

APAGA

Quarterly

آپاگا
فصلنامه

Հայ-իրանական մշակութային և հասարակական եռամսյա հանդես
An International Journal of Oriental Studies



ISSN 1682-5438

شماره ۵۳ بهار (خرداد) ۱۳۹۲

No. 53, June 2013

آپاگا فصلنامه بین المللی ایرانشناسی و ارمنی شناسی

شماره ۵۳ بهار ۱۳۹۲

صاحب امتیاز و مدیر مسئول

ادیک باغداساریان

صندوق پستی شماره ۹۴۸۸-۱۵۸۷۵

تهران - ایران

نشانی اینترنت www.apagaonline.com و www.apagamonthly.4t.com

apaga98@hotmail.com

پست الکترونیکی

ISSN 1682-5438

فهرست

فارسی

نگاهداری راه های تجاری در دوران صفوی در سده ۱۷م.

ارمنی

اختلافات ارضی ارمنستان و آذربایجان

انگلیسی

ارمنیان سوریه

مقالات و دیدگاه های مندرج در نشریه لزوماً بیانگر موضع "آپاگا" نیست.

نشریه در حک و اصلاح مقاله ها مجاز است.

مقالات و مطالب رسیده باز گردانده نمی شود.

استفاده از مطالب "آپاگا" با ذکر ماخذ آزاد است.

شمارگان ۱۰۰ بها ۵۰۰ تومان

چاپ احسان-تهران چهارراه ولیعصر پلاک ۱۱۴۸

نگاهداری راه های تجاری در دوران صفوی در سده ۱۷م.

دکتر و. ه. پاپازیان

ترجمه: دکتر ادیک باغداساریان

چنانکه از منابع تاریخی بر می آید، پیشرفت و رشد تجاری دولت صفوی در گرو پیمان صلح ذهاب (قصر شیرین) میان ایران و ترکیه عثمانی بود^۱. البته این امر کاملاً صحیح است، زیرا در پی این صلح، که در جاده های تجاری که از شمال ایران، ارمنستان آسیای صغیر و میانرودان (بین النهرین) می گذشتند امنیت نسبی برای کاروان های تجاری پدید آمد. همچنین مبرهن است که شرایط جدید برای بازرگانان ارمنی که تجارت خارجی ایران را در دست داشتند بسیار پسندیده بود، زیرا این تجار ارمنی ترجیح می دادند تجارت خود را از طریق جاده های یاد شده عملی سازند یعنی راه های تبریز به ازبک و تبریز به حلب^۲. با این حال، رونق تجارت خارجی نه تنها به شرایط مناسب پدید آمده پس از پیمان صلح ایران با ترکیه عثمانی بستگی داشت، که با سیاست شاه عباس اول در زمینه اقتصادی و تجاری مرتبط بود. ساخت کاروانسراها و جاده های جدید، مبارزه پیوسته با راهزنان نیز پیامد مثبتی برای حفظ و حراست جاده ها تجاری زمان صفوی

^۱- آشوت هوانسیان. بخشهایی از تاریخ اندیشه آزادیخواهی ارمنی، کتاب دوم (به زبان ارمنی). ایروان: ۱۹۵۹، ص ۱۲۰ و ای. پطروشفسکی. تاریخ فتودالیسم در ارمنستان و آذربایجان در سده های ۱۶-۱۹، لنینگراد: ۱۹۴۹. واهان بابوردیان، مهاجرنشین ارمنی جلفا در سده ۱۷م. ایروان: ۱۹۶۹، ص ۶۶.

^۲- و. پاپازیان. جاده تجاری تبریز-حلب در سده ۱۷م. لرابر، نشریه آکادمی علوم ارمنستان، ۱۹۵۸، شماره ۲، ص ۶۵-۷۰.

داشت^۳، این مسئله کمتر مورد مطالعه و پژوهش قرار گرفته است. در این مقاله تلاش می گردد با استفاده از منابع تاریخی موجود وجود و اثرات این نظام اقتصادی و مالیاتی را مورد بررسی قرار دهیم.

منابع دسته اول تاریخی (منابع مستند و تاریخی، سفرنامه های اروپایی، سفرنامه های تجار و میسیونرها، دفاتر حسابداری شرکت های تجاری اروپای غربی، یادداشتهای روزانه تجارت بازرگانان ارمنی و غیره) یک صدا حکایت از این دارند که امر تجارت از طریق راه های کاروان روی قلمرو صفوی در سطح نسبتاً بالایی قرار داشت، بویژه اگر بخواهیم آن را با امپراتوری عثمانی مقایسه کنیم. از آغاز دوران فرمانروایی شاه عباس اول و در تمام طول سده ۱۷م. مسافران گواهی می دهند که شرایط خوبی بر راه های کاروان روی ایران حاکم بود. برای نمونه، **ردمپت و بنینوس** میسیونرهای کار ملیت که در سال ۱۶۰۹ همراه کاروان های تجاری از ترکیه وارد مرز ایران شده بودند گواهی می دهند که همراهان "مسلمان اظهار رضایت می کردند، که در خاک ایران قرار دارند، جایی که دزدان و راهزنان تحت تعقیب قرار دارند."

رابرت کورت سیاح انگلیسی در سال ۱۶۱۲ چنین می نویسد: "... و در آنجا (ایران) انسان می تواند بدون ترس از چپاول مسافرت کند، زیرا سخن در باره دزدان در آنجا باعث شگفتی می شد"^۵. **ژان باتیست تاورنیه** سیاح و تاجر معروف فرانسوی پس از مسافرت طولانی در کشورهای شرقی، نسبت به تمام تجار و سیاحان اروپایی با راه های

³ - Hafez F. Farmayan. The beginning of modernization in Iran (The policies and reforms of shah Abbas I(1587-1629), Utah: 1969, p. 25.

⁴ - A chronicle of the carmelits in Persia and the Papal mission of the XVIIth and XVIIIth centuries. Vol.1, london: 1939, p.174

⁵ - The travels of captain Robert Coverte. Philadelphia:1931, p.84.

کاروانسرای خاور نزدیک آشنایی بهتری داشت، او می نویسد: "در سراسر ایران فعالیت فوق العاده ای برای برقراری نظم و نظام در جاده ها انجام می شود"^۶

با این حال اگر ما تنها روی نوشته های سیاحان یا تجار و میسیونرهای اروپایی متمرکز شویم، چنانکه تقریباً همه پژوهشگران اروپایی چنین می کنند، این تصویر بدست می آید که در جاده تجاری کاروانروی عصر صفوی نظم و نظام و امنیت حاکم بود. در عمل، البته اوضاع اینگونه نبود و نمی توانست چنین باشد. همانگونه پیشتر یاد کردیم بازرگانی کاروانی در ایران در مقایسه با ترکیه عثمانی در سطح بالایی قرار داشت و اروپاییان همین امر را ملاک اظهار نظر در باره امنیت جاده های کاروانروی عصر صفوی قرار داده اند. منابع اروپایی و نیز منابع تاریخی امروز حکایت از درجه ناامنی و خطر در جاده های مواصلاتی و کاروانروی بین المللی قلمرو ترکیه عثمانی دارند. همان تاورنیه در این باره می نویسد: "سراسر ترکیه مملو از دزدان و چپاولگران است، اینها برای چپاول تاجرها در کمین می نشینند و حتی در بسیاری موارد آنها را به قتل می رسانند". لیکن زندگی و اموال بازرگانان تنها از سوی دزدان و راهزنان به خطر نمی افتاد، بلکه مقامات حکومتی محلی نیز همین رفتار راهزنان را پیشه کرده بودند. در بسیاری موارد به دشواری می توان درجه مخاطره از سوی این دو را تشخیص داد. اغلب اتفاق می افتاد که چند صد نفر از افراد این بیگ یا آن آقا به کوهها و جنگلها می رفتند و در کمین کاروان های تجاری می نشستند و به آنها حمله میکردند.^۷ **آراکل داوریژتسی**

^۶ - Les six voyages de Jean Batiste Tavernie en Turquie, en Persia et aux Indes- T. I, Paris 1692, p. 683.

^۷ - Tavernier. Op. cit., p.2.

^۸ - Ricaut. Histoire de l'Etat present de l' Empire ottoman, Paris, 1670, p.219.

همچنین رجوع شود به: ه. آناسیان. جنبشهای آزادیبخش سده ۱۷ در ارمنستان غربی. ایروان:

۱۹۶۳، ص ۶۹. (به زبان ارمنی)

گواهی می‌هد که چگونه **آبازا** پاشای ارزروم تعداد کثیری از کاروان‌های تجاری را در شهر جمع کرده و آنها را مورد چپاول قرار داده بود.^۹ و اما **گریگور داراناغتسی** می‌افزاید که، همان شخص در سال ۱۶۱۴ به هفتصد تاجر اهل جلفا که از استامبول باز می‌گشتند چنین گفته بود: "اینها بیشتر به کار من می‌آیند تا شما، بروید و دوباره کسب کنید."^{۱۰}

فرمانداران و حاکمان و ولایات بجای تامین امنیت کاروان‌های تجاری، خود با راهزنان همکاری می‌کردند تا کاروان‌ها را در مسیر جاده‌های بازرگانی چپاول نمایند و غنایم را میان خود تقسیم نمایند و البته از چپاول‌های در مقیاسی کوچک تر خراج نیز دریافت می‌کردند.^{۱۱}

آنان بازرگانان ارمنی و یهودی را در هر شهری مجبور می‌کردند تا خراج (سرانه) بپردازند، علی‌رغم اینکه این خراج‌ها باید سالانه یک بار و در یک مکان اخذ میشد.^{۱۲} به گواهی **پولله** سیاح فرانسوی، بازرگانان غیرمسلمان در همه استان‌ها خراج پرداخت می‌کردند.^{۱۳} اغلب اتفاق می‌افتاد که حاکمان ولایات اوزان و مقادیر را خودسرانه تغییر می‌دادند تا منافع هنگفت تری به چنگ زنند.^{۱۴}

بویژه جاده‌هایی که از مناطق کردنشین امپراتوری عثمانی عبور می‌کردند در معرض خطر بیشتری قرار داشتند. چنانکه بدرستی **م. ک. زولالیان** متوجه شده است، یکی از موانع جدی در راه توسعه تجارت در آسیای صغیر و بویژه در مناطق ارمنی نشین

^۹ - آراکل داوریژتسی. تاریخ، واغارشاباد. ۱۸۹۶، ص ۵۳۷.

^{۱۰} - گریگور داراناغتسی. وقایعنگاری. اورشلیم: ۱۹۱۵، ص ۲۲۳. (ارمنی)

^{۱۱} - Michel Febvre, *l'Etat presat de la Turquie, Paris 1675, p. 159-160.*

^{۱۲} - همانجا. ص ۱۵۴.

^{۱۳} - Poulet. *Nouvelles relations du Levant. Paris: 1668, p. 36.*

^{۱۴} - Michel Febvre. *L'Etat presat... p. 161.*

سیطره حکام **گود** بود، زیرا در شرایط ناامنی و هرج و مرج ایجاد شده توسط آنان، بسیاری از مراکز تجاری نه تنها فعالیت چشمگیری نداشتند که بر عکس، دچار افول و ورشکستگی می شدند.^{۱۵} شمار راهزنان کرد آنقدر زیاد بود که حملات آنها بر کاروان های تجاری چنان عادی بشمار می رفت که بسیاری از سیاحان مناطق کرد نشین را سرزمین دزدان ملقب کرده بودند.^{۱۶}

گریگور داراناغتسی نیز در باره راهزنان کرد آگاهی های قابل توجهی به ما می دهد. او در باره راهزنان کرد در حوالی زادگاه خود یعنی شهر **کاماخ** که در مسیر جاده تجاری حلب-تبریز قرار داشت چنین می نویسد: "همه آنها دزد و راهزن هستند". او حین تشریح چپاول ها و غارت های سال ۱۵۹۵م. می نویسد: "... از مسافران ضررهای خود را جبران می کردند".^{۱۸} و با در باره یک واقعه دیگر در همان منطقه بسال ۱۶۰۸ می نویسد: "... و نخست بیگ کاماخ را کشت... ترس و وحشت از او سراسر منطقه را فرا گرفته بود".^{۱۹} در هر حال تشخیص اینکه این یا آن بیگ راهزن بود یا مامور مالیات، بسیار دشوار بود. برای نمونه، **نوشاری بیگ** که جاده حلب-تبریز تحت کنترل او بود. غیر از میزان مالیات تعیین شده از اهالی درخواست هدیه نیز می کرد. و اگر بازرگانان از انجام خواسته های او سرباز می زدند، خود شخصا به اخذ اموال و چپاول اشیای گرانبها

^{۱۵} - م. زولالیان. ارمنستان غربی در سده های ۱۸-۱۶. ایروان: ۱۹۸۰، ص ۲۴۳.

^{۱۶} - D. Ross. Sir Anthony Shirley and his Persian adventure. London: 1933, p. 155.

^{۱۷} - گریگور داراناغتسی. وقایعنگاری. ص ۳۲.

^{۱۸} - همانجا. ص ۳۳.

^{۱۹} - همانجا. ص ۳۴.

اقدام می کرد. بدین سان در سال ۱۶۷۶، تاورنیه یک بار شتر منسوجات انگلیسی و دو شتر بار مواد خوراکی را از دست داده بود.^{۲۰}

گاهی هم اتفاق می افتاد که برای مدتی جاده های مهم مواصلاتی تحت کنترل یک قبیله یا قوم خاص قرار می داشت و در یک مقطع زمانی دیگر هرج و مرج حکمفرما می شد و در این میان، قبایل متخاصم بر ضد یکدیگر به جنگ و ستیز بر می خاستند و هر یک تلاش می کرد بازرگانان را مورد غارت و چپاول بیشتری قرار دهد.^{۲۱} هر گاه یک کاروان بازرگانی در مسیر حرکت خود به یکی از این قبایل برخورد می کرد، مسلماً دچار مصایب بزرگی می شد. با این حال در دیگر شرایط گاهی این امکان وجود داشت که آنان هیچگونه باج و خراجی پرداخت نکنند. این امر باعث می شد تا بازرگانان همواره در پی راه هایی باشند تا توسط آنها امنیت کافی برای انجام تجارت خود تامین گردد و در بسیاری از موارد با سران قبایل مختلف به توافق می رسیدند و با پرداخت مبالغ هنگفت از حوزه نفوذ آنان عبور می کردند.^{۲۲}

آگاهی بسیار زیادی در باره جاده های تجاری که از امپراتوری عثمانی می گذشتند از منابع گوناگون وجود دارد^{۲۳}، لیکن همین میزان شهود و گواهی که ارایه گردید، کافی است تا نشان دهند جاده های مواصلاتی و تجاری تحت حاکمیت حکومت صفوی ایران از امنیت نسبی خوبی در مقایسه با موارد یاد شده، برخوردار بودند.

²⁰ - Tavernier. Op. cit. p. 308.

²¹ - N. Steensgaard. The Asian Trade Revolution of the Seventeenth century. Chigago and london: 1974, p. 62.

²² - همانجا. ص ۶۳-۶۲.

²³ - برای نمونه به یادداشتهای روزانه زاکاریا آگولتسی نگاه کنید. ایروان: ۱۹۳۸، ص

۳۶ و ۴۵ و ۴۷ و ۷۲ و ۷۱.

جاده های تجاری دوران صفوی توسط راهداران نگاهداری می شدند^{۲۴}. راهداران در نقاط خاصی از جاده ها مستقر بودند، مثلا مراکز اداری کوچک و بزرگ نزدیکی پل ها، گردنه های خطرناک و دیگر نقاط مهم. این راهداران معمولا در فواصلی مستقر می شدند تا بتوانند حرکت کاروان ها را در مسیر این جاده ها کنترل کنند و در صورت لزوم وقایع را به راهداری بعدی اطلاع دهند^{۲۵}. بازرگانان و مسافران باید مالیات خاصی که **وجوه** نام داشت، به راهداران پرداخت می کردند. تا اواخر سده ۱۷م. این وجوه مبلغ قابل توجهی را تشکیل نمی دادند لیکن در اواخر این سده این مالیات افزایش چشمگیری داشت بطوری که ابزار مهمی در جهت تامین کسری بودجه دولت صفوی بشمار می رفت^{۲۶}. با این حال اگر کاروان های تجاری مورد چپاول راهزنان قرار می گرفتند، مقامات محلی مجبور بودند تا اجناس چپاول شده را پیدا کرده و برگردانند و یا اینکه وجه آنها را مطابق دفاتر تجاری بازرگانان بپردازند^{۲۷}. قابل توجه است که شرکت های هند شرقی انگلیس و هلند از پرداخت این وجوه معاف بودند^{۲۸}.

این امر انکار ناپذیر است که شاه عباس اول با ایجاد نظام راهداری شرایط نسبتا امنی برای کاروان های تجاری فراهم ساخته بود. البته باید اذعان داشت که محو کامل راهزنان از مسیر کاروان های تجاری کار آسانی نبود^{۲۹}. لیکن آنچه که بیشتر کاروانهای تجاری را ناراحت می کرد نه راهزنان و چپاولگران، که خودکامگی های راهداران بود.

²⁴ - محمد ابراهیم باستانی پاریزی. سیاست و اقتصاد عصر صفوی. تهران: ۱۳۴۸، ص ۱۲۹.

²⁵ - Tavernier. Op. cit. p. 679-684.

²⁶ - Tadh Kiratal-Muluk. A manual of Safavid Administration. London: 1943, p. 180.

²⁷ - Tavernier. Op. cit. p. 685. also, John Fryer. Anew Account of East India and Persia being Nine years' Travels. 1672-1681, vol. II, Wiesbaden 1967, p. 205.

²⁸ - Tavernier. Op. cit, p. 685.

²⁹ - یادداشتهای روزانه زاکاریا آگولیتسی. ص ۷۲.

نظام پیمانکاری راهداری در دوره صفوی شرایطی ایجاد می کرد که برخی از افراد که امتیاز راهداری را کسب می کردند بدون توجه به میزان تعیین شده وجوه خود مبالغ مورد نظر خودشان را از بازرگانان طلب می کردند. در بسیاری موارد راهداران از افرادی مالیات می گرفتند که مشمول آن نبودند. برای نمونه، بر اساس یکی از فرمان های شاه عباس دوم از راهداران خواسته می شد تا از مراجع دینی اجمیادزین مقدس مالیات اخذ نکنند.^{۳۰} این امر هم قابل توجه است که مقامات محلی می توانستند میزان مالیاتها را کم یا زیاد کنند. **زاکاریا کاناگرتسی** با تشریح کارهای خسروخان در ایروان متذکر می شود که او حتی مالیات راهداری را کلا لغو کرده بود^{۳۱}. در جایی دیگر با سخن در باره یک خان دیگر ایروان یعنی محمد خان، کاناگرتسی می افزاید که وی دو باره این مالیات را جاری ساخت^{۳۲}. گزارش **زاکاریا آگولتسی** در باره برادرش **شماون** بسیار جالب توجه است: "... هم ضرابخانه، هم راهدار خانه (ایروان) در دست او قرار داشت و برای تاجر و تجارت بسیار مفید بود"^{۳۳}.

در چنین شرایطی بازرگانان یا باید با این شرایط می ساختند و یا به اقدامات سطح بالایی برای مجبور کردن راهداران به اطاعت زی قانون، متوسل می شدند. مجموعه فرمان های پادشاهان که در آرشیو کلیسای وانک جلفای نو نگهداری می شود، حاوی مطالب بسیار جالبی است. در این مجموعه اسنادی در مورد درخواستهای بازرگانان ارمنی و شکایت آنان از راهداران و پاسخ شاهان ملحوظ است. تعداد اسنادی که توسط شاه عباس

³⁰ - سیمئون یروانتسی. جامبر. واغاشاباد: ۱۸۷۳، ص ۲۱۴. (ارمنی)

³¹ - زاکاریا سارکاوآگ. تاریخ. واغاشاباد: ۱۸۷۰، جلد دوم، ص ۳۹. (ارمنی)

³² - همانجا، ص ۴۴.

³³ - یادداشتهای روزانه. زاکاریا آگولتسی. ص ۸۱.

دوم و شاه صفی صادر شده و شامل اینگونه مطالب هستند بیش از ده مورد است.^{۳۴} این اسناد و فرامین از شکل و محتوی یکسانی پیروی می کنند لذا ترجمه یکی از آنها را در اینجا ارایه می دهیم. این فرمان بسال ۱۰۴۶ هجری (۱۶۳۶م.)^{۳۵} منتشر شده است و شامل مطالب جالبی در مورد مبلغ مالیات (وجوه راهداری) است. در این فرمان، تک تک مبالغ، که راهداران باید از یک بار شتر (وجه شتر)، بار استر (وجه استر)، بار خر (وجه خرک) بیان می شود. اینها بترتیب عبارتند از ۱۰۰ و ۵۰ و ۲۵ دینار از منسوجات (و ۵۰ و ۲۵ و ۱۰ دینار از اجناس خرده فروشی).

"فرمان جهان مطاع صادر شد، مطابق آن خواجه صفر جلفایی گزارش داد که مالیات راهداری ابریشم، منسوجات و سایر اجناس (وجوه راهداری) بر پایه فرمان دیوانی چنین است.

منسوجات و ابریشم - از هر بار شتر ۱۰۰ دینار

- از هر بار استر ۵۰ دینار

- از هر بار خر ۲۵ دینار

اجناس خرده فروشی - از هر بار شتر ۵۰ دینار

- از هر بار استر ۲۵ دینار

- از هر بار خر ۱۰ دینار

در این خصوص وی فرمانی جهت مالیات راهداری منسوجات و ابریشم درخواست نمود. بنابراین مقرر می فرماییم تا راهداران جاده ها مالیاتهای یاد شده را مطابق فرمان دیوانی اخذ نمایند و با طلب مالیاتهای اضافه باعث ناراحتی افراد نشوند. وظیفه وزیر و

^{۳۴} - جلفای نو. آرشیو وانک کلیسای آمانپرکیچ، قفسه شماره ۶، سندهای شماره

۲۳ و ۲۴ و ۲۵ و ۲۷ و ۲۹ و ۳۴ و ۵۷ و ۱۰۹ و ۱۲۰ و ۱۲۱.

^{۳۵} - همانجا. سند شماره ۲۴.

حکیم هر منطقه است در این خصوص کمک کنند و این را دستوری جدی و وظیفه خود تلقی کنند.

کتابت شد در ۲۹ ماه صفر ۱۰۴۶ هجری (۲ اوت ۱۶۳۶)."

این گونه اسناد نشان می دهند که راهداران فرمان های شاهی را جدی نمی گرفتند و کماکان هر گونه که خود می خواستند با بازرگانان رفتار می کردند. از این نظر هیچگونه فرقی میان حکومت صفوی و امپراتوری عثمانی وجود نداشت. در عثمانی نیز ماموران هیچ توجهی به دستورهای استامبول در خصوص چگونگی جمع آوری مالیات تجاری نداشتند. زیرا در اینجا نیز پیمانکاران با اخذ مجوز سه ساله برای جمع آوری مالیات ها سعی می کردند حتی الامکان منافع زیادی به جیب بزنند.

بدین ترتیب، نظام راهداری علی رغم همه مسایل و مشکلاتی که داشت امنیت نسبی بیشتری برای تجار و بازرگانان در دوران حکومت صفوی تامین می کرد. آنچه که در قلمرو امپراتوری عثمانی وجود نداشت. **ره سیوری** خاورشناس آمریکایی با پرداختن به نقش نظام راهداری چنین می نویسد: "... مشخص است که این نظام تا حد زیادی هم امنیت جانی و هم امنیت کالاهای تجاری را تامین می کرد"^{۳۶}. لیکن باید این مطلب را نیز افزود که این امر تا جایی که به کالاها مربوط می شد، امنیت زیادی تامین نمی کرد.

نظام راهداری و نظام پیمانکاری و جمع آوری مالیاتها، چنان ریشه های عمیقی داشتند که حتی بعد از نقراض حکومت صفوی کماکان تا اواخر سده ۱۹ به حیات خود ادامه دادند.^{۳۷}

³⁶- R. Savory, *Iran under the Safarids* Cambridg. 1980, p. 192.

³⁷- نازار گورویانتس. ارمنیان ایران. تهران: ۱۹۶۸، ص ۱۳۴.