

UOT 39

<https://doi.org/10.59849/2218-4783.2024.1.134>

ASƏF ORUCOV

MADDİ-MƏDƏNİYYƏTİN MÜHÜM NÜMUNƏLƏRİNDƏN BİRİ: YOLLAR

Məqalədə Naxçıvan materialları əsasında maddi-mədəniyyətin mühüm elementlərindən biri olan yollar araşdırılmışdır. Araşdırmalar zamanı Şərqlə-Qərb arasında mühüm rol oynayan, Naxçıvan ərazisindən keçən karvan yolları tədqiqata cəlb edilmişdir. Uzaq Şərq, Avropa və Azərbaycanın digər şəhərlərinə çıxış üçün istifadə olunan əsas magistral yol Ordubad-Culfa-Naxçıvan-Sədərək yoludur. Bundan əlavə Naxçıvanda əsas magistral yolları birləşdirən yardımçı yollar da mövcud olmuşdur ki, bu yollarda insanların mal dövriyyəsini və gediş-gəlişini təşkil etmişdir.

Tədqiqat nəticəsində həmçinin Naxçıvanda mövcud olan daxili yollar da araşdırılmışdır. Daxili yollar əhali arasında "araba yolu", "qara yol", "el yolu" və s. adlanan torpaq yollar, əsasən kəndarası əlaqə vasitəsi idi. Daxili yollardan, əsasən düzənlik yerlərdə təkrarlı nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti zamanı istifadə edilmişdir. Araşdırma zamanı daxili yollara daxil olan köç yolları xüsusilə araşdırılmışdır.

Açar sözlər: *Naxçıvan, yol, nəqliyyat, köç, araba yolu, karvan yolu, poçt yolu.*

Giriş. Yollar maddi-mədəniyyətin ən mühüm nümunələrindən biri olmaqla xalqın həyatına, onun məişətinə, mədəni inkişafına, iqtisadi vəziyyətinə çox böyük təsir göstərmişdir.

Yollar müxtəlif nəqliyyat vasitələrinin hərəkətini tənzimləyir və başlıca olaraq quru və su yollarından, dəmir və hava yollarından ibarətdir. Vaxtilə daşdığı funksiyasının müxtəlifliyinə və əhatə dairəsinin genişliyinə görə Azərbaycanda mövcud olan yollar karvan yolları, daxili yollar, poçt yolları, su yolları və dəmir yolları olmaqla beş qrupa bölünürdü [1, s. 278]. İqtisadi əhəmiyyətinə görə ölkədaxili əlaqə yolları arasında qışlaq və yaylaqları bir-birinə qovuşdurən ənənəvi köç yolları xüsusi yer tuturdu. Zaman keçdikcə poçt yolları da mühüm yollar sırasına daxil edilmişdir.

Karvan yolları. Olduqca əlverişli coğrafi mövqeyə malik olan Azərbaycan hələ qədim zamanlardan bəri Şərqlə-Qərb arasında körpü rolunu oynayırdı. Böyük İpək Yolu adlanan və tarixən ölkələr arasında iqtisadi, ticarət və mədəni əlaqələrin həyata keçirilməsində müstəsna əhəmiyyəti olan bu yolun keçdiyi ərazilərdən biri də, Azərbaycanın qədim bölgəsi Naxçıvan olmuşdur.

Tarixdən məlumdur ki, Naxçıvan ərazisindən keçən onun şərq ilə qərbi birləşdirən Uzaq Şərq, Avropa və Azərbaycanın digər şəhərlərinə çıxış üçün istifadə olunan əsas magistral yol **Ordubad-Culfa-Naxçıvan-Sədərək** yoludur [5, s. 96].

Qeyd etmək lazımdır ki, Naxçıvanın şimalını cənubu, şərqini isə qərbi ilə birləşdirən əlavə yardımçı yollar da olmuşdur ki, həmin yardımçı yollar əsas magistral yola birləşərək əhalinin mal dövriyyəsi ilə yanaşı, gediş-gəlişini də təmin edirdi. Məsələn, Ordubad-Culfa istiqamətində uzanan karvan yoluna birləşən Biləv-Cənnəb-Disər-Əylis-Ordubad və Dizə-Culfa belə yardımçı yollar idi.

Biləv kənd ərazisindən yardımçı yolların biri də Əlincəqala istiqamətinə uzanırdı. Tarixçi alim V.Əliyev yazır ki, Gilan-Naxçıvan karvan yolu Gilançayın sol sahili boyunca şimal istiqamətində, Əlincə qalasına doğru gedir [4, s. 43]. Bu yol vaxtilə Gilan-Naxçıvan karvanlarının təhlükəsiz hərəkəti üçün böyük əhəmiyyətə malik olmaqla yanaşı, əhalinin gediş-gəlişini təmin edirdi.

Gilançay vadisində ayrılan digər bir yol Kərimquluzadə-Cərəcür-Gavah-Tivi-Bist-Keçiçalası-Eşşək meydanı istiqamətində, digəri isə Ərəzin-Əbrəqunus, Bənəniyar-Saltaq-Göydərə-Xanəgah-Anzır-Dərgəmlik istiqamətində uzanmışdır [5, s. 98]. Vaxtilə bu ərazidə olan yardımçı yollardan biri də Ordubad-Üstüpu-Çənnəb-Parağa-Tivi-Nəsriyaz olmuşdur.

Naxçıvan bölgəsindən, Şərqdən-Qərbə və əksinə keçən karvan yoluna birləşən yollardan biri Naxçıvan şəhərindən başlayaraq şimala doğru gedən və Naxçıvan-Qarababa, Gorus istiqamətində olmuşdur. Naxçıvan vadisi ilə Biçənək aşırımına, oradan Gorus-Laçın-Şuşa-Ağdam-Yevlax istiqamətində uzanan bu yol Naxçıvan bölgəsini Azərbaycandan keçən İpək yolu ilə birləşdirirdi. Bu yol çox qədim zamanlardan mövcud olmuşdur. Z.Bünyadov yazır ki, hətta ərəb qoşunları Naxçıvana gələrkən bu yoldan istifadə etmişlər. Ərəb sərkərdəsi Səlman ibn Rəbiənin dəstəsi Naxçıvandan çıxandan sonra bu yolla şimala doğru hərəkət etmiş, Biçənək keçidindən aşaraq Şəki, Gorus tərəfə yetişmiş, Arran ərazisinə girmişdi [3, s. 82].

Onu da qeyd etmək ki, Gorus-Laçın-Şuşa-Ağdam-Yevlax istiqamətində uzanan yol erməni qəsbkarları tərəfindən dağıdılmış və o istiqamətdə Naxçıvanın Azərbaycanın digər adları qeyd olunan rayonları ilə əlaqəsi kəsilmişdir. Bu yol dağlıq ərazilərdən keçsə də, hələ Sovet hakimiyyəti dövründə Naxçıvanı Azərbaycanın digər bölgələri ilə əlaqəsini təmin edən ən mənasız quru yol idi.

Akademiyanın müxbir üzvü, tarix elmlər doktoru, professor H.F.Səfərlı yazır ki, şimaldan cənuba doğru hərəkət edən ticarət karvanları müxtəlif yerlərdə (Ordubad, Culfa, Naxçıvan, Şaxtaxtı, Sədərək və b.) bu yola Sünik-Biçənək-Kolanı-Şahbuz-Sələsüz-Nəzərəbad-Şıxmahmud-Naxçıvan-Paşalı-Çalxanqala-Tənənəm-Qarabağlar-Yurdçu-Qıvrıq-Şaxtaxtı-Qurdçubiləyi-Paşalı-Məlişkə-Keşişkənd-Arpa-Yuxarı Danyeri-Məmmədhasən-Yaycılar-Dizə-Sədərək və s. qovuşurdu [10 s. 32].

Naxçıvan sənətkarlarının hazırladıqları zərif parçalar, zinət əşyaları, incə naxışlı qablar, duz, mis, quru meyvə və s. məhsullar yardımçı karvan yolları vasitəsi ilə əsas karvan yoluna qoşularaq Azərbaycanın digər şəhərlərinə, həmçinin Cənubi Qafqaz regionlarına və Yaxın Şərq bazarlarına aparılırdı. Uzun müddət fəaliyyət göstərən Böyük İpək Yolu Naxçıvanın iqtisadi və mədəni inkişafına böyük təsir göstərmiş və onu qədim ticarət mərkəzlərindən birinə çevirmişdir.

Qeyd etmək lazımdır ki, Naxçıvanın coğrafi cəhətdən əlverişli ərazidə, yəni Asiya və Avropadan keçən ticarət yollarının kəsişdiyi nöqtədə yerləşməsi bu ölkəni dünya ticarəti mövqeyinə çıxara bilmişdi. Bunun üçün ölkədaxili və xarici ticarət əlaqələrini çətinləşdirən təbii maneələri azaltmaq, Azərbaycan ərazisindən keçərək qitələrarası ticarət marşrutlarında karvanların rahat gediş-gəlişini təmin etmək üçün körpülər salınırdı. Belə körpülərin ən mühüm və əhəmiyyət kəsb edən nümunələrindən biri Xudafərin körpüsüdür.

“Xudafərin” körpüsü Araz çayı yatağında ən əlverişli keçidlərdən biri olmuşdur. Araz çayından əlavə, Gilançay, Əlincəçay, Naxçıvançay və başqa çaylar üzərində körpülər inşa edilirdi. Culfa şəhəri yaxınlığında Araz çayı üzərində tikilən (Ziyaülmülk) körpü karvan yolu istiqamətinə uyğun salınmış və bölgəni mühüm ticarət qovşağına çevirmişdir. Bu körpünün xarabalıqları xalq arasında “İsgəndər körpüsü” adı ilə tanınır və körpünün salınması XII-XIII əsrlərə aid edilir [9, s. 231].

Karvan yollarını asanlaşdıran körpülərdən biri də Xoşkeşin kəndinin şimal-qərb hissəsində Əlincəçay üzərində salınmışdır. Körpülər daxili və xarici ticarətin inkişafına öz töhfələrini verməklə yanaşı, əhalinin bölgə daxilində hərəkətini də asanlaşdırırdı.

Karvan, köç, gediş-gəliş üçün istifadə edilən yolların əksəriyyəti bu günədək qalmaqda-

dir. Əhali indi də həmin yollara karvan yolları deyir. Bu gün onların bir qismi genişləndirilərək şose yoluna çevrilib, bir qismi, xüsusilə dağ yolları əvvəlki şəkildə qalmaqda və Naxçıvan maldarlarının köç yolları kimi istifadə olunmaqdadır. Müstəqillik və demokratiyanın bərqərar olduğu, bazar iqtisadiyyatına keçdiyimiz müasir şəraitdə Böyük İpək Yolunun bərpası yenidən günün vacib məsələsinə çevrilmişdir. Uzun bir dövr ərzində Qərblə-Şərqi birləşdirən Böyük İpək Yolu öz tarixi əhəmiyyətini yenidən bərpa etməklə Qərblə-Şərq arasında yenə də körpü yaratmaq imkanındadır.

Daxili yollar. Hələ qədim zamanlardan etibarən daxili yollardan əhali öz aralarında iqtisadi mübadilə əlaqələri yaratmaq, həmçinin özlərinin sənətkarlıq və heyvandarlıq məhsullarını bazarlara çıxarmaq, digər kəndlərlə əlaqə yaratmaq məqsədilə istifadə edirdilər. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, Naxçıvan və Culfa şəhərləri qədim zamanlardan ticarət mərkəzi olduğuna görə bölgənin bütün ərazisindən həftəsonu alış-veriş etmək məqsədi ilə həftəbazarına gəlirdilər. Bu zaman Naxçıvanın dağ kəndlərindən uzanan yollar əsas etibarilə dağ cığıruları və çay yataqları boyunca uzanırdı. Beləliklə, qeyd edə bilərik ki, daxili əlaqə yollarının məhdud səciyyə daşıyan ən bəsit növü cığırılar olmuşdur.

Əhali arasında “araba yolu”, “qara yol”, “el yolu” və s. adlanan torpaq yollar, əsasən kəndarası əlaqə vasitəsi idi. Aydınır ki, dağ yamaqları hər zaman təkərli nəqliyyat vasitələrindən istifadəyə imkan vermirdi. Ona görə də, minik vasitələri olan at, ulaq, dəvə, öküz və s.-dən istifadə edirdilər. Lakin, düzənlik ərazilərdə yol nisbətən rahat olduğu üçün təkərli nəqliyyat vasitələrindən istifadə edirdilər.

Naxçıvan diyarının təsərrüfat məişətində əkinçiliklə yanaşı, maldarlıq da mühüm təsərrüfat sahəsi olduğundan, köçmə maldarlıq üçün səciyyəvi olan köç yolları daxili əlaqə yollarının bir qismini təşkil edirdi. Köç yollarının daxili yollardan fərqli xüsusiyyəti ondan ibarətdir ki, bu yollar mövsümi xarakter daşıyır. Keçmişdə Azərbaycanın maldarlıqla məşğul olan hər bir bölgəsində müxtəlif istiqamətlərə gedən çoxlu köç yolları olmuşdur [1, s. 282]. Onu da qeyd edərk ki, köç yollarından maldarlar istifadə etsələr də, kənd əhalisinin də iqtisadi həyatında onların müstəsna əhəmiyyəti var idi. Vaxtilə köç yolları ilə hərəkət edən aran kəndlərinin əhalisi öz məhsullarını – taxılı, meyvəni, bostan məhsullarını və s. maldarlıq məhsullarına – yağa, pendirə, yuna, ətə və s. dəyişmək üçün tez-tez yaylaqlara qalxırdılar. Naxçıvan bölgəsinin Ordubad, Şahbuz və Culfa yaylaqlarına köç yolları ilə qalxan heyvandarlar uzun illər bu yollardan istifadə etmişlər və bu gün də bir qismindən istifadə edilir. Naxçıvanın yaylaqlarını qışlaqları ilə birləşdirən köç yollarının əsas xüsusiyyəti onların daha çox çay boyu vadilərdə salınması idi. Əsas köç yolları Naxçıvançay, Əlincəçay, Gilançay boyunca uzanırdı [8, s. 130].

Naxçıvanın aran kəndlərindən yaylaqlara qalxan köç yolları dolanbac, əyri-üyrü, enişli-yoxuşlu idi. Etnoqrafik mənbələrə əsaslanıb deyə bilərik ki, Azərbaycanın digər bölgələrinin yaylaqları kimi, Naxçıvan bölgəsinin yaylaqları və yurd yerlərinin də 7-8 minillik tarixi haqqında məlumatlar vardır [1, s. 520].

Naxçıvan diyarında hələ qədim zamanlardan əsas köç yolları Ordubad və Şahbuz yaylaqlarına doğru uzanırdı. Ordubad köç yollarından bəhs edən A.Seyidov onları aşağıdakı kimi xarakterizə edir:

– Nəsirvaz kəndindən Gəmiqayanın Qaranquş yaylağına uzanan birinci yol bu ərazilərdən keçir: Nəsirvaz, Zərnabad çayı, Bədəl demisi (sahəsi), Şamlar, Narzan bulağı, Şorlar (qırmızı sulu yer)”, Göllər, Kəngərli düzü, Dik yurd, Qaranquş yaylağı;

– İkinci yol aşağıdakı ərazilərdən keçir: Nəsirvaz, Çəşmə başı, Daş başı, Şırlan çayı,

Qəzər yurdu, Qazan köç, Camışölən, Nəbi yurdu, Dava daşı, Novruz güneyi, Qaranquş yaylağı, Qız-gəlin çuxuru, Qapıcıq keçidi;

– Üçüncü yol Nəsirvazdan şimala Göygölədək uzanır: Gülüm-gülüm dağı, Ələngəz, Eşşək meydanı, Qəhrəman çuxuru, Təvəkkəl, Gözcük, Qartal oturan, Göygöl. Göllər adlanan ərazidən Gəmiqayaya gedən yol Göllər, Şorlar (bu ikinci Şorlardır), Hasarlar və Çürüklüdən keçərək, Gəmiqayada tamamlanır [11, s. 31-32].

Ordubadın Göygöl yaylağına uzanan başqa bir yol isə Türbələr, Meşə, Murad ağı, Çuxur çimən, Soltanlı, Çaqqallar yurdu, Gen yurd, Xan bulağı, Göygöl, Sil göz ərazilərindən keçir.

Ordubad ərazisinin yaylaqlarına uzanan köç yollarının bir neçə istiqamətdə olmasının səbəbi Ordubadın və Naxçıvanın ayrı-ayrı ərazilərindən olan maldarların müxtəlif istiqamətdə yaylaqlara qalxmaları idi.

İstər keçmişdə, istərsə də günümüzdə Ordubad ərazisində olan yaylaqlardan Ordubad maldarları ilə yanaşı, muxtar respublikanın Babək, Kəngərli və Culfa rayonlarının maldarları da istifadə edirlər. Bu barədə A.Seyidov yazır: “Babək rayonunun Qahab və Nəhəcir kəndlərindən Gəmiqayaya və ətraf yaylaqlara əsasən Qahab-Qotur Dizə-Sürəməlik-Kəlbə Rza-Davılı yer-Bağırsaqdərə-Nəhəcir-İydəli ağıl-Qızıl ağıl-Atuçan, Təpələrarsı (burada beş təpə var)-Tap (dağların üstü belə adlanır)-Sarı dərə-Aralıq, Qazançı-Ərəfsə kəndləri. Buradan da zirvəyə Saqqar su (ağ köpüklü olduğuna görə belə adlanır)-Qanlı zəmi-Seyid yurdu-Təndirli-Çimənlər-Əyriçay-Əhməd xan boğulan-Qaraçı yurdu-Şah bulağ-Çadır daş-Qaranlıq dərə-Sarı dərə-Keçi qalası-Şıppırlı-Əliölən-Süleyman yurdu-Sallı dərə-Boğazyurd və Nefitlidən keçməklə çatmaq olar. Babək rayonundan Ordubadın Xələşli yaylağına əsasən qədim köç yolu olan Naxışnərgiz-Nəhəcir-Qazançı-Teyvaz-Çay dağı ətəyindən keçməklə gedilir [11, s. 32].

Ordubad yaylaqlarından Culfa rayonunun maldarları da istifadə edirlər. Culfa rayonunun Saltaq kəndindən Ordubadın Göydağ yaylağına Saltaq-Şurut yarpaqlısı-Çamırrı-Üç təpələr-Pir dərəsi-Göydağ istiqamətində olan köç yollarından istifadə edilir.

Hələ qədim zamanlardan Kəngərli rayonunun heyvandarlarının bir qismi Ordubadın Göygöl və ətrafdakı yaylaqlarına getmək üçün Sirab, Nəhəcir, Qazançı və Boyəhməd istiqamətində hərəkət edərək Göygölə gedirmişlər [2, s. 178]. Kəngərli rayonunun Xok kəndindən Ordubadın Tüklüçimən yaylağına Xok-Sust-Payız-Türkeş-Naxçıvançay-Vayxır-Sirab-Nəhəcir-Qazançı-Teyvaz-Göydağ köç yollarından istifadə edirlər. Yaylaqdan arana yənərkən də eyni köç yollarından istifadə edirlər.

Kəngərli rayonunun bəzi maldarları təkcə Ordubad yaylaqlarından deyil, Culfa və Şahbuz rayonlarının yaylaqlarından da istifadə edirlər. Rayonun Çalxanqala kəndindən Culfa rayonunun Dəmirli yaylağına Çalxanqala-Türkeş-Payız-Naxçıvançay-Vayxır-Sirab-Nəhəcir-Qazançı-Milax-Teyvaz-Göydağ Boyəhməd istiqamətində uzanan köç yolundan istifadə edilir [7, s. 48].

Muxtar respublikanın Şərur, Kəngərli, Culfa və Babək rayonlarının heyvandarlarının bir qismi müxtəlif köç yollarından istifadə etməklə yay aylarında Şahbuz yaylaqlarına qalxırlar. Aparılan çöl-etnoqrafik məlumatlara əsasən demək olar ki, Babək və Culfa rayonlarından uzanan köç yollarından biri vaxtilə Şahbuz rayonunun Porttan və Ayı Dərəsi yaylaqları istiqamətində olmuşdur. Bu yaylaqlardan hələ qədim zamanlarda, həmçinin Sovet hakimiyyəti illərində də istifadə edilirdi. Yaşlıların dediyinə görə, köç yolları Qahab, Şiyran arxacı (Şahbuzkənd ərazisi), Sarıbulaq selovu, Külüs, Keçili çayı boyunca, Böyük düz (Külüs

ərazisi), Palçıqlı, Hamar quzey aşırımı, Toğlu qayası, Şah bulağı, Porttan yaylağı, Xuda Kərim yurdu, Ayı dərəsi istiqamətində uzanırdı. Köç edənlərin bəziləri Keçili ərazisindəki Porttan ətrafı yaylaqlara, xüsusilə Bulaq başı yurd yerinə, bəziləri isə Salvartı və Ayı dərəsi yaylağına qalxırdılar. Arxeoloq, tarix elmləri doktoru V.Baxşəliyev yazır ki, Keçili yaxınlığındakı Bulaq başı yurd yerində mədəni təbəqənin olması bu yaylaqdan uzun müddət istifadə olunduğunu təsdiq edir [2, s. 180]. Adı qeyd olunan bu köç yolundan Qahab və Sirab, Culfa rayonunun heyvandarları ilə yanaşı, Şahbuzkənd, Külüs heyvandarları da istifadə etmişdir.

Şərur maldarları yaxın keçmişdə və günümüzdə Şahbuz rayonunun Salvartı, Keçəl dağ, Qanlı göl, Ayı dərəsi və digər yaylaqlarından istifadə edirdilər. Bu yaylaqlara müxtəlif istiqamətdə köç yolları uzanırdı. Hələ keçmişdə Şərur rayonunun maldarları Salvartı yaylaqlarından istifadə etmək üçün Kəngərli rayonunun Qarabağlar, Çalxanqala, Babək rayonunun Payız kəndindən keçən dağ yollarından istifadə etmişlər [2, s. 180]. Bu yolla eyni zamanda əks istiqamətə qayıdanda da istifadə etmişlər.

Etnoqrafik çöl məlumatlarına əsasən deyə bilərik ki, Şərur rayonunun Cəlilkəndindən Batabat yaylaqlarından biri olan Yeli (Kələkli) yurduna Cəlilkənd-Tənənəm-Qarayuş-Cəhri-Türkeş-Badamlı-Kükü-Keçəldağ-Danaboynu-Dəmirçi-İbadullahyurdu-Biçənək istiqamətində gedən köç yolundan istifadə edirlər. Bu yolla Şərurun digər kəndlərindən olan maldarlar da istifadə edirlər. Məlumatçı, Cəlilkənd sakini maldar Fəxrəddin İsayevin məlumatından aydın olur ki, onlar payızda sürüləri yaylaqdan yendirəndə gəldikləri köç yolundan deyil, başqa yolla – Yeli yurd-Gömrür-Cin dağının ətəyi-Nurs-Kolanı-Ayrınc körpüsü-Şahbuz şəhər şose yolu-Şahbuz dağ yolu-Daylaqlı kəndinin üstü-Badamlı-Türkeş-Çalxanqala-Cəlilkənd istiqamətində gedirlər.

Vaxtilə Çalxanqala, Xıncab, Sust, Qarabağlar kəndlərinin maldarları ilə yanaşı, Cəhri, Nəzərəbad, Didivar, Aşağı və Yuxarı Uzunoba heyvandarlarının yaylaqları əsasən Şərqi Dərələyəz idi. Bu ərazinin heyvandarları daha çox Güllü düzünə, el arasında Cəhri yurdu deyilən yurda, Qazan yaylağına, Yanıxlıya, Dəmirliyə, sonralar şərqi doğru Keçəl dağa, XX yüzillikdə Salvartı istiqamətində Qulu yurdu, Yeli yurd (Kələkli) və s. gəldirilər. Çalxanqala, Xıncab, Sust, Qarabağlar kəndlərinin sürülərinin köç yolları Cəhriçay hövzəsindən keçirdi. Dərələyəz istiqamətində gedən sürüləri Çalxanın arxasında bir-iki gün saxlayıb sonra Canıçay, Mövlu dərə, Gərməçataq, Sultanbəy, Güllü düzü, Yazı Yurdu, Hasarlı, Matəm ağacı, Böyük, Kiçik qəbirli, Qanlı göl, Keçəl dağ istiqamətində köç edirdilər [6, s. 3].

Mənbələrin və yaşlıların verdiyi məlumatlardan aydın olur ki, Naxçıvan ərazisinin maldarları yay aylarında Azərbaycanın qədim və əzəli torpağı olan İrəvanın, Göyçə gölünün ətrafında olan yaylaqlardan da istifadə etmişlər. Məsələn, Göyçə gölünün ətrafına Kültəpə sakinləri Payız dərəsindən Sust-Qarabağlar-Ovçular istiqamətində gedə bilirdilər [2, s. 181]. Göyçə yaylağına Şərur kəndlərinin maldarlarının getməsi haqqında Şərur rayonunun Yurdçu kəndindən olan yaşlılar məlumat verərək bildirirlər ki, vaxtilə Şərur rayonunun əksər kəndlərinin maldarları yay aylarında Göyçə ətrafı yaylaqlara gedərmişlər.

Onu da qeyd edək ki, günümüzdə də sahibkarlar, fermerlər mal-qaranı, qoyun-quzunu yaylaqlara qaldırmaq məqsədilə köç yollarından istifadə edirlər, lakin, müvəqqəti yaşamaq üçün aparılan ev avadanlıqları, toyuq-cücə, arı qutuları isə maşınla yaylaqlara aparılır. Əvvəllər yaylaqlara minik vasitələrindən və yük avtomobillərindən istifadə edilirdisə, günümüzdə isə minik avtomobilləri də yaylaqlara qalxa bilir. Çünki, yaylaq yollarının abadlaşdırılması belə, dövlətin diqqətindən kənar qalmır. Hər il yaylaqlara qalxan qunt yolların təmizlənməsi, heyvanların yerləşdiyi arxacların dezinfeksiya edilməsi, hətta yaylaqda olan maldarlara

ictimai-iaşə xidmətinin göstərilməsi, adamların tibbi müayinədən keçirilməsi bunu sübut edir. Bu gün yaylaqlara qalxanlar əsasən, heyvandarlıqla məşğul olan fermerlər və sahibkarlardı. Bundan əlavə, yaylaqlara müasir dövrümüzdə istirahət məqsədilə gedənlər də vardır ki, onlar avtomobil yolları ilə hərəkət edirlər.

Poçt yolları. Ölkənin iqtisadi və mədəni həyatının yüksəldilməsində poçt yolları böyük rol oynamışdır. Poçt yolları təkcə ayrı-ayrı məntəqələr arasındakı əlaqələrin deyil, Azərbaycanın başqa ölkələrlə əlaqəsinin möhkəmlənməsində də mühüm əhəmiyyətə malik olmuşdur. Poçt yolları qədim yolların əsasında salınırdı. Bu yollar təkcə minik və yük heyvanları üçün yox, həm də təkərli nəqliyyat vasitələri üçün əlverişli idi. Vaxtilə Bakı-Tiflis yolu Azərbaycanda yeganə poçt yolu idi. Bu yol Azərbaycan ərazisini bütünlükdə kəsb keçərək Ağstafada iki qola haçalanırdı. Bu yolun bir qolu Dilican-İrəvan-Naxçıvan-Culfa idi.

Nəticə. Aparılan araşdırmalardan, tədqiqatlardan belə nəticəyə gəlmək mümkündür ki, Naxçıvan Azərbaycanın əsas strateji bölgələrindən biri olmuş, tarixi İpək yolu Naxçıvanın ərazisindən keçmişdir. Bu tarixi İpək yolunun Naxçıvandan keçməsi Naxçıvan üçün xüsusi önəm kəsb etmiş, bunun sayəsində Naxçıvanda qədim dövrdən başlayaraq, qalıqları günümüze qədər gəlib çatmış bir çox körpülərin əsası qoyulmuşdur.

Daxili yollar sırasına aid olan köç yolları da mövcud olmuşdur ki, bu yollar əsasən yaylaq-qışlaq maldarlığının mövcudluğu sayəsində yaradılmışdır. Bu köç yolları içerisində Qərbi Azərbaycana gedib çıxan yollar xüsusi yerlərdən birini tutmuşdur. Yəni, Naxçıvan və Qərbi Azərbaycan yaylaq-qışlaqları bir-birinə köç yolları vasitəsi ilə bağlı olmuşdur.

ƏDƏBİYYAT

1. Azərbaycan etnoqrafiyası: 3 cildə. II c., Bakı: Şərq-Qərb, 2007, 384 s.
2. Baxşəliyev V. Naxçıvanın qədim köç yollarının tədqiqi // Naxçıvan Universitetinin Elmi Əsərləri, s. 177-184.
3. Bünyadov Z. Azərbaycan VII-IX əsrlərdə. Bakı: Azər nəşr, 1989, 336 s.
4. Əliyev V. Naxçıvan-Azərbaycanın tarixi diyarıdır. Bakı: XXI-Yeni nəşrlər evi, 2002, 320 s.
5. İsayev E. Böyük İpək yolu və Naxçıvan. Bakı: Elm və təhsil, 2012, 214 s.
6. Qədirzadə H.Q. Cəhriçay vadisi: M.Ö. IV minilliklərdən günümüzədək (tarixi-etnoqrafik araşdırma). Naxçıvan: Qızıldağ, 2007, 160 s.
7. Qəhrəmanova A. Naxçıvanın köç yolları / Mədəniyyətlərin qovuşduğu məkan adlı Beynəlxalq Elmi Konfransın materialları (22-23 oktyabr 2020). Naxçıvan: Əcəmi, s. 45-50.
8. Orucov A. Köçməçilik və yaxud köçmə mərasimi haqqında bəzi qeydlər // AMEA Naxçıvan Bölməsinin Xəbərləri. İctimai və humanitar elmlər seriyası, Naxçıvan: Tusi, 2010, № 3, s. 127-132.
9. Salamzadə Ə, Məmmədzadə K. Azərbaycan memarlığının Naxçıvan məktəbi abidələri. Bakı: Elm, 1985, 268 s.
10. Səfərli H.F. Əlincəy mahalının epiqrafik abidələri. Naxçıvan: Əcəmi, 2020, 200 s.
11. Seyidov A. Gəmiqaya (toponimlər, qədim köç yolları), Bakı: İqtisad Universiteti, 2003, 130 s.

AMEA Naxçıvan Bölməsi
E-mail: aseforucov@yahoo.com.tr

Asaf Orujov

ONE OF THE IMPORTANT EXAMPLES OF MATERIAL CULTURE: ROADS

Based on Nakhchivan materials, the roads, which are one of the important elements of material culture, were investigated in the article. Caravan routes passing through Nakhchivan, which played an essential role between East and West, were involved in the research. The main highway used for access to other cities of the Far East, Europe, and Azerbaijan is Ordubad-Julfa-Nakhchivan-Sadarak road. In addition, there were auxiliary roads connecting the main highways in Nakhchivan, which organized the circulation and movement of goods by people.

As a result of the research, the existing internal roads in Nakhchivan were also investigated. Internal roads were a means of communication between the population, mainly the “cart road”, “black road”, “people road” and other dirt roads. Internal roads were used for wheeled vehicles, mainly in flat areas. In the course of the study, the migration routes included in the internal roads were especially investigated.

Keywords: *Nakhchivan, road, transport, migration, carriage road, caravan road, post road.*

Асеф Оруджев

ОДИН ИЗ ВАЖНЫХ ОБРАЗЦОВ МАТЕРИАЛЬНОЙ КУЛЬТУРЫ: ДОРОГИ

В статье на основе материалов Нахчывана исследованы дороги, являющиеся одним из важных образцов материальной культуры. В ходе исследования были задействованы караванные пути, проходящие через Нахчыванский регион, которые играют важную роль в торговле между Востоком и Западом. Основной магистралью, используемой для доступа на Дальний Восток, в Европу и другие города Азербайджана, является дорога Ордубад-Джюльфа-Нахчыван-Садарак. Кроме того, существовали вспомогательные дороги, соединявшие основные магистрали Нахчывана, которые организовывали движение товаров и людей по этим дорогам.

В результате исследования были также исследованы внутренние дороги Нахчывана. Внутренние дороги известны среди населения как «кадетная дорога», «черная дорога», «ручная дорога» и т. д. Так называемые грунтовые дороги были в основном средством межсельского сообщения. Внутренние дороги использовались для колесного транспорта, преимущественно на равнинных участках. В ходе исследования особо исследовались пути миграции, связанные с внутренними путями.

Ключевые слова: *Нахчыван, дорога, транспорт, миграция, проезжая дорога, караванная дорога, почтовая дорога.*

(Tarix elmləri doktoru Şirin Bünyadova tərəfindən təqdim edilmişdir)

Daxilolma tarixi: İlk variant 01.02.2024

Son variant 27.03.2024