipək parçalar da tələb etmişdi (174, II, s.76); ipək hun və alman tayfalarının Roma ilə danışıqlarında ödənc vasitəsi kimi istifadə olunurdu (71, s.43).^{*} Xammal şəklində ipək qeyd etdiyimiz dövrdə nadir hallarda ixrac olunurdu, ona görə də 552-ci ildə (bəzi mənbələrdə 553-cü ildə) xristian missionerlərinin ipək istehsalı sirrini Bizansda yaymaları, Suriyada ipək sənayesinin inkişafı iqtisadi və tarixi baxımdan əhəmiyyəti böyük olan hadisə idi (*bax*: monoqrafiyanın 1.3.3 bölməsi).

Faydalı qazıntılar, xüsusilə metal hasilatı da bu dövrdə xeyli geniş yayılmışdı və sonrakı əsrlərdə sənətkarlığın bu və ya girdə sahəsinin inkişafı, bölgələrin həmin sahələr üzrə ixtisaslaşması üçün əlverişli zəmin yaratmışdı. Dəmirin təsərrüfata fəal şəkildə nüfuzunu nəzərə alıb, V-VII əsrlərin əsas dəmir hasilatı mənbələrini qeyd etməyimiz vacibdir. Tasitin məlumatlarından fərqli olaraq, arxeoloji qazıntıların nəticələri göstərir ki, almanlar

* İpəyin V-VII əsrlərin beynəlxalq münasibətlərində, xüsusilə Bizans-Sasani münasibətlərində oynadığı rol haqqında daha ətraflı bax: monoqrafiyanın 1.3.3 bölməsinə.

dəmirdən geniş istifadə etmişlər (95, I, s.66). Hələ Roma imperiyası Elba boyundan dəmir idxal edirdi (73, s.4). Sonrakı dövrdə Avropanın ən iri dəmir filizi mədənlərinin mərkəzi Siciliya olur (119, s.353). Müharibələrin doğurmuş olduğu ehtiyac alman tayfalarının dəmir, qurğuşun və bürünc üçün Skandinaviya və İngiltərə sakinləri ilə mübadiləyə girməsinə təkan verir. Frank kralı I Daqobertin 628-ci il fərmanı ilə təsis olunan Sen-Deni yarmarkasında Şərqi mallarının üstünlük təşkil etməsinə baxmayaraq, yarmarkada satılan mis - Bretandan, qurğuşun və bürünc - İngiltərədən, dəmir - Elbaboyu bölgələrdən və Sandinaviyadan gətirilirdi.

Avrasiyanın ən iri mis və dəmir filizi mədənləri Şərqdə daha geniş yayılmışdı: bu, Fars, Kərman, Fərqanə, Əfqanıstan idi (119, s.352-353). Altay ərazisində aparılan arxeoloji qazıntılar VI-VII əsrlərin metallurjiyası haqqında ətraflı təsəvvür yaradır; yunan və Çin mənbələrinin də təsdiqlədiyi bu məlumatlardan görünür ki, Mərkəzi Asiyada dəmirin sənaye hasilatı birbaşa göytürklərlə bağlı olmuşdur. Dəmiri kütləvi şəkildə istifadəyə cəlb edən göytürklər metallurjiyanın inkişafı tarixində önəmli yer tuturlar (*bax*: 71, s.22, 28, 67).

Metalların qiyməti haqqında məlumatlarımız çox kasaddır və əsasən VII əsr üçündür. Həmin yüzillikdə Bizansda 25 funt mis 1 nomisma idi (61, s.206), yəni indiki vahidlərlə:

1 kq mis = təxminən 8 ABŞ dolları.

Qurğuşunun da qiyməti təxminən belə idi (61, s.207). VIII əsrin əvvəlləri üçün olan məlumata görə, 1 kintar dəmir $2 \frac{2}{3}$ dinara satılırdı (61, s.206), yəni

1 kq dəmir = təxminən 2 ABŞ dolları.

Fərqanədə hazırlanan dəmir silahlar çox məşhur idi (119, s.353). Afrikadan ixrac olunan dəmirdən Hindistanda yüksək keyfiyyətli məmulatlar hazırlanırdı (119, s.353).

Nəci b metallara gəlincə, artıq qeyd etmişdik ki, orta əsrlərin başlanğıcında Avropanın Asiya ilə ticarət balansının passiv olması üzündən, qızıl və gümüş böyük həcmdə (istər sikkə şəklində, istər məmulat halında) qərbdən şərqi axmışdı; bu metalların Avropa

üçün hasil olunduğu yataqlarda (Aralıq dənizi sahili bölgələrdə) məlum ehtiyatlar isə tükənmişdi. Nəcib metalların tükənməsi üzündən, Roma sikkələrinin əyari sürətlə aşağı düşmüşdü: Neronun dövründə (54-68-ci illər) gümüş sikkəyə qatılan liqaturun faizi 5-10 arası dəyişirdisə, Septimiy Severin zamanında (193-211-ci illər) bu rəqəm 50-60 %-ə çatır (73, s.11). Pul mübadiləsi kəsiləndən sonra, pul özü əmtəyə çevrilir. Qərbi Avropada gümüş və qızıl mədənlərinin istismarı yalnız X-XI əsrlərdə bərpa olur (82, s.116-117).

Şərqi Roma imperatorları böhranın qarşısını almaq üçün zərgərlik işini və qiymətli metal ixracını dövlət inhisarına salmışdılar (129, s.179). Lakin bu tədbirlər güclü təsirə malik olmurdu. VI əsrin səyyahı Kuzma İndikoplavin tarixçilər arasında çox məşhur olan «Seylon tarixçəsi»ndən də göründüyü kimi,* Bizansın qızılı Şərqə axmaqda davam edirdi. V.V.Bartoldun qeyd etdiyi kimi, «dünya ticarəti farsların əlində olsa da, bu ticarətin silahı İran deyil, Bizans qızılı idi» (54, s.217). Xilafətin pul islahatınadək, VI-VII əsrlərdə Bizansın nomisması yeganə beynəlxalq valyuta rolu oynamışdı.

Bu dövrdə Bizans üçün qızılın əsas xammal mənbəyi Afrika idi: Asuan ilə Ayzab arasındakı bölgə qızıl mədənləri ilə məşhur idi, ikinci yerdə isə Sudan dururdu (293, s.334; 278, s.288 və s.). Şərqi daha bir qızıl yatağı - Əfqanıstan mədənləri isə o dövrdə (hər halda XI əsrədək) hələ məlum deyildi (285, IX, s.116).

Məşhur gümüş mədənləri İran və Əfqanıstanda olub IX əsrədək intensive istismar edilmişdir (236, s.156; 278, s.269 və s.).

Zərgərlikdə istifadə olunan cəvahirat və qiymətli daşlar – ləl, yaqut, xrizolit, firuzə, əqiq və almaz idi. Ən yaxşı ləl - Oman ləli idi və o, Qulzum ləlindən daha yüksək qiymətləndirilirdi (7, s.11). Ən qiymətli daş yaqut hesab olunurdu (*Qur'ani-Kərim*, surə 55, ayə 58) və əsas növləri qırmızı (rubin), sarı (topaz), bənövşəyi

* Kuzma İndikoplavin məlumatına görə, Seylonda olarkən yunan və fars səfirləri Seylon hökmdarı qarşısında mübahisəyə girişərək kimin ölkəsinin daha güclü olduğunu sübut etməyə çalışmış, farsların gümüş sikkəsinə qarşı Bizansın qızıl sikkəsinə görə Seylon hökmdarı yunan diplomatını qalib elan etmişdi (*bax*: 119, c.376; 166, c.555-556).

(ametist) və yaşıl yaqut (zümrüd) idi. Çəkisi yarım misqala çatan «bəhrmani» (tünd sarımtıl-çəhrayı rəngli) yaqutun qiyməti erkən Xilafətdə 5 min dinara qiymətləndirilirdi (7, s.12; 44, s.36), bu isə müasir vahidlərlə 2,34 q yaqutun təx. 300 min ABŞ dollarından baha olması deməkdir! Yaqut əsasən Hindistandan və Seylondan ixrac olunurdu (7, s.15; 211, s.251). Xrizolitlərin ən yaxşısı tünd yaşıl rəngdə olub, yarım misqalı 8 min qızıl misqala bərabər idi (7, s.12) və əsasən Kiçik Asiyada hasil olunurdu (211, s.252). Əqiq daşının ən üstün olanı isə Yəmən əqiqi idi (7, s.13). Firuzə Nişapurda, Xorasanda və Kərmənda hasil olunurdu (211, s.255; 119, s.353-354). Fil sümüyü Şərqi Afrikadan gətirilirdi və ona böyük tələbat olduğundan, bir çox ölkələrə ixrac olunurdu (302, I, s.8).

Nəzərdən keçirdiyimiz xammal və onların əsas istehlak mərkəzlərinin qısa icmalı feodal təsərrüfatının bir hissəsi olan sənət istehsalı və əmtəə mübadiləsinin inkişaf zəminini açıqlayır.

1.2.3. V-VII əsrlərin sənətkarlıq və ticarət mərkəzləri

Orta əsr şəhərinin əsas funksiyaları – istehsal və mübadilə olduğu üçün, feodalizmin təşəkkülünün iqtisadi özəyində sənətkarlıq və ticarət mərkəzlərinin də xüsusi yeri var. Biz şəhərin əsas funksiyasının «izafi məhsulun toplanması və təqsimi» olduğunu artıq qeyd etmişdik (*bax*: monoqrafiyanın 1.2.1 bölməsi, s.48-50): istehsal və mübadilə həmin prosesin iki ayrı-ayrı, lakin qarşılıqlı asılılığı olan tərəfləri idi. Baxmayaraq ki, feodal şəhərlərinin təşəkkülü bəzi bölgələrdə (Qərbi Avropada, Yaponiyada) uzun çəkmişdir, amma beynəlxalq ticarətdə əhəmiyyətli rol oynayan iri mərkəzlərin arealı əsasən V-VII əsrlərdə müəyyən olunmuşdu. Xüsusilə bu, «Böyük İpək Yolu» və «Ətir Yolu»nun üstündə duran məntəqələrə və faydalı qazıntılarla zəngin bölgələrə aiddir.

V-VII əsrlərdə Asiyanın ümumi iqtisadi yüksəlişi fonunda şəhər həyatının canlanması, şübhəsiz, qədim dövrlə əlaqəsi olmayan, artıq feodal səciyyəsi alan əmtəə istehsalı və mübadiləsinin inkişafı ilə bağlı prosesin nəticəsi idi. Dəniz və karvan yollarının üzərində, sıx məskunlaşmış aqrar rayonlarda,

məbədlərin ətrafında yeni şəhər tipli məskənlərin meydana gəlməsi bu dövrdə sürətlənir; onların bir çoxu sənəkarlıq və ticarət mərkəzlərinə çevrilirdi. Şəhər istehsalı əsasən sarayın ehtiyaclarını ödəməyə və xarici ticarətə xidmət edirdi; ona görə də Asiya istehsalının böyük bir hissəsini zinət əşyaları və bahalı mallar təşkil edirdi. Bizansın qızıl, Sasanilərin gümüş pul sistemi beynəlxalq ticarətin hərəkətverici vasitələri idi. Xarici ticarət əlaqələrinin genişlənməsi onun bəzi yeni elementlərini – kredit işi, ticarət faktoriyaları, ticarət birlikləri kimi hadisələri doğururdu. Ticarət əlaqələri Avrasiyada məskunlaşmış xalqların mədəni və siyasi mübadiləsini də sürətləndirirdi.

«Böyük İpək Yolu»nun üstündə duran Çin şəhərlərinin əksəriyyəti (Çan-an, Lançyou, Tunqu-an, Dunxu-an) ipək istehsalı ilə məşğul idi. Bu dövrdə palıd ağacının yarpaqları ilə yemlənən sürfələrdən istifadə olunması (96, s.69) keyfiyyətli ipək toxunması işini sürətləndirir. Ən yaxşı ipək isə, Avropaya yalnız VIII əsrdə məlum olan və «*morus alba*» adlandırılan tut ağacının yarpaqları ilə yemlənən baramalardan alınır (174, II, s.87).

İpək sənayesinin inkişafı, ipəyin xarici bazarda geniş istehlakı «Böyük İpək Yolu»nun Çindən kənarında olan məntəqələri üçün də iqtisadi yüksəlişə şərait yaradırdı. İlk növbədə bu – Turfan (Astana), Qaşqar, Yarkənd, Mərv, Nişapur, Nisə, Rey, Həmədan şəhərləri idi. «Böyük İpək Yolu»nun dəniz yolları istiqamətində isə Quancjou, Syuangjou, Xançjou kimi Çin şəhərlərinin və Hind okeanı və İran körfəzinin Madura, Kalikut, Suratxa, Məsqət, Bəsrə kimi limanlarının iqtisadi inkişafı baş verirdi. Xam ipəyin böyük bir hissəsi isə, Sasani xarici siyasətinin nəticəsi olaraq (*bax*: monoqrafiyanın 1.3.3 bölməsi), bu imperiyanın şəhərlərində toplanırdı və hazır ipək məmulatları baha qiymətə satıldığı üçün, Rey, Həmədan, Ktesifon, Veh-Ərdəşir (Selevkiya) kimi ipəkçilik mərkəzlərinin beynəlxalq əhəmiyyət kəsb etməsinə təkan verirdi.

Bizansa məxsus vilayətlərdə ipək istehsalı haqqında ən erkən arxeoloji məlumat – Misirdə IV əsrə aid Antinoya qəbir abidəsində tapılmış ipək parça nümunələridir. Onların yerli istehsala məxsus olması üzərilərindəki yunan-ellinist üslublu

təsvirlərlə təsdiqlənir (131, s.190). Yuxarı Misirdə, Ponopolis şəhəri yaxınlığında VI əsrə aid Axmim qəbir abidəsində tapılmış qubti (kopt) üslublu parçalarda isə toxucunun adı – Zəkəriyyə, Yusif və digərləri həkk olunmuşdur (131, s.190-191). V əsrin əvvəllərinə doğru İsgəndəriyyədə, Konstantinopolda, Kizikdə və Karfagendə ginekeyalar – imperator emalatxanaları fəaliyyət göstərirdi.

Suriyanın sahilboyu şəhərlərinə xam ipək dəniz yolu ilə gətirilirdi (Hindistandan Adulisə, oradan Qırmızı dəniz limanlarına və karvan yolu ilə digər şəhərlərə). Artıq imperator Feodosinin (379-395-ci illər) kodeksində «*metaxa*», «*vestis serica vel subserica*», «*nema sericum*» anlayışlarına rast gəlinir. «*Metaxa*» - xam ipək, «*nema sericum*» - eşmə (açılmış sap), «*vestis serica*» və «*vel subserica*» - ipək parça növləri olub sonuncusu həm də qızılı sapla işlənirdi (131, s.191). İpəkçiliyin və ipəkəçmanın əsas mərkəzləri Beyrut, Tır, Sidon idi. 553-cü ildən etibarən isə Bizansın öz xammalına əsaslanan ipək sənayesi yaranır (71, s.48; 131, s.204-206).

Tarim çayı boyunca şəhərlərdə də qədim zamanlardan ipək parçalar toxunurdu və hətta onların bəzi növlərinin istehsalı (xüsusilə «ellinist motivli») müvafiq Çin növlərinə nisbətən daha qədim idi (131, s.206-207). Təsadüfi deyil ki, farslar soqdları təkcə ipək ticarətinin *vasitəçiləri* kimi yox, *istehsalçıları* kimi də qorxulu rəqib sayırdılar. Sasani dövlətində ipək istehsalı isə, görünür, II Şapurun dövründə (309-379-cu illər) başlayır (302, I, s.124).

Ümumilikdə, V-VII əsrlərdə ipəkəçmə işi daha çox Mərvdə və Təbərstanda, ipək toxuculuğu isə Xuzistanda cəmlənmişdi (119, s.368-369). Lakin Sasanilərin ipək istehsalı və ticarətini uzun müddət inhisarda saxlaması bu işin nəinki Bizansda inkişafına imkan vermirdi, həm də Sasani imperiyasının özündə və eləcə də Soqdana şəhərlərində onun texnoloji baxımdan yenilənməsinə mane olurdu. Bir tərəfdən, Sasanilərin nəzarəti altında olan bölgələrin əhalisinin alıcılıq qabiliyyəti aşağı olması səbəbindən, digər tərəfdən, Bizansı daim ipək «asılılığı»nda saxlamaq üçün,

Sasanilər Çindən çox az miqdarda ipək alırdılar və üzərinə yüksək qiymət qoyurdular; bu halda əmtəə dövriyyəsi aşağı düşürdü və Çinin, Göytürk xaqanlığının, Soqidiananın ümumi iqtisadi durumuna neqativ təsir göstərirdi. L.N.Qumilyov qeyd edir ki, «qadağalar və ticarətin sıxışdırılması Sasanilərə qarşı dünya tacirlərində nifrət yaratmışdı» (71, s.185, qeyd 40). 607-ci ildə Suy imperatorunun fərmanı ilə çinlilərin türklərlə birbaşa ticarətinin qadağan olunması isə Göytürk xaqanlığının cənub şəhərlərinin ticarət əhəmiyyətini aşağı salmışdı (71, s.165).

Karvan yollarındakı Sasani inhisarı ilə yanaşı, Tarim çökəkliyi bölgəsində qeyri-sabit hərbi-siyasi durum, Çindəki daxili çəkişmələr «Böyük İpək Yolu»nun bəzi illərdə yalnız dəniz istiqamətinin saxlanması ilə nəticələnirdi. Ədən, Səna, Taif, Ciddə, Məkkə, Yəsrib kimi şəhərlər «İpək Yolu»nun Hind okeanından Qırmızı dənizə yönələn istiqamətləri üzərində yerləşmələri sayəsində tranzit ticarətin mühüm məntələqələrindən idilər. Bu şəhərlərin iqtisadi yüksəlişində və beynəlxalq ticarət əhəmiyyəti kəsb etməsində «Ətir Yolu»nun fəaliyyəti də böyük rol oynayırdı.

Yəmən vasitəsilə Hind okeanı vilayətlərini Aralıq dənizi bölgəsi ilə əlaqələndirən «Ətir Yolu» çox gəlirli idi: hind ədviyyatı, fil sümüyü, boyaq maddələri, Yəmən buxuru, qətran bu yolla Bizansa daşınırdı. Ən yaxşı rayihələr Yəməndə və Hadramautda istehsal olunurdu (57, s.63). Ətir və rayihələrin hazırlanmasında istifadə olunan əsas xammal – aloye, səndəl ağacı, «dəm əl-əxvin» idi. Ən yaxşı aloye - Məndəl aloyesi* sayılırdı (7, s.13), çünki onun təsiri güclü olub ətri paltarda bir həftədən artıq qalırdı (286, s.423). Ən yaxşı müşk duru və ətirli Tibet müşkü idi: onu bəzi cütdırnaqlı məməli heyvanların (kabarqa, küz, qunduz) erkəklərinin vəzilərindən alırdılar (7, s.23, qeyd 36; 44, s.90). Müşkün əsas xassəsi ətriyyatı sabitləşdirməsi idi. Bitki mənşəli müşkü «dəm əl-əxvin»dən alırdılar. İbn Baytar

* Hindistandakı Məndəl vilayətinin (Qanq çayının aşağı axarında rayon – 298, IV, s.660) adı ilə bu aloye «əl-məndəli» adlanırdı.

yazır ki, bu, «yapışqan ifraz edən ağacdır» (276, s.72); bəziləri onun qətran, bəziləri isə səndəl ağacı olduğunu iddia edirlər (44, s.73; 272, s.317, qeyd 3). Suriya dilində bu ağac «*dema datenina*», yunan dilində *δρυμα τιτανων* kimi səslənir (44, s.37; s.424, qeyd 28).

«Ətir Yolu»nun nəhəng miqyaslı ticarət hadisəsi olduğunu onun ən mühüm məntəqələrindən olan Taif və Məkkənin iqtisadi durumu da sübut edir. Məsələn, ət-Təbərinin yazdığına görə, Məkkənin bir ticarət karvanı 2500 dəvədən ibarət idi (281, I, s.1271). Məkkəlilərin qışda təşkil etdikləri ticarət ekspedisiyası (rihlə) Yəmənə, yay ekspedisiyası isə şimala - Fələstinə, Suriyaya, İraqa, bəzən Misirə göndərilirdi (57, s.97). Belə ekspedisiyalarla daşınan malın ümumi dəyəri orta hesabla 50 min qızıl misqal olurdu (57, s.98; 96, s.124) (təx. 3,5 milyon ABŞ dollarına yaxın!)*. Məkkəlilərin ticarətdən və müxtəlif sələmçilik əməliyyatlarından (İslama qədər) götürdükləri gəlir isə 50-400 % arasında olurdu! Taif isə Məkkə ilə və həmçinin, «Ətir Yolu» ilə sıx bağlı mərkəz olduğundan, bəzən onların ikisini «*Məkkəni*» (İki Məkkə) adlandırırdılar (57, s.100).

Məlumdur ki, tarixdə xarici amil, daxili amilə nisbətən daha tez təsir edir; ticarətin tarixində də belə olmuşdur. Erkən orta əsrlərin artıq başlanğıcında Şərq şəhərlərinin sənətkarlıq və ticarət mərkəzləri kimi sürətli inkişafında, şübhəsiz, «Böyük İpək Yolu»nun və «Ətir Yolu»nun nəhəng rolu olmuşdur. Avropa şəhərləri Levant bazarlarına çıxana qədər, beynəlxalq ticarətdə, demək olar ki, fəaliyyət göstərmirdi. Ona görə də Avropada natural təsərrüfatdan əmtəə təsərrüfatına keçid xeyli gec getmişdir; şəhər həyatının canlanması isə xarici aləmlə, dəqiq desək, Şərqlə birbaşa əlaqəsi olan İtaliyada baş vermişdir.

Demək olmaz ki, V-VII əsrlərdə Qərbi Avropada heç bir mübadilə və istehsal yox idi; lakin bu iki hadisə beynəlxalq səciyyə almamışdı. Buna baxmayaraq, Avropa natural təsərrüfatı yaşayıb, istər-istəməz, xarici təsirin köməyiylə və ya onsuz, əmtəə

* 1 q misqal=4,235 q (İraq), =4,68 q (Misir), =4,427 q (Suriya) (*bax*:175, c.12-14).

təsərrüfatına doğru gedirdi. Avropa şəhərlərinin feodal xarakteri alması XI-XII əsrlərə aid edilir; amma bir faktı da qeyd edək ki, Şərqi Roma imperiyasının Konstantinopol, Fessalonika, Nikeya, Efes və Trapezund kimi şəhərləri (*Bizans - şəhərlər ölkəsi olaraq qalırdı*), Balkanlarla əlaqədə olan İtaliya şəhərləri (Venesiya, Ravenna, Amalfi) həm sarayın və əyanların tələbatı, ordu və donanmanın silah və sursat sifarişi, həm də Şərq ölkələrinin bəzi mallara olan ehtiyacı (duz, mum, bal, mahud, qul) səbəbindən, bu dövrün beynəlxalq mübadiləsində iştirak edirdi. Mübadilədə əsasən yunan, yəhudi, erməni tacirləri vasitəçi idilər. Asiyadan olan bu tacirlərin Marseldə, Narbonnada, Bordoda, Turda, Orleanda və Parisdə (yəni, əsasən sahilboyu şəhərlərdə) icmaları mövcud idi (73, s.19-21). Hələ Roma imperiyasının süqutundan əvvəl onun qərb əyalətlərində peyda olan yəhudilər Avropanın sonrakı qarışıqlıq dövründə mübadilə sahəsində böyük rol oynamağa başlayır: çünki ümumi kaosda məhz onlar aralarında həmrəyliyi qoruyub saxlaya bilmişdilər. Böyük kapitalı və nəhəng işçi enerjisi olan yəhudilər Avropa üçün zəngin Asiyada yeganə nümayəndə idilər; bəzi tarixçilər hesab edir ki, məhz yəhudilərin sayəsində Avropanın xarici ticarəti bu dövrdə tam qapanmaqdan qurtulur (73, s.21).

V-VII əsrlərdə Avropada hətta daimi bazarlar da qalmışdı: 628-ci ildə Merovey kralı I Daqobert Paris yaxınlığında Sen-Deni monastırına hər il bir ay müddətində davam edəcək yarmarka təşkil etmək və ondan gəlir götürmək hüququ vermişdi (*bax: 73, s.21-26*). Mənbələrin məlumatına görə, Şərq ölkələrindən bu yarmarkaya ədviyyat, ipək, daş-qaş gətirildi. Sen-Deni yarmarkasında yerli mallar da satılırdı: Cənubi Fransadan şərab və zeytun yağı, Bretandan mis və mum, Neystriyadan kətan və marena, İspaniyadan (hələ müsəlman hakimiyyətinə keçməmişdi) və İngiltərədən metal, Şimal dənizi sahillərindən xəz və mahud gətirilirdi (*bax: 73, s.22*). Orta əsr salnaməçisinin bu məlumatları, şübhəsiz, şişirdilmişdir və belə təsəvvür yarada bilər ki, VII əsrin əvvəllərində Avropa ticarəti çiçəklənmə dövrünə daxil olmuşdu. Sonrakı hadisələr təəssüf ki, bunun tam əksini göstərir: Daqobertin

ölümündən sonra Sen-Deni yarmarkası tamamilə yararsız vəziyyətə düşür və xarici ticarət kəskin şəkildə ixtisar olur (73, s.23). Bu fakt göstərir ki, frank kralının tədbirləri icbari olmuş və Avropanın daxili imkanları ilə deyil, süni fəaliyyətlə yaradılmışdı. İtalyan emporiyalarına gəlincə, onların erkən orta ticarətində iştirakı Şərqi ölkələrinə yaxınlıq dərəcəsi ilə müəyyən olunurdu; hətta onların da əsl yüksəlişi yalnız X-XI əsrlərdə baş verir.

Bölmənin əvvəlində qeyd olunduğu kimi, orta əsr şəhərlərinin sənətkarlıq mərkəzləri kimi təşəkkülündə coğrafi amil, dəqiq desək, yaşayış məskəninin bu və ya digər faydalı qazıntı mənbəyinə yaxınlığı da əhəmiyyətli idi. Həm də bu, həmin şəhərlərin yalnız xammal ixrac edən məntəqə deyil, xammaldan yararlanıb yerli istehsalı inkişaf etdirən sənətkarlıq mərkəzlərinə çevrilməsi üçün vacib idi. Ticarət isə, öz növbəsində, sənətkarlığın keyfiyyətə və kəmiyyətə inkişafına təkan verirdi. Həqiqətən, Avrasiyanın bir çox sənaye mərkəzinin inkişafında bu amili indi də görmək olar. Danışdığımız erkən dövr üçün isə həmin mərkəzlərin ümumi konturları cızılırdı, sonrakı sənaye ixtisaslaşması üçün özül qoyulurdu. V-VIII əsrlərdə ixtisaslaşmaya meylli sənaye sahələri içərisində metallurgiyanı inamla qeyd etmək olar, bu da müharibə amilinin erkən orta əsr cəmiyyətində oynadığı danılmaz rolu və aqrar sahənin inkişafının əmək alətlərindən böyük asılılığı ilə bağlı idi.

Əvvəlki bölmədə Avrasiyanın xammal mənbələrinin icmalında biz əsas filiz mədənlərinin coğrafiyasına nəzər yetirdik (*bax*: monoqrafiya, s.56-57). Bu mədənlərə yaxın yaşayış məskənlərinin müəyyən bir hissəsinin silahsızlıq mərkəzləri kimi yüksəlişi qaçılmaz idi. Mərkəzi Asiyada ən yaxşı silahsızlar türklər sayılırdı. Altayın zəngin dəmir filizi mədənlərini istismar edən göytürklər dəmiri birbaşa filizdən alırdılar: dəmirin öz oksidinin karbon oksidi ilə kimyəvi birləşməsi yolu ilə bərpa edilməsi məsaməli metal kütləsini əmələ gətirirdi; belə dəmir domna üsulu ilə alınan dəmirdən daha yüksək keyfiyyətli sayılır (71, s.66; *həmçinin bax*: 103, s.515). Yüksək keyfiyyətli dəmirdən göytürk sənətkarları təkdilli bıçaq, kərki-balta, üzəngi, dəhnə (yüyan

ağızlığı), qılınc, ox ucluğu, həmçinin asılqanlı və ayaqlı qazanlar düzəldirdilər (71, s.66; 103, s.516-522). Bu məmulatların əsas istehlakçısı - çinlilər idi (59, I, s.228).

Avropanın mədəni sənayesi V-VIII əsrlərdə əsasən İngiltərənin qurğuşun (Kornuel və Devonşir mədənləri), Reyn və Elbaboyu bölgələrin dəmir, Bretanın mis ehtiyatlarına bağlı idi və Asiyada olduğu kimi, əsasən silah hazırlanmasına yönəlmişdi. Metal məmulatlar bu dövrdə xarici ticarət üçün nəzərdə tutulmasa da, sonrakı yüzilliklərdə - beynəlxalq ticarətin genişlənməsi şəraitində Avropa ixracatının mühüm maddələrinə çevrilməsi üçün istehsal ənənələri qoyulurdu.

Erkən orta əsrlərdə Avropada natural təsərrüfatın hökmranlığı və istehsalın çox aşağı səviyyəsi şəraitində beynəlxalq ticarət üçün nisbətən perspektivli ola biləcək sahə – yun istehsalı sayıla bilər. Belə ki, əhalinin sayı artdıqca, əkinə yararlı sahələrə ehtiyac yaranırdı və bu üzdən, Avropada otlaqlar kəskin şəkildə azalmağa başlayırdı; qidalanmaq istə geyim haqqında qayğıları ikinci plana keçirmişdi. Avropa kəndlisinin özü üçün yun paltar hazırlamaq imkanı indi məhdudlaşdığından, onu yalnız bazardan almağa məcbur idi. A.K.Civileqov bu amilin Avropa yun sənayesinin inkişafında həlledici rol oynadığını vurğulayır (73, s.25). Hələ Roma hakimiyyəti dövründə keltlər imperiyanın yun ehtiyaclarını ödəyirdilər; III-IV əsrlərdə bu sənət franklara və frizlərə keçir və V-VI əsrlərdə hətta ixracata da cəlb olunur. Doğrudur, Niderlandın, İngiltərənin və İspaniyanın nəhəng ixracatlı yun istehsalı mərkəzləri haqqında danışmaq bu dövr üçün çox tezdir. Amma flamandların və frizlərin yun istehsalı işini (o cümlədən yunun boyanmasını) ustalıqla inkişaf etdirməsi bu dövrdən başlayır. Sonralar – XIII-XIV əsrlərdə bu istehsala əsaslanaraq Niderland torpaqlarını Fransanın daxili rayonları, Burqundiya, Orta və Cənubi Almaniya ilə əlaqələndirən Şelda, Maas, Reyn çayları boyunca iki beynəlxalq ticarət bölgəsi və «kəşişmələr»i yaranır.

Təsərrüfatı yenidən qurulmağa başlayan V-VII əsr cəmiyyətinin tələbat və zövq dərəcəsi hələ xeyli aşağı olduğundan, sənətkarlıq

sahələri də kasad idi. Təmtəraqlı və zövqlü həyatı bilən Şərqi özündə də bu sahələr genişlənmə bilmirdi, çünki əhalinin alıcılıq qabiliyyəti hələ yüksək deyildi. Amma müvəqqəti səciyyə daşıyan bu hal beynəlxalq ticarətin əsas maddələri - əmtə bazarı və ticarət yolları uğrunda mübarizəni səngitmirdi. İqtisadi və bununla əlaqədar həm də siyasi əhəmiyyət kəsb edən karvan və dəniz yolları uğrunda erkən orta əsrlərin ən iri imperiyaları – Bizans və Sasanilər qəddar mübarizəyə qoşularaq «Günəş altında daha çox yer» qazanmağa çalışırdılar. Bu yolların üstündə yerləşən sənətkarlıq və ticarət mərkəzləri bəzən bu mübarizədən uduzsa da, yeni istehsal sahələrinin yaranmasına həmin hadisələr mane ola bilməzdi.

1.3. V-VII əsrlərin beynəlxalq ticarət yolları

1.3.1. Karvan yolları

Danışdığımız dövrdə Avrasiya, bütün yaşadığı təlatümlərə rəğmən sıx karvan və dəniz yolları ilə örtülmüş olaraq qalırdı. Mühüm cəhət ondan ibarət idi ki, bu yolların həm quru, həm dəniz istiqamətləri bir-birilə çulğışırdı: istənilən iri karvan magistralı okeana çıxan yollara qovuşurdu.

V-VII əsrlərdə fəaliyyət göstərən beynəlxalq əhəmiyyətli karvan yollarını şərti olaraq dörd qrupa ayırmaq olar:

- 1) Mərkəzi Asiyanı Şərqi və Cənubi Asiya ilə əlaqələndirən karvan yolları;
- 2) Mərkəzi Asiyanın Cənub-Qərbi Asiya ilə ticarət yolları;
- 3) Birinci iki yolu əlaqələndirən magistrallar;
- 4) Orta və Cənubi Avropanı Asiya ilə bağlayan yollar.

Birinci qrup karvan yollarında əsas rolunu Çin, Hind-Çin yarımadası ölkələri və Hindistan şəhərləri oynayırdı ki, bu həmin şəhərlərin həm sənətkarlıq mərkəzləri kimi təşəkkülü, həm də Sakit okean və Hind okeanı dənizlərinə coğrafi yaxınlığı ilə bağlı idi. Hələ eramızın II əsrindən başlayaraq Çinin Loyan şəhəri

Koqurö (Koreya) ölkəsinə, Hind-Çin yarımadasına, onun vasitəsilə Hindistana gedən yolların başlanğıc məntəqəsinə çevrilir. *Yançyou – Kayfin – Loyan* şimal-şərq istiqamətində *Lolan (Pxenyan) – Lyaodun – Yan (Pekin) – Tayyuan* xətti ilə davam edirdi (196, s.2-3); bu xətt Tayyuyandan yenidən cənuba istiqamət götürərək Çan-ana gəlirdi. Çan-andan Çinin daxili yolları (*Çan-an – Xançyun – Çendu – İçjou*) ikiyə haçalanırdı: birincisi *Fanyuy – Tszyaocji* xətti idi ki, o, Çinin daxili bölgələrini əlaqələndirirdi, digər xətt isə İçjoudan Birmanın Prome şəhərinə yönəlmişdi. *Prome – Pequ* yolu ilə Çin tacirləri Benqal körfəzi sahili şəhərlərinə çıxış əldə edirdilər ki, bu, Mərkəzi Asiyanın Cənubi Asiya ilə nəhəng ticarət yolları sistemini yaradırdı. Nəzərdən keçirdiyimiz magistral Pequnun vasitəsilə *Tamralipti – Çampa – Pataliputra (Patra) – Benares – Madxura (Madra) – İndraprastxa (Dehli) – Txanesar – Taksila – Puruşapura (Peşavar) – Kabil* xəttinə qatılaraq (196, s.3) Orta Asiyaya istiqamət götürürdü. Doğrudur, bu yol məsafəcə «Böyük İpək Yolu»ndan uzun və ağır idi, amma fil sümüyü, səndəl ağacı, ədviyyat, şəkər və pambıq parçaların satışı ilə məşğul olan Hindistan şəhərlərilə ticarət böyük gəlir gətirdiyindən, tacirləri çox cəlb edirdi. Üstəlik, Hindistanın Malayya ilə sıx əlaqələri var idi: Malayya isə Hind okeanından Sakit okeana və əks istiqamətdə gedən dəniz yollarının qoğşağı olub Cənub-Şərqi Asiyanın qitə hissəsi ilə adaları arasında vasitəçi funksiyanı yerinə yetirirdi.

Cənub-Qərbi Asiyanın daxili rayonlarını Mərkəzi Asiya ilə əlaqələndirən yollar böyük bir məkanı əhatə etdiyindən, onları müstəqil, ikinci qrupda birləşdirməyi zəruri bildik. V-VII əsrlərin ən iri iki dövlətinin – Sasani şahlığının və Şərqi Roma imperiyasının (*oxu: şərq əyalətlərinin*) şəhərləri arasındakı yolları əhatə edən bu qrup çoxşaxəli olub İran körfəzi, Ərəbistan dənizi və Qırmızı dəniz ticarəti ilə əlaqələndirdi. Mərvdən başlayan bu karvan yolu şimala, qərbə və cənuba haçalanırdı (şərq istiqaməti üçüncü qrupda xarakterizə olunacaq). Şimala yönələn yollar aşağıdakı xətt üzrə gedirdi: *Mərv – Tahiriyyə – Dərgan – Xəzərasp – Xivə – Ürgənc*, buradan isə Xəzər dənizinin cənub-

şərq sahili boyunca *Dehistan – Curcan – Amul* xətti Rey şəhərində yekunlaşırdı (196, s.69-70). Mərvdən qərbə yönələn *Tus – Nişapur* yolu da Reyə gəlirdi və Reydən ticarət yolları dörd yerə ayrılırdı:

1) *Rey – Ərdəbil – Partav (Bərdə)*;

2) *Rey – Qazaka (Cənzə) – Dvin*;

3) *Rey – Həmədan – Ktesifon – Veh-Ərdəşir (Selevkiya) – Kufə – Nəcəf – Xirə – Qadisıyyə – Yəsrib – Məkkə – Ciddə* və ya ...– *Məkkə – Taif – Səna – Moka* və ya ...– *Səna – Ədən*. Bu yolun böyük əhəmiyyəti onda idi ki, Ktesifondan həm Ərəbistanın nəzərdən keçirdiyimiz daxili bölgələrinə, həm də *Ktesifon – Şiraz – Hörmüz* xətti ilə İran körfəzi limanlarına çıxmaq olardı;

4) *Rey – İsfahan – İstəxr – Şiraz – Dərabçird – Hörmüz* yolu da İran körfəzi limanları ilə əlaqələnirdi.

Nəhayət, Mərvdən cənuba Xorasanın, Kuhistanın və Kərmanın şəhərlərini ehtiva edən yollar ayrılırdı ki, onlar da əsasən aşağıdakı kimi idi: *Mərv – Herat – Zərənc – Kərman – Dərabçird – Hörmüz* və ya birbaşa *Mərv – Kərman – Hörmüz* (196, s.69).

Bu iki mühüm karvan sistemini (Qərbi və Şərqi Asiya magistrallarını) əlaqələndirən yolları isə, üçüncü qrupda birləşdirmək məqsədəuyğundur; əslində bu qrupu şərti olaraq «Böyük İpək Yolu» adlandırmaq da olar: e.ə. III əsrdən başlayaraq fəaliyyət göstərən «Böyük İpək Yolu» həqiqətən, Asiyanın ən ucqar nöqtələrini onun daxili vilayətləri də daxil olmaqla böyük bir ticarət sisteminə qatmışdı və tarixi əhəmiyyətli hadisə idi.

Bütün ənənələrə baxmayaraq «Böyük İpək Yolu»nu mühafizəkar saymaq olmaz; yarandığı yüzilliklərdən orta əsrlərin sonunadək onun istiqamətləri və vasitəçiləri xeyli dəyişkən olmuş, hətta bir neçə yüzillik ərzində o, ya tamamilə karvan, ya da dəniz istiqamətində fəaliyyət göstərmişdir. Məsələn, e.ə. III-II əsrlərdən eramızın III əsrinin ortalarınaadək «Böyük İpək Yolu»nun Çin bölməsi təxminən aşağıdakı kimi idi: *Laulan – Xotan – Qaşqar* (174, I, s.260). Lakin Xan imperiyasının süqutu (220-ci il), «Üçşahlıq»ın başlanması (220-280-ci illər), hunların və tarqutların

artan hücumları təxminən 250-ci ildən başlayaraq Laulan marşrutunun dayanmasına və Turfan marşrutunun fəallaşmasına gətirib çıxarmışdı.

IV əsrdən etibarən «Böyük İpək Yolu»nun çinlilər üçün başlanğıc məntəqəsi Çan-an (Sian) olur. Çan-andan qərbə yönələn yol Xuanxe çayının orta axarını bölərək Nan-Şan dağ silsiləsinin şimal yamaqları ilə An-siyə gəlirdi və An-sidə haçalanırdı: birinci yol Tyan-Şan dağları ilə qərbə yönəlib İli çayı vadisinin istiqamətində davam edirdi və Balxaş gölü ətrafı düzənliklərə çıxırdı. Çinlilər bu yolu «Tyan-Şan bey-lu» (*Şimali Tyan-Şan yolu*) adlandırırdılar (115, s.11).

İkinci yol Tarim vadisi ilə Tyan-Şanın cənubundan keçirdi və Qaşqar-Dəryaya çıxırdı. Karvanlar bu çayın axarı ilə yuxarı qalxırdı və sonra Fərqanə vadisinə istiqamət götürürdü. Çinlilər bu yolu «Tyan-Şan nan-lu» (*Cənubi Tyan-Şan yolu*) adlandırırdılar (115, s.12). Bu yolun əsas məntəqələrinin ardıcılığı belə idi: *Çan-an – Lancjou – Dunxuan – Hami – Turfan (Astana) – Kuça – Qaşqar* və ya birbaşa *Çan-an – Dunxuan – Xotan – Yarkənd – Qaşqar*.

Qaşqardan bir neçə istiqamətdə Mərvə gəlmək olurdu, lakin «Böyük İpək Yolu»nun bu xətt üzrə ən məşhur davamı belə idi: *Qaşqar – Üzgən – Axsıkat – Xocənd – Bəncikənd – Səmərqənd – Buxara – Amul – Mərv*. Mərvdən Xorasanın Tus və Nişapur şəhərlərinə keçən yol *Rey – Həmədan – Ktesifon – Veh-Ərdəşir* xətti ilə başa çatırdı. İpək və Şərqi digər nəfis malları Sasani imperiyasından keçərək Nisibinə gətirilirdi. Beləliklə, Çan-andan Nisibinədək gəlib çıxan «Böyük İpək Yolu» təxminən 230 gün davam edirdi (74, s.542; *həmçinin bax*: 71, s.42).

Asiyanın əksər bölgələrini əhatə edən daha bir nəhəng ticarət sistemi – «Ətir Yolu» idi. Hind okeanı vilayətlərlə dəniz əlaqələri saxlayan Ədən bu yolun başlanğıc məntəqəsi rolunu oynayırdı (131, s.186). «Ətir Yolu» aşağıdakı xətt üzrə hərəkət edirdi: *Ədən – Mokka – Səna* və ya birbaşa *Ədən – Səna – Taif – Məkkə – Yəsrrib*. Bu sonuncudan «Ətir Yolu» bir neçə yerə haçalanırdı:

1) *Yəsrib – Petra – Ğəzza*, oradan dəniz yolu ilə *İsgəndəriyyəyə* və *Konstantinopola*;

2) *Yəsrib – Petra – Dəməşq – Antioxiya*, oradan dəniz yolu ilə *Konstantinopa*, ya da karvan yollarının davamı olaraq ... – *Meletina – Sevastiya – Amis*;

3) *Yəsrib – Qadisiyyə – Xirə – Nəcəf – Kufə – Veh-Ərdəşir (Selevkiya) – Ktesifon* (196, s.69).

«Ətir Yolu»unun əhəmiyyəti, miqyası və gəlirliliyi, əvvəlki bölmələrdən nəzərdən keçirdiyimiz faktlardan da göründüyü kimi (monoqrafiya, s.43), danılmaz idi. Digər tərəfdən, Cənubi Ərəbistan ticarətini şərtləndirən əsas amil də elə «Ətir Yolu»u olmuşdur.

«Böyük İpək Yolu» və «Ətir Yolu» ilə yanaşı, Asiyanın şərq və qərb ucqarlarını birləşdirən digər ticarət yolları da fəaliyyətdə idi. V-VII əsrlərdə *Tamralipti – Çampa – Pataliputra (Patra) – Benares – Matra – İndraprastxa (Dehli) – Txanesar – Taksila – Puruşapura (Peşavar) – Kabil xətti Pəncvey – Zərənc – Kərman – Dərabcird – Şiraz – Şapur – Ərrəcan – Ktesifon* yolu və ya *Herat – Nişapur – Rey – Həmədan – Ktesifon* yolu ilə birləşirdi (196, s.69-70). Bu çox məşhur magistral idi.

Eramızın I-II əsrlərində Aralıq dənizinin Roma imperiyasının daxili gölünə çevrilməsi beynəlxalq ticarət üçün iri əhəmiyyətli hadisə olmuşdu: Romanın əyalətlərinə çevrilən ayrı-ayrı dövlətlər arasında sərhədlərin silinməsi, pul sisteminin vahidləşməsi, müharibələrə və dəniz hücumlarına son qoyulması iqtisadi və mədəni əlaqələri asanlaşdırmışdı. Güclü ellinist ənənələri və böyük iqtisadi imkanları, Asiyanın ən ucqar şərq əraziləri ilə daim ticarət əlaqələri olan bu bölgə Roma üçün, dəqiq desək, Qərbi Avropa üçün nəhəng qənimət idi. İndi Britaniyadan tutmuş Suriyayadək, Reynboyu torpaqlardan Mavritaniyayadək iri məkanda ticarət üçün geniş imkanlar açılırdı. Qərbi Avropanın Avqusta Trever, Karnunt, Avqusta Emerita, Sezareya Avqusta kimi şəhərlərinin yüksəlişi məhz bu transkontinental yollar hesabına baş vermişdi (92, s.243-244). Eyni zamanda Aralıq

dənizinin şərq sahillərinin əvvəllər beynəlxalq əhəmiyyət daşımayan bəzi kiçik şəhərlərinin (Palmira, Petra və başqaları) çiçəklənməsi də II əsrə təsadüf edir (92, s. 245). Avropanı Asiya ilə bağlayan yolların kifayət qədər mükəmməl sistemi meydana çıxmışdı.

Lakin orta əsrlərin başlanğıcında Qərbi Avropanın yaşamış olduğu böhran, konkret ticarət əlaqələri üçün – natural təsərrüfatın bərqərar olması, şəhər həyatının durğunluğu, vahid pul sisteminin dağılması kimi amillər qitənin ticarət yollarının fəaliyyətinə də neqativ təsir göstərməyə bilməzdi. Bu yolların bir çoxu V-VI əsrlərdə duran sənətkarlıq və ticarət məntəqələri də tənəzzül keçirirdi. 476-cı ildən VII əsrin ortalarınaq olan dövrdə Qərbi Avropanın əsas dövlət qurumları barbar krallıqları idi: Pireneydə Vestgot krallığı, Qalliyada burqund və frank krallıqları, İtaliyada Odoakrın dövləti (daha sonra Ostgot krallığı). Bu dövlətlərin tərkibinə keçən Korduba (Kordova), Tuluza, Narbonna, Mediolan (Milan), Akvileya, Ravenna, Roma, Neapol kimi antik şəhərlər saxlansa da, aralarındakı yollar yararsız vəziyyətə düşmüşdü. Bu səbəbdən,

Qades (Kadis) – Korduba – Burdiqala – Lütəsiya – Vezantion – Luqdun – Massiliya;

Qades (Kadis) – Burdiqala – Tuluza – Narbonna;

Qades (Kadis) – Vezantion – Mediolan – Ravenna – Roma – Neapol – Tarent;

Qades (Kadis) – Mediolan – Avqusta Vindelik – Vindob – Akvileya; Qades (Kadis) – Vindobona – Sirmiy – Toma – Tira – Olviya kimi imperiyadaxili ticarət yollarının fəaliyyəti dayanmışdı.

Şərqi Roma imperiyasının Konstantinopol, Nikeya, Smirna, Efes, İkoniy, Tars, Sinopa, Amis, Trapezund, Fasis, Arxeopol, Sevastopol, Feodosiopol kimi şəhərləri aşağıdakı ticarət arteriyaları ilə Asiyanın ticarət mərkəzlərinə bağlanırdı:

«Ətir Yolu» ilə bağlı olan (Yəsrib – Petra): *Petra – Dəməşq – Hələb - Edessa – Amid – Melitina – Sevastiya – Amis* (196, s.69).

«İpək Yolu» ilə bağlı olan (Nisibin – Edessa): *Edessa – Zevqma – Tars* və ya *Antioxiya – Tars – İkoniy – Nikeya – Nikomediya – Konstantinopol* (196, s.69).

Cənubi Qafqazın vasitəsilə İrana və Orta Asiyaya bağlı olan: *Qazaka (Cənzə) – Dəbil, Partav (Bərdə) – Dəbil, Partav – Tiflis;*

Dəbil – Feodosipol – Trapezund, Dəbil – Valarşapat – Arxeopol – Sevastopol;

Dəbil – Xalxal – Tiflis – Mtsxeta – Arxeopol – Sevastopol və *Tiflis – Mtsxeta – Fasis* (196, s.69-70).

Şərqi Roma imperiyasını Asiyanın karvan ticarəti ilə bağlayan bu yollar həm də nəhəng su ticarətinə – Qara dəniz, Xəzər dənizi, Aralıq dənizi, Qırmızı dəniz, İran körfəzi və Hind okeanı ticarətə də çıxış idi ki, onların xarakteristikasına növbəti bölmədə baxılır.

1.3.2. Dəniz ticarəti

Dəniz ticarəti qədim tarixə sahib olduğu qədər, onunla sıx bağlı olan naviqasiya da zəngin ənənələrə malik sahələrdəndir. Maraqlıdır ki, naviqasiyanın özünün inkişafı ticarətə dayanır. İndi heç kəs dəqiqliklə deyə bilməz ki, insan ilk dəfə nə vaxt və harada suya düşən ağac kötüyündən istifadə etməklə çay keçməyə cəhd göstərmiş. Qədim insanların ən qısa məsafələrə hansı çətinliklərlə və təhlükələrlə üzməsini də təsəvvür etmək asan deyil. Lakin məhz bu cəhdlərin sayəsində karavellalar, freqatlar, kliperlər, qaleonlar meydana gəlmiş, dünya dəniz ticarəti inkişaf etmişdir.

Tarixə məlum olan ilk gəmi Misir fironu Xeopsa məxsus gəmidir (e.ə. III minillik) (83, s.62); «firon gəmisini»nin nə məqsədlə (ziyarət üçün, daşınma üçün, yoxsa Nil çayında mərasim keçirilməsi üçün?) məlum deyil. Aşkar olunmuş Misir ticarət gəmilərinin isə Afrikanın bütün sahilboyu ərazilərində – Qırmızı dənizdən tutmuş, Hind okeanı, Atlantik okeanı və Aralıq dənizindək üzməsi məlumdur (83, s.61). E. ə. I minillikdə isə dənizçilikdə finikiyalılar irəli çıxmışdır ki, onlar qədim dünya xalqları üçün bu sahədə «müəllim» olmuşlar. Finikiyalıların

gəmiləri Afrika sahillərindən tutmuş Cəbəllüttariqə, Kanar adalarına, hətta İngiltərəyədək üzmüşlər (115, s.23-24); finikiyalıların əsasını qoyduğu Karfagen isə Aralıq dənizində uzun müddət hegemon şəhər olmuşdur.

Aralıq dənizində gəmiçiliyin sonrakı inkişafı romalılarla bağlıdırsa, Egey və Qara dənizlərdə bu rol yunanlara məxsus olmuşdur. Yunan triyerası və bireması, Romanın trireması həm hərbi, həm ticarət məqsədi daşıyırdı. Romanın Misirdə erkən hakimiyyəti dövründə İsgəndəriyyəli Hippal (yunan mənşəli) qərb mussonundan istifadə etməklə Qırmızı dənizdən Qərbi Hindistan sahillərindəki açıq okeanla üzüb gələ bilmişdi (139, s.279; 130, s.68). Bu səyahət Cənubi Ərəbistan limanları vasitəsilə olan yoldan daha qısa və daha təhlükəsiz idi. Məhz bu hadisə Hind okeanında Roma və yunan ticarətini 6 dəfə artırmışdı – illik 20 gəmidən 120-dək! (158, XVIII, I, 13; II, V, 12; 130, s.68).

Naviqasiyanın və dəniz ticarətinin inkişafında antik dünyanın dəhə bir xidməti *vahid dünya okeanı* nəzəriyyəsinin yaranması ilə bağlıdır. Hələ e.ə. III əsrdə Eratosfen bu ideyanı irəli sürmüş (115, s.44), Posidiniy (e.ə. II əsrin sonu - I əsrin əvvəlləri) və Strabon (e.ə. 60-20-ci illəri) inkişaf etdirmişdir. Belə bir böyük uğur (həm elmi-nəzəri, həm praktik baxımdan) tezliklə Ptolemeyin nəzəriyyəsi sayəsində əhəmiyyətini itirir: vahid dünya okeanının mövcudluğunu qətiyyətlə inkar edən Ptolemey orta əsrlərin uzun bir dövrü üçün – Böyük Coğrafi kəşflərdəki ən nüfuzlu coğrafiyaçı kimi qalır.

Su nəqliyyatına gəlinə, Roma imperiyası dövründən başlayaraq ticarət gəmilərinin korpusu və yelkənləri elə qurulurdu ki, onlar küləyin istiqamətində üzə bilsinlər; bu gəmilərin arxa tərəfi dalğanı tuta bilirdi, amma burnu dalğanın əksi istiqaməndə üzməyə imkan vermirdi. Yeganə iri yelkən isə külək istiqamətində üzmək üçün yaxşı idi, amma yan və üzbəüz dalğada üzməyə yararlı deyildi (266, s.474-477; *həmçinin bax*: 215, s.6; 146, fəsil 5). Bu səbəbdən, ticarət gəmilərinin təbiətdən asılılığı böyük idi.

Bununla yanaşı, dünya ticarəti tarixində bəzi vaxtlarda dəniz əlaqələrinin əvəzəlməzliyi şübhəsizdir. Məsələn, eramızın II

əsrində Çindəki mürəkkəb daxili vəziyyətlə əlaqədar *ipək bir əsrdən çox yalnız dəniz yolu ilə daşınmışdır* (174, II, s.76).^{*} Üstəlik, dəniz ticarətinin özünəməxsus üstünlükləri də tacirləri cəlb edirdi. Belə ki, dəniz yolları uzaq məsafəni qəst etmə və yükdaşıma baxımdan daha sərfəli idi. Məsələn, Kəşmirdən Minnaharaya (Mənsurəyə) karvan yolu ilə 70 günlük yolu Hind çayı ilə 47 günə üzüb getmək olurdu (119, s. 385, qeyd 3).

Bu cür üstünlüklərin «hesabı» da böyük idi, çünki dəniz quldurluğu dənizçiliyin ən azı özü qədər qədim tarixə malikdir. Tarixdən məlumdur ki, sahilboyu yaşayan bir çox qəbilələr dəniz quldurluğu ilə məşğul olmuşlar (122, s.7). Müxtəlif dövrlərdə bir çox hərbi-siyasi hadisələr dənizlərdə özbaşınalığın azalmasına və ya inkişafına səbəb olmuşdur. Məsələn, uzun müddət dəniz yollarında sabitliyin təminatçısı olan Karfaqenin süqutu (e.ə. 146-cı il) Aralıq dənizində quldurluğun artmasına təkan vermişdi (122, s.7).

Bununla bərabər, dəniz yolları erkən orta əsrlərin başlanğıcında da dinamik fəaliyyət göstərirdi. V-VII əsrlərin dəniz yollarını da aşağıdakı kimi qruplaşdırmaq məqsədəuyğundur:

- 1) Qara dəniz limanları ilə Şərqi Aralıq dənizi şəhərlərin əlaqələri;
- 2) Qırmızı dəniz ticarəti yolları;
- 3) İran körfəzinin Hind okeanı bölgələri ilə dəniz yolları;
- 4) Xəzər dənizi ticarəti yolları.

Şübhəsiz, bu şərti bölgüdür, çünki vahid dünya okeanının mövcudluğu şəraitində adları çəkilən məntəqələrin hamısı birbirilə bağlı olub vahid su magistrallarının tərkib hissələri idi.

Əlimizdə olan məhdud məlumatlarla aşağıdakı marşrutları göstərməyi vacib bilirik:

- 1) Qara dənizin məşhur Trapezund limanından bu xətt üzrə Şərqi Aralıq dənizi şəhərlərinə yollar istiqamətlənirdi: *Trapezund – Sinopa – Konstantinopol – Antioksiya – Beyrut – Tir – Gəzza – İsgəndəriyyə* və ya – *Konstantinopol – İsgəndəriyyə* (196, s.70).

^{*} Eyni hal 874-901-ci illərdə Çində baş vermiş Xuan Çao üsyanı ilə əlaqədar təkrarlanmışdı: bir neçə onillik Çinin Ön Asiya ölkələri ilə əlaqələri yalnız dənizlə mümkün olmuşdu.

2) Ğəzzadan və ya İsgəndəriyyədən Qırmızı dəniz boyu limanlarla Hind okeanına aşağıdakı yolla çıxmaq mümkün idi: *Ğəzza – Petra – Ciddə – Mokka – Ədən; İsgəndəriyyə – Adulis – Mokka – Ədən* (196, s.70).

3) Ən iri dəniz ticarəti məkanı olan İran körfəzi və Hind okeanı ticarəti çox mürəkkəb yollar qovşağına malik idi; yuxarıda adı çəkilən Ədən bu yolların lap uc nöqtəsi olub aşağıdakı xəttlə davam edirdi: *Ədən – Məsqət – Hörmüz – Valabhi – Broç – Sopar – Muçiri* (buraya Ədəndən birbaşa da üzmək olardı) – *Korkay – Tancor*. Qeyd edək ki, Tancordan yollar haçalanırdı, onlardan biri *Tancor – Kaveripaddinam – Vengi – Puri – Tamralipti – Pequ* xətti ilə Benqal körfəzi boyunca davam edirdi. Tancordan ayrılan ikinci yol Seylon adasına və oradan isə artıq Sakit okean bölgəsinə istiqamətlənirdi (196, s.70).

Nəhayət,

4) Xəzər dənizi ticarəti yollarıdır ki, bu məsələyə nisbətən geniş yer ayırmağa ehtiyac var, çünki tarixşünaslıqda onun V-VII əsrlərə aid mərhələsinə az diqqət ayrılır. Xəzər dənizində ticarət gəmiçiliyinin tarixi eradan əvvəlki dövrlərə gedib çıxır. Xəzərin cənub-şərq sahilləri antik dövrdən gəmiçilik mərkəzləri kimi tanınmışdı; bu dənizin sahillərindəki limanlar artıq Pliniyə və Ptolemeyə məlum idi (76, s.9). Makedoniyalı İsgəndər, daha sonra I Selevk Xəzər dənizindən ticarət məqsədilə istifadə etməyə cəhd göstərmişdilər (174, I, s.244-246). E.ə. III əsrdə Selevkilər Xəzər dənizində eskadraya malik idilər (58, s.94); hətta I Selevkin *ticarət məqsədilə Xəzər dənizini Qara dənizlə birləşdirən kanal çəkdirmək planları* da məlumdur (58, s.40).*

Xəzər dənizi limanlarının əhəmiyyəti, bir tərəfdən, onun Volqaboyu bölgələrlə Gilan, Təbəristan və Curcan sahillərini əlaqələndirməsinə bağlı olub, digər tərəfdən, Qara dəniz vilayətlərinə yaxınlığı ilə də əlaqəli idi. Trapezunddan Fasisə və

* Xəzər dənizini Qara dənizlə birləşdirmək cəhdi orta əsrlərdə də olmuşdu: Osmanlı sultanı I Süleyman (1520-1566-cı illər), daha sonra sultan II Səlim (1566-1574-cü illər) Don çayından kanal çəkməklə Qara dənizi Xəzər dənizi ilə bağlamaq layihəsini həyata keçirmək planlarına malik olmuşlar (*daha ətraflı bax*:20, s.199; 41, s.41).

Arxeopola gələn həm karvan, həm dəniz yolları Fasis (Rion) və Kür çayları boyunca *Fasis – Arxeopol – Kutaisi – Mtsxeta – Tiflis – Xalxal – Partav (Bərdə)* xətti üzrə Cənubi Qafqazın ticarət mərkəzlərindən keçir və nəhayət, məşhur *Partav – Dərbənd* yolu ilə Xəzər dənizi sahillərinə çıxırdı. Dərbənd isə yuxarıda qeyd etdiyimiz Volqaboyu, Gilan, Təbəristan (xüsusilə onun Amul şəhəri) və Curcanla (Abaskun limanı) sıx ticarət əlaqələrinə malik idi (196, s.70).

Dərbənd Sasanilərin şimal sərhədlərində hərbi-siyasi dayağı olmaqla bərabər, həm də sənətkarlıq və ticarət mərkəzinə çevrilməkdə idi. Erkən orta əsr müəlliflərinin məlumatlarının kəsad olmasına baxmayaraq, onlar Dərbənd qapılarından «şimala şərab, yağ, ipək, zinət əşyaları, cənuba isə – mum, gön-dəri, bal, balıq yağı daşınması» faktını təsdiqləyirlər (*bax*: 111, s.108-109; 79, s.115-116; 90, s.138; 134, s.114-115). Arxeoloji qazıntılar da erkən orta əsr Dərbəndinin mədəni laylarında Suriya mənşəli şüşə məmulatı, Misir zinət əşyaları, Yaxın Şərq və Krım mənşəli silah və bəzək əşyaları, qablar, həmçinin qızıl sikkələr aşkara çıxarmışdır (111, s.109). Dərbənd qazıntılarında aşkar edilmiş saxsı məmulatı içərisində əcnəbi mənşəli qablar isə Sırdəryanın aşağı və orta axarı vilayətləri abidələrindəki tapıntılarla eynilik təşkil edib şəhərin Orta Asiya ilə dəniz ticarətindən xəbər verir (111, s.109).

Belə bir məlumat da maraqlıdır ki, 568-ci ildə Bizansın Göytürk xaqanlığına Zemarxın başçılığı ilə göndərdiyi diplomatik missiya Konstantinopola geri qayıdarkən Aral dənizi sahilləri ilə *Xəzərin şimal sahilinə*, oradan Şimali Qafqaza gəlmişdilər (131, s.212). Alaniyadan onlar «Dara yolu» ilə (*Δαρευής ἄτραπὸῦ*) Apsiliyaya istiqamət götürmüşdülər (131, s.212), sonrakı yol isə bu şəkildə davam etmişdir: *Apsiliya – Roqatoriya*, Qara dənizlə Rionadək, daha sonra *Trapezunda*. Amma bir faktı da qeyd etməliyik ki, bu yol praktik deyildi və IX əsrədək nadir hallarda istifadə olunmuşdur.

Yuxarıda qeyd etdiyimiz digər üç qrup dəniz yolları ilə müqayisədə, Xəzər dənizi ticarətin V-VII əsrlərdə fəal olduğunu

təkid etmək doğru olmazdı. Xəzər dənizi sahilində həm hərbi, həm də ticarət mövqeyi güclü olan Xəzər xaqanlığı hələ meydana gəlməmişdi;* xəz ticarəti hələ tacirləri kifayət qədər maraqlandırmırdı ki, o beynəlxalq səciyyə alsın; bu «marağ»ın yaranmasında xüsusi yeri olan Xilafət də hələ tarix səhnəsinə gəlməmişdi; nəhayət, Qara dənizin ticarət əhəmiyyəti hələ saxlanırdı.

1.3.3. Beynəlxalq ticarətdə üstünlük uğrunda Bizans-Sasani rəqabəti

Dövlətlər arasında iqtisadi rəqabətin tarixi çox qədimdir. Hələ «neolit inqilabı»ndan əvvəl meydana gələn ticarət mübadiləsi (117, s.6) zaman keçdikcə diplomatiyanın vacib hissəsinə çevrilir, satış bazarları, karvan və dəniz yolları, qiymətlərin təyini üzərində nəzarətin ələ keçirilməsi bu və ya digər dövlətin üstünlüyünü və imtiyazlarını təmin etməyə başlayır. Beynəlxalq ticarətdə rəqabətin geosiyasi ənənəviliyi yaranır: Qara dəniz və Aralıq dənizi bölgələrinin hegemonu olan Yunan dünyası ilə İran körfəzinin üstün qüvvəsi olan Əhəmənilərin rəqabəti sonralar Roma – Parfiya, Roma – Sasani və Bizans – Sasani rəqabəti ilə əvəz olunur.

395-ci ildə Roma imperiyasının parçalanması və onun Şərqi hissəsinin müstəqil dövlətə çevrilməsi ilə meydana gələn Bizans bəzi cəhətlərinə görə Roma imperiyasının davamçısı idi. Lakin dövlətlərarası ziddiyyətlərin əvvəlki mərhələsindən fərqli olaraq, ticarət, Bizans – Sasani ziddiyyətlərinin müəyyən elementini deyil, əsas motivini təşkil edirdi. Balkan yarımadası, Kiçik Asiya, Egey dənizi adaları, Suriya, Fələstin, Misir, Kirenaika, Krit və Kipr adaları, Mesopotamiya və Şərqi Anadolunun bir hissəsi, Ərəbistanın bəzi rayonları daxil olmaqla 2,8 mln. km²-lik ərazini.**

* Rəsmi şəkildə 656-cı ildə meydana gəlmiş Xəzər xaqanlığının beynəlxalq ticarətdə əhəmiyyətli yer alması VIII əsrdə baş verir və IX əsrdə davam edir.

** «Bizans tarixi»ndə (89, I, s. 68) Bizansın ərazisi səhvən 750 min km² göstərilir (750 min mil² mexaniki olaraq kilometrə çevrilib; halbuki, 750 min mil² = 2 mln. km²). *Bu barədə* *bax:* 60, I, s.226, qeyd 1.

ehtiva edən Bizans imperiyası, onun qədər güclü olan və İran dağlıq yaylasını, Aşağı Mesopotamiyanı, Cənubi Qafqazın böyük bir hissəsini tərkibinə qatmış, 2,9 mln. km²-lik ərazisi və eyni miqyaslı enerjisi olan Sasani şahlığı ilə çox güclü düşmən olub V-VII əsrlər dünyasının qütbləşməsində böyük rol oynayırdı (60, I, s.11). Elə yarandığı vaxtdan Bizans imperiyası Sasani şahlığı ilə həm Mesopotamiyada, həm Qafqazda birbaşa həmsərhəd idi. İki dövlətin iqtisadi xarakterli maraqlarının toqquşması nəinki sərhədlərin tez-tez dəyişməsi ilə müşayiət olunurdu, həm də paradoksal səslənsə də, çox vaxt elə ticarət mübadiləsinin özünə mane olurdu.

Qeyd etdiyimiz ziddiyyətlərin əsas motivinin ticarət olması məsələsinə gəlincə, onun da başlıca səbəbləri aşağıdakılar sayıla bilər:

- Bizans keçmiş Roma imperiyasının Avropa mütləklərindən məhrum idi və əsas resursları şərqdə cəmləndiyindən, onları əvvəlkindən daha artıq cidd-cəhdlə qorunmalı olurdu;

- bütün Avropanı bürümüş «şəhərsizlik» şəraitində Bizans sənayesi əvvəlki kimi fəaliyyət göstərmədiyindən, istehlakçının tələbatını daha çox beynəlxalq mübadilə ödəyirdi;

- Qərbi Roma imperiyasının süqutundan və artan barbar yürüşlərindən istifadə edən Sasani şahları çox fəal xarici siyasətə başlamışdılar və bu siyasətlərində ticarət amilinə böyük önəm verirdilər;

- Periferiyalar (xüsusilə ərəb tayfaları və göytürklərlə məskun olan ərazilər) beynəlxalq münasibətlərə sürətlə qatılmışdı və onların bir çoxu beynəlxalq ticarətin mərkəzləri və iştirakçıları idi;

- Nəhayət, ticarət özü diplomatiyanın bir vasitəsi olduğundan, iki iri imperiyanın mübarizəsinin mərkəzində olması qaçılmaz idi.

Qeyd etdiyimiz ümumi məsələlər fonunda V-VII əsrlərin beynəlxalq ticarətində konkret ziddiyyətlərə nəzər yetirək.

Bizansın və Sasani imperiyasının ticarət maraqları daha çox «İpək Yol»u və «Ətir Yol»u ilə bağlı toqquşurdu və əslində bir iri problemin: Hind okeanına çıxış əldə etmənin tərkib hissələri idi. Şübhəsiz, bu mübarizədə digər iri hərbi-siyasi qüvvələr, o

cümlədən Çin imperiyası və Göytürk xaqanlığı da iştirak edirdi. Ən iri güclər olan Şərqi Roma imperiyası və Sasani şahlığı isə bu dövlətləri, həmin bölgələrdəki xalqları öz ətraflarında birləşdirib, məcburi və ya könüllü, beynəlxalq ticarət mübarizəsinə qatırdılar.

V əsrdən VII əsrin birinci qərinasınədək davam etmiş Bizans-Sasani müharibələrini təsvir etmək məqsədimiz deyil. Lakin beynəlxalq ticarətə əhəmiyyətli təsir etmiş hərbi əməliyyatların və sülh şərtlərinin nəticələrini bu bölmədə qeydə almağı zəruri hesab edirik.

İki iri imperiya arasında ilk rəsmi toqquşma 415-ci ilə aid edilir (89, I, s.188); ilk müharibə qısa sürmüş və 422-ci ildə «100 illik» sülh və *status quo ante bellum*-un bərqərar olması ilə nəticələnmişdi. 428-442-ci illər müharibəsi də iki imperiyanın sərhədlərinə heç bir dəyişiklik gətirməmişdi (89, I, s.193). Amma V əsrin müharibələri Bizans – Sasani münasibətlərinin bir tərəfdən, Romadan qalma ənənəviliyinin davamı idisə, ikinci tərəfdən, sonrakı yüzillikdə qəti şəkildə «formalaşan» düşmənçiliyinin başlanğıcı idi. İndi artıq vahid və möhtəşəm Roma yox idi, ona görə də Bizansla Sasanilər arasındakı rəqabət də bəzi nyuanclar qazanmışdı.

«Böyük İpək Yolu» ilə bağlı uzun sürən toqquşmalar, şübhəsiz, imperator I Yustinianın hakimiyyəti dövründən (527-562-ci illər) başlayaraq güclənir; bu da təsadüfi deyildi. VI əsrin ilk illərindən Bizans özünün Sasani ticarətindən asılılığını daha kəskin hiss etməyə başlamışdı. Bizans imperatorlarının, xüsusilə, adı çəkilən Yustinianın dünya aqalığına olan iddiaları və «oykumənçi» xarici siyasəti isə böyük xərc tələb edirdi; ipəyin bir hissəsi hədiyyələrə, rüşvətə, muzdlu əsgərlərin alınmasına sərf olunurdu.

I Yustinianın əmisi I Yustinin dövründə (518-527-ci illər) yunanlar xam ipəyi hələ də farslardan almalı olurdular və bu, çox baha başa gəlirdi. Üstəlik, Sasanilər siyasi oyunlarında ipəkdən bacarıqla istifadə edib Bizansı daim gərginlikdə saxlamağa müyəssər olurdular. Belə ki, Bizansın zəifləməsinə nail olmaq üçün, Sasanilər ipək üzərində qiymətlərin yüksək olması

şəraitində əmtəə mübadiləsini ixtisar etmək siyasəti aparırdı, çünki yunan imperiyası «ən baha qiymətlərlə belə Avropa bazarlarında ipəyi yenidən satmaqla kompensasiya» ala bilərdi (71, s.43). Bu vəziyyətdən çıxış yolu tapmaq, fars inhisarçılığına son qoymaq üçün Bizansın siyasi dairələrində güclü və ambisiyalı diplomata ehtiyac var idi.

I Yustinian hakimiyyətinin elə ilk ilində (527-ci il) Sasanilərlə müharibəyə başladı. Müharibənin həlledici məqamı isə ərəb tayfalarının siyasi təmayülünə sıx bağlı idi. Belə ki, Bizansla Sasani şahlığının önəm verdikləri karvan yollarının qoğşağında yaşayan ərəb tayfaları ticarətdə fəal iştirak etməklə bərabər, iki imperiya arasındakı münasibətlərə də qatılmışdılar. Hələ IV əsrdə Mesopotamiya ilə Suriya səhralığı arasındakı bölgədə Sasanilərin vassal asılılığını qəbul etmiş Ləhmilər dövləti yaranmışdı. Fələstinlə Suriya səhralığı arasında V əsrdə yaranan Həssanilər dövləti isə Bizansın vassal asılılığında idi. «Öz siyasi simpatiyalarında sabit olmayan» bu ərəb dövlətləri (89, I, s.327) iki iri imperiyanı müxtəlif intriqaalara salmaqdan belə çəkinmirdilər. Müharibə başlayanda, İrənin qəyyumluğu altında olan Ləhmi hökmdarı III Mündhir* (505-551-ci illər) Bizansın mütəffiqi, Həssani hökmdarı Arifi öldürdüyündən, 528-ci ildə Bizans onunla da hərbi əməliyyatlara başlamalı oldu. Növbəti il Ləhmilərin Suriyaya güclü hücumu baş verdi və ərəblər hətta Antioxiyaya qədər gəlib çıxdılar (89, I, s.328).

531-ci ildə Yustinianın birbaşa dəstəyilə Həssani hökmdarı seçilən II Arif (531-570-ci illər) öz adaşı və sələfindən zəif olsa da, onun gəlişilə Sasanilər Suriya səfərindən geri çəkilməli oldular; üstəlik, Yustinian bacarıqlı diplomatiyası sayəsində Ləhmi III Mündhiri neytrallaşdırma bildi (131, s.203). Həmin il Sasani taxtında hakimiyyətə gələn I Xosrov Ənuşirvan (531-579-cu illər) Bizansla barışığa getməli oldu. Yustinian özü də bu sülhə razı idi.

* Yunanlar onu Ələmündar çağırırdılar (131, c.203;89, I c.328).

532-ci il Bizans-Sasani «əbədi» sülhünə görə, hər iki imperiya arasında sərhədlər dəyişilməz qalırdı. Yustinian Qafqazı köçərilərdən qorumaq müqabilində Sasanilərə 110 min librə* qızıl ödəməyi öhdəsinə götürürdü; İberiya Sasanilərin vassallığında qalsa da, Lazika Bizansın nüfuz dairəsinə düşürdü. Bundan əlavə, Mesopotamiya ordu rəisinin - duksun iqamətgahı Sasani sərhədlərindən uzaqlaşdırılmalı idi.

Bəzi ədəbiyyatlarda 532-ci il sülhü Bizansın böyük siyasi və diplomatik uğuru kimi qeyd olunur (89, I, s.329). Lakin iqtisadi, konkret ticarət nöqtəyi-nəzərindən yanaşsaq, «əbədi» sülh yunanlar üçün heç də qələbə sayıla bilməz. Sülhdən bir il qabaq, 531-ci ildə Yustinian Efiopiya ilə danışıqlar aparıb ipəyi Hind okeanı yolu ilə gətirməyə cəhd etsə də, efioplar Hindistan limanlarındakı farsinhisarını qırmağa müyəssər olmamışdılar (71, s. 44). Digər tərəfdən, Bizans Lazikanı əldə saxlamaqla Sasaniləri Qara dəniz ticarətindən uzaqlaşdırsa da, əvəzində Sasanilər Ləhmilərin vasitəsilə Ərəbistanın mərkəzinə istiqamətlənmiş karvan ticarətinin böyük bir hissəsinə yenə də nəzarət edirdilər. Sasani şahı isə, öz növbəsində, Lazikanı itirməsilə heç cürə barışa bilmirdi. Elə bu səbəbdən, «əbədi» sülh 8 ildən sonra pozuldu.

Əvvəlcə Suriyada başlayan hərbi əməliyyatlar (540-cı il) növbəti il Qafqaza keçdi. Sasanilər üçün Lazika Bizansa dənizdən hücum etmək demək idisə, sonuncu üçün qədim Kolxida şimaldan hun və avar hücumlarının, cənubdan Sasanilərin yolunu kəsən platsdarm-bölgə rolunu oynayırdı. Nəhayət, iqtisadi-nöqtəyi nəzərdən, Lazikanın əhəmiyyəti, yuxarıda qeyd olunduğu kimi, Qara dəniz ticarətinə çıxış olması və Aralıq dənizi bölgələri ilə sıx əlaqələri amilinə dayanırdı.

562-ci ildə sülhü 50 il müddətinə bağlandı və hər iki imperiya ciddi güzəştlərə getməli olurdu: Sasanilər Lazikadan və əslində Qara dənizdə möhkəmlənmək arzusundan əl çəkirdi, əvəzində Svanetiya və İberiya farsların hakimiyyətinə keçirdi. Mesopotamiyada və Suriyada *status quo* saxlandığından, I

* 1 librə = təx. 500 qram.

Xosrovun Aralıq dənizinə çıxmaq ümidləri də puç olurdu (89, I, s.334). Bizans isə Sasanilərə illik 400 librə qızıl ödəməyi öhdəsinə götürürdü. Şübhəsiz, sülh müqaviləsində ticarətin nizamlanması məsələlərinə də yer ayrılmışdı. Müəyyən edilirdi ki, ticarət yalnız gömrükxanaların olduğu yerlərdə (*maddə 3*), yəni Nisibisdə (İran) və Darada (Bizans) aparılsın (*maddə 5*); gömrük isə malın 10 %-i həcmində müəyyən olunurdu (*maddə 6*) (89, I, s.334). Bu qayda təkcə Sasani və Bizans tacirlərinə deyil, ərəblərə də şamil edilirdi (131, s.188).

Hələ I Yustinianın sağlığında 562-ci il müqaviləsinə yenidən baxılması məsələsi aktuallaşmışdı. Bizans diplomatiyası Sasani hüdudlarından kənarında ticarət üçün yeni yollar və sazişlər axtarır, Sasanilərin düşmənləri olan hunlarla və ticarət rəqibləri olan soqdlarla ünsiyyət qurmağa çalışırdı.

İpək Yustinianın bir nömrəli probleminə çevrilmişdi. Onun böhrandan çıxmaq məqsədilə ipək ticarəti üzərində tətbiq etdiyi dövlət inhisarı (*daha ətraflı bax: 131, s.192-196*) çox ağır nəticələrə, o cümlədən, Suriyanın sahilboyu şəhərlərinin müflis olmasına, ticarət əlaqələrinin zəifləməsinə gətirib çıxarmışdı. Dövlət öz inhisarında olan emalatxanaları zəruri xammalla təmin edə bilmirdi. Fars tacirləri qiymətləri süni şəkildə artırdığından, bizanslı səntəkarların emal etdikləri ipək məhsullarının da qiyməti qalxırdı (131, s.194); tacirlərin çoxu ticarəti dayandırmalı olmuşdu. 570-ci ildə Yəmənün Sasanilər tərəfindən tutulması isə (bu, artıq Yustinianın vəfatından sonra baş vermişdi) yunanlar üçün Qırmızı dəniz vasitəsilə şərqə çıxış yolu birdəfəlik bağlanmışdı (71, s.44).

Beləliklə, I Yustinian öz varisləri üçün «ipək məsələsi»ni irs qoyub getmişdi. Doğrudur, məhz bu imperatorun dövründə xam ipək istehsalının sirrini öyrənmək mümkün olmuşdu (552-ci ildə xristian missionerlərin barama sürfələrini oğurlayıb gətirməsilə) (*bax: 168, s.493; 131, s.204; 71, s.48*). Lakin yerli xammala əsaslanan sənayeni inkişaf etdirmək üçün bir neçə onillik lazım gəlmişdi. Üstəlik, Bizansa *morus nigra* tut ağacının yarpaqları ilə yemlənən barama qurdları gətirilmişdi və Çində daha geniş

istifadə olunan *morus alba*-dan fərqli olaraq, bu baramanın toxuduğu ipək xeyli kobud alınırdı (174, II, s.87). Çin ipəyi imperiyada yenə də tələb olunan mallardan idi.

Bizans imperatorları – həm II Yustin (565-578-ci illər), həm Tiberiy Kostantin (578-582-ci illər) «ipək problemi»nin həlli üçün diplomatiyanın bütün vasitələrini «dövriyyəyə» buraxmalı olmuşdular. Sasani diplomatiyası da fəal idi. Məsələn, Bizansa qarşı avarları çevirməklə Sasanilər, əslində düşməni üçün Balkanlarda çox güclü və təhlükəli qüvvəni dəstəkləyirdi; Sasani – Avar ittifaqı 628-ci ilədək mövcud olmuşdu (71, s.38).

Bu məsələ ilə bağlı çox əhəmiyyətli bir məqam ortaya çıxır: VI əsrin ikinci yarısı bərqərar olan beynəlxalq durum birbaşa ipək probleminə bağlanır. İpək beynəlxalq aləmdəki qüvvələr nisbətini elə tənzimləyir ki, bir qütbə Bizans – Göytürk, əks qütbə Sasani – Avar ittifaqı qarşı-qarşıya gəlir.

Göytürklərin hadisələrin ən qızğın mərhələsində ortaya gəlməsi özü ipək ticarəti ilə bağlı baş vermişdi. 565-ci ildə eftalitləri darmadağın edən göytürk xaqanı İstemi qənimət kimi təkcə geniş əraziləri deyil, ipək ticarətinin məşhur məntəqələrini və bu ticarətdəki əsas vasitəçiləri – soqdları da qazanmışdı. Əslində bu, göytürklərə hər şeydən əvvəl, böyük iqtisadi qüdrət, ikinci bir tərəfdən, siyasi və diplomatik üstünlük də verirdi. Ona görə də əvvəlcə eftalitlərə qarşı mübarizədə göytürk xaqanının müttəfiqi kimi çıxış edən Sasanilər* indi onun düşməninə çevrilir.

Göytürklərin tabeçiliyinə keçən soqdlar üçün əlverişli şərait yaranmışdı: Asiyanın daxili bölgələrinə təhlükəsiz yol indi açıq idi (71, s.44). İpək ticarətini daha da genişləndirmək istəyən soqd tacirləri dolayısıyla Sasani – Bizans münasibətlərinə də qatılmış oldular. Bu hadisələrin içərisində soqd mənşəli məşhur diplomat Maniyanın fəaliyyətinə xüsusi diqqət ayırmağa dəyər, çünki Bizans – Göytürk və gələcək Bizans – Xəzər ittifaqının əsaslarının yaranmasında onun diplomatik missiyası ilk addımları qoymuşdu.

* 560-cı ildə İstemi xaqanla I Xosrov arasında ittifaq müqaviləsi imzalanmışdı və eftalitlər iki cəbhədə vuruşmalı olmuşdular (71, s. 39-41).

Çindən bac şəklində böyük miqdarda ipək alan göytürklər onun üçün istehlak bazarı axtarırdılar, Bizans isə bu halda ən yaxşı variant idi. Lakin ipəyin Bizansa ötürülməsi, qiymətlərə nəzarət edən Sasanilərin razılığı olmadan mümkün deyildi. İstemi xaqan tabeliyinə keçmiş soqdların arzusunu da nəzərə alıb Mani axı məhz bu məqsədlə I Xosrovun yanına göndərmişdi. Sasani şahına hətta ipəyi alıb Bizansa satmaq təklifi də edilmişdi (118, s.371-372).

Göytürk – Sasani danışıqları, şübhəsiz, uğursuz nəticələndi, çünki fars hökuməti ipəyin böyük həcmdə onun ərazisindən keçib Bizansa ötürülməsinə razılıq versəydi, «bir neçə ildən sonra Fəratda çoxsaylı yunan ordusu dayanacaqdı» (71, s.45). İpək – Sasanilərin Bizansa qarşı diplomatiyasının ən vacib silahı idi.

İranla faktiki müharibə vəziyyətinə düşən Göytürk xaqanlığının indi Bizansla yaxınlaşması təbii idi. Elə həmin soqdlu Mani axın başçılığı ilə 568-ci ildə Konstantinopola göndərilən türk səfirliyinin qarşısına Bizansla təkcə ticarət müqaviləsi deyil, həm də hərbi ittifaq (ή ομαχμία) bağlamaq vəzifəsi qoyulmuşdu (131, s.210-211; 71, s.46). Bu ərafədə lanqobardların hücumuna məruz qalmış Şərqi Roma imperiyasının vəziyyəti çox ağır idi və imperator II Yustin öz sələfinin nəhəng maliyyə xərci hesabına apardığı fəal Qərb siyasətindən əl çəkməli olmuşdu. Göytürklərin təklif etdiyi ittifaq isə Sasanilərə qarşı qaçılmaz müharibədə çox gərəkli ola bilərdi.

İstər Mani axın missiyası, istərsə də cavab olaraq göytürklərin yanına göndərilən yunan diplomatı Zemarxın səfirliyi öz vəzifələrinin öhdəsindən bacarıqla gəlib iki dövlət arasında hərbi ittifaq bağlanmasına nail oldular. Maraqlıdır ki, Xarəzm tacirlərinin rəqabətindən ehtiyat edən, onların yunanlarla ünsiyyətinə mane olmağa çalışan İstemi xaqan Zemarxın səfirliyini Aral dənizi sahilləri ilə Xəzərin şimal sahilinə, sonra «Dara yolu» ilə (Δαρευής ατρωού) Alaniyaya, Qara dənizlə Riona, oradan Trapezunda yola salmışdı (131, s.212-213).

568-ci il Bizans – Göytürk ittifaqının ardınca başlayan Sasani – Göytürk müharibəsi (569-571-ci illər) ipək ticarətinə böyük bir dəyişiklik gətirməsə də, 571-ci il sülhü ilə Sind, Bust, ər-Ruhac,

Zabilistan, Toxaristan, Dardistan və Kabilistan kimi əraziləri ələ keçirən Sasani imperiyası şərq sərhədlərini xeyli genişləndirdi (71, s.47); göytürklər yalnız Sogdiananı əllərində saxlaya bildilər.

Şimali Qafqazı ələ keçirməklə isə, göytürklər, çox güman ki, Soqdiya tacirləri üçün yeni karvan yolu açmaq istəyirdilər. Lakin 570-ci ildə Bizans avarlarla sülh müqaviləsi, 575-ci ildə isə Sasaniylərlə atəşkəs bağladı və bununla da göytürkləri çıxılmaz vəziyyətə saldı. Bu separatçılığın əvəzini vermək üçün göytürklər Bizansın ərazisinə hücumlar etməli oldular.

İndi Bizans və Göytürk xaqanlığı rəqib kimi (o cümlədən ipək ticarətində) çıxış edirdilər. Lakin İstemi xaqanın vəfatından sonra (576-cı il) Göytürk xaqanlığının yaşamış olduğu vətəndaş müharibəsi, 581-ci ildə dövlətin iki yerə parçalanması, Sasani və Çin təhlükəsi Bizansın bu rəqibini çox zəiflətməmişdi. Bu səbəbdən, 576-583-cü illər Bizans – Göytürk müharibəsi nəticəsində türklər yalnız Qafqazla kifayətlənməli olmuşdu, Bosfor isə Bizansın əlində qalmışdı.

Xaqanlığın iki yerə bölünməsinə və onun şərq hissəsinin 584-cü ildə Suy imperiyasının vassal asılılığına düşməsinə baxmayaraq, göytürklər beynəlxalq aləmdə hələ də təhlükəli rəqib idi. Üstəlik, vahid xaqanlığın siyasi ənənələrini davam etdirən Qərbi Göytürk xaqanlığı «İpək Yolu»nun Hamidən Sasani sərhədlərinədək böyük bir hissəsinə hələ də nəzarət edirdi. Böyük karvan yolu uğrunda mübarizə xaqanlığın cənub vilayətlərinin ticarət şəhərlərinin mövcudluğu üçün zəruri idi. Digər tərəfdən, Qərbi Göytürk xaqanı Qara Çurin ipəyin çox qiymətli əmtəə olmaqla yanaşı, həm də «siyasi valyuta» rolu oynadığını da yaxşı başa düşürdü, ona görə də Çinlə sülhü üstün tutub Sasaniylərə qarşı müharibə etmək qərarına gəldi. İndi göytürklərlə Bizansın ittifaqının bərpası məsələsiyənindən gündəmə gəldi.

Hələ 575-ci ildə göytürklərin köməyilə Kartli taxtına çıxan Baqrati Quaram (*bax*: 71, s. 50, qeyd 33) Bizans – Göytürk danışıqlarının vasitəçisi kimi çıxış etməyi öhdəsinə götürdü və rəsmi ittifaq bağlanmasa da, 589-cu ildə «antiiran qüvvələrinin koordinasiyasına nail olundu» (71, s.120-121). Bundan qabaq

hakimiyyətdə olmuş Tiberiy Konstantin çətinliklə də olsa, 575-ci il atəşkəsini saxlaya bilmədi, onun xələfi imperator Mavrikiy (582-602-ci il) isə bacarıqlı diplomat deyildi, üstəlik, orduda nüfuzu yox idi. Artıq hakimiyyətinin ikinci ilində Mavrikiy Sasaniylə müharibəni bərpa etdi. Hərbi əməliyyatların başlanğıcında farslar xeyli uğur əldə edərək Martiropolu ala bildilər. Lakin göytürklərin Bizansla yenidən yaxınlaşması və 589-cu ilin yazında Sasaniylərə qarşı müharibəyə başlaması vəziyyəti dəyişmiş oldu.

Ktesifonda çağırılan şurada fars hərbi komandanlığı göytürklərə qarşı başda Azərbaycanın mərzbanı Bəhram bar Bəhramquşnəsp (Çubin) olmaqla 12 minlik qoşun göndərmək qərara aldı (132, s.82-83; 71, s.126-127). 589-cu ildə Herat yaxınlığında çaldığı qələbə Bəhram Çubinin şöhrətini artırdığından, onun Sasani taxtına iddiaları başladı və yenidən hakimiyyətə gəlmiş şah II Xosrov Pərviz (589-628-ci illər) kömək üçün keçmiş düşməni imperator Mavrikiyə müraciət etməli oldu (*bax*: 132, s.94-107).

Bizansın köməyi Sasaniylərə baha başa gəldi: Mavrikinin dəstəyilə hakimiyyətini bərpa edən II Xosrov imperatorun tələb etdiyi sülh şərtlərilə razılmalı oldu. Belə ki, 591-ci il sülhünə görə, Sasanilər Cənubi Qafqazdakı bir çox mütləklərdən və Suriyadan əl çəkirdi, Bizansa böyük təzminat ödəyirdi (132, s.96, 107; 1, s.151).

Artıq sülhdən sonrakı ilk illərdə II Xosrov onun ağır şərtlərindən xilas olmağa çalışırdı və əlverişli məqam gözləyirdi. Bunu Bizans və Qərbi Göytürk xaqanlığı da yaxşı başa düşürdü. Bu səbəbdən, 598-ci ildə bu iki dövlət arasında ittifaq bərpa edildi.

Yeni müharibənin başlanğıcı ərəfəsində daha bir əhəmiyyətli hadisə –Bizans-Sasani münaqişəsinə Çinin birbaşa qatılması oldu. Bunun əsas səbəbi, şübhəsiz, yenə «İpək Yolu» ticarəti ilə bağlı ziddiyyətlər idi. Belə ki, 593-cü ildə Şərqi Göytürk xaqanlığı ilə Qərbi Göytürk xaqanlığı arasında bağlanan sülh Suy imperiyasının bu iki dövləti bir-birinə qarşı qoymaq planlarını puç etmişdi. Dövlət birliyinin müvəqqəti də olsa bərpasına nail olmuş Göytürk xaqanlığı ipək ticarətində üstünlük uğrunda gərgin mübarizəyə

başlamışdı. Orta Asiyani əlində möhkəm saxlayan Qara Çurin 598-ci ildə Çinlə müharibəyə girişdi. Göytürklər eyni vaxtda Bizansla müttəfiqlik öhdəliyini yerinə yetirib İranın şərq sərhədlərinə hücumə keçdilər, çünki 602-ci ildə Bizansla Sasaniilər arasında hərbi əməliyyatlar başlamışdı. Yalnız 603/04-cü ilin qışında farsların vəziyyəti yüngülləşdi: Çin ordusunun təzyiqi altında darmadağın edilən göytürklər Rey və İsfahanı da tabe etməli oldular (148, s.74; 71, s.133-134, 138-143). Üstəlik, Suy imperiyası nəinki xaqanlığın təkrar parçalanmasına nail oldu, həm də Qərbi Göytürk dövlətini Mərkəzi Asiyada antiçin əhval-ruhiyyəsinin mərkəzi olan Toqon çarlığına qarşı öz müharibəsinə məcburi şəkildə cəlb etdi (96, s.64; 71, s.145-146).

Göytürkləri parçalamağa müyəssər olsa da, Suy imperiyası yenə də onlardan ehtiyat edirdi; elə bu səbəbdən, Çin hökuməti 607-ci ildə ölkə əhalisinin göytürklərlə birbaşa ticarətini qadağan etmişdi (71, s.165-166). Soqdiyanın bir çox şəhəri 608-609-cu illərdə Çinlə birbaşa əlaqə saxlamaq məcburiyyətində qalmışdı (71, s.155-156): tacirlər hərbi-siyasi vəziyyətdən asılı olmayaraq ticarət etmək istəyirdilər. Yalnız Çindəki daxili çəikişmələr bu şəhərləri yenidən Qərbi Göytürk xaqanlığının tərkibinə qaytarmağa imkan verdi.

618-ci ildə hakimiyyətə gələn və qəti şəkildə 624-cü ildə Çinin dövlət vəhdətini bərpa edən Tan sülaləsi elə ilk vaxtlardan fəal xarici siyasət yeritməklə beynəlxalq aləmin ayrılmaz hissəsinə çevrilir. Beynəlxalq durum da bunun üçün sərfəli idi. Bizans da, Sasani dövləti də güclü müttəfiqə ehtiyac duyurdu. «İpək Yolu» ilə bu və ya digər dərəcədə bağlı olan Şərqi Göytürk xaqanlığı, Qərbi Göytürk xaqanlığı, Qafqazın yerli siyasi qüvvələri istər-istəməz bu müharibəyə qoşulmalı olmuşdular. Avarları tabe etdirmək və Sasanilərin karvan ticarətində inhisarını qırmaq istəyən Qərbi Göytürk xaqanlığı Çinlə normal münasibətlər qurmağa çalışırdı; bu münasibətlər Çin xronikalarında təsbit olunur (*bax*: 59, s.283). Qərbi Göytürklərin düşməni olan Şərqi Göytürk xaqanlığı isə, təbii ki, Sasanilərlə yaxınlaşmışdı və Avar – Sasani ənənəvi ittifaqına qoşulmuşdu.

602-628-ci illər Bizans-Sasani müharibəsini «dünya müharibəsi» adlandıran L.N.Qumilyov (71, s.193) iki iri koalisiyanın yaranma şəraitini və səbəblərini göstərir və Çin – Qərbi Göytürk xaqanlığı – Bizans ittifaqının əsas məqsədinin «azad və təhlükəsiz ticarəti bərqərar etmək» olduğunu qeyd edir (71, s.185). Əks koalisiya, yəni Şərqi Göytürk xaqanlığı – Sasani – Avar xaqanlığı ittifaqı isə, şübhəsiz, bu ticarəti öz xeyirlərinə uyğunlaşdırmaq, Bizans və Çin kimi imperiyaların iqtisadi cəhətdən zəifləməsinə nail olmaq istəyirdi.

Sonuncu Bizans-Sasani müharibəsi tək-cə hərbi əməliyyatların miqyasına, əhatə etdiyi coğrafi çərçivənin böyüklüyünə, diplomatik nyuanlarına, bir-birinə qarşı kəskin şəkildə çevrilməklə iki koalisiyanın dünyanı faktiki «qütbləşdirməsinə» görə fərqlənmir; bu müharibə, həm də, gözlənilməz nəticələrinə görə seçilir. 626-cı ildən başlayaraq cəbhədə bir neçə uğur qazanan imperator İrakli (610-641-ci illər) Sasani imperiyasının daxili ehtiyatlarının tükənməsinə nail olsa da, yeni şah Qubad Şiruyənin sülh təklifinə asanlıqla razılıq vermişdi (71, s.195-196). Üstəlik, 628-ci ildə Bizansın Sasanilərlə bağladığı sülh – separat müqavilə idi, çünki yunanların müttəfiqi olan xəzərlərin farslarla müharibəsi davam edirdi.

Beləliklə, göytürklərdən xəzərlərə «vərəsə» olaraq keçən bu ittifaq, 575-ci ildə olduğu kimi, yenə də, Bizansın separatçılığı ilə üzləşdi (*bax*: yuxarı, s.86). İpəyi Xorasandan deyil, Xəzər dənizi vasitəsilə Qafqazdan keçirməyə can atan göytürklər mübarizədə yalnız xəzərlərə arxalanıb Cənubi Qafqazda hərbi əməliyyatları davam etdirirdilər (bu əməliyyatların Azərbaycan üçün ağır nəticələri haqqında *bax*: 1, s.150-154).

628-ci il Bizans – Sasani sülh müqaviləsinə gəlincə, 25 illik müharibə heç bir ərazi dəyişikliyi ilə nəticələnmədi: İrakli fars qoşunlarının Bizans mülklərindən çıxarılması tələbi ilə kifayətləndi, Sasanilərin isə bütün hərbi uğurları heçə endirildi (60, I, s.138-139). Amma müharibə Kiçik Asiya, Şimali Suriya, Mesopotamiya və Cənubi Qafqazın dəhşətli talanlarına, ticarət yollarının dağılmasına, sənətkarlıq və mübadilə mərkəzlərinin

tənəzzülünə səbəb oldu. Bu müharibədə müvafiq olaraq Bizansın və Sasanilərin müttəfiqi kimi çıxış edən Çin və Şərqi Göytürk xaqanlığı arasında 630-cu ilədək davam edən müharibə isə «İpək Yolu»nun bir çox məntəqələrinin fəaliyyətini dondurdu. VII əsrin «dünya müharibəsi» iri imperiyalar arasında iqtisadi xarakterli ziddiyyətləri aradan qaldırmadı; bu ziddiyyətlərin təlatümünə tezliklə Ərəb xilafəti də qatılmış oldu.

1.4. Avropa – Asiya ticarət balansı V-VII əsrlərdə

Xarici ticarət balansının fəallığının iqtisadiyyat üçün nə qədər böyük əhəmiyyət kəsb etdiyini qeyd etmişdik (monoqrafiyanın 1.1 bölməsi). Eramızın ilk əsrlərində Avropa – Asiya ticarət balansı Asiyanın xeyrinə fəal idi. V-VII əsrlərdə də Asiya üçün vəziyyət eyni olmuşdur; amma balansın fəallıq dərəcəsi əvvəlki dövrdən seçilir, ona görə də iki əsr yarımliq bu mərhələni məlum məsələ ilə bağlı ayrıca xarakterizə etməyi məqsəduyğun sayırıq.

V-VII əsrlərdə Avrasiyanın idxalatının və ixracatının həcmi dəqiq rəqəmlərlə ifadə etmək, təbii ki, mümkün deyil. Mənbələrdəki kəsad məlumatlar, dövrün pul mübadiləsinin sistemsizliyi buna imkan vermir. Amma bir neçə amil var ki, bu dövrün ticarət balansının xeyli fərqli olduğunu söyləməyə əsas verir: *siyasi və hərbi hadisələrin, demoqrafik və ekoloji proseslərin təsiri altında* 1) xammal mənbələrinin, 2) sənətkarlıq mərkəzlərinin, 3) mübadilə məntəqələrinin 4) ticarət yollarının yerdəyişməsi və ya tamamilə sıradan çıxması və nəticədə, Avrasiya sakinlərinin alıcılıq qabiliyyətinin aşağı düşməsi də səbəb olmaqla, 5) *dünya idxalatının və ixracatının həcmi azalması*.

Avropa natural təsərrüfata qatıldığından, onun ticarət balansında V-VII əsrlərdə hər hansı bir dəyişikliyin olmaması təbiidir. Feodal səciyyəsi alan Asiya şəhərlərinin xarici ticarət əlaqələrinin tərəddüdlü inkişafına isə sadaladığımız amillərlə yanaşı, yerli səbəblər də təsir göstərirdi. Yenicə təşəkkülü başlayan feodal sinfi yüksək gəlir götürmək üçün torpaq

mülkiyyətinə daha çox üstünlük verirdi, çünki yaranmış mürəkkəb beynəlxalq durumda və ictimai münasibətlərin inkişafı şəraitində ənənəvi ticarət əlaqələrini qoruyub saxlamaq, ənənəvi alıcılarla münasibətləri bərpa və davam etdirmək o qədər də asan deyildi. Götürək elə Sasani imperiyasını. Bu cəmiyyət şəhər iqtisadiyyatının inkişafı nöqtəyi-nəzərindən xeyli aşağı səviyyədə idi, dövlətin əsas gəlir mənbəyini torpaq vergisi təşkil edirdi (60, I, s.27), sənət istehsalı da beynəlxalq mübadilə üçün az yararlı idi. Ədviyyatın ən iri ixracatçılarından olan Hindistanda təsərrüfatın əmtəələşmə dərəcəsi aşağı idi. Qərblə ticarət tənəzzül etdiyindən, tacirlərdən alınan pul çox vaxt kənd təsərrüfatına yatırılırdı (96, s.94-95). Hətta iqtisadiyyatın əsasını xarici ticarət təşkil edən İndoneziya şəhər-dövlətləri də feodal inkişaf yoluna aqrar təsisatların təkamülü ilə qədəm qoymuşdular.

Asiyanın ticarət balansını əvvəlki kimi fəal saxlayan isə, şübhəsiz, bahalı mallar idi: ipək, ədviyyat. Maraqlıdır ki, VI əsrin ikinci yarısından başlayaraq Bizansın yerli ipək sənayesinin inkişafı da ticarət balansında fəallığın istiqamətini Avropa üçün dəyişə bilməmişdi, çünki ipəkçilik müəssisələri imperiyanın şərq, yəni Asiya şəhərlərində cəmlənmişdi. Asiyanın isə xarici ticarət həcmi Avropa ilə iqtisadi əlaqələrin tənəzzülü üzündən ixtisar olsa, ənənəvi ixracat mallarının qiymətinin bir neçə dəfə artması onun üçün iri ticarət kapitalı yaradırdı. Əlimizdə olan məhdud, amma vacib rəqəmlərə müraciət edək:

Cədvəl 1.1

Asiyanın ənənəvi ixracat malları

əmtənin adı	qiyməti (1 funt denariy ilə)		artım (%-lə)
	I əsr	IV əsr	
darçın	10	125	1150
zəncəfil	6	50	734
büxur	3-6	100	1900-3234
ətirli qətran	12-16,5	600	264-4900

(mənbə: 165;130, s.76-77).

Bahalı və yüksək tələbatlı mal olan ipəyə gəlincə, onun qiyməti II əsrlə müqayisədə VI əsrdə 300 % artmışdı (174, II, s.76).

V-VII əsrlərdə qiymət artımının obyektiv səbəblərinə Asiya əhalisinin alıcılıq qabiliyyətinin aşağı düşməsi və Avropadakı idxalatçıların da azalması üzündən istehsalın kəskin ixtisarı, yalnız yüksək təbəqələrin tələbatını ödəyən və daha yüksək keyfiyyətli, rəqabətə dözümlü malların istehsal xərclərinin artması daxil idi. Subyektiv səbəblər isə bunlar idi: Sasani imperiyasının əsas ticarət yolları və məntəqələri üzərində hökmranlığı ona qiymətlərə nəzarəti də öz əlində saxlamağa imkan verirdi. Bizansı təkcə hərbi və siyasi deyil, iqtisadi cəhətdən də çökdürməyə çalışan Sasani şahlığı onun idxal etdiyi əsas malların – ipəyin və ədviyyatın süni şəkildə artırılmasına nail olurdu.

Bizans hökuməti ipəyin qiymətini nəzarətdə saxlamağa çalışırdı və bu məqsədlə sərt tədbirlərə əl atmalı olurdu. Məsələn, hələ imperator I Feodosinin (379-395-ci illər) reskriptinə görə, ipəyin alışına birbaşa məsul olan şəxs - komitdən başqa, heç kəs ipəyi farslardan ala bilməzdi (*comparanti serici a barbaris praeter comitem peregrinos*) (131, s.193). I Yustinianın 540-547-ci illərdə verdiyi sərəncamlar da farsların xam ipəyin qiymətini qaldırmaq siyasətinə qarşı çevrilmişdi və ipəyi yalnız müəyyən edilmiş qiymətə (1 litri – 15 nomismaya) almağı nəzərdə tuturdu (131, s.194). Amma dövlət inhisarı əks nəticələr verirdi – ipək alverində artıq heç bir marağı qalmayan dövlət emalatxanaları iflasa uğrayırdı; Sasanilər isə bu vəziyyətdə qazanan tərəf olurdu.

Bizansın Asiya ilə ticarət balansının passivliyi onun pul sistemində də əksini tapmışdı. Qızıl pul vahidi olan nomismanın rəsmi çəkisi $^{1/72}$ funt, yəni 4,54 q, real çəkisi isə 4,45 q idi (61, s.144). Amma VII əsrin əvvəllərindən 4,17 və hətta 3,79 q çəkili nomismaların zərbi başlayır ki, bu da öz növbəsində xarici ticarət balansına neqativ təsir göstərirdi. O.Q.Bolşakov nomismaların çəkisinin azalmasını sikkənin dəyərinin aşağı düşməsi ilə deyil, onun mis pula dəyişmə prosesinin asanlaşdırılması üçün edildiyini

* 1 litr=327,45 q (18, s.611-612).

yazır (61, s.144).^{*} Həqiqətən, V əsrdə 1 nomisma 210 follisə (φόλλις) dəyişdirilirdisə, I Yustinianın dövründə bu rəqəm 180-ə düşmüşdü (131, s.195). Amma nəzərdən qaçırmaq olmaz ki, atılan bu addımın xarici ticarət üçün əks təsiri var idi: əvvəlki zərbdən olan sikkələr indi sahibləri tərəfindən dəfinə şəklində saxlanır, dövriyyəyə buraxılmırdı. Aşağı zərbli nomisma isə beynəlxalq mübadilədə xeyli nüfuzunu itirirdi.

Üstəlik, beynəlxalq ticarət əməliyyatlarında Bizans solidi Sasanilərin gümüş pul sistemi ilə birgə fəaliyyət göstərirdi və dragma VI-VII əsrlərdə beynəlxalq valyuta hesab olunduğundan, daha baha idi (Bizansın gümüş pulu – silikvanın əyarı drahmaya nisbətən yüksək olsa da). Drahmanın Avrasiyanın şərqində hökmranlığı xarici pul dövriyyəsinə Bizansın tam nəzarət etməsinə mane olurdu. Nomisma qərbdə üstün olsa da, əksər malların şərqdən gətirilməsi səbəbindən, Avropa – Asiya ticarət balansını bu istiqamətdə də birincinin ziyanına idi.

Cədvəl 1.2

Asiyanın aktiv ticarət balansını olan ölkələrinin əsas ixracat məhsulları

Əmtəə	İxracatçı
xam ipək	Çin, Orta Asiya
ipək məmulatları	Çin, Orta Asiya, İran, Suriya
yun parça	İran, Orta Asiya
pambıq parça	Orta Asiya, Hindistan
ədviyyat	Hindistan, Molukka adaları, İndoneziya
ətir və rayihələr	Yəmən, Hadramaut, Hindistan
dəmir	Fərqanə, Hindistan
qurğuşun	Əfqanıstan, İran
mis	Fərqanə
gümüş	Əfqanıstan, İran
qızıl	Sudan, Asuan, Ayzab, Əfqanıstan
cəvahirat	Oman, Qulzum, Yəmən, İran, Hindistan, Seylon

^{*} Doğrudur, digər monoqrafiyasında (60, II, c.135) O.Q.Bolşakov bu mülahizəsini xeyli tərəddüdlə bildirir.

Ticarət balansını Avropa – Asiya nisbət ilə deyil, ayrı-ayrı ölkələr üzrə götürsək, şübhəsiz, balansın fəallığı nöqteyi-nəzərindən, Hindistan, Çin, İran, Suriya (Bizansın tərkibində) irəlidi olar. Bunu cədvəl 1.2-nin məlumatlarından da görmək olar. Biz bu cədvəldə Avropanın filiz yataqlarının yerləşdiyi ölkələri ona görə qeyd etmədik ki, bu yataqlardan hasil edilən xammal və hazırlanan məmulatlar beynəlxalq ticarətə hələ qatılmamışdı və yalnız qitənin daxili tələbatını ödəyirdi. Eyni hal İtaliyanın sənət istehsalı ilə məşğul olan şəhərlərinə də aiddir.

Sadaladığımız Avropa ölkələrinin (frank, vestqol, burqund, ostqot krallıqlarının) ticarət əlaqələrinə gəlincə, bu ticarətin həcmi o qədər cüzi idi ki, nəinki Asiya ilə, hətta Avropadaxili ticarət balansının passivliyini aradan qaldırmağa imkan vermirdi. İtaliya emporiyalarının, Cənubi Fransa və Pireney yarımadası şəhərlərinin, Şimali Avropa ölkələrinin Şərqlə ticarətə qatılması isə Xilafətin meydana gəlməsindən sonra baş vermişdi.

Beləliklə, V-VII əsrlərdə Avropa – Asiya ticarət balansının səciyyələndirdiyimiz ümumi vəziyyəti aşağıdakıları deməyə imkan verir:

- Erkən orta əsrlərin ilk dövründə (V-VII əsrlərdə) Avropanın Asiya ilə ticarət balansı passiv idi: idxalat yenə ixracatı üstələyirdi;

- Bir tərəfdən Roma imperiyasının varisi kimi onun şərq əyalətlərini öz tərkibinə qatan, digər tərəfdən, Asiya mallarına Roma qədər nəhəng ehtiyacı olan Bizansın da Asiya ilə ticarət balansı passiv idi. Xarici ticarətə bağlı sənət istehsalı imperiyanın yalnız şərq əyalətlərində cəmləndiyindən, Asiya ilə balansı fəallaşdırmaq cəhdləri baş tutmurdu. Bizansın qızılı Şərqlə axmaqda davam edirdi;

- Asiyanın əksər iri bölgələri, o cümlədən Göytürk xaqanlığının, Çin və Sasani imperiyalarının tərkibində olan ölkələrin həm Avropa ilə, həm öz aralarında mövcud olan xarici ticarət balansı fəal idi;

- Asiyanın xarici ticarət balansı fəal qalsa da, Avropa ilə mal mübadiləsinin həcmi ixtisar olmuşdu, Asiya mallarının iri idxalatçıları kəskin azalmışdı;

- Asiya ölkələrinin yerli əhalisinin də alıcılıq qabiliyyəti aşağı düşdüyündən, Şərq mallarının əsas itxalatçısı əsasən Bizans imperiyası olur;

- V-VII əsrlərdə ən bahalı əmtəələrin – ipəyin və ədviyyatın kəskin qiymət artımı baş verir;

- Qiymətlərin artması Avropanın qızılının böyük həcmdə Asiyaya axmasını davam etdirən amillərdən olur. Nəmişə Sasanilərin xeyli aşağı əyarlı gümüş pul sistemi ilə birgə fəaliyyət göstərir; VII əsrə doğru nəmişmanın da əyarı aşağı düşür;

- Erkən orta əsr iqtisadiyyatında Avrasiyanın ticarət kapitalının mövqeyi zəifləyir.

XİLAFƏT VƏ BEYNƏLXALQ İQTİSADİ ALƏM

2.1. Xilafətin iqtisadi sisteminin təşəkkülü

Avropada feodalizmin təşəkkülü prosesinin antik cəmiyyətlə «barbar» cəmiyyətinin toqquşması şəraitində getdiyi bir vaxtda, Ərəbistan yarımadasında elə hadisələr baş verdi ki, birincidən heç də az əhəmiyyətli olmadı. VII əsrin ilk onilliklərində meydana çıxan İslam dininin 630-cu ildə Məkkə cəmiyyəti tərəfindən qəbul olunması ilə bu din sürətlə yayılmağa başladı. Artıq Məhəmməd peyğəmbərin (s.a.s) (570-632-ci illər) sağlığında Taif vahəsi və Ərəbistan yarımadasınının böyük bir hissəsi İslam hakimiyyəti altında birləşdirildi. Yeni ideologiyanın yaranması «ərəb dövlətinin təşkilatı bünövrəsi» (57, s.127) kimi çıxış edən müsəlman icmasını – Xilafəti meydana gətirdi.

Bizans və Sasani imperiyaları arasında uzun sürən hərbi əməliyyatlar və həmin cəmiyyətlərin daxilindəki ziddiyyətlər beynəlxalq şəraiti ərəblər üçün əlverişli etmişdi. 633-656-cı illər ərzində, yəni ərəb işğallarının birinci mərhələsində, İraq, Suriya, Fələstin, Məğrib ölkələri və Sasani imperiyasının bütün ərəziləri (Amudərya çayınadək) Xilafətin tərkibinə daxil edildi. VII əsrin ortalarında müsəlman dövlətində baş verən birinci vətəndaş müharibəsi (657-661-ci illər) geniş vüsət alan ərəb işğallarına ara versə də, bənü Üməyyə (Əməvilər) nəslinin Süfyani qolunun hakimiyyət başına gəlməsilə (660-683-cü illər) ərəb işğallarının

ikinci mərhələsi başlayır. Əməvilərin paytaxtı Dəməşqə köçürülür və Suriya Xilafətin əsas vilayətinə çevrilir. Mavərnəhri, Xarəzmi, Fərqanəni və Sind vilayətini işğal edən Əməvilər tezliklə dünyanın üç qitəsində geniş ərazilərə sahib olur.

Şübhəsiz, Xilafət mütəşəkkil cəmiyyətə İslamın təşkilatı qüvvəsi altında çevrilmişdi, amma bu cəmiyyəti qoruyub saxlamaq, işğalları davam etdirmək üçün ideologiyadan əlavə, güclü inzibati və maddi təşkilatçılıq da tələb olunurdu. Bunu hələ «raşidi» xəlifəsi Ömər dərk etmişdi və özünün 10 illik hakimiyyəti dövründə (634-644-cü illər) ərəb dövlətinin mərkəzi aparatlı, çoxmillətli imperiyaya çevrilməsi üçün çox işlər görmüşdü. İslahatçı xəlifə dövlətin büdcəsini sabitləşdirmək üçün işğal olunmuş torpaqların mənimsənilməsini və vergiyiğimini sistemləşdirməyi, pul sistemini qaydaya salmağı bacarmışdı. Müxtəlif səlahiyyətli divanların təsisatı və şəhərsalınmanın sürətlənməsi də xəlifə Ömər adına bağlıdır.

Sonrakı mərhələdə yeni inzibati-vergiyiğımı praktikasının tətbiqi artıq xəlifə Müaviyənin hakimiyyəti dövrünə (660-680-ci illər) təsadüf edir; hərçənd ki, bu xəlifənin 20 illik fəaliyyəti çəkiləcə xəlifə Ömər 10 illik islahatlarından ağır sayıla bilməz. Müaviyənin hakimiyyəti Xilafətin daha çox zahiri möhtəşəmliyini qurmaq ideyasına tabe olmuşdur.*

Onun ən iri tədbirləri içərisində xəlifənin şəxsi qarnizonunun yaradılmasını, sarayın təşkilini və dəftərxananın (*divan əl-muhur* - ديوان المهور) təkmilləşdirilməsini qeyd etmək olar. Vergiyiğımına gəlincə, mənbələrin (əl-Yə'qubinin və əl-Bəlazurinin) xeyli ziddiyətli məlumatlarına baxmayaraq, xəlifə Müaviyənin dövründə Dəməşqin xəzinəsinə 20 mln. dirhəm (*əyalətlərin ödədiyi vergilərin həcmi ilə qarışdırmamalı!*) sabit gəlirin çatdığı şübhəsizdir.

Əməvi xilafətinin siyasi və iqtisadi yüksəlişində həqiqətən böyük rol oynamış əsl islahatçı xəlifə isə Əbd əl-Məlikdir (685-

* Bunu Müaviyə özü hələ xəlifə Ömər ın sağlığında «qoy düşmənlərimiz İslamın əzəmətini görsünlər» deyərək etiraf etmişdi (292, IV, s.125).

705-ci illər), baxmayaraq ki, ikinci vətəndaş müharibəsinin (680-693-cü illər) böyük bir mərhələsi, Ərəbistanda, İraqda və İranda şiə və xarici hərəkətlərinin güclənməsi, Rodos, Kipr və Krit adalarının təkrar Bizansın əlinə keçməsi, Suriyada və Kiçik Asiyada ərəblərin strateji əhəmiyyətli mövqelərinin itirilməsi də onun hakimiyyətinə, daha doğrusu, hakimiyyətinin birinci mərhələsinə təsadüf edir. Əməvilərin Mərvani qoluna * mənsub bu xəlifə 685-693-cü illər ərzində gedən gərgin daxili mübarizədən, siyasi düşmənləri ilə olan hərbi əməliyyatlardan sonra, dövlətin vəhdətini bərpa etməyə müyəssər olmuşdur. ** 688-ci ildən Bizansla başlayan sərhədboyu hərbi əməliyyatlar da Xilafətin xeyrinə başa çatmışdı: 695-ci ilə doğru Xilafət Müaviyənin dövründə olan sərhədlərdə bərpa edilmişdi (60, III, s.274), ən böyük qələbə isə – Cənubi Qafqazda xəlifənin hakimiyyətinin möhkəmlənməsi idi.

Xəlifə Əbd əl-Məlik dəftərxana işində ərəb dilinin tətbiq olunması *** və pul islahatı ilə də məşhurdur. İlk baxışdan zahiri tədbir kimi görünən kargüzarlıq islahatı, əslində ərəb dilinin rəsmi tətbiqinin arxasında hakimiyyətin dövlət idarəçiliyini mərkəzləşdirmək və maliyyə idarəsinin fəaliyyətini tam nəzarəti altına almaq məqsədinin dayandığını göstərir. 77-ci hicri ilində (696/97-ci miladi ili) həyata keçirilən pul islahatı, daha doğrusu, yeni pul sisteminin tətbiqi də eyni mahiyyətli hadisə idi. **** Özünün xüsusi inzibati-vergi sistemi və mərkəzləşdirilmiş hərbi-bürokratik aparatı olan bir dövlət üçün başqa dövlətin (yəni Bizansın) zərbindən istifadə etməsi nə ideoloji, nə maliyyə baxımından artıq yararlı ola bilməzdi. Yeni pul sistemi *Xilafətin ticarət əlaqələrinin yüksək inkişafından da xəbər verirdi.*

* Mərvanilər 684-750-ci illər ərzində Xilafəti idarə etmişlər.

** Əbd əl-Məlik hakimiyyətə gələndə Əməvilərin tabeliyində yalnız Suriya və Misir qalmışdı.

*** Ona qədər vergi idarələrində kargüzarlıq çox vaxt yerli məmurlar tərəfindən yunan və fars dillərində aparılırdı.

**** Xilafətin pul zərbi haqqında monoqrafiyanın 2.3.1. bölməsində daha ətraflı deyiləcək.

Beləliklə, Xilafət VIII əsrə mütəşəkkil feodal dövləti kimi daxil oldu. Əlbəttə, siyasi və iqtisadi təsisatların bir çoxunu müsəlman cəmiyyəti Sasanilərdən və Bizansdan əxr etmişdi, amma həmin təsisatların təkamülü, bəzilərinin hətta mahiyyətinin dəyişməsi artıq Xilafətdə baş vermişdi.

Xilafətin iqtisadi sisteminin əsas tərkib hissələrini onun bir-birilə sıx bağlı olan maliyyəsi, aqrar təsərrüfatı və şəhər iqtisadiyyatı təşkil edirdi. Maliyyə isə, şübhəsiz, vergiyiğımına dayaqlanırdı. Hüquqşünasların (Əbu Yusif, əl-Mavərdi, Yəhya ibn Adəm) nəzəri qeydlərilə tarixçilərin və coğrafiyaçıların (əl-Bəlazuri, İbn Xordadbeh, əl-Yə'qubi) yazılarını müqayisə edəndə bu sistemin nə qədər mürəkkəb, bəzən isə dolaşlıq olduğu qənaətinə gəlinir. Xilafət, tərkibinə üç qitənin bir-birindən iqtisadi imkanlarına görə kəskin fərqlənən ərazilərini daxil etmişdi, ikinci bir tərəfdən, həmin ərazilərin əksəriyyətində feodal ictimai sisteminin təşəkkülü, feodal təsisatlarının yaranması da maliyyə idarəçiliyinə təsir göstərirdi. Ona görə də vergiyiğımında nəzəriyyə ilə praktika çox vaxt üst-üstə düşürdü.

Xilafətin maliyyə sisteminin ən özünəməxsus cəhəti vilayətlərin vergi idarələrinin eyni zamanda dövlət xəzinəsi (*beyt əl-mal*) rolu oynamasında idi. Belə ki, vilayətlər öz gəlirlərinin xeyli hissəsini elə yerlərdəcə təqsim edirdilər, mərkəzə isə qalan fərqi – netto-gəliri göndərirdilər (119, s.100). Hər hansı bir özbaşnalıq, qanunsuzluq yaranmasın deyə, maliyyə məmurlarının fəaliyyəti «dar əl-istixrac»ın* (*gəlirlər idarəsi*) nəzarəti altına alınmışdı. Vergilərin əsas mənbəyi xərac idi ki, o da becərilən torpaqdan alınırdı** və formasından (*misaha, muqata'a, muqasama*) asılı olmayaraq, adətən məhsulun 1/3-nə bərabər olurdu. Xəzinəyə böyük miqdarda xərac ödəyən vilayətlər əs-

* Bu nəzarət orqanı hələ xəlifə I Müaviyənin dövründə yaradılmışdı (*bax:* 4, s117).

** Xilafətin ilk onilliklərində xəracla cizyə arasında fərq qoyulmurdu və xəracı qeyri-müsəlmanlar ödəyirdi. Amma İslamı qəbul edənlərin sayı artandan sonra xərac torpaqlarının statusu sahibkarın və ya icarədarın dini mənsubiyyətindən asılı olmayaraq dəyişməz qaldı (*bax:* 87, s.273).

Savad (Dəclə-Fərat çayları arası, Cənubi Mesopotamiya), Xorasan, əl-Əhvaz, Fars və Misir idi (*bax*: cədvəl 2.1).

Cədvəl 2.1

Xilafət xəzinəsinə (beyt əl-mala) xərac ödəyən vilayətlər

vilayət	xəracın miqdarı (<i>dirhəm ilə</i>)	istinad ed. mənbə (<i>İbn Xordadbeh</i>)
əs-Səvad	124.000.000-128.000.000	s.15
əd-Dinavər	3.800.000	s.20
İsfahan	7.000.000	s.20
Xorasan	44.846.600	s.39
əl-Əhvaz	30.000.000	s.42
Fars	33.000.000	s.48
Qəzvin	1.200.000	s.57
Diyar-Mudara	5.600.000	s.74
Kinnəsrin və Əvasim	5.600.000	s.75
Xims	4.760.000	s.76
Dəməşq	5.600.000	s.77
Urdun (İordaniya)	4.900.000	s.78
Fələstin	7.000.000	s.79
Misir	30.520.000-38.133.718	s.84-85
Mosul	4.000.000	s.94
Diyar-Rəbiə	7.700.000	s.95
Azərbaycan	2.000.000	s.121
Ərminiyyə	4.000.000	s.124
Yəmən	8.400.000	s.144

Torpaq vergisindən əlavə, Xilafətin xəzinəsinə mədəndən, hərbi qənimətdən və daşınan əmlakdan alınan $\frac{1}{5}$ vergisi – xüms, müsəlmanların ödədiyi zəkat və ‘uşr da xeyli gəlir gətirirdi. Ticarətdən, xüsusilə gömrükxanalardan gələn gəlirin həcmi böyük

olduğundan, yerlərdə gömrük idarələri (*mərasid bəriyyə*) və onların işinə nəzarət üçün *divan əl-mərasid* təşkil olunmuşdu.*

Xilafətin maliyyəsi təkcə vergilərin yığımını deyil, həm də gəlirlərin təqsimini təşkil etməyi tələb edirdi. Yuxarıda deyildiyi kimi, Xilafətdə vilayət başçılarına gəlirlərin bir hissəsini təqsim etmək səlahiyyəti verilmişdi. Vilayətlərin rəsmi xərcləri bəzi istisnaları çıxmaq şərtilə adətən aşağıdakılar olurdu:

1) Vilayətlərdə yerləşdirilmiş Xilafət qoşunlarının ərzaqla təmini – bu, Əməvi hakimiyyəti dövründə daha aktual idi;

2) Dövlət məmurlarının aylıq maaşla təmini. Belə məmurların sayı isə kifayət qədər idi. Təkcə bir şəhərdə (!) qazi, vergi məmuru, hərbi dəstə başçısı, bərid (poçt) məmuru, səfavi torpaqların idarəçisi və şəhnə (polis) başçısı otururdu (119, s.76). Onların aylıq maaşı vəzifə dərəcələrindən asılı olaraq, 30 dinardan 300 dinaradək idi (119, s.78; 61, s.275, qeyd 22). Amil özü 3000 dinar alırdı (119, s.78) (*bax: cədvəl 2.2*).

3) Yolların, körpülərin, ticarət mərkəzlərinin, limanların qaydaya salınması;

4) Nəzərdə tutulmayan xərclər.

Cədvəl 2.2

Xilafət məmurlarının aylıq maaş cədvəli

dövlət məmuru	aylıq maaşı (<i>dinar ilə</i>)	dövlət məmuru	aylıq maaşı (<i>dinar ilə</i>)
vergi məmuru	30	muhtəsib	30
bərid məmuru	30	sahib beyt əl-mal	100
hərbi dəstə başçısı	30	qazi	200
şəhnə başçısı	30	amil	3000

Mərkəzə gedən gəlirlərin təqsiminə gəlincə, illik dövlət büdcəsində ştatda nəzərdə tutulan daimi xərclər (*ratibə*) və ştatdankənar təsadüfi xərclər (*hadisə*) nəzərdə tutulurdu (119, s.101). Ratibəyə: sarayın xərcləri, xəlifə qarnizonunun saxlanması, nazirliklərin maliyyə təminatı daxil idi. Dövlət xəzinəsi (*beyt əl-*

* Gömrükxanaların fəaliyyəti haqqında ətraflı bax: monoqrafiyanın 2.3.3 bölməsinə.

mal) ilə xəlifənin şəxsi xəzinəsi (*beyt mal əl-xassa*) bir-birindən ayrılırdı, hərçənd ki, bəzən onların qarışdırılması faktları da məlumdur (*bax*: 119, s.108-110). Beyt mal əl-xassada adətən, 9-10 mln. dinar (təxminən 520-580 mln. ABŞ dolları) olurdu. Amma istisnalar da var idi. Məsələn, xəlifə Harun ər-Rəşidin (786-809-cu illər) şəxsi xəzinəsi 48 mln. dinar (təxminən 3 mlrd. ABŞ dolları!) olmuşdur (300, s.189). Ziyarət və qurban bayramı xərcləri, əsirlərin geri alınması, xarici səfirlərin qəbulu və s. xərclər beyt mal əl-xassadan xərclənirdi (300, s.10, 22, 28).

Xilafətin iqtisadi sisteminin digər tərkib hissəsi olan aqrar təsisatlarının üzərində ətraflı dayanmayacağıq, çünki bu məsələ monoqrafiyanın mövzu obyektindən kənaradır. Yalnız bir faktı xüsusi vurğulamaq vacibdir ki, həmin dövrdə kənd təsərrüfatı yüksək məhsuldarlığına görə seçilirdi və izafi məhsulun böyük bir hissəsini o, verirdi. Bunu, becərilən torpaqdan alınan xəracın artıq nəzərdən keçirdiyimiz nəhəng ölçüsü də göstərir.

Şəhər iqtisadiyyatı isə, həqiqətən, bizim üçün, diqqəti çəkən vacib məsələdir. Xilafətdə əksər sosial-iqtisadi təsisatlar kimi, şəhər də xeyli dəyişikliklərə məruz qalmış, əvvəlki cəmiyyətlə fiziki ənənəviliyi saxlasa da, feodallaşma kimi obyektiv amilin və subyektiv, zahiri amillərin (yeni ideologiya, yeni dövlətçilik) təsiri altında inkişaf etmişdir.

Orta əsr «*müsəlman şəhəri*» problemi tarixşünaslıqda yeni deyil. Tarix elmində indiyədək mübahisələr gedir ki, «*müsəlman şəhəri*» deyilən bir hadisə realdır, yoxsa o da Avropa şəhəri kimi antik polisın davamçısıdır? (*bu mübahisələr barədə bax*: 61, s.16-17; 176, s.288-303; 206, 1, s.59-60; 206, 2, s.259-260). Monoqrafiyanın birbaşa ticarət tarixini araşdırdığı və deməli, şəhərlə də sıx bağlılığı səbəbindən, adı çəkilən məsələyə münasibətimizi bildirməliyik.

Əvvəlcədən qeyd edək ki, biz bu konsepsiyaların heç biri ilə razı deyilik, çünki onların arqumentlərini birmənalı qəbul etmək olmur. İlk əvvəl xüsusi «*müsəlman şəhəri*»nin olmasını iddia edən tarixçilərin (*bax*: 242; 224; 199) fikirlərilə bağlı deyək ki, «*müsəlman şəhəri*»nin ərəb işğalı nəticəsində, İslam

ideologiyasının təsiri altında meydana gələn spesifik bir təsisat sayılması Avropa elmi üçün yeni bir hal deyil. Əvvəlki fəsildə biz tarix elmində hökmran olan «Şərq feodalizmi», «qeyri-tipik feodalizm», «feodalizmin Şərq tipi» kimi məfhumların elmdən uzaq olduğunu qeyd etmişdik (*bax*: monoqrafiyanın 1.2.1 bölməsi). Müsəlman şəhərinin spesifik cəhətlərinin qabardılması Şərqin Qərbdən geri qalmasının yeganə həlledici səbəbini araşdırmağa yönəlsə də, əslində digər əhəmiyyətli səbəblərə göz yumulmasına gətirib çıxarmışdır.

Əlbəttə, Xilafətin tərkibində inkişaf tapmış müsəlman şəhəri* özünəməxsus cəhətlərə malik olmuşdur; bu, hər bir sosial təsisat üçün qanunauyğundur. Amma belə bir meyar ilə «*ingilis şəhəri*», «*Skandinaviya şəhəri*», «*Qərbi Aralıq dənizi şəhəri*» və s. tipləri də ayırmaq olar, halbuki biz məfhumları olsa-olsa yalnız coğrafi mənada işlədirik.

İkinci konsepsiyanın nümayəndələrinə, yəni «*müsəlman şəhəri*»nin mövcudluğu ilə razılaşmayan tarixçilərə gəlincə, onlar da əks ifratçılığa meyl edib bu şəhəri sadəcə antik polis varisi** hesab edirlər (61, s.16-45; 206, 1, s.59-60; 206, 2, s.259-260 və s.). Belə çıxır ki, Şərqin heç bir «xilas» yolu yoxdur; o ya hər hansı bir inkişaf bacarığından məhrum olduğunu etiraf etməlidir, ya da Qərbi Avropa ilə xeyli sayda oxşarlığını tapmaqla bu bacarığının olduğunu sübut etməlidir!

Xilafət şəhərlərinin bir çoxu üçün antik və Sasani şəhərlərinin kontinuitetini müəyyən təshihlərlə qəbul etmək olar. Amma müsəlman cəmiyyətinin urbanizasiyaya meyilliliyinin muxtar olması da faktdır. Ərəblər «barbarlar»dan və işğalçılardan fərqli olaraq mövcud təsərrüfat sistemini nəinki dağıtmamış, həm də onun bir çox məziyyətlərindən maksimum istifadə etməklə

* Biz bu məfhumdan çoxlarının etdiyi kimi, sosial və iqtisadi fərqlilik yönündə deyil, (belə halda «müsəlman şəhəri» ifadəsi kursivlə yazılacaq), coğrafi-siyasi mənada istifadə edib Ön Asiyanın Xilafətin hakimiyyəti altında olan şəhərlərini nəzərdə tuturuq.

** Şəhərlərin kontinuiteti Qərbi Avropanın özü üçün də qəti qəbul olunmuş inkişaf yolu sayılmadığı halda (*bu barədə gedən mübahisələr haqqında bax*: 183-184; 159; 109 və s.) onu Xilafət şəhərlərinə şamil etmək ən azı yanlış yanaşmadır.

inkişafına şərait yaratmışlar. Avropada ticarətin ixtisar olduğu, natural təsərrüfatın hətta şəhərlərdə də hakim kəsildiyi bir vaxtda, Xilafətin nəhəng şəhərləri, yüksək istehsal səviyyəsi, inkişaf etmiş pul təsərrüfatı və iqtisadi əlaqələri mövcud olmuşdur. Ərəb-müsəlman dövlətində şəhərlər siyasi və iqtisadi həyatda, mədəni tərəqqidə çox əhəmiyyətli rol oynamışlar.

Xilafətin iqtisadi sistemində şəhərin yerini müəyyən etmək üçün məlum məsələ ilə bağlı fikirlərimizi yekunlaşdırıb aşağıdakılar qeyd edə bilərik:

- İslam ideologiyası və ərəb fəthləri onların yayılmış olduğu ərazilərin heç birində şəhər həyatını dağıtmadı. Antik polislərin və Sasani şəhərlərinin hərbi əməliyyatlar gedişində dağılmış infrastrukturunun bərpasını həyata keçirməklə yanaşı, Xilafət yeni inzibati, sənət və ticarət mərkəzlərinin salınmasına da böyük əhəmiyyət verirdi;

- Keçmiş Bizans mülklərində antik polisin IV-V əsrlərdən başlayan və uzun çəkən dağılma prosesi və Sasani imperiyası ərazisindəki şəhərlərin feodallaşmaya qatılması ərəb fəthləri ilə üst-üstə düşdüyündən, Xilafətin tərkibində bu şəhərlərin sosial-iqtisadi həyatı köklü dəyişikliklərə məruz qaldı; həmin dəyişikliklər əvvəl başlamış məlum proseslər deyil, eyni zamanda yeni fəthlərin özlərində daşmış olduqları yüksək enerjinin təsiri altında sürətləndi;

- Xilafət şəhərləri öz coğrafi-siyasi inkişaf xüsusiyyətlərinin, həmçinin müsəlman cəmiyyətinin şəriət də daxil olmaqla bir çox sosial-iqtisadi və hüquqi təsisatlarının təsirlə müəyyən spesifiklik qazanmışdı. Lakin bu amillərin heç biri orta əsr şəhərləri üçün ümumi olan inkişaf qanunauyğunluqlarını Xilafət şəhəri üçün dəyişməmişdi: o, izafi məhsulun toplandığı və təqsim olunduğu mərkəz idi.

Qərbi Avropa şəhərləri ilə müqayisədə Xilafət şəhərlərinin inkişafının xeyli «ağrısız» və sürətlə getməsi təbii idi: bu şəhərlər V-VII əsrlərdə sənətkarlığın, geniş xammal bazarının və nəhayət, beynəlxalq ticarətin əsas mərkəzləri olmuşdular. Onlar üçün yenidən dirçəlmək, şəhər təsərrüfatının inkişafına xeyli

demokratik münasibəti olan cəmiyyətə uzlaşmaq çətin deyildi.

Üstəlik, Xilafət beynəlxalq ticarət yollarının əhəmiyyətli qovşaqlarını vahid iqtisadi tərkibə qatmışdı ki, bu da şəhərlərin inkişafı üçün mütərəqqi amil olmaya bilməzdi.

Xilafət şəhərlərinin beynəlxalq ticarət sistemində rolunu biz növbəti bölmələrdə izləyəcəyik.

2.2. VIII-IX əsrlərdə dünyanın mühüm ticarət bölgələri

2.2.1. Aralıq dənizi vilayətlərinin ticarət əlaqələri

Antik dünyanın barbar periferiya tərəfindən fəthinin sürət miqyasını biz Aralıq dənizi bölgəsinin nümunəsində daha yaxşı izlədik. Xilafətin meydana gəlməsilə yeni iqtisadi sistemin təşəkkülü, beynəlxalq ticarətin daha iri miqyaslı mərhələsinin başlaması da bölgənin tarixində köklü dəyişikliklər demək idi. Hətta cürət edib deyə bilərik ki, bu bölgə VII-VIII əsrlərin adı çəkilən proseslərini ilk əks etdirən mərkəzlərdən biri olmuşdur.

Aralıq dənizi ticarəti tarix boyu mal dövriyyəsinin yüksək intensivliyi ilə fərqlənib; ona görə də Xilafətin mövcudluğu dövründə bu bölgənin yenə əhəmiyyətli ticarət məntəqəsi kimi qalması ilk baxışdan təəccüblü görünür. Amma bəzi tədqiqatçılar hesab edir ki, Aralıq dənizi ticarəti VII-VIII əsrlərdə ixtisar olmuş, sahilboyu şəhərlər durğunluq keçirmişdir (194, s.188). A.Pirenn isə Xilafətin yaranması nəticəsində Aralıq dənizi bölgələrinin Avropa ilə əlaqələrinin kəsildiyini iddia edir (135; 135a; 262; *həmçinin bax*: 265; 194; 219). E.Aştordan və A.Pirendən fərqli olaraq, A.Ehrenkreutz Aralıq dənizinin və İran körfəzinin Xilafətin vahid hakimiyyəti altında birləşməsini vacib amil sayır və bu dövrdə adı çəkilən bölgənin kontinental ticarətin hesabına iqtisadi yüksəliş keçirdiyini göstərir (219, s.101-102).

O.Q.Bolşakov ərəb fəthləri ərəfəsində və VIII-IX əsrlərdə Aralıq dənizi şəhərlərinin iqtisadi həyatını arxeoloji və yazılı mənbələrin məlumatları əsasında müqayisə etməyə çalışır (61);

bunun üçün o, Suriya, Fələstin və Misir şəhərlərinin inkişafının kəmiyyət dəyişikliklərini, ərazi və əhali ölçüsünü, şəhərlərdə pulun alıcılıq qabiliyyətini və həyat səviyyəsini, izafi məhsulun yığılmasını və təqsimini araşdırır. O.Q.Bolşakovun bu araşdırmaları və təqdim etdiyi müddəalar çox əhəmiyyətlidir. Bu müddəalar: 1) müəyyən haşiyələrlə ərəb fəthləri nəticəsində Aralıq dənizi şəhərlərinin say və ölçüsündə kəskin dəyişikliklərin olmadığını təsbit edir (61, s.56); 2) bu bölgədə ərəblərin yeni şəhərlər salmaması faktını da müəllif VII-VIII əsrlərin hüdunda onların sayında kəskin ixtisarın olmaması ilə izah edir (61, s.108); 3) Abbasilərin hakimiyyəti dövründə şəhərlərin çiçəklənməsini O.Q.Bolşakov yüksəliş yox, ərəb işğalları nəticəsində dağıdılmış səviyyənin sadəcə bərpa sayır (61, s.66); 4) Xilafət şəhərlərinin ölçüsünün və əhali sayının artmasının əhəmiyyətli göstərici olmadığını vurğulayan tarixçi bunu ilk növbədə kənd təsərrüfatının məhsuldarlığı ilə əlaqələndirir.

Lakin O.Q.Bolşakov da araşdırmalarında Aralıq dənizi bölgəsinin iqtisadi həyatında VII-VIII əsrlərin yerini qəti müəyyən edə bilməmişdir. Fikrimizcə, bunun səbəbi tarixçinin həmin bölgənin beynəlxalq ticarət əlaqələrinə demək olar ki, laqeyd münasibətidir.* Halbuki VII-VIII əsrlərdə Aralıq dənizi bölgəsinin durğunluq keçirdiyini iddia edən tarixçilərin və onların opponentlərinin müddəalarına bu əlaqələrin tarixini izləmədən cavab vermək mümkün deyil.

Əvvəlcə, Aralıq dənizi vilayətlərinin VIII-IX əsrlərdə fəaliyyət göstərən ticarət yollarını nəzərdən keçirək. Şübhə yoxdur ki, mühafizəkar element olan ticarət yollarının istiqamətində köklü dəyişiklik hansısa əhəmiyyətli siyasi, hərbi, ya da iqtisadi hadisənin təsiri altında baş verə bilərdi. Aralıq dənizi ticarətinin danışdığımız dövrdə tarixi bu mənada iki mərhələyə ayrılır: 1) VII əsrin ikinci yarısı – VIII əsr və 2) IX əsr. Birinci mərhələdə Aralıq dənizi ticarəti üstün olmuşdur. İki mərhələ arasında həlledici

* O.Q.Bolşakov orta əsrlərdə xarici ticarətin Yaxın Şərqi həyatında böyük əhəmiyyət daşımadığını iddia edir (61, s299).

məqam isə 762-ci ildə Bağdad şəhərinin inşası sayılmalıdır. Abbasi xəlifəsi əl-Mənsur (754-775-ci illər) tərəfindən salınan bu şəhərə rəsmən «Mədinə-t-əs-səlam» (*Sülh şəhəri*) adı verilmişdi, xalq arasında isə o, «Mədinə-t-əl-Mənsur» (*Mənsurun şəhəri*) çağrılırdı. Bağdad* Dəclə və Fəratı birləşdirən kanalların qovşağındakı məhsuldar bir vadidə yerləşirdi və strateji əhəmiyyətli mövqeyə malik idi: Xilafətin şərq əyalətlərinə yol Bağdaddan keçirdi və bu baxımdan həmin əyalətləri, xüsusilə separatçı Xorasanı nəzarətdə saxlamaq indi daha asan idi. İkinci bir tərəfdən, Aralıq dənizində İsgəndəriyyənin oynadığı eyni siyasi rolunu İran körfəzində Bağdad oynayacaqdı, bu isə «ərəb – müsəlman imperiyasının üzünü şərqə çevirməsi» demək idi (169, s.32). Bu siyasi dəyişikliklər fonunda dediyimiz ikinci mərhələdə, yəni IX əsrdə Bağdadın iqtisadi mərkəzə çevrilməsi və nəticədə İran körfəzi ticarətinin Aralıq dənizi ticarətini üstələməsi baş vermişdi.**

Beləliklə, apriori də demək olar ki, Bağdad ortaya çıxana qədər, yəni İran körfəzi ticarəti üstünlük qazananadək, Aralıq dənizi ticarəti əvvəlki mövqeyini saxlamışdır. Mənbələrdəki konkret faktlara nəzər salmaq: Xilafətin meydana gəlməsi ərəfəsində Şərqi Aralıq dənizi ticarətinin əsas marşrutları belə idi:

Antioxiya (Antakya) – Tripoli (Trablis) – Beyrut – Tir (Sur) – Ramla – Gəzza – Fərama – İsgəndəriyyə (197, s.4).

VIII-IX əsrlərin hüdudunda bu marşrutda cüzi dəyişikliklər (genişlənmə) var:

*Antakya – Trablis – Beyrut – Təbəriyyə – Sur – Ramla – Yaffa və ya ... – Ramla – Gəzza – Fərama – əl-Fustat*** – İsgəndəriyyə.*

Ərəb mənbələrində marşrutun bütün məntəqələri ilə birgə təsviri var. Məsələn, Ramladan Fustata Azdudu (Aşdod) keçməklə

* Ərəbcə بغداد - feli «əhəmiyyətli olmaq» mənasını verir, بغداد - «əhəmiyyətli olan»?

** Vəziyyət yalnız 909-cu ildə Fatimi xilafətinin meydana çıxmasından sonra dəyişməyə başlayır ki, bu məsələ də xronoloji baxımdan növbəti fəsilə aiddir (monoqrafiyanın 3.1.1 bölməsi). İran körfəzi ticarəti haqqında isə daha ətraflı bax: monoqrafiyanın 2.2.2 bölməsinə.

*** Şəhər ərəblər tərəfində 641-ci ildə inşa edilmişdir (298, III, s.893).

(238, s.80), Ğəzzadan Fəramaya isə – *Rafah* – *əl-Ariş* – *əl-Vardada* – *əs-Sə'ama* – *əl-Uzeyb* yolu ilə getmək lazım idi (238, s.80). *Fərama* – *Fustat* və *Fustat* – *İsgəndəriyyə* yolu da bir neçə məntəqədən keçirdi: *Fərama* – *Curcir* – *əl-Qadirə* – *Məscid Quda'a* – *Bilbays* – *əl-Fustat* – *Zat əs-Sahilə* – *Tarnur* – *Qavm Şarik* – *ər-Rəfiqə* – *Qartas* – *Qiryauun* – *əl-İsgəndəriyyə* (238, s.80, 84).

Aralıq dənizinin Qərbi Afrika sahillərinə gəlincə, İsgəndəriyyədən Misirin ən qərb ucqarı Barkaya yol, Bizans hakimiyyəti dövründə olduğu kimi, VIII əsrdə də aktual idi. Üstəlik, Pireney yarımadasının (əl-Əndəlusun) ərəblərin əlinə keçməsi sayəsində Qərbi Aralıq dənizi ticarəti (onun şərqə ilə müqayisədə zəif olsa da) fəaliyyətini saxlamışdı. Barkadan (Bargah) ərəblərin 670-ci ildə inşa etmiş olduqları əl-Qayruvana yol var idi (293,VII, s.347; 217, s.216) və bu yol ərəb mənbələrində yeni adı Tunis olan Karfagen (Qartaca) şəhərinə istiqamət götürürdü. Karfagen 435-534-cü illər ərzində vandalların əlində olduğundan, Bizansın Afrika ilə iqtisadi əlaqələrində əhəmiyyətini itirmiş və yalnız Xilafətin tərkibinə keçdikdən sonra Avropa ilə əlaqələrini bərpa etmişdi.

Karfagen (Tunis) – *Tanas* karvan yolu *Taxart* – *əl-Askar* – *Lurka (Lorka)* – *Kordova (Qurtubə)* dəniz yolu ilə yekunlaşırdı (293,VII, s.353). Kordova isə Əndəlusun ən iri şəhəri olan Qranada (Qarnata) ilə, həmçinin Toledo (Tulaytila) və frankların əlində olan Norbonna (Arbuna) ilə ticarət əlaqələri saxlayırdı (238, s.89). İbn Xordadbeh yazır ki, tacirlər «öz malları ilə Firəncəyə (frankların ölkəsinə - G.Y.) gedir və orada alver edirlər. Zərurət olanda, öz mallarını Firəncədən Qərb dənizi (Aralıq dənizi – Y.G.) ilə Antakyaya gətirirlər» (238, s.154). Heç şübhəsiz, burada söhbət, elə İbn Xordadbehin əsərinin başqa yerində təsvir olunan *Norbonna* – *Qranada* – *Kordova* – *Tanca* – *Qayruvan* – *Barqa* – *İsgəndəriyyə* – ... – *Antakya* xəttindən gedir.

Aralıq dənizi ticarəti yollarının VIII əsrdə fəallığının saxlanması həmin yolların üzərində yerləşən şəhərlərin sənət istehsalına da borclu idi. Hətta IX əsrdə İran körfəzi ticarəti irəli

çıxandan sonra da bu sənətkarlıq məntəqələri beynəlxalq ticarət mərkəzləri olaraq qalmışdılar. İstər Suriya, Livan, Fələstin, istərsə də Misir şəhərləri sənətkarlığın bir sıra sahələri üzrə ixtisaslaşmışdılar. Bunu aşağıdakı cədvəldən də görmək olar:

Cədvəl 2.3

Şərqi Aralıq dənizi bölgələrin sənət istehsalı

sənətkarlıq məmulatı	ixracatçı	mənbə
1	2	3
«tinnisiyyə»*	Tinnis (Misir)	211,s.252; 298, IV, s.494, 890
«qəsab»**	Tinnis	211,s.252; 298, IV, s.494, 890
«əbu qələmun»***	Tinnis	211,s.252; 298, IV, s.494, 890
«dabiqiyyə»****	Dabiq (Misir)	211, s.252
«qusiyyə»*****	Qus (Misir)	285,IV, s.72
İsgəndəriyyə»*****	İsgəndəriyyə	211, s.252; 298, I, s.110
pəpirus	Misirin əksər şəhərləri	286, s.342
karton	Misirin əksər şəhərləri	286, s.342
balzam yağı	Misirin əksər şəhərləri	286, s.342
qətran	Misirin əksər şəhərləri	286, s.342
indiço	Bazan (Fələstin)	217, s.180
şüşə məmulatı	Fes (Mərakeş)	286, s.346
kağız	Dəməşq, Trablis (Livan)	278, s.288; 217, s.180
zeytun yağı	Hələb, Nəbulus (Suriya)	217, s.174; 274, V, s.47
şərab	Cənubi Fransa	274, V, s.34
silah	Əndəlus	238, s.153

* kətan parça növü

** zərif kətan parça (bax: 298, I, s.890)

*** Əbu qələmun – xameleon. Ərəb dilində daha çox «dəniz kətanı», «dəniz yunu» mənalığında işlənirdi. Əl-Müqəddəsinin yazdığına görə, «bu, hansısa dəniz heyvanının yunudur, o daşlara yapışib qalır, quruyub töküləndə onu yığırlar» (217, s.240). Ondan hazırlanan paltarın (buqələmun) qiyməti 10 min dinara çatırdı (299, I, s.426). Əbu qələmun yalnız Tinnisdə hazırlanırdı (282, IX, s.31).

**** Kətan parça növü

***** Kətan parça növü

***** Kətan parça növü

Üstəlik, bu bölgələr həm də zəruri xammal ixracatı mərkəzləri olduqlarından (*bax: cədvəl 2.4*), onların əhəmiyyəti ticarət yollarının fəallığından asılı olmayaraq, yüksək idi.

Cədvəl 2.4

Şərqi Aralıq dənizi bölgələrin xammal ixracatı

xammal	ixracatı	mənbə
qızıl	Misir (Yuxarı Nil)	293, s.334
dəmir filizi	Suriya (Beyrut ətrafı)	217, s.184
civə	Toledo (Əndəlus)	213, s.29
naşatır	Suriya	259, s.337
korall	Mərakeş (Seuta sahilləri)	217, s.226
zeytun	Suriya	217, s.174; 274, V, s.349
zəfəran	Suriya	119, s.349
fıstıq	Fes	286, s.346
alma	Suriya	302, VII, s.270

Beləliklə, VIII-IX əsrlərdə Aralıq dənizi ticarəti bəzi mütərəqqi (iri bir imperiyanın tərkibinə qatılmaqla İran körfəzi ticarətilə sıx bağlanması, şəhərlərinin iqtisadi inkişafı üçün ən azı maneənin olmaması) və neqativ dəyişikliklər (Bağdadın paytaxt seçilməsindən sonra Xilafətin iqtisadi həyatının ağırlığının İran körfəzi bölgəsinə meyl etməsi) daxil olmaqla, yenə də aktual idi.

2.2.2. İran körfəzi və Hind okeanı ticarəti.

«Böyük İpək Yolu»nun fəaliyyəti

Müsəlman imperiyasının iki ticarət bölgəsi var idi ki, onları tək-cə iqtisadi deyil, eyni zamanda coğrafi baxımdan bir-birindən ayrı təsəvvür etmək mümkün deyil: söhbət İran körfəzi və Hind okeanı vilayətlərindən gedir. Doğrudur, Hind okeanının Qırmızı dəniz və Ərəbistan dənizi kimi iri su hövzələri və digər əhəmiyyətli körfəzləri – Oman və Ədən körfəzləri də var; amma Hind okeanından İran körfəzinə gələn yol Şətt əl-Ərəb çayının ağzından Fərat boyunca uzanırdı ki, bu da Fəratı Aralıq dənizinin Suriya sahillərindən ayıran 200 km-i çıxmaq şərti ilə (164, s.31), əsl su

magistralı yaradırdı. Hind okeanından İran körfəzinə gəlib Asi (Oront) çayı boyunca Aralıq dənizinə yönələn istiqamətdə karvan yolu bir az da qısaldı. Aydındır ki, bu cür əlverişli coğrafi «bağlılıq» müsəlman dənizçilərinin (həm də təkcə onların deyil) diqqətini cəlb etməyə bilməzdi. Ona görə də tarix boyu *Hind okeanına çıxış* istər dənizçilər, istər tacirlər, istərsə də siyasətçilər üçün *İran körfəzi ilə assosiasiya olunmuşdur*.

Müsəlmanlar üçün «İran körfəzi Ədəndən başlayırdı» (119, s.404) və təxminən Hind çayının Ərəbistan dənizinə tökülən yerinədək uzanırdı; bu isə böyük ticarət arealı demək idi. Ərəb coğrafiyaçılarının yazdığına görə, İran körfəzi bütün mövsümlərdə gəmiçilik üçün əlverişli olurdu (236, s.86).

Qədim dünyada İran körfəzinin məşhur ticarət mərkəzləri Nineviya, Babil, Ktesifon, orta əsrlərin başlanğıcında Antioxiya və Palmira olmuşdur. Xilafət dövründə isə Ədən, Bəsrə, Siraf körfəzin əsas limanlarına çevrilir.

Ədən iri ticarət mərkəzi idi və Afrika ilə Ərəbistan arasında vasitəçi olmaqla bərabər (119, s.405), daha çox Hind okeanına çıxmaq üçün mühüm məntəqə rolunu oynayır. Əl-Müqəddəsi onu «Çinin qapısı» adlandırır və yazır: «Kim ticarət axtarırsa, *Ədəna*, Omana və ya Misirə getməlidir» (kursiv mənimdir – Y.G.) (217, s.34-35). Ədən istər «İpək yolu»nun, istər «Ətir Yolu»nun istiqamətlərində əvəzsiz liman olub nəhəng ticarət əməliyyatlarının aparıldığı yer idi.

Körfəzin digər iri limanı Siraf idi; bu şəhər həm də Fars vilayətinin ixracat-idxalat əməliyyatlarının cəmləndiyi mərkəz rolunu oynayır (278, s.34). Müsəlmanların Çinlə və Hindistanla ticarətini Sirafın vasitəçiliyi olmadan təsəvvür etmək mümkün deyildi. Təsədüfi deyil ki, bu şəhərin əhalisi öz zənginliyi ilə şöhrət tapmışdı (278, s.139).

Sirafın sıx bağlı olduğu və onu karvan yollarına qovuşduran liman – Bəsrə idi. Şətt əl-Ərəb çayının üzərində yerləşən bu şəhər və onun sakinləri ticarət dünyasında yaxşı tanınırdılar. Baxmayaraq ki, Bəsrə limanına giriş dar idi (217, s.12) və dənizçilər arasında o qədər də çox bəyənilmirdi, bəsrəlilər körfəz

ticarətindən böyük qazanc götürməyi bacarırdılar. Belə ki, danışığımız dövrdə Bəsrə *Vasit* – *Bağdad* xəttinə «qarı» olduğundan, körfəz ticarətini karvan yollarına məhz o, bağlayırdı. Bu coğrafi amilin hesabına böyük ticarət qazancı götürən bəsrəlilər Hind okeanı bölgəsində koloniyalar yaradacaq qədər varlanmışdılar (*ticarət koloniyaları haqqında bax: monoqrafiyanın 2.3.3 bölməsinə*).

Bəsrəni Bağdada bağlayan Vasit də strateji əhəmiyyətli şəhər idi: 879-cu ildə o, zənci/zinc üsyançıları tərəfindən ələ keçiriləndə İran körfəzi ticarəti həqiqətən böyük bir böhran keçirmişdi; bundan yararlanan isə, Bağdadın ən güclü ticarət rəqibi Misir və ona bağlı Aralıq dənizi ticarəti olmuşdu.

Kərman vilayətinin liman şəhəri olan Hörmüzə gəlincə, Xilafət dövründə o, ikinci dərəcəli rol oynayırdı (hər halda Böyük Coğrafi kəşflərin ərəfəsində və dövründə oynadığı nəhəng rolla müqayisədə).^{*} Belə ki, İran körfəzinə daxil olan gəmilər çox vaxt Hörmüzdən yan keçib birbaşa Sırafda lövbər salırdılar. Eyni hal Daybul limanına da aid idi.^{**}

İran körfəzi ticarətinin IX əsrdən başlayan yeni mərhələsini Bağdadsız təsəvvür etmək mümkün deyil. Bu yenilik iki əsas cəhətə bağlı idi: 1) 762-ci ildə inşa olunmuş Bağdad Xilafətin təkə siyasi mərkəzini deyil, iqtisadi əlaqlərinin böyük bir məntəqəsini də şərqlə çevirmişdi və 2) nəticədə, İran körfəzi ticarəti bütün IX əsr boyu Aralıq dənizi ticarətini üstələmişdi (Bağdadın inşasının Aralıq dənizi ticarətinə təsirini əvvəlki bölmədə izlədik). Bağdad Xilafətin təkə körfəz deyil, bütün tranzit ticarətini tənzimləyirdi. İstər Çindən və Hindistandan qərbə yönələn karvan və dəniz yolları, istərsə də Şimal dənizi sahillərindən İran körfəzinədək davam edən Şimal – Cənub ticarəti yolları bu şəhərdə görüşürdü.

^{*} IX əsrin müəllifi İbn Xordadabeh Kərmanın iri şəhərləri içərisində Hörmüzün adını çəkmir (*bax: 238, s.49-50*), hərçənd ki, onun əsərinin başqa bir bölməsində (238, s.62) İbn Kavan adasından Hörmüzə gələn yolun təsviri var.

^{**} Lakin artıq X əsrin müəlliflərində Daybul Hind okeanına girişdə Mihran (Hind) çayının qərb sahilində yerləşən iri liman kimi qeyd olunur (*bax: 278, s.175; 217, s.479*).

İran körfəzi ticarətinə can atan tacirlər üçün əsas hədəf – Hind okeanı sahilləri idi. Hind okeanı müsəlman dənizçiliyinin ən nəhəng vilayəti olub XV əsrin sonunadək onun əlində qalmışdı. İran körfəzinin limanlarından çıxan gəmilər üçün Hind okeanında ən mühüm dayanacaqlar Tana, Kalikut, Seylon (Sərəndib), Kalah idi. Bu limanların vasitəsilə tacirlər Cənubi Çin dənizindəkə üzüb Hind-Çin yarımadası ölkələri ilə, həmçinin Çinlə əlaqələr saxlaya bilirdilər.

İran körfəzi və Hind okeanı ticarətinin nəhəng miqyasını təsəvvür etmək üçün ticarət yollarını diqqətlə izləməyə ehtiyac var.

Yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi, Bağdad bir neçə istiqamətdə gedən yolların qoğşağında yerləşirdi. Onun əsas ticarət marşrutları aşağıdakılar idi:

1) *Bağdad – Nəhrəvan – Deyr Bazimə – Dəskara – Cəlula – Xanikin – Qəsri Şirin – Hulvan – Məzarvəstan – Mərc əl-Qala – Qəsri Yəzid – Zübeydiyyə – Xuşkariş – Qəsri Amr – Qarmisin – Dukkan – Mazaran – Nihavənd* (238, s.18-19) və ya ... – *Dukkan – Qəsri Lusuz – Xundar – Həmədan – Dərnəva – Buzanacird – Zərah – Təzra – Asavir – Bustah – Davudabaz – Susanakin – Daruz – Savəh – Məşkuyə – Qustana – Rey* (238, s.21-22).

2) *Bağdad – Mədain – Deyr əl-Aqula – Cərcəray – Cəbbul – Famu əs-Silh – Vasit – Nəhrəvan – Farus – Deyr əl-Ummal – Həvanit – Qətr – Bətaih – Bəsrə* (238, s.59).

3) *Bağdad – Saylahin – Ənbər – Rabb – Xit – Nabusa – Alusa – Fuheymə – Faş – Nəhr Səid – Cərdan – Mubarək – Rakka – Ruha – Sumeysat – Saruc – Rəs Kayfa – Ard əl-Beyda – Tell Mauzan – Rəvabi – Mazihan – Mudaybir* (238, s.72-73). Bu marşruta «Tarik əl-Furat» (Fəratboyu yol) da deyilirdi.

4) *Bağdad – Bərradan – Ukbara – Bahamşa – Qadisiyyə – Samirə – Qarh – Cabilta – Sudakaniyə – Barimma – Sinn – Hadisə – Bənu Təmyan – Mosul – Bələd – Bəaynasa – Bərkaid – Azrama – Tell Fəraşa – Nasibin* (238, s.93-94).

5) *Bağdad – Kus – Qəsr ibn Xubayra – Suk Əsəd – Şaha – Kufə – Məkkə* (238, s.125,132).

Təkcə körfəzin deyil, Hind okeanının da ticarət əlaqələri üçün böyük əhəmiyyət kəsb edən Bəsrənin əsas karvan və dəniz yolları belə idi:

1) *Bəsrə – Əbbədan – Hadusa – Ərfac – Zəbuk – Mikarra – Asa – Muarras – Huleyc – Həssan – Kura – Museyliş – Həmad – Həcər – Ukayra – Qatar – Sabah – Oman* (Suhar və Dəba/Dubay) şəhərləri) (238, s.60).

2) *Bəsrə – Əbbədan – Haşabat – Bəhreyn (Həcər şəhəri) – Durdur – Oman – Şihr – Ədən* (238, s.60-61).

3) *Bəsrə – Hark a. – Lavan a. – Əbrun a. – Heyna a. – Kis a. – İbn Kəvan a. – Hörmüz – Sara – Daybul* (238, s.61-62).

Hind okeanı limanlara gəlincə, daxili əlaqələr nəzərə alınmazsa, beynəlxalq ticarətin bu arealdakı əsas iştirakçıları Kalah, Mait, Lukin, Xanfu, Xancu və Kantu idi.* İrən körfəzi limanlarından çıxan gəmilər Daybula gəlib Mihran (Hind) çayının dənizinə tökülən yerinə çıxırdılar; İbn Xordadbehin yazdığına görə, buradakı Utakin şəhərindən «Hind ölkəsi başlayırdı» (238, s.62). Marşrut isə mənbələrdə aşağıdakı kimi verilir:

*Utakin** – Mayd – Kuli – Səndan – Mula – Bullin**** (238, s.62-63). Bullində yollar xeyli ayrılırdı ki, onlardan da ən məşhuru Seylon (Sərəndib) istiqamətində idi, çünki bu istiqamətdə üzən gəmilər Çinin limanlarına çıxırdılar:

* *Kalah* – Yaqut əl-Həməvi bu limanı Malayya arxipelaqının cənubunda yerləşdirir (298, IV, s.302). A.Metsin «Müsəlman Renessansi» kitabındakı xəritədə (119, c.410) Kalah müasir Ranonqla (Tailand) üst-üstə düşür. *Mait* – N.M.Vəlixanlı İbn Xordadbehin məlumatları əsasında bu adanı Kiçik Zond adaları ilə eyniləşdirir (84, s.229, qeyd 44). *Lukin* – N.M.Vəlixanlı onun Xonqxa çayı ağızında yerləşən Lunq-Pinlə eyni olduğunu yazır (84, s.231, qeyd 8). *Xanfu* – V.V.Bartold onu Xançjoy ilə eyniləşdirir (55, s.543); N.M.Vəlixanlıda bu şəhər indiki Quancjou (Kanton) ilə eynidir (84, s.231, qeyd 10). *Xancu* – İbn Xordadbehin məlumatlarına görə, Xanfudan 8 günlük yolda yerləşirdi (238, c.69). *Kantu* – N.M.Vəlixanlı onu müasir Xançjou şəhəri ilə eyniləşdirir (84, s.231, qeyd 12).

** *Utakin* – Hind çayının mənsəbindən 4 fərsəx aralıda liman.

*** *Bullin* – Hindistan yarımadasının cənub-qərbində liman.

Bullin – Sərəndib – Alankabalus – Kalah – Caba – Mait – Tujim a. – Kimar – Sənf – Lukin – Xanfu – Xancu – Kantu (238, s.64-69).

Sonuncu marşrut xeyli təhlükəli sayılırdı. Əvvəla Çinə gedən yol özü mussonlardan çox asılı idi; ikinci tərəfdən, bu yol zaman etibarilə uzun olub Məşqətdən Çinin sahillərində təkcə bir istiqamətdə 5 ay çəkirdi. Bununla bərabər, Çin ölkəsi, eləcə də Cənubi Çin dənizi adaları müsəlman tacirlərinin daimi mübadilə mərkəzlərindən idi.

Bununla əlaqədar, «İpək Yolu»nun VIII-IX əsrlərdəki fəaliyyətini şərti olaraq iki mərhələyə ayırmaq olar: 1) VII əsrin sonu – VIII əsrin birinci yarısı və 2) VIII əsrin ikinci yarısı – IX əsrin sonu.

Birinci mərhələdə qədim «İpək Yolu» əvvəlki karvan marşrutlarını qoruyub saxlamışdı, yəni əlaqələr hələ də Tarim çökəkliyi və Pamir vasitəsilə aparılırdı (*bax*: monoqrafiyanın 1.3.1 bölməsinə). Xilafətin meydana gəlməsi və sürətlə şərqlə genişlənməsi Tan sülaləsinin yüksəlişi ilə sinxron gəirdi; artıq VIII əsrin başlanğıcında həmin imperiyalar Sır-Dəryada sərhəd qonşuları idilər. Hər iki tərəf iqtisadi əlaqələrin saxlanılmasında maraqlı idi; hətta 713-cü ildə Xilafət səfirliyinin Çan-ana gəlməsi güman olunur (174, II, s.191). Tan imperatorları təkcə müsəlmanlarla deyil, Avropa ilə də əlaqəyə can atırdılar, 711, 719, 742 və 744-cü illərdə Bizans səfirlikləri Çan-anda qəbul edilmişdi (174, II, s.108). Məhz bu mərhələdə *Çinlə* karvan ticarəti üstün olub *dəniz əlaqələri arxa plana keçmişdi*.

İkinci mərhələ 758-ci il hadisələri ilə başlayır və bu hadisələrin qanunauyğun nəticəsi kimi 879-cu il ilə başa çatır. Müsəlman tacirlərinin Uzaq Şərqdə artıq VIII əsrdə ticarət faktoriyaları şəbəkəsi yaratması möcüzəli sayıla bilər, amma tarixi faktdır. Xanfudakı (Kanton, müasir Quançjou) faktoriya ən məşhuru idi. Müsəlmanlar burada elə bir mövqə qazanmışdılar ki, hətta Çin mənbələrində 758-ci ildə şəhərin talan edilib yandırılması da onlarla əlaqələndirilir (209, s.14). Bu hadisədən sonra müsəlmanların Çində əvvəlki qaydada ticarət etmələri xeyli

çətinləşdiyindən, dəniz əlaqələri görünməmiş vüsət alır. Çinli Tszya Tan Quançjoudan İran körfəzinədək üzən yelkənli gəmilər üçün xüsusi təlimatı məhz bu illərdə (785-805-ci illər) yazmışdı (209, s.10, 14).

Müsəlmanların Çinlə dəniz ticarətinin yüksəliş dövrünə təsadüf edən iki məşhur səyahət də var ki, onları xüsusi qeyd etməyə dəyər: 1) Səllam ət-Tərcümanın ekspedisiyası (təx. 844-846-cı illər) və 2) İbn Vahhabın təx. 870-ci il səyahəti.

Səyahətlərin hər ikisi 758-ci ildən sonrakı və 879-cu ildən əvvəlki, yəni Çinlə dəniz əlaqələrinin üstün olduğu illərə təsadüf edir. Ona görə də F.Xirtin təbirincə desək, bu materiallar bizə «Bağdaddan, Bəsrədən və Sirafdan Malabar sahillərinə, Seylon və Yavadan Çinə gedən əhəmiyyətli ticarət yollarının istiqamətlərini öyrənməyə» imkan verir (*bax*: 174, II, s.208, qeyd 2). İbn Xordadbehin Səllam ət-Tərcümanın səyahəti haqqında verdiyi məlumatlara görə, xəlifə əl-Vasiq (842-847-ci illər) tərəfindən göndərilmiş bu ekspedisiya* Pamir və Tarim çökəkliyi vasitəsilə olan ənənəvi «İpək Yolu»ndan deyil, Volqanın ağzından Aral dənizinin şimal sahilləri ilə Cünqara qədər gedən ticarət yollarından istifadə etmişdir və bu, yuxarıda qeyd olunan səbəblər üzündən, təəccüblü görünməməlidir.

İbn Vahhabın səyahətini təsvir edən Əbu Səid əl-Həsənin (IX əsr) «Əxbar əs-Sin va-l-Hind» («*Çin və Hindistan haqqında xəbərlər*») adlı əsərindəki məlumatlar isə müsəlman dünyasının adı çəkilən ölkələrlə dəniz marşrutları haqqında təsəvvür yaradır. Məlum olur ki, İbn Vahhabın marşrutu aşağıdakı istiqamətdə getmişdir:

Siraf – Məsqat – Kaukammeli (Huilon) – Benqal körfəzi – Leqebal – Kalabar – Betum – Sənf – Senderfulat – Xanfu (*bax*: 174, II, s.205, qeyd 1). Bu marşrut yuxarıda qeyd etdiyimiz dəniz yolları ilə demək olar ki, eynidir.

* Ekspedisiyanın göndərilmə səbəbi haqqında *bax*: 84, s.43-46; 110, s.138; 174, II, s.183-196.

İran körfəzi və Hind okeanı vilayətlərinin belə sıx karvan və dəniz yolları ilə örtülməsi, heç şübhəsiz, mal mübadiləsinin miqyasına və gəlirliyinə bağlı idi. Bu vilayətlər erkən orta əsrlərin başlanğıcında beynəlxalq ticarətin ixtisar olduğu vaxtda belə öz ixracatçı rolunu saxlaya bilmişdi. VIII-IX əsrlərdə beynəlxalq ticarətin genişləndiyi bir şəraitdə isə bu ticarət bölgəsi mal mübadiləsinin nəhəng mərkəzinə çevrilmişdi. Beynəlxalq ticarətə cəlb olunan həmin malların çeşidini cədvəl 2.5-dən də görmək olar.

Cədvəl 2.5

Hind okeanı vilayətlərinin ixracat malları

əmtə	ixracatçı	mənbə
qalay	Kalah	238, s.71
almaz	Sərəndib, Malayya	238, s.70-71
mirvari	Sərəndib	238, s.70
yaqut	Sərəndib	286, s.329; 238, s.70
kaolin (gil)	Çin	286, s.341; 238, s.70
cövüz	Hindistan	238, s.70
şəkər qamışı	Çin	238, s.69
düyü	Hindistan	238, s.68
istiot	Sərəndib	211, s.251
mixək	Hindistan	286, s. 332, 340; 211, s.251
darçın	Hindistan, Çin	286, s.332; 238, s.70
aloye	Ədən, Sərəndib, Hindistan	238, s.70
vars*	Yəmən	286, s.342
kamfara	Kalah	238, s.70
əmbər, müşk	Ədən, Sərəndib	286, s.329; 238, s.71
ətir	Ədən, Sərəndib	211, s.252; 238, s.71
ipək	Çin	211, s.341
pambıq	Hindistan	211, s.332

* Vars – küncütə oxşayan bitki, «ərəb zəfəranı» (119, s.349). Müqayisə et: italyanca *verzino* – Braziliyada bitən, yarpaqları qırmızı rəngli bitki (7, s.26, qeyd 73).

«Böyük İpək Yolu»nda VIII əsrin ortalarından bərqərar olmuş vəziyyətə gəlincə, Çində baş vermiş Xuan Çao üsyanınadək (874-901-ci illər) dəniz əlaqələri davamlı getmişdir. Lakin 874-cü ildən başlayaraq vəziyyət dəyişir. Üsyan kəndli hərəkəti olmasına baxmayaraq, Kantu-dakı (indiki Xançjou) əcnəbi tacirlərə qarşı da çevrilmişdi; Kantu-da 878-ci ildə qətlə yetirilən əcnəbilərin sayı 26 mindən 200 minədək göstərilir (*bax*: 174, II, s.207). Üsyançılar qətlər törətməklə kifayətlənməyib ipək istehsalı üçün gərəkli olan tut ağaclarının da kütləvi məhvini həyata keçirmişdilər.

874-cü il Kantu hadisələri həm «İpək Yolu»nun fəaliyyətinə, həm Çinlə dəniz əlaqələrinə neqativ göstərmiş oldu. Müsəlmanların Uzaq Şərq kommunikasiyaları durğunluq mərhələsinə daxil oldu və əsas diqqət yalnız İran körfəzi, Hind okeanı vilayətlərində cəmləndi.

Abbasi xəlifəsinin iqamətgahının Samirə şəhərinə* köçürülməsi və yarım əsrdən artıq (836-cı ildən 892-ci ilədək) məhz bu şəhərin siyasi mərkəz kimi qalması belə Bağdadın, onunla bərabər isə, İran körfəzi ticarətinin əhəmiyyətinə xələl gətirməmişdi. Bərqərar olmuş ticarət sistemi siyasi tənəzzülünü yaşayan Xilafətin iqtisadi əlaqələrinin sürətlə dəyişməsinə müqavimət göstərirdi.

2.2.3. Dnepr – Qara dəniz və Volqa – Xəzər dənizi magistralları

Avrasiya elə bir siyasi-coğrafi və iqtisadi məkandır ki, onun *qərb-şərq* əlaqələri *şimal-cənub* əlaqələri ilə tarazlaşmışdı. Bu tarazlığın orta əsrlərin ilk yüzilliklərində baş verməsi təsadüfi deyildi. Hələ ellinizim dövründə Qara dənizə və Xəzər dənizinə böyük əhəmiyyət verilməsi haqqında yazmışdıq (*bax*: monoqrafiyanın 1.3.2 bölməsi). Qədim dünya ilə orta əsrlərin hüdudunda – Roma imperiyasının böhran keçirdiyi, Avropa – Asiya ticarət balansının passivlik həddinin artdığı, ənənəvi siyasi və iqtisadi əlaqələri

* Xəlifə əl-Mütəsim (833-842-ci illər) tərəfindən qədim Samara şəhəri ərazisində salınmış Samirəni ərəblər «surra man ra'a» (kim görür, sevinir) kimi çağırırdılar (298, III, s.82-83). Xəlifə əl-Mütəmid (870-892-ci illər) ölümü ərəfində paytaxtı yenidən Bağdada köçürmüşdü.

saxlamağın çətinləşdiyi dövrdə yeni yollar və mərkəzlərin axtarışı güclənir;* Xilafət dövründə isə bu tarazlığa, nəhayət, nail olunur.

Bəzi tarixçilər Xilafətin şimal ticarətinin geniş miqyas almasını X əsrin hadisəsi hesab edirlər (73, s.39; 119, s.375). Biz də, əsas diqqəti Azərbaycanın ticarət əlaqələri tarixinə yönəltdiyimiz əvvəlki tədqiqatlarımızda (11, s.40-53; 12, s.87-100) Şimal ticarətinin yalnız IX əsrin ortalarından etibarən genişləndiyini yazmışıq. Lakin məsələyə həm də Avropa tarixi fonunda baxılrsa, bu xronoloji çərçivənin başlanğıcını xeyli əvvələ çəkmək olar.

Avropanın Şərqlə ənənəvi ticarət yollarında Qərbi Aralıq dənizi şəhərlərinin vasitəçi rolu danılmazdır. Romadan qalma ticarət bağları Bizansın da çox fəal iştirak etdiyi Avropa – Xilafət əlaqələrində aparıcı rol oynayırdı; hətta biz burada bir ticarət «kontinuitet»indən də danışa bilərik. Amma görünür, elə həmin VIII-IX əsrlərdə Avropanın Şərqlə ticarətində vasitəçilik bir İtaliyanın gücündə olmamışdır (73, s.35), əks halda italyan şəhərləri artıq həmin mərhələdə bu ticarətdə inhisar yaradardılar. Deməli, hansısa alternativ ticarət də olmalı idi!

Bu alternativ – Şimal ticarəti idi ki, onun da əsas istiqamətləri kimi Dnepr-Qara dəniz və Volqa-Xəzər su magistraları çıxış edirdi. Qara dənizin və Xəzər dənizinin beynəlxalq ticarətdə iştirakı Xilafət yaranmazdan əvvəl də olmuşdur (*bax*: monoqrafiyanın 1.3.2 bölməsi), lakin bu əlaqələr Dneprin və Volqanın iştirakı olmadan, şərq istiqaməti daşımışdır. «Xalqların Böyük köçü»nün təsiri altında Şimal - Cənub əlaqələri (ticarət xarakterli olub-olmamasından asılı deyil) V-VI əsrlərdə intensivləşir. Heç şübhəsiz, Baltik bölgəsindən Dnepr boyu Qara dəniz sahillərinə axmış qotlar Şimal ticarətini unuda bilmədikləri kimi, Xəzərin şimalı ilə Dunay sahillərində gəlib çıxan və elə həmin qotları buradan sıxışdıran hunlar da Şərq ticarətini

* Elə Roma imperatoru Konstantinin (306-337-ci illər) imperiyanın paytaxtını Bosfor sahillərindəki Bizantiyə (Konstantinopola) köçürməsi də siyasi nəzərdən həyata keçirilməsinə baxmayaraq, iqtisadi yönlü nəticələrə səbəb olmuşdu: bu, Aralıq dənizini *şimalla* bağlamaq yolunda böyük bir addım idi.

unutmamışdılar;* əksinə, indi Qara dəniz həm də Baltik bölgəsi ilə əlaqələnmək imkanı qazanmışdı.

Ola bilsin ki, yaranmaqda olan Şimal - Cənub iqtisadi əlaqələri çox ləng inkişaf edəcəkdi, amma Xilafət elə bir mütəşəkkil iqtisadi sistemə nail olmuşdu ki, onun sayəsində Avropa ilə ticarətin alternativ – qeyri-ənənəvi yolunun aktual qalması üçün geniş imkanlar yarandı.

Dnepr – Qara dəniz və Volqa – Xəzər su magistrallarının məhz bu zaman kəsiyində aktuallaşmasında digər iki hadisənin də rolu az olmadı:

1) Tarix səhnəsinə cəsur döyüşçü olduqları qədər də, bacarıqlı tacirlər olan normannlar çıxdı. Normannların Avropaya ilk məlum yürüşləri məhz VIII əsrə aiddir (95, I, s.199). IX əsrin əvvəllərindən bu yürüşlər sistemli şəkil alır; hətta onları «Xalqların Böyük Köçünün «son dalğası» hesab edirlər (95, I, s.202). Əhəmiyyətli odur ki, bu yürüşlərin bir çoxu beynəlxalq ticarətin inkişafı, kolonlaşma və yeni torpaqların kəşfi ilə müşayiət olunurdu.

2) Qara dənizin şimalında, Volqaboyu və Xəzərsahili bölgədə iri siyasi birliklərin – Bulqar və Xəzər xaqanlıqları kimi tolerant dövlətlərin yaranması geniş bir arealda pərakəndə deyil, *sistemli ticarət aparılması üçün* böyük imkanlar açmışdı. Maraqlıdır ki, Xəzəryanı bölgədə Xilafətin ən böyük düşməni olan Xəzər xaqanlığı onunla eyni vaxtda – 630-cu ildə yaranmışdı. Bu dövlət Şərqi Avropanın ilk feodal dövləti olub yüksəliş keçirdiyi dövrdə Volqa sahillərindən Dneprə, Kiyevdən Sulak çayınadək uzanırdı.

Şimali Qafqazın geniş çöllərini, Azov dənizi sahillərini, Don və Kuban çayları arasındakı düzənlikləri tərkibinə daxil edən Böyük Bulqar xaqanlığı da təxminən Xilafətlə eyni vaxtda – 635-ci ildə yaranmışdı, amma Xəzər xaqanlığı qədər mütəşəkkil olmayıb artıq VII əsrin 60-cı illərinə doğru zəifləmişdi. 665-ci ildə xaqanlığın iki yerə parçalanması nəticəsində Dunay Bulqar dövləti

* Təsadüfi deyil ki, akad. V.V.Bartold Zərəfşan hövzəsinə verilən «Suqda» adının eramızın 212-ci ilində salınmış və orta əsrlərdə Qara dənizin məşhur limanlarından olan Sudak (Suqdaka) şəhərinin adında saxlandığını da bu ticarət əlaqələrinin izləri ilə izah edir (52, s.814-815).

yaransa da (681-ci il), Azov – Xəzər dənizləri arasındakı ərazilər xəzərlərin hakimiyyəti altına keçmişdi. 670-679-cu illər ərzində xəzərlər bütün Krımı öz xaqanlıqlarının tərkibinə qata bildilər və Şərqi Avropa ilə ticarətdə Xilafətin uzun müddətə rəqibinə çevrildilər.

Beləliklə, VIII-IX əsrlərin hüduunda Dnepr çayının Qara dənizin, Volqa çayının isə Xəzər dənizinin aparıcı arteriyasına çevrilməsilə iki böyük su magistralı yarandı.

Natural təsərrüfatın hökm sürdüyü, istehsalın aşağı səviyyədə olduğu Avropa (xüsusilə də Şimali Avropa) tacirləri necə cəlb edə bilərdi? Bu sualın cavabı birmənalı olaraq «xəz»dir. Şimal - Cənub mal dövriyyəsində qul, silah, bal, mum kimi qiymətli əmtəələr də var idi; amma bu malları gətirmək üçün böyük bir riskə gedib, qarışıq, təhlükəli yollarla əhəmiyyətli ticarətə qatılması VIII-IX əsrlərdə hər tacir cürət etməzdi. Xəz alveri, bu alverdən gələn böyük gəlir isə həmin tacirə cəsarət verirdi; həm də bu tacirin şimaldakı həmkarı da xəz ticarətində maraqlı idi.*

Hələ VI əsrin Bizans müəllifi İordan yazır:**

«Gəmiricilərin xəzi ilə ticarət aparən hunoqlar çox məşhurdur... ticarətlə məşğul olan acgöz tacir Asiyadan mallar gətirir və digər tayfalar arasında alver aparır» (*Hunuguri autem hinc sunt noti, quia ab ipsis pellium murinarum venit sommersium... Asial bona avidus mercator importat ... commercio interveniente per alias innumeras geutes trans-mittunt*)

Bizans müəllifinin bu məlumatı arxeoloji və numizmatik materiallarla da təsdiqlənir. Kama çayı üzərindəki Perm şəhəri ərazisində və İlmen gölü yaxınlığında V-VI əsrlərə aid Sasani sikkələri aşkar edilmişdir ki, onlar da xəzçiliklə məşğul olan rayonların qədim ticarət əlaqələrindən xəbər verir (*bax: 52, s. 816; 174, II, s.259, qeyd 6*).

Xəzçiliyin əsas arealı da ənənəvi olub sabit coğrafi çərçivəyə malik idi. VIII-IX əsrlərdə Avropanın şimal-şərq vilayətləri ilə

* IX əsrin müəllifi əl-Cahiz yazır ki, «ən yaxşı peşə – xəz emalıdır خیرالصناعة الخز» (286, s.327).

** Bax: 174, II, s.260, qeyd 1.

müsəlman dünyası arasında gedən ticarət əməliyyatları, o cümlədən xəz alveri haqqında erkən və ən dolğun məlumatlar, təəccüblü deyil ki, məhz ərəb mənbələrində əks olunmuşdur. Bu mənbələrdə diqqəti çəkən məlumatlar sırasında xəzçiliyin əsas arealı və onunla bağlı olan «Visu» və «Yuqra» ölkəsidir (105, s.135, 138-140; 226, s.284).

Bu məlumatlara görə, xəzçilik bölgəsi cənubdan şimala Bulqar – Visu – Yuqra kimi müəyyən edilir (174, II, s.268). «Visu» adı altında (ərəbcə - ايسو) ərəb müəlliflərinin Peçora çayı hövzəsi – müasir Perm ətrafı əraziləri nəzərdə tutduğunu güman etmək olar. Numizmatik materiallar Permdən şərqə (İrtiş boyu), cənuba (Kama və Volqa boyu), qərbə (İlmen gölü boyu), şimal-qərbə (Dvin çayı boyu – Ağ dənizə) və şimala (Peçora və Ob çayları boyu) ticarət yollarının getdiyini göstərir (174, II, s.263). Bu ərazidə paytaxtı Çerdın olan Biarmiya dövləti yerləşirdi. Başqa sözlə desək, ərəb müəlliflərinin «Visu» bölgəsinə verdikləri ad, R.Xenniğin də qeyd etdiyi kimi (174, II, s.268), təkcə coğrafi deyil, həm də siyasi mənada işlənmişdir. Skandinav mənbələrində «Biarmiya» çağrılan bu bölgə normanlara da yaxşı məlum idi və xəz alveri nöqtəyi-nəzərindən onları da cəlb edirdi.

Ərəblərin «Yuqra» adlandırdığı əraziyə gəlincə, İbn Fəzlan (X əsr) bu bölgənin əhalisini – «yura» qəbiləsini (يوراء , يورا , يوغره) vəhşi adlandırır, təxminən eyni fikri sonrakı dövrün müəllifləri də təsdiqləyir (188, s. 537-538; 298, I, s.34, 113; *həmçinin bax*:174, II, s.255-257). Bu müəlliflər «Yuqra»nın «Visu»dan şimalda yerləşdiyini göstərirlər. Deməli, «Yuqra»nın coğrafi çərçivəsi «Visu»dan böyük olub, çox ola bilsin, bu sonuncunu da tərkibində ehtiva edirdi.

Bulqar – Visu – Yuqra qövsündə xəz alveri çox təhlükəli idi və bu ticarətdə hökmən bir vasitəçinin olması təəccüblü deyil. Çox güman ki, artıq VIII əsrə doğru Volqa bulqarlarının vasitəçi kimi xəz ticarətinə qatılması baş verir. Doğrudur, bəzi tarixçilər bu ticarətin həmin dövrdə Volqaboyu deyil, İrtiş çayı boyu, Qərbi Sibirdən keçdiyini yazırlar (*bax*: 174, II, s.259, qeyd 2 və s.263, qeyd 1-4). Həqiqətən, Sasanilərin, Çinin və Göytürklərin həmin

arteriyadan istifadə etməsi məlumdur. Amma o da məlumdur ki, uyğurlar İrtiş çayı sahillərində yaşayan karluklarla birlikdə Şərqi Göytürk xaqanlığına son qoyduqdan sonra (744/45-ci il) müsəlman tacirləri üçün Sibirə yol bağlanmışdı və VIII əsrin ortalarına doğru Volqa – Xəzər yoluna, bu yolda isə vasitəçiyə böyük ehtiyac yaranmışdı. Bu vasitəçinin belə tez aşkarlanması təsadüfi ola bilməzdi: yəni, bulqarların xəz ticarətində bir təcrübəsi olduğu şübhəsizdir.

Bu həmin bulqarlar idi ki, Böyük Bulqar dövləti süqut edəndən sonra (665-ci il)* Orta Volqaboyunda və Kama çayı ətrafında məskunlaşmışdılar və xəzərlərin asılılığını qəbul etmişdilər. Müstəqil dövlət qurumları yaratmaları yalnız X əsrdə baş tutsa da, Volqaboyu bulqarları iqtisadi baxımdan, görünür, çox sərbəst idilər və xəz ticarətindəki vasitəçiliyi sözün əsl mənasında inhisara almışdılar.** Biarmiyalılar uzun müddət bulqarları birbaşa xəz vilayətlərinə buraxmadığı kimi, bu sonuncular da müsəlman tacirlərini Bulqardan şimala getməyə qoymamışdılar; müsəlmanlar Bulqardakı «xəz yarmarkası» ilə kifayətlənməli olmuşdular. Hətta bəzi tarixçilər düşünür ki, Şimal rayonlarının qorxulu məxluqlarla – adamyeyənlərlə məskunlaşdığı haqqında rəvayətləri də bulqarlar özləri uydurmuşdular ki, xəz alveri rəqabətinin qarşısını alsınlar (*bu barədə bax*: 174, II, s.269-270).

Volqa və onun qolları vasitəsilə şimala gedən yollar bulqarların əlində idisə, Don çayı boyu və Volqadan aşağı yollara Xəzər xaqanlığı birbaşa özü nəzarət edirdi. Mühüm ticarət yollarının kəsişməsində yerləşməklə Xəzər xaqanlığı beynəlxalq ticarətdə çox böyük rol oynayırdı. Bu rolunu qorumağa çalışan xəzərlər üçün Xilafətlə sülh münasibətləri, şübhəsiz, vacib idi. Ərəblərlə Xəzər xaqanının qohumluq əlaqələri yaratmaq cəhdi,** Xəzər

* Bölmənin əvvəlində qeyd olunduğu kimi (monoqrafiya, s.120-121), bulqarların bir hissəsi Dunaya köçmüş və Dunay Bulqar dövlətinin əsasını qoymuşdular.

** Onların Volqa – Xəzər ticarətindəki bu vasitəçiliyi VI-VII əsrlərdə soqqların «Böyük İpək Yolu» ticarətindəki vasitəçiliyini xatırladır.

*** Xəlifə Mənsurun hakimiyyəti dövründə (754-775-ci illər) Azərbaycan və Ərminiyyəyə hakim təyin edilmiş Yəzid ibn Useyd əs-Sulami Xəzər xaqanının qızı ilə evlənmişdi (292,

xaqanının İslamı qəbul etməsi (737-ci il) (292, s.209; 293, II, s.382) bu siyasətdən irəli gəlirdi. VIII əsrin ortalarına doğru Xəzər dövlətində iudaist partiyanın qalib gəlməsinə baxmayaraq (49, s.268), müsəlman dünyası ilə əlaqələr yenə də prioritet idi.

Təbiidir ki, erkən orta əsrlər üçün ticarət rəqabəti hərbi əməliyyatlarla da müşayiət olunurdu. 652/3-cü ildən başlayan ərəb – xəzər müharibələri fasilələrlə 100 il davam etmişdi və yalnız VIII əsrin sonu başa çatmışdı. Bu müharibələrin gedişində bəzən beynəlxalq ticarətə ziyan vuran hadisələr, məsələn, Dərbənd, Səməndər, Bələncər kimi mərkəzlərin əldən-ələ keçib talan edilməsi, yolların, körpülərin yararsız hala düşməsi, hərbi əməliyyatların hər hansı bir iqtisadi əlaqəni mümkünsüz etməsi baş verirdi. Amma artıq VIII əsrin sonu-IX əsrdə Volqa – Xəzər və Dnepr – Qara dəniz ticarətinin həm su, həm karvan istiqamətləri sabitləşir və bu, mənbələrdə müvafiq şəkildə təsbit olunur.

Qara dəniz ticarəti haqqında yazan ərəb müəllifləri içərisində ən erkəni – İbn Xordadbehdirdir. Rus tacirlərinin* ticarət yollarını təsvir edən müəllif şimal hüdudlarından Qara dəniz vasitəsilə Konstantinopoladək səyahətin yalnız başlanğıc və son məntəqələrini verir (238, s.154). Şübhəsiz, bu, VIII-IX əsrlərdə Dnepr – Qara dəniz marşrutunun Volqa – Xəzərdən daha az məşhur olması ilə bağlıdır.

İbn əl-Fəqihin (IX əsr) yazdıqlarından bəlli etmək olur ki, Qara dəniz sahilindəki Samkuş/Samkars şəhəri (سمکرس / سمکوش) bu ticarətdə əsas vasitəçi məntəqə idi (211, s.271). Bu şəhərə gələn rus tacirləri daha sonra Azov dənizi və Don çayı boyu üzürdülər, bəzən isə qayıqlarını asanlıqla Dondan Volqaya keçirib Xəzər dənizi marşrutlarına qatılırdılar (211, s.270-271).

Qara dənizin Trapezund və Kostantinopol kimi məşhur limanlarına gəlicə, görünür, bu iki şəhər Şimal – Cənub əlaqələrindən çox, Şərq – Qərb marşrutlarında ənənəvi rol

s.209-210). Amma Xəzər şahzadəsinin qəflətən ölməsi 763/4-cü ildə ərəblərlə yeni müharibəyə gətirib çıxarmışdı (293, II, s.446).

* Bu tacirlərin mənşəyi ilə bağlı gedən mübahisələr haqqında bax: 84, s.38-40; *həmçinin bax*: 79, s.85-86 və s.

oynayırdılar. Qara dənizin cənub limanı Trapezund (ərəb mənbələrində - طرايزنده) «İslam ölkələrindən olan tacirlərin toplandığı və buradan Rum ölkəsinə ticarət üçün səfər etdikləri şəhər idi» (هي مدينة يجتمع فيها التجار من بلد الإسلام فيدخلون منها الى بلد الروم للتجارة) (259, s.344). Bizans istehsalı olan parçaların böyük bir hissəsi Trapezundun vasitəsilə İslam ölkələrinə ixrac olunurdu (259, s.344).

Xilafət şəhərlərindən Trapezunda gedən marşrutlarda əsas vasitəçi şəhərlər Bərdə, Tiflis, Dəbil (Dvin) və Qalığala (indiki Ərzurum) idi:

Bərdə – Dəbil – Qalığala – Trapezund (238, s.122; 25, s.150)

Marağa – Dəbil – Qalığala – Trapezund (217, s.382-383; 25, s.150)

Marağa – Məyyafariqin – Qalığala – Trapezund (278, s.194; 25, s.150)

Tiflis – Qalığala – Trapezund (25, s.150).

Xəzər dənizçiliyi haqqında da ilk dolğun məlumatı İbn Xordadbeh verir. Beli ki, o, Xəzər dənizinin iki əsas limanı arasındakı marşrutu – Curcan-Xəmlic marşrutunu təsvir edir: «Curcandan Xəmlicə... əlverişli külək olarsa, dənizlə 8 günlük [yoldur]» (238, s.124). Xəmlicin xəzərlərin Səməndərdən sonrakı paytaxtı İtil şəhərinin şərq hissəsi olduğu güman edilir (84, s.306, qeyd 2; 101, s.124, qeyd 5). Curcan adı altında İbn Xordadbehin Curcan şəhərini, yoxsa eyniadlı vilayətin limanlarını – Abaskunu və Dihistanı nəzərdə tutduğu aydın deyil. Sonrakı dövrün müəlliflərinin məlumatlarından görünür ki, vilayətin Xəzər dənizi ticarətdə böyük rol oynayan şəhəri Abaşkun olmuşdur. Əl-İstəxri və İbn Havqəl Abaskun – İtil marşrutunu aşağıdakı kimi verirlər:

Abaskun – Curcan – Təbəristan – Deyləm – Cil – Arran – Muğan – Şirvan – Bab əl-Əbvab – Səməndər – İtil (278, s.219; 259, s.389).

Abaskunun liman olmaqla bərabər, daha bir əhəmiyyəti karvan ticarətində iştirakına da bağlı idi. Azərbaycandan Xəzər dənizi ilə aparılan «qırmız» məhz Abaskundan Bəlx və Mavərənnəhrə,

oradan Hindistana ixrac olunurdu (259, s.347). Curcan vilayətinin ən əhəmiyyətli şəhəri olan Abaskundan Bağdada da ticarət yolu gedirdi (238, s.154). Təsadüfi deyil ki, rusların erkən yürüşlərindən biri – 880-ci il yürüşü Curcana yönəlmişdi (76, s.531). Abaskun XII əsrədək Xəzər dənizinin birinci dərəcəli limanlarından olaraq qalmışdı.*

Əl-Məs‘udidə Xəzərin cənub-şərq limanları ilə yanaşı, cənub (Təbəristan vilayətinin) limanlarının, o cümlədən əl-Həmərçi şəhərinin adı da çəkilir. O, yazır (302, I, s.81):

«Təbəristan bu dənizin (Xəzərin – G.Y.) kənarındadır. Sahil limanı əl-Həmərçi buradadır. Onunla Amul şəhəri arasında məsafə bir günlük yol qədərdir».

Əl-Məs‘udinin «əl-Həmərçi» (الهمرجى) adı ilə verdiyi liman, çox güman ki, V.F.Minorskinin göstərdiyi kimi, Xəzər dənizinin sahilində, Amuldan 20 km şimal-qərbdə yerləşən Əhlam şəhəridir (120, s.201, qeyd 61).

Yuxarıda adları çəkilən şəhərlərlə müqayisədə, Xəzərin şimal-qərb və qərb limanları mənbələrdə daha geniş təsvir olunur. Bunlar Səməndər, İtil, Xəmlic və Bab əl-Əbvabdır. Üstəlik, bu şəhərlər Qara dəniz ticarətinə də bağlı olmuşlar.

Xəzər xaqanlığının ilk paytaxtı olan Səməndər Volqaboyunu və Şərqi Avropanı Şərq ölkələri ilə birləşdirən ticarət yollarının üzərində yerləşirdi. VIII əsrin 30-cu illərində (təx. hicri 104-miladi 723-cü ildə) ərəblərin təzyiqi altında xaqanlığın paytaxtının şimala – İtilə köçürülməsinə (302, II, s.7) baxmayaraq, Səməndər liman kimi öz əhəmiyyətini X əsrin ortalarında saxlamışdı. Adı çəkilən dövrdə Xəzərin qərb sahilində marşrutlarında bu şəhər hökmən qeyd olunur. İtil məhz Səməndərin vasitəsilə Cənubi Qafqazla və Curcanla ticarət əlaqələri saxlayırdı. Səməndərdən İtilə quru yolla (çöllüklə - مفاوز) 7 günlük məsafə var idi (278, s.227; 259, s.398).

* XIII əsrin müəllifi Yaqut əl-Həməvi Abaskunu artıq «şəhərcik, kiçik yaşayış məskəni» kimi qeyd edir (298, I, s.61).

VIII əsrin ortalarından etibarən İtil paytaxt olmaqla yanaşı, xəzərlərin əsas ticarət mərkəzinə çevrilir. Avropadan tacirlər İtilə iki yolla gəlirdilər: 1) quru yolla – Macarıstan ərazisindən, rus torpaqlarından və Bulqarlardan keçməklə və 2) Qara və Azov dənizləri vasitəsilə Don çayınadək və bu çayın vasitəsilə Volqaya qədər olan su yolu ilə (49, s.404). İtildən şimala və şərqə gedən marşrutlar mənbələrdə aşağıdakı kimi verilir:

İtil – Burtas [ölkəsinin] başlanğıcı (20 gün)

Burtas – peçeneqlərin [ölkəsi] (təx. 10 mərhələ)

İtil – peçeneqlər [[ölkəsi] (1 ay)

İtil – Bulqar [şəhəri - ?] (quru yolla 1 ay; su yolu ilə yuxarı istiqamətdə 2 ay, aşağı istiqamətdə 20 gün)

Bulqar – Rum hüdudları (10 mərhələ)

Peçeneqlərin [ölkəsi] – başqırdların [ölkəsi] (10 gün)

Başqırdların [ölkəsi] – Bulqar (25 mərhələ)

(278, s.227; 259, s.398).

Səməndər və İtil şəhərləri ilə müqayisədə Dərbənd (ərəb mənbələrində – Bab əl-Əbvab) istər sənəkarlıq və ticarət mərkəzi, istərsə də liman kimi əhəmiyyətini uzun müddətə qoruyub saxlaya bilmişdi. Orta əsr tacirlərini Dərbəndə cəlb edən amillər çox idi: 1) Hələ Sasanilərin hakimiyyəti dövründə şimal hücumlarından qorunmaq üçün burada müdafiə tikililəri inşa edilmişdi, Xilafət dövründə isə şəhərin hərbi-siyasi nüfuzu artmışdı.* 2) Dərbənd artıq VII-VIII əsrlərdə geniş istehsalı olan sənəkarlıq mərkəzi kimi mövcud idi. Dərbəndin əsas ixracat malları – kətan parça, qırmız boyağı, zəfəran idi (12, s.85, 93-94). 3) VIII əsrin əvvəllərindən başlayaraq şəhərdə Xilafətin zərbxanasının fəaliyyət göstərməsi onun pul tədavülünün yüksək inkişafından xəbər verirdi. 4) Dərbənd karvan yollarında fəal iştirak edirdi. Əl-İstəxri

* Şəhər ərəblər və xəzərlər arasında bir neçə dəfə əldən-ələ keçsə də, VIII əsrin ortalarına doğru müvazinətini qoruyub saxlaya bilmişdi. Əməvi xəlifəsi əl-Hişamın (724-743-cü illər) qardaşı Məsləmə ibn Əbd əl-Məlik Dərbəndi hicri 112-ci ildə (miladi 730/1-ci il) təkrar xəzərlərdən alandan sonra burada abadlıq işləri aparmışdı (292, I, s.244).

yazır: «Arranda Bərdə, Əl-Bab (Dərbənd – G.Y.) və Tiflisdən böyük şəhər yoxdur» (278, s.187; *həmçinin bax*: 259, s.342).

Dərbəndin liman kimi fəaliyyətinə gəlincə, ərəb coğrafiyaçılarının əksəriyyətində bu barədə geniş məlumat var. İbn Havqəl yazır (259, s.339):

«Bab əl-Əbvab Xəzər dənizinin sahilində şəhərdir. Ortasında gəmilər üçün liman var (في وسطها مرسى للسفن). Dənizdə başlanan bu limanda hər iki tərəfi dənizdən şəhərədək divarlarla örtülmüş tikili var. Bu [tikili] ilə girintili-çıxıntılı keçiddən daxil olan gəmilər keçirlər. Bu keçidin girəcəyində ... zəncir bağlanmışdır. [Zəncirin] üstündə qıfıl asılmışdır. Bu [qıfılın] açarı dənizə nəzarət edəndədir. Qıfıl sahibinin icazəsi olmadan [heç bir] gəmi limana nə daxil ola bilər, nə də çıxıb bilər».

Dərbənd divarlarının yaratmış olduğu limanın ölçüləri bu mənbələrdə müxtəlif şəkildə verilir. Məsələn, İbn Rusta bu barədə yazır: «Bab əl-Əbvab şəhəri Qafqaz dağlarının başlangıcından Xəzər dənizindəkə uzanır və 3 mil [məsafədə] dənizə daxil olur» (236, s.148). Əl-Məs'udi yazır: «Bab əl-Əbvabın divarları 1 milə qədər [məsafədə] dənizə doğru uzanmışdır. Daha sonra [bu divarlar] 40 fərsəxə qədər [məsafədə] Qabh dağı (Qafqaz – G.Y.), onun zirvə, düz və keçidlərinə doğru uzanır» (302, I, s.76). Şəhərin dəniz sahili divarlarının uzunluğunu mənbələrdə göstərilən ölçülərlə götürsək, limanın sahəsi 100-300 hektar alınır (!) (*bax*: 111, s.111). Təbii ki, bu, mənbələrin verdiyi şişirdilmiş ölçülərdir, amma yenə də Dərbəndin böyük bir limana sahib olması şübhəsizdir. Əl-İstəxri yazır: «Bu şəhər (Dərbənd – G.Y.) Sərir və kafirlərin başqa ölkələri üçün Xəzər dənizində limandır» (278, s.184). Dərbəndin dəniz marşrutlarındakı fəal iştirakını cədvəl 2.6-dan da görmək olar:

Cədvəl 2.6

Dərbəndin dəniz marşrutları

marşrut	məsafə
Dərbənd – Abaskun	təx. 300 fərsəx
Dərbənd – Təbəristan	1 həftə
Dərbənd – Səməndər	4 gün
Dərbənd – Sərir	3 gün

Yuxarıda qeyd olunduğu kimi, Dərbəndin bəzi marşrutları son olaraq karvan yollarına bağlanırdı. Məsələn, Dərbənddən Xəzərin cənub-şərq limanı Abaskuna, oradan isə artıq karvan yolu ilə Bağdada və Hindistana getmək olurdu. Azərbaycandan Şərq ölkələrinə qırmız boyağı məhz bu yolla ixrac olunurdu (259, s.347; *həmçinin bax*: 238, s.154).

Dərbənd Curcandan, Təbəristandan və Deyləmdən gələn dəniz marşrutlarını şimala gedən dəniz və karvan yolları ilə birləşdirirdi: *Dərbənd – Səməndər – İtil* marşrutu ilə tacirlər Kiyevə, oradan Cənub-Şərqi və Qərbi Avropaya, həmçinin Baltik dənizi sahillərinə gedib çıxırdılar. Bunu Almaniya, İsveç, Norveç və Baltikyanı bölgədə aşkar olunmuş müsəlman sikkələri (o cümlədən Azərbaycanda zərb olunmuş) də sübut edir (128, s.1-9; 167, s.10-19). Dərbənd ərazisində aparılmış arxeoloji qazıntılar nəticəsində şəhərin VIII-IX əsrlərə aid mədəni təbəqələrində Yaxın Şərq mənşəli bəzək əşyaları, şüşə qablar, fayans və farfor əşyalar aşkar edilmişdir (90, s.138; 112, s.132).

Dərbənd Volqa – Xəzər magistralının ən mühüm halqası idi. Təsadüfi deyil ki, ərəb coğrafiyaçıları Xəzər dənizinin enini Təbəristandan Dərbəndə qədər olan yolun günləri ilə ölçürdülər! (25, s.154).

Nəzərdən keçirdiyimiz faktlar beynəlxalq ticarətin ənənəvi istiqamətləri: Aralıq dənizi, İran körfəzi və Hind okeanı ticarətilə yanaşı, VIII-IX əsrlərdə «periferik» sayıla bilən, lakin artıq növbəti əsr üçün elə həmin ənənəvi istiqamətləri tarazlaşdıran Volqa – Xəzər və Dnepr – Qara dəniz ticarətinin aktuallaşdığını göstərir.

2.3. VIII-IX əsrlərdə beynəlxalq ticarətin xidmət sahələri

2.3.1. Beynəlxalq pul sistemi

Ticarət əlaqələri nə qədər geniş olursa olsun, müvafiq təsisatların mövcudluğunu, rəsmi hakimiyyətin münasibətini tələb edir. VIII-IX əsrlərdə genişlənən beynəlxalq ticarət əlaqələri effektiv fəaliyyət göstərə biləcək pul sisteminin, gömrük işinin, poçt

xidmətinin, ticarət faktoriyalarının, bazar və yarmarkaların yaranmasını və inkişafını da şərtləndirirdi, üstəlik, bu təsisatların bir qismi ilkin idi.

Xilafətin yaranması ərəfəsində mövcud olan beynəlxalq pul sistemi bütün VII əsr boyu, demək olar ki, dəyişməz qalmışdı: Bizansın qızıl, Sasanilərin gümüş pulu onun iki əsas tərəfi idi (*bax*: monoqrafiyanın 1.4 bölməsinə). Ərəb imperiyasının yaranması bu sistemə dərhal kardinal dəyişiklik gətirə bilməzdi: nə qədər ki, Xilafətin iqtisadi əlaqələri geniş vüsət almamışdı, pul təsərrüfatında yunan nomismasının və Sasani drahmasının işlənməsi problem yaratmırdı. Bizans-ərəb və Sasani-ərəb tipli keçid sikkələri zərb etməklə Xilafət VII əsrin sonunadək daxili tələbatı tam ödəyirdi.

Bu tip sikkələrin çəkisi və kursu haqqında ərəb mənbələri təzadlı məlumatlar verir (*bu barədə bax*: 61, s.144-147). Məlumdur ki, nomismanın nəzəri çəkisi $1/72$ funt, yəni 4,54 q, real çəkisi isə 4,48-4,5 q olmuşdur (61, s.144). Lakin VII əsrin ikinci onilliyində artıq 3,79-4,17 q çəkili nomismalar da zərb olunur (*səbəbləri haqqında bax*: monoqrafiyanın 1.4 bölməsinə). Amma keçid dinarının çəkisi haqqında məlumatlar daha təzadlıdır, hərçənd ki, ən çox rast gəlinən rəqəm onun $27^{3/7}$ kirat (1 kirat=0,176 q), yəni təx. 4,8 q olduğunu göstərir (292, s.465-467; 281, II, s.939; 257, s.267-268); bu da xeyli mübahisəli rəqəmdir. Numizmatlara məlum olan sonuncu Bizans-ərəb tipli dinar 76/7-ci hicri – 695/7-ci miladi ilində zərb olunmuş, çəkisi 4,41-4,55 q olan sikkələrdir (*bax*: 61, s.147-148, qeyd 5; 60, III, s.277-278, şəkil 7a).

Keçid dirhəmləri haqqında da məlumatlar xeyli dolaşıqdır, amma ümumi bir məxrəcə gəlməyə imkan verir. Əl-Məqrizinin VII əsrin müəllifi Əbu Übeydə əsaslanaraq verdiyi məlumata görə, keçid dirhəminin çəkisi 8 daniq (1 daniq=0,59 q), yəni 4,72 q olmuşdur (270, s.37-38). Lakin numizmatik materiallarda 4,04 q çəkili Sasani-ərəb dirhəmləri üstünlük təşkil edir (*bax*: 61, s.146). Bu məlumatları tutuşdurub ümumi bir qənaətə gəlmək olar ki, dirhəm (drahma) ilə dinarın (nomismanın) kursu 1:10, qızılın

qiymətinin gümüşə nisbəti isə 1:9,3 olmuşdur; bu da VII əsrin ikinci yarısında gümüşün xeyli baha olduğunu göstərir (61, s.147).

VII əsrin sonuna doğru xəlifə Müaviyənin qoyub getdiyi sərhdərlərdə bərpa olunan Xilafət artıq Bizansın sözünl əsl mənəsində layiqli rəqibinə çevrilmişdi: indi əvvəlki pul zərbi bu imperiyanı qane edə bilməzdi. Amma pul zərbində islahat keçirilməsi, əksər numizmatların və tarixçilərin düşündüyü kimi (61, s.147; 60, III, s.277), təkcə ideolji məsələyə bağlı deyildi. Beynəlxalq pul sistemi deyilən bir institut özü də bunu tələb edirdi. Sasani dövləti dağılandıdan sonra, Xilafət onun gümüş pul sistemini davam etdirsə də, üç qitənin ümumi bir bazara daxil olması, böyük bir iqtisadi sistemin meydana çıxması, ticarət əlaqələrinin görünməmiş vüsət alması əvvəlki pul təsərrüfatının da yeni səviyyəyə uyğunlaşmasını tələb edirdi.

Hicri 77-ci ildə (696/7-ci miladi) Xilafətdə pul islahatı keçirildi. Bu islahat Əbd əl-Məlikin xəlifəliyi dövrünə (685-705-ci illər) təsadüf edir; biz onun fəaliyyəti haqqında artıq yazmışdıq (*bax*: monoqrafiyanın 2.1 bölməsi). Ərəb tarixçiləri yeni tipli sikkənin zərbini 74 və ya 76-cı hicri ilinə aid edirlər (292, s.467; 281, II, s.939; 289, s.322), lakin həmin illərin sikkələri hələlik aşkarlanmamışdır. Üstəlik, yuxarıda da qeyd etdiyimiz kimi, 76/7-ci hicri ilində keçid sikkələri zərb olunmuşdur, bu fakt isə əl-Bəlazurinin islahat ili kimi göstərdiyi 74-cü (digərlərinin 76-cı) ili xeyli şübhəli edir. Odur ki, tarixçilərin böyük əksəriyyəti numizmatik materiallara əsaslanıb islahatı 77-ci hicri ilinə aid edirlər. Həmin il Dəməşqdə epigrafiq dinarların zərbi başlayır. Sikkələrin üzərində “محمد رسول الله ارسله بالهدى و دين الحق ليظهره على الدين كله” (*Məhəmməd – Allahın rəsuludur, haqq dininin bütün dinlərdən üstün olduğunu göstərmək üçün onu göndərdi*) (Qur’ani-Kərim, Tövbə surəsi (9), ayə 33) sözləri yazılırdı. Keçid dinarlarından fərqli olaraq, bu sikkələrin standart çəkisi var idi – 4,25-4,27 q (61, s.149-150; 60, III, s.277). Real sikkənin nəzəri çəkiddən fərqi isə çox cüzi idi (0,01 q). *Remedium*, yəni mövcud sikkə çəkisinin müxtəlifliyi də kiçik idi – 1 həbbə (0,05-0,06 q) (61, s.150).

Dinarın çəkilə tamçəkili nomismadan (4,45-4,48 q) yüngül olmasına gəlincə, görünür, bu, təsadüfi deyildi. Artıq qeyd olunduğu kimi, əvvəlcə Sasanilərlə, daha sonra Xilafətlə müharibələrdə qüvvələri artıq tükənmiş Bizansda tamçəkili nomismanın zərbi kəskin şəkildə ixtisar olmuşdu. Əbd əl-Məlikin müasiri olmuş II Yustinianın imperatorluğu dövründə (685-695-ci illər) belə sikkələr (yəni tamçəkili) ümumi zərbin cəmi 25%-ni təşkil edirdi (61, s.150). Xilafətdə dövriyyədə olan köhnə sikkələr isə çəkisinin bir hissəsini itirmişdi. O.Q.Bolşakov haqlı olaraq bu faktdan çıxış edir və göstərir ki, yeni dinarın çəkisi dövriyyədə olan qızıl sikkənin orta çəkisinə uyğunlaşdırılmışdı və 23 kirat (4,265 q) təşkil edirdi (61, s.150). Yeni dinarlar yüksək əyarlı idi və 96% təşkil edirdi (*bax*: 61, s.150, qeyd 9; *həmçinin bax*: 220, s.135-138).

Təxminən eyni vaxtda epigrafiq dirhəmlərin də zərbi başlayır və onun üzərindəki yazı «Qur'ani-Kərim»in «Tövbə» surəsinin 33-cü ayəsini bütünlüklə (dınardan fərqli olaraq) ehtiva edirdi: «*Məhəmməd – Allahın rəsuludur, müşriklərə xoş gəlməsə də, haqq dininin bütün dinlərdən üstün olduğunu göstərmək üçün onu göndərdi*». Dirhəmin dınardan daha bir zahiri fərqi – üzərində zərb yerinin göstərilməsi idi (60, III, s.279; 46, s.12).

Yeni dirhəm çəkilə Sasani-ərəb dirhəmindən yüngül idi, onun dinara nisbətini (*rasio*) isə müəyyən etmək çox çətinidir. Ərəb müəlliflərinin dirhəmin çəkisi haqqında məlumatları da təzadlıdır: onun orta hesabla 10, 12 və 20 kiratlıq olması ilə bağlı xəbərləri numizmatik materiallarla müqayisə edəndə daha böyük dolaşılıq yaranır. Numizmatlar dirhəmin rəsmi çəkisinin orta hesabla 2,985 q olduğunu qeyd edirlər (46, s.12).

Bu məsələdə daha bir çətinlik – sinonimi misqal olan dinar-sikkə və dirhəm-sikkə ilə yanaşı, eyniadlı çəki vahidlərinin olmasına bağlıdır. Çəki dirhəm (*dirhəm qayl*) 3,125 q, çəki misqal – 4,48 q təşkil edirdi. Maraqlıdır ki, hər iki sikkə eyniadlı çəki vahidlərindən $\frac{1}{24}$ dəfə az çəkili idi (3,125 q və 2,985 q; 4,68 q və 4,27 q) (61, s.151; 60, III, s.279). Bu da təsadüfi ola bilməzdi. O.Q.Bolşakov bu fərqi zərb xərclərinə sərf olduğunu göstərir

(60, III, s. 279). Onun hesablamalarına görə, 1 yeni dinar 13,4-14 dirhəm idi (61, s.152). Q.İ.Smirnova əl-Kufinin məlumatlarına əsaslanıb 714-715-ci illərdə Misirdə 1 dinarın 35 dirhəm, 717-ci ildə Səmərqənddə 1 misqal qızılın 20 dirhəm olduğunu və rasionun 1:13-14 təşkil etdiyini yazır (154, s.50; *həmçinin bax*: 239, s.245). Lakin birinci halda sikkənin deyil, gümüş əşyaların, ikinci halda isə Soqdiya dirhəminin aşağı əyarını nəzərə alsaq, dinarın dirhəmə nisbəti 1:10 alınar. İstənilən halda, islahat dövrü və ondan sonrakı yarım əsr üçün sikkə dinar-dirhəm kursunun təxminən 1:9,3-10 olduğunu demək olar (*müqayisə et*: 143, s.43).

Əbd əl-Məlik pul islahatında sikkənin təkə sığdırılması zərbi məsələləri ilə kifayətlənmədi. İslahat həm də zərb işinin yenidən qurulması, zərbcxanaların təşkili və dövlət idarəsinin yaradılması məsələlərini də nəzərdə tuturdu. Əbd əl-Məlikin xəlifəliyinə qədər mövcud olan zərbcxanalar indi dövlətin tam nəzarəti altına keçirdi, «*dar əl-zərb*» (zərb evi) isə sikkə zərbini dövlət inhisarına alırdı (46, s.13). «*Divan dar əl-zərb*» hökumət orqanı olub zərbcxanalardan gələn gəlirlərə nəzarət edirdi. Dinardan fərqli olaraq, dirhəm Xilafətin təkə paytaxtında deyil, bütün böyük şəhərlərdə zərb olunurdu.

Danışılan dövrdə Avropanın qərbində – Frank dövlətində fəaliyyətdə olan pul sisteminə gəlincə, o, beynəlxalq ticarətə bağlı sistem deyildi. Yarandığı ilk əsrdə qızılın frank dövlətinə güclü axını baş vermişdi ki, bu da hərbi qənimətlə – Roma qızılı ilə əlaqəli idi. Tədricən franklar öz gümüş, daha sonra qızıl sikkələrini zərb etməyə başlayır; bu zərb Roma ənənələrinə əsaslanırdı. Gümüş sikkə ($1/144$ funt) qızıl soliddən ($1/72$ funt) 2 dəfə yüngül idi. Sonralar frank denyesi (denariy) $1/40$ solid olur (156, s.168-170). Vergilərin bir hissəsinin, həmçinin, gömrük rüsumlarının bəzisinin natura ilə deyil, pulla ödənilməsi nəzərdə tutulmuşdu. Lakin natural təsərrüfatın hələ öz mövqeyini pul təsərrüfatına təslim etmək istəmədiyini frank imperiyası beynəlxalq pul sisteminə hələ qatılmamışdı.*

* Böyük Karlın zərb işi ilə bağlı Bizansla razılaşması isə regional səciyyəli hadisə idi.

Xəlifə Əbd əl-Məlikin pul islahatı isə tək bir ərəb dövlətinin və ya onun tərkibinə daxil olan ölkələrin deyil, bütün beynəlxalq aləmin iqtisadiyyatı üçün bir neçə əsrlik (monqol hakimiyyətinədək) nəticələri olan hadisə idi. Doğrudur, beynəlxalq pul sistemi Xilafətdən çox-çox əvvəl – Makedoniyalı İsgəndərin imperiyası qurulmasından bəri fəaliyyət göstərirdi. Bu sistem Roma imperiyası dövründə xeyli təkmilləşir. Lakin başlanğıcdan ənənə elə qoyulmuşdu ki, beynəlxalq ticarətin qərb arealında qızıl, şərqində – gümüş pul valyuta rolu oynayırdı. Xilafətdəki islahatdan sonra isə bu ənənə bir müddət saxlansa da, tədricən qızıl valyuta şərqə nüfuz etməyə başlayır. Qızılın belə maneəsiz hərəkəti beynəlxalq ticarətdəki müvafiqlikdən və mütəşəkkillikdən xəbər verirdi. Qızıl pul sisteminin gümüş pul sistemi ilə birgə vahid dövlətin – yəni Xilafətin inhisarına keçməsi beynəlxalq iqtisadi əlaqələr üçün istisnasız mütərəqqi hadisə idi.

2.3.2. Bazarlar. Yarmarkalar

Ticarət üçün beynəlxalq pul sistemi nə qədər aparıcı təsisat rolu oynayırdısa, bazarlar da o dərəcədə praktik əhəmiyyətli, həm də zəruri fəaliyyət məkanı idi. Hələ antik dövrdə istər Roma imperiyasının iri şəhərlərində, istərsə də Şərqi əksər ticarət məntəqələrində bazarlar fəaliyyət göstərirdi. Roma imperiyasının süqut etməsilə durğunluq dövrünə daxil olan Avropa şəhərlərində ticarətin və sənayenin ayrılmaz elementi olan bazarlar da sıradan çıxmış, frank krallarının onları bərpa etmək və yarmarkalar təşkil etmək cəhdləri uğursuz olmuşdu. Hələ 628-ci ildə frank kralı I Daqobertin Paris yaxınlığında Sen-Deni monastrına hər il yarmarka təşkil etmək üçün icazə fərmanının verilməsi haqqında artıq yazmışdıq (*bax*: monoqrafiyanın 1.2.3 bölməsinə). Frank imperatoru Böyük Karl (768-814-cü illər) da, Daqobert kimi, dövlətin təsərrüfat inkişafının əhəmiyyətini yaxşı başa düşürdü; bu məqsədlə bazarların bərpası, həmçinin Aaxendə yarmarka təşkil etmək haqqında verdiyi kapitulyarilər də Karlın ticarət siyasətinin tərkib hissəsi idi. VIII-IX əsrin əvvəllərində fəaliyyət göstərən Aaxen yarmarkasında satılan yerli mal əsasən yun parça, silah,

şərab idi (73, s.25-26). Qalan əmtəələr, o cümlədən, ədviyyat, qiymətli daşlar və zinət əşyaları, bahalı parçalar Şərqi ölkələrindən gətirilirdi (238, s.153).

Nə qədər ki, əksər istehlak məhsulları ticarət obyektinə çevrilmir (məsələn, VIII-IX əsrlərdə Şərqi Avropa ölkələrində əsas alver obyektinə yun idi ki, amma istehlakçısı çox məhdud idi), bazarların fəaliyyətinə də ehtiyac olmur. Danışdığımız dövrdə Qərbi Avropanın geniş məkanında hələ də natural təsərrüfatın hökmran olması səbəbindən, kralların apardıqları məlum iqtisadi siyasət «zamanın tələbləri ilə deyil, sadəcə onların öz vəzifələrini daha geniş dərk etmələri» ilə şərtlənmişdi (73, s.31) və süni səciyyə daşıyırdı.

Bunların əksinə olaraq, Xilafət şəhərlərində və sıx iqtisadi əlaqədə olduqları qeyri-müsəlman ölkələrində bazarlar və yarmarkalar istehlakçı tələbatına müvafiq, yüksək səviyyədə fəaliyyət göstərirdi. Şərqi şəhəri ticarətin və sənayenin tam xidmətində idi, bazar isə bu şəhərin göstəricilərindən biri sayılırdı.

IX-X əsr ərəb coğrafiyaçısı istənilən iri yaşayış məntəqəsini xarakterizə edərkən, onun «şəhər» olaraq təyini üçün əsas əlamətlərdən biri kimi bazarının mövcudluğunu göstərir. Müsəlman fəqihi isə bazarı dindar üçün məqbul, həm də savab əməl sayır. Əl-Ğəzali əsərində Məhəmməd peyğəmbərin (s.a.s) hədisi kimi aşağıdakıları yazır: «Bazar – Tanrının açdığı süfrədir, hər gələn öz payını götürür» (288, s.49). Əl-Məkkidə isə «Bazar – şeytanla cihad etmək üçün bir məkandır» oxuyuruq (297, s.262).

Hələ İslamın ilk onilliklərində hər cür vergilərdən azad bazarların yarandığı məlumdur (301, I, s.539-540). Hətta Abbasi xəlifəsi əl-Mənsurun dövründə də (754-775-ci illər) Bağdad bazarlarının rüsumsuz fəaliyyət göstərdiyi mənbələrdə təsbit olunur (281, I, s.2491). Ümumiyyətlə, ticarət rüsumunun («uşur, muqus) yığılması bütpərəst adəti sayılırdı (*bax*: 61, s.294, qeyd 39); hərçənd ki, praktikada bu şəriət norması tez-tez pozulurdu.

Müsəlman şəhərində bazar adətən cümə məscidinin yaxınlığında salınırdı və müsəlman tacirinin «həm ziyarət, həm ticarət» işini unutmaması məqsədi daşıyırdı. «Yaxşı bazarlar və

təmiz karvansaralar» (اسواق حسنة و فنادق نظيفة) müsəlman şəhəri üçün xüsusi əhəmiyyət kəsb edirdi (*məsələn, bax: 259, s.353*) və çox zaman əcnəbi tacirlərin tələbatına uyğun olub-olmamasını nəzərdə tuturdu. Köşklər bir sırada (صف) qoyulurdu və qruplaşdırılırdı; bazardakı bu sıralara ayrılıqda xan (İran), tim (Mavənnəhr) və ya məxxin (*müqayisə et: mağaza, mağazin*) də deyilirdi (217, s.31; *həmçinin bax: 119, s.382, qeyd 100*). Bazarın zahiri görkəmi isə şəhərdən asılı olaraq fərqlənirdi. Məsələn, Məğrib şəhərlərində bazarlar üstüaçıq olurdu və qapalı köşklər yalnız əcnəbi tacirlər üçün saxlanırdı, onlara funduq (فندق), yəni «mehmanxana» deyilirdi (119, s.382). Xilafətin şərq əyalətlərində, o cümlədən İraqda, İranda və Azərbaycanda bazarlar qapalı (üstü örtülü) idi (217, s.375, 413, 425 və s.).

Bazarlarla yanaşı, yarmarkalar da ticarətin ayrılmaz hissəsinə çevrilmişdi. Gündəlik bazarlar beynəlxalq ticarətin tələblərinə tam cavab verə bilməzdi: müxtəlif istehsal sahələri üzrə ixtisaslaşmış mərkəzlər arasında əlaqələr saxlamaq üçün müəyyən vaxtlarda toplanan və əsasən topdansatış alver aparılan bazarlara – yarmarkalara ehtiyac var idi. Müasir dövrdə, rəbitənin və nəqliyyatın yüksək səviyyəsi şəraitində belə, yarmarkaların hələ də mövcud olması təəccüblü sayılmır; orta əsrlərdə isə bu, xüsusilə vacib idi. Topdansatış alverlə məşğul olan tacirlər məhz yarmarkalarda görüşür və ən iri ticarət, maliyyə-kredit əməliyyatları burada baş tuturdu.

Danışdığımız dövrdə Xilafətin bir neçə məşhur yarmarkası var idi ki, onlar ticarətin və pul əməliyyatlarının miqyasına görə xüsusi seçilir. Bu – Bağdad, Bav‘an (Yəmən), əl-‘Asqar (Xuzistan), Qayruvan (Tunis), Kurki, Kulsərə (Azərbaycan) yarmarkaları idi (*sonuncu ikisi haqqında daha geniş bax: 12, s.80-82*). Adları çəkilən yarmarkalar nizamlı olub həftənin müəyyən günlərində və ya ayda 1 dəfə yığılırdı. Məsələn, Bağdad yarmarkası həftənin çərşənbə axşamları, Kurki – bazar günləri, Qayruvan – cümə axşamları, əl-‘Asqar – cümə günləri açılırdı. Digəriləri ayda bir dəfə toplaşır. Bu yarmarkaların böyük gəlir gətirməsi şübhəsizdir. Məsələn, Kazerundakı (İran) kətan

yarmarkası xəzinəyə gündəlik 10 min dirhəm gəlir gətirirdi (217, s.483), Kulsərə yarmarkasında isə bir gündə 1 milyon baş mal-qara satılması faktı məlumdur (259, s.352).

Bazarlarda alqı-satqı əməliyyatları şəriətə uyğun aparılırdı və ticarət əhdi (البيعة - yəmin əl-bey'a) ilə təsdiqlənirdi (119, s.383). Doğrudur, qeyri-müsəlman torpaqlarında şəriət normaları keçərli olmayanda, yerli ənənələrə tabe olmaq lazım gəlirdi. Məsələn, Bulqardakı və Çerdindəki «xəz yarmarkası»nda «lal ticarət» aparılması təəccüblü sayılırdı (*bu barədə bax*: 174, II, s.254-258, 271-272). Belə bir praktika Nigerdə və Xorasanda da yayılmışdı (119, s.383).

Bazalar, həm də maliyyə-kredit əməliyyatlarının həyata keçirildiyi mərkəzlər idi. Bu sahədə də müsəlman ölkələri dövrünə görə çox inkişaf etmiş sayıla bilər. Əmtə-pul münasibətlərinin yüksək səviyyəsi şəraitində bu, heç təəccüblü deyildi. İri ticarət əməliyyatları, qitələrarası maliyyə əlaqələri nəgd pulun yerinə daha təhlükəsiz sənədləri və vəsiqələri zəruri etmişdi. Xilafətdə kreditin ən müxtəlif formaları və bəzi bank tipli əməliyyatlar geniş yayılmışdı. Onların içərisində suftəcə əməliyyatı, çek (sakk) yazılması, cəhbəzlik (bank işi) qeyd oluna bilər.

Suftəcə – iri nəgd pulun daşınması əvəzinə, üstəlik bu pul üçün alınan rüsumlardan azad olmaq məqsədilə verilən kredit məktubu idi (119, s.378; 61, s.265). Süftəcədə göstərilən məbləği verən şəxs bu əməliyyatdan böyük gəlir götürürdü, üstəlik məbləğin geri qaytarılma müddəti uzandıqca, üzərinə əlavə məbləğ (cərimə – penya) gəlirdi. Mənbələrdə 5 min dirhəmdən 42 min dinaradək (təx. 30.000-2,5 mln. ABŞ dolları) suftəcələrin verilməsi haqqında xəbərlər var.

Çeklərə gəlincə, bu, müxtəlif xarakterli olub borc kağızları, pul ötürmələri haqqında qəbzələr və s. tip sənədlər idi. Çeki təqdim etməklə göstərilən məbləği almaq mümkün olurdu (119, s.378-379; 61, s. 265-266). Sonrakı yüzilliklərdə çek o qədər zəruri kredit sənədinə çevrilir ki, iri bazarlarda hər tacirin bank sahibi (cəhbəz) yanında hesabı açılırdı və bazarda alver də yalnız

çeklərlə aparılırdı. Kredit verilməsi ilə məşğul olan *cəhbəz* isə bazarda otururdu və idarəsi də burada yerləşirdi.

Bu faktlar Xilafətdə mükəmməl, müasir tipdə bank işinin olması fikrini doğurmamalıdır. Təbii ki, maliyyə-kredit əməliyyatları yalnız ən iri şəhərlərdə və məşhur bazarlarda həyata keçirilirdi. Üstəlik, şəriətin hər cür faizi haram buyurması səbəbindən, bank sahibləri də, aralarında təhlükəli böyük pul əməliyyatlarını keçirən maliyyəçilər və tacirlər də əksər hallarda yəhudilər olurdu.

Bazarlarda ən böyük rəqabət çıxaran tacirlər də yəhudilər, daha sonra yunanlar və farslar idi. Məsələn, İranın ən məşhur xalçaçılıq mərkəzi sayılan Tustarda alverin bu sahəsi yəhudilərin əlində idi (274, V, s.408). IX əsrin sonunda Əhvazın ən məşhur *cəhbəzi* Yusif ibn Pinhasın da yəhudi olması şübhəsizdir (119, s.380). İsfahan bazarında yəhudilər farslarla rəqabət aparırdılar (217, s.388), yunanlar isə Kərmanın bazarlarını inhisarlarında saxlayırdılar (119, s.381). Qərbi Avropa ölkələri ilə aparılan ticarət də yəhudilərin əlində idi. Yəhudilərin qitənin bütün sahilboyu şəhərlərində: Marseldə, Narbonnada, Bordoda və Parisdə böyük icmaları mövcud idi (73, s.19). Hətta bəzi tarixçilər hesab edir ki, Xilafətin meydana gəlməsinin ən böyük nəticələrindən biri Aralıq dənizi ticarətin yəhudilərin əlinə keçməsi olmuşdur (*bax*: 73, s.19). Amma nəzərdən qaçırmayaq ki, yəhudi ticarəti Xilafətdən əvvəl də bu bölgədə çox güclü olmuşdur, həm də frank kralları Karl Martel, Gödək Pipin, Böyük Karl, Mömin Lüdovik də yəhudi kapitalının nəhəng resursa malik olduğunu yaxşı başa düşürdülər və onlara hər cür himayə göstərirdilər (73, s.20, 24).

Xilafət şəhərlərinin bazarlarında şəriət normasından kənar hadisələrin qarşısını almaq üçün ciddi tədbirlər görülürdü. Dövlət tərəfindən təyin edilən məmur, ona çox zaman «muhtəsib» deyilirdi, tacirlərin fəaliyyətinə birbaşa nəzarət edir, çəki daşlarının düzgünlüyünü yoxlayır və təmin edir, bazarda qayda-qanun yaradırdı. Bu səbəbdəndir ki, erkən dövrlərdə bu məmura daha çox vali ‘ala-s-suq və ya sahib əs-suq (yəni, bazar valisi,

bazar sahibi) deyilirdi (*bax*: 61, s.273-274). VIII əsrin ortalarında, yəni artıq Abbasilərin hakimiyyəti dövründə bu məmur صاحب امر بالمعروف ونهى عن المنكر (hərfən: *məqbul işlərin əmrinin və günah işlərin qadağasının sahibi*) adlanır (61, s.274). Başqa sözlə desək, muhtəsib həm də əxlaq normalarının yerinə yetirilməsinə nəzarət edirdi.

Müsəlman şəhərlərində hər hansı bir qanun pozuntusu – çəkiddə aldatma, qiymətlərlə bağlı narazılıq, ticarət pozulması və bu kimi hallarda qurulan məhkəmə işlərinə isə *qazi* nəzarət edirdi. Bəzən muhtəsib ilə qazi arasında səlahiyyət məsələləri ilə bağlı münaqişələr də olurdu, çünki şəriət bu iki məmur arasındakı iyerarxiyanın dərəcəsini dəqiqləşdirməmişdi.*

İstər zahiri görkəminin, istər strukturunun təkmilləşdirilməsi yolunda görülən bütün tədbirlər VIII-IX əsrlərdə bazarın beynəlxalq ticarətin zəruri elementi olduğunu göstərir.

2.3.3. Ticarət faktoriyaları

Beynəlxalq ticarətlə sıx bağlı olan kolonlaşmanın tarixi qədim dövrə gedib çıxır. Məlumdur ki, hələ e.ə. I minillikdə finikiyalıların Kiprdə, Egey dənizi hövzəsində, daha sonra Qərbi Aralıq dənizi sahillərində ticarət faktoriyaları olmuş, qədim yunanlar Şimali Qara dəniz bölgəsində koloniyalar salmışlar. VIII-IX əsrlərdə beynəlxalq ticarətin görünməmiş vüsət aldığı Avrasiya məkanında müsəlman tacirlərinin** faktoriyalar qurması da təəccüblü deyildi. Geniş miqyas alan mübadilə ticarət aparılan bölgələrdə tacirlərin dayaq məntəqələrinin, ayrıca məhəllərin, mal anbarlarının, faktoriyalarının olmasını tələb edirdi. İri ticarət əməliyyatları həyata keçirən tacirlərin imkanında idi ki, uzaq ölkələrdə xüsusi məhəllələr alıb burada daimi nümayəndəliklərini

* Muhtəsib ilə qazinin məvəcibləri sosial mövqelərindən fərqli olaraq daha aydın seçilirdi (*bax*: 61, s 275, qeyd 22).

** «Müsəlman taciri» ifadəsi burada şərti olaraq işlədilir, çünki Xilafət ölkələrindən olan tacirlər sırasında qeyri-müsəlmanlar, məsələn, yunanlar və yəhudilər də olurdu. Üstəlik, Xəzər xaqanlığında, Qərbi Aralıq dənizi şəhərlərində (Marseldə, Bordoda, Norbonnada) mövcud olan tacir koloniyaları əsasən yəhudilərə məxsus idi.

yaratsınlar. Bu, həm etibarlı və nizamlı alver demək idi, həm də həmin ölkələrin hökumətləri ilə hər dəfə əlaqə yaratmaq, imtiyazlar xahiş etmək kimi prosedur mərhələlərini asanlaşdırırdı. Təsadüfi deyil ki, müsəlmanların ticarət faktoriyaları daha çox uzaq bölgələrdə – Hindistanın qərb (Malabar) və cənub-şərq sahilboyunda (Koramandel), Çində, Kxmer ölkəsində (Kamboca), Sokotra və Zanzibar adalarında, Şərqi Afrika sahilboyu ərazilərdə, Bulqarda salınmışdı.

Adları çəkilən bölgələr müsəlman ticarətinin böyük əhəmiyyət verdiyi, amma həm də təhlükəli və nəhəng xərc tələb edən məntəqələri idi. Ən müxtəlif ədviyyat, ətir, qətran və bixurun, ipək və pambıq parçaların, qiymətli daş-qaşın gətirildiyi Şərqi Asiya ölkələri, xəz alverinin əsas mərkəzi olan Bulqar bölgəsi, almaz, fil sümüyü, zənci qul ixrac edən Şərqi Afrika sahilləri – tacirləri vaz keçə bilmədikləri ərazilər idi.

Artıq VIII əsrdə biz müsəlmanların ticarət faktoriyalarının yaranmasının şahidi oluruq. Onların içərisində ən erkəni Çindəki faktoriyalar idi. Əslində, Çinin İran körfəzi bölgəsi ilə ticarət əlaqələrinin tarixi də xeyli qədimdir: hələ eramızın III əsridə bu iki bölgə arasında iqtisadi əlaqələr mövcud olmuşdur (*bax*: 174, II, s.206). VIII əsrdən başlayaraq geniş vüsət alan bu əlaqələrin gedişində Çinin bir neçə şəhərində müsəlman tacirlərinin koloniyaları salınır. Ən məşhur koloniyalar Kantonda (Xanfu), Tsyuançjouda, Minçjouda idi. Koloniyaların başında Çin imperatoru tərəfindən təyin edilən müsəlman məmuru dururdu (119, s.406-407). Bu məmur, çox güman ki, qazi idi, çünki məhkəmə işlərinə də nəzarət edirdi. Limana gələn mallar gəmilərdən anbarlara boşaldılırdı və 6 ay ərzində saxlanılmasına icazə verilirdi (119, s.407). Ən qiymətli mallar kamfara, fil sümüyü, ədviyyat, qalay idi (238, s.70), Çinin özündən isə ipək, aloye, kaolin ixrac olunurdu (238, s.70).

Sumatra adasından şimalda yerləşən Palembang, Malabar sahillərindəki Kulam (indiki Kuylon), Malakkadakı Keda, Afrikadakı Kuqe koloniyaları da məşhur idi. 878-ci ildə, Xuan Çao üsyanı gedişində Kantondakı müsəlman faktoriyası

dağıdıldıqdan sonra Malabar sahillərindəki Kalikut (indiki Kojikod) və Seylon adasının cənub-qərbindəki Qalla müsəlmanların Uzaq Şərqlə ticarətinin əsas məntəqələri, ən çox toplaşdıqları koloniyalar olur. Kalah limanı isə, məlum Kanton hadisələrindən sonra, müsəlman dənizçilərinin üzüb getdiyi ən ucqar şərq limanı idi (302, I, s.308).

Bəzi faktoriyalar müvafiq ticarət sahəsini inhisarda belə saxlamağa müvəffəq olurdu. Məsələn, Sokotra və Zənzibar adalarındakı faktoriyalar büsbütün bəsrəlilərin əlində idi (211, s.51). Ciddədəki, Trablisdəki, Beyrutdakı tacir koloniyalarında farslar üstünlük təşkil edirdi, Qahirədə də fars koloniyası nüfuzlu və çoxsaylı idi (278, s.19). Sicilmasda (Cənubi Mərakeş) ticarət kufəli və bağıdadlı tacirlərin koloniyası tərəfindən aparılırdı (259, s.42). Kərmanın bir çox ticarət məntəqələrində yunan tacirlərinin koloniyaları salınmışdı (119, s.381).

Ticarət koloniyaları öz üzərilərinə bəzən siyasi, ideoloji funksiyalarda götürürdülər. Bulqardakı müsəlman faktoriyası buna nümunə ola bilər. Bu şəhərdəki müsəlman icmasının hələ VII əsrdən mövcud olduğu güman edilir (bax: Хенниг, II, s.249). Xəz alveri artdıqca, bu icma da genişlənmiş və Xilafətin şimal ticarətinin dövlətlərində yayılmasında Abbasi xəlifələri bu icmaya arxalanmışlar.*

Müsəlmanların Xilafətdən kənar ölkələrdə saldıqları koloniyaların və ticarət faktoriyalarının nəhəng miqyaslı mübadilə əməliyyatları və götürdükləri böyük gəlir bəzən yerli əhali və hakimiyyət tərəfindən qısqançlıqla qarşılanırdı. Şəhərdə baş verən hansısa bir sosial qarşıdurmanın, aclıq və ya məhrumiyyətin günahı əcnəbilərdə axtarılırdı; bu da faktoriyalardakı insanların cəzalandırılması ilə nəticələnirdi. Tan imperatoru İ-Tszunun (859-874-cü illər) bacarıqsız siyasətinin nəticəsi olaraq Çində bir neçə il davam edən aclıq, təsərrüfatdakı durğunluq Xuan Çao üsyanına səbəb olmuşdu. Bu üsyan gedişində Kantondakı müsəlman

* Xəlifə əl-Müqtədir (908-932-ci illər) tərəfindən 922-ci ildə Bulqara göndərilən missiyanın əsas məqsədi Kama bulqarları arasında İslamı yaymaq olmuşdu (bax: 142).

koloniyası dağıdılmış, koloniyanın müsəlman, xristian, yəhudi əhalisi qılıncdan keçirilmişdi.

2.3.4. Gömrük işi

Dövlətin xəzinəsinə çox böyük gəlir gətirən, tacir üçün isə bəzən dözülməz şərait yaradan ticarət təsisatı – gömrükxanalar və gömrük rüsumları idi. Şəriət hər cür ticarət vergisini qadağan etdiyi kimi, gömrük rüsumunu da haram buyurmuşdu. Qur'ani-Kərimdə yazılır (2/Əl-Baqara surəsi, ayə 275-276):

«Faiz yeyənlər (الذين ياكلون الربوا) məhşər ayağında şeytanın toxunub yerə yıxdığı adamın qalxdığı kimi qalxarlar ayağa ... Allah halal buyurmuş ticarəti, haram buyurmuş sələmçiliyi ... sələmi məhv edər Allah, sədəqələri artırar (يُمحِقُ اللَّهُ الرِّبَا وَيُرِيى الصَّدَقَتِ)».

Yəni erkən İslam əmtəə mübadiləsinə bir şərtlə yol verirdi ki, orada sələmçilik olmasın.

Lakin IX-X əsr ərəb coğrafiyaçılarının əksəriyyətinin məlumatlarında müsəlman şəhərlərində duran gömrükxanalardan (mərsad/mərasid - مرصد/مراسد) və onların gətirdiyi böyük gəlirdən yazılır. Erkən müsəlman fəqihləri belə, bu məsələdə nəzəriyyəni praktikaya uyğunlaşdırmaya çalışırlar, əksinə deyil!

Gömrük rüsumları ilə bağlı hüquqşünasların məlumatların nəzər yetirək: Əbu Yusif (VIII əsr) malın ümumi dəyərini müəyyən etməyi və dəyərin 200 dirhəmdən artıq olduğu təqdirdə rüsum alınmasını tövsiyə edir. Fəqih müsəlman tacirlərindən $\frac{1}{4}$ 'uşr, zimmə əhlindən yarım 'uşr, «əhli-hərb»dən* olan tacirlərdən – tam 'uşr ($\frac{1}{10}$) alınmasını yazır (294, s.132). Əş-Şafii (VIII əsrin ikinci yarısı – IX əsrin əvvəlləri) xəzinənin ehtiyaclarından asılı olaraq bu faizin artırılıb-azaldılmasını mümkün sayır (*bax*: 295, s.164). Yəhya ibn Adəm (IX əsr) əcnəbi tacirdən 5%-lik rüsum alınmasını və yalnız şərab satışına görə bu rüsumun 10 % olmasını yazır (243, s.51). Təcrübədə bu rəqəmlər daha fərqli olub, hətta bəzən malın dəyərini $\frac{1}{3}$ -nə qədər çatdırılırdı (*bax*: 217, s.213).

* «Əhli-hərb» Xilafətin tərkibinə daxil olmayan və onunla hər bəziyyətinə olan ərazilərin əhalisi idi.

İstənilən halda, rüsumun miqdarından daha çox, fəqihlərin bu rüsumun alınmasına hüquqi əsas vermələri maraqlıdır. Hüquqşünaslar gömrük rüsumunu faiz alınması kimi haram bir əməl çərçivəsinə deyil, zəkat vergisi çərçivəsinə qoyurlar (119, s.106) və Qur'ani-Kərimin məşhur ayəsinə müraciət edirlər: «Sələmi məhv edər Allah, sədəqələri artırar». Əbu Yusif bu məsələni dəqiq şərh edir: «Müsəlmanlardan alınan 'uşr *sədəqə*, zimmə və hərbi əhliyədən yığılan – *xərac* yolundadır» (294, s.134).

Gömrük rüsumunu ödəyən tacir 1 il ərzində gömrüksüz, sərbəst ticarət hüququ alırdı (294, s.133); əhli-hərbədən olan tacirlər bu hüquqdan istifadə edə bilməzdilər. Əbu Yusif bu istisnayı belə izah edir (294, s.133):

«Onlardan (yəni əhli-hərbədən – G.Y.) $\frac{1}{10}$ alandan sonra hərbi ölkəsinə geri dönüb bir ay sonra bu ölkədən çıxanda ... yenə $\frac{1}{10}$ ödəməlidirlər ... çünki müsəlman qanunu hərbi ölkəsinə geri dönməklə öz qüvvəsini itirir».

Lakin müsəlman və zimmi tacir üçün də gömrüyü təkrar ödəməmək məsələsi xeyli problemlər yaradırdı. Müsəlman tacir mal üçün zəkat ödədiyi barədə and içməli idi (قال قد أدبت و حلف على ذلك); zimmi tacirin isə bu andı kifayət sayılmırdı (و لا يقبل في هذا من الذمی), çünki ondan alınan rüsum zəkat deyil (لانه لا زكاة عليهما), xərac idi. Çox vaxt müsəlman tacirin də andı qəbul edilmirdi və təkrar rüsum alınmaqla şəriət qaydaları yenə pozulurdu (*bax*: 275, s.35).

Müsəlman tacirlər üçün qeyri-müsəlman ölkələrində vəziyyət heç də Xilafətdə olduğu kimi, güzəştli deyildi. «Əhli-hərb»in ödədiyi $\frac{1}{10}$ vergisini eynən müsəlman tacirlər də Xilafət hüddudlarından kənarda ödəyirdilər. Çində, Bizansda, Xəzər xaqanlığında (və çox ola bilsin, frank imperiyasında) əcnəbi tacirlərin $\frac{1}{10}$ vergisi ödədiyi məlumdur (119, s.106, qeyd 55; 238, s.154).

Frank imperiyasında xeyli bəsit gömrük sistemi mövcud idi. Böyük Karl imperiyanın şərq istiqamətində sərhəd gömrük xəttinə bənzər bir sistem qurmuşdu. Bu xətt aşağıdakı şəhərlərdən keçirdi: *Bardovik – Maqdeburq – Erfurt – Qalştadt – Forxgeym –*

Regensburq – Lorx (73, s.27). Xüsusi məmurlar (*missi dominici*) sərhəd məntəqələrində gedən ticarətə nəzarət etməli idilər; onların gömrük alıb-almaması faktı məlum deyil. Qərb sərhədlərində isə buna bənzər məntəqələr İngiltərə ilə ticarət aparan Bulon, Ruan, Gent, Slyuys şəhərlərində fəaliyyət göstərirdi (73, s.27). Böyük Karlın 779-cu ildə verdiyi Heristal kapitulyarisinə görə, imperiya ərazisindəki bütün qeyri-qanuni gömrük məntəqələri ləğv edilmişdi (227, s.123). Gömrük rüsumu xüsusi imtiyaza (*regalii*) çevrilmişdi və yalnız kralın icazəsi ilə yığıla bilərdi. 864-cü ildə Böyük Karlın nəvəsi Daz Karlın verdiyi ediktə görə, bazar açmaq hüququ almış feodal gömrük rüsumu yığmaq hüququ da qazanırdı (227, s.128).

Vestqot krallığında da əcnəbi tacirlərdən gömrük rüsumu alınması faktdır. «Vestqot qanunları»na görə, bu iş xüsusi məmur – *telonariy* (telonarii) nəzarət edirdi; telonariy həm də əcnəbi tacirlər arasında baş verə biləcək mübahisələrin həlli ilə məşğul olurdu (251, s.45).

Gömrükxanaların fəaliyyətində özbaşınalılar erkən orta əsr cəmiyyəti üçün heç təəccüblü deyildi, xəzinəyə böyük gəlir verməsi isə onların şəbəkəsinin genişləndirilməsinə haqq qazandırır. Məsələn, təkcə Azərbaycanın Xunəc şəhərinin gömrükxanası * «ildə 100 min dinardan 1 milyon dirhəmədək gəlir verirdi» (259, s.353), müasir qiymətlərlə 5-6 milyon ABŞ dolları! Bu cür gəlir mənbəyinin kəsilməsi həm xəzinə üçün sərfəli deyildi, həm də ticarətin özü üçün məqbul ola bilməzdi: gömrükxanalar tacirlərin arasındakı özbaşınalıqların müəyyən qədər qarşısını alır, idxalatı ** nizamlayırdı. Üstəlik, gömrükxanalardan gələn gəlirin bir hissəsi ticarət üçün çox vacib olan mehmanxana tikintisinə, bazarların abadlığına, yolların, körpülərin qaydaya salınmasına sərf olunurdu.

* Azərbaycandan Rey nahiyələrinə aparılan mallar Xunəcdən (Məyanicin 20 fərsəxliyindən) gəlib keçirdi (12, s.51, 83).

** Baxmayaraq ki, bəzi müsəlman şəhərlərində ixracat üzərinə də rüsumlar qoyulmuşdu (*bax*: 217, s.104, 340, 485).

2.3.5. *Rabitə vasitələri*

Yolların abadlığı ticarət üçün vacib amil idi. Beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin iki istiqamətdə inkişafına müvafiq olaraq yollar da karvan və dəniz istiqamətlərinə ayrılırdı. Onlar da öz növbəsində müvafiq rabitə vasitələrini tələb edirdi. Avrasiya məkanınının qərbi və şərq bu baxımdan bəzi özəlliklərə malik idi.

Frank imperiyasının sərhədləri şərqdə Oder və Tissa çaylarına-dək, qərbdə İspaniyaya-dək («İspan markası») genişləndən sonra, Qərbi Avropanın Şərqlə ticarəti də nisbətən nizamlı şəkil almışdı. Bu, bir tərəfdən, əlaqələrin tədricən genişlənməsində, ikinci bir tərəfdən, Frank imperatorlarının ticari xidmətlərə daha böyük diqqət yetirməsində öz əksini tapırdı. Strateji məqsədlə salınan sərhəd stansiyaları tacirlər üçün xeyli rahatlıq yaradırdı və burada dincəlmək, ərzaq, su ehtiyatı toplamaq üçün, müsəlman şəhərlərilə müqayisəyə gəlməyəcək olsa da, müəyyən şərait var idi (227, s.147). Rabitə vasitələrinə gəlincə, Qərbi Avropa şəhərləri yolları daş döşənmiş, daimi körpülər salınmış rahatlıqlardan hələ uzaq idi.

Şərqdə rabitənin özəlliklərinə gəlincə, bir tərəfdən, yolların təhlükəli olması, digər tərəfdən, ticarət əməliyyatlarının iri miqyası buradakı tacirləri səfərləri zamanı karvanlarda birləşməyə məcbur edirdi. Bir neçə dövədən tutmuş 100 və daha artıq* dövəyə qoşulmuş karvanlar (ərəbcə *rəkb* və ya *rukbən* - ركب / ركبان) uzaq məsafələri qət etmək üçün nəzərdə tutulurdu. Hələ İslamdan xeyli əvvəl təşəkkül etmiş məşhur yollar var idi ki, karvan ticarəti üçün yararlı olub Xilafət dövründə də fəaliyyət göstərirdi. Bu yolların qaydada saxlanması onların mühafizəsi, karvansara tikintisi, körpü salınması, yolçuların ərzaq və su ilə təmini, yollarda nizamlı poçt idarələrinin qurulması demək idi.

Karvansara və körpü tikintisi VIII-IX əsrlərdə müsəlman Şərqi üçün geniş miqyas almış bir hadisə idi. Orta və iri şəhərlərin demək olar ki, hamısında tacirlərin qalması üçün xüsusi binalar

* Məkkənin ticarət karvanlarından biri 2500 dövədən ibarət olmuşdur (281, I, s.1274).

tikilirdi. Bunlara çox vaxt «funduq» (*müqayisə et:* yunanca *pandekion*), Xilafətin şərq vilayətlərində «şəbistan» (gecə evi) deyilirdi.* Funduqlar adətən ikimərtəbəli olurdu, əcnəbi tacirlər yuxarı mərtəbədə yaşayırdı, aşağı mərtəbədə isə ticarət aparılması üçün sıralar qoyulurdu (119, s.382).

Həm Bizans və Sasani dövründən qalmış, həm də yenilərilə əvəz olunmuş daimi körpülər (جسر - cisr) də müsəlman əyalətlərində geniş yayılmışdı. Körpülərin tikintisinə və təmirinə böyük əhəmiyyət verilirdi. Bəzən onların salınması nəhəng xərclərə səbəb olurdu: məsələn, Xuzistanın İzac şəhərindən keçən Karun çayı üzərindəki körpünün təmirinə 150.000 dinar (9 milyon ABŞ dollarına yaxın!) xərclənmişdi (*bax:* 119, s.392).

Yollarda ən vacib təchizat – su təchizatı idi. Hər 2-3 fərsəxdən bir (təx. 12-18 km) su quyuları və ya su mənbələri olurdu (278, s.197). Bəzi bölgələrdə bu, hakimiyyətin deyil, yerli əhalinin təşəbbüsü ilə edilirdi ki, yolçular susuzluqdan korluq çəkməsin (*bax:* 217, s.416).

Xilafət yollarında ən vacib təminatlardan biri, şübhəsiz, bərid** (poçt) idarələri idi. Bu idarə haqqında ən mötəbər məlumatları, özü Cibəl vilayətinin poçt rəisi (*sahib əl-bərid va-l-xəbər*) olmuş İbn Xordadbeh verir (*bax:* 84, s.8-15). Məsələ burasındadır ki, hər bir əyalətin poçt rəisi «divan əl-bərid»in başçısına (*sahib divan əl-bərid*) tabe idi və ona hesabat verirdi; bu hesabatda yollarla bağlı bütün məlumatlar olmalı idi (222, s.186). Ona görə də İbn Xordadbehin bir poçt rəisi kimi Xilafət yolları haqqında məlumatları etibarlı və bu səbəbdən, əvəzəlməzdir.

İbn Xordadbeh Xilafət ərazisində 930 poçt yolunun (*sikkə*) olduğunu yazır (238, s.153). Əsas poçt istiqamətləri aşağıdakılar idi:

Samirə – əd-Dəskara və ya Bağdad – əd-Dəskara – Culula – Hulvan – Nasir Abaz – Kərməsin – Xundaz – Həmədan – Maşuyyə – Rey – Kumis – Nişapur (238, s.41).

* «Karvansara» (daha dəqiq – karvansaray) sözü xeyli sonralar meydana çıxmışdı.

** «Bərid», *müqayisə et:* latınca «veredus» – uzunluq vahidi, 24 km-ə bərabər idi.

Hulvan – Siravan – əs-Saymara – Mihricankazak (238, s.41)

Əz-Zərk – Qum – İsfahan (238, s.42).

Bağdad – Vasit – Suq əl-Əhvaz – Ərrəcan – Nubandacan – Şiraz – İstəxr (238, s.42).

Samirə – Cabulta – əs-Sinn – əl-Hədisə – Mosul – Bələd – Əzram – Nasibin – Qafartus – Raas Ayn – Raqqa – Nuqayra – Mənbic – Hələb – Kinnəsrin – Savaran – Hamat – Xims – Cusiya – Baalbək – Dəməşq – Deyr Əyyub – ət-Təbəriyyə – əl-Urdunna – əl-Laccun – ər-Ramla – əl-Cifar – əl-Baruriyyə – əl-Fustat – əl-İsgəndəriyyə (238, s.116-117).

Sinn Sumayra – əd-Dinəvər – Zəncan – əl-Marağa – əl-Məyanic – Ərdəbil – Varsan (Xord., s.119).

Varsan – Bərdə – Mənsurə, Bərdə – Tiflis, Bərdə – Bab əl-Əbvab, Bərdə – Dəbil (238, s.122).

Hələb – Kinnəsrin – Antakya – İsgəndəriyyə – əl-Masisa – Adana – Tarsus (238, s.99).

Cəmra – Səna – Zimar – Ədən (238, s.143).

Poçt idarələrində nəqliyyat vasitəsi kimi atdan, qatırdan və dəvədən istifadə olunurdu (*bax*: 119, s.399, 397). İbn Xordadbeh yazır ki, bərid atlarının saxlanması, poçt rəislərinin və qasidlərinin məvacibinə hər il xəzinədən 159.000 dinar (10 milyon ABŞ dollarına yaxın) məxaric ayrılır (238, s.153).

Yolların mühafizəsinə gəlicə, bu məsələdə Xilafətin xeyli problemləri var idi. Karvanlara tez-tez quldur hücumlarının edilməsi adi hala çevrilmişdi, xüsusilə dəniz quldurluğu tacirlərin qənimi idi. Quldurların nəinki ticarət karvanlarına, hətta zəvvar karvanlarına hücumları da tez-tez baş verirdi (119, s.388-389). İran körfəzi bölgəsi bu baxımdan daha təhlükəli idi. Qırmızı dənizə isə gəmilər hökmən hərbi cəhətdən möhkəmləndirilmiş halda çıxı bilərdilər (217, s.12-14; 278, s.33).

Dəniz yollarındakı bütün təhlükələrə baxmayaraq, dəniz ticarəti yenə böyük gəlirli və iri miqyaslı ticarət idi; müsəlman naviqasiyası da müvafiq olaraq inkişaf etmişdi. Ərəblərin uzaq

məsafələrə üzmək üçün iri gəmiləri və sahilboyu səfərlər üçün nəzərdə tutulmuş kiçik gəmiləri - qayıqları məşhur idi. Daxili daşımalar üçün müxtəlif yelkənli və avarlı gəmilərdən istifadə olunurdu və mənbələrdə onlar ən müxtəlif adlar altında (زوراق / قارب) verilir. Dənizlərə və okean sularına çıxan gəmilər isə daha böyük sayda tiplərə ayrılırdı, çünki dənizin özəlliklərini nəzərə almalı idi. Məsələn, Aralıq dənizi sahillərində istifadə olunan gəmilərin lövhələri mismarla möhkəmləndirilirdisə, su burulğanları ilə məşhur olan Hind okeanına və dibi maqnit dalğaları ilə zəngin olan Qırmızı dənizə çıxan gəmilərin lövhələri hind cövüzünün liflərindən hazırlanmış kəndirlərlə bir-birinə tikilirdi (302, I, s.365; *müqayisə et:* 275, s.68). Aralıq dənizində üzən gəmilərin 2 sükanı olurdu (275, s.235), okean gəmiləri isə adəti üzrə yalnız 1 dor ağaclı və 1 göyərtəli gəmilər idi (*baş:* 119, s.401).

Ticarət gəmilərinin tək-tək üzməsi təhlükəli olduğundan, bu səfərlər ekspedisiya şəklində təşkil olunurdu və belə gəmilər «mərkab» adlanırdı (*müqayisə et:* مركب ← ركب) (12, s.97).

Müsəlman Şərqiyyənin rabitə vasitələrinin öz dövrü üçün yüksək səviyyəsi Xilafətin varlığına bağlı məsələ idi. Tərkibinə qatdığı hər bölgədən ən mütərəqqi mədəni və texniki nailiyyətləri əxz etmiş Xilafət sinkretik bir sivilizasiya idi, onun gətirdiyi hər yenilik də öz növbəsində ümumdünya miqyası alırdı.

2.4. Avropa – Asiya ticarət balansı VIII-IX əsrlərdə

Əvvəlki dövrlə müqayisədə, VIII-IX əsrlər üçün Avropa – Asiya ticarət balansının fəallıq dərəcəsini müəyyən etmək daha asandır. Əvvəla, buna mənbələrdəki məlumatların zənginliyi imkan verir ki, onların da böyük bir qismini ərəb mənbələri təşkil edir. Sinxron ərəb coğrafiyaçıları üçün isə, əvvəllərdə qeyd etdiyimiz kimi, digəriləri ilə müqayisədə dəqiqlik, əksər nyuansları ehtiva etmələri, ticarət balansını müəyyən etmək üçün xeyli gərəkli rəqəmləri vermələri səciyyəvidir. Digər tərəfdən, bu dövr özü də ticarət əlaqələrində böyük canlanma ilə müşayiət olunduğundan,

mənbələrdəki zəngin məlumat da geniş tarixi materiala əsaslanır; yəni orta əsr müəllifi nəhəng miqyaslı ticarət əlaqələrini ən azından qısa icmal və ya təsvir şəklində də olsa, təsbit etmişdir.

V-VII əsrlərdə Avropa – Asiya ticarət balansının Asiya üçün fəal olduğu, lakin eyni zamanda beynəlxalq mal mübadiləsinin həcmnin xeyli ixtisar olunduğu, kəskin qiymət artımının baş verdiyi, Avrasiya məkanında ticarət kapitalının xeyli zəiflədiyi qənaətinə gəlmişdik. VIII-IX əsrlər üçün bu sadaladıqlarımızdan yalnız birincisi səciyyəvi idi, yəni Avropa – Asiya ticarət balansı yenə Asiyanın xeyrinə fəal idi. Amma beynəlxalq mal mübadiləsi artıq V-VII əsrlərdə olduğu kimi məhdud deyildi, ticarət kapitalı isə orta əsr iqtisadiyyatında mövqə tutmağa başlamışdı.

Bu dəyişikliklərin bir neçə səbəbi əhəmiyyətli sayılmalıdır: 1) Avropa və Asiya ölkələrinin əksəriyyətində şəhərlərin və ticarətin yenidən istehsalın bir hissəsinə çevrilməsi (Asiya ölkələrində bu, xeyli sürətlə getmişdir); 2) Natural təsərrüfatın öz mövqeyini tədricən itirməyə başlaması və pul təsərrüfatına ehtiyacın yaranması üzündən Qərbi Avropa ölkələrinin Şərqlə iqtisadi əlaqələrinin bərpası (danışdığımız dövrdə bu, məhdud mübadilə şəklində getsə belə); 3) Xilafət kimi ərazicə iri, təsərrüfatın təşkili baxımından mütəşəkkil dövlətin meydana çıxması ilə üç qitənin – Avropanın, Asiyanın və Afrikanın ticarət mərkəzlərinin yenidən sistemli əlaqələrə qoşulması; 4) beynəlxalq ticarətin antik dövrdən qalma bəzi elementlərinin (sələmçilik, ticarət faktoriyaları) bərpası və ticarət kapitalının möhkəmlənməsi üçün əlverişli şəraitin təmini. Bu sadaladıqlarımız Avropa – Asiya ticarət balansının yenidən fəallaşması (*Avropa üçün passiv olsa belə, beynəlxalq ticarət balansında yenidən iştirak özü artıq böyük irəliləyiş idi*) və bu balansın sonrakı dəyişiklikləri üçün özünlün qoyulması demək idi.

Beynəlxalq ticarət balansının Asiya üçün fəal, Avropa üçün passiv olduğunu göstərən konkret rəqəmlərə müraciət etməyimiz vacibdir. V-VII əsrlərlə müqayisədə, bu rəqəmlər xeyli zəngin görünsə də, tam yetərli də sayıla bilməz. Məsələn, Asiyadan Avropaya və əksinə ixrac olunan malların heç də hamısının

qiymətini bimirik; Avropadan Şərqə axan qızılın və gümüşün həcmi müəyyən etmək də asan deyil. Amma biz bəzi nəticələr əldə etməyə cəhd edək. Bunun üçün ayrı-ayrılıqda Asiyanın da, Avropanın da ixracat mallarını və onların qiymətini* nəzərdən keçirməyimiz düzgün olar (cədvəl 2.7 və 2.8).

Cədvəl 2.7

Avropanın ixracat malları

<i>1. Kənd təsərrüfatı məhsulları</i>		
<i>nomenklaturu (çəki-sentner)</i>	<i>qiyməti (solid)</i>	<i>mənbə</i>
şərab	1	227, s.134
yağ	3-5	227, s.134
balıq	-	227, s.134
bal	7	227, s.134
<i>2. Dağ-mədən hasilatı</i>		
<i>nomenklaturu (çəki-sentner)</i>	<i>qiyməti (solid)</i>	<i>mənbə</i>
dəmir	4	227, s.134
mis	10	227, s.134
qurğuşun	-	227, s.134
civə	-	290, s. 29
<i>3. Sənətkarlıq məhsulları</i>		
<i>nomenklaturu (çəki-sentner)</i>	<i>qiyməti (dinar)</i>	<i>mənbə</i>
mahud parça	-	227, s.134
kətan parça	-	238, s.153
emal olunmuş xəz	400	231, s.399; 238, s.153
yun parça	-	227, s.134
silah	-	238, s.153
<i>4. Digər</i>		
qul	20-1000	278, s.45; 238, s.153

* Xilafət ölkələrinin bir çox ixracat mallarının qiymətinin müəyyən edilməsi sahəsində ən böyük xidmət görkəmli şərqşünaslar E.Aştora və O.Q.Bolşakova məxsusdur.

Asiyanın ixracat malları

<i>1. Kənd təsərrüfatı məhsulları</i>		
<i>nomenklaturu (çəki-sentner)</i>	<i>qiyməti (dinar)</i>	<i>mənbə</i>
bitki yağı	3-5	217, s.173
bal	7	61, s.204
duz	0,5	61, s.205
üzüm	1,3	270, II, s.24
şərab	1	217, s.173
şəkər	4	217, s.173
buğda	0,3	190, s.76
ədviyyat	-	286, s.345; 217, s.380
vars	-	286, s.342
ləpəli meyvələr	-	278, s.182
sitrus meyvələri	-	302, II, s.438
boyaq maddələri	-	286, s.339, 345
xam ipək	500	61, s.208
yun	2,5-4	61, s.207
kətan	2,5-4	61, s.207
<i>2a. Dağ-mədən hasilatı</i>		
<i>nomenklaturu (çəki-sentner)</i>	<i>qiyməti (dinar)</i>	<i>mənbə</i>
mis	10	193, s.57
dəmir	4	193, s.95
ammiak	-	278, s.327
naşatır	-	259, s.434
daş-kömür	-	259, s.460
arsen	-	67, s.7/32
neft	-	300, s.64; 302,I, s.81
qurğuşun	-	67,s.10/34

<i>2b. Qiymətli daşların və mineralların hasilatı</i>		
<i>çəki (karat)</i>	<i>qiyməti (dinar)</i>	<i>mənbə</i>
almaz	10.000	286, s.332
yaqut	500.000	286, s.330-331
firuzə	2000	286, s.331
dürr	200.000	286, s.329
ləl	-	286, s.328-329
ətiq	-	286, s.331
xrizolit	-	286, s.331
büllur	-	286, s.332
<i>3. Sənətkarlıq məhsulları</i>		
<i>nomenklaturu (dənə ilə)*</i>	<i>qiyməti (dinar)</i>	<i>mənbə</i>
qaytan	1-10	259, s.344
örtük	30-50	259, s.321
buqələmun	10.000	270, I, s.426
təbəriyyə parçaları	40	287, III, s.8
qumisiyyə parçaları	10	287, III, s.8
yun parça	-	259, s.345
bez parça	-	286, s.337
ipək parça	-	286, s.337-338
pambıq parça	2000	286, s.334
kətan parça	-	259, s.339
xalça	-	259, s.339
qab-qacaq	-	219, s.253
şüşə məm.	-	219, s.252
ətriyyat	-	286, s.340-342
kağız	-	286, s.342

* Parçaların qiyməti topla göstərilir (Əd-Diməşqi 2 top parçanın 500 dirsək uzunluğu (27 m), 3 şibrə eni (67,5 sm) olduğunu yazır – bax: 290, s. 26).

Cədvəllərdən də göründüyü kimi, Asiyanın ixracatı aşkarca Avropa ixracatını üstələyir; məlum olan təxmini qiymətləri nəzərə alsaq, Avropanın ticarət balansının mənfəi işarəli böyük saldoya malik olduğunu görürük:

təx. 700.000 dinar

(müasir vahidlərlə 40.600.000 ABŞ dolları)

Şübhəsiz, bu rəqəmlər çox nisbidir, amma Böyük Pliniyin eramızın II əsri üçün verdiyi rəqəmlərə (*bax*: monoqrafiyanın 1.1 bölməsi, s.44) də yaxındır:

1.000.000 aureus

(müasir vahidlərlə təx. 100.000.000 ABŞ dolları)

Deməli, vəziyyət təxminən eranın əvvəllərində olduğu kimi idi, Avropanın passiv ticarət balansı saldusunun bir qədər aşağı düşməsi isə, şübhəsiz, onun ixracatının artması ilə deyil, idxalatının azalması ilə bağlı olmuşdur.

Avropanın idxalatının azalması səbəbləri içərisində əhalinin istehlak tələbatının və alıcılıq qabiliyyətinin aşağı düşməsinə xüsusi qeyd etmək lazımdır. İstehlak tələbatının ixtisarı alman tayfalarının maddi durumunun aşağı səviyyəsi, sosial təbəqələşmə prosesinin zəif getməsi, iri feodalların yüksək keyfiyyətli Şərqi mallarına laqeyd qalması ilə izah olunmalıdır. Bütün bunların da nəticəsi olaraq avropalıların alıcılıq qabiliyyəti kəskin aşağı düşmüşdür. Burada bir məqamı vacib qeyd etmək lazımdır: VIII-IX əsrlərdə Avropa qitəsində xroniki pul «aclığı» var idi (və hələ bir neçə əsr davam edəcəkdi), qızıl və gümüş hasilatı isə dayanmışdı. Yəni Asiyanın ixracatını Avropa əvvəlki dövrlərdə olduğu kimi qızılla qapada bilmirdi.

Bəs Şərqi mallarını idxal edən Avropa bunları necə qapadırdı? Mənbələrin məlumatlarından birmənalı olaraq bir cavab alınır: Avropa özü natural təsərrüfat yaşadığından, onunla ticarət əlaqələri saxlayan Şərqi də natural mübadiləyə qoşulmağa məcbur etmişdi; qul və xəz Avropanın əsas ödəniş vasitələri idi. Və bununla əlaqədar biz çox maraqlı, fenomenal bir hadisə ilə üzləşirik: ticarət balansını fəal olan Asiya bundan əvvəl Avropanın

qızılına özünə çəkirdisə, indi ticarət balansının yenə fəal olmasına baxmayaraq, onun qızılı və gümüşü Avropada yatıb qalmağa başlayır.* Təsadüfi deyil ki, Xilafət sikkələrinin böyük bir qismi Asiyaya qul və xəz ixrac edən Şərqi Avropa və Skandinaviya ölkələrinin ərazisində aşkar olunmuşdur (*bax*: 143, s.65), çünki Asiya tacirləri burada öz ixracat mallarının alıcısını tapa bilmədiklərindən, yalnız qızıl və gümüş pulla hesablaşmalı olurdu.

Bütün bu faktlar aşağıdakı nəticələrə gəlməyə imkan verir:

- VIII-IX əsrlərdə Avropa – Asiya ticarət balansını Asiyanın xeyrinə fəal idi;

- Beynəlxalq ticarət əlaqələrinin görünməmiş iri miqyas alması səbəbindən, Avrasiya cəmiyyətlərində şəhərin və ticarət kapitalının mövqeyi bərpa olmuşdu;

- Avropanın müvəqqəti olaraq natural təsərrüfata və natural mübadiləyə qoşulması bütün neqativ tərəflərinə baxmayaraq, həm də pozitiv xarakter daşıyırdı. Hər halda ticarət balansının hələ də passiv qalmasına baxmayaraq, Avropa üçün vəziyyət artıq təhlükəli həddən çıxmışdı: indi Avropanın qızılı Roma dövründə olduğu kimi Şərqi kütləvi axmırdı;

- Şərqi üçün isə, əksinə, indiyədək rastlaşmadığı və neqativ nəticələri olan durum bərqərar olmuşdu: ticarət balansının fəal olmasına baxmayaraq, Asiyanın qızılı və gümüşü Avropada yatmağa başlamışdı. Bunun səbəbi Şərqi özündə deyil, Avropanın onu cəlb etmiş olduğu natural mübadilədə idi. Bu isə orta əsrlərdə Avrasiya deyilən bir vahid məkanın real mövcudluğundan xəbər verir. *Nə Avropa, nə Asiya artıq biri digərinə təsir etmədən mövcud deyildi!*

* Şərqi üçün bunun sonrakı yüzillikdə ağır nəticələri haqqında müvafiq bölmələrdə danışacağıq.

X-XII ƏSRLƏRDƏ BEYNƏLXALQ TİCARƏT ƏLAQƏLƏRİ

3.1. IX əsrin sonu – X əsrdə Avrasiya məkanında baş verən siyasi və sosial-iqtisadi dəyişikliklər

3.1.1. Avropada şəhər həyatının yüksəlişinin başlanması

843-cü il Verden müqaviləsi təkcə frank imperiyasının deyil, bütün Qərbi Avropanın inkişafını və sonrakı taleyini müəyyən etmiş bir akt oldu. Müqavilə, bir tərəfdən Böyük Karlın möhtəşəm imperiyasının pərakəndəliyini təsbit etdi, digər tərəfdən Avropanın gələcəkdə üç aparıcı siyasi və etnik qüvvəsinin əsasını qoydu. Verden sisteminin özülündə Qərbi Frank krallığı (gələcək Fransa), Şərqi Frank krallığı (gələcək Almaniya) və imperiya (faktiki İtaliya) dururdu. İlk baxışdan xeyli geniş əraziləri əhatə edən bu krallıqlar feodal pərakəndəliyinin nəticəsində yarandıqları kimi, özləri də separatçılığın qurbanları idilər. Kral hakimiyyəti nominal səciyyə daşıyırdı, mərkəzdənqaçma qüvvələr isə çox güclü idi.

Qərbi Avropanın yaşadığı bu siyasi təlatümlər sosial dəyişikliklərlə müşayiət olunurdu. Torpaq üzərində feodal mülkiyyətinin möhkəmlənməsi feodalın siyasi hakimiyyəti ilə çulğaşmışdı. İri feodal malikanəsi nəinki ayrıca təsərrüfat vahidi idi, o həm də kiçik müstəqil bir dövləti – senyoriyanı təşkil edirdi. Cəmiyyətin bu cür təşkili Avropa feodalizmi üçün səciyyəvi olan süzeren-vassal münasibətlərini doğururdu.

IX-X əsrlərdə Qərbi Avropada feodal münasibətlərinin bərqərar olması iqtisadiyyatda da sıçrayışlara səbəb olmuşdu. Məhsuldar qüvvələrin feodal istehsal üsulunun təşəkkülü ilə əlaqədar artımı sənətkarlıqda xüsusilə sürətlə gedirdi. Bu, əsasən sənət və peşə bacarığının inkişafında, texniki dəyişikliklərdə və sənətkarlıqdakı differensiasiyada ifadə olunmuşdu. Feodallar qapalı bir təbəqəyə çevrildiyindən, onların içərisindən iri feodallar sürətlə ayrılır və zənginliyə, təmtəraqa ehtiyacı artırdı. İri feodal daha fərqli və zövqlü geyinmək, məişətini zəngin qurmaq istəyirdi, bunu isə həm də sənətkarlıqla məşğul olan kəndli indi təmin edə bilmirdi: sənətkarın fəaliyyəti daha çox ixtisaslaşma tələb edirdi və kəndli əməyilə uzlaşmırdı. Başqa sözlə desək, sənətin müstəqil istehsal sahəsinə çevrilməsi, həm də onun kənddən kənarda, şəhərdə cəmlənməsi zəruri olmuşdu.

Əlbəttə, bu proseslər Avropanın bütün ölkələrində eyni sürətlə və miqyasla getməmişdir. Amma biz o şəhərlərin mənşəyini izləmək niyyətindəyik ki, onlar beynəlxalq ticarətə tez qatılmış və Avropanın iqtisadi həyatının aparıcı qüvvəsi olmuşlar.

Orta əsr şəhərləri ilk olaraq İtaliyada (VIII-IX əsrlər) və Fransanın cənubunda (X əsr) meydana gəlmişdir. Bu, sənət və ticarət mərkəzləri olan Venesiya, Piza, Bari, Neapol, Amalfi, Marsel, Narbonna, Monpelye və Tuluza idi. İtaliya və Cənubi Fransa şəhərlərinin erkən yüksəlişində həmin vilayətlərin Şərq ölkələri ilə ticarət əlaqələrinin böyük rolu olmuşdu (*bax*: monoqrafiyanın 3.2.1 və 3.2.2 bölmələrinə).

İtaliyanın mərkəzində papa kuriyasının iqamətgahı olan Roma yerləşirdi, onun isə zövqlü və bahalı mallara ehtiyacı var idi. Romalıların özlərinin ticarət qabiliyyəti heç vaxt olmamışdı: nə antik dövrdə, nə də orta əsrlərdə. Amma İtaliyanın bəzi digər şəhərləri var idi ki, onlar artıq erkən orta sərlərdən Levant ticarətinə fəal şəkildə qatılır. IX-X əsrlərdə bu, Amalfi, Venesiya, Piza və Genuya idi. Amalfi və Venesiyanın Şərqlə ticarəti hələ VIII-IX əsrlərdən başlamışdı (73, s.31-34; 95, I, s.188). Venesiyanın ticarət rəqibləri Genuya və Piza idi.

Bir faktı xüsusi qeyd etmək vacibdir ki, adları çəkilən İtaliya şəhərləri təkcə ticarət vasitəçiliyi ilə məşğul olmurdular. Onların əksəriyyəti artıq X əsrdə sənətkarlıq mərkəzləri idi və ixtisaslaşmışdı. Məsələn, Milan – silahsazlığın, Paviya – dəri emalının, Venesiya – şüşə məmulatları istehsalının mərkəzləri kimi formalaşmışdı (95, I, s.188; 157, s.67-68). İtaliya şəhərlərinin erkən yüksəlişində antik ənənələr, bazar və sənətkar təşkilatlarının «rudimentləri» də az rol oynamamışdı.

Romadan qalma şəhərlərin erkən dirçəlişi Cənubi Fransada da baş verirdi. Bordo, Tuluza, Lion, Marsel, Puatye bu sırada idi. Əslində Cənubi Fransanın X-XI əsrlərdə inkişafının əsas özəlliyi də onun şəhərlərinin erkən yüksəlişi sayılır (95, I, s.290). Aralıq dənizi bölgəsi ilə yaxınlıq bu şəhərlər üçün də eyni əhəmiyyətli olmuşdur.

Avropanın orta əsr şəhərlərinin təşəkkülündə Aralıq dənizi ticarətilə yanaşı, Reynboyu ticarət də böyük rol oynamışdı. Artıq X əsrdə Reyn Almaniyasının, İtaliyanın və müasir İsveçrənin ayrı-ayrı vilayətlərini Flandriya və İngiltərə ilə əlaqələndirən iri ticarət magistralı idi (*bax*: monoqrafiyanın 3.2.4 bölməsinə). Təbii ki, X-XI əsrlərdə «Reynboyu ticarətə müasir kriterilərlə yanaşsaq, o çox cüzi görünər; amma həmin dövrün iqtisadi həyatında böyük rol oynaması şübhəsizdir» (157, s.26). Məhz bu iqtisadi fəallıq hesabına Reynboyu şəhərlər: Köln, Mayns, Vorms, Strasburq yüksəlmişdi. Reynboyu ticarətlə bağlı olan Maqdeburq və Lübek şəhərləri üçün də istehsal etdikləri məhsulun xarici istehlak imkanı böyük əhəmiyyət kəsb edirdi.

Dediklərimiz, Avropa şəhərlərinin genezisində ticarətin dominant rol oynadığı anlamına gəlməməlidir. Biz əvvəlki bölmələrdə orta əsr şəhərlərinin mənşəyi ilə bağlı fikirlərimizi yazmışdıq. Şəhərin meydana gəlməsinin konkret-tarixi yolları müxtəlifdir, amma ümumi qanunauyğunluqları da var: bu, ilk növbədə, mübadilə üçün zəruri izafi məhsulun yaranması, sosial-iqtisadi mərkəz olaraq şəhərlərdə izafi məhsulun cəm olunub, siyasi-inzibati mərkəz kimi yenə də şəhərdə həmin izafi məhsulun təqsimidir (*bax*: monoqrafiyanın 1.2.1. bölməsi, s.48-50). Yəni,

«izafi məhsulun toplanması və təqsimi» prosesinin heç bir komponenti ayrılıqda başlıca sayıla bilməz, o cümlədən də ticarət amili. Bu baxımdan Anri Pirennin «ticarət nəzəriyyəsi» qətiyyənlə məqbul deyil. Orta əsr Avropa şəhərlərinin genezisində ticarətə birinci dərəcəli əhəmiyyət verilməsinin nəticəsidir ki, bu nəzəriyyə Aralıq dənizi şəhərlərinin III-VII əsrlərdə heç bir böhran keçirmədiyini, Şərqlə əvvəlki intensiv iqtisadi əlaqələrini davam etdirdiyini, Xilafətin yaranması ilə isə Avropa iqtisadiyyatının aqrarlaşdığını, onun təsərrüfat həyatının böhranlı vəziyyətə düşdüyünü iddia edir (*bax*: monoqrafiya, s.25, 105).

Avropada (həm də təkcə Avropada deyil) şəhər həyatının yüksəlişində, həqiqətən, ticarətin yeri danılmazdır. Bir çox şəhərlər ticarət faktoriyalarının əhatəsində və ya ticarət yollarının üstündə salınırdı. Əmtəə münasibətləri – yəni satış və mübadilə üçün nəzərdə tutulmuş məhsul istehsalı şəhərlərdə cəmlənirdi. Bununla yanaşı, şəhərlərin yaranması prosesində sənətkarlığın kənd təsərrüfatından ayrılması, cəmiyyətin əsas inzibati-siyasi funksiyalarının şəhərdə cəmlənməsi hadisəsini də nəzərdən qaçıрмаq olmaz. Yəni, istənilən halda şəhər ictimai əmək bölgüsünün dərinləşməsinin nəticəsi idi. Sosial-iqtisadi sahədə bu, sənətkarlığın kənd təsərrüfatından ayrılması, əmtəə istehsalı və mübadiləsində, sosial və siyasi sahələrdə isə – dövlətçilik strukturunda ifadə olunmuşdu.

Beləliklə, IX-X əsrlərdə Avropada, yaranma yollarından və inkişaf templərindən asılı olmayaraq, orta əsr şəhəri və şəhər quruluşu tarixi fakta çevrilir. İstehsal səviyyəsi və təsərrüfatının əmtəələşmə dərəcəsi yüksək olan şəhərlər beynəlxalq ticarətə fəal şəkildə qoşulmağa başlayır. Başlanğıc mərhələsində bu proses çox məhdud və primitiv səciyyə daşıyırdı.

3.1.2. Xilafətin siyasi tənəzzülündən sonra müsəlman Şərqi iqtisadi durumu

Əvvəlki fəsildə müsəlman dünyasının yüksək iqtisadi inkişafı və geniş miqyaslı ticarət əlaqələri ilə bağlı ərəb coğrafiyaçılarının məlumatlarını nəzərdən keçirdik. Bunlar Xilafətin iki əsrdən çox

davam etmiş siyasi sabitlik dövrünü təsbit edir. Amma möhtəşəm Abbasi imperiyası elə həmin müəlliflərin gözü qarşısında çökməyə başlamışdı. Bu çökmənin əlamətləri artıq IX əsrin əvvəllərində hiss olunurdu, əsrin ikinci yarısı isə proses böyük sürət götürür və Xilafətin özü qədər möhtəşəm olan siyasi tənəzzülü başlayır.

Hələ xəlifə Harun ər-Rəşid (786-809-cu illər) iri feodalların separatçılığının qarşısını almağa cəhd göstərmişdi. Bu separatçılıq onu kəskin addımlar atmağa, o cümlədən dövlət postlarını inhisara almış zəngin Bərməkiləri ailəlikcə məhv etməyə məcbur qoymuşdu, bu da öz növbəsində fars aristokratiyasının etirazına və az qala vətəndaş müharibəsinə səbəb olmuşdu (57, s.214-215). Xəlifə əl-Məmunun hakimiyyəti illərində (813-833-cü illər) isə xalq kütlələrinin vəziyyətinin daha da pisləşməsi hələ atasının dövründə baş vermiş hərəkətlərin güclənməsinə gətirib çıxardı. Mavərənnəhrdə Mukanna hərəkəti (776-783-cü illər), Azərbaycanda xürrəmilər hərəkəti (809-837-ci illər), Hicaz, Yəmən və İraqda şiə üsyanları (786-842-ci illər) Xilafəti dərinlən sarsıtmış oldu. Bu üsyanlar və hərəkətlər yatırılsa da, izsiz ötüşmədi. Xilafətin hərbi qüdrətini bərpa etməyə çalışan xəlifə əl-Mötəsim (833-842-ci illər) güclü türk qvardiyasını təşkil etsə də, Xilafətin böhranlı vəziyyətinə son qoyulmadı, əksinə, xəlifələr ordunun asılılığına düşdülər və onun əlində oyunağa çevrildilər (12, s.60). Siyasi və hərbi böhran bir sıra vilayətlərin Xilafətdən ayrılmasına şərait yaratdı.

Əvvəlcə qərb əyalətlərinin ayrılması baş verdi: Misirdə Tulunilər (868-905-ci illər), Mərakeşdə İdrisilər (776-908-ci illər), Tunisdə Əğləbilər (800-909-cu illər) faktiki müstəqil idarəçiliyə nail oldular. Şərqi əyalətlərində başlayan separatçılıq isə daha radikal şəkildə aldı. «İran və türk xalqları ilə məskunlaşmış əyalətlərdə söhbət yarımasililiqdən və ya Bağdad hakimiyyəti ilə formal olsa belə əlaqələrin saxlanmasıdan deyil, tam müstəqillikdən gedirdi» (169, s.157). Bu arada Xorasanda və Orta Asiyada Tahirilər (821-875-ci illər), daha sonra Səffarilər (867-

1500-cü illər) və Samanilər (874-999-cü illər), Azərbaycanda Sacilər (898-941-ci illər) hakimiyyətə gəlir və möhkəmlənir.

Həmin dövrün siyasi hadisələri müsəlman Şərfinin iqtisadi həyatına hansı dəyişikliklər gətirmişdi? O.Q.Bolşakov Abbasilərin tənəzzülü ilə başlamış olan dövrün - X əsrin «yeni tarixi mərhələ üçün başlanğıc olmadığını» yazır (61, s.66). O, bu dövrdə bütün dəyişikliklərin siyasi səciyyə daşdığını və onların sosial-iqtisadi münasibətlərinə az toxunduğunu vurğulayır.

O.Q.Bolşakovun bu fikirlərilə qismən razılaşımaq olar. Həqiqətən, Xilafətin siyasi tənəzzülü onun tərkibinə daxil olan vilayətlərin iqtisadi durumuna kəskin bir dəyişiklik gətirməmişdi: əmtəə-pul münasibətlərinin yüksək inkişafı, şəhərlərin ticarət-sənaye mərkəzləri olaraq fəaliyyəti davam edirdi. Amma Xilafətin hərbi qüdrətinin zəifləməsi səbəbindən, Bizansın Kiçik Asiyadakı möhkəmlənməsi və Suriyadakı, Fələstindəki işğalları, Bağdadın siyasi əhəmiyyətinin aşağı düşməsi və buna qarşılıq olaraq Qahirənin yüksəlməsi, Samanilər kimi qüdrətli bir dövlətin Mavərrənnəhrdən və Şərqi İrandan Xilafəti sıxışdırıb çıxarması və bu kimi bir neçə siyasi hadisə müsəlman Şərfinin ən azı iqtisadi əlaqələri üçün təsirsiz ötüşə bilməzdi. Məsələn, Bizansın adı çəkilən işğalları Aralıq dənizinin şərqində müsəlmanların ticarət mövqeyinə böyük zərbə idi (*bax*: növbəti bölməyə). Bağdadın siyasi mərkəz kimi mövqeyini Qahirəyə verməsi isə İran körfəzi ticarətinin əhəmiyyətini azaldırdı (*bax*: monoqrafiyanın 3.2.1 və 3.2.3 bölmələrinə). Samanilər isə Xilafəti «İpək Yolu»nun əsas məntəqələrindən və Xəzər dənizi yollarından ayrı salmışdı (*bax*: monoqrafiyanın 3.2.4 bölməsinə).

Siyasi dəyişiklərin beynəlxalq pul tədavülünə də ciddi təsiri olmuşdu. Əvvəla, bu dövrdə Xilafətin vahid pul sisteminə son qoyulur. «Dinar» və «dirhəm» terminlərinin saxlanmasına baxmayaraq, müxtəlif çəkili və müxtəlif metal tərkibli sikkələr meydana çıxır. Qızıl sikkələr artıq müstəsna olaraq Bağdadda deyil, müsəlman dünyasının əksər şəhərlərində zərb olunmağa başlayır. Səbəbi yalnız siyasi tənəzzülə bağlı olmasa da, X əsrdə dinarın keyfiyyətinin sürətlə aşağı düşməsi müşahidə olunur. Bu,

hələ erkən Abbasilərin dövründə başlamışdı. Əgər Əməvilərin dövründə 4,23-4,28 q çəkili dinarlar ümumi kütlənin 73%-ni təşkil edirdisə, XI əsrin əvvəllərində bu, cəmi 23,4% olmuşdu (61, s.152). Qızılın əyarı da durmadan aşağı düşürdü: erkən Abbasi dinarlarının 40%-dən çoxunda qızılın tutumu 89-95% arasında idi (220, s.135-136, 139-140, 141-144, 148-149).

945-ci ildə Bağdadın Büveyhilər tərəfindən tutulmasından sonra dinarın keyfiyyətinin aşağı düşməsi davam edir: Büveyhi dinarlarının tərkibinin yarısından çoxu, bəzi illərdə $\frac{2}{3}$ -i mis olmuşdur (221, s.256). Qahirədə də vəziyyət oxşar idi və X əsrin 60-cı illərində maksimum həddə çatmışdı (61, s.153). Yalnız 969-cu ildə Fatimilərin Misirdə hakimiyyətə gəlməsilə 98% əyarlı dinarlar zərb olunmağa başlayır (61, s.153) və Bizans sikkəsini də rəqabətdən çıxarmağı bacarır.

X əsrin üçüncü rübünədək dinarın və dirhəmin çəkisindəki bütün müxtəlifliyi nəzərə alsaq, ümumiləşdirib iki kursun olduğunu demək olar: 1:13-15 və 1:24-28 (61, s.156). Amma X əsrin sonu müsəlman dünyasının bütün vilayətlərində dirhəmin keyfiyyəti kəskin şəkildə aşağı düşür. Məsələn, İraqda «qiyasi» dirhəmləri adi dirhəmin cəmi 15%-nə bərabər idi (elə قياسي sözünün mənası da «nisbi» deməkdir). Tamtərkibli (95-96%) dirhəmin dinara nisbəti 1:14,5 təşkil edirdisə, «qiyasi» dirhəmi üçün bu kurs 1:100 idi! (61, s.157, qeyd 18). Ən geniş yayılmış kurs isə 1:40 idi (61, s.157), bu da dirhəmin ən çox rast gəlinən əyarının 30% olduğunu göstərir.*

Təbii ki, pul sistemindəki bu müxtəliflik beynəlxalq ticarət əlaqələri üçün ciddi dəyişiklik idi. İki əsr ərzində pul tədaviyəsində inhisarçılıq edən Xilafət indi vahid pul təsərrüfatından məhrum olmuşdu.** Bu, yalnız müsəlman vilayətlərinin deyil, bu vilayətlərin geniş ticarət əlaqələri saxladığı digər ölkələrin də iqtisadi həyatına təsir edəcək amil idi. Doğrudur, müsəlman

* X-XI əsrlərin hüduunda başlamış «gümüş böhranı» və onun səbəbləri haqqında monoqrafiyanın 3.4 bölməsində ətraflı deyilir.

** Müxtəlif çəkili dinar və dirhəmlər beynəlxalq bazarlarda artıq dənə ilə qiymətləndirilmirdi, yalnız çəkilməklə dövriyyəyə buraxılırdı (bax: 143, s.72).

sikkələri ilə rəqabət edə biləcək zərb hələ ortaya çıxmamışdı; yalnız Bizansın qızıl valyutası müəyyən illərdə rəqabət çıxarırdı. Amma kursun müxtəlifliyi beynəlxalq ticarətdə bir çaşqınlıq əhval-ruhiyyəsi, sövdələşmələrdə və hesablamalarda isə xeyli çətinliklər yaratmışdı.

Sadaladığımız bu iqtisadi dəyişikliklər, müəyyən mənada subyektiv sayıla bilər, çünki burada Xilafətin siyasi tənəzzülünün təsiri böyük olmuşdur. Amma X əsrin fərqliliyinə təsir edən amillər içərisində obyektiv olan hadisə: Xilafət ölkələrində feodal münasibətlərinin davamlı inkişafı faktı da əhəmiyyətli sayılmalıdır. Hər hansı bir sıçrayış nəzərə alınmasa da, feodal münasibətlərinin sürətlə təkamülü, o cümlədən iri torpaq mülkiyyətinin (mülk və iqta torpaqlarının) və iri feodalların iqtisadi gücünün artması, sosial hərəkətlərin genişlənməsi, müxtəlif inkişaf səviyyəli vilayətlərin bir-birindən getdikcə daha çox fərqlənməsi bizə belə bir nəticəyə gəlməyə imkan verir: Xilafətin siyasi tənəzzülü zaman etibarilə müsəlman ölkələrində əksər feodal təsisatlarının formalaşmasının başa çatması ilə üst-üstə düşür. Feodalizm bu ölkələrdə artıq klassik dövrünə qədəm qoyurdu.

3.2. X-XI əsrlərdə Avrasiyanın beynəlxalq ticarət məntəqələri

3.2.1. Fatimilər və Aralıq dənizi ticarəti uğrunda mübarizənin kəskinləşməsi

X-XI əsrlərdə Aralıq dənizi ticarətinin tarixində iki əsas qüvvə aparıcı rol oynamışdır: Fatimilər və normannlar. Xronoloji ardıcılıq baxımından Fatimilərin rolunu öncə təhlil etmək doğru olardı.

Antiabbasi hərəkətinin ilk olaraq imperiyanın qərbində başladığı məlumdur. Fatimilərin hakimiyyətə gəlişi ərəfəsində Şimali Afrikada yerli sülalələr olan Əğləbilər (Tunis) və Rüstəmilər (Əlcəzair) artıq əvvəlki siyasi nüfuzlarını itirmişdilər; ismaili təriqəti isə burada güclü mövqə əldə etmişdi. Yerli

sülalələr bu qüvvənin qarşısını almaq iqtidarında deyildilər. Ona görə də ismaili əmiri Ubeydullaha İfrıqiyyənin bərbər əhalisini öz tərəfinə çəkmək və üsyana qaldırmaq çətin olmamışdı: 909-cu ildə sonuncu Əğləbi əmiri Ziyadətullah devrilmiş və hakimiyyətə imam Ubeydullah gətirilmişdi (284, s.253). Ubeydullah özünü «əmir əl-müminin» - imam-xəlifə elan etməklə, yeni Xilafətin əsasını qoymuşdu.

Əslində, Abbasilər Xilafətinə qarşılıq daha bir Xilafətin – Fatimi şiə Xilafətinin (909-1171-ci illər) meydana gəlməsi sadəcə separatçılıq hadisəsi deyildi, bu həm də müsəlman dünyasının qəti şəkildə ikiye parçalanması anlamına gəlirdi. Fatimilərin dini siyasəti haqqında danışmağı vacib bilmirik, çünki bizi sülalənin iqtisadi siyasəti maraqlandırır. Amma Aralıq dənizi ticarəti üçün əhəmiyyətli olmuş bəzi siyasi hadisələrə nəzər yetirməyə dəyər.

Məlumdur ki, Misir həmişə Xilafətin vacib əyaləti olmuşdur. Bizans hakimiyyəti dövründə olduğu kimi, ərəb imperiyasının tərkibində də bu əyalət əsas taxıl ixracatçısı idi. Onun xəracı xəzinənin böyük gəlir mənbəyini təşkil edirdi (*bax*: monoqrafiya, s.100, cədvəl 2.1). Misir limanları Aralıq dənizini və Qırmızı dənizi İran körfəzi və Hind okeanı ilə əlaqələndirirdi. Məğrib və Cənub-Şərqi Afrika ölkələrinə hərbi yürüzlərdə ordu qərargahı kimi istifadə olunan Misirin strateji əhəmiyyəti də böyük idi. Abbasilərin hakimiyyətə gəlməsi və paytaxtın Dəməşqdən Bağdada köçürülməsi mərkəzi hakimiyyətin Misirlə əlaqələrini zəiflətməmişdi. Xilafətin siyasi tənəzzülü dövründə isə bu ölkədə Tulunilərin (868-905-ci illər) və İxşidilərin (935-969-cu illər)* hakimiyyətdə olması yerli muxtar qüvvələrin güclənməsinin təzahürü idi (169, s.199).

Amma Misir təkcə Abbasi-Tuluni və Abbasi-İxşidi ziddiyyətlərinin mənbəyi deyildi. Yuxarıda qeyd etdiyimiz məziyyətlərinə görə, Misir yeni yaranmış Fatimi xilafətini də çox maraqlandırır. Üstəlik, Fatimilər üçün Suriyaya və Hicaza yol da Misirdən keçirdi (150, s.17). Hələ 914-cü ildə Fatimi xəlifəsi əl-Mehdi

* Misirin Tulunilər və İxşidilər dövrü tarixi haqqında ətraflı *bax*: 23; 45; 88.

(909-934-cü illər) İsgəndəriyyəni ələ keçirib Fəyyum vadisinə girməyi bacarmışdı, amma Abbasilərin böyük müqavimətilə rastlaşıb geri çəkilməmişdi (274, VII (5), s.105). Yeni bir cəhd 919-cu ildə baş vermişdi və o da uğursuz olmuşdu (285, VIII, s.39). Elə bu cəhdlərdən qorxuya düşən Abbasilər Misirə Məhəmməd ibn Tuğc əl-İxşidi (935-946-cı illər) göndərmişdi (bax: 23, s.35-49). İbn Tuğc doğrudan da Fatimilər üçün ciddi rəqib idi və bu sonuncular 936-cı ildə İsgəndəriyyəni tutmağa cəhd etsə də, İxşidi ordusu ilə bacarmayıb yenə geri çəkilməmişdi (274, VII (5), s.508; 285, VIII, s.114).

Bir neçə uğursuz cəhdlərə baxmayaraq, Fatimilər Misirlə bağlı planlarından əl çəkməmişdilər. Bir tərəfdən, Misirdə aparılan güclü ismaili təbliğatı, ikinci bir tərəfdən, Abbasi Xilafətinin keçirdiyi böhran, xüsusilə Büveyhilər tərəfindən xəlifənin dünyəvi hakimiyyətdən məhrum olması (945-ci il) Fatimilər üçün əlverişli şərait yaratmışdı. Üstəlik, sonuncu İxşidi əmirlərinin hakimiyyəti dövründə yaşanan siyasi anarxiya Misiri yeni yeni fəth qarşısında zəif salırdı.

953-cü ildə Fatimi taxtında hakimiyyətə gələn əl-Muizz (953-975-ci illər) Misirin fəthinin daha fəal və sistemli hazırlığını görür. Bərbər ordusuna güclü təlimatlar verilməsilə yanaşı, Misir şialəri ilə əlaqə saxlayan kəşfiyyatın da işi genişləndirilir. Bu hazırlıqlardan sonra bir hücumla, 969-cu ildə Misir Fatimilərin hakimiyyəti altına keçir; bunun ardınca əl-Muizzin əmrilə yeni paytaxt – əl-Qahirə («Qələbə çalan») də salınır (285, VIII, s.212). Bununla da Misir qəti şəkildə Abbasilərin əlindən çıxır.

Siyasi hakimiyyət dəyişiklikləri Misirlə sıx bağlı olan Qırmızı dəniz və Aralıq dənizi ticarəti üçün də təsir gücünə malik idi. Şərq ticarətində üstünlüyü ələ keçirmək üçün Tulunilər də çox cəhdlər etmişdilər, amma məhz Fatimilər İran körfəzinin aparıcı tranzit rolunu əlindən almağı bacarmışdılar. Əvvəla, Abbasilərin siyasi nüfuzunun azalması üzündən İran körfəzi ticarəti onsuz da zəifləmişdi (bax: monoqrafiyanın 3.2.3 bölməsinə), Aralıq dənizi və Qırmızı dəniz ticarəti üçün isə yeni imkanlar açılmışdı. İkincisi, Bağdadla yanaşı, digər bir siyasi mərkəzin – Qahirənin ortaya

çıxması istər-istəməz müsəlman dünyasının bir qisminin (*oxu*: tacirlərin) Fatimilərə yönəlməsi demək idi. Hətta bəzi tarixçilər hesab edir ki, Fatimilərin ekspansiyası Abbasi Xilafətini iqtisadi blokadaya almaq məqsədi daşımışdır (*bax*: 248, s.51-54).

Aralıq dənizi ticarətlə bağlı Bizansın mövqeyini də qeyd etmək lazımdır, çünki İxşidilərin hakimiyyəti dövründə yunan imperiyasının Aralıq dənizinin şərq sahilboyu bölgəsi ilə ticarəti gbrünməmiş səviyyəyə çatmışdı (*bax*: 23, s.48-49; 64, s.243) və təbii ki, indi İxşidilərin hakimiyyətdən getməsi, ifrat müsəlman olan Fatimilərin gəlişi Bizans üçün təsirsiz ötürməyəcəkdi – həm siyasi baxımdan, həm də ticarət əlaqələri baxımından.

Bizans Aralıq dənizi bölgəsindəki ticarət mövqeyini Kiçik Asiyadakı və Suriyadakı işğalları ilə qaytarmağa çalışırdı. Hələ 948-962-ci illərdə imperatorlar VII Konstantin (913-959-cu illər) və II Roman (959-963-cü illər) Bizansın müsəlmanlar içərisində ən güclü düşməni olan Həmdanilərin Kiçik Asiyadakı mülklərini (Adana, Maraş, Qalıqala şəhərlərini) ala bilmiş, Tars, Antakya və Qüdsə yolu açmışdılar. Ən böyük hadisə isə 961-ci ildə Kritin, 962-ci ildə Hələbin yunanların əlinə keçməsi olmuşdu (89, II, s.210). Kritin alınması Bizansın Aralıq dənizi bölgəsində strateji və ticarət əhəmiyyətli uğuru idi.

Amma Fatimilər Şərqi Aralıq dənizi bölgəsini bir bütöv olaraq hakimiyyətlərinə qatmaq niyyətində idilər və Bizansın təcavüzkar siyasəti ilk başdan onların müqaviməti ilə qarşılaşmışdı. Hərbi hadisələr üzərində çox dayanmadan qeyd etməliyik ki, elə Misir alınan il «Dəməşqdə də Fatimilərə beyət edilmişdi» (285, VIII, s.212), «Misir və Şam əyalətləri həmin tarixdən etibarən birdəfəlik Fatimi xəlifələrinin əlinə keçmişdi» (23, s.107). Bu, Xilafət yaranandan bəri Aralıq dənizi ticarətində hegemon mövqeyini bərpa etmək arzusu ilə yaşayan Bizansın ümidlərinin yenidən itirilməsi demək idi.

Aralıq dənizinin şərqində baş verənlər onun qərbindəki çox qarışıq hadisələr fonunda gedirdi. Məsələ burasındadır ki, X-XI əsrlərdə Qərbi Avropa şəhərlərinin iqtisadi yüksəlişi onların Aralıq dənizi emporiyalarına yaxınlığından çox asılı idi, ona görə

də bu bölgənin ələ keçirilməsi strateji əhəmiyyət kəsb edirdi. Normann yürüşlərinə qədər bu vasitəçilik əsasən Amalfinin və Venesiyanın əlində idi. Formal olaraq Bizansın vassalı sayılan Amalfi müstəqil ticarət əlaqələrinə malik idi və Konstantinopolun özündə də koloniyalar qurmuşdu (73, s.32; 94, s.165). Bu şəhərin Əğləbilərlə, daha sonra Fatimilərlə saxladığı ticarət əlaqələri o qədər iri miqyas almışdı ki, Venesiya belə, onun xidmətlərindən istifadə edirdi. Amalfinin məşhur dəniz qanunu – *Tabula Amalfitana* isə normannların gəlişinə qədər, demək olar ki, bütün Qərbi Aralıq dənizi rayonunun ticarət hüququna çevrilmişdi (73, s.32).

Aralıq dənizi bölgəsində Bizans ilə Fatimilər arasında gedən mübarizə Venesiyanın da diqqət mərkəzində idi. Bu bölgədə hərbi vəziyyət o qədər mürəkkəbləşmişdi ki, onun bəzi məntəqələri (əsasən, adalar – Bolear, Sardiniya, Siciliya, Malta, Krit, Kipr) bir yüzillikdə ən azı 6-7 dəfə əldən-ələ keçmişdi. Əsas iştirakçılar isə dəyişmirdi: Fatimilər, Bizans, İspaniya Əməviləri. Bu cür qarışıqlıqdan baş çıxarmaq Venesiya diplomatiyası üçün çətin deyildi və hətta onu xeyli əyləndirirdi. İş o yerə çatmışdı ki, 971-ci ildə Siciliya müsəlmanları ilə mübarizə aparan Bizans imperatoru İohann Simisxiy (969-976-cı illər) həmin müsəlmanlarla yaxın ticarət əlaqələri saxlayan Venesiya dojunə rəsmən öz narazılığını bildirmişdi (73, s.34).

Smisxinin vəfatından sonra Bizansdakı qarışıqlıqdan istifadə edən Venesiyanın yeni doju Pyetro Orseolo (991-1009-cu illər) Siciliyanın müsəlman hakimlərinə* və Fatimi sarayına səfirlik göndərərək Venesiya tacirləri üçün yeni imtiyazlar almışdı (73, s.34). Bizans imperatoru II Vasiliy (976-1025-ci illər) Venesiyanın müsəlmanlarla ticarətinin qarşısını almağın mümkün olmadığını görüb özü bundan yararlanmaq qərarına gəlmişdi: 992-ci ildə Venesiya gəmiləri üçün Konstantinopol limanına girmək müqabilində 2 solid, limandan çıxmaq müqabilində 15 solid

* Bu zaman Siciliya adası Fatimilərin adından valilik edən Kəlbilər (Hüseynilər) (948-1052-ci illər) tərəfindən idarə olunurdu (42, s.215).

gömrük müəyyən olunmuşdu (73, s.34). Bu gömrük o dövrdə elə də böyük deyildi və Venesiya üçün əlverişli sayıla bilər.

Yuxarıda nəzərdən keçirdiyimiz faktlar Aralıq dənizi ticarətində italyanların hegemonluğundan deyil, sadəcə bu bölgədə meydana yeni bir qüvvənin çıxmasından xəbər verirdi. X və XI əsrlərin hüdudunda Aralıq dənizi yenə də müsəlman dənizi idi, Avropa onu hələ fəth etməmişdi.

3.2.2. Normannlar və Aralıq dənizi ticarəti

Dnepr – Qara dəniz və Volqa – Xəzər ticarət magistralları tarixində normann yürüşlərinin roluna əvvəlki fəsildə baxdıq və Şimal ticarəti ilə bağlı bu məsələyə yenə də qayıdacağıq (*bax*: monoqrafiyanın 3.3.4 bölməsinə). Aralıq dənizi ticarətinin də tarixində normannların – bu döyüşçü-tacir xalqın rolu böyükdür. Hətta Aralıq dənizinin Avropa üçün açılması normannlarla bağlıdır, desək, yanılmazıq.

Məlumdur ki, orta əsrlərin əsas mərhələlərinin hər biri böyük miqراسiyalarla müşayiət olunmuşdur. «Xalqların Böyük köçü» ilə başlayan erkən orta əsrlərin də ardınca ərəblərin, normannların və xaçlıların yürüşləri ilə müşayiət olunan klassik mərhələ gəlmişdir. V-VI əsrlərdə alman və türk tayfaları zəngin Roma imperiyasına yürüşlər etməklə kifayətlənməyib onun ərazisində yeni dövlətlər yaratmışdılar. IX-XI əsrlərdə isə skandinavlar (normannlar)* Avropa ölkələrinə yürüşlər edərək qitənin siyasi və demoqrafik durumunu dəyişmiş oldular (95, I, s.202). İlk olaraq Şimal-Şərqi İngiltərədə peyda olan skandinavlar tezliklə İrlandiya, Fransa və Almaniya torpaqlarına yayıldılar. Eyni vaxtda onlar Aralıq dənizinin qərb sahillərinə də yürüşlər edib İtaliya və Cənubi Fransa şəhərlərini daimi təhlükələri altına aldılar.

* Özlərini «vikinq» (hərfi mənası «dimanda yaşayan») adlandıran skandinavlar Qərbi Avropada daha çox «normann» (şimal adamı) adı ilə məşhur idilər. Kiyev dövlətində onları «varyaqlar» (*müqayisə et*: qədim slavyan dillərindəki *варяжить* – ticarət etmək feli) çağırırdılar. Şimali Fransada məskunlaşan və sonralar İngiltərəni, İtaliyanı və Siciliyanı işğal edən normannları isə digər skandinavlardan fərqləndirmək üçün onları tarixi ədəbiyyatda «normand» adlandırırlar.

Siyasi pərakəndəlik yaşayan Qərbi Avropa normann yürüşlərinin qarşısını almaq iqtidarında deyildi, ona görə də çox yerdə onlara müqavimət göstərilir və məskunlaşmalarına icazə verilirdi. IX və X əsrlərin hüdudunda normannların bir qismi Şimali Fransada – Kotanten yarımadasında möhkəmlənir və 911-ci ildə fransız kralı Sadəlovh III Karlın süzerenliyi altında özlərinin faktiki müstəqil dövlətlərini – Normandiya hersoqluğunu qururlar (95, I, s.200; 303). Məhz bu hersoqluqdakı *normannlar*, daha dəqiq desək, artıq *normandlar* XI əsrdə Aralıq dənizinin qərb sahillərinin – Cənubi İtaliyanın və Siciliyanın fəthinə başlayır.

Aralıq dənizinin qərbində bu zaman vəziyyət çox mürəkkəb idi: Fatimilər, İspaniya Əməviləri və Bizans imperiyası arasında bu bölgə uğrunda mübarizə davam edirdi. Balear adaları faktiki yerli müsəlman əmirlərinin əlinə keçmişdi. Sardiniya gah Bizansın, gah Fatimilərin, gah da müsəlman İspaniyasının hakimiyyəti altında olurdu; Sardiniya uğrunda mübarizəyə yeni qüvvələr – Genuya və Piza da qoşulmuşdu. Siciliyada vəziyyət daha ağır idi: Fatimilərin valiləri olan Kəlbilər adanı çox çətinliklə əllərində saxlayırdı, çünki Bizansın sistemli yürüşləri indi böyük enerjili normann yürüşləri ilə çulğaşmışdı. Yalnız Malta istisna təşkil edib, Fatimilərin sabit hakimiyyəti altında qalmaqda idi (o da 1090-cı ilədək). Cənubi İtaliyanın bu siyasi pərakəndəliyi onu Normandiya hersoqlarının avantürist planları qarşısında çox yüngül ova çevirmişdi.

Normandiya hersoqlarının hərbi dəstələri vəhşi, pərakəndə hərbcilər deyildi, artıq yüz ildən artıq Fransada yaşayan, özündə fransız idarəçiliyini, sosial münasibətlərini və dövlətçiliyini daşıyan mərkəzləşmiş dövlətin ordusu idi. XI əsrin xronikaçısı Orderik Vitaliy yazır (*bax*: 303):

«Normannlar ən cəsur adamlardır və çətinliklərə sinə gərməkdə, qələbə uğrunda düşmənlərilə mübarizə aparmaqda onların bərabəri yoxdur... qadınları və uşaqları əsir götürümlər».

Üstəlik normandlar ticarətə böyük dəyər verən, döyüşdükləri kimi ticarət etməyi də bacaran skandinavların törəmələri idilər və

ələ keçirdikləri ərazilərin iqtisadi əhəmiyyətinə xüsusi diqqət yetirirdilər. Qərbi Aralıq dənizi bölgəsinin Şərqi ölkələri ilə saxladığı ticarət əlaqələrinin miqyası normandların diqqətini çoxdan çəkirdi. Cənubi İtaliya ərazisində normand dəstələri ilk dəfə 1016-cı ildə görünmüşdü (94, s.157), 1030-cu ildən etibarən isə bu yürüşlər sistemli şəkildə almağa başlayır.

Yeni rəqibin peyda olması köhnələri narahat etməyə bilməzdi, xüsusilə Bizans çox təşvişə düşmüşdü. Məsələn burasındadır ki, XI əsrin əvvəllərinə doğru Bizans Cənubi İtaliyadakı mülklərini (Apuliyalı və Kalabriyalı) zorla əlində saxlayırdı və səbəb də yerli şəhərlərin yunan idarəçiliyindən cana doyub ona müqavimət göstərməsində idi. Neapol, Qaeta və Amalfi faktiki müstəqil idilər, Kapuya, Benevento və Salernoda isə Bizans fəmlərinə qarşı mübarizə çox güclənmişdi (94, s.156).

Normandlar Cənubi İtaliyanın işğalını əslində iki istiqamətdə aparırdılar: 1) Apuliya və Kalabriyanın işğalı və 2) Siciliyanın işğalı. 1046-cı ildən başlayaraq bir neçə ilin içində normand hersoqu Robert Qviskar Apuliyalı tam hakimiyyəti altına almağa müyəssər olur, Bizansın bu torpaqlardakı sonuncu dayaq məntəqəsi olan Bari isə 1071-ci ildə ələ keçirilir (94, s.157).

Qviskarın qardaşı Rojer Kalabriyanın Robert tərəfindən başlanan işğalını davam etdirir və 1061-ci ildə Kalabriya da normand hakimiyyəti altına keçir.

Siciliyalı hələ 909-cu ildə Fatimilərə təslim etmiş Bizans, maraqlıdır ki, indi onu normandların əlilə geri qaytarmaq istəyirdi. 1038-1042-ci illər ərzində Siciliyalı Bizansla bölüşdürməyə razı olan normandlar bu işğalı «kəfirələr» (müsəlmanlara) qarşı mübarizə bayrağı altında aparsalar da, onu Bizansa təslim etmək niyyətində deyildilər. Müsəlman Siciliyasının 30 ildən çox davam edən işğalı ya bu, ya digər tərəfin qələbəsilə müşayiət olunsaydı, normandların 1071-ci ildə Palermonu alması ilə ada birdəfəlik müsəlmanlar tərəfindən itirilmiş oldu.

Nə qədər ki, hərbi əməliyyatlar gedirdi, Aralıq dənizi ticarətinə normannların təsiri ötəri səciyyə daşıyırdı, bilavasitə təsir isə bölgənin siyasi, sosial və etnik həyatında hiss olunurdu (147,

s.108). Qərbi Aralıq dənizi ticarətinin inkişafı istiqamətində dəyişikliklər XI əsrin son rübündə başlayır. İlk vaxtlar ticarət əlaqələrində bir durğunluq müşahidə olunur. Məsələn, normannlara tabe olandan sonra Amalfi Bizansdakı və müsəlman ölkələrindəki ticarət imtiyazlarını itirmiş olur, onun Duratso, Antakya, Qüds, İsgəndəriyyə və Qahirədəki koloniyaları tənəzzül edir. İqtisadi yüksəlişi birbaşa Amalfi ilə bağlı olan Salernonun da müsəlmanlarla ticarət əlaqələri zəifləyir, Neapol isə hələ intensiv ticarət aparmaq iqtidarında deyildi. Konstantinopolla, onun vasitəsilə isə Dalmasiya, Moreya və Peloponneslə, həmçinin Misir və Suriya ilə ticarət əlaqələri olan Bari də normann işğalından sonra bir müddət bu əlaqələrdən məhrum olur. Şərq mallarının Avropaya əsas ixracı yolları Aralıq dənizi məntəqələrindən keçdiyindən, Asiyanın da idxalat bazarı xeyli məhdudlaşır.

Amma normannlar sərfəli ticarəti əldən çıxarmaq niyyətində deyildilər. Bəzi tarixçilər, bəlkə də haqlı olaraq, xaç yürüşlərini *Aralıq dənizinin XI əsrdəki Rekonksitasının davamı* hesab edirlər (*bax*: 61, s.68, qeyd 27). Həqiqətən, Siciliyanın itirilməsi Aralıq dənizində həm müsəlman donanmasının, həm də müsəlman ticarətinin hegemonluğuna son qoymuş oldu.* Amma ticarət əlaqələri qısa bir aradan sonra yenidən öz məcrasına yönəldi, hətta bir fəallıq dövrünə girdi ki, bu da artıq xaç yürüşləri dövrünə təsadüf edir.

3.2.3. İran körfəzi və Hind okeanı ticarəti.

“İpək Yolu” X-XI əsrlərdə

Bağdadın siyasi əhəmiyyətinin düşməsi ilə İran körfəzi magistrallarının fəaliyyəti, həqiqətən, zəifləmişdi. İndi tacirlər daha çox Ciddəyə, ya da Ayzaba** gəlir və buradan Aralıq dənizinə qalxırdılar. Üstəlik, beynəlxalq ticarət əlaqələrinə

* L.A.Semyonova Avropa donanmasının Aralıq dənizində hökmranlığının bərqərar olması səbəbləri içərisində XI əsrdə İspaniyadan və Fransadan Levant ölkələrinə birbaşa üzə bilən yeni tipli gəmilərin meydana çıxmasını da göstərir (*bax*: 150, s.86, qeyd 61).

** IX-X əsrlərdə Ayzab tərəqqi dövrü keçirirdi və sözün əsl mənasında «dünya limanı»na çevrilmişdi (119, s.403; *həmçinin bax*: 275, s.66).

Avropanın daha fəal qatılması səbəbindən, Aralıq dənizi bu qitəni Asiya ilə əlaqələndirən əsas ticarət arteriyasına çevrilmişdi. İran körfəzi limanları daha çox kontinental ticarətdə iştirak edirdilər. Müvəqqəti səciyyə daşmasına baxmayaraq, bu vəziyyət İran körfəzi ticarəti üçün bəzi ciddi dəyişikliklərlə müşayiət olunmuşdu. Əvvəla, körfəzin öz limanları içərisində üstünlük yerdəyişməsi baş vermişdi. Belə ki, ticarətin daha çox cəm olunduğu şimal limanları içərisində Sirafın yerini indi körfəzin girəcəyindəki Kiş adası tutmağa başlamışdı ki, bu da hələ IX əsrin ortalarında zəlzələ nəticəsində Sirafın yararsız hala düşməsi ilə bağlı idi (164, s.32 və s.169, qeyd 7). X əsrin mənbələrində Siraf sadəcə İranın dəniz ticarəti əməliyyatlarının mərkəzi kimi təsbit olunur (278, s.34).

İkinci bir dəyişiklik «İpək Yolu»nun dəniz istiqamətinin kəsilməsi üzündən (*səbəbləri barədə bax: monoqrafiya, s.118, 140-142*) körfəzin iqtisadi əlaqələrinin coğrafi çərçivəsinin xeyli qısalması ilə bağlı idi. İndi ərəb gəmiləri yalnız Kalaha (Malakka) qədər gedib çıxırdılar (302, I, s.308). Doğrudur, Sun hökuməti (960-1279-cu illər) müsəlmanlarla ticarəti bərpa etmək üçün xeyli tədbirlər görmüşdü: Çinə əcnəbi tacirlər dəvət olunmuşdu, onlara ticarət imtiyazları verilmişdi, yenidən fabriyalar açmaq üçün imkan yaradılmışdı (*bax: 119, s.407-408*). Amma Sun imperatorlarının əvvəlki acı təcrübəni nəzərə alıb proteksiyaçı siyasət yeritmələri, o cümlədən, xarici ticarəti dövlət inhisarına almaları, gömrük faizini artırmaları (*bax: aşağı*), nəhayət, *Kuylon – Palembang – Yava – Kamboca – Çin xəttinin çox narahat, həm də təhlükəli omlası* səbəbindən, Çinlə birbaşa dəniz əlaqələri kəskin ixtisar olmuşdu.

Daha bir dəyişiklik isə, hələ kardinal səciyyə almasa da, körfəz şəhərlərinin iqtisadiyyatının tranzit ticarətə daha çox bağlanması, istehsalın həcmnin azalması idi. X-XI əsr mənbələrində bu şəhərlərin ixracat malları sırasında xamma məhsullarının istehsalı üstələdiyi aydın görünür.

Sadaladığımız dəyişikliklər İran körfəzi ticarətinin əhəmiyyətinin itirilməsi anlamına gəlməməlidir. X-XI əsrlər boyu

körfəz nəhəng bir su magistralı olaraq qalmaqda idi, sadəcə Aralıq dənizi ticarətinin fonunda üstələndiyi müşahidə olunurdu. Amma hətta bu halda belə İran körfəzi beynəlxalq ticarət əməliyyatları aparan tacirləri yenə cəlb edirdi, çünki Hind okeanı vilayətlərindən Aralıq dənizinə təkcə Qırmızı dəniz vasitəsilə deyil, həm də körfəz şəhərlərindən Asi (Oront) çayı boyunca istiqamət alan karvan yolları ilə qatılmaq olurdu.

Hind okeanı limanlarına gəlincə, X-XI əsrlərdə onların əhəmiyyəti daha da artmışdı, çünki məlum Kanton hadisələrindən sonra müsəlman tacirləri üçün Çin limanları bağlandığından, indi şərq istiqamətində son dayanacaq kimi Kalah, Kalikut, Tana və ya hətta Daybul seçilirdi; bununla əlaqədar ərəb müəlliflərində qeydlər çoxdur. Məsələn, əl-Məs'udi yazır: «Kalahda Sirafdan və Omandan olan tacirlərə rast gəlmək olar» (302, I, s.308).

X-XI əsrlərdə Hind okeanı vilayətlərinin fəaliyyətindəki canlanmanın daha bir səbəbi Qırmızı dəniz limanları ilə əlaqələrinin genişlənməsi idi. Hind okeanı – Aralıq dənizi magistrallarında əsas vasitəçi şəhər isə əvvəldə qeyd etdiyimiz kimi, Qırmızı dənizin ən əhəmiyyətli limanı olan Ayzab idi. İran körfəzindən xeyli fərqli olaraq, Hind okeanı vilayətləri ənənəvi aparıcı beynəlxalq ticarət rayonu rolunu saxlamışdı.

İstər İran körfəzi, istərsə də Hind okeanı ticarəti magistrallarını təkrar sadalamağa isə lüzum görmürük, çünki bu magistralların istiqamətində X-XI əsrlərdə əvvəlki iki əsrlə müqayisədə ciddi bir dəyişiklik baş verməmişdi (*bax*: monoqrafiyanın 2.2.2 bölməsinə).

İstiqamətində xeyli dəyişikliklər olan magistral «Böyük İpək Yolu» idi. Biz beynəlxalq ticarət əlaqələrinin erkən tarixini izləyərkən də qeyd etmişdik ki, «Böyük İpək Yolu» bütün ənənələrinə baxmayaraq, mühafizəkar olmamışdır. E.ə. III əsrdən başlayaraq bu ticarət sisteminin istiqamətlərində davamlı dəyişikliklər baş vermişdir (*bax*: monoqrafiyanın 1.3.1, həmçinin 2.2.2 bölmələrinə). Siyasi və hətta etnik yönlü hadisələr belə bu istiqamətləri dəyişdirirdi və X-XI əsrlər bu baxımdan istisna deyil.

Çində Xuan Çao üsyanından (874-901-ci illər) sonra başlayan «beş sülalə və on şahlıq» mərhələsi xeyli çəkmişdi (907-960-cı

illər arası) və ölkəyə siyasi və iqtisadi durğunluqdan başqa heç nə verməmişdi. Ümumimperiya vəhdətini bərpa etmək uğrunda mübarizə dalğasında hakimiyyətə gələn Sun sülaləsinin (960-1279-cu illər) nümayəndələri həm siyasi mərkəzləşmə, həm də iqtisadi əlaqələrin möhkəmləndirilməsi istiqamətində böyük tədbirlər həyata keçirməli olmuşdular. Aydın məsələdir ki, xarici ticarətin genişləndirilməsi, o cümlədən «İpək Yolu»nun ənənəvi miqyasının bərpası da bu tədbirlərin hədəfində idi. Amma yuxarıda dediyimiz kimi, Sun imperatorları Xuan Çao üsyanının acılarını unutmamışdılar: Çin hökumətinin əcnəbi tacirlərə böyük imtiyazlar ayırması, güzəştli ticarəti sövq etməsi bu üsyanı yetişdirən amillərdən olmuşdu. Ona görə də Sun sülaləsi nümayəndələri daha ehtiyatlı tərپənərək 980-ci ildə xarici ticarəti bütünlüklə dövlət inhisarına almışdılar (119, s.407; 96, s.235). Sənətkarlıq müəssisələri, gömrükxanalar, tacir təşkilatları da dövlətin nəzarəti altına keçmişdi. Tan sülaləsi dövründə (618-907-ci illər) mövcud olan cəmi 1 liman gömrükxanasının yerinə 11-i salınmışdı (96, s.235), gömrük faizi 10-dan 13-ə, bəzi illərdə 50-ə çatdırılmışdı (209, s.24). Bu tədbirlər dövlət büdcəsinin X əsrin son rübü ilə müqayisədə XI əsrin birinci rübündə və yarısında 200-450 % artmasına imkan vermişdi (96, s.235).

Amma «İpək Yolu»nun fəaliyyəti üçün bu tədbirlər ciddi bir dəyişiklik, hər halda irəliləyiş sayıla bilməz. Əksinə, ipək istehsalı və satışı üzərində dövlət inhisarının tətbiqi bir çox ipəkçilik müəssisələrinin müflisləşməsinə, qiymətlərin süni şəkildə qalxmasına səbəb olmuşdu.* Bu da öz növbəsində «İpək Yolu»nun Çin məntəqələrinin coğrafi çərçivəsinin ixtisarına gətirib çıxarmışdı.

Təkcə Çindəki hadisələr deyil, müsəlman Şərqiindəki siyasi dəyişikliklər də «Böyük İpək Yolu»nun və onunla bağlı olan bölgələrin iqtisadi əlaqələri üçün təsir gücünə malik idi. Bu yöndə Samani dövlətinin (819-1005-ci illər) yüksəlişi və «İpək Yolu»nun

* Oxşar vəziyyət VI əsrdə Bizansda da bərqərar olmuşdu və ağır nəticələrə gətirib çıxarmışdı (*bax*: monoqrafiyanın 1.3.3 bölməsinə).

böyük bir rayonunu nəzarəti altına alması xüsusi qeyd olunmalıdır. Bu dövlət Xilafətin şərqdə həqiqətən ən böyük rəqibi olmuş, həm «İpək Yolu»nun, həm Şimal ticarətinin karvan istiqamətlərini bir əsr boyu* inhisarda saxlamışdır. Ümumiyyətlə, X əsrdə «İslamın şimal-şərqdə yayılma arealı Samani dövlətinin sərhədləri ilə üst-üstə düşmüşdür» (53, s.125), bu səbəbdən də müsəlmanların karvan ticarətinin şərq istiqaməti də bu dövlətin sərhədləri çərçivəsində getmişdir.

Əslində bərqərar olmuş beynəlxalq vəziyyət də Samanilərin xeyrinə idi: istər İran körfəzinin ikinci plana keçməsi, istər Çinlə dəniz əlaqələrinin zəifləməsi Samani dövlətinin tərkibinə qatılmış bölgələrin strateji əhəmiyyətini artırırdı. Təhlükəli rayonlardan keçməkdənsə, tacirlər xeyli sabit siyasi durumlu, həm də ticarət üçün hər cür şəraiti olan – yüksək istehsala, ticarət koloniyalarına, təminatlı yollara sahib dövlətin ərazisinə üstünlük verirdilər. Bu dövlətin strateji əhəmiyyəti o qədər artmışdı ki, hətta 921-922-ci illərdə xəlifənin Şimala göndərdiyi rəsmi səfirlik belə Xəzər xaqanlığının ərazisindən keçməyə cürət etməyib Volqaya Buxaradan və Xarəzmdən keçməklə getmişdi (*səfirliyin başlıca məqsədi və səfər istiqamətləri haqqında ətraflı bax: 105*).

Taraz (Talas) müsəlman Şərqi şimal-şərq ticarətinin sərhəd məntəqəsi idi, hərçənd ki, bəzi mənbələrdə sərhəd məntəqələri sırasında tacirlərin çox səfər etdiyi və karluk tayfalarına məxsus sayılan Birki (Mirki) şəhərciyinin də adı çəkilir (222, s.205,206; 238, s.29; 217, s.263); «Çinə qapı» buradan başlayırdı (217, s.278). X əsr mənbələrindən məlum olur ki, danışılan dövrdə «İpək Yolu»nun Pamirdən keçən istiqamətindən artıq əvvəlki kimi istifadə edilmirdi (*bax: 119, s.394*): Fərqañdən Tarim hövzəsinə dəki Kuçaya, oradan *Siçjou – Hami – Suçjou – Tszinçjou – Çanan* xəttinə yol davam edirdi (302, I, s.349).

«İpək Yolu»nun *Fərqañə – Pamir – Tarim* istiqaməti yalnız Qaraxanilərin (992-1211-ci illər) hakimiyyətə gəlməsilə yenidən

* Samanilərin Mavərənnəhrdə faktiki hakimiyyəti 874-999-cu illər arasında sürmüşdür (*bax: 42, s.711*).

aktuallaşır: bu da həmin sülalənin Qərbi Türküstanı ələ keçirməsi və Qaşqarı özünə iqamətgah seçməsi ilə bağlı idi.

3.2.4. Şimal ticarəti X-XI əsrlərdə

Hələ XI əsrdə aktuallaşan Şimal ticarətinin tarixi növbəti əsrlərdə onun coğrafi çərçivəsinin genişlənməsi ilə davam etmişdir. Əgər biz X-XI əsrlərin beynəlxalq ticarət əlaqələrindən danışırıqsa, Şimal ticarəti ilə bağlı hökmən iki istiqaməti qeyd etməliyik: birincisi – ənənəvi Şimal-Cənub istiqaməti (bütün ənənələrinə baxmayaraq, burada da nyuanslar müşahidə olunur); ikincisi – Qərbi Avropa ölkələrinin, xüsusilə İngiltərə və Almaniya torpaqlarının Şimalla iqtisadi əlaqələri.

Ənənəvi Şimal-Cənub ticarət əlaqələrinin magistralları yenə də Volqa-Xəzər və Dnepr-Qara dəniz su xətləri idi. Amma Samani dövlətinin meydana çıxması ilə bu ticarət sistemində karvan istiqaməti *yenidən* aktuallaşır (ona görə *yenidən* deyirik ki, Xilafətə qədər, VI-VII əsrlərdə xəz alveri karvan yolu ilə İrtiş çayı boyu, Qərbi Sibirdən keçən quru yolları ilə aparılırdı və vaxtilə Sasanilər, göytürklər və Çin bu arteriyadan istifadə etmişdi – *bax*: monoqrafiyanın 2.2.3 bölməsinə, s.122-123). Hər iki istiqamət – həm dəniz yolları, həm karvan yolları iqtisadi rəqabəti və bunun ardınca çox güclü hərbi-siyasi rəqabəti ortaya çıxarır.

Şimal-Cənub ticarətində rəqabət aparən əsas qüvvələr – Xilafət, Kiyev knyazlığı, Xəzər və Bulqar xaqanlıqları, Samanilər idi. Onların içərisində Kiyev knyazlığı və Samanilər yeni qüvvələr olduğundan, ambisiyaları və enerjiləri də digərlərini üstələyirdi. Samanilərin mövqeyi aydındır: bu dövlət Mərkəzi Asiyanın qısa müddətə də olsa, ən güclü siyasi birliyi olub, həm də Qərb-Şərq, Şimal-Cənub karvan yollarının qovşağında yerləşdiyindən, transkontinental ticarətdə də aparıcı rola iddialı idi. Kiyev knyazlığı isə, klassik bir dövlət kimi hələ formalaşmamışdı və beynəlxalq ticarət yolları və məntəqələri uğrunda mübarizəsi, daha çox böyük qənimət ələ keçirmək üçün edilən köçəri basqınlarını xatırladırdı. Bizans imperiyası ilə siyasi və iqtisadi, bir az sonra dini əlaqələrini də əlavə etsək («Varyaqlardan Yunanlara yol» bu

dövrədə məşhurlaşır), adını çəkdiyimiz qüvvənin Şimal bölgəsində oynadığı rolu üzə çıxara bilərik. Yəni bütün primitivliyinə, hələ klassik dövlətçilik şəkli almamasına baxmayaraq, Kiyev dövləti Şərqi Avropanın gələcək tarixi gedişinə təsir edəcək qüvvə olmuşdur. Tədqiqatımız etnik və ya siyasi səciyyəli deyil, ona görə də bu yöndə hadisələrin üzərində ətraflı dayanmırıq. Yalnız haşiyə çıxaraq demək istərdik ki, X-XI əsrlərdə Şimalla ticarət əlaqələri intensivləşən müsəlman dünyasının, xüsusilə Cənubi Qafqazın və Samani türklərinin Kiyev dövlətinə, ümumilikdə Rusun gələcək dövlətçilik, dini və mədəni həyatına həlledici təsir etmək gücü olmuş, lakin onu tam müsəlman aləminə qatmaq anında Bizansın xristianlığı Rusa qəbul etdirməsi vəziyyəti tamamilə dəyişdirmişdir. Bundan sonra Cənubun Şimalla ticarətinin vahid bir dünya (*oxu*: müsəlman dünyası) çərçivəsində aparılması qeyri-mümkünləşmişdir.

Müsəlman dünyasının şimal sərhədlərində baş verənlər tənəzzül içində olan, amma hələ iqtisadi mübarizədən çəkinməyən Abbasi Xilafətini narahat etməyə bilməzdi. Xəzər dənizi bölgəsində ən kiçik bir nailiyyət Xilafət üçün böyük əhəmiyyət daşıyırdı, çünki onun Şimal ticarəti əvvəlki əsrlərlə müqayisədə daha böyük problemlə – güclü rəqiblərlə qarşılaşmışdı. Xəzər və Bulqar xaqanlıqları Şimala gedən ən qısa, həm də çox sərfəli dəniz yollarını nəzarətdə saxlayırdı: Volqa və onun qolları vasitəsilə yollar bulqarların, Volqadan aşağı gedən yollar isə xəzərlərin əlində idi. Xəzərlər də öz növbəsində Şimalla birbaşa, bulqarların vasitəçiliyi olmadan əlaqə saxlamaq istəyirdi. Xəzər dənizinin əhəmiyyətli qərb limanları olan Dərbənd və Bakı isə hələ IX əsrdən Xilafətin asılılığından çıxmış yerli sülalələrin hakimiyyətində idi.

Volqaboyu *karvan* yollarına gəlicə, yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi, onlara Samanilər nəzarət edirdi. Ona görə də Volqa-Xəzər yolunun Xilafət üçün açılması strateji əhəmiyyət kəsb edirdi: bu, bir tərəfdən, Şimalla intensiv ticarət əlaqələrinin yaranması imkanı idisə, ikinci bir tərəfdən, Samanilərin karvan ticarətinə böyük zərbə demək idi.

Xilafət Xəzər dənizi ambisiyalarında Bulqar xaqanlığına güvənirdi, çünki dəniz yolu ilə yanaşı, Volqaboyundan Xarəzmə gedən karvan yolu da bulqarların (və başqırdların) torpaqlarından gəlib keçirdi (142, M-209b 5-6, bölmə 90). Üstəlik, bulqarlar da Xilafətlə yaxınlaşmağa biganə deyildilər: onlar ticarət rəqibləri olan xəzərlərə qarşı mübarizədə Xilafətdən istifadə etmək niyyətində idilər və xəlifəyə də bu məqsədlə müraciət etmişdilər.* Bu müraciətə cavab olaraq xəlifə II Mühtədi (908-932-ci illər) 921-ci ilin iyununda Susan ər-Rassinin (سوسان الرسی) başçılığı ilə Bulqara böyük bir səfirlik göndərmişdi. Səfirliyin iştirakçısı (yəqin ki, fəqih olmuş) Əhməd ibn Fəd(z)lan öz missiyası haqqında geniş yazılı məlumatlar qoyub getmişdir. Bu məlumatlardan bəlli olur ki, səfirlik Həmədan, Rey, Nişapur, Mərv və Buxaranı keçməklə 922-ci ilin mayında Bulqara çatmışdır (*bax*: 142). Səfirliyin əsas məqsədi Bulqar xaqanlığını Xilafətin tərəfinə çəkmək, Xəzər xaqanlığında müsəlman partiyasının üstünlüyünə nail olmaq, oğuzlara İslamı qəbul etdirmək və bununla da Volqa-Xəzər yolunu Xilafət üçün açmaq olmuşdur.

Missiya bu planların demək olar ki, heç birini yerinə yetirə bilmədi (105, s.16-18, 36-37), amma bölgədə baş verən bəzi hadisələr Xəzər dənizi ticarətinə dolayı yolla təsir etmiş oldu: Tyan-Şan dağlarında yaşayan çəgil və yağma tayfalarının, Kama bulqarlarının, bir qədər sonra oğuzların İslamı qəbul etməsi ilə Xəzər xaqanlığı şərq tərəfdən tamamilə müsəlmanlarla əhatələndi (49, s.415) və xəzərlərin müsəlman aləmi ilə münasibətlərini xeyli yumşaltdı. Digər tərəfdən, IX əsrin sonlarından etibarən bölgəyə slavyan yürüşlərinin güclənməsi Volqa-Xəzər ticarəti magistralı üçün yeni maneələr ortaya çıxardı. Belə ki, 965-ci ildə Xəzərin ən əhəmiyyətli limanları olan İtil və Səməndər Kiyev knyazı Svyatoslavın qarətçi yürüşü nəticəsində darmadağın edildi (259,

* Bulqar xaqanı Almuş (Almas) Bağdada səfirlik göndərmiş və İslam dininə daha yaxından bələd olmaq üçün xəlifədən yardım istəmişdi (142, M-209b 5-6, bölmə 90). Amma bu müraciət daha çox siyasi məqsəd daşıyırdı.

s.392-398; *həmçinin bax*: 120, s.143; *müqayisə et*: 52, s.848-854). Bundan sonra xəz ticarəti daha çox Novqorod-Bulqar vasitəsilə həyata keçirilməyə başladı (73, s.36), baxmayaraq ki, 969-cu ildə Bulqar da slavyanların talanına məruz qalmışdı.

Yeri gəlmişkən, qeyd edək ki, Qafqazda dəniz təhlükəsi istər Xilafət üçün, istər yerli xalqlar üçün gözlənilməz idi. Əl-Məs'udi (302, I, s.80) bununla əlaqədar yazır:

«Keçmişdə onların (Xəzəryanı bölgənin yerli əhalisini nəzərdə tutur – Y.G.) üzərinə dənizdən basqın edən heç bir düşmən xatırlamırdılar. Dənizdə [əvvəllər] yalnız ticarət və balıqçı gəmiləri üzürdü».

Slavyanlar isə «dəniz xalqı» idi. İbn Rusta (236, s.146) yazır:

«... Bütün hücumlarını onlar gəmilərlə həyata keçirirlər».

Maraqlıdır ki, bu hadisələr Şimal ticarətinin digər istiqamətində – ənənəvi olmayan və əsasən İngiltərə və Almaniya torpaqlarınının qatıldığı əlaqələrin fəallaşması ilə paralel gedirdi. Bunun da yalnız bir səbəbi ola bilər: Avropa ölkələrinin Şərqlə ticarət əlaqələrinin intensivləşməsi və Şimal-Cənub ticarətində ikinci böyük xəttə ehtiyacın yaranması.

Adı çəkilən ikinci istiqamətdə niyə məhz İngiltərə və Almaniya torpaqlarının üstün olduğu məsələsinə, fikrimizcə, aydınlıq gətirməliyik. X-XI əsrlərdə Pireney və Apennin yarımadaı, həmçinin Fransa şəhərlərinin Şərqlə ticarəti, təbiidir ki, Aralıq dənizi vasitəsilə həyata keçirilirdi. Biz Aralıq dənizi ticarətinin bu dövrdə İran körfəzi ticarətini üstələdiyi faktını araşdıranda da bunu qeyd etmişdik (*bax*: hazırkı fəslin əvvəlki bölmələrinə). İngiltərə və Almaniya torpaqları isə bir qədər fərqli vəziyyətdə idilər: Aralıq dənizi emporiyalarından uzaq olmaları bu ölkələrin Şərqlə ticarətinin Şimal yolu ilə – Skandinaviya vasitəsilə aparılmasını labüd edirdi.

İngiltərə ilə Almaniyanın öz aralarında ticarət əlaqələri X əsrin son rübü intensivləşir; təsadüfi deyil ki, məhz Şimal dənizinə axan çayların kənarındakı şəhərlərin (*Til, Deventer, Lüttix, Köln, Bremen*) tacirlərinin London bazarlarına axını güclənir (73, s.39).

Əlbəttə, alman tacirləri Dunay boyu ilə Qara dəniz ticarətinə də qatılan bilərdilər, amma bu yol X əsrin sonu Böyük Dunay ovalığı bölgəsində və Transilvaniyada dövlətlərini qurmuş macarlar tərəfindən bağlanmışdı. Dunay boyu gəlib Macarıstan sərhəddinə çatmamış, yuxarı - Kiyevə qalxmaq da olardı, amma İtilin darmadağın edilməsindən sonra bu yollar da tənəzzülə uğramışdı.

Cənubi Almaniyanı İngiltərə və Skandinaviya ölkələri ilə birləşdirən əsas çaylar Şelda, Maas və Reyn idi. Bu çayların üzərində Valansyen, Kambre, Gent, Lüttix, Maastrixt şəhərlərinin yaranması da IX-X əsrlərin hüdudunda baş verir.

Almaniya – İngiltərə – Skandinaviya ticarət əlaqələri ikitərəfli gedirdi: yəni, Şimal bazarlarına Almaniyanın vasitəsilə Şərqi malları və yerli malların aparılması ilə yanaşı, Skandinaviyadan və İngiltərədən də Almaniyaya və yenə də onun vasitəsilə Fransa, İtaliya və Şərqi bazarlarına mal ixracı gedirdi. Bu sonuncunun sırasında yun və metal xüsusi yer tuturdu (73, s.42-443). Yunun əsas ixracatçıları flamandlar və frizlər idi, metal isə, xüsusilə də qurğuşun Kornuell və Devonşir mədənlərindən gətirilirdi.

Amma yenə də Cənub daha çəkici idi və Avropa tacirləri Skandinaviya ilə kifayətlənməyib Bulqara qədər gəlməyə risk edirdilər. Şimal-Cənub ticarətinin mərkəzi indi burada toplanmışdı.

3.3. Xaç yürüşləri və beynəlxalq ticarət

3.3.1. Xaç yürüşlərinin iqtisadi şərtləri

Orta əsrlər tarixinin bəlkə də ən çox diqqət yetirildiyi, təzadlı duyğular yaratdığı, əksəriyyətin talanedicisi və vahiməli bir hərəkət kimi qəbul etdiyi, bir qrupun isə hələ də pozitiv yanaşdığı hadisəsi xaç yürüşləridir. Bu yürüşlərin mənbəşünaslığı çox zəngindir, eyni zamanda haqqında o qədər yazılmışdır ki, ilk baxışdan artıq heç bir yeni şeyin deyilməyəcəyi təsəvvürünü yaradır. Amma dediyimiz kimi, təzadlı fikirlər yaratdığı sürəcə, bu məsələyə

təkrar-təkrar müraciət ediləcək. Bizim müraciətimizin başlıca səbəbi isə – xaç yürüşlərinin beynəlxalq ticarət əlaqələrinin sonrakı gedişinə təsirini aşkara çıxarmaq istəyidir.

Xaç yürüşlərinin xarakteri, bəzi mürtəcə tarixçilərin fikirlərini çıxmaq şərtilə, birmənalı olaraq qarətəkar, hərbi-müstəmləkə hərəkəti kimi qəbul olunur. Bu yürüşlər birdən-birə ortaya çıxan hadisə deyildi, «xristian təəssübkeşliyi» ilə də heç bir əlaqəsi yox idi. Xaç yürüşləri Avropanın X-XI əsrlərin hüdudunda yaşadığı dərin sosial-iqtisadi, siyasi proseslərlərin şərtləri altında doğmuşdu və hətta, qanunauyğun idi. Avropa bundan qabaq da yaşadığı təzadlı proseslərin təsiri altında Asiya ilə zorla «ünsiyyət» yaratmışdı: e.ə. IV əsrdə Yunan dünyası ağır iqtisadi, siyasi və mədəni böhran keçirəndə çıxış yolunu Şərqlə yürüşdə tapmışdı və bu «təşəbbüs» ellinist sisteminin təşəkkülü ilə başa çatmışdı. Təkrar hadisələri Avropa xaç yürüşlərindən bir neçə əsr sonra yaşayacaq: kapitalizmin rüşeymlərin kök atdıqca, cəmiyyət yeni bazarlar və xammal mənbələri axtarışında yenə Şərqlə zor gücünə «ünsiyyət»ə girəcək və nəticədə müstəmləkə sistemi yaranacaq. Xaç yürüşləri isə bu sonuncunun «prelyudiyası» idi.

Xaç yürüşlərinin səbəbləri iqtisadi, sosial, xarici siyasi və dini-psixoloji amillər kompleksidir, amma iqtisadi şərtləri başlıcadır. XI əsrdə Qərbi Avropanın təsərrüfat həyatında əhəmiyyətli dəyişikliklər baş vermişdi: feodal istehsal üsulunun bərqərar olması ilə əlaqədar məhsuldar qüvvələrin artması, aqrar təsərrüfatda tərəqqi, sənətin tədricən kənd təsərrüfatından ayrılması, şəhərlərin sənət və ticarət mərkəzləri kimi təşəkkülü, əlbəttə ki, nəzərəcarpacaq yeniliklər idi. Sənətkarlıq sahələrinin ixtisaslaşması ilə eyni vaxtda həm də yarmarkalar və nizami bazarlar meydana gəlmiş, pul dövriyyəsi genişlənməmişdi. Qərbi Avropa ölkələrində əmtəə-pul münasibətlərinin getdikcə güclənən artımı mütərəqqi hadisə idi, amma eyni zamanda cəmiyyətdə qeyri-sabitlik yaradırdı. Natural təsərrüfat yavaş-yavaş aradan çıxdıqca, pul Avropa cəmiyyətinə daha hökmran şəkildə daxil olurdu. Feodal daha çox qazanc götürmək istədikcə, cəhdləri də inadlı olurdu. İndi feodal ən xırda bəhanə ilə ara müharibələrinə

girişir, torpaq ələ keçirməyi və ya heç olmazsa, talanlarla məşğul olmağı özünə peşə edirdi. Torpaq və kəndlilər ələ keçirmək uğrunda ardı-arası kəsilməyən müharibələr (faydlar) çoxlu sayda vassal tələb edirdi, onları isə xidmətlərinə görə torpaqla mükafatlandırmaq lazım idi. Yəni - yenə də torpaq ələ keçirmək gərəkdir.

Üstəlik vəziyyət *mayorat* deyilən sistem üzündən daha da ağırlaşmışdı. Mayorat (*lat.* major - «böyük») hüququna görə, senyorun mülkü onun ölümündən sonra varisləri arasında bölünmürdü və bütünlüklə böyük oğula keçirdi. Bu sistem ona gətirib çıxarmışdı ki, xeyli sayda feodal torpaqsız qalmışdı və ac-yalovac cəngavərlər kütləsini doğurmuşdu. Bu kütlənin ən böyük iddiası isə – torpaq ələ keçirmək idi. Bu iddianı Avropa artıq daxili imkanları hesabına ödəyə bilmirdi, torpaqları kənarında axtarmaq lazım gəlirdi.

Avropanın bu onilliklərdə yaşadıkları içərisində dövrün ən ağır izini qoymuş kütləvi aclıq hadisəsini də qeyd etməliyik. Avropanın VIII-XIII əsrlərdə iqtisadi tarixinin araşdırıcısı Fris Kurşman göstərir ki, IX əsrin 64 ili, XI əsrin isə* 60 ili qitənin böyük bir ərazisini əhatə edən kütləvi aclıq illəri kimi keçmiş (*bax:* 113, s.66-67) və bir çox yoluxucu xəstəliklərin, həmçinin kannibalizmin yayılması ilə müşayiət olunmuşdu. Təkcə Fransanın özündə, F.Braudelin hesablamalarına görə, bir yüzillikdə (XI əsr) 26 aclıq ili olmuşdu (203, s.74).

Təbii ki, iqtisadi təlatümlər ictimai həyatı da ağırlaşdırırdı. Torpaqsız cəngavərlərin talanları, var-yoxdan çıxmış kəndlilərin qiyaamları, saysız-hesabsız dilənçilərin çıxışları təhlükəli xarakter almaqda idi. Dövrün salnaməçisi Ordorik Vitaliy yazır (304):

«Qarışıqlıq və çəşqanlıq bütün dünyanı (Avropanı nəzərdə tutur – Y.H.) çalxalamışdı».

Avropanın yaşadığı ziddiyyətli sosial-iqtisadi hadisələr fonunda Yaxın Şərq zahirən də olsa, xeyli sabit maddi durumlu

* X əsr haqqında bu məsələ ilə əlaqədar mənbələrdə məlumat yoxdur.

görünürdü, hər halda xaçlılar üçün o, çox cəlbedici idi. Yeni xaç yürüşlərinin iqtisadi şərtləri sırasında Avropanın özünün iqtisadi inkişaf göstəriciləri əhəmiyyətlidir, amma eyni zamanda Yaxın Şərqdəki sosial-iqtisadi proseslərə də nəzər yetirmək vacibdir. Düşünürəm ki, xaç yürüşləri ərəfəsində Yaxın Şərqi sosial-iqtisadi münasibətlərini O.Q.Bolşakovdan daha ətraflı araşdıran yoxdur, ona görə də aşağıda deyəcəklərimiz, mahiyyət etibarilə onun məlum fundamental əsərinin təhlilinə əsaslanır.*

İlk əvvəl onu qeyd edək ki, xaç yürüşləri ərəfəsi Yaxın Şərq ölkələrinin tarixi üçün çox vaxt «səlcuq dövrü» kimi adlandırılır. Amma «səlcuq dövrü»nün səciyyəvi xüsusiyyətləri, bölgə iqtisadiyyatına təsiri məsələləri birmənalı qiymətləndirilmir. Məsələn, elə həmin O.Q.Bolşakov səlcuqların tarix səhnəsinə gəlməsini «Yaxın Şərqdə yeni (kursiv mənimdir – Y.H.) tarixi mərhələnin başlanğıcı» hesab edir (61, s.67) və «iqta sisteminin dövlət strukturunun əsası kimi bərqərar olmasını, yeni etnik elementin ortaya çıxmasını, bi çox rayonların türkləşməsinə, hakim-feodal təbəələrindən tamamilə uzaqlaşmasını» səlcuq dövrünün səciyyəvi xüsusiyyəti kimi verir (61, s.68). Aralıq dənizi ticarətinin araşdırıcısı A.R.Lyuis isə səlcuqların müsəlman ticarətinə dağıdıcı təsiri haqqında fikrin tərəfdarıdır (246, s.225). Oxşar fikri E.Aştör da irəli sürür və hesab edir ki, müsəlman dünyasında sənayenin inkişafı «sahibkarlığın qarşısını alan və inhisarçılığa meyli olan» səlcuqların gəlişilə kəsilir (189, s.247). Bu fikirlərlə razılaşmayan L.A.Semyonova XI əsrdə müsəlman dünyasındakı iqtisadi durğunluğun türklərlə heç bir əlaqəsi olmadığını yazır (149, s.98). İrənin səlcuq dövrü tarixini izləyən A.Lembton da öz mülahizələrində səlcuq yürüşlərinin ümumi quruluşa ciddi təsir etmədiyini, hətta əksinə, səlcuqların «ticarətin və rəbitənin inkişafına töhfə verdiklərini» göstərir (114, s.139-140; 240, s.204).

* O.Q.Bolşakovun «Yaxın Şərqi orta əsr şəhəri. VII-XIII əsrin ortaları. Sosial-iqtisadi münasibətlər» adlı monoqrafiyasını nəzərdə tuturuq (61).

Bu müxtəlif fikirlər sırasında biz Yaxın Şərqi xaç yürüşləri ərafəsi və ya səlcuq dövrü tarixi (*oxu*: iqtisadi tarixi) haqqında bir qədər fərqli düşüncədəyik. Bəlkə də bizi materializmdə günahlan-dıralar, amma düşünürük ki, XI əsrdə Yaxın Şərq cəmiyyətlərinin yaşadığı kardinal dəyişikliklərin - istər neqativ, istər pozitiv yöndən olsun, səlcuqlarla və ya hər hansı digər etnik-siyasi qüvvə ilə əlaqəsi yox idi. Bəli, həqiqətən, «XI əsrin ortaları Yaxın Şərqi sosial-iqtisadi tarixində iki böyük mərhələnin sərhəddi» olmuşdur (61, s.68), amma bu sərhəddin səbəbi zahiri məsələ deyildi: səlcuqların bölgəyə gəlib-gəlməməsindən asılı olmayaraq baş verirdi və daha dərin proseslərə bağlı idi. Bu proseslərin kökündə isə Xilafət dövründə müsəlman Şərqi feodalizmin sürətlə gedən təşəkkülü hadisəsindən sonra, növbəti əsrlərdə onun inkişafı üçün çox vacib şərt olan istehsalın məhdudlaşması dururdu. Feodalizm özü-özlüyündə mütərəqqi bir sistem idi, amma Yaxın Şərqdə və ümumiyyətlə müsəlman dünyasında onun təşəkkülü mərhələsinin çox sürətlə getməsi, ikinci mərhələdə - yəni inkişaf mərhələsində qüvvəsinin tükənməsinə gətirib çıxarmışdı.*

Baş verən iqtisadi durğunluq xronoloji baxımdan səlcuq hakimiyyəti və xaç yürüşləri dövrünə təsadüf etdiyindən, XI-XII əsrləri müvafiq olaraq «səlcuq dövrü» və ya «xaç yürüşləri dövrü» adlandırmaq olar, amma sadəcə *şərti olaraq*.

XI əsrin sonuna doğru bir yandan, Qərbi Avropanın daxili imkanlarına sığmayan böyük iddiaları, digər yandan, Yaxın Şərqi böyük imkanlarından qat-qat az olan «istifadə» enerjisi, bir-birilə toqquşma ərafəsində idi. Bu toqquşma öz ifadəsini xaç yürüşlərində tapmış oldu.

3.3.2. *Xaç yürüşləri dövründə Avropa-Asiya ticarət əlaqələri*

Biz artıq əvvəllərdə qeyd etmişdik ki, xarici amil çox vaxt daxili amillərdən daha tez nəzərə çarpan olur, hətta başlıca səbəb olmasa

* Oxşar hadisələr İtaliyada da olmuşdu: burada feodalizmin genezisi sürətlə getmiş, hətta XIII əsrdə kapitalizmin rüseymləri belə yaranmış, amma bu böyük sürət tükəndiyindən, sonrakı yüzillikdə italyan cəmiyyətində staqnasiya başlamışdı.

da. Xaç yürüşləri də XI-XII əsrlərin beynəlxalq ticarət əlaqələrinin canlanmasına stimül verən amillərdən idi, baxmayaraq ki, bu canlanmanın əsl səbəbi əvvəlki bölmədə nəzərdən keçirdiyimiz iqtisadi inkişafa dayanırdı.

İtalyan şəhər-dövlətlərinin Bizans imperiyası ərazisində aldıkları geniş imtiyazlar, xüsusilə məşhur 1082-ci il razılaşması,* Aralıq dənizi bölgəsində normann fəthləri: Cənubi İtaliyanın və Siciliyanın ələ keçirilməsi Şərqi ticarətini Avropa üçün sözün əsl mənasında, yenidən açmış oldu. İndi bu uğurlara yeniləri əlavə edilmişdi: 1098-ci ildə Ruha/Urfa (Edessa) və Antakya (Antioxiya), 1099-cu ildə Qüds (Yerusəlim), 1101-ci ildə Qeysəriyyə (Sezareya), 1104-cü ildə Akka, 1109-cu ildə Trablus Şam (Tripoli), Beyrut, Sayda (Sidon), 1124-cü ildə Sur (Tir) xaçlılar tərəfindən alınandan sonra Şərqi Aralıq dənizi ticarətinin böyük bir hissəsi avropalıların nəzarətinə keçmiş oldu.

Əslində bu hegemonluq tam mənada bütün avropalıların deyil, daha çox italyanların əlində idi. Onların da öz aralarında üstünlüyü Venesiya, Genuya və Piza bölüşdürmüşdü. Xaçlılara göstərdiyi yardım müqabilində Venesiyaya Yerusəlim krallığının hər şəhərində bazar meydanı və gömrüksüz ticarət hüququ verilmişdi (73, s.59-60). Genuyalılar Arsuf, Sezareya və Akkada şəhər mülkiyyətinin 1/3-ni, Yerusəlim və Yaffa şəhərlərinin isə hər birində 1 məhəllə almışdılar; bundan əlavə, Tripoli qraflığında genuyalılar Kiçik Cibəl (Berit və Tripoli arası ərazi) və Tripoli şəhərlərinin 1/3-nə sahib idilər (73, s.60; 32, s.120). Genuyalılar Suriyada da venesiyalılardan çox irəli getmişdilər** və bir neçə

* 1082-ci ildə normann sərkərdəsi Robert Qviskarın ordusu Konstantinopol üçün təhlükə yaradanda, imperator Aleksey Komnin (1081-1118-ci illər) çıxış yolunu Venesiyadan yardım istəməkdə görmüşdü və ehtiyatsızlıq edib onunla geniş imtiyazlı birtərəfli ticarət müqaviləsi bağlamışdı. Nəticələri çox daha uzağa gedən və Bizans üçün ağır olan bu müqaviləyə görə, venesiyalıları Konstantinopolda öz kontorlarını açmaq, ambar və köşk saxlamaq, ən başlıcası isə, ticarət etmək hüququ verildirdi (*bax*: 153, s.218-219). Ticarət razılaşması olmasına baxmayaraq, 1082-ci il xrisovulunda venesiyalılar üçün siyasi hüquqlar da nəzərdə tutulmuşdu: respublikanın tacirləri Bizans qanunları çərçivəsindən kənar yaşaya bilərdilər. *Müqayisə et*: Osmanlı imperiyasının Avropa dövlətləri ilə imzaladığı «kapitulyasiya» müqavilələri.

** Venesiyalılar Suriyada yalnız bir şəhərdə - Tirdə hüquqlar almışdılar (73, s.60; 32, s.121).

şəhərin mülkiyyətinə sahib çıxmışdılar. Pizalılar daha çox Antioxiya knyazlığında imtiyaz qazanmışdılar (73, s.59). Digər italyan şəhərlərinin, həmçinin Marselin, Narbonnanın, Monpelyenin və Barselonanın koloniyaları isə xeyli gec – XII əsrin ikinci yarısında yaranır.

Şərqi Aralıq dənizi zolağında italyanların ticarət koloniyalarının yaranmasının bir neçə əhəmiyyətli yekunu var idi: əvvəla, Şərq ticarətində Avropanın Bizansın vasitəçiliyinə ehtiyacı aradan qalxmışdı, italyan və fransız tacirləri indi Bağdadla, İsgəndəriyyə ilə birbaşa əlaqə saxlayırdılar. Con Prayorun da qeyd etdiyi kimi, əslində «xaçlı dövlətləri elə bu ticarətin hesabına mövcudluqlarını saxlaya bilmişdilər» (32, s.118). İkincisi, Aralıq dənizi ticarətində vasitəçi olmadan birbaşa əlaqə yaradan avropalının Qırmızı dəniz, İran körfəzi və Hind okeanı ticarətinə də nüfuz etməsi üçün şərait yaranmışdı. Doğrudur, bu bölgələr hələ uzun müddət (Böyük Coğrafi Kəşflərdə) müsəlmanların əlində qalacaq və hətta italyanlar belə İran körfəzi və Hind okeanı vilayətləri ilə birbaşa əlaqə üçün müsəlman ticarətinə bağlı olacaqlar. Amma xaç yürüşlərində Avropa-Çin əlaqələri tamamilə yox dərəcəsində idi,* indi isə Avropa qitəsi coğrafi deyil, iqtisadi olaraq «Böyük İpək Yolu»na, İran körfəzi və Hind okeanı ticarəti bölgələrinin əmtəə və satış bazarlarına yaxınlaşmışdı.**

Levant ticarətinin avropalılar üçün açılmasının nəhayət, üçüncü bir yekunu – Şimal ticarətinin beynəlxalq iqtisadi əlaqələrdə mövqeyinin zəifləməsi idi. Doğrudur, regional ticarət olaraq Dnepr-Qara dəniz və Volqa-Xəzər magistralları əhəmiyyətini saxlamışdı. Şimal dənizi bölgələri ilə, Şərqi Avropa ilə əlaqələr yenə də davam edirdi, xüsusilə xəz alveri gəlirli olaraq qalırdı. İtilin slavyanlar tərəfindən darmadağın edilməsindən sonra xəz ticarətinin əsas mərkəzi rolunu üzərinə götürən Bulqar XIV əsrin sonunadək bu qisimdə qalmışdı, əsas magistrallar isə *Bakı* –

* Avropanın yəhudi əsilli tacirləri istisna olmaqla.

** Avropanın Çinlə geniş miqyaslı ticarət əlaqələri yalnız monqol yürüşlərindən sonra başlayacaq (*bax*: monoqrafiyanın növbəti fəslinə).

Dərbənd – Bulqar – Visu – Yuqra xətti ilə gedirid (*bax*: 12, s.122). Azərbaycanın bu magistralda iki əsas limanının iştirak etməsi, Bulqar şəhərində azərbaycanlı tacirlərin koloniyalarının fəaliyyət göstərməsi* XII əsrdə Şimal ticarətində bu ölkənin başlıca məntəqələrdən olduğunu göstərir. Əslində Azərbaycan şəhərləri müsəlman Şərqi üçün Şimal ticarətinə əsas çıxış idi.

Amma *regional ticarət* kimi fəal qalan Şimal ticarəti avropalı taciri əvvəlki kimi cəlb etmirdi, çünki o, indi Aralıq dənizi limanları vasitəsilə Şərq bazarlarına daha yaxın və daha ucuz başa gələn yollar tapmışdı; bu səbəbdəndir ki, Volqa-Xəzər magistralı müvəqqəti olaraq (monqol yürüşlərində) ikinci plana keçir.

Bu dövrdə aparılan beynəlxalq əhəmiyyətli bütün əmtəə-pul əməliyyatları Aralıq dənizində cəmlənmişdi; buradan bir neçə istiqamətdə, ən başlıcası isə Qırmızı dəniz, İran körfəzi və Hind okeanı vilayətləri boyu ticarət istiqamətləri şaxələnirdi. Bu istiqamətləri aşağıdakı kimi qruplaşdırmaq olar:

1) Avropanın daxili rayonlarını Qərbi Aralıq dənizi limanlarına bağlayan arteriyalar;

2) Aralıq dənizinin qərbinə onun şərq əyalətləri ilə əlaqələndirən şaxə;

3) Şərqi Aralıq dənizi limanları ilə Qırmızı dəniz limanlarını birləşdirən istiqamətlər;

4) Qırmızı dəniz – Hind okeanı bölgələri arasındakı ticarət yolları;

5) Aralıq dənizi – İran körfəzi – Hind okeanı əlaqələri.

Avropanın daxili rayonlarını Qərbi Aralıq dənizi bölgəsinə bağlayan yollar regional sayıla bilər, amma onların son hədəfi Şərqi Aralıq dənizi limanları olduğu üçün, həm də beynəlxalq əhəmiyyətli idi:

London – Santander – Bordo – Tuluza – Narbonna – Barselona,

* Bulqar şəhərinin qalıqları arasında azərbaycanlılara məxsus məzar daşlarının tapılması da bunu sübut edir (*bax*: 6, s.130-131).

Lübek – Hamburq – Nürnberq – Auqsburq – Bolsano – Venesiya,

Antverpen – Köln – Milan – Florensiya – Roma – Neapol,

Ruan – Paris – Trua – Lion – Marsel,

Lissabon – Toledo – Barselona və ya Lissabon – Kadis.

Bu yollar şərti qruplaşdırmışıq, çünki göstərilən istiqamətlərlə yanaşı, onların hər birinin öz arasında müxtəlif variantlarda əlaqələr var idi (*bax*: 197, s.70-71).

Aralıq dənizinin şərq və qərb limanları arasındakı əlaqələri aşağıdakı kimi qruplaşdırmaq olar:

Valensiya – Balear a. – Palermo – Sirakuz – İsgəndəriyyə,

Almeriya – Əlcəzair (şəhər) – Bənzərt – Malta – İsgəndəriyyə,

Marsel – Bari və ya Marsel – Neapol – Sirakuz – İsgəndəriyyə.

Venesiyanın nəzarətində olan yollar dəniz yolları idi:

Venesiya – Kipr – Antakya,

Venesiya – Trablus Şam,

Venesiya – Beyrut,

Venesiya – Sur,

Venesiya – İsgəndəriyyə.

Genuyanın dəniz yolları aşağıdakılardır:

Genuya – Palermo – Konstantinopol,

Genuya – Palermo – Antakya,

Genuya – Palermo – Beyrut,

Genuya – Palermo – Sur.

Pizanın ticarət yolları əsasən:

Piza – Korsika – Sardiniya – Palermo – İsgəndəriyyə və Piza – Korsika – Sardiniya – Palermo – Antakya olaraq şaxələndirdi (123, s.5, 7-8).

Şərqi Aralıq dənizi limanlarının Qulzum, Ayla, Ayzab, Ciddə, Hudayda, Zabid kimi Qırmızı dəniz limanları ilə əlaqəli yolları belə idi:

Antakya – Trablus Şam – Beyrut – Sur – Akra – Tinnis – Qulzum – Yənbu və ya *Qulzum – Ayzab – Hudayda – Zabid – Ədən*

İsgəndəriyyə - Qahirə - Qulzum – Ayla və ya *Qulzum – Yənbu – Ciddə - Hudayda – Zabid* və ya *Qulzum – Ayzab – Hudayda – Zabid.*

Ədəndən başlayaraq Hind okeanının ən əhəmiyyətli limanlarına yönələn istiqamətlər aşağıdakılar idi:

Ədən – Zufar – Məsqət – Tiz – Daybul – Tana – Kalikut – Sərəndib və ya birbaşa *Kalikut – Kalah.*

Kalah limanına çıxmaq üçün Qırmızı dənizlə yanaşı, İran körfəzi limanları da aktuallığını saxlamışdı:

Antakya – Hələb – Raqqa – Bağdad – Vasit – Bəsrə - Tiz – Daybul – Tana – Kalikut – Kalah,

Trablus Şam – Hims – Tadmur – Bağdad – Bəsrə – ... – Kalah, Beyrut – Dəməşq – Tadmur – Bağdad – Bəsrə – ... – Kalah.

Burada haşiyə çıxıb qeyd etməliyik ki, İran körfəzinin Qırmızı dənizlə də əlaqələri var idi:

Bəsrə - Ubullu – Fayd – Mədinə - Yənbu.

Bəsrə - Ubullu – Dariyə - Məkkə - Ciddə və daha az istifadə olunan *Məsqət – Zufar – Ədən xətti* (197, s.70-71).

Qeyd edək ki, italyanlar Aralıq dənizi ticarətində təkcə üstün deyildilər, həm də beynəlxalq ticarətə müdaxilə etmək gücü qazanmışdılar. Məsələn, ən iri italyan şəhərləri Aralıq dənizinin hər iki ucqarını: həm Suriya-Misir (*Venesiya*) və Bizans (*Genuya*), həm də Pireney istiqamətlərini nəzarətləri altına almağa çalışırdılar. Bundan əlavə, «Aralıq dənizinə aid olmayan» Avropa ilə Şərq ölkələri arasında karvan yollarını (*Venesiya*) və dəniz yollarını da (*Genuya*) sistemli şəkildə cəmləşdirmək cəhdləri olurdu (123, s.5). İtalyan şəhərləri arasında hətta iqtisadi fəaliyyət sahələri belə bölüşdürülmüşdü: Genuya və Venesiya başlıca olaraq ticarətlə məşğul idilərsə, Lombardiya və Toskana vilayətləri isə maliyyə mərkəzlərinə çevrilməkdə idilər. Doğrudur,

sadaladığımız sahələrdə italyan «inhisarı» XIII-XIV əsrlərdə baş tutacaq, amma özül XII əsrdə qoyulmuşdu.

İran körfəzi ticarəti və onunla hələ çox bağlı olan Hind okeanı ticarətində isə müsəlmanların hegemonluğu davam edirdi.

3.4. Avropa-Asiya ticarət balansı X-XII əsrlərdə

Dediyimiz kimi, X-XII əsrlər feodalizmin öz klassik mərhələsinə qədəm qoyduğu dövrdür. Sosial sistemin təşəkkülünün bu vacib mərhələsində Avropanın və Asiyanın yaşadığı iqtisadi və siyasi dəyişiklikləri, onların beynəlxalq ticarət əlaqələrinə təsirini izlədik. Bu cür güclü nəzərəçarpan dəyişikliklər ola bilməzdi ki, ticarət balansına təsir etməsin. Əvvəlki mərhələ üçün gəldiyimiz nəticə belə idi ki, «Avrasiya» məkanı iqtisadi səciyyə almışdı: nə Avropa, nə Asiya, biri digərisiz artıq mövcud deyildi. İndi, X-XII əsrlərdə beynəlxalq ticarət balansında Avropa üçün pozitiv dəyişiklik şansı da yaranmışdı. Əgər VIII-IX əsrlərdə Avropanın bir neçə əsrlik fasilədən sonra beynəlxalq ticarət balansında iştirakı bərpa olunmuşdusa, indi o, Asiyanın qarşısına öz istehsalı ilə (*həcmi hələ çox məhdud olsa da*) çıxacaq mərhələyə girirdi.

A.Petrov da, E.Aştör da xaç yürüşləri ərəfəsində və dövründə Avropa – Asiya ticarət balansının hələ də Şərqi xeyrinə olduğunu hesab edirlər (130, s.185; 193, s.99). Tədqiqatçıların böyük bir qismi, o cümlədən M.Lombard və K.Kaen isə Şərqi ticarət balansının XI-XII əsrlərdə passiv olduğu qənaətinədəirlər (252, s.26-28; 253, s.231, 237; 206 (1), s.35). Bu fikirlə qismən O.Bolşakov da razılaşıır (61, s.259-260). E.Aştör kimi bir tədqiqatçı öz nəticələrində, təbiidir ki, real və dəqiq rəqəmlərə əsaslanır; biz monoqrafiyadakı bəzi hesablamalarımızda onun gətirdiyi bu rəqəmlərə arxalanmışıq. Amma E.Aştörün opponentləri də sırayı tarixçilər deyil, iqtisadi tarix üzrə araşdırıcılardır. Onların da arqumentləri real rəqəmlərə dayanır, sadəcə fərqli şərh olunur.

Biz X-XII əsrlərdə beynəlxalq ticarət balansı ilə bağlı ziddiyyətli fikirlər arasında kompromis variantda üstünlük veririk: yəni, E.Aştör və A.Petrov kimi, biz də hesab edirik ki, Avropa – Asiya ticarət balansı Şərqi ölkələri üçün yenə də fəal idi, amma M.Lombardın və O.Bolşakovun niyə bununla razılaşmamasının səbəbini bu fəallıq dərəcəsinin çox aşağı düşməsində görürük. Yuxarıda da dedik ki, əvvəlki mərhələdə (VIII-IX əsrlərdə) söhbət Avropanın beynəlxalq ticarət balansında iştirakının sadəcə bərpasından gedirdi, indi isə onun fəallıq dərəcəsinin artması əsas dəyişiklik idi. Faktlara diqqət yetirək. Cədvəl 3.1-də Avropanın X-XII əsrlərdə ixracatının nə qədər genişləndiyini görürük:

Cədvəl 3.1

Avropanın ixracatı (X-XII əsrlər)

əmtəənin nomenklaturu a) xammal	ixracatçı	əmtəənin nomenklaturu b) sənətk. məmulatı	ixracatçı
mis	Genuya, Barka	şüşə qablar, güzgülər	Venesiya
qətran	Genuya, Barka	silah	Venesiya, Milan, Piza
buğda	Əndəlus	mahud	Milan, Brügge, Arras, Gent, Brüssel, Kambre, İpern
arpa	Əndəlus	ipək parça	Əndəlus
bal	Kıpr, Krit	yun parça	Genuya
xam ipək	Siciliya	kətan parça	Konstans, Reyms, Toskana
mum	Bohemiya, Macarıstan	kağız	Əndəlus
<i>Cədvəl aşağıdakı materialların əsasında tərtib olunmuşdur: 125, s.122; 150, s.64, 71, 78-79, 84, 86; 73, s.237; 229, s.81; 284, s.232</i>			

Əgər bu məlumatları cədvəl 2.7 ilə müqayisə etsək (bax: s.150), VIII-IX əsrlər və X-XII əsrlər arasındakı ciddi fərqi görürük: Avropa sözün əsl mənasında «inqilabi» dəyişikliklər (bu mühakimə A.Montavesə məxsusdur. *Bax:* 123, s.3) astandasında

idi. İndiyə qədər zövqlü, zərif, yüksək keyfiyyətli və bahalı Şərqi malları qarşısına «əliboş» çıxan avropalı beynəlxalq ticarətə indi öz istehsalı ilə qatılırdı, bu mallar zərif olmasa da, Şərqi malları ilə rəqabət apara bilməsə də!

Bu gedişlə Avropanın beynəlxalq ticarətdəki balansında mövcud olan böyük defisit kiçilməyə başlayacaqdı. Avropanın xeyrinə daha bir proses də gedirdi: Şərqi ölkələrini bürüyən «gümüş böhranı». İqtisadi fenomen sayıla biləcək bu prosesin səbəbləri və nəticələri tarixçilər arasında hələ də mübahisə yaradan mövzulardandır. Bəziləri «gümüş böhranı»nın səbəblərini gümüş emalının azalmasında və onun Şərqi Avropaya axınında görürlər (*məsələn, bax: 152, s.56-57, 242*). Digəriləri Ön Asiyada əmtəə istehsalının və ticarətin genişlənməsi nəticəsində tədavül vasitələrinə olan tələbatın artmasını yüksək əyarlı gümüş sikkənin aradan çıxmasına səbəb olduğunu düşünürlər (143, s.65). Hazırkı monoqrafiya numizmatik tədqiqat deyil, lakin tədavül dövriyyəsi probleminin ticarət əlaqələri sisteminin vacib elementi olduğunu nəzərə alıb bu məsələyə diqqət yetirməyi məqsədəuyğun sayırıq.

«Gümüş böhranı» zaman etibarilə səlcuq hakimiyyəti və xaç yürüşləri dövrünə təsadüf edir. Buna baxmayaraq, hələ X əsrdə Yaxın və Orta Şərqdə gümüşün qiymətinin qızıla nisbətən qalxması öz növbəsində yüksək əyarlı gümüş sikkənin aradan çıxmasına səbəb olmuşdu (*bax: monoqrafiyanın 3.1.2 bölümünə, s.160-161*). X əsrin ortalarından etibarən başlayan «gümüş böhranı» XI əsrin birinci yarısında bütün Ön Asiyayı bürümüş oldu. Bu zaman tədavüldə gümüş sikkələr işlənsə də, XI-XII əsrlər boyu o, pul tədavülü sistemini təmin edə bilmirdi. Mis sikkə əsas ödənc vasitəsinə çevrilmişdi, qızıl isə müxtəlif pul vahidləri üçün ümumi ifadə, standart kimi çıxış etməyə başlamışdı.

Əslində «gümüş böhranı»nı birmənalı şəkildə iqtisadi və ya maliyyə hadisəsi saymaq kifayət olmaz. Bu böhran çox təzadlı amillərin kompleks təsiri ilə doğmuşdu:

- Xilafətin sürətlə tənəzzülü, onun yerində xırda dövlətlərin yaranması vahid pul təsərrüfatını artıq saxlaya bilməzdi. Yaranan Səlcuq imperiyası isə siyasi pərakəndəlik dövrünün «qanunları»na

tabe idi və Xilafət timsallı maliyyə vəhdəti qurması mümkün deyildi;

- Müsəlman Şərqiündəki hərbi və siyasi böhran fonunda şəhər həyatı, sənətkarlıq istehsalı, ticarət əlaqələri əvvəlki sürətlə gedirdi və zərb işi nəhəng əmtəə-pul münasibətlərinin sürətinə yetişə bilmirdi;

- Bütün iqtisadi irəliləyişlərə, həyat tərzindəki dəyişikliklərə baxmayaraq, avropalı əyan yenə də məişətində kaprizli deyildi (Roma nobillərindən, Bizans patrisilərindən, müsəlman əmir-lərindən fərqli olaraq): Şərq öz bahalı mallarına* Avropa bazar-larında hələ də alıcı tapmaqda çətinlik çəkirdi və bu malları daha çox öz daxili istehlakçısına satırdı. Nəticədə Avropanın qızılı və gümüşü də qitənin özündə qalırdı;

- Üstəlik, Avropa öz istehsal malları ilə əvvəlkindən daha artıq beynəlxalq bazara qatıldığından (*bax*: cədvəl 3.1), müsəlman sikkələrinin böyük bir qismi bu qitədə «yatıb» qalırdı və geri qayıtmırdı.

«Gümüş böhranı» Avropa – Asiya ticarət balansına təsir edən, eyni zamanda, bu balansın təsiri altında olan bir hadisə idi. Beləliklə,

- X-XII əsrlərdə Avropa – Asiya ticarət balansını Asiyanın xeyrinə fəal idi;

- Avropa natural təsərrüfatdan sadə əmtəə istehsalına keçmişdi, onun xarici ixracatının miqyası daxili istehsal hesabına artmışdı;

- Beynəlxalq ticarət balansında Avropanın saldo defisiti kiçilirdi, daha doğrusu, bu defisit bir hissəsi Avropa istehsalı olan malların Şərqdə satışı ilə qapadılırdı;

- Asiyada fəal xarici ticarət əlaqələrinin saxlanması və hətta daha da genişlənməsi şərtilə, istehsalın tədricən ixtisarı gedirdi. Hələlik bu, Asiyanın beynəlxalq ticarət balansındakı fəallığına az təsir edirdi.

* Bu dövrdə heç bir avropalı qiyməti 10 min dinar (500 min ABŞ dollarından çox!) olan paltar almaq iqtidarında deyildi.

AVROPA – ASİYA TİCARƏT ƏLAQƏLƏRİ XIII-XIV ƏSRLƏRDƏ

4.1. XIII-XIV əsrlərdə Avrasiya məkanında ticarətin təşkili

4.1.1. *İstehsalın ümumi səviyyəsi*

XIII-XIV əsrlər Avrasiyanın iqtisadi tarixində bəlkə də ən əhəmiyyətli dövr sayılmalıdır. Çünki bu dövrdə feodalizm bir yandan klassik və yüksək mərhələsini yaşayırdı, digər yandan, bu sistem, şəhərlər üzərində nəzarətini sürətlə itirməyə başlamışdı. Müsəlman Şərqi bu yöndə Avropanı xeyli irəliləmişdi və həmin prosesi IX-X əsrlərdə yaşamışdı, amma XIII-XIV əsrlərdə Avrasiya şəhərlərinin inkişaf tempi, demək olar ki, bərabərləşmişdi, həm də xeyli ümumi cəhətlərə malik idi.

Başqa sözlə desək, feodalizmin doğurduğu orta əsr şəhəri indi ondan uzaqlaşmağa başlamışdı. Xüsusilə bu, beynəlxalq ticarətlə bağlı olan şəhərlərə aid idi. Əgər yarandığı vaxtda şəhər feodal cəmiyyətinin iqtisadi və sosial strukturunun ayrılması elementi idisə (*bax*: monoqrafiyanın 1.2.1 bölməsinə), indi o, feodalizmi əvəz edəcək erkən kapitalizmin rüşeymlərini doğuran mərkəzə çevrilirdi. N.Rozenberqin təbirincə desək, şəhərlər «feodalizm sistemindən yaxa qurtaran ilk seqmentlər idi» (146).

Şəhərlərdə istehsalın əsasını sənətkarlıq təşkil edirdi. Uzun müddət o, feodal sisteminin iqtisadi tərkibini təşkil etmişdi, indi

isə sadə əmtəə təsərrüfatının daha geniş formalarını doğururdu. XIII əsrdə sənətkarlığın inkişafında ixtisaslaşmanın dərinləşməsi, yeni peşə sahələrinin yaranması aydın nəzərə çarpır. Avrasiyanın ən iri şəhərlərində bir neçə 100 peşə mövcud idi, bunlar geyimdən tutmuş zinət əşyalarına qədər hər növ məhsulunun istehsalını əhatə edirdi.

Xaç yürüşləri gedişində Avropanın Şərqlə yaxından tanışlığının nəticələrindən biri yeni istehsal sahələrini əxz etməsi olmuşdu. Bu, həm ixtisaslaşmanın dərinləşməsinə doğururdu, həm də daha geniş mübadiləni zəruri edirdi. Ona görə də, XIII-XIV əsrlərin beynəlxalq ticarət əlaqələrinin xarakterini müəyyən etmək üçün Avrasiya sənayesinin ümumi vəziyyətinə də nəzər yetirmək vacibdir.

Beynəlxalq ticarətlə sıx bağlı olan ən rentabelli sahə, əlbəttə ki, toxuculuq sənayesi idi. Geniş yayılmış toxuculuq məhsulu isə kətan sayıla bilər. Şərqdə kətan istehsalının mərkəzi Misir idi. Misirin özündə bu işlə əsasən Fəyyumda məşğul olurdular, XIII əsrdə Misir kətançılığının ən böyük mərkəzləri Tinnis və Damiyyə idi (125, s. 36; 298, I, s. 890): Tinnisdə rəngli, ddamiyyətdə ağ kətan toxunurdu. Qızılı sapla (güləbətinlə) toxunmuş kətan parçadan - tinnisiyyədən hazırlanmış paltarın qiyməti bəzən 1000 dinara çatırdı (270, I, s.177). Şərqdə kətançılığın digər mərkəzləri – Kazirun (Fars) və Dərbənd (Azərbaycan) də çox məşhur idi (217, s.433, 435, 442; 259, s.339; 278, s.184; 270, I, s.229; 3, s.66).

Xaç yürüşləri dövründən başlayaraq kətan parça Avropada da geniş yayılır; kətan istehsalının ən böyük mərkəzləri Konstans (Almaniya) və Reyms (Fransa) idi (73, s.68). Bunlardan əlavə, kətançılıq Toskanada, Lombardiyada, İspaniyada cəmlənmişdi.

Amma Avropa iqtisadiyyatını gücləndirən, onu kapitalist inkişafı yoluna yüksəldən sahə - yun istehsalı olmuşdur. Bütün Flamandiya – Frislandiya bölgəsi mahud istehsalı ilə məşğul olan iri sənaye mərkəzləri ilə örtülmüşdü. Brügge, İpern, Gent, Brüssel, Kambre, Meheln, Florensiya, Milan ən zərif növ mahud toxuculuğu üzrə rəqib idilər (*bax*: cədvəl 4.1). Üstəlik bu bölgənin

əlverişli coğrafi mövqeyi, başlıca emporiyası olan Brüggenin İngiltərə ilə, Aralıq dənizinin Fransa sahilləri ilə, İtaliya ilə (Alp dağları vasitəsilə) əlaqələri Avropa mahudunun ixracını asanlaşdırırdı. Təsadüfi deyil ki, Avropada ilk manufaktura məhz mahud istehsalı sahəsində yaranmışdır (1182-ci ildə Florensiyada açılan məşhur *Arte di Calimala*).

Cədvəl 4.1

*Avropanın mahud ixracı
(1277-1278-ci illər üzrə) (%-lə)*

Brabant və Hollandiya	İtaliya	Fransa	Almaniya	Digər ölkələr
32,2	29,6	21,8	11,6	4,8
<i>Hesablamalar A.K.Civileqovundur (bax: 73, s.71)</i>				

Asiyanın yun istehsalı sahəsi isə, daha çox iqlim şəraiti ilə əlaqədar, əsasən xalçaçılıq üzrə ixtisaslaşmışdı. Hələ IX-X əsrlərdə məşhur xalçaçılıq məktəbləri (İsfahan, Buxara, Dərbənd, Ərdəbil) təşəkkül tapmışdı və XIII-XIV əsrlərdə yeniləri (Təbriz, Şirvan, Təbəristan) ortaya çıxmışdı. Sitr, busat və naxx-xalçaları Şərqi ən tələb olunan ixracat mallarından idi (270, I, s.416-417).

Mahudçuluq qədim ənənələrə malik olub (*bax: monoqrafiyanın 1.2.3 bölməsinə*) danışdığımız dövrdə Avropa qitəsində çox güclü və üstün mövqə əldə etmişdi, amma toxuculuğun digər sahəsi - ipəkçilik, heç şübhəsiz, Şərqi «aid olan» sahə idi. Ona görə də ipək parça istehsalının Avropa qitəsində ilk olaraq İtaliyada yaranması təəccüblü deyil: Şərqi ölkələri ilə ən yaxın coğrafi mövqeyə və ticarət əlaqələrinə malik Venesiya, Genuya, Lukka XII əsrin sonu - XIII əsrin ortalarında ipək sənayesinin mərkəzlərinə çevrilmişdi. Doğrudur, zərif və bahalı ipək yenə də Çindən, Mərvdən, Şirazdan, Azərbaycandan gətirilirdi (121, s.204, 208, 211; 280, s.351).

Amma moqol ağalığı dövründə «Böyük İpək Yolu»nun yenidən fəallaşdığı, Avropanın Uzaq Şərqlə əlaqələrinin başladığı şəraitdə ipək daha çox xam şəkildə italyan bazarlarına çatdırılırdı.

Xam ipək Avropanın hətta Şərq istehsalını sıxışdıracaq qədər güclü olan ipək sənayesinin xammal bazasını yaradırdı. Artıq XIII əsrdə Lukkanın ipək parçaları Şərq və Bizans ipəyi ilə uğurlu rəqabət aparırdı (73, s. 76-77).

Toxuculuq sənayesinin inkişafı boyaqçılığın da eyni səviyyəsini tələb edirdi. Bu sahədə Asiya istehsalı qədim ənənələrə malik idi və XIII-XIV əsrlərdə üstün mövqeyini saxlayırdı. Amma Avropa toxuculuq məhsullarının beynəlxalq bazarlarda yavaş-yavaş rəqabət qabiliyyətinin artması, bəzən isə hətta Şərq mallarını üstələməsi onu göstərirdi ki, boyaqçılıq sahəsində də Şərq ölkələri getdikcə daha çox xammal bazasına çevrilməkdədir: çünki keyfiyyətli boyaq olmadan zərif parçaların toxunması mümkün deyildi. Qırmızın və İndiqonun İtaliyada, Fransada, İngiltərədə və Cənubi Almaniyada peyda olması XII əsrin ortalarına aiddir, zəfəran isə hələ IX-X əsrlərdə Toledoda (İspaniya) yetişdirilirdi və hətta Xilafət ölkələrinə belə ixrac olunurdu (*bax*: 270, I s.48). XIV əsrdə Avropada digər boyaq maddələri də istehsal olunmağa başlayır (73, s.78)

Elə sənətkarlıq sahələri də var idi ki, onların ixtisaslaşma coğrafiyası məhdud, amma beynəlxalq ticarətdəki yeri böyük idi. Məsələn, XIII-XIV əsrlərdə şüşə istehsalı üzrə ixtisaslaşan şəhərləri adbaad saymaq olar: Fəsa (Fars), Sus (Əl-Əhvaz, İraq), Bəsrə (İraq), Dəməşq (Suriya), Rey (Xorasan), Venesiya (İtaliya). Eyni sözləri əcazılıq və parfümeriya sahələri üçün də demək olar:

Cədvəl 4.2

Əcazılıq və parfümeriya üzrə ixtisaslaşma

Əcazılıq üzrə	Parfümeriya üzrə
Fustat (Misir)	Fustat (Misir)
Sus (Əl-Əhvaz, İraq)	Yəmən
Florensiya (İtaliya)	Tibet
	Məndəl (Hindistan)
	Sus (Əl-Əhvaz, İraq)
	İsfahan (İran)
	Lion (Fransa)

İstehsalın və texnikanın inkişafına təkan verən sahələrdən biri də hər b sənəti sayıla bilər. Əlbəttə, orta əsr texnologiyasının icmalını vermək asan deyil. Amma bir cəhəti qətiyyətlə demək olar ki, eranın ilk əsrlərindən başlayaraq 1 min il ərzində texnologiyada nəzərəçarpan ən böyük dəyişiklik məhz silahsızlıqda baş vermişdi. Bu mənada XIV əsr nümunəvi sayıla bilər: həmin yüzillikdə Bertold Şvars tərəfindən barıtın ixtirası (1350-ci il), top tökmə işinin genişlənməsi hər b işində kardinal irəliləyişlər idi (198, s.204). Odlu silah istehsalının ən böyük mərkəzləri Milan, Florensiya və Lyöj idi. Avropanın texnologiya tarixinin görkəmli tədqiqatçısı V.Makneyl təkid edir ki, Lyöj silahsızları «Avropada və bütün dünyada ən yaxşı və ən ucuz silahları» hazırlayırdılar (258, s.113).

XIII-XIV əsrlərdə Avrasiya məkanında istehsal sayəsində baş verənlər «çevriliş» deyildi, «inqilabi» də sayıla bilməz. Amma sənayenin iri miqyaslı yüksəlişi danılmazdır: əmtəə assortimenti böyümüşdü, istehsal olunan məhsulların kəmiyyət artımı da iri idi. Söhbət hələ kapitalist iqtisadiyyatından getmir, amma sənaye istehsalı və mübadilə orta əsr səciyyəsinə itirirdi.

Sənaye istehsalındakı böyük *keyfiyyət dəyişiklikləri* beynəlxalq ticarət əlaqələri üçün *kəmiyyət dəyişikliyi* demək idi. Bu, öz əksini bazar və yarmarka işinin görünməmiş həddə genişlənməsində də tapırdı.

4.1.2. Bazarlar. Yarmarkalar

Ticarət əlaqələrinin genişlənməsi ilk növbədə bazarların sayının artmasında əks olunurdu. Asiya üçün bu, yenilik deyildi, amma Qərbi Avropada XIII-XIV əsrlərdə bazar və yarmarka *şəbəkəsinin* yaranması diqqəti çəkən hadisədir.

Hələ Roma dövründən qalma bazarların yerində frank krallarının fərmanları ilə yaradılan yarmarkalar davamlı olmayıb qısa müddətdən sonra dağılırdı. İndi isə beynəlxalq ticarətin tələblərinə uyğun bazarlara ehtiyac yaranmışdı. Xaç yürüşləri zamanı Şərqlə sıx ünsiyyətin də xeyri olmuşdu: bazarların və yarmarkaların təşkili işi təkmilləşmişdi.

A.K.Civileqov Avropada XIII-XIV əsrlərdə təsis olunan bazarları iki yerə ayırır: 1) sərbəst şəkildə yaranan bazarlar və 2) feodalların himayəsi altında salınan bazarlar (73, s.81). Birincilər ilk növbədə ticarət yollarının üzərində yaranırdı və beynəlxalq ticarətlə sıx bağlı olurdu. Amma belə bazarların çox vaxt qəyyumu - hamisi olmurdu, Avropa isə hələ də feodal ara müharibələrindən əziyyət çəkdiyindən, bazarlar tez-tez silahlı basqınlara məruz qalırdı. Hər hansı bir nüfuzlu baronun torpağında (bu, kilsə torpağı da ola bilərdi) və onun hamiliyi altında salınan bazarlar isə daha təhlükəsiz idi, tez yüksəlib məşhurlaşdı. Baronlar «Avropada təsərrüfat çevrilişinin doğurduğu dəyişikliklərin ruhunu duymuşdular» (73, s.82) və ticarətin gətirdiyi qazancı yaxşı hesablamışdılar. Üstəlik, qanuni fəaliyyət göstərə biləcək bazarın (*legitimus mercatus*) təsisi hüququ kral tərəfindən yalnız feodallara verilirdi.*

VII-VIII əsrlərin bazarlarında fərqli olaraq, bu dövrdə yaranan bazarlar daha gəlirli, həm də Avropanın beynəlxalq ticarət əlaqələrinin tələb etdiyi təsisat idi. XIII-XIV əsrlərdə Avropada uğursuz, gəlirsiz bazara çox az rast gəlinirdi. Əksinə, aylıq və həftəlik bazarlar indi gündəlik, daimi bazarlara çevrilirdi (203, s.107).

Avropa bazarlarının XIII-XIV əsrlərdə yaşadığı canlanmanın daha bir əlaməti ixtisaslaşmış bazarların meydana gəlməsi idi. Şəhər böyük olub xarici ticarət dövrüyyəsi genişləndikcə, bazar meydanı sıxlaşırdı və mərkəzi bazardan ayrılıb xüsusi bazarlar – çörək bazarı, duz bazarı, at bazarı,** kətan bazarı və s. yaranırdı.

Aydın məsələdir ki, gündəlik bazarlar beynəlxalq ticarətin bütün tələblərini təmin etmək iqtidarında deyildi: əlaqələr genişləndikcə, ayrı-ayrı ölkələrin deyil, hətta şəhərlərin də təsərrüfat ixtisaslaşması sürətləndikcə, sənaye və ticarət rayonları arasında davamlı, sabit iqtisadi münasibətlərə ehtiyac artırdı. Əvvəllər hər hansı bir malı istənilən şəhərdə tapırdınsa, indi onun daha keyfiyyətli və ancaq bu istehsal üzrə ixtisaslaşmış

* Tacir icmaları belə hüquqdan məhrum idi.

** Müqayisə et: X əsrdə Kulsərədə mal-qara bazarı (*ətraflı bax*: 12, s.81, 82).

rayonlardan gətirmək mümkün idi, üstəlik topdansatış daha sərfəli ticarət idi.

IX-X əsrlərdə Asiyanın məşhur yarmarkaları təkcə qitədaxili ticarətə xidmət etmirdi, bütün büynəlxalq əmtəə və pul əməliyyatları bu bazarlarda aparılırdı. Onların bəzisi iqtisadi və ya hərbi-siyasi səbəblər (xüsusilə monqol yürüşləri ilə bağlı) üzündən XIII-XIV əsrlərdə yerini digərilərinə vermişdi. Məsələn, Bağdad 1258-ci ildə monqollar tərəfindən alınandan sonra onun yarmarkası fəaliyyətini dayandırmışdı və bunun əksinə, 1258-ci ildə Hülakilərin Təbrizi özlərinə paytaxt seçməsi bu şəhərin bazar və yarmarka şəbəkəsinin genişlənməsinə səbəb olmuşdu (*bax*: 21, s. 51-67; 22, s.252-253).

Yeni yarmarkalar Mardində, Sultaniyyədə, Dumyatda salınmışdı (3, s.49-97, 104). Əvvəlki yarmarkalardan qalıb fəaliyyətini davam etdirənlər də var idi: Hələb, Dəməşq, Kazirun (3, s. 49, 51-52) buna misal ola bilər.

Avropa qitəsində də yarmarkalarının sayı artmışdı. İndi Fransada, İngiltərədə, İtaliyada, Flandriyada bir neçə yarmarka fəaliyyət göstərirdi. Əvvəlki Sen-Deni yarmarkasının (VII əsr) yerində indi nəinki Fransanın, həm də bütün qitənin ticarət mərkəzi olan Şampan yarmarkaları irəli çıxmışdı. Şampan yarmarkalarının belə şöhrət tapmasında bir neçə amil əsaslı rol oynamışdı. Əvvəla Şampan vilayəti beynəlxalq ticarətin cəmləndiyi qovşaqlardan birində yerləşirdi: Şimal dənizi bölgəsindən tutmuş İngiltərəyə və Flandriyaya qədər əksər ölkələrin Aralıq dənizi ilə qovuşduğu ticarət yolları buradan keçirdi. İkincisi, Şampan vilayəti mahudçuluq mərkəzi olan Flamandiya və Almanıyanın taxılçılıq və şərəbçilik rayonları ilə sərhəd idi. Şampan qrafları isə böyük gəlir götürdükləri yarmarkaların təhlükəsizliyini təmin edir və ticarət işinə hər cür dəstək verirdilər. Bu səbəbdən, Şampan yarmarkaları 3 əsrə yaxın (XII əsrin ortalarından XV əsrin əvvəllərinədək) Avropanın əmtəə-pul mübadiləsinin cəmləndiyi mərkəz olmuşdur (73, s.. 90).

Şampan vilayətinin əsas yarmarkaları Trua, Lan və Proven idi. XIII-XIV əsrlərdə Avropa qitəsində fəaliyyətdə olan digər

yarmarkalar: Almaniyada – Frankfurt alge Mayne, Vorms, Köln, İtaliyada – Milan, Venesiya, Genuya, Paviya, İngiltərədə – Boston, Sent-İv, Stemford, Stebric idi (*daha ətraflı bax: 73, s. 92-93; 113, s. 163-164*).

Yarmarkalar beynəlxalq iqtisadi həyatın zəruri elementinə çevrilmişdi.

4.1.3. Tacir birlikləri

Hər hansı bir sosial birlik o zaman meydana gəlir ki, bu birlikdə maraqlı olan qrupun fəaliyyəti üçün maneələr, çətinliklər var və onları yalnız təşkilatlanmaqla həll etmək mümkündür. Orta əsrlərdə də tacir birliklərinin təşkili prosesinin XIII-XIV əsrlərdə sürətlənməsi təsadüfi ola bilməzdi. Nə qədər ki, Avropa şəhərləri beynəlxalq ticarətdə idxalatçı rolu oynayır və beynəlxalq bazara yalnız xammal ilə (o da cüzi miqdarda) çıxırdı, belə birliklərin də olması vacib deyildi. Ticarətlə məşğul olan yəhudi tacirlərinə bəzi imtiyaz və güzəştlərin verilməsi kifayət edirdi. Amma xaç yürüşlərindən başlayaraq Avropa şəhərləri fəal şəkildə beynəlxalq ticarətin ixracatçıları siyahısına daxil olandan sonra, bu şəhərlərdə tacirin marağını müdafiə edə biləcək təşkilat zəruri olur.

Müsəlman Şərqi ölkələrində belə bir sosial təşkilatlanmaya gərək yox idi. «Şəriət» deyilən hüquq sistemi ticarət fəaliyyətini elə tənziqləmişdi ki, bu işlə məşğul olan adamları istər-istəməz qeyri-rəsmi bir tacir kollektivinə daxil edirdi. Sosial mənşəyindən və məşğuliyyətindən asılı olmayaraq bütün müsəlmanların hüquqi bərabərliyini təmin edən şəriət tacir üçün elə güzəştlər (*şəxsi azadlıq, qanun qarşısında bərabərlik, azad ticarət, mərkəzləşmiş ölçü-çəki və gömrük sistemi, hərəkət azadlığı*) nəzərdə tutmuşdu ki, onun avropalı həmkarı bunları bir neçə əsrlik mübarizədən (bəzi hallarda silahlı mübarizədən) sonra əldə edə bilmişdi. Həm də ticarətin təşkili işində şəriətə yardımçı olan iki kifayət qədər güclü təşkilatlandırıcı qüvvə də var idi: mərkəzləşmiş dövlət aparatı və yüksək səviyyədə inkişaf etmiş əmtəə-pul münasibətləri sistemi (*bu barədə ətraflı bax: 14; 15*). Monqol yürüşləri və müsəlman Şərqi ölkələrinin monqol imperiyası tərkibinə qatılması

belə, bu düzəni poza bilməmişdi. Əksinə, Hülaki xanlarının (hətta Qazan xana qədər) ticarət-sənətkarlıq mərkəzlərinin bərpası, ticarət işinin təşkili ilə bağlı kifayət qədər gərəqli tədbirləri məlumdur (*bax*: 15, s.240).

Başqa sözlə desək, müsəlman Şərqi ölkələrinin iqtisadi həyatının şəriət və dövlət timsalında bir tənzimləyicisi var idi və əmtəə-pul münasibətlərinin yüksək inkişafı şəraitində hər hansı bir «silki təşkilat geriye atılmış bir addım olardı» (61, s.282).*

Oxşar hala Çində də rast gəlinir: burada şəriət timsallı hüquq sistemi olmasa da, davamlı dövlətçilik ənənələri, inzibati idarənin güclü mərkəzləşməsi (bəzi fasilələrlə) hələ Suy imperiyası dövründən (581-618-ci illər) qalma ticarət birliklərini - xan-ları** monqol hakimlərinin (Yuan imperatorlarının) tam nəzarəti altına salmışdı. Yəni xan-lar klassik mənada başa düşülən gildiyalardan və sexlərdən çox fərqli idi, ən başlıcası isə – hüquqi statusa malik deyildi.

Asiya cəmiyyətləri üçün dediklərimiz dolayısıyla Avropanın niyə sosial təşkilatlanmaya, güzəştlərə və imtiyazlara meyilli olmasını izah edir. A.K.Civileqovun təbirilə desək, «orta əsr Avropası imtiyazları sevirdi» (73, s.44), bu da onun sosial özəlliklərinə bağlı idi. Siyasi pərakəndəlik, ara müharibələri, icma qalıqlarının güclü olması, ölçü-çəki, pul, həmçinin hüquq sisteminin müxtəlifliyi, sosial və hüquqi bərabərsizlik, qarşısızalmaz cəngəvər özbaşınalıqları bu güzəştləri zəruri edirdi.***

Zaman keçdikcə güzəştlər məcmu şəklində sosial təşkilatların imtiyazlarına çevrilir. XIII-XIV əsrlərdə ən geniş yayılmış ticarət

* Əslində Avropanın özündə də sex təşkilatları və tacir gildiyaları yalnız müəyyən mərhələyədək mütərəqqi səciyyə daşımış, XIV-XV əsrlərin hüdudunda artıq yaranmaqda olan kapitalist münasibətlərinə mane olmağa başlamışdır.

** «Böyük İpək Yolu»nun başlanğıc şəhəri olan Çan-anın təkcə bir rayonunda 220 xan-ın fəaliyyət göstərdiyi məlumdur (96, s.700). Xan-lar daxili özünüidarəçiliyə və nizamnaməyə malik idilər, amma XIII-XIV əsrlərdə onların üzərində dövlət aparatının nəzarəti güclənmişdi.

*** Təsadüfi deyil ki, Avropada ilk ticarət güzəştləri yəhudilərə verilmişdi: «Qərb cəmiyyətində yəhudi hər cür hüquqdan məhrum» (73, s.44), amma həm də ticarətlə məşğul olan yeganə şəxs idi.

təşkilatı – tacir gildiyası (*gildhalla*) idi. Yaranması XI əsrə aid edilsə də, sosial məzmununu XIII əsrdə qazanan *gildiya* – ticarət imtiyazları əldə edən və bu imtiyazlara müvafiq müxtəlif şəhərlərdə fəaliyyət göstərən tacir ittifaqı idi. Gildiyanın başında *olderman* (ağsaqqal) dururdu və 12-24 nəfərdən ibarət şura ona tabe idi. Gildiya yığıncağı inzibati orqan olmaqla yanaşı, həm də təşkilatın əmlakına nəzarət edirdi; bu nəzarətçilərə stüard (*steward*) deyilirdi (73, s.117).

İlk gildiyaların İngiltərədə yaranması da təsadüfi deyil. İngilis şəhərləri klassik mənada muxtariyyət hüququ tanımamışdır və hər zaman kral hakimiyyətinə tabe olmuşdur. Bu səbəbdən, kral sanksiyalarını əldə etmək üçün İngiltərədə tacirlər təşkilatlanmaya daha böyük ehtiyac duymuşlar. Fransada, Flandriyada və Almaniya meydanına gələn tacir icmaları isə daha çox «*hanza*» adı ilə məşhur olmuşdur. XIII-XIV əsrlərdə formalaşan London və Alman hanzaları adı bir tacir təşkilatı deyildi, «tacir assosiasiyalarının assosiasiyası» idi (73, s.117) və fəaliyyətləri böyük bir tarixdir. Uzun müddət bu iki hanza, xüsusilə Alman hanzası Avropanın geniş məkanını əhatə edən ticarətə nəzarət etmiş və sözün əsl mənasında, ticarət hadisəsi olmuşdur. Ona görə də Hanzaya ayrıca bölmə ayırmağı məqsədəuyğun saydıq (monoqrafiyanın 4.2.5 bölməsi).

Avropa şəhərlərinin beynəlxalq ticarət əlaqələri genişləndikcə artıq iri mübadilə əməliyyatları aparmaq lazım gəlirdi: tələbatın böyük olduğu məhsulun satış coğrafiyası da böyüyürdü və indi bir nəfərin eyni vaxtda həm Brüggede, həm Venesiyada, həm İsgəndəriyyədə olması fiziki cəhətdən mümkün deyildi. Ona görə də *tacirlərin birliyi* olan gildiyadan fərqli olaraq ümumi *kapitalın birliyi* olan və ümumi əməliyyatlar aparan təşkilatlar ortaya çıxır. Bu cür təşkilatların ilk dəfə artıq XIII əsrin ortalarında İtaliyada yarandığı məlumdur (73, s.130). Onlara kompaniya (*compagnia*) deyilirdi və bu təşkilat yalnız xarici ticarətlə məşğul olurdu. İtaliya kompaniyalarının Avropanın bir çox şəhərində idarələri var idi. Onlar əvvəlcə ticarət təşkilatı kimi yaranıb sonralar həm də maliyyə əməliyyatları ilə də məşğul olmağa başlayırlar (73, s.131;

113, s.189). Ən məşhur kompaniya «Şampan və Fransa yarmarkalarında fəaliyyət göstərən italyan tacirlərinin birliyi» (*Universitas mercatorum Italiae nundinas Campanie as regnum Franciae frequentantium*) idi (113, s.182). Amma nəhəng kapitalı olan və bircə fəaliyyət göstərən belə şirkətlərin kütləvi yayılması sonrakı yüzliklərə aiddir.

Ticarət birliyinin daha bir növü kammenda (*commenda*) idi. Onun da ilk dəfə X əsrdə İtaliyada yaranması güman olunur (73, s.131-132), geniş yayılması XII əsrə aiddir. Bu təşkilatın başlıca xüsusiyyəti belə idi ki, sahibkar təkcə öz kapitalı ilə deyil, başqa tacirlərin də kapitalı ilə iş görürdü və gəlirin $\frac{1}{4}$ -i ona çatırdı (*müqayisə et: suftəcə ilə*). Amma kompaniyadan fərqli olaraq, kammenda daxili ticarətlə də məşğul olurdu.

Adı çəkilən ticarət birliklərinin tarixi əhəmiyyəti ondan ibarət idi ki, onlar təkcə beynəlxalq ticarətə xidmət etməklə kifayətlənməmişlər. Gildiyalar, kompaniyalar, kammendalar sənaye sahəsinə də nüfuz etmiş və Avropanın gələcək iqtisadi inkişaf konturlarının cızılmasında əhəmiyyətli rol oynamışlar.

4.1.4. Pul təsərrüfatı

XIII-XIV əsrlərin nə qədər mürəkkəb dövr olduğu pul təsərrüfatından da görünürdü. Bir yandan, Avrasiya məkanı çox fəal və arasıkəsilməz iqtisadi əlaqələrdə idi, digər yandan, qərribə səslənsə də, bu nəhəng iqtisadi ünsiyyəti tənzimləyəcək vahid pul sistemi hələ də yox idi.

Siyasi pərakəndəlikdən tədricən yaxa qurtaran Qərbi Avropa monarxları vahid ölçü-çəki sistemi qurmağı bacarsalar da, pul sistemində buna nail olmaq çətin idi. Hətta fransız kralları IX Lüdovikin (1226-1270-ci illər) və IV Filipin (1285-1314-cü illər) keçirdiyi pul islahatı da ayrı-ayrı feodalların sikkə zərb etməsinin qarşısını ala bilməmişdi; 1337-ci ilə başlayan Yüzillik müharibə isə həm Fransanın, həm İngiltərənin pul sistemi üçün ağır zərbə olmuşdu.

Düşünmək olardı ki, Şərqi ənənəvi vahid pul sistemi beynəlxalq mübadilə üçün bir sabitlik gətirə bilər. Amma X əsrin

ortalarından başlayan «gümüş böhranı»nın nəticələri ağır olmuşdu və bu vəziyyətdən çıxmaq üçün xeyli vaxt lazım idi. «Gümüş böhranı»nın nəticələri ilk olaraq Anadolu (Konya/Rum) Səlcuq sultanlığı tərəfindən dəf edilmişdi (143, s.87) və XIII əsrin 90-cı illərinə qədər maliyyə sövdələşmələrində Konya dirhəmləri böyük rol oynamışdı. Hülakilərin pul islahatı da Ümummüsəlman maliyyəsinin bərpası məqsədi daşıyırdı. XIII əsrin 40-50-ci illərində «*qaan əl-adil*» legendası ilə zərb olunan anonim dirhəmlər «monqol ağalığı altında olan ərazilərdə pul təsərrüfatında gümüşün ənənəvi statusunu bərpa etmişdi» (143, s.85). Daha ciddi addımlar Qazan xanın hakimiyyəti dövründə (1295-1304-cü illər) atılmışdı: dövriyyəyə buraxılan «*qazaniyyə*» adlı qızıl dinarlar və gümüş dirhəmlər bir müddət (XIV əsrin birinci yarısı ərzində) müsəlman Şərqində əsas mübadilə vasitəsi olmuşdu (143, s.89-90). Amma nə Konya sultanlarının məqsədyönlü maliyyə siyasəti, nə Hülaki xanlarının pul islahatı Xilafət timsallı maliyyə vəhdətini bərpa edə bilməmişdi: müxtəlif pul sistemlərini aradan qaldırmaq mümkün deyildi.

Mövcud zərblər içərisində beynəlxalq valyuta rolunda çıxış edən pulları aşağıdakı cədvəldən görmək olar:

Cədvəl 4.3

XIII-XIV əsrlərdə əsas pul vahidləri

pul vahidi	çəkisi (qram)	zərb yeri
bruni (gümüş)	1,1 – 1	Genuya
dinariy (gümüş)	1 ^{1/2}	Köln, Regensburq
dukat (qızıl)	3,5	Venesiya
florin (qızıl)	2,7 – 2,34	Florensiya
qro (gümüş)	6,52	Fransa
soldo (gümüş)	1,25	Milan
sterlinq (gümüş)	1 ^{1/2}	İngiltərə
dirhəm (gümüş)	2,13	Hülaki imperiyası
«qazaniyyə» dinarı (qızıl)	12,8	Hülaki imperiyası

Cədvəl aşağıdakı materiallar əsasında tərtib olunmuşdur: 113, s.197-199; 143, s.89-90

Bu zərblər arasında tacirlərin daha çox üstünlük verdikləri – dukat və dirhəm idi. Avropadaxili əlaqələrdə də dukat aparıcı rol oynayırdı.

Zərb işi üçün gərəкли olan qızıl və gümüş ehtiyatlarına gəlincə, XIII-XIV əsrlərdə onların coğrafiyası xeyli dəyişmişdi, bu da bir tərəfdən, əvvəlki mədənlərin intensiv istismarı nəticəsində tükənməsi, ikinci tərəfdən, Avrasiyada daxili məskunlaşmanın genişlənməsi ilə bağlı idi. İndi əsas qızıl və gümüş mədənləri Transilvaniya, Ayzab, Asuan, Sudan, Bohemiya (*Tabor, Zalsburq, Prjibrama*), Saksoniya, Macarıstan (*Kremnits, Şemnits*), Hindukuş idi (113, s.195; 273, I, s.178; 270, I, s.196-197; 285, IX, s.116).

Beynəlxalq pul təsərrüfatındakı bütün müxtəlifliyə baxmayaraq, XIII-XIV əsrlər üçün ən böyük pozitiv hadisə – mübadilə əməliyyatlarının istisnasız olaraq pulla aparılması idi. Bunun da nəticəsində kredit işi təkcə müsəlman ölkələrində deyil, Avropada da geniş yayılır.

Kredit işinin ilk olaraq müsəlman Şərqiində yarandığını yazmışdıq (*bax*: monoqrafiyanın 2.3.2 bölməsi): mükəmməl olmasa da, özülü Şərqdə qoyulan* maliyyə-kredit əməliyyatları xaç yürüşləri dövründə Avropa ölkələrini də cəlb etmişdi və indi artıq transkontinental deyil, beynəlxalq xarakter almışdı. İstər şəriətin, istər xristian kilsəsinin faizə haram, küfr kimi baxması maliyyəçilər üçün böyük maneələr yaradırdı və hüquqşünaslar bu maneələri dəf etmək üçün müxtəlif yollara əl atırdılar. Məsələn, müsəlmanlar faiz (*riba* - ربا) qadağasını daha böyük miqdar məbləğ yazılan borc kağızı ilə ört-basdır edirdilər, yəni, məsələn, borc kağızında pulun miqdarı 200 dinar göstərilirdi, amma borc alan şəxsə 180 dinar borc verilirdi (*bax*: 61, s.266). Xristian tacirlər üçün isə Avropa qanunları belə bir bəhanə uydurmuşdular ki, borc pul verən şəxsin pulu gecikdiriləndə o, ziyana düşür və ona görə də, daha

* Roma imperiyasında buna bənzər əməliyyatlar həyata keçirilirdi, amma bu əməliyyatlar bütün beynəlxalq bazarı təyin edəcək hadisə sayıla bilməz. Müsəlman Şərqiində yaranan bank işi isə sonrakı yüzilliklərdə dünya bazarı və maliyyə əməliyyatlarına böyük təkən vermişdir.

böyük miqdarda pulun qaytarılması faiz kimi deyil, sadəcə ziyanın ödənilməsi kimi başa düşülməlidir (73, s.139).

Əlbəttə, bu cür hiylələrin qarşısında ehkamçıların da güclü arqumentləri var idi, amma dövrün iqtisadi tələbləri, genişlənməkdə olan mübadilə və maliyyə əməliyyatları bu arqumentləri zəif edirdi.

Orta əsr kredit işinin özülündə, sözsüz, sərrafçılıq dururdu. Pul mübadiləsindəki xaos vəziyyət, mübadilə müxtəlifliyi, keyfiyyətsiz zərb, qəlp pulların yayılması – bütün bunlar sərrafların xidmətinə (Avropada – *cambiator, campsor, bancherii*) ehtiyac doğururdu. Artıq XII əsrdə Genuyada, Amalfidə, Venesiyada sərraf korporasiyaları meydana gəlir (73, s.204). Avropada ilk bankın yaranması da bu yüzilliyə aid edilir: 1157-ci ildə Venesiyada *Banco del giro* adı ilə açılan bank artıq 1171-ci ildə 16 filiala malik idi (73, s.145).

XIII əsrin əvvəllərindən başlayaraq Şampan yarmarkasında *giro* əməliyyatı geniş yayılır.* Əcnəbi tacirlər gətirdikləri pulu sərrafa (bank sahibinə) verir, ticarət bitəndən sonra «debet» və «credit»in göstərildiyi kitablar üzrə hesablaşmalar aparıb alınan fərqi nəğd pulla ödəyirdilər (73, s.205). Yarmarkaların təkan verdiyi daha bir kredit əməliyyatı *veksel* idi. XII əsrin ortalarında sadə veksel, XIII əsrdə isə köçürmə veksel meydana gəlir. «Veksel» sözünün mənası (almanca *wechsel*, ingiliscə *bill of exchange*, fransızca *lettre de change*) «mübadilə» deməkdir; yarmarkaya gələn tacir çox vaxt uzaq məsafə qət edib özü ilə nəğd pulu gətirmək istəmirdi, ona görə də pulu öz ölkəsində sərrafa dəyişdirib, əvəzində pul deyil, veksel sənədini (*müqayisə et: suftəcə*) götürürdü və gəldiyi şəhərdə bu sənədi təqdim etməklə həmin miqdar pulu alırdı. Bu cür əməliyyatları biz hələ IX əsrdə Bəsrədə və Bağdadda gördük (125, s.85; 189, s.135). Üçüncü şəxsin – vasitəçinin (*per me vel meum nuncium*) iştirak etdiyi veksel əməliyyatları köçürmə veksel idi və artıq bank sahibinin nəğd pulu daşıma ehtiyacını aradan qaldırırdı.

* Giro – müştərinin arzusu ilə bir hesabdan digərinə pul köçürülməsi əməliyyatı idi.

Bankların məşğul olduğu daha bir sahə - əmanətlər üzrə faiz ödənilməsi idi. Artıq XIII əsrin əvvəllərində Venesiyada və Florensiyada 10-12 %-lə əmanət qoyuluşu geniş yayılır (73, s.205). Amma elə həmin Venesiyada bu faizləri ödəmədikləri üzündən, XIV əsrdə 103 bankdan 96-sı iflas etmişdi. Bunun əsas səbəbi həmin bankların ticarətlə məşğul olmaları və çox vaxt əmanətlərin hamısını tranzit ticarətə qoymaları sayılır (73, s.214).

XIII-XIV əsrlərdə beynəlxalq ticarətin doğurduğu başlıca təsisatlar bunlar idi. Həmin təsisatların istifadə coğrafiyasını da öyrənmək üçün dövrün aparıcı ticarət bölgələrinə nəzər yetirməyimiz vacibdir.

4.2. XIII-XIV əsrlərdə beynəlxalq ticarət mərkəzləri və yolları

4.2.1. «İpək Yolu» monqol ağalığı dövründə

Monqolların Avrasiya ölkələrinə böyük bələlər və tənəzzül gətirməsi haqqında stereotipi dağıtmış olan şərqşünas - zənnimcə, akademik V.V.Bartolddur. Onun monqol ağalığı dövründə Türkünstanın və Rusiyanın iqtisadi və mədəni inkişafı ilə bağlı orijinal fikirləri diqqət çəkicidir: akademik cürətlə və əminliklə Qərbi Avropanın Uzaq Şərqlə əlaqələrinin məhz monqol yürüşlərindən sonra başladığını, Rusiyadan Çinə qədər böyük bir məkanın bir sülalənin hakimiyyətində birləşməsinin ticarətin və mədəniyyətin inkişafına böyük təkan verdiyini, bu məkanda «daha yüksək mədəniyyətin» meydana gəldiyini bildirir (53, s.712).

Maraqlıdır ki, V.V.Bartoldun mülahizələrinə qarşı XIII əsrin sinxron müəllifləri – İbn əl-Əsir və ən-Nəsəvi opponentlik edə bilirlər. Bu müəlliflər monqol yürüşlərinin və bu yürüşlərin törətdiyi dağınğıların canlı şahidləri olmuşlar. Hər hansı bir tərəqqinin monqollarla assosiasiya olunması, bu orta əsr müəlliflərində yəqin ki, dəhşət doğurardı!

Belə çıxır ki, beynəlxalq ticarət əlaqələrini iki təzadlı tarixi gerçəkliyin ayırıcında izləməliyik: bir tərəfdən, böyük talanlarla

və dağınqlarla müşayiət olunmuş yürüşlər, digər tərəfdən - bu yürüşlərin aparıldığı bir vaxtda ticarət yollarına, şəhərlərin abadlığına, beynəlxalq mübadiləyə, tacir fəaliyyətinə ayrılan böyük diqqət, görünməmiş qayğı.

Biz ənənəmizə sadıq qalıb kompromisə üstünlük veririk. Əvvəlcə monqolların coğrafi və siyasi baxımdan ən böyük nəzarət arealına – «İpək Yolu»na diqqət yetirək. Qaraxanilərin hakimiyyəti dövründə (992-1211-ci illər) Qərbi Türkünstanın ələ keçirilməsi və Qaşqarın iqamətgah seçilməsi ilə «İpək Yolu»nun *Fərqanə – Pamir – Tarim* istiqaməti yenidən aktuallaşmışdı (*bax*: monoqrafiyanın 3.2.3 bölməsinə). Sonra monqol yürüşləri başladı və düşünmək olardı ki, Yol yenidən tənəzzül edəcək (axı ağılında yalnız hər b olan monqol sərkərdəsi üçün tacir və ticarət anlayışları necə maraq doğura bilərdi?!). Amma tarix bunun tam əksini göstərdi: Çingiz xandan başlayaraq monqol hakimləri taciri (həm də çox zaman müsəlman tacirini) özlərinə müttəfiq seçirdilər. Məsələn, elə «İpək Yolu»nun keçdiyi Orta Asiyaya yürüşün strateji hazırlığını Çingiz xan Mahmud Yalavaç adlı uyğur tacirinə tapşırılmışdı; Çin kampaniyasının birinci mərhələsində Cəfər Xoca adlı müsəlman tacir məsləhətçi qismində böyük rol oynamışdı (*bax*: 75, s.259).

Bu tək-tük faktlar sistemli siyasətlə təsdiqlənir: uyğur, daha sonra Orta Asiyanın müsəlman tacirləri monqol imperiyasının casuslarına və səfirlərinə çevrilmişdilər. Məktubdaşıma, əhali arasında müxtəlif şeyiələr yayma, diversiya törətmə kimi «əməlləri» tacirlər birbaşa vəzifələrindən – alverdən daha yaxşı görürdülər. Çinin və Türkünstanın bir çox şəhəri monqollara silah gücünə deyil, tacirlərin bu fəaliyyətləri sayəsində təslim olmuşdu.

Tacirlərin köməyindən istifadə edənlər içərisində Xarəzmşah Məhəmməd də var idi; o, uyğur tacirlərinin ipək ticarətində əsas rəqibi olan müsəlman tacirlərinə arxalanırdı. Nayman tayfa başçısı Kuçluk öz istilaları ilə Çindən Şərqi Türkünstana gələn ticarət yollarını bağlayandan sonra Məhəmmədin bu tacirlərin dəstəyinə ehtiyacı xüsusilə artmışdı: Çingiz xanın artıq genişlənmiş və

Pekinədək gedib çıxan müllklərindən indi yeni yol tapmaq olardı (52a, s.140; 75, s.294).

Amma Xarəzm sultanının «həm ziyarət, həm ticarət» taktikası Çingiz xanın çox möhkəm əsaslı strategiyasına tab gətirə bilmədi. 1218-ci ildə monqol xanı tərəfindən Otrara göndərilən 500 dəvəlik (hamısı da müsəlman tacirlərinə məxsus) ticarət karvanını qılıncdan keçirməklə Xarəzmşah Məhəmməd tacirləri özündən daha artıq ürkütdü: «İpək Yolu»na nəzarəti ələ keçirmək nəinki mümkün olmadı, üstəlik, müsəlman tacirləri tamamilə Çingiz xanın tərəfinə keçdi.

Əsas rəqiblərini bir-bir sıradan çıxaran Çingiz xan 1215-ci ildə Pekini tutdu və Şimali Çinə sahibləndi, 1207-1211-ci illər ərzində Sibir və Şərqi Türkünstan, 1221-ci ildə Xarəzm monqollara tabe oldu. Hələ Çingiz xan sağ ikən «İpək Yolu»nun təxminən 3/4-ü monqol hakimiyyətində idi. XIII əsrin 20-30-cu illərində Cənubi Qafqazın və İranın istilasını ilə bu ticarət məntəqəsi tamamilə monqol imperiyasının əlinə keçdi. Beləliklə, *tarixdə ilk dəfə «Böyük İpək Yolu» vahid hakimiyyət altına düşdü.* Bəlkə də bu səbəbdəndir ki, V.V.Bartold Qərbi Avropanın Uzaq Şərqlə ticarətinin başlanğıcını monqollarla bağlayır.

Amma V.V.Bartoldun mülahizəsinin təhlükəli tərəfi var: onunla həmfikir olan tarixçilər monqol istilalarını az qala ideallaşdırır, üstəlik bu zamana qədər müsəlmanların xristian dünyası ilə ünsiyyətdən (*oxu*: ticarətdən) qaçdığı, hətta Avropanın Şərqlə əlaqələrinə mane (!?) olduğunu düşünürlər (*bax*: 174, II, s.17, 99; *həmçinin bax*: 65, s.4). «Monqol yürüşləri olmasaydı, Avropa Şərqi Asiya və Çin mədəniyyəti haqqında bir neçə əsr ərzində heç nə bilməyəcəkdi» düşüncəsi (174, III, s.18) tarixşünaslıqda monqol istilalarının bəşər tarixində «görünməmiş dəhşət» olması fikri qədər ağır çəkildir.

Əslində bu tip fikirlərin yaranması xaç yürüşləri dövründən qalma sayılmalıdır, çünki müsəlman Şərqiində bir-birinin ardınca müllklərini itirən xaçlılar «saman çöpündən yapışmağ»a hazır idilər və Şərqdə müsəlmanlara qarşı çıxma biləcək yeni qüvvənin – monqolların peyda olması yeni ümid demək idi. Bu ruh

tarixşünaslığa da sirayət etmiş, Avropa – Asiya əlaqələrinin bərpası monqollarla bağlanmışdır.

Biz əvvəlki bölmələrdə də söyləmişdik ki, xarici amil tez nəzərə çarpan olur və çox zaman daxili amilləri gizlədir. XIII-XIV əsrlər də bu baxımdan istisna deyil, hələ monqol istilaları kimi bir hərəkət ola. Monqol yürüşləri iri miqyaslı, infrastrukturda və mədəniyyətdə böyük iz qoymuş hadisə idi. Ona görə də Avrasiyanın XIII əsrdə yaşadığı siyasi və sosial-iqtisadi dəyişikliklərin monqol istilalarının kölgəsində qalması təəccüblü deyil. Hadisələrə qərəzli yanaşan avropasentrist tarixçi, təbii ki, Avropa – Uzaq Şərq ticarətini Avropanın iqtisadiyyatında baş qaldıran müstəmləkəçi enerji ilə deyil, monqol yürüşlərinin açdığı imkanlarla bağlayacaq. Halbuki həmin Avropadan olan Plano Karpinini, Marko Polonu, Gilyom Rubruku, Andre Lönjümonu təhlükəli yollarla keçib monqol xanlarının iqamətgahına çəkib aparan – monqollara olan «xristian sevgisi» deyildi, onların timsalında əksər müasirlərinin baş qaldıran sahibkarlıq ruhu idi!

Elə bu tacirlərin və missionerlərin gündəlikləri əsasında «İpək Yolu»nun XIII-XIV əsrlərdəki istiqamətlərini canlandırma bilərik:

Akka – Ayas – Qaysəri – Sivas – Ərzincan – Ərzurum – Təbriz – Kaşan – Yəzd – Kərman – Hörmüz – Herat – Bəlx – Qaşqar – Yarkənd – Xotan – Kaypin (bax: 174, III, s.104).

Bu marşrutda diqqəti dərhal çəkən bir məqam var, o da «İpək Yolu»nun qərb cinahındakı dəyişiklikdir: Avropaya ipək Akkadan* artıq *Anadolu şəhərlərinin vasitəsilə* aparılır. Sonrakı yüzilliklərdə avropalıların Şərqlə imtiyazlı və güzəştli ticarətini xeyli əngəlləyəcək amillərdən birinin – Osmanlı dövlətinin artıq özülü qoyulmuşdu, ticarət yolları tədricən bu bölgədə dövrələnməyə başlamışdı.

* Akka 1291-ci ilədək xaçlıların əlində olmuşdu və Yerusəlim (Qüds) krallığının mərkəzi idi.

4.2.2. Hülakilər və İran körfəzi ticarəti

İrənin monqollar tərəfindən istilasası və daha sonra Ərəb İraqının da monqol ağalığına keçməsi İran körfəzi ticarəti üçün bir neçə yandan əhəmiyyətli oldu. Əvvəla və ən başlıcası, Fatimi Xilafəti yarandığından (910-cu il) bəri aparıcı mövqeyini itirmiş və xaç yürüşləri zamanında bu mövqeyini bərpa etmək ümidindən də məhrum olmuş İran körfəzi ticarəti yenidən canlanma imkanı qazanmışdı.* İkincisi, Təbrizin 1265-ci ildə Hülakilər dövlətinin paytaxtı elan olunması ilə İran körfəzi ticarəti üçün Bağdadın yerinə yeni tranzit ticarət əlaqələndiricisi gəlmişdi. Nəhayət, üçüncüsü, körfəzin okeanla dəniz əlaqələrində Hörmüz limanı birinci dərəcəli mövqe qazanmağa başlamışdı.

Bu üç dəyişiklik (bəlkə də yenilik) İran körfəzi ticarətinin həm istiqamətlərini müəyyən edirdi, həm də sonrakı yüzilliklərdəki perspektivlərini. Dövrün mənbələri başlıca istiqamətləri aşağıdakı kimi verir:

Bəsrə - Hörmüz – Daybul – Kalikut (196, s.3)

Tacirlər üçün Bəsrəyə bir neçə istiqamətdə gəlmək sərfəli idi:

Təbriz – Həmədan – Bağdad – Bəsrə

Təbriz – Sultaniyyə (XIV əsrdən) – Qəzvin – Rey – Qum – İsfahan – Bəsrə

Təbriz – Marağa – Mosul – Bağdad – Bəsrə (196, s.3).

Amma bunların hər birində Təbrizdən keçməklə körfəz ticarətinə qatılmaq ən gəlirlisi sayılırdı, çünki Təbriz bölgənin ən əlverişli iqtisadi məkanı idi. Bu şəhər həm siyasi mərkəz, həm sənətkarlıq məntəqəsi, həm də ticarət yollarının qovşağı idi: Ərzurumdan, Ərdəbildən, Urfa və Mosuldan, Marağa və Qəzvindən gələn yollar Təbrizdə cəmlənirdi (280, s.227; 3, s.87). Sadaladığımız şəhərlərin də hər birinin öz növbəsində tranzit

* Doğrudur, 1258-ci ildə İran körfəzi ticarətinin ən aparıcı məntəqəsi olan Bağdadın Hülaki xan (1256-1265-ci illər) tərəfindən alınması ilə bu şəhər nəinki körfəz ticarətində, üstəlik, bölgədəxili əlaqələrdə də üstünlüyünü itirdi. Amma bu, ümumilikdə İran körfəzi və Hind okeanı ticarətə ciddi maneə olmadı.

olduğunu nəzərə alsaq, Təbrizin XIII-XIV əsrlər boyu İran körfəzi bölgəsi üçün böyük gəlir gətirən mərkəz rolu anlaşılır.

Hörmüzə gəlincə, hələ XII əsrin sonu onun vaxtilə birinciliyi Sırfdan almış Kışlə rəqabəti başlamışdı və XIII əsrin ortalarına doğru bu rəqabət Hörmüzün qələbəsilə başa çamışdı. Onun zənginliyi haqqında ərəbdilli mənbələrlə yanaşı, venesiyalı Marko Polo da yazır (136, s.211).

Hörmüzün rəqabətdən qələbə ilə çıxmasını şərtləndirən bir neçə amil var idi ki, onlardan ən vacibi – bu limanın körfəzin lap girəcəyində yerləşməsi və alınmaz qala olması sayılmalıdır: tacirlər üçün Hörmüz çox əlverişli idi, «yeddi iqlimin tacirləri» burada toplanırdı (164, s.32). Hörmüzün daha bir əlverişli cəhəti Ədən körfəzi limanları (Ədən, Moha, Zeyla) ilə birbaşa əlaqələrinin olması idi. *Aralıq dənizi – Qırmızı dəniz – Ədən körfəzi – İran körfəzi* birlikdə böyük ticarət bölgəsi yaradırdı və özündə üç qitəni ehtiva edirdi. Maraqlıdır ki, tacirlər çox vaxt Qırmızı dənizin Asiya sahili limanları – Ciddə, Yənbu, Cizak vasitəsilə Ədən körfəzinə deyil, Ərəbistan səhralıqlarını üstün tutaraq, karvan yolları ilə Bəsrəyə, oradan Hörmüzə çıxırdılar. Amma Qırmızı dənizin Afrika sahili limanları – Suaykin, Ədəl, Zeyla alternativ yola üstünlük verirdi və bəzən Hörmüzə çıxmadan Sokotra adasına, oradan Kalikuta istiqamətlənən yollara qovuşurdu (197, s.27).

Nəhayət, Hörmüzün körfəz ticarətində möhkəm mövqeyini saxlayan başqa bir amil «İpək Yolu»nun karvan marşrutlarına çıxması idi:

Hörmüz – Kərman – Tus – Mərv – Bəlx – və ya

Hörmüz – Zərənc – Herat – Bəlx (196, s.3).

Mülahizə olaraq belə bir fikri deməyə cəsarət edirik ki, Hörmüzün belə əvəzənməz limana çevrilməsində Qərbi Avropa ölkələrinin Uzaq Şərqlə ticarətinin genişlənməsi birinci dərəcəli amil olmuşdur. Əgər xəritəyə diqqətlə baxsaq (*bax*: xəritə 2), aydın görürük ki, avropalı tacir üçün Akkadan və Antakyadan Fərat boyu Bəsrəyə, oradan Hörmüzə gəlmək və ya İsgəndəriyyə –

Ədən – Hörmüz marşrutu ilə Hind okeanına çıxmaq daha rahat, birbaşa və daha təhlükəsiz idi, nəinki İran körfəzinin daxili limanlarına – Sirafa, Küveytə və ya əl-Qatifə keçmək.

Bu dövrdə Hind okeanı limanlarının əhəmiyyətində gözə çarpacaq dəyişikliklər olmamışdı, amma avropalıların Hindistana marağının artıq baş qaldırdığı şübhəsizdir. 1291-ci ildə genuyalı Vivaldi qardaşlarının Hindistana Afrikanı üzüb keçməklə səyahət cəhdi (*bu barədə bax*: 174, III, s.123-125), 1312-ci ildə Kanar adalarının Şərq qrupunun kəşfi (174, III, s.128), Bokkaçonun aşağıdakı fikri yazması:

«Qərb dənizi (Atlantik okeanı – Y.G.) Efiop okeanının (Hind okeanının – Y.G.) bir hissəsidir» (*Hesperium mare Ethiopici Oceani pars est*)

onun müasirlərinin yazdığı kimi, avropalıların

«okeanı keçib Hind ölkələrinə üzmək və müxtəlif qiymətli malları almaq» (*ut per mare Oceanicum irent ad partes Indiae mercimonia utilia inde deferentes*)

arzusundan xəbər verirdi (*bax*: 174, III, s.133).

4.2.3. Levant ticarətində «italyan üstünlüyü»

XIII və XIV əsrin ortaları – Levant ticarətində italyan şəhərlərinin üstünlük dövrüdür və ilk başdan deyək ki, bunun monqollarla heç bir əlaqəsi yoxdur. Zamanında xaçlılara böyük yardımlar etmiş italyanlar bu yardımların müqabilində iqtisadi güzəştlər və ticari imtiyazlar qazanmışdılar (*bax*: monoqrafiyanın 3.3.2 bölməsinə) və Şərqi Aralıq dənizi limanlarında geniş ticarət əməliyyatları aparmaqla yanaşı, Şərq mallarının Avropaya ixracının da böyük bir qismini ələ keçirmişdilər. Yəni Levant ticarəti XIII əsrə artıq italyanların inhisarında daxil olmuşdu.

Ticarət əlaqələrini hər hansı rəqibdən qorumaq üçün italyan şəhərləri müxtəlif vasitələrdən: birbaşa hərbi gücdən, diplomatiyadan, böyük məbləğdə verilən kreditdən və s. istifadə edirdilər. Venesiyanın XIII-XIV əsrlərdə ticarət donanması hər biri 10-100 t tutumu olan 3000 gəmidən ibarət idi və bu ticarət

donanması 11.000 əsgərdən ibarət heyəti olan 45 qaleralı hərbi donanma ilə müdafiə olunurdu (73, s.152). Respublikanın ticarət eskadraları Hələb, Beyrut, Dəməşq, İsgəndəriyyə limanlarına üzür və iri miqyaslı ticarət əməliyyatları həyata keçirirdilər. Genuya Avropadan Şərqə daşınan malları Suriya və Misir limanlarına çatdıran gəmilərə sahib idi və müştəri şəbəkəsi dəyişməz qalırdı. Florensiya isə bank işində əsl peşəkar idi: *Bardi, Alfani, Gerardi, Spini, Skali* familiarlı məşhur florensiyalı bankirlərin İsgəndəriyyədə, Beyrutda, Tunisdə, həmçinin, Avropanın əksər şəhərlərində – Parisdə, Londonda, Genuyada, Venesiyada (cəmi 16 şöbə) kontorları fəaliyyət göstərirdi (73, s.162).

Levant ticarətində «italyan inhisarı»nın özəlliklərindən biri də o idi ki, italyanlar Avropa bazarlarının da böyük bir qisminə Şərq ticarətinin vasitəsilə nüfuz edirdilər.

Bu dövrdə İtaliyadan Avropanın bütün digər bölgələrinə yollar haçalanırdı: 1) dəniz yolu ilə Cəbəl ət-Tariqdən Fransanı və İngiltərəni keçməklə Niderlanda; 2) Lion körfəzindən Rona və Sona çayları boyunca Fransanın daxili rayonlarına və Reyn boyunca Alman dənizinə; 3) Alp dağları vasitəsilə Fransa, İngiltərə, Şimal dənizi sahillərinə gedən yollar (*bax: 73, s.66*).

Bu yollar adi ticarət yolları deyildi, həm də istehsal texnologiyalarının, məişət mədəniyyətinin də daşıyıcıları idi. Şərq istehsalının, xüsusilə toxuculuq istehsalının çox sirlərini Avropaya açan da italyanlar olmuşdu. Bunların hesabına Venesiya özünün ipək parça və şüşə istehsalını genişləndirə bilmişdi, pambıq, mahud, dəri istehsalına başlamışdı. Nəticədə Avropanın Levant bölgəsinə ixracatı XIII əsrdə əvvəlki əsrlə müqayisədə 3 dəfə artmışdı (179, s.88). Sonrakı əsrlərdə ipəkçilik, mahud və yun istehsalı, pambıqçılıq Flandriyada, İngiltərədə, Fransada bu özü üzərində, - həm xammal və satış bazarları baxımından, həm istehsal sirləri və texnoloji mübadilə baxımından, kapital istehsalı üçün hazırlanmışdı.

XIII-XIV əsrlərdə Şərqi Aralıq dənizi ticarəti haqqında danışarkən daha iki vacib məqamın üzərində dayanmalıyıq: birincisi, Aralıq dənizinin qərb sahili bölgəsi və Atlantika

ticarətində italyanların fəallaşması və ikincisi, Osmanlı fəthlərinin başlanması ilə əlaqədar İtaliyada diplomatik, siyasi və ticari tədbirlərin artması. Qeyd etməliyə ki, bu iki məqam eyni hadisə ilə – Avropanın tədricən özünə müstəmləkə axtarışı ilə kökləndiyindən, bir-birilə dolayısıyla bağlıdır.

Böyük Coğrafi Kəşflərdən 300 il əvvəl – XII əsrin başlanğıcında avropalıların ticarət maraqları Qərbi Aralıq dənizi bölgəsində və Atlantikada (Avropa və Afrika sahillərində) cəmlənməyə başlayır. Ən böyük fəallıq genuyalılarda müşahidə olunurdu. Hələ XII əsrin ortalarında Genuya tacirləri Aralıq dənizini qərbində - Seutada, Buciyada, Siciliyada, Sardiniyada və Korsikada faktoriyalar açmışdılar (179, s.88) və əsasən mahud və bumazeya satışı ilə məşğul olurdular. Pireneylərdə Rekonkista genişləndikcə, italyanların Atlantikaya marağı daha da güclənir. Genuyanın Sardiniyaya və Korsikaya kapital qoyuluşu 1156-cı ildə 510 lirədən 1252-ci ildə 7295 lirəyə çatmışdı (181, s.30). Genuyalıların Korsikada və Sardiniyada ən böyük rəqibi isə Piza idi; XIII əsrdə onların arasında bir neşə onillik davam edən müharibə də olmuşdu (181, s.28).

İkinci məsələyə gəlincə, Osmanlı fəthlərinin italyanları bu qədər narahat etməsi də təsadüfi deyildi. XIV əsrin əvvəllərinə doğru Aralıq dənizinin şimal-şərqində böyük siyasi qarmaqarışıqlıq hökm sürürdü: bir yandan, italyan respublikalarının koloniyaları və Fransanın mülkləri, digər yandan – Bizans imperiyasının qalıqları, o biri yandan – müsəlman mülkləri. Və belə bir qarışıqlıqda tarix səhnəsinə Osmanlı türkləri çıxır. Doğrudur, 1299-cu ildə yaranan Osmanlı bəyliyi italyanlara Şərqlə ticarətlərində hələ böyük təhlükə kimi görünmürdü, çünki bu mülklər dənizdən uzaqda yerləşirdi. Amma Milet, Smirna, Efes türklərin əlinə keçincə, Venesiya kimi bir ticarət nəhəngi Osmanlıları təhlükə olaraq görməyə başlayır və dərhal hərbi-diplomatik fəaliyyətə keçir.

Venesiya 1331-1333-cü illərdə Roma papası, Fransa, Rodos xaçlı dövləti və Kataloniya ilə diplomatik danışıqlar aparır (170, s.95-96) və artıq 1340-1342-ci və 1344-1345-ci illərdə Venesiya -

Kipr - Rodos birgə donanması Osmanlı türklərnə qarşı hərbi əməliyyatlar həyata keçirir.* Bu hadisələri sonrakı yüzillikdə başlayacaq antiosmanlı hərəkətinin proloqu da saymaq olar.

Biz bu iki məqamı – avropalıların Atlantikada fəallaşması və Osmanlı türklərinə qarşı ilk hərəkətin təşkilini ona görə bir-birinin ardınca izlədik ki, Avropa tarixşünaslığında hökmran olan məşhur fikirlə – guya Osmanlı fəthlərinin avropalıları Hindistana dəniz yolunu axtarmağa və Atlantikaya çıxmağa məcbur qoyması fikrilə qətiyyənlə razı deyilik. İstər Hindistana dəniz yolunun axtarışı, istərsə də Atlantikada avropalıların fəallaşması Osmanlı fəthlərindən xeyli əvvəl başlamışdı.** Amma Osmanlıların peyda olması italyanların bu ticarət planlarını pozdu və ona görə də antiosmanlı hərəkəti Osmanlı bəyliyinə yaranmasından (*Konstantinopolun fəthindən sonra deyil!*) cəmi 30 il sonra başladı.

4.2.4. Şimal – Cənub əlaqələrində Qara dəniz və Xəzər dənizi vilayətlərinin yeri

Monqol ağalığı dövrünün təsirinin ən çox müşahidə olunduğu beynəlxalq ticarət rayonu, yəqin ki, Xəzər dənizi və Qara dəniz bölgələri sayılmalıdır. Məsələn, bəzi Avropa tarixçiləri hesab edir ki, «Qara dənizin şimal sahillərində, Qafqazda və İranda monqol ağalığının bərqərar olması XIII əsrin ikinci yarısında beynəlxalq ticarətin kapitalistcəsinə ekspansiyasında həlledici amil» olmuşdur (201, s.230). Digəriləri isə Şərqlə ticarətdə Qərbi Avropanın Aralıq dənizindən Qara dəniz hövzəsinə yerdəyişmə etdiyini və bu səbəbdən də, monqolların italyan şəhərlərinin ticarətini dağıtdığını yazırlar (*məsələn, bax: 178, s.32*).

Bu fikirlərin yaranması özülsüz deyil; həqiqətən, XIII-XIV əsrlər Şimal – Cənub əlaqələrinin vüsət aldığı dövrdür. Bu, bir yandan, hələ X-XII əsrlərdə İngiltərənin və Almaniyanın Şimal

* Avropa tarixçiləri bu əməliyyatları Osmanlılara qarşı deyil, dəniz quldurlarına qarşı aparılmış cavab tədbirləri hesab edir (*bax: 170, s.98-100*).

** *Bax: 1291-ci ildə Vivaldi qardaşlarının Hindistana Afrikanı üzüb keçməklə çatmaq səyləri haqqında dissertasiyanın 4.2.2 bölməsinə, s.213.*

ticarətinə qatılması, Samanilərin Şimalla karvan əlaqələrinin fəallaşması səbəbindən Şimal – Cənub ticarətinin genişlənməsi, ikinci bir yandan, böyük bir ticarət məkanının vahid hakimiyyətdə birləşməsi ilə bağlı idi («İpək Yolu» sistemində olduğu kimi).

Şimal – Cənub iqtisadi əlaqələrinin vahid siyasi məkanda aparılması şansı bundan əvvəl də olmuşdu, amma Rusun xristianlığı qəbul etməsilə bu şans itirilmişdi (*bax*: monoqrafiyanın 3.2.3 bölməsinə, s.175-176). İndi, görünür, bu imkan gerçəkləşmişdi: rus torpaqlarında və Azərbaycanda ayrı-ayrı monqol ulusları hakimiyyətdə olsa da, aralarındakı çox güclü rəqabətə baxmayaraq, Cuçilər və Hülakilər eyni təsərrüfat sisteminin iki cinahını təşkil edirdilər. Hər halda Şimal – Cənub ticarət əlaqələri nöqtəyi-nəzərdən nə Qızıl Ordanın, nə Elxani imperiyasının hakimiyyətinin dağıdıcı səciyyəsi olmamışdı.

Mənbələrin özündə bu dövrün hərbi-siyasi həyatı fonunda ticarətin inkişafı ilə bağlı məlumatlar ilk baxışdan inanılmaz görünür. Məsələn, Plano Karpini 1245-1246-cı ildə Kiyevdə sərbəst (!) fəaliyyət göstərən italyan tacirlərinin adlarını çəkir (98, s.84):

«Genuyalı Migele və Bartolomeo, Venesiyalı Manuele, Akradan olan Jakob və Pizalı Nikkolo – bunlar ən əsaslarıdır; digəriləri: Marko, Henrix, Ciovanni Vaziy, Enrike Bonadies və Pedro onlardan sonra gəlir. Daha xeyli sayda [tacir] də var idi ki, adları bizə məlum deyil».

Nəzərə alsaq ki, söhbət 1245-ci ildən, yəni *Kiyevin monqollar tərəfindən işğalından cəmi 5 il sonrakı vəziyyətindən* gedir, o zaman monqol hakimiyyətinin ticarətə münasibəti xeyli aydınlaşır. Plano Karpininin məlumatlarından onu da aydın etmək olur ki, Kiyevdə italyanların iri ticarət koloniyaları və fabriyaları mövcud olmuşdur və monqollar onları dağıtmamışdır.

Səbəb nə ola bilərdi? Doğrudanmı, monqol işğalçıları yalnız ticarət əlaqələrinin kəsilməməsi naminə əcnəbi tacirlərin fəaliyyətini qorumuşdular? Şübhəsiz, bu, yeganə və başlıca səbəb deyil. Baxmayaraq ki, monqollar hələ Bağdadı ələ keçirməmişdilər, onların planında Yaxın Şərqdəki xaçlılarla, həmçinin,

Fransa ilə hərbi-siyasi ittifaq yaratmaq məsələsi artıq var idi (305). Abbasilərlə, 1258-ci ildən sonra isə Misir məmlük sultanlığı ilə mübarizədə onlara müttəfiq lazım idi. Şimalda onlara iqtisadi dayaq ola biləcək tacir, siyasi baxımdan da gərək idi. Üstəlik, italyanların həm də Qara dənizdə güclü mövqeyi var idi* və monqol hakimləri üçün bu amil əhəmiyyət kəsb etməyə bilməzdi.

Bağdadın 1258-ci ildə darmadağın edilməsi, Suriyada xaçlı qalalarının süqutu, Roma papalarının xristianlara Misir sultanlığı ilə ticarəti qadağan etməsi Qara dənizin ticarət əhəmiyyətinin yüksəlməsinə təsir edən əsas amillər idi. Nəticədə *Trapezund* – *Təbriz* ticarət xəttinin də əhəmiyyəti XIII əsrin sonu kəskin şəkildə artmışdı (*bax*: 100, s.74). Tacirlər üçün Hülakilərin əlində olan (paytaxt) Təbrizin vasitəsilə Trapezunda çıxmaq xeyli əlverişli və təhlükəsiz idi, nəinki Bizansın nominal nəzarətində olan Krımın vasitəsilə.**

Göründüyü kimi, *Təbriz* – *Trapezund* ticarət arteriyasının fəaliyyəti monqollar üçün bir yandan, Qara dəniz ticarətində güclü mövqe saxlamaq imkanı verirdi, digər yandan, əlavə «dividendlər» gətirirdi: Təbriz həm də İran körfəzi ticarətinə bağlanırdı. Xilafət dövründən bu yana, belə geniş coğrafi məkanı və demək ki, həm də *ticarət məkanını ehtiva edən imperiya olmamışdı!*

Təbriz – *Trapezund* xətti aparıcı olsa da, Şimal ticarətində, ələlxüsus Cənubi Qara dəniz sahilləri ilə və Rusla ticarətdə bu marşrut kifayət deyildi. Mənbələr Cənubi Qara dəniz sahili ərazilərlə ticarətdə Kaffanın, Rus ilə ticarətdə isə - Sudakın əvəzəlməz olduğunu qeyd edirlər (*bax*: 99, s.89; 163, s.7-8). Həqiqətən, XIV əsrə doğru Krımın Aşağı Volqaboyu torpaqlarla

* 1082, 1126, 1148-ci illərdə Bizans hökuməti tərəfindən venesiyalı tacirlərə imperiya ərazisində sərbəst ticarət hüququ verən xrisovullar imzalanmışdı. 1261-ci ildə isə Genuya ilə Bizans arasında bağlanan Nimfeya müqaviləsi genuyalı tacirlərə geniş ticarət imtiyazları vermişdi (153, s.223).

** Hərçənd ki, S.P.Karpov *Təbriz* – *Trapezund* marşrutunun yalnız müəyyən illərdə intensiv fəaliyyət göstərdiyini yazır (100, s.74)

ticarəti genişlənir. Kaffada genuyahılar, Sudakda isə venesiyalılar güclü mövqeyə malik idilər (65, s.4). 1330-cu illərdən başlayaraq Venesiya senatının iclas sənədlərində Tananın da adı tez-tez çəkilməyə başlayır (*bax*: 65, s.5). Tana bütün Donboyu marşrutu nəzarətdə saxlayırdı. Ümumiyyətlə, XIII əsrin sonu - XIV əsrin əvvəllərindən etibarən italyanların Qara dəniz ticarətinə marağı görünməmiş vüsət almışdı ki, burada başlıca amillərdən biri, yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi, xaçlıların Yaxın Şərqdəki uğursuzluqları və 1291-ci ildə onların sonuncu dayaq məntəqələrini – Akranı itirmələri olmuşdu.

Təxminən bu illərdə italyanların Xəzər dənizi sahillərində də aktivləşməsi baş verir. Burada da bir neçə amil rol oynamışdır. Birincisi, XIII-XIV əsrlərin beynəlxalq ticarət əlaqələrini yenidən canlandıran ümumi amildir, yəni Avrasiyanın böyük bir məkanının, konkret bu halda – Volqa-Xəzər magitralının monqolların əlinə keçməsidir. İkincisi, Hülakilərin Xəzərboyu ticarəti fəallaşdırmaq üçün həyata keçirdiyi tədbirlərə bağlıdır. Bunların sırasında Mahmudabad şəhərinin əsasının qoyulması, Dərbənd ətrafında karvan yollarının təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, Qazan xanın beynəlxalq ticarəti və şəhər həyatını tənzimləyən islahatlar keçirməsini qeyd edə bilərik (*bu barədə bax*: 144, s.193; 6, s.203-204; 24, s.47-55).

Üçüncü amil Xəzər dənizi ticarətinin ən əhəmiyyətli bölgəsi olan Azərbaycanın daxili iqtisadi inkişafına bağlıdır. Monqol yürüşlərinin bütün dağıdıcı təsirinə baxmayaraq, XIII əsrin sonu – XIV əsrdə istər Dərbənd və Bakı kimi limanlar, istərsə də Şamaxı, Gəncə, Təbriz kimi istehsal mərkəzlərinin tərəqqisini müşahidə etmək olar. Doğrudur, bu inkişafda Hülaki xanları – Qazan xanın (1295-1304-cü illər) və Məhəmməd Ulcaytunun (1304-1316-cı illər) islahatlarının və xüsusi tədbirlərinin də rolu olmuşdu (*bax*: 50, s.117). Amma adları çəkilən şəhərlər monqolların dağıdıcı yürüşlərindən və sonra da monqol hakimlərinin bərpa tədbirlərindən çox əvvəl də regional (və bəzi mərhələlərdə beynəlxalq) ticarətin mərkəzləri olmuşlar və indi sadəcə yeni şəraitə uyğunlaşmışlar.

Bakının liman kimi əhəmiyyəti o qədər artmışdı ki, italyan mənbələrində Xəzər dənizi «Bakı dənizi» (*Mare di Bachu, Mare di Bachau, Mare di Baccuc*) kimi göstərilir (104, s.177). Üstəlik, Venesiya səyyahı Marko Polo təxminən 1293-cü ildə Azərbaycanda olarkən, Xəzər dənizində genuyalıların və venesiyalıların donanmasının olduğuna şahidlik edir (136, s.58).

Bəzi tarixçilər (*bax*: 305) Marko Polonun bu məlumatlarına şübhə ilə yanaşırlar və arqument kimi dövrün rəsmi sənədlərində bu faktın əks olunmadığını, genuyalıların Qara dənizdə inhisarçılığını, venesiyalıların bütün Donu nəzarətdə saxladığını və elə bu səbəbdən də, Xəzər dənizində birgə fəaliyyətinin mümkünsüzlüyünü, Volqa – Xəzər yolunun daha çox regional xarakter daşdığını iddia edirlər. Amma biz düşünürük ki, Volqa – Xəzər yolunun bəzi illərdə zəifləməsi Qızıl Orda ilə Hülaki dövləti arasında baş verən müharibələrlə bağlı olmuşdur. Digər tərəfdən, genuyalıların Xəzər dənizində donanma saxlaması faktının italyan arxivlərində əks olunmaması da izah olunandır: italyanlar öz ticarət fəaliyyətlərini mümkün qədər gizli saxlayırdılar və yazılı sənədləri məhv etməyə çalışırdılar.

Nəhayət, Volqa – Xəzər yolunun regional xarakter daşması məsələsi. Nə qədər ki, xəz ticarəti Avropa üçün aktual idi – bu isə bütün orta əsrlər boyu belə olmuşdur! – Volqaboyu ticarəti də beynəlxalq əhəmiyyətini saxlamışdı. 1236-cı ildə Biarmiyanın paytaxtı Çerdin monqollar tərəfindən ələ keçirilib dağıdıldıqdan sonra, müsəlman tacirlərinin uzaq Şimal tayfaları ilə xəz alveri birbaşa xarakter alır və 1380-ci il Kulikovo döyüşünədək* və 1395-ci ildə Həştərxanın Teymur tərəfindən dağıdılmasınadək, beynəlxalq əhəmiyyətli sabit xəz ticarəti davam edir.

Avropalıların cidd-cəhdlə Hindistana dəniz yolu axtarışları isə növbəti yüzilliklərdə Xəzər dənizinin strateji əhəmiyyətli su hövzəsi olacağını artıq qəti edirdi.

* Dmitriy Donskoyun 8 sentyabr 1380-ci ildə Kulikovo çölündə qələbəsi Rusun monqol işğalından azad edilməsinin başlanğıcını qoydu, amma eyni zamanda rusların əcnəbilərə, o cümlədən, müsəlman tacirlərinə düşmənçiliyini doğurdu (*müqayisə et*: Çində Xuan Çao üsyanı ilə) və müvafiq olaraq ticarət əlaqələrini müvəqqəti dayandırdı.

4.2.5. *Hanza*

Qərbi Avropa ölkələrində təşəkkül tapan ticarət birlikləri haqqında əvvəldə yazmışdıq; onların sırasında hanzalar xüsusi yer tuturdu. Amma bu birliklər möhtəşəmliyinə və ticarətinin miqyasına görə digərilərindən seçildiyindən, həm də daha çox bir ticarət bölgəsinə nəzarət etdiyindən və milli xarakter daşdığından, ona ayrıca bölmə həsr etməyimiz vacibdir.

Hanzalar içərisində ən çox seçiləni və uzun müddət fəaliyyət göstərəni London və Alman hanzaları olmuşdur. Amma biz Alman hanzası haqqında danışacağıq, çünki məhz bu təşkilat bütün rəqiblərini sıradan çıxararaq Avropanın hərfən yarısında böyük bir inhisar ticarəti qurmağı başarmışdı. Bəlkə də bu səbəbdəndir ki, tarixi ədəbiyyatda «hanza» deyərkən, məhz qeyd etdiyimiz Alman hanzası nəzərdə tutulur.

Alman hanzasının özülündə duran Köln gildiyasının yaranma tarixi 1157-ci ilə aid edilir. Həmin il ingilis kralı II Henrix Plantagenet (1154-1189-cu illər) Kölndən olan tacirlərə öz ölkəsində sərbəst ticarət hüququ verməklə böyük bir ticarət hadisəsinin başlanğıcını qoyur (73, s.120). Bütün XII əsr boyu Köln ittifaqı Reynboyu ticarətə nəzarət edir, növbəti əsrdə isə bu ticarət şərqə (Baltik dənizi sahillərinə) istiqamət götürdüyündən, onun rəqibi – Lübek ortaya çıxır. Lübek hanzasının 1268-ci ildə meydana gəldiyi güman olunur (73, s.121). Elə həmin vaxtlarda digər bir hanza – yuxarıda adını çəkdiyimiz London hanzası (Brügge başda olmaqla) yaranır. Bu sonuncunun əsas fəaliyyət dairəsi yalnız xam yun idxalı və mahud satışı olduğundan, Köln və Lübek hanzaları üçün böyük təhlükə yaratmırdı.

A.K.Givileqovun qeyd etdiyi kimi, «alman tacirləri kifayət qədər sağlam düşüncəli olduqlarından» (73, s.121), hər iki hanza – Köln və Lübek hanzaları rəqabətlə bir-birilərini zəiflətmək yerinə, birləşmək qərarına gəlir. Birləşmə XIII əsrin sonu Londonda baş verir (73, s.121). Bundan sonra Alman hanzasının möhtəşəm fəaliyyəti başlayır.

Hanzanın tərkibinə 70-dək şəhər daxil idi, XV əsrdə onların sayı 160-a çatır (95, I, s.391). Bu ittifaqa onun üzvlərinin razılığı ilə istənilən şəhər daxil ola bilərdi. Hanzanın üzvləri sərbəst hərəkət hüququna malik idi və istədikləri vaxt maneəsiz onun sınırlarını tərk edə bilərdi. Vacib məsələlər Hanzanın nizamlı qurultaylarında həll olunurdu; qurultayın qərarları bütün üzv-şəhərlər üçün icbari idi (235, s.106).

İttifaq daha effektiv fəaliyyət üçün dörd yerə ayrılmışdı:

1. Vənd şəhərləri (*Lübek* başda olmaqla);
2. Niderland – Vestfaliya şəhərləri (*Köln* başda olmaqla);
3. Prussiya – Liflyandiya şəhərləri (*Dansiq* başda olmaqla);
4. Saksoniya – Brandenburq şəhərləri (*Braunşveyq* başda olmaqla).

Hanzanın Stokholmda, Bergendə, Londonda, Brüggedə, Novqorodda və hətta Bordo, Lissabon, Sevilya kimi şəhərlərdə ticarət idarələri, anbarları, yaşayış evləri və məhəllələri var idi. Müstəqil xarici siyasət yeridən Hanza təkcə ticarət deyil, hərbi donanmaya da malik olub, gəmilərinin ümumi sayı 1000-ə çatırdı (95, I, s.392).

Qeyd edək ki, Hanzanın belə sürətlə genişlənilib mövqe qazanmasında iqtisadi, ticari amillərlə yanaşı, siyasi şəraitin də rolu olmuşdu. «Müqəddəs Roma imperiyası»nın amorf bir təşkilat olması, hökm sürən siyasi pərakəndəlik, knyazların özbaşına vergi və gömrük siyasəti alman şəhərlərini birləşməyə, öz ticarət hüquqlarını və imtiyazlarını qorumağa məcbur edirdi. Beynəlxalq şərait də Hanza üçün əlverişli idi. Şimal ticarətində rəqib çıxma biləcək Skandinaviya dövlətləri arasında fasiləsiz mübarizə gedirdi, İngiltərə və Fransa isə bir-birilə sonda Yüzlillik müharibəyə gətirib çıxaran qarşıdurmaya girmişdi; Moskva isə hələ Hanza üçün təhlükə törətmirdi, çünki başı monqol ağalığına qarşı mübarizəyə qarışmışdı.

Məhz belə bir şəraitdə geniş imtiyazlı və böyük güzəştlər qazanmış, heç bir güclü dövlət hakimiyyəti tərəfindən sıxışdırılmayan, xarici rəqəbətlə məhdudlaşdırılmayan Hanza Şimal ticarətini inhisara almış olur.

Hanzanın əsas ticarət magistralları aşağıdakı kimi idi: Almaniyanın daxili rayonlarından (şimaldan cənuba) Vezer, Elba, Oder, Visla çayları boyu yollar Şimal və Baltik dənizlərinə çıxırdı. Elbadakı Hamburq, Oderdəki Ştettin, Visladakı Dansiq Almaniyaadan aparılan malların əsas anbar-məntəqələri idi (113, s.158). Hanza şəhərləri içərisində ən əlverişli mövqedə olanı Lübek idi: bu şəhər Baltik dənizinin qitəyə birbaşa daxil olan cənub-qərb hissəsində yerləşirdi. Amma dəniz sahilindən uzaq, Reyn üzərindəki Köln, Elba üzərindəki Maqdeburq, Oderdəki Frankfurt və Brislavl da böyük ticarət əhəmiyyətli şəhərlər idi, çünki bu çaylar Şimal və Baltik dənizlərinə çıxırdı, ya da karvan yolları ilə qovuşurdu.

Şimal dənizinə çıxan ticarət yollarında Hanzanın Hamburq, Ştade, Emden, Qroningen, Amsterdam və Utrext şəhərləri aparıcı rol oynayırdı: İngiltərə sahillərinə çıxmaq üçün Hanzanın Antverpendə, Gendə, Brüggedə, həmçinin İngiltərənin özündə – Kenterberidə və Londonda idarə və fabriyaları fəaliyyət göstərirdi.

Baltik dənizinə çıxan yollarda isə Lübek başda olmaqla Vismar, Rostok, Ştralzund, Ştettin, Kolberq kimi sahil şəhərlərinin rolu böyük idi.

Hanzanın rus şəhərləri ilə əlaqələrində əsas vasitəçiləri Brügge, Starqard, Brandenburq, Berlin, Frankfurt, Breslavl və Qdansk idi. İttifaqın Novqorodda böyük bir fabriyası fəaliyyət göstərirdi.

Şimal ticarətinin inhisarçısı olan Hanza Levant ticarətində də iştirak edirdi. Şimaldan gələn mallar Almaniyanın daxili rayonlarına gətirilirdi, buradan cənuba – İtaliyaya və Cənubi Fransaya aparılırdı. Hanzanın cənub ticarətində Köln birinci dərəcəli rol oynayırdı və onu «Almaniyanın qapıları» adlandırırdılar (*bax*: 73, s.207). Müasirlərinin dediyinə görə, heç bir alman şəhərində Kölnə olduğu qədər italyan tacirinə rast gəlinmirdi (214, s.94). Köln tacirləri özləri isə daha çox Venesiyaya səfərlər edirdilər.

Köln, Strasburq, Konstans və Auqsburqdan Şampan yarmarkalarına və İtaliya şəhərlərinə xəz, balıq, duz, şərab, kəhraba aparılırdı. Almaniyanın özündən daha çox taxıl ixrac olunurdu, taxılın əsas idxalatçıları isə Hollandiya, İngiltərə, Şotlandiya, Fransa, qismən Skandinaviya ölkələri idi. Hanzanın alver etdiyi məhsullar içərisində sənaye malları çox az idi, daha doğrusu, Levant ölkələrindən reeksport edilən Şərq mallarını çıxsaq, yeganə sənaye məhsulu – mahud idi. Mahud əsasən Arrasdan, Brüggedən, Gentdən, İprdən, İngiltərədən, Fransadan alınır. Təkcə 1273-cü ildə İngiltərədən Hanza tacirləri 35 min tay yun aparmışdı (113, s.174).

Hesablamalara görə, Orta Reynboyu şəhərlərin ticarət dövriyyəsi XIII əsrin 70-ci illərində illik 935-1870 kq gümüş olmuşdur, XIV əsrin ortalarında bu rəqəm 44.000 kq-a çatmışdır, yəni təx. 40 dəfə artmışdır (241, s.314-315, 345, 349). Hanzanın ticarətinin miqyasını digər rəqəmlər də göstərir. Təkcə 1368-ci ildə Lübekə 423 gəmi yan almış, 871 gəmi onun sahillərindən göndərilmişdir; hər gəminin yük tutumu isə 250 ton olmuşdur (269, s.81).

Maraqlıdır ki, geniş coğrafiyalı ticarətə nəzarət edən və böyük kapitalla malik olan Hanza sənaye və bank işi ilə demək olar ki, məşğul olmuşdu. Tarixçilər bunu, bir tərəfdən, Avropanın o zamankı maliyyə dairələrində italyanların inhisarçılığı ilə, gıdər tərəfdən, Hanzanın «iqtisadi görüşlərinin məhdudluğu» ilə əlaqələndirir (73, s.128). Amma düşünürük ki, səbəblər daha dərin amillərə bağlı idi. Bütün işgüzarlığına, nəhəng fəaliyyət dairəsinə baxmayaraq, Hanza bir feodal təşkilatı idi və Avropanın sürətlə mütərəqqi sistemə qatılan ölkələrindən fərqli olaraq, feodal özbaşınalığının heç azalmadığı bir ölkənin - Almaniyanın şəhərlərini birləşdirirdi. Ölkənin ayrı-ayrı rayonları arasında təsərrüfat əlaqəsinin olmadığı, pul, ölçü-çəki sisteminin müxtəlifliyi şəraitində* istehsalın və ticarətin təşkilinin istənilən

* XIV əsrdə Almaniyada 500-dək müxtəlif zərb var idi, gömrükxanaların sayı isə təkcə Reynboyu torpaqlarda 60-a çatırdı (bax: 95, I, s.390).

yeni, mütərəqqi formaları maneə ilə qarşılaşdı. Hanza kapitalist sənaye və bank işi formalarını inkişaf etdirmək üçün gərəkli potensialdan məhrum idi.

Danışdığımız XIII-XIV əsrlərdə isə Hanza hələ ki, yüksəliş dövrünü yaşayırdı.

4.3. Avropa – Asiya ticarət balansı XIII-XIV əsrlərdə

İndiyədək nəzərdən keçirdiyimiz beynəlxalq ticarət balansının V-XII əsrlər boyu Asiya üçün fəal olduğunu, amma bu fəallıq dərəcəsinin (iqtisadçıların təbiri ilə desək, Avropanın ticarət balansının mənfi saldusunun həcmninə) heç də həmişə eyni deyil, azalan xətt üzrə getdiyini təsdiqlədik. XIII-XIV əsrlərin balansına ümumi nəzər salanda, Avropa – Asiya ticarətində Asiyanın aktivlik dərəcəsinin yenidən yüksəldiyi təsəvvürü yaranır: çünki Avropa yenə Şərqi «sehrinə düşmüşdü», bundan əvvəl Aaralıq dənizi bölgəsi ilə məhdudlaşan Avropa – Asiya ticarət əməliyyatları indi Pireneylərdən Çinədək yayılmışdı. Asiya ölkələrinin ədviyyatı, zövqlü və bahalı istehsal malları Avropada nəhayət ki, özünə istehlakçı bazarı tapmışdı. İndi avropalı zadəgan Roma nobilləri kimi gözəl geyinmək istəyirdi, öz xidmətçilərindən təkcə daşdığı silahla deyil, bütün həyat tərzi və məişətilə seçilmək arzusunda idi. Bu zadəgan Avropa istehsalı olan mahudu geyinmək fikrində deyildi, Şərqi nəfis parçalarını gördükdən sonra o, çox kaprizli olmuşdu.

Yəhudi, alman, italyan, fransız tacirləri canlarını və mallarını riskə atıb Şərqi üz tuturdular; Şərqi isə böyük məmnuniyyətlə istehsalını bu alıcıya təqdim edirdi. Demək, İndi Avropanın qızılı və gümüşü, Roma dövründə olduğu kimi, təkrar böyük miqyasda Asiyaya axacaqdı...

Amma istifadəmizdə olan məlumatlar bu prosesin heç də gözlənilən şəkildə getmədiyini göstərir:

Avropa – Asiya ticarəti (XIII-XIV əsrlər)

Avropanın ixracatı		Asiyanın ixracatı	
xammalı	istehsalı	xammalı	istehsalı
mis	mahud	yun	ipək parça
qətran	parfümeriya	xam ipək	yun parça
taxıl	güzgü və şüşə məmulatı	ədviyyat*	kətan parça
bal	silah		zinət əşyaları
mum	kətan parça		parfümeriya
	ipək parça		
	meşə sənayesi məmulatı		

(bax: 113, s.237; 193, s.77, 94-95)

Cədvəldən görünür ki, Avropa Asiyadan indi elə xammal növləri idxal edir ki, bunların üzərində öz sənaye istehsalını qurur və ən azı, Asiya qədər ixracat məhsullarına sahibdir. Şübhəsiz, onların keyfiyyəti *hələ* (daha doğrusu XVIII əsrdə sənaye çevrilişi baş verənədək) Şərqi istehsalına çatmır, amma Avropa üçün bu, problem deyil: onsuz da onun məhsullarının əsas idxalatçıları elə avropalıların özləridir. Şərqli istehsalçı isə nə qədər keyfiyyətli (*oxu*: çox bahalı!) məhsul bazara çıxarsa da, Avropada xeyli keyfiyyətsiz, amma ucuz yerli malı artıq sıxışdırmaq iqtidarında deyil.** Kapitalist münasibətlərinin ilk rüşeymlərinin qoyulduğu, manufakturaların ortaya çıxdığı, sexlərin tədricən sıxışdırıldığı İtaliyada və onun ardınca İngiltərədə və Fransada sahibkarlara Şərqi ucuz xammalı daha gərəklidir, nəinki bahalı və rəqabət yarada biləcək hazır məhsulu.

Belə olan halda Avropanın qızılı ilk baxışdan gözlənilirdiyi kimi, böyük kütlələrlə Asiyaya axmır. Doğrudur, heç Asiyanın da qızılı və ya gümüşü X-XI əsrlərdə olduğu kimi, Avropada yatıb qalmır. Xammal dövriyyəsi və mal mübadiləsi imkan verir ki,

* Bəzi illərdə ədviyyat Asiyanın ümumi ixracatının 65-70 %-ni təşkil edirdi (bax: 129, s.184).

** Söhbət məhdud sayda zadəganlardan deyil, geniş alıcı kütləsindən gedir.

Asiya Avropadan aldığı mallar üçün ödədiyi pulu özünün xammal və məhsul ixracatı ilə qapatsın.

XIII-XIV əsrlərin mənbələrindən görünür ki, Roma papalarının bütün qadağalarına baxmayaraq,* avropalılar Şərqi mahud, silah və hətta taxıl ixrac edirdi; dəqiq olmasa da, müqayisə yolu ilə apardığımız hesablamalar əsasında, Roma dövründən fərqli olaraq, Avropanın Asiya ilə ticarət balansının mənfəi saldosunun təxminən 60-65 %-ə endiyini deyə bilərik (*bax: cədvəl 4.5*).

Cədvəl 4.5

XIII əsrin sonu – XIV əsrdə Avropanın ticarət balansı

Avropanın Levant ölkələrindən idxal etdiyi məhsulun həcmi (<i>Venesiya dukatı ilə</i>)	Avropanın Asiyaya (əsasən Levanta) ixrac etdiyi məhsulun həcmi (<i>Venesiya dukatı ilə</i>)
500.000-600.000	300.000

(*bax: 129, s.182-183, 186; 193, s.70; 189, s.328*)

Bu səbəbdən də, Avropa – Asiya ticarət balansı XIII-XIV əsrlərdə xeyli sabitdir və yenə Asiyanın xeyrinə aktivdir. Avropanın saldo defisiti isə xeyli kiçilmişdir (35-40 %). Bu sabitlik özü-özlüyündə Avropa üçün mütərəqqi sayılmalıdır.

* Doğrudur, bəzi illərdə papanın qoyduğu embarqolara çox ciddi əməl olunurdu və o halda Avropanın ticarət balansının defisiti kəskin artırdı.

BEYNƏLXALQ TİCARƏT ƏLAQƏLƏRİ SİSTEMİNİN YARANMASI

5.1. Avropa-Asiya ticarət əlaqələri XV əsrin birinci yarısında

5.1.1. XIV əsrin sonu – XV əsrin əvvəllərində

Avrasiya cəmiyyətlərinin ümumi durumu

XIV əsrin ikinci yarısından başlayaraq Avrasiya məkanında çox sabit, inkişaf üçün ciddi təkanverici xassəsi olan hadisələr bir-birini əvəz edir: bunlar ilk növbədə demoqrafik, ekoloji, texnoloji-təsərrüfat, ictimai və beynəlxalq siyasi dəyişikliklər idi. Bu dəyişiklikləri və onların başlıca yekunlarını izləməyə çalışaq.

Demografik proseslər. Hər bir cəmiyyətin aparıcı məhsuldar qüvvəsi - insandır, ona görə də hər yüzillik üçün demoqrafik göstəricilər vacib meyardır. Amma niyə biz məhz XIV-XV əsrlərin hüdudu üçün demoqrafik göstəriciləri izləyirik? Məsələnin mahiyyəti bundadır ki, indiyədək nəzərdən keçirdiyimiz yüzilliklərdə – V-XIV əsrlərdə Avrasiya cəmiyyətlərinin inkişafı üçün ümumi, dəyişməz qanunauyğunluq var idi: bu cəmiyyətlər feodalizmi yaşayırdılar və onun beynəlxalq ticarət əlaqələrinə təsiri bütün bu on yüzillik ərzində əsasən dəyişməz qalmışdı. Biz də monoqrafiyanın ilk iki bölməsində bu göstəriciləri – antiklikdən fərqli, orta əsrlərə xas məqamları təhlil etdik.

Amma indi Avrasiya daha bir kardinal dəyişikliyin ortasında durmuşdu: feodalizm rus (sovet) tarixçilərinin dediyi «yüksəliş,

pik həddində idi», Qərb tarixçilərinə görə isə, «ölümqabağı aqoniya» yaşayırdı. Birincilər feodalizmin bundan sonra daha iki əsr də davam edəcəyini, ikincilər isə bitdiyini təkid edir.

Monoqrafiyanın girişində biz bu məsələyə öz baxışımızı xeyli aydınlatdığımız üçün, yalnız bir faktı təkrarlayırıq ki, XIV-XV əsrlər - *böyük bir tarixin ərafəsi idi*: tarixçilər bunu nə cür adlandırırlarsa, adlandırınsınlar. Odur ki, bu keçid dövrünün hər məqamı, o cümlədən demoqrafik və ekoloji xüsusiyyətləri bizim təhlillərimiz üçün zəruridir.

XIV-XV əsrlərin hüdudunda Avrasiyanın demoqrafik durumunun aşağıdakı səciyyəvi əlamətləri nəzərə çarpır:

1) demoqrafik proseslər nisbətən düz xətlə olmuşdür, çünki müharibə amilinin hələ də aparıcı olmasına baxmayaraq, yoluxucu xəstəliklər və aclıq kimi ölüm amilləri artıq nəhəng, ümumqitə miqyası daşımırdı;

2) paradoksal görünə bilər, amma bütün orta əsrlər boyu Avrasiyada ən aşağı əhali artımı da məhz XIV-XV əsrlərə təsadüf edir (200, s.81; 210, s.64, cədvəl III.i). Əsas səbəb isə ondadır ki, demoqrafik azalmaya səbəb olan xaç yürüşləri, monqol istilaları, «qara ölüm» və kütləvi aclıq illərindən sonrakı yüzillikdə əhali artımı sıçrayışlı olmamışdır;

3) Avrasiyada urbanizasiya sürətləndiyindən, kənd əhalisinin sayı kəskin azalmağa başlamışdı. Nəticədə kəndlərdə işçi qüvvəsinə böyük ehtiyac yaranmışdı, şəhərlər isə əhali sıxlığından əziyyət çəkirdilər.

Bu sonuncu ilə bağlı Qərb tarixçiləri XIV-XV əsrlərin hüdudunda Avropada «aqrar böhran»ın baş verdiyini (V.Abel), ümumi «təsərrüfat depressiyası»nın getdiyini (M.Postan) hesab edirlər (*bax*: 95, I, 270). Birinci fikir gerçəkliyə uyğundur; amma ümumi «təsərrüfat depressiyası» fikri ilə heç cür razılaşmaq olmur, çünki urbanizasiya aqrar böhranla nəticələnsə də, ən azından şəhər təsərrüfatının yüksəlişi, ticarət, sənətkarlıq və işə xidməti sahəsində rəqabətin artması ilə müşayiət olunmuşdur. Yəni «depressiya»ya uğrayan feodalizm sisteminin özü idi, ümumilikdə Avrasiya təsərrüfatı yox.

XIV-XV əsrlərin ekoloji yaşam mühiti. Orta əsrlərdə demoqrafik duruma və demək ki, məhsuldar qüvvələrə təsir edən təbii-coğrafi mühit XIV-XV əsrlərdə də vacib amil olaraq qalırdı. Əgər orta əsrlərin başlanğıcında ekoloji durum xeyli yumşalmış, flora və fauna öz müxtəlifliyi və zənginliyi ilə *əsasən* saxlanmışdısa, bunu XIV-XV əsrlər üçün demək çətindir. Əvvəla, orta əsrlərin ilk mərhələsində ekstensiv təsərrüfat sayəsində insan fəaliyyətinin Avrasiyanın təbii-coğrafi balansına neqativ təsiri azalmışdı. İkincisi, sonrakı bir neçə yüzillikdə - XIII əsrə qədər materikdə iqlim şəraiti əsasən dəyişməz qalmışdı (146; 95, I, s.513). Amma XIV əsrdə iqlimin yenidən soyuması müşahidə edilir, üstəlik, zaman keçdikcə, insan ona lazım olan təbii ehtiyatları mənimsəmək üçün yeni (intensiv istismar) yollar tapır, hətta süni landşaft yaradırdı. Təbii ehtiyatların vəhşicəsinə istismarı, dağ-mədən sənayesinin təkmilləşmiş formalarının ortaya çıxması (elə götürək, «gümüş böhranı»ndan sonra Avrasiyanın ucsuz-bucaqsız çöllərində qızıl və gümüş hasilatının intensivləşməsi) torpağın eroziyasına səbəb olur və onun məhsuldarlığını azaldır, təbii ehtiyatları tükətdirdi.

Odur ki, XIV-XV əsrlərin hüdudunda Avrasiyanın ekoloji durumu ağırlaşmışdı: meşələr ixtisar olmuş, münbit torpaqlar kəskin şəkildə azalmış, bir çox çaylar qurumuş, flora və fauna kasadlaşmışdı. Orta əsr ticarətinin və istehsalının bağlı olduğu mədənlər artıq bir neçə yüzillik ərzində istismar edildiyindən, hasilat çox aşağı düşmüşdü. Ən acınacaqlısı isə o idi ki, cəmiyyət vəziyyətdən çıxış yolunu əkinçilik, maldarlıq və dağ-mədən sənayesini intensivləşdirməkdə görürdü, bu da öz növbəsində «qapalı dairə» effekti yaradırdı.

XIV-XV əsrlərin hüdudunda istehsal texnologiyasının ümumi səciyyəsi. Məlumdur ki, orta əsrlərdə istehsal texnologiyasının təkmilləşməsi prosesi xeyli zəif getmişdir. Nəzərdən keçirdiyimiz əvvəlki iki göstərici ilə müqayisədə XIV-XV əsrlərin texnoloji göstəriciləri elə də kardinal deyil. Doğrudur, xaç yürüşləri və monqol hakimiyyəti dövründə Şərqlə yaxından tanışlıqları

sayəsində, Qərbi Avropa ölkələrində texnoloji-təsərrüfat yenilikləri oldu, amma Asiya bunları xeyli əvvəl yaşamışdı və indi xeyli ətalətli durumda idi. Ona görə də müxəlif mexanizmlərin istehsala tətbiqi, əmək alətlərinin təkmilləşməsi, bir çox sahədə ixtiralar ümumi Avrasiya məkanı üçün böyük bir tərəqqi sayıla bilməz: bunları Avrasiyanın bir hissəsi daha tez – VII-XII əsrlərdə yaşamışdı və indi böhranda idi, digəri isə hələ indi yaşayırdı.

İctimai inkişafın başlıca xüsusiyyətləri. Texnoloji-təsərrüfat sahəsində təkamül nə qədər zəif getsə də, cəmiyyətin ictimai əsaslarına ən cüzi dəyişiklik də təsir edirdi. Məsələn, mexanizmlərin tətbiq olunduğu sənətkarlıq sahələrində əməyin təşkilinin yeni formaları yaranmağa başlamışdı: Misirdə, Suriyada, daha sonra İtaliyada, İngiltərədə erkən manufakuralar (toxuculuq sahəsində), payçılıq əsasında təşkil olunan qardaşlıqlar (kitab çapı), artellər (tikinti) buna nümunə ola bilər. İndi bu müəssisələrdə muzzdlu əməkdən geniş istifadə olunurdu.

Baş verən dəyişikliklərdən biri də əhalinin peşəkar differensiasiyası idi, hansı ki, orta əsrlərin əvvəlki mərhələləri üçün elə də səciyyəvi olmamışdır.

Ən böyük ictimai dəyişiklik isə Avrasiya miqyasında texnologiyanın və istehsalın universallaşmağa başlaması idi.

XIV-XV əsrlərin hüduunda beynəlxalq durum. Danışdığımız dövrdə beynəlxalq durum da artıq orta əsr səciyyəsinə itirməyə başlamışdı. Bu, ilk növbədə Qərbi Avropada mərkəzləşmiş dövlətlərin yaranması (hansılar ki, növbəti yüzilliklərdə milli dövlətlərə çevriləcək) Avropa – Asiya əlaqələrinin artıq pərakəndə deyil, nizamlı şəkil alması ilə bağlı idi. XIII əsrin sonu - XIV əsrdə beynəlxalq münasibətlərə ciddi təsir edən bir neçə amili və səciyyəvi cəhətləri saymaq olar:

1) Avropanın iqtisadi yüksəlişinin başlanması ilə əlaqədar beynəlxalq ticarət münasibətlərinin ortaya çıxması;

2) Monqol yürüşlərindən və istilalarından sonra Avrasiyanın ucqarları arasında ticarət, mədəni, siyasi əlaqələrin bərpası və genişlənməsi;

3) Osmanlı fəthlərinin başlanması ilə Avropada hərbi-siyasi koalisiyalar yaratmaq cəhdlərinin artması, xaç yürüşlərinin bərpası;

4) Universalçı xarici siyasət cəhdlərinin saxlanması (papalar, alman imperatorları, Bizans vasilevsləri, monqol xanları, məmlük, bir qədər sonra Osmanlı sultanları timsalında);

5) Beynəlxalq hüququn bəzi elementlərinin (müharibə hüququ, dəniz hüququ) yaranması;

6) Konsulluq xidmətinin inkişafı və onunla sıx bağlı olan «protokapitulyasiyalar»ın verilməsi;

7) Nəhayət, Atlantika uğrunda mübarizənin başlaması – ilk müstəmləkələrin yaranması (İstanbulun osmanlılar tərəfindən fəthinədək).

Diqqət yetirsək, bu hadisələrin əksəriyyətinin beynəlxalq ticarətlə bağlı olduğunu görürük. Beynəlxalq vəziyyəti xarakterizə etməzdən əvvəl demoqrafik, ekoloji, texnoloji və ictimai durumu izləməyimiz təsadüfi deyil. Avrasiyanın XIV-XV əsrlərin hüddudunda yaşadığı demoqrafik sabitlik (onun da ardınca əhali artımı), ekoloji balansın pozulması və təbiətin istismarı (onun da ardınca yeni təbii ehtiyat axtarışı və mübarizəsi), texnoloji yenilikləri mənimsəmələr (onun da ardınca Avropanın texnoloji baxımdan Asiyayı üstələməsi), ictimai və professional təbəqələşmə (onun da ardınca kapitalist münasibətlərinin rüşeymlərinin qoyulması) hökmən nəhəng bir «püskürmə» ilə nəticələnməli idi. Bəşəriyyətin əbədi mübarizə obyektı – təbii ehtiyatların ələ keçirilib bölüşdürülməsi qanunauyğun olaraq beynəlxalq ticarətdə hegemonluq uğrunda mübarizəni doğururdu. XIV-XV əsrlərin beynəlxalq siyasi münasibətlərini müəyyən edən aparıcı amil də elə bu idi!

5.1.2. XV əsrin yarısında dünyanın başlıca ticarət mərkəzləri

Aralıq dənizi ticarəti. XV əsrin əvvəllərində Atlantika uğrunda mübarizə artıq başlamış olsa da, italyanların ticarət inhisarının davam etdiyi Aralıq dənizi beynəlxalq ticarətin başlıca mərkəzi olaraq qalırdı.

Bəzi tarixçilər bu dövrdə Aralıq dənizi ticarətində hegemonun Venesiya olduğu fikri ilə razılaşırlar. Məsələn, Avstraliya tarixçisi Con H.Prayor italyanların XII-XIII əsrlərdən etibarən bu su hövzəsindəki ticarət fəaliyyəti haqqında mənbələrin məlumatlarına ehtiyatla yanaşmağı tövsiyə edir (32, s.139-163). Onun hesabınca, Aralıq dənizi ticarətində Məğrib əmirliklərinin, Misir məmlük sultanlığının və hətta Bizansın üstün mövqeyi XV əsrdə hələ də saxlanmışdı. Amma Con H.Prayor bu fikrini isbatlamaq üçün dolayı faktlar gətirir: Avropa korsarlarının Aralıq dənizində tez-tez müsəlman gəmilərini ələ keçirmələri, Məğrib sultanlarının Qərbi Aralıq dənizi adalarına hərbi ekspedisiyalar göndərmələri, avropalıların müsəlman gəmilərində üzməsi və s. (32, s.146,147,149). Amma italyanların Aralıq dənizi ticarətində üstünlüyü ələ keçirmələri ilə bağlı R.S.Lopes, A.R.Lyuis, E.Astor, K.Kaen kimi araşdırmaçıların qətiyyətli fikirləri orta əsr mənbələrinin birbaşa məlumatlarına əsaslanır, üstəlik, bu mənbələrin içərisində müsəlman müəllifləri də az deyil. Məsələn, İbn Xəldun Aralıq dənizində müsəlman dənizçiliyinin artıq XIV əsrdə çökdüyünü açıq-aydın yazır (263, II, s.46):

«... Sonra hakimiyyətdə olan sülalənin zəifliyi səbəbindən, müsəlmanların [Aralıq] dənizindəki gücü bir daha çökdü. Məğribdə hakim olan güclü bədəvi davranışının təsiri ilə və Əndəlus təcrübəsi davam etdirilmədiyindən, dənizlə bağlı təcrübə unuduldu. Xristianlar əvvəlki, dənizçi bacarıqlarını [yenidən] qazandılar, [Aralıq dənizindəki] fəaliyyətlərini və oradakı qaydalara uyğun bacarıqları yenilədilər. Digərilərindən fərqli olaraq gəmiçilikdəki üstünlüklərini yenə göstərdilər. *Müsəlmanlar Aralıq dənizinə yad olmağa başladılar* (kursiv mənimdir – Y.G.)».

Con H.Prayorun arqumentlərinə gəlincə, əslində bu tarixçinin mənbələrdən gətirdiyi məlumatların doğruluğuna heç bir şübhə yoxdur, problem sadəcə bu məlumatların şərhindəki fərqləndirəndir. Əgər biz XIV-XV əsrlərdə Aralıq dənizi ticarətində avropalıların üstün olduğunu deyiriksə, bu, o demək deyil ki, İslam dünyası və ya Bizans Aralıq dənizi ticarətindən tamamilə uzaqlaşmışdı. Əlbəttə ki, bu dövrdə avropalı korsarların ən çox hücum çəkib ələ

keçirdikləri gəmilər müsəlman gəmiləri idi (32, s.147). Amma bu fakt öz-özlüyündə artıq müsəlman gəmiçiliyinin zəifliyindən xəbər verir. Yaxud Con H.Prayonun arqument olaraq Fes sultanı I Əbu-l-Həsən Əlinin hələ 1338-ci ildə Balear adalarına donanma göndərməsi ilə bağlı gətirdiyi faktını götürək: VIII əsrin əvvəllərində müsəlmanlar tərəfindən alınmış bu adalar sonrakı yüzilliklərdə əldən-ələ keçmişdi və nəhayət, XIII əsrdə Araqonun hakimiyyəti altına düşmüşdü. XIV əsrdə Fes sultanları nəinki köhnə mülklərini geri qaytarmaq iqtidarında deyildilər, üstəlik, o qədər zəifləmişdilər ki, XV əsrin əvvəllərində Kastiliyanın, Araqonun və Portuqaliyanın müstəmləkə ekspansiyasına məruz qalmışdılar (*bax*: monoqrafiyanın növbəti bölməsinə - 5.1.3).

Nəhayət, Con H.Prayerin digər arqumenti, yəni avropalıların müsəlman gəmilərində üzməsi ilə bağlı gətirdiyi fakt (32, s.151-152) da sübut edir ki, italyanlar, ələlxüsus venesiyalılar XIV-XV əsrlərin hüduunda Aralıq dənizi ticarətində elə bir durum yaratmışdılar ki, kastiliyalı, flamand və ya ingilis taciri öz gəmilərindən deyil, yunan və müsəlman gəmisindən istifadə etməyi daha əlverişli hesab edirdi.

Beləliklə, XIV-XV əsrlərin hüduunda Venesiya Aralıq dənizi ticarətinin aparıcı təşkilatçısı idi: Hellespontdan Kritə qədər dəniz suları onun əlində olmaqla yanaşı, iqtisadi əlaqələrin əsas obyektləri də bu respublikaya məxsus idi.

Venesiyanın başlıca bazarları Misirin, Kiprin, Suriyanın sahilboyu şəhərləri, Qara və Azov dənizlərinin limanları idi. Respublikanın İsgəndəriyyədə, Tirdə, Akkada, Konstantinopolda, Tanada, Nikopolda, Adrianopolda ticarət kontorları fəaliyyət göstərirdi. Bundan əlavə, Venesiya Avropanın idxalat bazarlarını da ələ keçirə bilmişdi: hər il respublika təkcə Lombardiyaya 250.000 dukatlıq pambıq, 240.000 dukatlıq yun, 250.000 dukatlıq ipək parça, 100.000 dukatlıq xaş-xaş, 300.000 dukatlıq istiot, 64.000 dukatlıq darçın, 95.000 dukatlıq şəkər ixrac edirdi (73, s.151). Bu dövrdə Venesiya bütün İtaliyanı və qonşu ölkələri duzla təmin edirdi. Venesiyalı tacirin illik gəliri 600.000 - 2 mln. dukat arası idi (73, s.152).

Cəbəllüttariqdən keçib şimala istiqamət götürən Venesiya eskadraları Antverpen, Brügge və Londonadək mal aparırdı, geri dönərkən isə Lissabona, Kadisə, Barselonaya və Fransanın limanlarına yan alırdı.

Venesiyanın bu ticari qüdrəti onun diplomatik və hərbi gücü ilə qorunurdu. XV əsrin ortalarına doğru Venesiya Respublikası sözün əsl mənasında müstəmləkə imperiyasına çevrilmişdi: Balkan yarımadasının Adriatik sahilləri, İoniya adaları, Moreya və Korinf körfəzi sahilləri, Krit və Evbeya kimi strateji əhəmiyyətli vacib adalar, Qara və Azov dənizlərindəki ticarət koloniyaları onun əlində idi (40, s.117-118; 20, s.68). XV əsrin birinci yarısı boyu apardığı müharibələr nəticəsində Paduya, Ravenna, Verona, Trevizo, Viçenso, Breşiya, Berqamo, Feltre, Belluno, Krema və Fruli Venesiyanın hakimiyyəti altına keçmişdi (20, s.68).

Venesiya bu mülklərini və ticarət maraqlarını qorumaq üçün 350 hərbi, 600 ticarət gəmisindən ibarət donanmaya sahib idi (73, s.152). Venesiya diplomatiyası isə antikliyın və Şərqlin ən yaxşı siyasi ənənələrini çulğaşıdırıb özünəməxsus nəhəng bir məktəb qurmuşdu. Senat başda olmaqla Venesiya diplomatları respublikanın xarici siyasətini böyük ustalıqla nizamlayırdılar və məqsəd nəminə hər cür vasitəni məqbul sayırdılar.

Qara dəniz ticarəti. Aralıq dənizində Venesiyanın qüdrətini endirməyi bacarmayan Genuya Qara dənizdə ona rəqib çıxa bilməmişdi. Kaffa (Feodosiya) bu ticarətin cəmləndiyi başlıca mərkəz idi. Genuyanın əsas müştəriləri isə İspaniya, Cənubi Fransa və Cənubi Almaniya idi. Korsika və Sardinia Genuyanın əlinə keçəndən sonra İspaniya ilə əlaqələr xeyli genişlənməmişdi: Barselona, Sevilya, Valensiya genuyalı tacirlərə böyük imtiyazlar vermişdi. Hətta Cənubi Fransa limanları, o cümlədən Marsel də Şərqlə birbaşa deyil, Genuyanın vasitəçiliyi ilə ticarət saxlayırdı, çünki onun qədər nizamlı və möhkəm əlaqələri yox idi. Nəhayət, Almaniya üçün Genuya bir neçə baxımdan vacib idi: liman kimi – alman tacirləri üçün dənizlərə ən əlverişli çıxış olaraq; Şərq mallarının ixracatçısı kimi – Almaniyanın cənub - qərb torpaqları

üçün vasitəçi olaraq; sənaye mərkəzi kimi – vacib fabrikatların istehsalçısı olaraq (73, s.156).

Başqa sözlə desək, Genuya təkcə Qara dəniz ticarətini deyil, Aralıq dənizinin qərbinə də əlinə ala bilmişdi.

Cənubi Fransa və Pireney şəhərləri. Venesiya, Genuya, Milan, Piza və Florensiya başda olmaqla İtaliya şəhərləri Avropanın Şərqlə ticarətində vasitəçiliyi əllərinə almışdılar. Amma bu, digər ölkələrin beynəlxalq ticarətdən tam məhrum edilməsi anlamına gəlməməlidir. Məsələn, Cənubi Fransa şəhərləri – Marsel, Narbonna, Monpelye, Bordo xaç yürüşlərindən etibarən beynəlxalq ticarətdə fəal rol oynayırdılar və ən azından Fransanın daxili ticarətində Venesiyanın və Genuyanın inhisarçılığına imkan vermirdilər.

Pireney şəhərlərinin XV əsrin əvvəllərinə doğru Avropada – Venesiyada, Genuyada, Pizada, Bolonyada, Parisdə, Londonda ticarət kontorları fəaliyyət göstərirdi. Barselona, Valensiya, Sevilya, Burqos, Bilbao, San-Sebastyan Avropanın beynəlxalq ticarət mərkəzləri olaraq məşhur idilər (*bax:* monoqrafiyanın 5.1.3 bölməsinə).

Şimal ticarəti. Əgər əvvəlki iki ticarət məntəqəsi Şərq ticarəti və Şərq istehsalı ilə bağlıdırsa, Şimal ticarətini tam mənada bu sıraya qoymaq doğru olmaz. Burada ticarətin geniş miqyas alması, beynəlxalq əhəmiyyət kəsb etməsi daha çox yerli sənayeyə bağlı olmuşdur. Dəqiqləşdirsək, Şimal ticarətinin XV əsrdə (əslində XVIII əsrdək) əsas faktının yun istehsalı olduğunu deməliyik. Bu ticarətin də aparıcı rollarını öz növbəsində İngiltərə, Frandriya, Hanza və Novqorod paylaşdı. İngilislər bu ticarətə qatılarda «Şimal Venesiyası» şöhrətini qazanmış Brügge əlverişli mövqeyi sayəsində artıq yun ticarətinin mərkəzi idi, Hanza isə Baltik bölgəsinin əsl sahibəsi idi və *Brügge – Novqorod* xətti onun ticarətinin əsas arteriyası idi. Amma İngiltərə bu rəqabətdə özünü itirmədi. XIV əsrin ikinci yarısından etibarən İngiltərənin mahud istehsalı elə bir səviyyəyə gəlib çıxır ki, artıq xarici ixracat üçün işləməyə başlayır. Flamandlar Hanza tacirlərinin indi daha çox

ingilis mahudunu aldıqlarını çox böyük narahatlıqla və bəzi əks tədbirlərlə qarşılasalar da, XV əsrin əvvəllərinə doğru mahudçuluğun mərkəzləri olan İpern, Brügge, Gent arxa plana keçir. İngilislər bütün maneələrə, əvvəlki mahud inhisarçılarının düşmənçiliyinə baxmayaraq, hər yerə nüfuz etməyə başlayırlar. İngilis ticarətinin yüksəlişi və rəqabətə dözümlülüyü həm sənayenin, həm ticarətin yeni tələblərə tez uyğunlaşması ilə izah oluna bilər.

Hanzanın İngiltərə qarşısında mövqə itirməsinə gəlincə, şübhəsiz, burada da obyektiv səbəblər var idi: kapitalistcəsinə qurulmağa başlayan ingilis sənayesi və ticarəti ilə Hanza uzun müddət rəqabət apara bilməyəcəkdi (*bax*: monoqrafiyanın 4.2.5 bölümünə). Üstəlik, Fransadan və İngiltərədən fərqli olaraq, Almaniyada sənayenin və ticarətin milliliyi yox idi: Hanza əksəriyyət etibarilə Almaniya şəhərlərini birləşdirsə də, milli alman təşkilatı deyildi və bəzən hətta Almaniyaya ziyanlı siyasət yeridirdi. Bu amil də Şimal ticarətində İngiltərəni ondan irəli apara bilmişdi.

Nəhayət, Moskva dövlətinə gəlincə, İngiltərə ilə onun Şimal ticarətində rəqabəti xeyli sonrakı dövrə - XVI əsrin ikinci yarısına aiddir. XIV-XV əsrlərin hüdudunda isə Novqorod Hanzanın əsas şərq kontoru rolunu oynamaqla kifayətlənirdi və ingilislərlə rəqabətdən söhbət belə gedə bilməzdi.

Xəzər dənizi ticarəti. 1395-ci ildə Həştərxanın Əmir Teymur tərəfindən ələ keçirib dağıdılması Xəzər dənizi ticarəti üçün kifayət qədər böyük zərbə olmuşdu. Üstəlik, Teymurilərin Qızıl Orda ilə düşmənçilik münasibətləri Volqa-Xəzər magistralı vasitəsilə aparılan Avropa – Asiya ticarətini çətinləşdirmişdi. Amma Teymurun vəfatından sonra *Həştərxan – Bakı* əlaqələri yenidən dirçəlmiş, XV əsrin birinci yarısı Xəzər dənizi ticarəti yenə tacirlərin fəaliyyət meydanına çevrilmişdi. Bu ticarət Avropa səyyahlarının və tacirlərinin (Klavixo, Zeno, Barbaro, Kontarini) nəzər-diqqətində qalmaqla yanaşı, monqol hakimiyyəti ilə mübarizədə yaranıb möhkəmlənən Moskva knyazlığının xarici

siyasət orbitinə də cəlb olunmağa başlamışdı. XV əsrin ortalarına doğru Moskva dövləti ilə Azərbaycan Şirvanşahlar dövləti arasında qurulan diplomatik və ticari ünsiyyət də bu ticarət bölgəsinin beynəlxalq əhəmiyyətinin artması ilə bağlı idi.

Moskvanı bura cəlb edən nə idi? Əvvəla, Moskva knyazlığının xeyli sərbəst hərəkət edə biləcəyi, ingilis rəqabətinin hələ ortaya çıxmadığı yeganə su hövzəsi Xəzər dənizi idi. İtalyanların hələ XIII-XIV əsrlərdə bu dənizdə ticarət gəmilərinin üzməsi faktı yenicə dirçəlməyə başlayan Moskva dövləti üçün maneə deyildi: venesiyalılar və genuyalılar bu bölgəyə hələ ki, ticarət məntəqəsi olaraq yanaşırdılar, Xəzərin strateji və hərbi-siyasi əhəmiyyəti məsələsi italyan diplomatiyasının fəaliyyət çərçivəsindən kənarı idi. İkincisi, Xilafət dövründə olduğu kimi, XV əsrdə də Xəzəryanı yerli dövlətlərin, o cümlədən Şirvanşahların hərbi donanması yox idi. Bu, Xəzər dənizi hövzəsinə coğrafi baxımdan ən yaxın Rusiya üçün əlavə dividend sayıla bilər. Nəhayət, Dərbənd və Bakı kimi limanlar rus dövləti üçün (XV əsrdə hələ ki, rus tacirləri üçün) yaxın perspektivdə həm də İran körfəzinə və Hind okeanına çıxış idi.

İran körfəzi və Hind okeanı ticarəti. 1400-cü ildə Bağdadın Əmir Teymur tərəfindən alınması ilə İran körfəzi ticarətində Təbrizin rolunun artması haqqında fikir tarixşünaslıqda hakimdir (*bax*: 20, s.56). Amma biz əvvəlki fəsildə (monoqrafiyanın 4.2.2 bölməsi) Təbrizin hələ XIII – XIV əsrlərdə İran körfəzi ticarətində fəal rol oynadığının şahidi olduq. Təbriz Ərzurumdan, Ərdəbildən, Urfadan, Mosuldan, Marağadan və Qəzvindən gələn yolların tranzit qovşağı idi. Hülakilərin uzun müddət paytaxtı olmuş Təbriz 1250-ci illərdən artıq Bağdadın rəqibi kimi çıxış edirdi. Ona görə də Əmir Teymur Bağdadı ələ keçirəndə, Təbriz üçün İran körfəzi ticarətində aparıcı mövqə tutmaq çətin olmadı!

Təbriz – Trapezund və Təbriz – Bursa ticarət xəttləri hələ Konstantinopolun osmanlılar tərəfindən fəthindən əvvəl strateji əhəmiyyət kəsb etmişdi. *Hörmüz – Şiraz – Rey* xətti məhz Təbrizin vasitəsilə İran körfəzini Qara dənizlə əlaqələndirirdi.

Avropa malları da çox zaman *Trapezund – Təbriz* xətti ilə Şərqi ölkələrinə ixrac olunurdu. Həştərxanın və Bağdadın süqutundan sonra *Təbriz – Trapezund* marşrutunun əhəmiyyəti bir az da artmış oldu (20, s.59).

Təbrizdən Bursaya iki istiqamətdə getmək olurdu: *Təbriz – Diyarbəkər – Mərdin – Mərəş – Qeysəriyyə – Ankara – Eskişehir – Bursa* və ya *Təbriz – Ərzurum – Ərzincan – Toqqat – Amasya – Ankara – Bursa* (27, s.128-129). 1326-cı ildən etibarən osmanlıların əlində [1326-1362-ci illərdə paytaxt] olan Bursa Aralıq dənizi hövzəsinin ən əhəmiyyətli ipək ticarəti mərkəzi idi (29, s.51). Başqa sözlə desək, *Təbriz – Trapezund* İran körfəzini Qara dənizlə, *Təbriz – Bursa* isə Aralıq dənizi ilə əlaqələndirən vacib arteriyalar idi.

İran körfəzi ticarətini Hind okeanı olmadan təsvir etmək mümkün deyil. XV əsrin birinci yarısında hər iki su hövzəsini əlaqələndirən başlıca məntəqə - Hörmüz idi. Hörmüzdən Daybula, oradan Kalikuta (indiki Kojikod) dəniz yolları istiqamət götürürdü. Biz Hörmüzün strateji və ticarət əhəmiyyətini şərtləndirən amilləri əvvəlki fəsildə izlədik (*bax*: monoqrafiyanın 4.2.2 bölməsi), çünki onun yüksəlişinin başlaması XIII-XIV əsrlərin hadisəsidir. XV əsrin birinci yarısında avropalıların Atlantikaya marağı artsa da, Hind okeanı bölgələrinə gedən ənənəvi yollar təhlükəsiz və yoxlanılmış idi. Afrikanı üzüb keçmək, ya da Atlantikanı dövr etmək, hələ ki, gerçək görünmürdü. Ona görə də iddialı siyasətçilərdən və avantürist səyyahlardan fərqli olaraq, tacir öz pulunun, malının və canının dəyərini bilib *İran körfəzi – Hind okeanı* limanları ilə səyahət etməkdə idi.

5.1.3. Atlantikada erkən müstəmləkə işğalları

XIII əsrdə Rekonkistanı başa çatdıran Portuqaliya həm insan ehtiyatları, həm maddi ehtiyatlar baxımından kasıb ölkə idi. Nə qədər ki, Əndəlus müsəlmanları ilə müharibələr davam edirdi, portuqal hökuməti (eləcə də yarımadaının digər xristian dövlətləri) iqtisadi və sosial problemlərini ört-basdır edə bilirdi. Amma indi

talan və qarət mənbəyi tükənmişdi. Üstəlik, Kastiliyanın və Araqonun hegemonluq iddiaları bir tək yarımada ilə kifayətlənmirdi. Portuqaliya üçün iki yol qalırdı: ya şərqi – Aralıq dənizi bölgəsinə istiqamət götürmək, hansı ki, italyanların inhisarı altında olduğundan mümkünsüz idi, ya da cənub-qərbə – Atlantikaya, oradan da Hind okeanı bölgələrinə üz tutmaq.

Atlantikanın fəthi ilk baxışdan çox qorxunc və gerçəkləşməsi mümkün olmayacaq gələ bilirdi, amma 800 ilə yaxın müharibənin bitmək nə olduğunu bilməyən Piriney xristianları üçün bu avantüra xeyli cəlbədar və hətta əyləncəli görünürdü. Bu yolda ilk addım isə - Şimali Afrika idi. Hələ 1291-ci ildə Kastiliya və Araqon arasında Şimali Afrika ərazisinin bölüşdürülməsi haqqında razılaşma olmuşdu (171, s.9) və Portuqaliya bu bölgüdən kənarda qalmasından çox narazı idi. Kastiliyanın 1393-cü ildə Kanar adalarına hərbi ekspedisiya təşkil etməsi, 1400-cü ildə Mərakeş yürüşü Lissabonu əməlli-başlı qayğılandırmışdı. Kastiliyanın bu fəallığı Portuqaliyanın Şimali Afrikadakı əlaqələrini və gələcək işğallarını sual altında qoyurdu. Ona görə də rəqibinin Qranada ilə mübarizəyə başının qarışmasından istifadə edib iri miqyaslı fəaliyyətə keçmək lazım idi.

Lissabonda işlənib hazırlanmış plan belə idi ki, Kastiliya Kanar adalarında möhkəmlənməmiş, Portuqaliya Şimali Afrikada platsdarm yaratmalı və bunun ardınca Atlantikada işğallara keçməlidir. Nəzərdə tutulmuş ekspansiya üçün ən uğurlu obyekt Mərakeş idi. Əvvəla, Mərakeş coğrafi baxımdan Portuqaliyaya yaxın idi. İkincisi, bu torpaqlar portuqallar üçün «yad» deyildi: bir neçə əsr boyu portuqal tacirləri Seutada, Tanjerdə, Saledə və Safidə gedən qızgın ticarətdə fəal iştirak etmişdilər. Portuqalların Mərakeşdə hərbi əməliyyat «təcrübələri» də var idi: XIV əsr boyu müsəlman gəmiləri Portuqaliyanın kral donanmasının dəniz yürüşlərindən (əslində bunlar əsl quldur yürüşləri idi) əziyyət çəkmişdilər (171, s.8; 32, s.147 və s.).

Portuqal kralı I Joanın geosiyasi hesablamaları diqqətləri gətirib Seuta şəhərinin (ərəbcə Səbtə - سبتة) üzərində saxladı: coğrafi yerləşməsinə və ticarət əhəmiyyətinə görə birinci dərəcəli

strateji əhəmiyyəti olan bu şəhərin təbii limanı var idi (Bakı kimi) və dar boğazda yerləşməsi onu yaxşı müdafiə olunan qalaya çevirmişdi.* Seutani almaqla Portuqaliya Cəbəllüttariqi keçib Atlantik okeanına istiqamət götürən və ya əksinə, Atlantik okeanından Aralıq dənizinə girən gəmilərə tam nəzarət edə bilirdi, üstəlik, bundan sonra müsəlmanların naviqasiyası da çox ağır duruma düşərdi.

Seutanın ticarət əhəmiyyəti də böyük idi: bu şəhərdə nəinki müsəlman ölkələrinin tacirləri, həm də Kastiliya, Cenevrə, ingilis, flamand, eləcə də portuqal tacirləri toplaşdı. Başqa sözlə desək, Seuta «Portuqaliyanın Atlantika və Hind okeanı sahillərində ciddi-cəhdlə yaratdığı nəhəng iqtisadi imperiyanın tərkib hissəsi» idi (77, s.239).

Seutanın işğalı planı dəqiqliklə işlənmişdi və buna 6 il vaxt sərf olunmuşdu. 1415-ci il iyulun 25-də portuqal armadası** yürüşə başladı. Avqustun 12-də Seutaya edilən ilk hücum uğursuz oldu və portuqallar geri çəkildi. Avqustun 20-də ikinci hücum baş tutdu və portuqallar qələbə qazandılar. Hadisələrin şahidlərinin xəbərlərinə istinadən O.Martinş yazır (256, s.133):

«Şəhərin talanı dəhşətli bir görüntü idi. Hindistanla ticarətin mərkəzi olan Seuta Venesiyadan və Lissabondan üstün idi. Seutanın küçələri yarmarkanı xatırladırdı. Arbaletli əsgərlər, Traj-uş Montiş və Beyra dağlarından gəlmiş kənd uşaqları məhv etdikləri şeylərin heç dəyərini belə anlamırdılar... öz barbarlıqlarında boğulan bu adamlar yalnız qızıl və gümüş axtarırdılar... Bütün gecəni Seuta küçələrində anaların və uşaqların ahu-zarı və naləsi eşidilirdi».

İşğalın səhəri günü kral I Joan əshabəsi Pedru de Menezişi Seutanın kapitanı və qubernatoru təyin etdi və 2500 nəfərlik qarnizonu onun ixtiyarına verdi (171, s.14). Beləliklə, avropalıların qitədən kənarında ilk müstəmləkəsi yarandı, *Avropa dövlətlərinin müstəmləkə ekspansiyası başladı*.

* Yada salmaq yerinə düşər ki, ərəb sərkərdəsi Ət-Tariq 709-cu ildə onun adı ilə adlandırılacaq dağ mənzil Seutadan çıxaraq fəth etmişdi.

** Mənbələrin məlumatlarına görə, armada 200-dən çox gəmidən ibarət idi (*bax*: 171, s.12).

Qərb tarixşünaslığı 1453-cü ildə Konstantinopolun osmanlılar tərəfindən fəthinin Avropa ticarətinə böyük zərbə vurduğunu, bu səbəbdən də, avropalıların «məcbur» olub Hindistana qərb yolu axtarışına çıxdığını cidd-cəhdlə sübut etməyə çalışır, ə bu cəhdlərində kifayət qədər uğur da qazanmışdır: əksər tarix dərsliklərində durum elə bu yöndə də izah olunur. Amma faktlar bunun doğru olmadığını göstərir. Konstantinopolun fəthindən 162 il əvvəl – 1291-ci ildə iki Avropa dövləti – Kastiliya və Araqon Şimali Afrikanı bölüşdürmək haqqında razılaşma bağlamışdılar (*bax*: yuxarı), fəthdən 38 il əvvəl isə bu formallıq gerçəkləşmişdi: Avropa dövlətinin Afrikada müstəmləkəsi yaranmışdı.* Bu iki faktın sadəcə təsadüf olduğunu düşünmək olardı, əgər bunun ardınca yeni ekspansiya yürüşləri olmasaydı.

1434-cü ildə portuqallar Madeyra, Kanar və Azor adalarını keçərək Afrikanın qərb sahili boyu ilə cənuba istiqamət götürdülər və Qvineyanı, Yaşıl Burun adalarını ələ keçirdilər. 1435-ci ildə isə Portuqaliya hökuməti Kanar adalarına mülkiyyət hüququnun Roma papası IV Yevgeniy tərəfindən təsdiqlənməsinə nail oldu (171, s.17). Vəziyyətdən bərk narahat olan Kastiliya buna dərhal etirazını bildirdi və Bazileyada keçirilən yığıncaqda Cəbəllüttariqin hər iki sahilinə iddiasını elan etdi. Papa 1435-ci il bullasını ləğv etməyə məcbur oldu.

Portuqaliya Kastiliyanı qabaqlamaq və Afrikadakı «mülkləri»ni qorumaq üçün yeni ekspansiyaya başlamaq qərarına gəldi. Bu dəfə hədəf Tanjer (ərəbcə Tanca - تنجة) idi. Tanjerin tutulması portuqalların Afrikadakı işğallarını möhkəmləndirəcəkdi. 1437-ci ilin avqustunda ekspedisiya başladı, sentyabrda şəhərə hücum edildi. Lakin Seuta kampaniyasından fərqli olaraq, bu ekspedisiya portuqallar üçün uğursuz oldu: Mərakeş hakimi Əbu Zəkəriyyə Yəhya əl-Həttasi şəhərin müdafiəsini yaxşı təşkil etmişdi və müsəlman ordusu portuqallardan qat-qat üstün idi (256, s.175).

* Fəciəli haldır ki, Seuta – Avropanın bu ilk müstəmləkəsi indi də həmin statusda qalmaqdadır.

Bu məğlubiyyət Portuqaliyanın müstəmləkə iddialarına heç bir xələl gətirmədi, üstəlik, Portuqaliya öz rəqibinin – Kastiliyanın fəallığından ehtiyatlanıb digər işğallarını «legitimləşdirmək» qərarına gəldi. 1454-cü ildə Roma papası V Nikolay Portuqaliyanın Bahador burnundan Hindistana qədər (cənub və şərq istiqamətlərində) torpaqlara sahib olma hüququnu tanıdı. Buununla da müstəmləkəçilik tarixinin yeni mərhələsi – «rəsmiləşmə» mərhələsi başladı.

5.2. XV əsrin ikinci yarısında beynəlxalq ticarət əlaqələri

5.2.1. Konstantinopolun Osmanlı türkləri tərəfindən fəthi və Aralıq dənizi ticarəti

Pireneyin xristian dövlətlərinin böyük sövqlə dünyanı «bölüşdürdü», Avropanın digər dövlətlərinin isə Şərqlə vasitəçisiz (*oxu*: italyanların vasitəçiliyi olmadan) əlaqələr arzuladığı bir zamanda – həm Avropanın, həm Asiyanın təkcə ilk yüzilliklər üçün deyil, Yeni Dövr üçün də təsiri keçərli olan, Şərqi Aralıq dənizi ticarəti üçün isə kardinal dəyişiklik yaradan bir hadisə baş verdi: 29 May 1453-cü ildə Kostantinopol Osmanlı türkləri tərəfindən fəth edildi.

Dünya tarixi üçün böyük bir əhəmiyyəti olan bu hadisənin bütün yekunlarını izləmək niyyətimiz yoxdur, onları yalnız Aralıq dənizi ticarəti üçün təhlil edəcəyik. Niyə ümumilikdə beynəlxalq ticarət üçün yox, məhz Aralıq dənizi ticarəti üçün? Ona görə ki, Avropa – Asiya ticarət əlaqələrində XV əsrin ortalarına doğru baş verən dəyişikliklər və ya yeniliklər Osmanlı fəthləri ilə birbaşa bağlı olmamışdır, onların kökü daha dərin proseslərlə əlaqəli idi, hansılara ki, əvvəlki bölmələrdə nəzər yetirdik. Buna bənzər fikirləri biz Xilafət dövrü, Səlcuq və xaç yürüşləri, monqol istilaları barədə də demişik: *xarici amil zahirdə olduğu üçün tez nəzərə çarpır və daxili səbəbləri gizlədir*.

Osmanlı dövlətinin məhz Aralıq dənizi ticarətinə təsiri isə şəxksizdir, çünki bu fəthlərin həmin bölgə ilə birbaşa əlaqəsi var

idi. 1453-cü ildən sonra Aralıq dənizi ticarətində baş verənlərin gedişinə nəzər salmaq.

Osmanlı fəthi ərafəsi Konstantinopolun vəziyyəti çox acınacaqlı idi. İmperator hakimiyyəti nəhəng maliyyə çətinlikləri ilə üzləşmişdi, qarşısını almaq üçün isə əvvəllər ləğv edilmiş vergiləri bərpa etmişdi. Vəziyyət o yerə gəlib çatmışdı ki, nəinki qoşunu və donanmanı saxlamaq, imperatorun sarayını belə təchiz etmək imkansızlaşmışdı. Venesiyanın və Genueyanın ticarət hegemonluğu haldan düşmüş imperiyanı dirçəltməyə ümid yeri belə qoymamışdı. Avropa Bizansı «iqtisadi baxımdan işğal etmişdi» (124, s. 100).

Tarixin bütün mərhələlərində olduğu kimi, Osmanlı fəthi ərafəsində də Konstantinopol dini-siyasi təlatümlərlə çabalayırdı. Təsadüfi deyil ki, ruhani və siyasi elitanın əksər nümayəndələri fəth ərafəsi həddən ziyadə təhlükədə olan paytaxtdan Pelopennesə köç etmişdi (124, s.94). Paytaxtda isə latınofillərlə osmanofillərin mənasız çəkişməsi davam edirdi. Hələ 1439-cu ildə Florensiya kilsə yığıncağında imperator VIII İohann və papa IV Yevgeniy pravoslav və katolik kilsələrinin uniyası haqqında saziş bağlasalar da, Konstantinopol bu sazişi tanımamışdı (95, I, s. 507, 542). Hər iki dünya – istər pravoslavlar, istər katoliklər üçün bu birləşmə gerçək bir şey sayılmırdı. Petrarkanın nümunəsində katoliklər düşünürdü ki, «türklər düşməndir, amma bidətçi yunanlar düşməndən də pisdir», yunanlara görə isə, «Konstantinopolda türklərin çalmalarını görmək latınların tiarasından daha yaxşıdır» (*bax*: 124, s.101).

Nəhayət, Konstantinopolun beynəlxalq durumuna gələk: bir tərəfdən, italyanların, o cümlədən, papanın durmadan artan təzyiqləri, digər tərəfdən, onu əhatə edən serb təhlükəsi Avropanın digər iri dövlətlərinin – Fransanın, İngiltərənin, Müqəddəsi Roma imperiyasının, Kastiliyanın, Araqonun və Portuqaliyanın tam laqeydliyi ilə çulğaşmışdı. Yeganə yardım cəhdi 1444-cü ildə Varna yaxınlığında macar kralı Vladislavın başçılığı ilə təşkil olunmuşdu ki, o da böyük uğursuzluqla başa çatmışdı (95, I, s.507).

Beləliklə, Konstantinopolun Bizans imperiyasının paytaxtı kimi mövcudluğunun artıq heç bir anlamı, o cümlədən, Aralıq dənizi ticarətində italyanların hegemonluğunu dəyişdirəcək gücü qalmamışdı. Əhəmiyyətli olan Osmanlı türkləri idi ki, bütün XIV əsr boyu fəthləri sayəsində Venesiyanın əlindəki bütün yunan mülklərini alıb Aralıq dənizində yunanlar üçün bəla olan «latın ağalı»nı laxlatmışdılar.

Roma imperiyasından bu yana heç bir dövlət Aralıq dənizi hövzəsini tamamilə ələ keçirməyə nail ola bilməmişdi. Amma indi meydana çıxmış Osmanlı dövləti tam bu iddiada idi: bir neçə onillik sonra bu perspektivin gerçəkləşməsinə kiminsə mane olacağına heç bir təminat yox idi* və Avropa yalnız 1453-cü ildən sonra bu gerçəyi başa düşmüşdü.

Konstantinopolun çökməsindən xəbər tutar-tutmaz Venesiya Senatu sultan II Mehmedin sarayına elçilik göndərdi, danışıqlar bir ilə yaxın çəkdi və 1454-cü il aprelin 18-də Venesiya Respublikası ilə Osmanlı dövləti arasında müqavilə bağlandı (28, s.164; 20, s.99). Müqaviləyə görə, venesiyalılar Osmanlı bazarlarında sərbəst ticarət etmək hüququ qazanırdı və onlar üçün 2 %-lik gömrük müəyyən olunurdu. Beləliklə, vaxtilə (1082-ci ildən) Bizans hökumətindən alınan imtiyaz və güzəştlərin eynisini Osmanlı sultanı verirdi.

Yunan tarixçisi Dimitris Kitsikis imperator I Aleksey Komninin məşhur 1082-ci il xrisovulu ilə Osmanlı sultanı II Mehmedin 1454-cü il imtiyazatı (kapitulyasiyası) arasında prinsiplə fərq olduğunu, birincinin Bizans tərəfindən məcburi, ikincinin isə Osmanlılar tərəfindən qüvvə mövqeyindən bağlandığını yazır (124, s.188). Buna bənzər fikirlərə bir çox tarixçinin əsərlərində rast gəlmək olar (*bax*: 29, s.520; 20, s.99-100 və b.). Amma vəziyyət göründüyü kimi bəsit deyil. Nə 1082-ci il xrisovulu, nə də 1454-cü il imtiyazatı fenomen hadisə

* Həqiqətən, cəmi 6 onillik sonra Osmanlı sultanı I Səlim Yavuzun (1512-1520-ci illər) fəthləri sayəsində bütün Şərqi Aralıq dənizi hövzəsi (həmçinin Qırmızı dəniz) Osmanlı imperiyasının hegemonluğu altına keçdi.

olmamışdır: ikisi də (həmçinin onları yeniləyən növbəti müqavilələr) Konstinopolun/İstanbulun Venesiyaya vermiş olduğu ticarət güzəştidir və ardınca siyasi güzəştlərə bağlanır. I Alekseyi bu güzəştə məcbur edən amilin normann təhlükəsi olması ilə II Mehmedin antiosman blokunun potensial üzvü ola biləcək Venesiyanı neytrallaşdırması amili arasında *prinsipial* fərq yoxdur. Osmanlılar da Komninlər kimi, italyan dövlətləri arasındakı ziddiyyətlərdən istifadə edib ya Venesiyaya, ya Pizaya, ya Florensiyaya ticarət imtiyazları verirdilər: bu yolla italyanların antiosman koalisiyasının qarşısı alınır.

Qeyd edək ki, bu cür taktikanın osmanlılar üçün təhlükəli məqamları da Bizans dönəmində olduğu qədər idi: hər dəfə imtiyaz alan dövlət əvvəlki dövlətdən daha artıq güzəştlərə nail olurdu. Yəni Osmanlı sultanları da Bizans imperatorlarının səhvlərini təkrarlayırdılar. Məsələn, Venesiyaya 1454-cü ildə kapitulyasiya hüququ verən Sultan II Mehmed bu respublika ilə müharibə (1463-1479-cu illər) ərəfəsində onun Aralıq dənizindəki güclü rəqibi Florensiya ilə yaxınlaşma xətti götürdü, 1460-cı ildə Florensiyaya (və Pizaya) daha geniş kapitulyasiyalar verdi (20, s.112), Florensiya isə Mehmeddən təkcə kapitulyasiyalar qoparmaqla kifayətlənmədi, eyni zamanda İstanbul limanında əlverişli mövqe əldə etmək uğrunda mübarizəyə başladı. Venesiya ilə münasibətləri kəskin həddə çatan Osmanlı imperiyası 1462-ci ildə Qalatadan venesiyalıları qovaraq oradakı italyan məhəllərində florensiyalıları yerləşdirdi (28, s.209; 20, s.112). Çox keçmədən, Osmanlı-Venesiya ticarət əlaqələrinin yerini Florensiya ilə əlaqələr tutdu.

Amma Venesiyanın Aralıq dənizindəki ticarəti üçün Florensiya göründüyü qədər təhlükə törətmirdi, çünki osmanlılarla müharibə bitər-bitməz (1479-cu il) Venesiya tacirləri yenə imtiyazlarını (bu dəfə daha artıq) bərpa etməyi bacardılar. Venesiya üçün daha qorxulu rəqib - Osmanlı imperiyasının daxilində idi: burada tədricən ortaya çıxan yəhudi icması, xüsusilə İspaniyadan köç edən Sefardilər Osmanlı imperiyasında böyük güzəştlərə sahib olan tacirlər idilər. Yüzdilliklər boyunca yəhudilər

pərakəndə halda olsa belə, Aralıq dənizi hövzəsində ticarətdə iştirak edirdilər; məmlük, Bizans, Pireney hakimiyyətlərində qalan yəhudi icmaları indi tolerant türk idarəçiliyində geniş imkanlar qazanaraq Selanikdə (Salonikdə), İstanbulda, Hələbdə, İsgəndəriyyədə yerləşməklə Venesiyanın Şərqi Aralıq dənizindəki üstünlüyü üçün həqiqətən böyük rəqabət yaratmağa başlamışdılar (245, s.126; *daha ətraflı bax*: 244). Venesiyanın Aralıq dənizi ticarəti üçün yaranmış bu yəhudi rəqabəti həm də ona görə qorxulu idi ki, Osmanlı imperiyasına kütləvi şəkildə köç edən yəhudilər bu imperiyanın siyasi idarəçiliyinə də nüfuz etməyə başlamışdılar və deməli, Venesiya üçün Florensiyadan daha artıq təhlükəli idilər.*

Beləliklə, İstanbulun Osmanlı hakimiyyəti altına keçməsilə Aralıq dənizi ticarətində aşağıdakı dəyişikliklər baş verdi:

– Şərqi Aralıq dənizi hövzəsi Osmanlı imperiyasının daxili gölünə çevrildiyindən, Venesiyanın bölgədəki inhisarçılığı bitdi;

– Şərqi Aralıq dənizindəki (həmçinin Egeydəki) adaların nəhayət ki, təhlükəsizliyi və sabitliyi bərqərar oldu və ticarət üçün daha əlverişli şərait yarandı;

– İstanbul yenidən Avropa – Asiya ünsiyyətinin mərkəzi rolunu geri qaytara bildi, şəhərin ticarət həyatına yunanlar, yəhudilər, ermənilər, slavyanlar təkrar qatıldı;

– Eyni zamanda Aralıq dənizi ticarəti uğrunda Venesiya-Piza, Venesiya-Florensiya, Venesiya-Genuya rəqabəti gücləndi. Bu mübarizəyə yeni qüvvələr, o cümlədən Osmanlı imperiyasının daxilindəki diasporalar – yəhudi, yunan, erməni icmaları da qoşuldu;

– Aralıq dənizi ticarəti uğrunda mübarizənin kəskinləşdiyi şəraitdə İspaniya və Portuqaliya Hind okeanı ticarətinə meyl etməyə başladı; İngiltərə və Fransa kimi dövlətlər isə yaşadıkları

* Eyni hal Genuya tacirləri üçün təhlükə yaradan erməni diasporunun gücləndiyi Qara dəniz ticarətinə xas idi. 1475-ci ildə Kafanın osmanlıların əlinə keçməsi ilə burada ermənilərin ticarəti üstünlük qazanır (28, s.215-216).

daxili siyasi problemlər səbəbindən, müvəqqəti olaraq Aralıq dənizi ticarətindən uzaqlaşdılar.

5.2.2. *Beynəlxalq ticarətdə hegemonluq uğrunda müstəmləkə rəqabəti: Atlantikanın və Hind okeanının «bölüşdürülməsi»*

1453-cü ildən sonra Venesiya üçün ümid yeri, az da olsa, hələ saxlanmışdı. Florensiya tacirləri və İstanbuldakı yəhudi icması ilə mübarizə çətin olsa da, ara-sıra qələbələr mümkün idi. Amma Portuqaliyanın və İspaniyanın müstəmləkə işğalları ilə «Müqəddəs Mark Respublikası»nın Şərqlə ticarətdə inhisarına son qoyulması qətiləşdi.

Üstəlik, baş verənlər təkcə bir Venesiyanın problemi olmadı: Aralıq dənizi ticarətilə bağlı olan bütün ölkələrin iqtisadi və siyasi həyatı dəyişdi, beynəlxalq ticarət və dünya iqtisadiyyatı öz inkişafının keyfiyyətə yeni mərhələsinə girdi, müstəmləkələr uğrunda mübarizə başladı.

Beynəlxalq ticarətdə hegemonluq uğrunda mübarizənin müstəmləkə mərhələsinin ilk əvvəl Böyük Coğrafi Kəşflərin pionerləri olan Portuqaliya və İspaniya arasında başlaması təəccüblü deyil. Biz Atlantikada erkən müstəmləkə işğalları hesabına Portuqaliyanın öz qonşularını xeyli qabaqladığının şahidi olduq: 1454-cü ildə Roma papası bu ölkənin müstəmləkə işğallarını təsdiqləmişdi, 1479-cu ildə isə Kastiliya papa bullasını tanımağa məcbur olmuşdu (məşhur Alkasavas müqaviləsi ilə - 115, s.132). 1486-cı ildə isə Bartolomeo Diaşın başçılığı ilə portuqal ekspedisiyasının Ümüd Burnunu kəşf etməsi Portuqaliyanın müstəmləkə planlarını tam yerbəyer etdi: indi Hindistana dəniz marşrutu ilə getmək üçün sadəcə maliyyə lazım idi.

Beynəlxalq ticarətdə müstəmləkə rəqabətinin ikinci ciddi addımı 1492-ci ildə Xristofor Kolumbun başçılığı ilə ispan ekspedisiyasının Amerikanı (müasirləri üçün Hindistana qərb yolunu) kəşf etməsi oldu. Bundan sonra Portuqaliya və İspaniya bir-birilərinin qatı düşmənlərinə çevrildilər. Belə çıxırdı ki, hər iki dövlətin Hindistana «hüququ» çatır: İspaniyanın ilkin kəşf hüququ

var idi, Portuqaliya isə papa bullasına arxalanırdı. Orta əsr Avropası üçün təəccüblü olmayan çıxış yolu – bu məsələdə papanın arbitr seçilməsi oldu.

Xristofor Kolumbun Avropaya geri dönməsindən cəmi 2 ay sonra, 1493-cü il mayın 3-də papa VI Aleksandr Borcia Atlantikanın bölüşdürülməsi ilə bağlı «İnter caetera» (Yeri gəlmişkən)* adlı bullasını verdi. Bullaya görə, hər hansı bir xristian hökmdarına məxsus olmayan (!) «qərb torpaqlarının qarşısındakı və okeandakı bütün torpaqlar» ispan hökumətinə verilirdi (115, s.132). Növbəti gün, mayın 4-də papa, naməlum səbəblərdən, yeni bullasını imzaladı və ikinci «İnter caetera»da bəzi dəqiqləşdirmələr apardı: İspaniyaya «Azor və ya Yaşıl Burun adalarından 100 mil (liqa) qərbdən keçən xəttədən qərbə və cənuba» torpaqlar verilirdi.

Aydındır ki, bullalarda müəyyən olunmuş sərhədləri nə xəritədə, nə qlobusda cizmaq mümkün deyildi. Kosmoqraflar artıq o zaman yaxşı bilirdilər ki, Azor adaları Yaşıl Burun adalarından xeyli qərbdədir və onları eyni paraleldə yerləşdirmək olmaz. Amma buna baxmayaraq, məhz papa bullaları İspaniya – Portuqaliya diplomatik danışıqları üçün əsas oldu və danışıqlar 7 iyul 1494-cü ildə Tordesilyas müqaviləsinin imzalanması ilə başa çatdı.

Şübhəsiz, Portuqaliyada artıq o zaman başa düşmüşdülər ki, Kolumb əsl Hindistanı kəşf etməyib; belə olmasaydı, portuqallar bütün Hindistanın ispanlara verilməsinə razı olmazdılar. Lissabon hökuməti tələb edirdi ki, demarkasiya xətti 270 liqa qərbə çəkilsin: görünür, Portuqaliya Afrikadakı dəniz yollarını (Bartolomeo Diaş bu zaman Umid Burnunu kəşf etmişdi) qorumağa çalışırdı. Məsələ burasındadır ki, Cənubi Afrikaya üzərkən yolda təklükəli cənub-şərq passat küləkləri ilə qarşılaşmamaq üçün hökmən qərbə istiqamət götürmək lazım idi və bu yolda portuqallar ispanlarla qarşılaşmaq istəmirdilər (115, s.132-133). Ona görə də, Tordesilyas müqaviləsinə görə,

* Bullanın ilk sözü ilə şərti olaraq belə adlandırılmışdır.

Portuqaliya nüfuz dairəsi ilə İspaniya nüfuz dairəsi arasında ayırıcı sərhəd meridianı Yaşıl Burun adalarından 100 deyil, 370 liqa qərbə müəyyən edilirdi.*

Tordesilyas müqaviləsi tərtib olunarkən yenə də əvvəlki səhvə yol verilmişdi: 370 liqanın qərbə məhz hansı məntəqədən götürülməsi müəyyən olunmamışdı. Üstəlik, məsafə dəqiq göstərilərsə də, indiyədək müqavilədə hansı liqanın nəzərdə tutulduğu da məlum deyil.** Nəhayət, başqa bir problem də onda idi ki, həmin dövrün kosmoqrafları üçün 370 liqanı dərəcələrə çevirib xəritəyə köçürmək mümkün deyildi, çünki Yer kürəsinin dəqiq ölçüləri məlum deyildi.

Əlbəttə, bu söylədiklərimiz coğrafiyaçılar üçün əhəmiyyətlidir, tarixi nöqteyi-nəzərdən isə məsələnin əsas məğzi dünyanın nüfuz dairələrinə bölünməsi idi. Elə bu bölgünü də əsas götürən portuqal hökuməti Hindistana Afrikanı üzüb keçməklə dəniz yollarını ələ keçirmək üçün siyasətini davam etdirmişdi. Vasko da Qamanın 1497-1498-ci illərdə həyata keçirdiyi hərbi ekspedisiya Hind okeanı bölgəsində portuqalların 100 il davam etmiş müstəmləkəçiliyinin özülünü qoydu.

Portuqaliyanın ekspansiyası ərəfəsində Hind okeanı ticarətinin səviyyəsinin yüksək olması heç bir şübhə doğurmur. Siyasi vəhdəti olmasa da, təsərrüfatı xarici ticarətin tələblərinə uyğun olan Hindistanın Malabar sahilləri çox məşhur idi: burada avropalı tacirin diqqətini cəlb edəcək ədviyyat və qiymətli daşlar (xüsusilə yaqut) yetərincə idi (48, s.201; 171, s.36-37). Malabarın ən çox ticarət etdiyi bölgələr isə İran körfəzi, Qırmızı dəniz sahili məntəqələr idi. Malabarda Kananor, Koulan, Kalikut, Koçin ən məşhur ticarət mərkəzləri olub bir-birilərlə rəqabət aparırdılar. Kananor darçın və zəncəfil, pambıq parça ixracatı üzrə ixtisaslaşmışdı, Kalikut isə əsasən istiot və ipək parça ixrac edirdi (212, s.18). Kalikut həm də Çinlə ticarəti inhisarlaşdırmağa

* Portuqaliya bu tələbi irəli sürərkən, hələ bilmirdi ki, bu müqavilə hesabına Amerika qitəsinin vacib bölgəsi olan Braziliya da onun olacaq (!).

** Ola bilsin, papa bullasına arxalanan bu müqavilədə söhbət Roma liqasından gedir (1 Roma liqası=5920 m).

çalışırdı, amma bu cəhdində ona rəqabət çıxaran Koulan da əhəmiyyətli şəhər idi. Koçin isə Kalikutun istiot ticarətindəki inhisarına imkan vermirdi: əvvəla, Koçinin əlverişli limanı Afrikanın şərq sahillərindən (əsasən ərəblərin faktoriyalarının çox olduğu Mozambikdən) və Maldiv adalarından gələn gəmilər üçün sərfəli idi. İkincisi, Koçində istiot plantasiyaları kifayət qədər olub Kalikutun inhisarçılığının qarşısını alırdı (171, s.37-38). İstiotun daha bir ixracatçısı Koulan idi.

Amma bu sadaladığımız şəhərlər içərisində yenə də ən güdrətlisi Kalikut idi. A.M. Xazanov Kalikutu Malabarın digər şəhərlərindən üstün edən bir neçə amili qeyd edir: gəmiçilik üçün əlverişli olan çayların sahilindəki Eli və Kranhanor kimi limanlarla qonşu olması; rəqibi Koulanın XV əsrin sonu darmadağın edilməsi; XIV əsrdən başlayaraq Misir məmülklərinin şəhərdə mövqeyinin güclənməsi (171, s.38). Hesabımızca, bu sonuncusu ən əhəmiyyətli idi: Kalikutda müsəlman ticarəti XV əsrdə o qədər güclənmişdi ki, Misir sultanları digər gəmilərin Qırmızı dənizə daxil olmasını da qadağan etmişdilər (171, s.38, qeyd 1).

Kalikutda müsəlman ticarəti güclü olsa da, inhisarçı deyildi: burada yəhudilərin, indusların, çinlilərin də icmaları var idi. Yəhudilər və induslar (başlıca olaraq Koromandeldən olanlar) əsasən sələmçiliklə məşğul olurdular, çinlilərin koloniyası isə balıqçılıq təsərrüfatına üstünlük verirdi. Portuqalların Malabarda ilk uğurlarında elə bu icmalararası rəqabət də az rol oynamamışdı.

Beləliklə, bu nəhəng miqyaslı ticarətin getdiyi Hindistan portuqalların bir neçə ardıcıl ekspedisiyası (1498-1515-ci illər ərzində) sayəsində müstəmləkə hakimiyyəti altına keçdi; bundan əlavə, Şərqi Afrika və Cənubi-Şərqi Asiyanın da əksər sahil məntəqələri,* həmçinin Ədən körfəzinin bəzi limanları işğal edildi. Bununla da Portuqaliya Hind okeanı bölgələrini Qırmızı dəniz və

* Portuqaliyanın əhalisi az olduğundan, müstəmləkəyə çevirdiyi əraziləri məskunlaşdırmaq kimi böyük bir problemi də var idi. Bu səbəbdən, portuqallar adətən sahilboyu torpaqları işğal edir, daxili rayonlara girmirdilər (bu, Hindistanda da, Braziliyada da belə olmuşdu).

Aralıq dənizi ilə əlaqələndirən yolları bağlamış oldu (20, s.197). 1515-ci ildə Hörmüzün qəti olaraq portuqalların əlinə keçməsi ilə İran körfəzi – Hind okeanı ticarəti magistralları da inhisar altına düşdü.

Sonrakı hadisələrin orta əsrlərə aidiyyəti olmasa da, Portuqaliyanın və İspaniyanın XIV əsrdən başlayan müstəmləkə siyasətinin kulminasiyasını qeyd etməyimiz çox vacibdir. Atlantika uğrunda bu iki dövlətin rəqabəti 1494-cü il Tordesilyas müqaviləsi ilə nəticələndi: Atlantika iki nüfuz dairəsinə bölündü. Vasko da Qamanın və Fernando Magellanın ekspedisiyaları isə Hind okeanının bölüşdürülməsinə gətirib çıxardı. Belə ki, 1521-ci ildə Magellanın başçılığı altında ispan ekspedisiyası (1519-1522-ci illər) Molukka adalarına gəlib çıxanda, bu adaların kimə məxsusluğu məsələsi də ortaya çıxdı. 1524-cü ildə Badaxosda başlayan İspaniya-Portuqaliya danışıqları 1529-cu ildə Lerida (bəzi mənbələrə görə, Saraqosa) müqaviləsinin imzalanması ilə başa çatdı. Müqaviləyə görə, İspaniya Molukka (portuqallar ona «Ədviyyat adaları» deyirdilər) adalarından Portuqaliyanın xeyrinə əl çəkdi, Sakit okeanda isə demarkasiya xətti Molukkadan 17° şərqə müəyyən edildi (9, s.13). Dünyanın ilk «bölüşdürülməsi» tamamlandı.

Tordesilyas və Lerida müqavilələri beynəlxalq münasibətlər üçün böyük nəticələri olan hadisə idi. Bu müqavilələr:

- dünyanın bölüşdürülməsi siyasətinin əsasını qoydu;
- beynəlxalq hüquqda «qapalı dəniz» doktrinasını yaratdı;
- müstəmləkəçiliyi rəsmiləşdirdi və *faktiki işğal* prinsipini müstəmləkəçiliyin əsas prinsipi kimi müəyyən etdi.

Tordesilyas və Lerida müqavilələrinin beynəlxalq ticarət üçün nəticələri daha tez hiss olunmağa başladı:

- Atlantikanın, Sakit və Hind okeanlarının nüfuz dairələrinə bölünməsi indiyədək ticarət tarixində görünməmiş bir inhisarçılıq yaratdı;
- Amerika qitəsi dünya ticarət əlaqələrinə qatıldı;

- Sevilya Amerika qitəsilə ticarətin aparıcı mərkəzi və bütün XVI əsr boyu Atlantikada İspaniyanın üstünlüyünün simvolu oldu;

- Portuqaliya, Qoada iqamətgah qurmaqla Hindistanda böyük bir müstəmləkə imperiyasını yaratdı və Hind okeanı vilayətlərilə ticarəti 100 il əlində saxladı;

- Aralıq dənizi ticarəti kəskin ixtisar oldu; dünya ticarətinin mərkəzi Aralıq dənizindən Atlantik okeanına keçdi;

- «Adriatika şahzadəsi» Venesiya üçüncü dərəcəli ticarət dövləti səviyyəsinə endi;

- beynəlxalq ticarətdə hegemonluq uğrunda mübarizədə yeni rəqiblər ortaya çıxdı və yeni ticarət münafişələri: Osmanlı - Portuqaliya, İngiltərə - İspaniya, İspaniya - Hollandiya, İngiltərə - Hollandiya münafişələrinin özü qoyuldu;

- dəniz ticarəti karvan ticarətini qəti şəkildə üstələyib hakim oldu.

İngiltərənin və Hollandiyanın ticarət və müstəmləkə imperiyaları olaraq yüksəlməsi artıq Yeni dövrün hadisəsidir və onların inkişaf xüsusiyyətlərinin, beynəlxalq ticarətdə meydana çıxan yeni metodların və prinsiplərin təhlili bizim vəzifəmizə daxil olmadığından, tədqiqatı XV əsrin sonu – XVI əsrin əvvəlləri ilə tamamlayırıq.

5.3. Avropa – Asiya ticarət balansı XV əsrdə

Avropa – Asiya ticarət balansının indiyədək baxdığımız mərhələlərinə XV əsrin göstəriciləri ilə yekun vurmalıyıq. Birincisi, ona görə ki, XV əsr klassik orta əsrlərin sonu olması səbəbindən, beynəlxalq ticarət balansının da orta əsr mərhələsi başa çatır. İkincisi, bu, orta əsrlərin bitməsilə bağlı şərti, formal bir şey deyil: XV əsr – innovasiyalar, texnoloji tərəqqi, iqtisadi həyatın siyasi həyatdan muxtarlıq alması, plüralist cəmiyyətlərin inkişafı dövrüdür. XV əsr – Avrasiyanın iqtisadi, siyasi, mədəni inkişafının dirçəlişidir, amma qətiyyənlə gəriyə - feodalizmə qayıdış

deyil. Biz əlimizdə olan [digər mərhələlərlə müqayisədə] nisbətən böyük sayda statistik göstəriciləri və onların təhlilini verməzdən əvvəl, XV əsr Avropa – Asiya ticarət balansına ciddi təsir etmiş amillərə nəzər yetirək.

1. *1453-cü ildə Konstantinopolun osmanlılar tərəfindən fəthi.* Əvvəlki söylədiklərimizlə zidd səslənə bilər, amma biz Konstantinopolun məlum fəthinin beynəlxalq ticarətə deyil, beynəlxalq ticarət balansına təsir etdiyini vurğulamaq istəyirik. Belə ki, indiyədək Avropa – Asiya ticarət balansını deyərəkən, biz Bizansı Avropanın bir hissəsi kimi verirdik və balansın göstəricilərində də bu, öz əksini eynən tapırdı. XV əsrin ikinci yarısından etibarən Osmanlı imperiyasının ixracat və idxalat göstəricilərini biz artıq Asiya qismətinə qatacağıq.

2. *Pireney yarımadası ölkələrinin, daha sonra Avropanın digər rayonlarının da Atlantika ticarətinə başlaması, bunun da nəticəsində Levant ticarətinin kəskin ixtisarı.* Avropa – Asiya ticarət balansını üçün bu amilin ən böyük təsiri Şərqi mallarının qiymətinin aşağı düşməsi* idi.

3. *Amerika qitəsinin kəşfi ilə burada aşkar olunan qızıl və gümüş yataqlarının avropalılar tərəfindən intensiv istismarı.*** Bu istismarın nəticəsində küllü miqdarda qızıl və gümüş Avropaya axır.*** Bu da Avropa – Asiya ticarət balansında vacib tərəflərdən olan qiymətli metal defisitini Avropa üçün böyük bir qismində aradan qaldırır.

Deyilənlərdən əlavə, Asiya ölkələrinin bir çoxunda istehsalın həcmnin azalması, bəzi sənətkarlıq məhsullarının qiymətinin artması səbəbindən istehlak bazarının məhdudlaşması, Avropanın qabaqcıl ölkələrində manifaktura istehsalının genişlənməsi və

* Ədviyyat və digər mallar Avropada baha satıla bilərdi, amma bunlar Asiyadakı istehsalçıdan ucuz alınır.

** XVI əsrin ortalarına doğru Potosi mədənləri (Cənubi Amerikada) dünya gümüş hasilatının ½-ni verirdi (95, II, s.65).

*** Hesablamalara görə, Amerikanın kəşfi ərəfəsində Avropa qitəsində 7 min ton qızıl və gümüş var idisə, XVI əsrin sonu bu rəqəm 23,5 min tonu keçmişdi! (bax: 160, s.72).

Avropa bazarında daha çox onlara üstünlük verilməsi kimi hallar da Avropa – Asiya ticarət balansına təsir edirdi.

Bu amillərin təsiri altında Avropa – Asiya ticarət balansındakı ən böyük dəyişiklik – Avropanın mənfi ticarət saldosunun xeyli azalması idi. Rəqəmlərə diqqət yetirək:

Cədvəl 5.1

Venesiyaya ədviyyat idxalı (çəki ilə)*

İl	İstiot (sporta=226 kq)	Sarıkök (kantara=45 kq)
1404	1140	704
1408	707	20
1496	1520	4800
1497	2000	6208
1498	1588	5672

Cədvəl aşağıdakı materiallar əsasında tərtib olunmuşdur: 129, s.183; 189, s.328.

Cədvəldən görünür ki, Venesiyanın Şərqdən ədviyyat idxalı XV əsrin sonuna doğru nəzərəcarpacaq dərəcədə artmışdı. Buna əsaslanaraq ki, Venesiyanın qızıl pulunun Şərqə axını əvvəlki əsrlərlə müqayisədə daha böyük həcmdə olmalıdır. Amma aşağıdakı cədvəldəki məlumatlar bunun əksini göstərir:

Cədvəl 5.2

Venesiyadan qızıl pulun Şərqə ixracı

il	ixracat (min dukatla; 1 dukat=3,5q. qızıl)	il	ixracat (min dukatla; 1 dukat=3,5q. qızıl)
1495	190	1501	138
1496	340 (270)	1502	25
1497	360	1503	170 (115)
1498	310 (270)	1504	30
1500	275 (190)	1510	50

Cədvəl aşağıdakı materiallar əsasında tərtib olunmuşdur: 129, s.184; 189, s.66.

* Əlimizdə olan statistik məlumatların azlığı səbəbindən, cədvəldə yalnız Venesiyanın idxalatı əks olunmuşdur.

Görüdüyü kimi, Venesiyanın Şərqə qızıl pul ixracı təxminən 200.000 dukat təşkil etmişdir, yəni əvvəlki mərhələ ilə müqayisədə (*bax*: monoqrafiyanın 4.3 bölməsi, cədvəl 4.5) yarıbayarı azalmışdır.

Bu necə ola bilər? Yəni də rəqəmlərə müraciət etməliyik:

Cədvəl 5.3

Venesiyanın ədviyyat ixracı (pul ölçüsündə)

il	ixracat həcmi (dukatla)
1497	84.929
1498	323.331
1503	184.726
<i>Cədvəl aşağıdakı materiallar əsasında tərtib olunmuşdur: 129, s.182; 193, s.79</i>	

Bu rəqəmlər vəziyyəti xeyli aydınlaşdırır: XV əsrin sonu Venesiyanın (*oxu*: Avropa ölkələrinin) Şərqdən ədviyyat idxalının həcmi, həqiqətən artmışdı, amma bu məhsulların qiyməti aşağı düşmüşdü. Deməli, Venesiyanın Asiyaya qızıl pul ixracının yarıbayarı azalması bunun hesabına olmuşdur. Hərçənd ki, beynəlxalq ticarət balansını tarixini araşdıran mütəxəssislər xeyli fərqli düşünürlər: E.Aştör və A.Petrov Venesiyanın Asiyadan idxal etdiyi məhsulların 35-40 %-ni öz məhsulları ilə qapatdığını yazırlar (*bax*: 129, s.186-187). E.Aştör 1496-1497-ci illərdə Venesiyanın Asiyaya ixracatının təxminən 120-150 min dukat olduğunu göstərir (193, s.81-88; 189, s.328). Biz bu rəqəmləri inkar edə bilmərik, amma Asiyadan idxal olunan malların Asiyada ucuz alınması faktını daha vacib sayırıq.

Hər iki amil Asiya ilə ticarətdə Avropaya balansındakı mənfi saldonun həcmi təxminən 30-40 % azaltmağa imkan verirdi.

Beləliklə, XV əsrdə Avropa – Asiya ticarət balansının vəziyyəti aşağıdakı kimi idi:

- XV əsr boyu Avropa – Asiya ticarət balansını Asiyanın xeyrinə fəal idi, amma Avropanın balansındakı mənfi saldosu indiyədək

(Roma imperiyasının mövcudluğundan bu yana) görünməmiş hədd çərçivəsində – 30-40 % ixtisar olmuşdu;

- Avropa – Asiya ticarət balansını indi təkcə iki qitənin deyil, kəşf olunmuş Amerika qitəsinin də ticarət əlaqələrindən asılı idi;

- Dünya bazarının təşəkkülü ənənəvi ticarət əlaqələrini dağıtmağa başlamışdı, Asiyaya qızıl və gümüş axını hələ davam etsə də, Avropanın özünə qiymətli metalın kütləvi axını və «qiymətlər inqilabı» hadisəsi baş vermişdi;

- Hindistana dəniz yolunun axtarışında avropalıların ticarəti əvvəlcə «buradan sadəcə ixracat məqsədi daşıyırdı, idxalat haqqında düşünən yox idi». Amma Böyük Coğrafi Kəşflər və Şərqi ölkələrinə münasibətdə müstəmləkəçilik siyasəti tamam əks siyasət üçün şərait yaratdı: «yalnız bu ölkələrə idxalat hesabına» Avropa özünün sənayesini qurmağı başardı (182, s.415).

- İki minillik fasilədən sonra Avropa beynəlxalq ticarət balansına nəzarəti yenidən bərpa edə bilmişdi.

Nəticə

Araşdırdığımız problemlə birbaşa məşğul olmayan oxucu üçün ilk baxışdan belə görünə bilər ki, ticarət – sadəcə bölgələrarası, ölkələrarası və ya qitələrarası bir əlaqə formasıdır; amma biz Avropa-Asiya ticarətinin tarixini izlərkən şahidi olduq ki, *beynəlxalq ticarət* deyilən bir hadisə hansısa bir əlaqə formasından daha geniş əhatəli olub, iqtisadi, siyasi, sosial, mədəni şeyləri də ehtiva edir və *beynəlxalq ticarətin təkamülü – elə ictimai təkamülün tərkibidir*. Tədqiqatımız gedişində gəldiyimiz yekun müddəalardan ən birincisi – primatı da elə bu oldu.

Digər bir yekun nəticə ondan ibarətdir ki, ticarət tarixini sxemləşdirmək mümkün deyil; tarixşünaslıqda bu yöndə indiyədək edilən cəhdlər də uğurlu sayıla bilməz. Problemin kökündə ticarətin özünün təzadlı xarakteri və tarixdə oynadığı mövqeyi durur. Yəni tarixin (*oxu*: orta əsrlərin) müəyyən mərhələlərində ticarət özünü çox fəal, hətta hərəkətverici qüvvə kimi aparırsa, növbəti mərhələdə çox passiv və cəmiyyətin başqa təsisatlarına tabe vəziyyətə düşmüş də görünə bilər. Bəzən ticarət inkişaf sürətinə görə cəmiyyətin digər sahələrini ötüb keçə bilmişdir, amma onun «unudulduğu» dövrlərin və bölgələrin də şahidi olduq. Əslində, bu, bir daha ticarətin muxtar, lakin *müstəqil olmadığını* göstərir: iqtisadi inkişafın, beynəlxalq əlaqələrin hərəkətverici qüvvəsi olan ticarət ilk baxışdan ona aidiyyəti

olmayan aqrar strukturla, mədəniyyətlə, müharibə ilə, diplomatiya ilə hesablaşmalı olmuşdur.

Apardığımız araşdırmanın daha bir yekun müddəası budur ki, ticarət əlaqələri tarixini izləyən əksər tədqiqatçılardan fərqli olaraq, biz beynəlxalq ticarəti mütləq pozitiv hadisə sayırıq. Yaranması və təşəkkülü qədim dünyaya aid olan ticarət kapitalı cəmiyyətin, hazırkı tədqiqat üçün - konkret Avrasiyanın iqtisadi inkişafı üçün əhəmiyyətli amil olsa da, tərəqqi üçün yetərli sayıla bilməz. Ticarət kapitalının mütərəqqi xarakteri yalnız bu kapitalın istehsala tətbiqi zamanı mümkün olur, qalan hallarda isə bu kapital sadəcə mübadiləyə xidmət edir. Biz min illik bir tarixi dövr ərzində Avrasiyanın ucsuz-bucaqsız coğrafi məkanı üçün onlarla nümunə çəkə bilirik ki, beynəlxalq ticarət həmin bölgələrin siyasi (və hətta iqtisadi) inkişafına bəzən mane olmuşdur;* istehsala xidmət etməyən tranzit ticarət parazit idxalatı və tezavrasiyanı doğurmuşdur; bir çox hallarda ticarət yolları, əmtəələr, satış bazarları, qiymətlərə nəzarət uğrunda imperiyaların mübarizəsi ardı-arası kəsilməyən müharibələr, talanlar, məhrumiyətlər doğurmuşdur: Avrasiya cəmiyyətləri bir neçə mərhələ geriye atılmışdır.

Amma bir gerçəyi də etiraf edirik ki, ticarətin pozitiv tərəfi daha ağır çəkilidir, çünki ticarət – insanlar arasında, xalqlar arasında, ölkələr arasında, qitələr arasında, mədəniyyətlər arasında, ideyalar arasında ən qədim və davamlı mübadilə növüdür. «Avrasiya» tarixi məkanının formalaşmasında isə onun rolu əvəzsizdir. Beynəlxalq ticarət əlaqələrini kompleks araşdırmağımız da elə qarşıya qoyulan başlıca məqsədə – Avrasiyanın təkcə coğrafi deyil, həm də iqtisadi vəhdət olduğunun təsdiqinə xidmət edir.

Bununla əlaqədar əldə etdiyimiz başqa bir nəticə də var: nəzərdən keçirdiyimiz iqtisadi, siyasi, mədəni yönlü proseslər

* Ən klassik nümunə - İtaliyadır. İtaliyanın beynəlxalq ticarətdə fəal iştirakı Venesiya, Genuya, Piza kimi ticarət nəhənglərini yaratmış, amma həm də, ölkənin vahid hakimiyyət altında birləşməsinə mane olmuşdur. Eyni şeyləri Hindistan yarımadası ölkələri üçün də demək olar.

göstərir ki, «Avrasiya» orta əsrlərin məhsulu olmuşdur, orta əsrlərdə tarixi anlam kəsb etmişdir və orta əsrlərdə iki qitənin birgə yaşamının perspektivləri cızılmışdır. Avrasiya cəmiyyətlərinin siyasi, sosial, iqtisadi, mədəni və hətta etnik-mental inkişafının əsas istiqamətləri də orta əsrlərdə təşəkkül etmişdir. Bu tarixin öyrənilməsi müasir inteqrasiya proseslərinin pozitiv tərəflərini və daha çox neqativ xarakterli sayılan qloballaşmanın tarixi köklərini də üzə çıxarır: XV əsrin sonu Amerika qitəsinin kəşfi ilə dünya iqtisadi sisteminin formalaşması Avrasiyanın tarixi inkişaf istiqamətlərinə və ənənələrinə böyük bir təlatüm gətirdi və bu təlatüm Avrasiyanın bəzi bölgələrini əsrlər boyu davam etmiş ənənəvi vəhdətdən qopardı. Avrasiya bu ənənələrini yalnız XX-XXI yüzilliklərin hüdudunda bərpa etməyə başladı. Çox təzadlıdır ki, bu günkü bərpa prosesinə müqavimət göstərən qüvvələrin bir qismi elə Avrasiyanın öz daxilindədir.

Nəhayət, bir məsələnin də üzərində dayanmağı vacib bilirik: müasir dövrdə iqtisadi siyasət, enerji diplomatiyası, geostrategiya - mahiyyət etibarilə strateji əhəmiyyətli məhsulların, enerji ehtiyatlarının, texnologiyaların, ideyaların mübadiləsi – kobud səslənsə də, alışı və satışı üzərində nəzarətin ələ keçirilməsi uğrunda mübarizədir. Bu mübarizənin tarixinin izlənilməsi və təhlili vacibdir, çünki TARİX, əslində, həm də böyük bir hesabatdır.

Araşdırdığımız ticarətin tarixi – Avrasiyanın minilliklərə söykənən iqtisadi, siyasi, mədəni əlaqələrinin hesabatıdır. Bu gerçək bizə ümid etməyə imkan verir ki, hazırkı monoqrafiya orta əsrlər Avrasiyasının tarixinin öyrənilməsi sahəsində elmi dəyər kəsb edəcək.

İxtisarlارın siyahısı

ADPU – Azərbaycan Dövlət Pedaqoji Universiteti

AMEA – Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyası

BDU – Bakı Dövlət Universiteti

EA – Elmlər Akademiyası

KB – Kültür Bakanlığı

АН – Академия Наук

АО – Археологические Открытия

БИПР – Библиотека иностранных писателей о России. СПб.

БСВ-ТДОПФ – Ближний и Средний Восток. Товарно-денежные отношения при феодализме. Москва

ВВ – Византийский Временник. Москва-Ленинград

ВДИ – Вестник древней истории. Москва

ВИ – Вопросы истории. Москва

ГАИМК – Государственная Академия истории материальной культуры. Москва

ГГУ – Горьковский Государственный Университет

ИАН – Известия Академии Наук

ИЖ – Исторический журнал. Москва

НАА – Народы Азии и Африки. Москва

ОРЯС – Отделение русского языка и словесности

СВ – Средние века. Москва

СИФП – Серия истории, философии и права

УЗ – Ученые Записки

УЗИВАН – Ученые Записки Института Востоковедения АН

Ann. – «Annales. Economies. Societes. Civilisations». Paris

Ar. – «Arabica. Revue d'études arabes». Leiden

BGA – Bibliotheca Geographorum Arabicorum. Edidit M.J. de Goeje.
Leiden, Brill, 1967

EI – The Encyclopaedia of Islam. 1-4. London, 1913-1014

GMS – «E.J.W. Gibb Memorial» Series. Leiden-London

JAH – Journal of the Asian History. London

JESHO – Journal of the Economic and Social History of Orient. Leiden

MEA – «Middle Eastern Affairs», Berkeley, Los Angeles

Saec – «Saeculum». Freiburg im Breisgau

SI – «Studia Islamica». Paris

İstifadə olunmuş ədəbiyyatın siyahısı

1. Azərbaycan tarixi. 7 cildə. II cild (III-XIII əsrin birinci rübü). Bakı: «Elm», 1998 – 596 s.
2. Azərbaycan tarixi. 7 cildə. III cild (XIII-XVIII əsrlər). Bakı: «Elm», 1999 – 584 s.
3. Bakuvi Əbdürrəşid. Kitab təlxis əl-əsar və əcaib əl-malik əl-qəhhar. Bakı: «Şur», 1992 – 176 s.
4. Bünyadov Z.M. Azərbaycan VII-IX əsrlərdə. Bakı: Azərneşr, 1989 – 336 s.
5. Dostiyev T.M. Bakı, Şabran və Dərbənd şəhərlərinin IX-XV əsrlərdə beynəlxalq ticarətdə iştirakı // Azərbaycanın beynəlxalq əlaqələrində Bakının rolu. III Bakı Beynəlxalq Simpoziumunun materialları. Bakı: «Elm», 1997 – c.129-134
6. Dostiyev T.M. Şimal-Şərqi Azərbaycan IX-XV əsrlərdə. Bakı: BDU nəş-tı, 2001 – 396 s.
7. Əbu Osman Amr bin Bəhr əl-Cahiz əl-Bəsri. Kitab ət-təbassur bi-t-ticara (Ticarət [haqqında] düşüncələr). / Ərəb dilindən tərcümə, qeydlər və şərhlər Y.H.Gözəlovanındır. Bakı: «Altay», 1999 – 32 c.
8. Əliyeva N. XII əsrin sonu – XIII əsrin birinci rübündə Azərbaycanın ictimai-iqtisadi-mədəni həyatı (Yaqut əl-Həməvinin əsərləri üzrə) // T.e.n. avtoreferatı. Bakı, 1990 – 23 s.
9. Gözəlova Y.H. Beynəlxalq münasibətlər tarixi (XVI-XVII əsrin birinci yarısı). Bakı: «Elm», 2006 – 47 s.

10. Gözəlova Y.H. Dnepr-Qara dəniz və Volqa-Xəzər beynəlxalq su magistralları (VIII-IX əsrlər) // AMEA Tarix İnstitutunun Elmi Əsərləri, 2008, 23-cü cild – s.24-34
11. Gözəlova Y.H. IX əsrin ikinci yarısı – XI əsrdə Azərbaycanın dəniz ticarəti (ərəb mənbələri üzrə) // Asiya Müsəlmanları Komitəsinin (Küveyt) Gənc Azərbaycanşünaslar üçün təsis etdiyi müsabiqənin nəticələrinə həsr olunmuş elmi konfransın məruzələrinin məcmuəsi. Bakı: Azərbaycan Dövlət Kitab Palatası, 1998 – s.40-52
12. Gözəlova Y.H. IX-XII əsrlərdə Azərbaycanın beynəlxalq ticarət əlaqələri. Bakı: «Elm», 2005 – 160 s.
13. Gözəlova Y.H. Xilafət ölkələrində xarici ticarətin təşkili // ADPU Xəbərləri, Humanitar əmlər seriyası, 2007, № 4 – s.211-216
14. Gözəlova Y.H. Orta əsrlərdə tacir elitası // Bakı Universitetinin Xəbərləri, Humanitar əmlər seriyası, 2004, № 2 – s.201-208
15. Gözəlova Y.H. Orta əsr şəhərlərində iqtisadiyyatın təşkilinə dair // Bakı Universitetinin Xəbərləri, Humanitar əmlər seriyası, 2005, № 4 – s.234-242
16. Gözəlova Y.H. Sacilərin hakimiyyəti dövründə dövlət gəlirlərinin yığılımı və təqsiminin təşkili // Bakı Universitetinin Xəbərləri, Humanitar əmlər seriyası, 2002, № 1 – s.133-138
17. Gözəlova Y.H. Qədim dünya ilə orta əsrlərin hüdudunda Avrasiyanın siyasi və iqtisadi durumu // Journal of Qafqaz University, 2008, № 22 – s.55-63
18. İncil. Tərcümə edən Mirzə Mixaeli. Zaqreb: [?], 1993 – 612 s.
19. Qur'ani-Kərim (istənilən nəşri)
20. Mahmudov Y.M. Azərbaycan diplomatiyası. Bakı: «Təhsil», 2006 – 416 c.
21. Onullahi S.M. XIII-XVII əsrlərdə Təbriz şəhəri (sosial-iqtisadi tarix). Bakı: «Elm», 1982 – 280 s.
22. Piriyeu V.Z. Azərbaycan XIII-XIV əsrlərdə. Bakı: «Nurlan», 2003 – 458 s.

23. Rafiq bəy İsmayıl. İxşidilər dövləti (935-969-cu illər). Bakı: «Adiloğlu», 2007 – 208 s.
24. Şərifli M.X. XIII-XIV əsrlərdə Azərbaycanda ticarət və ticarət yolları // SSRİ EA Azərb. Filialının Xəbərləri, 1944, 1-2 – s.47-62
25. Vəlixanlı N.M. IX-XII əsr ərəb coğrafiyaşünasları və səyyahları Azərbaycanda haqqında. Bakı: «Elm», 1974 – 223 s.
-
26. Amin Maalouf. Arapların Gözüylə Haçlı Səferləri. / Çeviren Mehmet Ali Kılıçbay. İstanbul: Telos Yayıncılık, 1998 – 407 s.
27. Dalsar Fahri. Türk sənayi və ticari tarixində Bursa'da ipekçilik. İstanbul, 1960
28. Daniel Goffman. Osmanlı Dünyası və Avropa. 1300-1700. / Çeviren Ü.Tansel. İstanbul: Kitap Yayınevi ltd., 2008 – 320 s.
29. Halil İnalçık. Bursa: XV əsrdə sənayi və ticarət tarixinə dair vesikalar // Türk Tarixi Kurumu bel., cilt XXIV, s.93, 1960
30. Halil İnalçık. Kuruluş və imparatorluk sürecində Osmanlı. İstanbul: «Timaş Yayınları», 2011 – 304 s.
31. Halil İnalçık. Osmanlı İmparatorluğu: Klasik Çağ. 1300-1600. İstanbul: YKY, 2004 – 683 s.
32. John H.Pryor. Akdeniz'de Coğrafiya, Texnoloji və Savaş. Araplar, Bizanslılar, Batılılar və Türkler. / Çeviren F.Tayanç, T.Tayanç. İstanbul: Kitap Yayınevi ltd, 2004 – 262 s.
33. John Treely. Saltanat Şəhri İstanbul. İstanbul: İletişim Yayınevi, 1999 – 348 s.
34. Kanunname-i sultan-i ber muceb-i örf-i Osmani. II Mehmet və II Bayazıt devirlerine ait yasakname və kanunnamələr. Hazırlayanlar: Anhegger R., İnalçık H. Ankara, 1956
- 34.30. Vesika 30: Bursa'da olan gümrük yasağı hükmü (s.40-41)
- 34.31. Vesika 31: İbrişim yasağı hükmü (s.41-43)
- 34.32. Vesika 32: İstanbul'da olan ibrişim yasağı hükmü (s.43-44)

- 34.36. Vesika 36: İstanbul ve Galata gümrüğü hükmü (s.49-50)
- 34.55. Vesika 55: Gümrük fermânı (s.78-79)
35. Lewis B. İslam Dünyasında Yahudiler. Çeviren Bahadır Sina Şener. İstanbul: İmge Kitabevi, 1996 – 308 s.
36. Lewis B. Müslümanların Avrupa'yı Keşfi. Çeviren İhsan Duru. İstanbul: Ayışığı Yayınevi, 2000 – 456 s.
37. Philip Mansel. Konstantinopolis: Dünyanın arzuladığı Şehir, 1453-1924. İstanbul, İletişim Yayınevi, 1997 – 330 s.
38. Reşidü-d-din Fazlullah. Cami'ü't-Tevarih. Selçuklu Devleti. Farsçadan çevirenler E.Göksu, H.Hüseyin Güneş. İstanbul: «Selenge Yayınları», 2010 – 311 s.
39. Sean Martin. Orta Çağ'da Veba. Kara Ölüm. Türkçesi Cumhur Atay. İstanbul: «Kalkedon Yayınları», 2011 – 117 s.
40. Uzunçarşılı İ.H. Osmanlı tarihi. Cilt II. 5. baskı. Ankara, 1988
41. Yeni Rehber Ansiklopedisi. Cilt 16, İstanbul: İhlas Holding AŞ, 1994 – 384 s.
42. Yılmaz Öztuna. İslam Devletleri ve Hanedanları. Cilt 1. Ankara: KB, 1989 – 1044 s.
-
43. Агафий. О царствовании Юстиниана / Перевод, статьи и прим. М.В.Левченко. Москва-Ленинград, 1953
44. Ал-Бируни. Минералогия. / Перевод А.М.Беленицкого. Москва, 1957
45. Алиев А.Г. Государство Тулунидов // Автореферат ... к.и.н. Баку, 1969 – 22 с.
46. Алиев З.М. Денежное обращение Азербайджана (VII-IX вв.). // Автореферат ... к.и.н. Кемерово, 1990 – 24 с.
47. Анна Комнина. Алексиада. / Вводная статья, пер. и коммент. Я.Н.Любарского. Москва, 1965

48. Антонова К.А., Бонгард-Левин Г.М., Котовский Г.Г. История Индии. Москва, 1979
49. Артамонов М.И. История хазар. Ленинград: Изд-во Государственного Эрмитажа, 1962 – 523 с.
50. Ашурбейли С.Б. История города Баку. Период средневековья. Баку: «Азернешр», 1993 – 408 с.
51. Барбаро Иосафат и Контарини Амброзио. Барбаро и Контарини о России. Вступительная статья, подготовка текста, пер. и комм. Е.Ч.Скрижинской. Ленинград, 1971
52. Бартольд В.В. Арабские известия о русах // Сочинения. В 9 т. Т.2 (I). Москва: Изд-во Восточной литературы, 1963 – с.810-860
- 52а. Бартольд В.В. История Туркестана / Сочинения. В 9 т. Т.2 (I). Москва: Изд-во Восточной литературы, 1963
53. Бартольд В.В. Место прикаспийских областей в истории мусульманского мира / Сочинения. В 9 т. Т.2 (I). Москва: Изд-во Восточной литературы, 1963 – с.651-772
54. Бартольд В.В. Мусульманский мир / Сочинения. В 9 т. Т.6. Москва: Изд-во Восточной литературы, 1963
55. Бартольд В.В. Сочинения. В 9 т. Т.3. Москва: Изд-во Восточной литературы, 1963
56. Белова Н.К. Зарождение и формирование феодализма в Иране // Историография стран Востока (проблемы феодализма). Москва, 1977, с.225-248
57. Беляев Е.А. Арабы, Ислам и Арабский халифат в раннее средневековье. Москва, «Наука», 1965 – 279 с.
58. Бикерман Э. Государство Селевкидов. Москва, «Наука», 1985 – 264 с.
59. Бичурин Н.Я. Собрание сведений о народах, обитавших в Средней Азии в древние времена. Т.1. Москва-Ленинград, 1950

60. Большаков О.Г. История Халифата. 1. Ислам в Аравии (570-633). Москва: Изд. фирма «Восточная литература», РАН, 2000 – 312 с., карты; 2. Эпоха великих завоеваний (633-656), 2000 – 294 с., илл., карты; 3. Между двух гражданских войн (656-696), 1998 – 382 с., карты, ил.
61. Большаков О.Г. Средневековый город Ближнего Востока. VII-сер. XIII в. Социально-экономические отношения. Москва: Главная редакция восточной литературы изд-ва «Наука», 1984 – 344 с.
62. Брагинский И.С. 12 миниатюр. От Рудаки до Джами. Москва, 1976
63. Варга Е.С. Очерки по проблемам политэкономии капитализма. Москва, 1965
64. Васильев А. Византия и арабы. Политические отношения Византии и арабов за время Аморитской династии. Санкт-Петербург, 1900
65. Верлинден Ш. Торговля на Черном море с начала Византийской эпохи до завоевания Египта турками в 1517 г. // Доклад на XIII Международном конгрессе исторических наук. Москва, 16-23 августа 1970 г. Москва, «Наука», 1970, с.1-11
66. Византийская книга Эпарха. / Вступительная статья, пер. и комм. М.Я.Сюзюмова. Москва, 1962
67. Вторая записка Абу Дулафа. / Изд. текста, перевод, введ., коммент. П.Г.Булгакова и А.Б.Халидова. Москва: Изд-во восточной литературы, 1960 – 110 с.
68. Гезалова Е.Х. Аббасидский халифат и Сельджукиды в международных отношениях XII века // Освіта регіону. Політологія. Психологія. Комунікації. Український науковий журнал. Київ, 2010, № 2 – с.13-16
69. Гезалова Е.Х. Развитие в Азербайджане сферы обслуживания в области внешней торговли (IX-X вв.) // «Восток и Кавказ», Тбилиси, 2005, № 3 – с.76-79

70. Григорий Турский. История франков. / Издание подготовила В.Д.Савукова. Москва, 1987
71. Гумилев Л.Н. Древние тюрки. Москва: «Наука», 1967 – 504 с.
72. Гуревич А.Я. Проблемы генезиса феодализма в Западной Европе. Москва: Изд-во «Высшая школа», 1970 – 224 с.
73. Дживелегов А.К. Торговля на Западе в средние века. Санкт-Петербург: Изд-во АО «Брокгауз-Ефрон», 1904 – 223 с.
74. Диль Ш. Юстиниан и византийская цивилизация в VI веке. Санкт-Петербург, 1908
75. Доманин А.А. Монгольская империя Чингизидов. Чингизхан и его преемники. Москва: ЗАО Центрполиграф, 2007 – 415 с.
76. Дорн Б. О походах древних русских в Табаристан. Санкт-Петербург: [б.изд.], 1875 – 718 с.
77. Жюльен Ш.А. История Северной Африки. Тунис, Алжир, Марокко от арабских завоеваний до 1830 г. Т.2. Москва, 1960
78. Заборов М.А. Введение в историографию крестовых походов (латинская хронография XI-XIII вв.). Москва: «Наука», 1966 – 381 с.
79. Заходер Б.Н. Каспийский свод сведений о Восточной Европе. Т.1. Горган и Поволжье в IX-X вв. Москва, 1962
80. Заходер Б.Н. Каспийский свод сведений о Восточной Европе. Т.2. Булгары, мадьяры, народы Севера, печенеги, русы, славяне. Москва, 1967
81. Заходер Б.Н. (Рецензия). Гордлевский В. Государство Сельджукидов Малой Азии. М.-Л., 1941 // ИЖ, 1944, №.7-8
82. Зомбарт А.М. Современный капитализм. Т.1. Москва-Ленинград, 1931
83. Зотов О. Алые паруса // журнал «Вокруг света», 2001, 5, с.60-67

84. Ибн Хордадбех. Книга путей и стран / Перевод с арабского, комментарии, послесловие, указ. и карты Н.Велихановой. Баку: «Элм», 1986 – 428 с.
85. Иоанн де Галонифонтибус. Сведения о народах Кавказа. / Перевод с английского языка З.М.Бунятова. Баку: «Элм», 1980 – 42 с.
86. Иоанн Киннам. Краткое обозрение царствования Иоанна и Мануила Комнинов. Санкт-Петербург, 1859
87. Ислам: энциклопедический словарь. Москва: «Наука», 1991 – 315 с.
88. Исмаилов Р.Г. Государство Ихшидидов // Автореферат ... к.и.н. Баку, 1971 – 22 с.
89. История Византии. В 3 т. Москва: «Наука», т.1 – 3. Москва, 1967
90. История Дагестана. В 4 т. Москва: «Наука», 1967, т.1 – 431 с.
91. История Древнего Востока. Учебник. / Под ред. В.И.Кузицина. 2-е издание. Москва: «Высшая школа», 1988 – 416 с.
92. История Древнего Рима. Учебник. / Под ред. В.И.Кузицина. 2-е издание, переработанное и дополненное. Москва: «Высшая школа», 1981 – 336 с., ил.
93. История Ирана с древнейших времен до конца XVIII века. Ленинград: Изд-во ЛГУ, 1958 – 390 с.
94. История Италии. Т.1. Под ред. С.Д.Сказкина, Л.А.Котельниковой, В.И.Рутенбурга. Москва: «Наука», 1970 – 426 с.
95. История средних веков: в 2 т. Учебник. / Под ред. С.П.Карпова. Т.1-2. 2-е изд. Москва: Изд-во МГУ, 2011 – т.1. 640 с., т.2. – 432 с.
96. История стран Зарубежной Азии в средние века. Москва: Главная редакция восточной литературы изд-ва «Наука», 1970 – 640 с. и 25 карт

97. Итальянские коммуны XIV-XV вв. Сборник документов. / Под редакцией В.И.Рутенбурга. Москва-Ленинград, 1965
98. Карпини Плано. История монгалов. Гильом де Рубрук. Путешествие в восточные страны. Москва, 1997
99. Карпов С.П. Особенности развития поздневизантийского города – эмпория // Византийские очерки, 1977
100. Карпов С.П. Трапезундская империя и западноевропейские государства в XIII-XIV вв. Москва, 1981
101. Каспийское море в арабских источниках (перевод с арабского и примеч. З.М.Бунятова и Н.М.Велихановой). // ИАН Азерб.ССР, СИФП, 1988, № 3 – с.113-126
102. Качановский Ю.В. Рабовладение, феодализм или азиатский способ производства. Москва, 1971
103. Киселев С.В. Древняя история Южной Сибири. Москва, 1951
104. Клавихо Р.Г. Дневник путешествия ко двору Тимура в Самарканд в 1403-1406 гг. // Сборник ОРЯС, т.28, 1881, № 1
105. Ковалевский А.П. Книга Ахмеда Ибн Фадлана о его путешествии на Волгу в 921-922 гг. Харьков, Изд-во Харьковского Университета, 1956 – 347 с. с факсимиле
106. Конрад Н.И. Запад и Восток. Статьи. Изд. 2-е, исправленное и дополненное. Москва: «Наука», 1972 – 496 с.
107. Константин Багрянородный. Об управлении империей. Текст, перевод и комментарии. / Под редакцией Г.Г.Литаврина и А.П.Новосельцева. Москва, 1989
108. Корсунский А.Р., Гюнтер Р. Упадок и гибель Западной Римской империи и возникновение германских королевств (до сер. VI в.). Москва, 1984
109. Котельникова Л.А. Итальянский город раннего средневековья и его роль в процессе генезиса феодализма // СВ, 1973, вып. 38

110. Крачковский И.Ю. Арабская географическая литература // Избранные сочинения. В 4 т. Т.4. Москва-Ленинград: Изд-во АН СССР, 1957– 919 с.
111. Кудрявцев А.А. Развитие торговли в Дербенте в VI – первой половине XIII в. // БСВ-ТДОПФ, 1980 – с.108-116
112. Кудрявцев А.А. Раскопки в Дербенте // АО 1972 г. Москва, 1973, с.132-133
113. Кулишер И.М. Лекции по истории экономического быта Западной Европы. Изд. 4-е, переработанное и дополненное. Петроград: «Общественная польза», 1916 – 225 с.
114. Лэмбтон Э.К. Аспекты расселения сельджуков-огузов в Иране // Мусульманский мир. 950-1150. Москва, 1981
115. Магидович И.П. Очерки по истории географических открытий. Т.1. Москва: Учеб-педаг. изд-во Мин-ва Просвещения РСФСР, 1949 – 288 с.
116. Маркс К. К критике политической экономии // К.Маркс, Ф.Энгельс. Сочинения. Т.13.
117. Межгосударственные отношения и дипломатия на Древнем Востоке. Москва, 1987
118. Менандр. // В книге: Византийские историки. Перевод С.Дестуниса. Санкт-Петербург, 1860
119. Мец А. Мусульманский Ренессанс. 2-е изд. Москва: «Наука», 1973 – 473 с.
120. Минорский В.Ф. История Ширвана и Дербента X-XI вв. Москва: Изд-во восточной литературы, 1963 – 265 с.
121. Михлуко-Маклай Н.Д. Географическое сочинение XIII века на персидском языке // УЗИВАН, 1954, т.IX – с.196-200
122. Можейко И.В. В Индийском океане. Очерки истории пиратства в Индийском океане и Южных морях (XV-XX вв.). Москва: Главная ред. восточной литературы изд-ва «Наука», 1977 – 336 с.

123. Монтавес П.М. Ислам и христианство в экономике Средиземноморья позднего средневековья // Доклад на XIII Международном конгрессе исторических наук. Москва, 16-23 августа 1970 г. Москва: «Наука», 1970 – с.1-15
124. На перекрестке цивилизаций: Сборник (П.Лемерль. История Византии / Д.Кицикис. Османская империя). Перевод с французского Т.Б.Пошерстника и Б.Б.Павлова. Москва: Изд-во «Весь мир», 2006 – 240 с., карты
125. Насир-и Хусрау. Сафар-Наме. Книга путешествия. / Перевод и прим. Е.Э.Бертельса. Москва-Ленинград: Изд-во восточной литературы, 1933 – 206 с.
126. Немецкий город XIV-XV вв. Сборник материалов. / Вводная статья, подбор материала, перевод, приложения и коммент. В.В.Стоклицкой-Терешкович. Москва, 1936
127. Никитин А. Хождение за три моря. Москва-Ленинград, 1980
128. Пахомов Е.А. Монеты Азербайджана. Баку: Изд-во АН Аз.ССР, 1959-1963, вып.1-2
129. Петров А.М. Азиатско-западноевропейский торговый баланс в средние века // БСВ-ТДОПФ, 1980 – с.178-186
130. Петров А.М. Азиатско-западноевропейский торговый баланс на рубеже нашей эры // НАА, 1976, № 4 – с.68-78
131. Пигулевская Н.В. Византийская дипломатия и торговля шелком в V-VII вв. // ВВ, т.1 (XXVI), 1947 – с.184-214 с.
132. Пигулевская Н.В. Византия и Иран на рубеже VI и VII вв. Москва-Ленинград, 1946
133. Пигулевская Н.В. Города Ирана в раннем средневековье. Москва-Ленинград, 1956
134. Пигулевская Н.В. Сирийский источник VI в. о народах Кавказа // ВДИ, 1939, № 1
135. Пиренн А. Империя Карла Великого и Арабский Халифат. Конец античного мира / Перевод с англ. С.К.Меркулова. Москва: ЗАО Центрполиграф, 2011 – 351 с.

- 135а. Пиренн А. Средневековые города и возрождение торговли. Горький, 1941
136. Поло Марко. Книга. Перевод со старофранцузского языка. Москва, 1955
137. Поло Марко. Путешествие. Перевод со старофранцузского языка. Ленинград, 1940 – 314 с.
138. Прокопий Кесарийский. Война с персами. Война с вандалами. Тайная история. / Перевод А.А.Чекаловой. Москва, 1993
139. Псевдоарриан. Перипл Эритрейского моря, 7 // ВДИ, 1940, 2
140. Путешествие Амвросия Контарини, посла светлейшей Венецианской республики к знаменитому персидскому государю Узун Гассану, совершенное в 1473 г. // БИПР, т.1. Санкт-Петербург, 1836
141. Путешествие в Тану Иосафата Барбаро, венецианского дворянина. Перевод с итальянского языка // БИПР, т.1. Санкт-Петербург, 1836
142. Путешествие Ибн Фадлана на Волгу. / Перевод под ред. И.Ю.Крачковского. Москва-Ленинград: Изд-во АН СССР, 1939 – 212 с.
143. Раджабли А.М. Нумизматика Азербайджана. Баку: «Элм ве Хаят», 1997 – 232 с.
144. Рашид ад-Дин Фазлуллах. Джамии ат-таварих. Т.3. Перевод с персидского языка А.К.Арендса. Баку, «Элм ве Хаят», 1957 – 362 + 727 с.
145. Регистры ремесел и торговли города Парижа. / Перевод Л.И.Киселевой. Под редакцией и с предисловием А.Д.Люблинской. // СВ, 1957-1958 – вып.10-11
146. Розенберг Н. Как Запад стал богатым. Экономическое преобразование индустриального мира. Перевод с английского языка под редакцией Б.Пинскора. Новосибирск: «Экор», 1995 – 352 с. (*kitabın elektron versiyası üçün bax:* <http://library.euromoby.com/ru/readbook.html?land=ru&book>)

147. Ртищева Г.А. Сицилийский город под властью норманнов // Страны Средиземноморья античности и средневековой эпохи. Проблемы социально-политической истории. Горький: Изд-во ГГУ, 1985 – с.106-122
148. Себеос. История императора Иракла. Санкт-Петербург, 1862
149. Семенова Л.А. Из истории средневековой Сирии. Москва: «Наука», 1990 – 248 с.
150. Семенова Л.А. Из истории фатимидского Египта. Очерки и материалы. Москва: «Наука», 1974 – 248 с.
151. Семенова Л.А. Салах ад-Дин и мамлюки в Египте. Москва: «Наука», 1966 – 216 с.
152. Сейфеддини М.А. Монетное дело и денежное обращение в Азербайджане XII-XIV вв. В 2 кн. Баку: «Элм», 1978, кн.1 – 265 с.
153. Скрижинская Е.И. Генуэзцы в Константинополе в XIV в. // ВВ, т.1. (XXVI), 1947, с.215-234
154. Смирнова О.И. Каталог монет с городища Пенджикент. Москва, 1963
155. Средневековое городское право XII-XIII вв. Сборник текстов. / Под ред. С.М.Стама. Саратов, 1989
156. Средневековье в его памятниках. Москва, 1913
157. Стоклицкая-Терешкович В.В. Основные проблемы истории средневекового города. V-XV вв. Москва: Изд-во Социально-экономической литературы, 1960 – 352 с.
158. Страбон. География. В 17 книгах. / Перевод, статья и коммент. Г.А.Стратановского. Ленинград: «Наука», 1964 – 943 с.
159. Сюзюмов М.Я. Проблема возникновения средневекового города в Западной Европе // СВ, 1963, вып. 31 – с.77-118
160. Тарле Е.В. Очерки истории колониальной политики западноевропейских государств (конец XV – начало XIX в.). Москва-Ленинград: «Наука», 1965 – 428 с.

161. Тацит Корнелий. *Анналы // Сочинения*. Т.1. /Под ред. С.Л.Утченко. Ленинград, 1969
162. Тишина Г.М. Из истории средиземноморских торговых объединений (Античность и средние века) // *Страны Средиземноморья в эпоху феодализма*. Вып.2. Сборник статей. Горький: [б.изд.], 1975 – с.19-28
163. Тихомиров М.Н. *Древняя Москва XII-XV вв.* Москва, 1997
164. Туманович Н.Н. *Европейские державы в Персидском заливе в 16-19 вв.* Москва, 1982
165. Указ Диоклетиана о таксах. / Под ред. С.И.Архангельского. Нижний Новгород: [б.изд.], 1928 – 37 с.
166. Успенский Ф.И. *История византийской империи*. Т.1. Москва, 1996; Т.2. Москва, 1997; Т.3. Москва, 1997
167. Фасмер Р.Р. Завалишинский клад куфических монет VIII-IX вв. // *Изв. ГАИМК*, 1931, т.VII, вып.2 – с.31-47
168. Феофан Византийский. // В книге: *Византийские историки*. Перевод С.Дестуниса. Санкт-Петербург, 1860
169. Фильштинский И.М. *История арабов и Халифата (750-1517 гг.)*. 3-е изд., исправл. и доп. Москва: АСТ «Восток-Запад», 2006 – 349 с.
170. Фионова Н.А. Столкновения Венеции с турецкой опасностью в первой половине XIV в. // *Страны Средиземноморья в эпоху феодализма*. Вып.2. Сборник статей. Горький: [б.изд.], 1975 – с.89-107
171. Хазанов А.М. *Португалия и мусульманский мир (XV-XV вв.)*. Москва: РАУ-Университет, 2003 – 320 с.
172. Хамдаллах Казвини. *Нузхат ал-кулуб*. / Перевод с английского языка З.М.Буниятова, перевод с персидского языка И.П.Петрушевского. Баку: «Элм», 1983 – 65 с.
173. Хвостов М.М. *Восточная торговля греко-римского Египта*. Казань, 1907

174. Хенниг Р. Неведомые земли. В 4 т. Т.1. Перевод с немецкого. Москва: Изд-во иностранной литературы, 1960 – 560 с. Т.2. Перевод с немецкого языка Б.К.Краснокутской и А.Д.Райхштейна, 1961 – 518 с.; Т.3. Перевод с немецкого А.В.Лисовской, 1962 – 471 с.
175. Хинц В. Мусульманские меры веса с переводом в метрическую систему. Москва-Ленинград: «Наука», 1970 - 147 с.
176. Хофман Г. Является ли Ислам городской религией // История и экономика Арабского Востока. Москва, 1983 – с.288-303
177. Хрестоматия по истории средних веков. Т.1. Раннее средневековье. Под ред. С.Д.Сказкина. Москва: Изд-во Социально-экономической литературы, 1961 – 688 с.
178. Чиперис А.М. К истории ранней генуэзской колонизации Северного Причерноморья второй половины XIII в. // УЗ Туркменского Государственного Университета. Ашгабад, 1964, вып. 27
179. Чурсина С.А. Из истории генуэзского купечества второй половины XII – начала XIII вв. // Страны Средиземноморья в эпоху феодализма. Межвузовский сборник. Горький: Изд-во ГГУ, 1982 – с.78-95
180. Чурсина С.А. Торговля генуэзского купечества с Восточным Средиземноморьем во второй половине XII – начале XIII в. // УЗ Ярославского пединститута. Вып. 76. История. Ярославль: [б.изд.], 1970 – с.56-89
181. Чурсина С.А. Торговля генуэзцев в европейской части западного Средиземноморья в эпоху феодализма. Вып.1. Горький: [б.изд.], 1973 – с.25-38
182. Энгельс Ф. Конраду Шмидту, 27 октября 1890 г. // К.Маркс и Ф.Энгельс. Сочинения, т.37
183. Ястребицкая А.Л. Западноевропейский город в средние века // ВИ, 1978, № 4, с.96-113

184. Ястребицкая А.Л. Основные проблемы ранней истории средневекового города в освещении современной западной медиевистики // СВ, вып. 43, 1980
-
185. Amin Maalouf. Istanbul: the Imperial City. London, 1996 – 420 p.
186. Analectes sur l'histoire et la litterature des arabes d'Espagne, par al-Makkari. Publies par R.Dozy, G.Dugat, L.Krehl et W.Wright. I, Leide, 1885
187. Arbel B. Trading Nations: Jews and Venetians in the Early Modern Eastern Mediterranean. Leiden, 1995 – 286 p.
188. Awfi Muhammed b. Muhammed // EI, I, pp.537-538
189. Ashtor E. A social and economic history of the Near East in the middle age. London, 1976 – 248 p.
190. Ashtor E. Histoire des prix et des salaires dans l'Orient medieval. Paris, 1969
191. Ashtor E. Quelques observations d'un orientaliste sur la these de Pirenne // JESHO, 113, 1970
192. Ashtor E. Levant Trade in the later Middle Ages. Princeton, 1983
193. Ashtor E. Les metaux precieux et la balance des payments du Proche Orient a la basse-epoque. Paris, 1971
194. Ashtor E. The diet of Salaried classes in the Medieval Near East // JAH, 1970, 4
195. Ashtor E. The Economic decline of the Middle East during the later Middle Ages – an outline // Asian and African Studies, 15 (1981) – pp. 253-286
196. Atlas of Islamic History. Compiled by Harry W.Hazard. Third Edition, Revised and Corrected. Princeton University Press, 1954 – 49 p.

197. Atlas of the Arab World and the Middle East. With an introduction by C.F.Bec-Kingham. Amsterdam: Djambatan, 1960 – 69 p.
198. Bean R. War and the Birth of the Nation State // Journal of Economic History, 33, I, (March 1973) – pp.203-221
199. Benet F. The ideology of Islamic Urbanization // The International Sociology, 1963, 6 – pp.56-70
200. Bennet M.K. The World's Food. New York: Harper & Co, 1954 – 340 p.
201. Bratianu G. Des origines a la conquete Ottomane. Munchen, 1969
202. Braude B., Bernard L. Christians and Jews in the Ottoman Empire. Vol.2. New York, 1982
203. Braudel F. Structure of Everyday Life. New York: Harper & Row, 1981 – 409 p.
204. Braudel F. The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II. New York, 1973 – 282 p.
205. Cahen C. Commercial relations between the Near East and Western Europe from the VIIth to the XIth century // K.I.Semaan, der., Islam and the Medieval West: aspects of intercultural relations. Albany, 1980
206. Cahen C. Mouvements populaires et autonomisme urbain dans l'Asie musulmane du Moyen age. 1 – Ar. 5, 1958; 2 – Ar. 6, 1959
207. Cahen C. Zur Geschichte der Stadtlichen Gesellschaft im Islamischen Orient des Mittelalters // Saec, 9, 1958
208. Cahen C. L'histoire economique et sociale de l'Orient musulman medieval // SI, 3, 1955
209. Chan Jua-kua: His work on the Chinese and Arab Trade in the twelfth and thirteenth centuries. – Sancta-Petersburg, 1911
210. Colin Clark. Population Growth and Land Use. New York: Macmillan, 1977 - 209 p.

211. *Compendium Libri Kitab al-Boldan*, auctore Ibn al-Fakih al-Hamadani // BGA, Pars V – 365 p.
212. Correia Jose Manuel. *Os Portugueses no Malabar (1498-1580)*. Lisboa: Difel, 1997 – 390 p.
213. *Cosmographie de Schems ed-din Aboo Abdallah Mohammed ed-Dimechqui*. Text arabe, publie d'apres l'edition commencee par M.Fraehn ... par A.F.Mehren. St-Petersburg: Imprimerie de l'Academie imperial de Sciences, 1866 – 312 p.
214. *Das Handlungsbuch von Hermann und Iohann Wittenborg*. Ed. Mollvo, 1901 – 495 p.
215. Deny T.K. and Trevor I.Williams. *A Short History of Technology*. Oxford: Clarendon Press, 1960 – 379 p.
216. *Des Handlungsbuch Vickos von Geldersen*, ed. Nirheim, 1895 – 701 p.
217. *Descriptio imperii moslemici auctore Schamso'd-din Abu Abdallah Mohammed ibn Ahmed ... al-Mokaddasi* // BGA, Pars III – 448 p.
218. Donald M.Nicol. *Byzantium and Venice: A Study in Diplomatic and Cultural Relations*. Cambridge, 1988 – 340 p.
219. Ehrenkretz A.S. Another orientalist's remarks concerning the Pirenne thesis // JESHO, 15, 1972
220. Ehrenkretz A.S. *Studies in the monetary history of the Near East in the middle ages. I. The Standard of fineness of some types of dinars* // JESHO, 2, 1959
221. Ehrenkretz A.S. *Studies in the monetary history of the Near East in the middle ages. II. The Standard of fineness of western and eastern dinars before the crusades* // JESHO, 6, 1963 – pp.244-256
222. *Excerpta e Kitab al-Kharadj auctore Kodama ibn Djafar* // BGA, Pars VI – 427 p.
223. Ferrand G. *Intorduction a l'astronomie nantique Arabe*. Paris, 1928

224. Fishel W.J. The city in Islam // MEA, 7, 1956, June-July
225. Fleet K. European and Islamic Trade in the Early Ottoman State: The Mercants of Genoa and Turkey. Cambridge, 1999 – 420 p.
226. Geographie d'Aboulfeda, texte arabe, publie d'apres ... par M.Reinaud et Mac Guckin de Slane. Paris: «As-Sultaniya», 1840 – 539 p.
227. Germanische RechtDenkmäler: Leges, Capitularia, Formular, hrsg. Von H.G.Gengler. Erlangen, 1875 – 680 p.
228. Gezalova Y.H. The Crusade Phase of the History of Cyprus // Proceedings Book of The International Conference «The East Mediterranean and Cyprus: Economic and Political Relations: Cooperation and Integration from past to future», Girne (TRNC), 2010
229. Gezalova Y.H. The main directions in the development of Mediterranean sea trade in XII century // Permanent neutral Turkmenistan – UNESCO: appraisal of the historical-cultural valuaes and determination of the ways on the protection of the world heritage properties. Ashgabat, 2006
230. Halil Inalcik. Donald Quataert. An Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914. Cambridge, 1994
231. Ibn Battuta. Travels in Asia and Africa. 1325-1354. Translated and selected by H.A.R. Gibb. London, 1929
232. Issawi C., der. The Economic History of the Middle East: A Book of Readings. Chicago, 1982
233. Jones E.L. The European Miracle: Environments, Economies and Geopolitics in the History of Europe and Asia. Cambridge: Cambridge University Press, 1981 – 560 p.
234. Kenneth M.Setton. The Papacy and the Levant (1204-1571). Vol.4. Philadelphia, 1974 – 467 p.
235. Keutgen. Hansische Handelsgesellschaften, vorn des XIV Jahrh. Viert. f. Soz.- und Wirtschaftsgesch, 1906 – 976 p.

236. Kitab al-A'lak an-Nafisa, auctore Abu Ali Ahmed ibn Omar ibn Rosteh // BGA, Pars VII – 373 p.
237. Kitab at-Tanbih wa'l-ischraf, auctore al-Masudi // BGA, Pars VIII – 508 p.
238. Kitab al-masalik wa'l-mamalik (Liber viarum et regnorum) auctore Abu'l-Kasem Obaidallah ibn Abdallah ibn Khordadbeh // BGA, Pars VI – 316 p.
239. Kitabu'l Futuh by Abu Muhammad Ahmad ibn A'tham al-Kufi. Vol.7. Ed. by Sayid Avdu'l Wahhab Bukhari. Hyderabad, 1394 (1974)
240. Lambton A.K. The Internal Structure of the Saljuq Empire. // The Cambridge History of Iran. Vol.5. Cambridge, 1968
241. Lamprecht. Deutsches Wirtschaftsleben im Mittelalter. Bonnae, II, 1885 – 702 p.
242. Lapidus I.M. Muslim cities in the later middle ages. Cambridge, Mass., 1967
243. Le livre de l'impot foncier de Yahya ibn Adam. Publie d'apres manuscript unique appartenant a Ch. Schefer par Th. W.Juynboll. Leide, 1896
244. Levy A. The Sephardim in the Ottoman Empire. Princeton, 1992 – 394 p.
245. Lewis B. Jews of Islam. Princeton, 1984
246. Lewis B. Naval power and trade in the Mediterranean. Princeton, 1951
247. Lewis B. Northern European Sea Power and the Straits of Gibraltar. 1031-1350 A.D. // W.C.Jordan vd. der., Order and Innovation in the middle Ages: Essays in Honors of Joseph R.Strayer. Princeton, 1976
248. Lewis B. The Fatimids and the Route to India // «Revue de la faculte des Sciences economiques de l'Universite d'Istanbul», 1950-1951, 11-e annee, pp.45-59

249. Lewis B. The Middle East. Princeton: Weidenfeld & Nicholson, 1995 – 431 p.
250. Lewis B. The Muslim Discovery of Europe. New York, 1982
251. Lex Visigothorum // «Monumenta Germaniae Historica», Legum Sectio, 1, t.1, 1902
252. Lombard M. L'évolution urbaine pendant le haut moyen âge // Ann., 12, 1957, 1
253. Lombard M. L'Islam dans sa première grandeur (VII^e-XI^e siècle). Paris, 1971
254. Lopez R.S. Medieval Trade in the Mediterranean World. New York, 1955
255. Lopez R.S. The Commercial Revolution of the middle Ages. 950-1350. Englewood Cliffs, 1971
256. Martins O. Los hijos de Don Juan I. Buenos Aires, 1946
257. Maverdii Constitutionis Politicae. Ex recensere M.Engeri. Bonnae: Accedunt adnotationes et glossarium, 1853 – 270 p.
258. Mc Neill W.H. The Rice of the West. Chicago: University of Chicago Press, 1963 – 340 p.
259. Opus Geographicum auctore Ibn Haukal // BGA, Pars, II, 247+528 p.
260. Philip D.Curtain. Cross-cultural Trade in World History. Cambridge, 1984
261. Philip Mansel. Constantinople: City of the World's Desire, 1453-1924. New York, 1995 – 370 p.
262. Pirenne H. Medieval cities: their origins and the revival of trade, translate by F.D.Halsey. Princeton, 1948
263. Prolegomenes historiques d'Ibn Khaldoun. Texte arabe, publié par M.Quatremere. Paris, 1858
264. Relations de voyages et textes géographiques arabes, persans et turks relatifs à l'Extrême – Orient du XIII^e au XVIII^e siècles, traduits, revus et annotés par G.Ferrand. I-II. Paris, 1913-1914

265. Riising A. The fate of Henri Pirenne's theses // «Classica et mediaevalia». Revue danoise de philologie et d'histoire. Copenhagen, 1952
266. Singer et al., A History of Technology. Vol.3. New York: Oxford University Press, 1957 – 609 p.
267. Sperber D. Denarii and Aurei in the Time of Diocletian // Journal of Roman Studies, 1966, 56 – pp.179-201
268. Stieda. Hansisch – venetianische Handelsbeziehungen im 15. Jahrh, 1894 – 201 p.
269. Stieda. Revaler Zollbucher und Quittungen Hans. Geschichtsquellen, V, 1884 – 451 p.
270. Takiuddin al-Makrizi Tractatus de legalibus arabum ponderibus at mensuris ... ed. Q.G.Tychsen. Rostocii, 1800
271. The Cambridge Economic History of Europe. V.2. Trade and Industry in the Middle Age. Cambridge, 1971
272. The Governors and Judges of Egypt or Kitab el'Umara' wa Kitab el Qudah of El Kindi. Ed. by R.Guest. Leyden-London, 1912 (GMS, 19)
273. The Irshad al-arib ila ma'rifat al-adib or Dictionary of Learned Men of Yaqut. Ed. D.S.Margoliouth. I-VII. Leyden-London, 1907-1926
274. The Tajarib al-umam or History of Ibn Miskawayh. Leiden: Apud E.J.Brill, 1913-1917, vol.V-VI
275. The Travels of Ibn Jubair edited from a MS in the University Library of Leiden by W.Wright. Second edition Revised by M.J. de Goeje // GMS, V, 1907 – 491 p.
276. Traite des simples par Ibn el-Beitar. Paris: «Noties et Extraits», t.23, 25, 26, 1877, 1881, 1883
277. Usher A.P. A History of Mechanical Inventions. Cambridge: Harvard University Press, 1954 – 248 p.
278. Viae regnorum. Descriptio ditionis moslemicae auctore Abu Ishak al-Farisi al-Istakhri // BGA, Pars I – 348 p.

279. Voyages d'Ibn Batoutah, texte arabe, accompagne d'une traduction par C.Defremery et B.R.Sanguinetti, I-IV. Paris, 1853-1858
280. Zakarija Ben Muhammed Ben Mahmud el-Cazwini's Kosmographie. Erster Theil Die Winder der المخلوقات كتاب عجائب Schopfung. Zweiter Theil آثار البلاد Die Denkmaler der Lander, hersg. Von F.Wusknfeld. Wiesbaden: Dr. Martin Sandig OHG, 1967 – 452 p.
-
281. تاريخ الرسول و الملوك تأليف ... الطبرى. القاهرة: المطبعة الحسنية، ١٢ هـ
282. تاج العروس من شرح جوهر القاموس. القاهرة: ١٣٠٧ هـ
283. جرجى زيدان. تاريخ أدب اللغة العربية. ج ١ - ٢. بيروت: ١٩٥٧
284. راشد البروى. حاله مصر الاقتصادية في عهد الفاطميين. القاهرة: ١٩٤٩
285. الكامل في التاريخ تأليف ... ابن الاثير. بيروت: دار صادر للطباعة و النشر ١٩٦٥،
286. كتاب التبصر بالتجارة للجاحظ اخبار الاكاديمية العرب في دمشق، ١٩٣٢ ١٢
287. كتاب الحيوان لابي عثمان عمر بن بهر الجاحظ. القاهرة: ١٣٢٤ ١٣٢٥
288. كتاب احيا علوم الدين تأليف ... الامام الغزالي. القاهرة: ١٣٣٢ هـ
289. كتاب الاخبار الطوال تأليف ابى حنيفة احمد ... الدينورى. القاهرة: ١٩٦٠
290. كتاب الاشارة الى محاسن التجارة تأليف... الشيخ الدمشقي. ١٩١٠
291. كتاب الاقتصاد في الرزق المستطاب تأليف ... الشيباني. القاهرة: ١٣٥٧
292. كتاب الانصاب الاشراف تأليف ... البلاذورى. القاهرة: ١٩٥٩
293. كتاب التاريخ تأليف احمد ابن ابى يعقوب اليعقوبى. النجف، ١٩١٩ - ٣٧٤ ص.
294. كتاب الخراج للإمام... ابي يوسف . القاهرة: بولاق ١٣٢٦
295. كتاب صبح العشا تأليف الشيخ ... القلقشندى. القاهرة : ١٣٣١ ١٣٣٨
296. كتاب العبار و ديوان المبتداء في الخبر في ايام العرب و العجم و البربر تأليف ابن خلدون.
القاهرة: بولاق ، ١٢٨٤ هـ ، ج. ٣ ٥
297. كتاب قوت القلوب في معامل المحبوب تأليف ... المكي ج ٢ ، مصر: ١٣١٠

298. كتاب معجم البلدان لابی عبد الله یاقوت الحموی. طهران ، ۱۹۶۵- ج. ۱. ۶
299. كتاب المواعظ و العتبار بذكر الخطا و الآثار للمقریزی. القاهرة: بولاق ، ۱۲۷۰ هـ
300. كتاب الوزراء و الكتاب تصنیف ابی عبد الله ... الجهشیاری. القاهرة: ۱۹۳۸
301. كتاب الوفاء الوفاء باخبار دار المصطفی تألیف ... السمهودی، مصر: ۱۳۲۴
302. مروج الذهب و معادن الجوهر للعلامة ابی الحسن المسعودی. مصر، بولاق ۱۸۸۱

303. <http://norce.ru/history/common/normandia.html> (*məqalənin adı*: Р.Захаров. Сицилийское королевство норманнов в период правления короля Роджера II)
304. <http://www.strana-oz.ru/?numid=20&article=957> (*məqalənin adı*: Р.Ланда. Средиземноморье: общность истории и культуры)
305. www.kulichki.com/~gumilev/debate/Article07h.htm (*məqalənin adı*: Д.Песков. Железный век. Русь в системе евро-азиатской торговли во второй половине XIII века)

Əlavələr

1. Tədqiqatda ticarət və pul mübadiləsi ilə bağlı ən çox rast gəlinən terminlər

‘arif (عارف) – müsəlman şəhərlərində sənətkarların «ağsaqqalı»; muhtəsibin yardımçısı qismində alıcıların və müştərilərin hüquqlarının qorunması, sanitariya qaydalarına riayət olunması və s. işlərə nəzarət edirdi.

beyt əl-mal (بيت المال) – Xilafətdə və digər müsəlman dövlətlərində dövlətin xəzinəsi

beyt mal əl-xassa (بيت مال الخاصة) – müsəlman ölkələrində hökmdarın şəxsi xəzinəsi

bimetalizm - əsasında bərabər gücə qəbul edilən iki metalın (gümüş və qızıl) durduğu pul sistemi

brutto – xərcləri nəzərə almadan ümumi gəlir (müqayisə et: netto)

cəhbəz (جهبذ) – müsəlman ölkələrində bank tipli qurumun sahibi

cəhbəz əl-hadra (جهبذ الحضرة) – saray cəhbəzləri

dar əl-istixrac (دار الاستخراج) – müsəlman ölkələrində gəlirlərə nəzarət edən idarə

debet – 1) gəlir-çıxar dəftərində çatacaq məbləğin yazılmış olduğu sol tərəf; aktiv hesablar üçün hesabın artmasını şərtləndirən qeydləri və əməliyyatları əks etdirir, passiv hesablar üçün hesabın azalmasını şərtləndirən əməliyyatları qeyd edir.

2) ümumiyyətlə əldə olunan gəliri bildirir.

divan əl-bərid (ديوان البريد) – Xilafətdə baş poçt idarəsi

divan əl-cəhəbizə (ديوان الجهادية) – Xilafətdə dövlət bankı, cəhbəzlərin fəaliyyətinə nəzarət edən qurum

divan əl-mərasid (ديوان المراسد) – Xilafətdə baş gömrük idarəsi

faktoriya (*factoria*) – şəhərin müəyyən bir hissəsində (küçədə və ya bütöv bir məhəllədə) əcnəbi tacirlərin yaşayış və fəaliyyət məskəni

gildiya (*gildhalla*) – Qərbi Avropa şəhərlərində ticarət imtiyazları əldə edən və bu imtiyazlara müvafiq müxtəlif şəhərlərdə fəaliyyət göstərən tacirlərin ittifaqı

giro – Avropa ölkələrində müştərinin arzusu ilə bir hesabdən digərinə pul köçürülməsi əməliyyatı idi.

hanza – 1) tacir birliyi; daha çox Fransada, Flandriyada və Almaniya yayılmış termindir.

2) XIV-XVII əsrin əvvəllərində başda Lübek olmaqla Şimali Almaniya şəhərlərinin ticarət və siyasi ittifaqı

xan – 1) Çində tacir və sənətkar birliyi;

2) İranda bazarlarda köşk sırası

kambiator (*cambiator və ya campsor, eləcə də bancherii*) – Avropa şəhərlərində pul sərəffı

kommenda (*commenda*) – ticarətlə məşğul olan sahibkarların qardaşlığı; X əsrdə İtaliya yaranmışdır. Kommenda üzvü olan sahibkar səyahətə çıxma bilməyən həmkarının kapitalı ilə ticarət əməliyyatları apara bilərdi, bu zaman gəlirin 1/4-i ona çatırdı. Kompaniyadan fərqli olaraq, kommenda üzvləri daxili ticarətlə də məşğul olurdular.

kompaniya (*compagnia*) – ümumi kapital əsasında yalnız xarici ticarət əməliyyatları aparan təşkilat; ilk dəfə XIII əsrin ortalarında İtaliya yaranmışdır. Əvvəlcə ticarət təşkilatı kimi yaranıb sonrakı yüzilliklərdə həm də maliyyə əməliyyatları ilə də məşğul olmuşdur.

krèdit (lat. *credit*) – hesabdarlıq dəftərində alacaq (sağ) tərəf; passiv hesablarda kredit qeydi vəsaitin artmasını, aktiv hesablarda pul və ya mal dəyərlərinin azalmasını göstərir.

kredit (lat. *creditum*) – mal və ya pulun borc verilməsi

legitimus mercatus – Avropada qanuni fəaliyyət göstərə biləcək bazar. Legitimus mercatus-un təsisi hüququ kral tərəfindən yalnız feodallara verilirdi, tacir icmaları bu hüquqdan məhrum idilər.

merkator (*mercator*) – Roma imperiyasında xırda ticarətlə məşğul olan tacir

missi dominici – Frank imperiyasının sərhəd məntəqələrində gedən ticarətə nəzarət edən xüsusi məmurlar

monometalizm – bir nəcib metalın tətbiqinə əsaslanan pul sistemi

muhtəsib (və ya **sahib əs-suq**) (محتسب / صاحب السوق) – Xilafət şəhərlərində əksər hallarda istehsalın və ticarətin şəriətə uyğun nizamlanmasına nəzarət edən dövlət

məmuru; bəzi şəhərlərdə funksiyaları daha geniş olub hətta əxlaq məsələlərinə də müdaxilə edə bilirdi.

neqatiator (*negatiator*) – Roma imperiyasında tranzit ticarətlə məşğul olan tacir

netto – xərcləri nəzərə alandan sonra qalan xalis gəlir

olderman – gildiyanın başçısı (ağsaqqalı)

saff (صف) – müsəlman ölkələrində bazarlarda köşk sırası

saldo – qalıq: gəlir və çıxar (debet və kredit) yekunları arasındakı fərq

sərraf (صراف) – müsəlman ölkələrində 1) pul mübadiləsi aparən şəxs;
2) bank işçisi

stüard (*steward*) – gildiyanın əmlakının idarəçisi (nəzarətçisi)

suftəcə (سفتجة) – nəğd pulun daşınma təhlükəsindən və yüksək gömrük miqdarından qurtulmaq üçün, sənəddə göstərilən məbləğin üçüncü tərəfə ödənilməsi haqqında göstəriş, kredit məktubu

telonariy (*telonarii*) – Vestqot krallığında əcnəbi tacirlərdən gömrük rüsumu alınmasına nəzarət edən xüsusi məmur; telonariy həm də əcnəbi tacirlər arasında baş verə biləcək mübahisələrin həlli ilə məşğul olurdu.

ticarət balansı – ixrac edilən əmtəələrin dəyəri ilə idxal edilən əmtəələrin dəyəri arasındakı nisbət

vali ‘ala-s-suq (və ya **sahib əs-suq**) (والى على السوق / صاحب السوق) – hərfən: bazarın valisi, sahibi; Xilafətdə erkən dövrlərdə ticarətə nəzarət edən məmur

veksel (almanca *wechsel*, ingiliscə *bill of exchange*, fransızca *lettre de change*) – Qərbi Avropa ölkələrində ilk vaxtlarda sadəcə pul mübadiləsi idi, XV əsrdən etibarən kommersiya krediti növü: borc alanın göstərilən müddətdə müəyyən məbləğ pul ödəməsi haqqında xüsusi borc təəhhüdü

yəmin əl-bey‘a (يمين البيعة) – müsəlman tacirləri arasında ticarət andı

2. Tədqiqatda adı çəkilən əsas pul vahidləri*

Roma imperiyasında (dominat dövrü):

1 aureus = 7,3 q qızıl

1 aureus = $\frac{1}{40}$ və ya $\frac{1}{45}$ funt

25 denariy = 1 aureus

Sasani imperiyasında:

1 drahma = təxminən 4 q gümüş

Bizansda:

1 nomisma = $\frac{1}{72}$ funt = 4,54 q qızıl

Xilafətdə:

1 klassik dinar = 4,27 q qızıl

1 klassik dirhəm = 2,985 q gümüş

Franklarda:

1 funt = 327 q qızıl

1 solid = $\frac{1}{72}$ funt = 4,6 q qızıl

1 gümüş silikva = $\frac{1}{144}$ funt

1 denariy = $\frac{1}{40}$ solid

XIII-XIV əsrlərdə

Hülakilər dövlətində:

«qazaniyyə» dinarı = 12,8 q qızıl

dirhəm = 2,13 q gümüş

Florensiyada:

1 florin = 2,7 – 2,34 q qızıl

* Orta əsrlərdə pul vahidləri çox müxtəlif və dəyişkən nominallı olduğundan, biz adlarını qeyd etdiyimiz sikkələrin yalnız klassik sayılan nominallarını göstərmişik.

Genuyada:

1 bruni = 1 gümüş

Milanda:

1 soldo = 1,25 q gümüş

Venesiyada:

1 dukat = 3,5 q qızıl

*XV əsrdə***Müsəlman Şərqi ölkələrində:**

«miri» = 1,5 q gümüş

təngə = təxminən 4 «miri» = 6,2 q gümüş

Florensiyada:

1 florin = 2,7 – 2,34 q qızıl

Fransada:

1 qro = 6,52 q gümüş

Genuyada:

1 bruni = 1 gümüş

İngiltərədə:

1 sterling = 1 ¹/₂ q gümüş

Kölnə:

1 denariy = 1 ¹/₂ q gümüş

Milanda:

1 soldo = 1,25 q gümüş

Venesiyada:

1 dukat = 3,5 q qızıl

3. Xəritələrin siyahısı*

- Orta əsrlərin ərəfəsində Avrasiyanın beynəlxalq ticarət əlaqələri (xəritə 1)
- Orta əsrlərin sonunda Avrasiyanın beynəlxalq ticarət əlaqələri (xəritə 2)

* *Xəritələrin tərtibində aşağıdakı materiallardan istifadə edilmişdir:* Atlas of Islamic History. Compiled by Harry W.Hazard. Third Edition, Revised and Corrected. Princeton University Press, 1954 – 49 p.; Atlas of the Arab World and the Middle East. With an introduction by C.F.Вес-Kingham. Amsterdam: Djambatan, 1960 – 69 p.; История средних веков: в 2 т. Учебник. / Под ред. С.П.Карпова. Т.1. 2-е изд. Москва: Изд-во МГУ, 2011 – 640 с.; Мец А. Мусульманский Ренессанс. 2-е изд. Москва: «Наука», 1973 – 473 с. *Xəritələr G.R.Heydərova tərəfindən tərtib edilmişdir.*