

ELBRUS İSAYEV

**BÖYÜK İPƏK YOLU
və
NAXÇIVAN**



Bakı - 2012

Naxçıvan Dövlət Universiteti Elmi Şurasının 30 aprel
2010-cu il tarixli iclasının qərarına əsasən çap olunur.

Elmi məsləhətçi: **İsa Həbibbəyli**
AMEA-nın həqiqi üzvü

Elmi redaktor: **Hacıfəxrəddin Səfərli**
tarix elmləri doktoru, professor

Elbrus İsayev

Böyük İpək yolu və Naxçıvan.

Bakı, "Elm və Təhsil nəşriyyatı" MMC, 2012, 214 səh.

Monoqrafiyada Böyük İpək yolunun xalqların, ölkələrin tarixi, mədəni-iqtisadi həyatında oynadığı roldan və bu yol üzərində yerləşən Azərbaycanın qədim və orta əsrlər dövründə ticarət və diplomatik əlaqələrindən bəhs olunur.

Monoqrafiyada əsas tədqiqat obyektini olaraq qədim Azərbaycan ərazisi olan Naxçıvan götürülmüşdür. Əsərdə Naxçıvan Böyük İpək yolu üzərində əhəmiyyətli məntəqə kimi öyrənilmiş, bölgədə bu yola xidmət edən bir sıra tarixi abidələr ilk dəfə tədqiq olunaraq elmi dövriyyəyə daxil edilmişdir. Əsər geniş oxucu kütləsi və elmi tədqiqat aparən şəxslər üçün nəzərdə tutulur.

4702000000
N098 – 2012 *qrifli nəşr*

M Ü N D Ə R İ C A T

Redaktordan	4
Giriş	11
Introduction	24

I FƏSİL. AZƏRBAYCAN ƏRAZİSİNDƏN KEÇƏN BEYNƏLXALQ KARVAN YOLLARI

1.1. Böyük İpək yolu haqqında ümumi məlumat	39
1.2. Azərbaycan Şərqi-Qərbi ticarətinin mərkəzidir	53
1.3. Naxçıvanda İpək yolu marşrutları	81

II FƏSİL. NAXÇIVANDA BÖYÜK İPƏK YOLU ABİDƏLƏRİ

2.1. Karvansaralar	103
2.2. Körpülər və bərə-keçidlər	117
2.3. Xanəqahlar	133

III FƏSİL. NAXÇIVAN-BÖYÜK İPƏK YOLU ÜZƏRİNDƏ TİCARƏT, SƏNƏTKARLIQ VƏ MƏDƏNİYYƏT MƏRKƏZİ KİMİ

3.1. Böyük İpək yolunun Naxçıvanın digər ölkələrlə mədəni-iqtisadi əlaqələrinin inkişafında rolu	151
3.2 Naxçıvan şəhərləri Böyük İpək yolu üzərində mühüm ticarət, sənətkarlıq və mədəniyyət mərkəzləri kimi	157

Nəticə və təkliflər	181
Results and suggestions	186
İstifadə edilmiş ədəbiyyat	192
Əlavələr	201



REDAKTORDAN

Avropa ilə Asiyayı birləşdirən, keçdiyi ərazilərdə yaşayan xalqların həyatında mühüm rol oynayan Böyük İpək yolu ölkəmizin iqtisadi və mədəni inkişafında dəyərli əhəmiyyət kəsb etsə də, bu məsələ indiyədək tarixşünaslığımızda xüsusi tədqiqat obyektinə çevrilməmişdir. Bu yolla Şərqdən Qərbə və əksinə hərəkət edən ticarət karvanlarının Azərbaycanda ticarətin, sənətkarlığın, elmin, təhsilin, mədəniyyətin inkişafına təsiri inkarolunmaz faktdır. Bu yolun dünya xalqlarının, o cümlədən Azərbaycan xalqının həyatında rolunu obyektiv qiymətləndirən ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə 1998-ci ilin sentyabrında Bakıda beynəlxalq konfrans keçirilmiş və Böyük İpək yolunun bərpası məsələsi



qarşıya mühüm vəzifə kimi qoyulmuşdur. Konfransdan sonra bu istiqamətdə mühüm işlər həyata keçirilmişdir. Həmin işlər çərçivəsində ölkəmizdə Böyük İpək yolunun tarixi, onun bir sıra ölkələrin iqtisadi, mədəni həyatında rolu və s. məsələlərə aid elmi tədqiqatlar da aparılmağa başlanmışdır. Tarix üzrə fəlsəfə doktoru Elbrus Saleh oğlu İsayevin “Böyük İpək yolu və Naxçıvan” mövzusunda hazırladığı monoqrafiya da həmin istiqamətdə aparılan tədqiqatlardan biri kimi təqdirəlayiqdir.

Giriş, üç fəsil, nəticə və təkliflər, istifadə edilmiş ədəbiyyatların siyahısından ibarət olan monoqrafiyaya Böyük İpək yolunun əsas marşrutları və yardımçı qollarını əks etdirən xəritələr və işin yazılmasında istifadə olunan bir sıra maddi mədəniyyət nümunələrinin fotosəkillərinin əlavə olunması onun dəyərini daha da artırmışdır.

Müəllif monoqrafiyada Böyük İpək yolu haqqında ümumi məlumat vermiş, onun bir sıra xalqların, xüsusilə türk xalqlarının mədəni-iqtisadi həyatında rolundan bəhs etmişdir. Uzun müddət fəaliyyət göstərən bu yolun əsas hissəsi türk xalqları yaşayan ərazilərdən keçdiyi üçün həmin xalqların Çin, Qafqaz, Rusiya, Hindistan və ərəb ölkələrinin xalqları ilə iqtisadi və mədəni əlaqələrinin yaranmasında və inkişafında müstəsna rolu olmuşdur. Əsərdə bu məsələlər geniş şərh olunmuş, orta əsr müəlliflərinin məlumatları əsasında Böyük İpək yolunun əsas marşrutları göstərilmişdir. Həmçinin monoqrafiyada Türk dünyasının mühüm mərkəzlərindən olan və Böyük İpək yolunun əsas marşrutlarının keçdiyi Azərbaycan Şərqlə Qərb ölkələri arasında ticarət mərkəzlərindən biri kimi xarakterizə olunmuşdur. Eyni zamanda



E.S.İsayev burada Azərbaycandan keçən ticarət yollarının şərhinə də müəyyən yer ayırmış, Avropa ilə Asiya ölkələri arasında ticarətdə, mədəni-iqtisadi əlaqələrdə Azərbaycanın yerini müəyyənləşdirmişdir.

Monoqrafiya Naxçıvan materialları əsasında yazıldığı üçün Azərbaycanın ayrılmaz tərkib hissəsi olan Naxçıvan bölgəsindən keçən İpək yolu marşrutlarına ayrıca yer verilmişdir. Qeyd olunmuşdur ki, mühüm ticarət yollarının keçdiyi Naxçıvan ərazisi beynəlxalq ticarətdə əhəmiyyətli rol oynamışdır. Müəllif burada Naxçıvanda ticarətin inkişafına xidmət edən, Ordubad-Naxçıvan-Sədərək istiqamətində uzanan əsas ticarət yolu, ona birləşən və şimaldan cənuba doğru uzanan yardımçı qollar haqqında maraqlı məlumatlar vermişdir. O, bu məsələləri izah edərkən orta əsr qaynaqlarına və tədqiqatçıların əsərlərinə istinad etməklə yanaşı, özünün topladığı zəngin çöl materiallarına da əsaslanmış və uğurlu nəticələr əldə etmişdir. Monoqrafiyada məsələnin mahiyyəti haqqında dolğun təsəvvür yaradılmış, qarşıya qoyulan məqsədə nail olunmuşdur.

Həmçinin monoqrafiyada Naxçıvandakı Böyük İpək yolu abidələri ətraflı tədqiq olunmuşdur. E.S.İsayev orta əsr qaynaqları və özünün topladığı faktik çöl materialları əsasında ərazidə İpək yolu ilə hərəkət edən karvanlara xidmət etmək məqsədilə vaxtilə inşa edilən karvansaralardan bəhs etmiş, elmə məlum olan və olmayan, özü tərəfindən aşkar edilən karvansaralardan (Culfa, Gilan, Azad, Gal, Qarabağlar, Sədərək və s.) söhbət açmışdır. Ədəbiyyat materiallarından bəlli olan karvansaralar haqqında məlumat verildikdən sonra qeyd olunmuşdur ki, iri şəhərlərdə və karvan yollarının bir



mənzilliyində inşa edilən bu abidələr bir kompleks şəklində olur, oraya karvan əhlinin istirahəti üçün otaqlar, alver üçün bazarlar, yük və minik heyvanlarının saxlanması üçün tövlələr, su quyuları, hətta hamam və məscid də daxil olurdu. Onların bəzisi memarlıq nümunəsi kimi də diqqəti cəlb edirdi.

Həmçinin əsərdə ərazidən keçən karvanların hərəkətini asanlaşdırmaq üçün çaylar üzərində salınan körpülər haqqında məlumat verilmişdir. Burada E.S.İsayev qaynaqların bizə çatdırdığı məlumatlar əsasında ərazidə vaxtilə inşa edilmiş körpülərdən bəhs etmişdir. Təqdirəlayiq haldır ki, müəllif bu məlumatlarla kifayətlənməmiş, özü bölgəni gəzmiş, indiyədək elm aləminə məlum olmayan bir neçə körpü (Xoşkeşin, II Qazançı, Gilançay, Biləv və s.) aşkar etmiş, onları dövrümüzədək gəlib çatan qalıqlarına əsasən tədqiq edərək elmi dövriyyəyə daxil etmişdir. Məlum olmuşdur ki, bu körpülər çox möhtəşəm, bəzi hallarda 50 metrədən uzun olmuş, böyük ticarət əhəmiyyəti daşmışdır. Həmçinin tarixçi-alim Araz çayı üzərində körpü olmayan yerlərdə fəaliyyət göstərən bərə-keçidlərdən (Şahtaxtı, Culfa və s.) də bəhs etmişdir. Ümumiyyətlə, əsərdə haqqında bəhs olunan məsələlər, əsasən, yeni materiallar əsasında yazılmış, dəyərli nəticələr əldə olunmuşdur.

Müəllif əsəri yazarkən orta əsrlərdə ticarətin inkişafında xüsusi rolu olan, hətta ticarəti öz nəzarətləri altında saxlayan xanəqahlardan bəhs etməyi unutmamışdır.

Qaynaqlar və tədqiqatçılar təsdiq edirlər ki, orta əsrlərdə Naxçıvan bölgəsi müxtəlif sufi təriqətlərinə mənsub olan dərvişlərin ibadət, zikir və yaşayış yerləri olan xanəqahların fəaliyyət göstərdiyi yerlərdən biri olmuşdur. Bu xanəqahların



şeyxləri və üzvləri mənsub olduqları təriqətin ideyalarını yaymaqla bərabər, ölkənin sosial, siyasi və ideoloji həyatında mühüm rol oynamış, əhali arasında böyük nüfuz sahibi olmuşlar. Onlar ölkədə daxili və xarici ticarətin inkişafına da böyük kömək göstərmiş, karvansaralar inşa edilməsinə, ovdanlar (su quyuları) qazılmasına, karvanların təhlükəsiz hərəkətinə, qaçaq-quldurlardan qorunmasına və s.-də yardımçı olmuş, karvanların və karvan əhlinin rahatlığını təmin etmişlər. E.S.İsayev bu məsələləri orta əsrlər zamanı ərazidə fəaliyyət göstərən bir neçə xanəgahın (Şeyx Əbu Səidin xanəgahı, Pir Eyvaz xanəgahı, Əlincəçay xanəgahı və s.) təmsalında yığcam şəkildə şərh etmiş, qarşıya qoyulan məqsəddə nail olmuşdur.

Əsərdə Naxçıvanı Böyük İpək yolu üzərində ticarət, sənətkarlıq və mədəniyyət mərkəzi kimi xarakterizə edən müəllif Böyük İpək yolunun Naxçıvanın digər ölkələrlə mədəni-iqtisadi əlaqələrinin inkişafında rolundan bəhs etmiş və vurğulamışdır ki, Böyük İpək yolu ticarətin və bazar münasibətlərinin inkişafına xidmət etməklə yanaşı, həm də bir sıra ölkələr və xalqlar arasında mədəni əlaqələrin inkişafında mühüm rol oynamış, ümummillə mədəni inkişafın əsas göstəricisinə çevrilmişdir. Orta əsrlərdə bu yolla müxtəlif ticarət malları ilə birlikdə elmi və ədəbi əsərlər də aparılır, başqa ölkələrdə yayılırdı. Görkəmli Azərbaycan şairi Nizami Gəncəvinin əsərləri məhz bu yolla digər ölkələrdə yayılmış, Naxçıvan memarlıq məktəbinin banisi Əcəmi Əbubəkr oğlu Naxçıvanının yaradıcılığından bu yolla bölgəyə gələn sənətkarlar xəbər tutmuş, öz yaradıcılıqlarında bu abidələrin təsirindən bəhrələnmişlər. Ümumiyyətlə, Şərqdə və Qərbdə əldə olu-



nan elmi nailiyyətlərdən adamlar bu yol vasitəsilə xəbər tuturdular.

Monoqrafiyada Naxçıvan bölgəsindəki şəhərlər mühüm ticarət, sənətkarlıq və mədəniyyət mərkəzləri kimi xarakterizə olunmuşdur. Burada ilk növbədə bölgənin baş şəhəri olan Naxçıvan şəhərindən söhbət açılmış, onun orta əsrlər zamanı mühüm ticarət, sənətkarlıq və mədəniyyət mərkəzi olması açıqlanmışdır. Əsərdə, həmçinin, bölgədə orta əsrlər zamanı Azərbaycanın mədəni-iqtisadi həyatında özünəməxsus yeri olan Culfa, Azad, Ordubad şəhərlərindən bəhs olunmuş, xüsusilə Culfanın beynəlxalq ticarətdə rolu geniş izah olunmuşdur. Elm aləminə çox da geniş məlum olmayan Azad şəhəri haqqındakı fikirlər də diqqəti cəlb edir.

Əsərdə bölgənin Əylis, Vənənd və Qarabağlar kimi inkişaf etmiş yaşayış məskənləri haqqında yığcam məlumat verilməsi diqqəti çəkən cəhətlərdəndir. Yaxşı haldır ki, müəllif həm burada, həm də digər məsələlərin şərhində fikirlərini möhkəmləndirmək üçün yeri gəldikcə həmin ərazilərdə indiyədək qalan və tarixin təhrif olunmamış, ən obyektiv mənbələrindən sayılan epiqrafik abidələrin məlumatlarına da istinad etmiş, bunlar vasitəsilə əldə olunan nəticələri əsaslandırmışdır.

E.S.İsayevin "Böyük İpək yolu və Naxçıvan" mövzusunda nəşrə təqdim etdiyi monoqrafiya müəllifin gərgin elmi araşdırmalarının nəticəsi olaraq böyük zəhmət hesabına hazırlanmış, maraqlı və bitkin bir tədqiqat əsəri yazılmışdır. Müəllif zəngin orta əsr qaynaqları, tədqiqatçıların fikirləri və topladığı çöl materialları əsasında elmi müqayisələr aparmış, qarşıya qoyulan problemin uğurlu həllinə nail olmuş, tədqiq

etdiyi məsələni aydın və səlis şəkildə şərh edə bilmişdir.

Monoqrafiya yüksək elmi səviyyədə yazılmışdır. Müəllifin mövzu ilə bağlı elmi yenilikləri, əldə etdiyi nəticələr etibarlı qaynaqlara söykənir və tədqiq olunan problemə obyektiv yanaşmanı əks etdirir. Mövzunun müxtəlif aspektləri ilə bağlı iddiaçının mülahizələri və nəticələri mühüm elmi əhəmiyyət kəsb edir. Monoqrafiyanın dəyərini artıran ən başlıca cəhət onun, əsasən, müəllif tərəfindən bölgədə aşkar edilmiş, indiyədək elm aləminə məlum olmayan maddi mədəniyyət nümunələri əsasında yazılmasıdır. Bu abidələrin aşkar edilib elmi dövriyyəyə daxil edilməsi Elbrus Saleh oğlu İsayevin böyük uğuru sayıla bilər. Bu uğurlu iş münasibətilə gənc alimi təbrik edir və ona yeni elmi nailiyyətlər arzulayırıq.

Ümidvarıq ki, tarix üzrə fəlsəfə doktoru Elbrus Saleh oğlu İsayevin "Böyük İpək yolu və Naxçıvan" monoqrafiyası tədqiqatçıların, ümumiyyətlə, oxucuların diqqətini cəlb edəcək, bu istiqamətdə yeni tədqiqat əsərləri ərsəyə gələcəkdir.

Hacıfəxrəddin Səfərli

AMEA Naxçıvan Bölməsi Tarix,
Etnoqrafiya və Arxeologiya İnstitutunun
direktoru, tarix elmləri doktoru, professor



G İ R İ Ş

Tarixdə ilk transkontinental ticarət və diplomatiya yolu olan Böyük İpək yolu uzun əsrlər boyu Şərqlə Qərblər arasında iqtisadi, ticarət və mədəni əlaqələrin inkişafına görə misilsiz əhəmiyyətə malik olmuşdur. Qafqaz, Xəzər dənizi və Qara dəniz hövzələri ölkələri inkişaf etmiş ticarət, qarşılıqlı mədəni zənginləşmə zonasını təşkil edərək, bu yolun tərkib hissəsinə çevrilmişlər.

Azərbaycan ərazisi qədim dövrlərdən bu yol üzərində mühüm məntəqə olmuş, Şərqlə Qərblər arasında ticarət-iqtisadi və mədəni əlaqələrinin inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb etmişdir. Məhz buna görə də 1998-ci ilin sentyabrında tarixi İpək yolunun bərpası üzrə Bakıda 32 ölkənin və 13 beynəlxalq təşkilatın nümayəndələrinin iştirakı ilə keçirilən beynəlxalq konfransda xalqımızın ümummilli lideri Heydər Əliyev bu cəhəti xüsusi vurğulamış və qeyd etmişdir ki, Azərbaycan əzəldən Böyük İpək yolunda mühüm məntəqə olmuş, Avropa ilə Asiya arasında özünəməxsus körpü rolunu oynamışdır (120).

Böyük İpək yolunda ən mühüm məntəqələrdən biri də qədim Azərbaycan torpağı olan, ancaq tarixin dolaylarında Azərbaycanın əsas hissəsindən ayrı salınan Naxçıvan ərazisidir. Təsadüfi deyil ki, Şərqlə Qərblər arasında ticarət-iqtisadi və mədəni əlaqələrin inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb etmişdir. Məhz buna görə də 1998-ci ilin sentyabrında tarixi İpək yolunun bərpası üzrə Bakıda 32 ölkənin və 13 beynəlxalq təşkilatın nümayəndələrinin iştirakı ilə keçirilən beynəlxalq konfransda xalqımızın ümummilli lideri Heydər Əliyev bu cəhəti xüsusi vurğulamış və qeyd etmişdir ki, Azərbaycan əzəldən Böyük İpək yolunda mühüm məntəqə olmuş, Avropa ilə Asiya arasında özünəməxsus körpü rolunu oynamışdır (120).



çevrilməsi Naxçıvan ərazisinin nəinki Azərbaycanda, ümumiyyətlə, Cənubi Qafqazda və Yaxın Şərqdə mühüm mədəniyyət mərkəzlərindən biri kimi məşhurlaşmasına münbit şərait yaratmışdır.

Məhz bu mütərəqqi cəhətlərinə və ticarət-iqtisadi əhəmiyyətinə görə Böyük İpək yolu bütün dövrlərdə dövlət xadimlərinin daim diqqət mərkəzində olmuşdur. Vaxtilə Makedoniyalı İsgəndər, Səlcuq hökmdarı Sultan I Toğrul, Atabəy hökmdarı Məhəmməd Cahan Pəhləvan, Səfəvi hökmdarları I Şah Təhmasib, I Şah Abbas və digər hökmdarlar bu yolu daim diqqət mərkəzində saxlamış, onun normal fəaliyyəti üçün şərait yaradaraq əldə olunan gəlirlə dövlətin iqtisadiyyatının dirçəlməsinə və gücləndirilməsinə nail olmuşlar.

Müstəqillik və demokratiyanın bərqərar olduğu, bazar iqtisadiyyatına keçdiyimiz müasir dövrdə Böyük İpək yolunun bərpası məsələsi obyektiv zərurət kimi yenidən günün vacib məsələsinə çevrilmişdir. Hazırda dünyanın bir çox aparıcı dövlətləri Böyük İpək yolunun bərpasında maraqlıdır və haqlı olaraq bu yolun beynəlxalq münasibətlərdə əhəmiyyətli rol oynayacağına ümid bəsləyirlər. Şərqi Asiyada yerləşən, dünya sənaye istehsalında mühüm rol olan Yaponiya indiki dövrdə bu yolun tarixi əhəmiyyətini yüksək qiymətləndirmiş, XV-XVI əsrlərdə dəniz yolları kəşf edilənə qədər İpək yolunun Şərq ilə Qərbi birləşdirən əsas yol olduğunu bildirmişdir. Qərb mədəniyyətinin qədim magistral vasitəsilə Çindən keçərək Yaponiyaya gəlməsini, Yaponiyanın İpək yolu ölkələri ilə qarşılıqlı əlaqələrini genişləndirmək istəyini nəzərə alaraq “Böyük İpək yolu diplomatiyası” adlandırılan siyasət əsaslandırılmışdır. “Böyük İpək yolu diplomatiyası”nın əsas istiqamətləri aşağıdakılardan ibarətdir:

- *etimad və qarşılıqlı anlaşmanın möhkəmlənməsi üçün İpək yolu ölkələri arasında siyasi dialoqu təmin etmək;*

- *bölgənin tərəqqisi üçün iqtisadi və təbii ehtiyatların ictimai sahəsində əməkdaşlığı formalaşdırmaq;*

- *demokratikləşdirmə və sabitləşdirmə vasitəsilə sülhə nail olmağa yönəldilmiş əməkdaşlığı həyata keçirmək.*



Eyni zamanda bu diplomatik əlaqələrin inkişafını dəstəkləyən Çin Xalq Respublikası da İpək yolunun bərpaı uğrunda ən fəal təşəbbüsçülərdən biridir.

Bu yolun mühüm hissəsini təşkil edən Azərbaycanın müstəqillik əldə etməsi və bundan sonra bütün dünya ölkələrinə münasibətdə açıq iqtisadi siyasət yeritmək strategiyasını seçməsi, Azərbaycanın iqtisadi cəhətdən ciddi partnyor kimi qiymətləndirilməsi və təsdiq olunması - bütün bunlar elə bir perspektiv açdı ki, yenidən bərpa olunacaq ticarət yolunda Azərbaycan mərkəzi yerlərdən birini tutdu. Düzdür, analogi statusa Orta Asiya ölkələri də malikdirlər, onlar da müstəqil dövlətlərdir. Lakin Azərbaycanın yerləşdiyi bölgənin bir sıra üstünlükləri, xüsusilə onun tutduğu mühüm coğrafi mövqe, Qara dənizi və Xəzər dənizini, Rusiya və İrənı kəsən ticarət yollarının qovuşduğu bir yerdə yerləşməsi, zəngin tarixi və mədəni irsə malik olması Azərbaycanın yeni yaradılan beynəlxalq magistralda aparıcı rol oynamasını şərtləndirən başlıca amillərdən olmuşdur. Mütəxəssislərin hesablamalarına görə, Şərqlə Qərbi birləşdirən ən qısa ticarət yolu qədim İpək yoludur. Sovet İttifaqı mövcud olduğu zaman dövrün tələblərinə uyğun olaraq bu yolun bərpa olunmasından söhbət gedə bilməzdi. Çünki bu zaman yolların böyük bir hissəsi Rusiyadan və Sovet imperiyasına daxil olan ölkələrdən, xüsusilə türk xalqları yaşayan ərazilərdən keçməli idi.

SSRİ dağıldıqdan və ona tabe olan ölkələr öz müstəqilliyini elan etdikdən sonra Avropa ilə Asiya arasında iqtisadi əlaqələri inkişaf etdirmək zərurəti ortaya çıxmışdır. Bu zərurət TESIS proqramını meydana gətirdi. Avropa Birliyinin İqtisadi Komissiyası isə öz növbəsində bu proqrama Qafqaz və Mərkəzi Asiya ölkələrini cəlb etmiş və 1993-cü ilin may ayında TRASEKA (Transport Corridor Europe - Caucasus - Asia / Avropa - Qafqaz - Asiya Nəqliyyat Dəhlizi) proqramı qəbul olunmuşdur. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi olan TRASEKA layihəsi Qafqaz regionunun və Mərkəzi Asiya dövlətlərinin nəqliyyat şəbəkələrini birləşdirməyi və nəqliyyat sahəsində məsləhət xarakterli xidmətlər göstərməyi nəzərdə tuturdu (29,

s.126). Nəhayət, 1996-1997-ci illərdə tarixi İpək yolunun bərpa olunması məsələsi ümumi, dünyəvi, qlobal bir məsələ kimi meydana çıxdı. Bu layihənin həyata keçirilməsində ən fəal tərəf Azərbaycan və məsələyə dair beynəlxalq konfransın keçirilməsi üçün isə Bakı şəhəri seçildi.

Əlbəttə ki, tarixi İpək yolunun bərpası üzrə beynəlxalq konfransın məhz Azərbaycanda keçirilməsinin başlıca səbəbi bu mühüm təşəbbüsü ələ ala bilən ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin çox böyük nüfuzla malik olması idi. 1998-ci ilin fevral ayında Yaponiyada ilk rəsmi səfərdə olan ölkə Prezidenti Heydər Əliyev “NHK” telekanalının müxbirinə demişdi: “Yeni “İpək yolu” köhnə “İpək yolu”nun bərpa edilməsi deməkdir, amma müasir nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunmaqla. Əvvəllər bu yol işləyərkən nəqliyyatın indiki növləri yox idi. Adamlar piyada gedib-gəlirdi və ya adi nəqliyyat vasitələrindən istifadə edirdilər. İndi isə dəmir yolu, avtomobil nəqliyyatı, dəniz gəmiləri var və bunlar “İpək yolu”nu min illər əvvəl olduğundan qat-qat səmərəli edir” (5, s.19).

Ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin Azərbaycan Respublikasının Prezidenti olaraq “Tarixi İpək yolunun bərpası üzrə beynəlxalq konfransın keçirilməsi haqqında” imzaladığı 17 iyun 1998-ci il tarixli Sərəncamı (121) Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat xəttində yerləşən ölkələrin inkişafında və onların arasında hərtərəfli əlaqələrin daha da genişləndirilməsində, habelə Azərbaycanın dünya birliyi ölkələri ilə inteqrasiyasının gücləndirilməsində müstəsna rol oynayacaq bir sənəddir. III minilliyin başlanğıcında tarixi İpək yolunun bərpası, əlbəttə, mədəniyyətlərarası mübadiləni də genişləndirəcək, intensivləşdirəcək, etnomədəni münasibətlərə yeni ahəng verəcəkdir (122, s.13).

TRASEKA proqramının qəbul olunması və həyata keçirilməyə başlanması bütün Xəzəryanı ölkələrin, o cümlədən Azərbaycanın gələcəkdə sosial-iqtisadi inkişafına ciddi təkan verəcək mühüm tarixi hadisə kimi qiymətləndirilir. Avropa ilə Asiya arasında körpü rolunu oynayan və tarixi İpək yolu üzərində yerləşən Azərbaycan, özü-



nün siyasi, iqtisadi və strateji əhəmiyyətinə görə Avropa dövlətlərinin marağına səbəb olmuşdur. Qədim, orta əsrlər, yeni və ən yeni dövrlərdə bu maraq həmişə üstünlük təşkil etmiş, ön planda olmuşdur. Orta əsr Avropa səyyahlarının bizədək gəlib çatan çoxsaylı qiymətli əsərləri bu barədə bir çox dəyərli faktları əks etdirirlər.

TRASEKA və Böyük İpək yolunun bərpa edilməsinə dair Avropa Birliyinin hazırladığı layihə beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin inkişafında bərabərlik, qarşılıqlı faydalanma və qarşılıqlı yardım kimi prinsiplərin gerçəkləşməsinə təkan verəcəkdir. O, eyni zamanda ümumdünya ticarət, iqtisadiyyat və valyuta-maliyyə mexanizmlərinin təkmilləşməsinə, Avrasiya məkanında və bütün dünyada “yeni iqtisadi iqlimin” yaranmasına, ümumdünya iqtisadi inteqrasiya proseslərinin dərinləşməsinə kömək edəcəkdir (119, s.22). Tədqiqatçılar tarixi İpək yolunun bərpa edilməsinin məqsədlərini konkretləşdirərək aşağıdakı şəkildə qruplaşdırmışlar:

- *bölgədə yerləşən ölkələrin ticarət-iqtisadi əlaqələrinin inkişaf etməsi;*
- *nəqliyyat əlaqələrinin inkişaf etməsi - yük və sərnişinlərin beynəlxalq daşınması;*
- *tranzit daşımalar üçün əlverişli şəraitin yaradılması;*
- *yük daşımalarının müddətinin qısaldılması;*
- *nəqliyyat siyasətinin uyğun olaraq aparılması;*
- *daşınma tarifləri və vergilərə xüsusi güzəştlər;*
- *müxtəlif nəqliyyat sahələri arasındakı əlaqələrin koordinasiya edilməsi;*
- *yük və sərnişin daşımaları üzrə beynəlxalq və daxili tariflər sahəsində uyğunlaşdırılmış siyasət;*
- *çoxmodallı (birləşmiş) daşımaların təşkil olunması üzrə uyğunlaşdırılmış fəaliyyət proqramının işlənilib hazırlanması (184).*

Qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycanın coğrafi vəziyyəti və xüsusilə, respublikada bütün nəqliyyat vasitələrinin və əsas yolların (ha-

va, dəmiryol, dəniz və avtomobil) yaxşı inkişaf etməsini nəzərə alsaq, onun Böyük İpək yolundakı rolunun aparıcı olduğunu aydın görmək olar.

İpək yolunun keçib getdiyi bir sıra ölkələr, o cümlədən Azərbaycan münaqişə ocaqları kimi bu gün də dünyanı narahat edir. Şübhəsiz, normal ticarət əlaqələrinin bərqərar olması üçün ictimai-siyasi sabitlik lazımdır. Məlum olduğu kimi, XX yüzilliyin əvvəllərində Cənubi Qafqaz ərazisində sovetləşmə başlandıqdan sonra sovet hökuməti tərəfindən Azərbaycandan qoparılan ərazilərin hesabına qondarma Ermənistan Respublikası yaradıldı. Bu zamandan etibarən həmin ərazilərdə yaşayan aborigen əhali - azərbaycanlılar sıxışdırılaraq deportasiyaya və soyqırımlara məruz qaldıqları kimi, xalqımızın torpağa vurduğu möhürlər olan maddi mədəniyyət nümunələrimiz də erməni vandalizminin qurbanına çevrilmişdir. XX yüzillik boyu bu abidələrin çoxu vəhşicəsinə dağıdılmış, bir hissəsinin üzərində əməliyyatlar aparılaraq "erməniləşdirilmiş", adları dəyişdirilmişdir. Bu baxımdan İpək yolunun bərpası layihəsinin reallaşdırılmasının münaqişəli vəziyyətlərin nizamlanmasına təkan verəcəyini gözləmək olar (1).

YUNESKO XX əsrin 80-ci illərinin axırlarından 2000-ci ilə qədərki dövrdə 30-dan çox böyük ölkənin elmi, mədəni və ictimai fəaliyyətini əhatə edən "Böyük İpək yolu: mədəniyyətlərin dialoqu" adlı çoxsahəli proqram hazırlamışdır. Bu proqrama əsasən böyük bir beynəlxalq ekspedisiya İpək yolu ilə bağlı karvan yolları üzrə səfər edərək Mərkəzi Asiya, Çin, Monqolustan, Qazaxıstan, Azərbaycan və Ukraynada olmuşdur. Həmin proqrama görə, 1989-cu ildə Moskvada "Böyük İpək yolu ilə bağlı ümumi problemlər", "1990-cı ildə Səmərqənddə "Qədimdə və orta əsrlərdə Mərkəzi Asiyada Böyük İpək yolu xəttinin yaranması və inkişafı", 1992-ci ildə Ürgəncdə "Böyük İpək yolu xəttində şəhərlər və karvansaralar", yenə 1992-ci ildə Donetskdə "Orta əsrlərdə Şərqlə Qərbin qarşılıqlı əlaqələrində Şərqi Avropa çöllərinin yeri", həmin il Ulan-Batorda "Böyük İpək yolu xətlərində nomadların roluna dair" mövzularında toplantılar keçirilmişdir (63).



Sovet dövrü tarixşünaslığında ayrı-ayrı məsələlərin izahında mövzu ilə bağlı bəzi kiçik tədqiqatlar aparılsa da, sovet ideologiyasının tələblərinə uyğun olaraq bir sıra məsələlər təhrif olunmuş, obyektiv tədqiq olunmamış, yaxud da səthi araşdırılmışdır. Bölgədə indiyədək qalan bir sıra maddi mədəniyyət nümunələri (körpülər, bə-rə-keçidlər, karvansaralar və s.) memarlıq baxımından öyrənilsələr də, onların Böyük İpək yolu və bu yolun qolları ilə hərəkət edən, Şərq ölkələri ilə Qərb arasında ticarət, iqtisadi, mədəni, elmi və s. münasibətlərin inkişafında rolu və əhəmiyyəti tamamilə açıqlanmamış, bu məsələ dərinlən araşdırılmamış, sistemli tədqiqat obyektinə çevrilməmişdir. Bəzi maddi mədəniyyət abidələri, xüsusilə ticarətin inkişafında xüsusi yeri olan müxtəlif sufi təriqəti mənsublarına aid olan xanəqahlar, memarlıq baxımından istisna olmaqla, demək olar ki, tədqiq edilməmiş, mahiyyəti düzgün izah olunmamışdır.

Mövzu ilə əlaqədar bir sıra tarixçi, coğrafiyaşünas və səyyahların qeyd və əsərləri Naxçıvanın qədim tarixi, onun coğrafi mövqeyi, ərazidən keçən ticarət yolları və bu yollarla əlaqədar yaranmış abidələrin öyrənilməsi baxımından böyük əhəmiyyət daşıyır. Herodot, Strabon (174), Şopen (178), Qriqoryev (151) kimi öz dövrlərinin tanınmış alimlərinin əsərləri Naxçıvanın yerləşdiyi mövqe, ərazinin sənətkarlıq və ticarət həyatı, bölgədəki tarixi-memarlıq abidələri və ticarət marşrutlarının araşdırılmasına imkan verir.

Naxçıvan şəhərinin Yaxın Şərqdə ilk şəhər mədəniyyəti nümunəsi kimi öyrənilməsi ilə qədim və orta əsrlər dövründə ərazinin çox geniş mədəni-iqtisadi əlaqələrə malik olmasına dair bir sıra tədqiqatlar aparılmışdır. Bu tədqiqatlar birbaşa bizim mövzu ilə bağlı olmasalar da, beynəlxalq karvan yolunun bölgəyə göstərdiyi təsir gücünü öyrənmək üçün əhəmiyyətli material verir.

Sovet hakimiyyəti illərində Böyük İpək yolu mövzusunda onun Azərbaycanda ticarətin, sənətkarlığın, mədəni əlaqələrin və s. inkişafındakı roluna aid bir sıra tədqiqat əsərlərində qismən toxunulsa da (F.Əliyev, M.Heydərov, M.Nemət, S.Aşurbəyli, O.Əfəndiyev, S.Onullahi, M.Seyfəddini, Ə.Rəcəbli, R.Məmmədov və b.), bu mə-

sələyə ayrıca tədqiqat əsəri həsr edilməmiş, problem xüsusi tədqiqat obyektinə çevrilməmiş, monoqrafiya səviyyəsində öyrənilməmişdir.

Son vaxtlar Azərbaycan öz müstəqilliyini bərpa etdikdən və xüsusilə Azərbaycan xalqının ümummillə lideri Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə Böyük İpək yolunun bərpası ideyası reallaşdıqdan və bu istiqamətdə müəyyən işlər görüldükdən sonra bəhs olunan problemlə bağlı tədqiqatlar aparılmağa başlanmış, araşdırmaların miqyası genişlənmişdir. Bu sahədə akademik B.Budaqovun, professor V.Şirəliyevin (117; 118; 119), tarix e.n. İ.Məmmədovun və başqalarının dəyərli xidmətləri olmuşdur.

Naxçıvan Muxtar Respublikası Ali Məclisinin sədri Vasif Talıbovun imzaladığı Naxçıvan Muxtar Respublikası ərazisindəki tarix və Mədəniyyət abidələrinin qorunması və pasportlaşdırılması işinin təşkili haqqında 06 dekabr 2005-ci il tarixli, "Nuh peyğəmbər: dünya tufanı və Naxçıvan" mövzusunda beynəlxalq simpoziumun keçirilməsi haqqında 10 fevral 2009-cu il tarixli, "Naxçıvan: ilk yaşayış və şəhərsalma yeri kimi" mövzusunda beynəlxalq simpoziumun keçirilməsi haqqında 07 iyun 2011-ci il tarixli sərəncamların işığında meydana gələn bir sıra elmi araşdırmalar, o cümlədən Naxçıvan ərazisində ticarətin və şəhərsalmanın inkişafına xidmət edən tarixi memarlıq abidələrinin, mədəni-iqtisadi əlaqələrin tədqiqi və öyrənilməsini əhatə edən monoqrafiyadakı faktiki materiallar bir daha bu ərazinin ciddi strateji, siyasi və iqtisadi əhəmiyyətini sübuta yetirməkdədir.

Böyük İpək yolunun bərpasına həsr olunmuş konfransların keçirilməsinin də qeyd olunan problemin öyrənilməsində əhəmiyyətli rolunu vardır. Bu konfranslarda oxunan məruzələrdə və nəşr olunan məqalələrdə Böyük İpək yolu ilə əlaqədar bir sıra məsələlər təhlil olunmuşdur. Qeyd etməliyik ki, indiyədək bu istiqamətdə aparılan tədqiqatlar, ümumiyyətlə, sistemli olmamış, monoqrafiya səviyyəsində tədqiq edilməmiş, mövzu əsasən Böyük İpək yolu və Azərbaycan kontekstində öyrənilmişdir. Bu zaman Azərbaycana bütövlükdə geniş yer verilmiş, ayrı-ayrı məsələlərin izahında yeri gəldikcə onun



ayrılmaz tərkib hissəsi olan Naxçıvan bölgəsindən də bəhs olunmuşdur. Ancaq indiyədək “Böyük İpək yolu və Naxçıvan” mövzusunda tədqiqatçılar tərəfindən xüsusi tədqiqat obyektini kimi müraciət olunmamışdır.

Bütün Azərbaycan miqyasında olduğu kimi, onun ayrılmaz tərkib hissəsi olan Naxçıvan bölgəsinin də Böyük İpək yolu üzərində yerləşən mühüm geosiyasi, strateji və coğrafi məntəqə kimi rolu öyrənilməmiş, bu haqda xüsusi tədqiqatlar aparılmamışdır. Sovet hakimiyyəti illərində və son zamanlar aparılan bəzi tədqiqatlarda bu məsələlərdən qısa şəkildə bəhs olunmuşdur. Məsələn, M.Nemətin tədqiqatlarında yeri gəldikcə bəhs etdiyimiz problemə toxunulmuşdur (161; 89). Müəllif tədqiq etdiyi müsəlman kitabələrinin verdiyi məlumatlar əsasında Azərbaycandan keçən mühüm ticarət yolları haqqında qiymətli məlumatlar vermiş, kitabələrin ticarət yollarının öyrənilməsində əhəmiyyəti açıqlanmışdır (161, s.7-9). Naxçıvanın orta əsr tarixinin müxtəlif problemləri ilə məşğul olan tarixçilərin əsərlərində də tədqiq etdiyimiz mövzudan bəhs olunmuşdur. Bu baxımdan H.Y.Səfərlinin tədqiqatlarını xüsusilə qeyd etmək lazımdır. Tədqiqatçı orta əsrlər zamanı Naxçıvanda fəaliyyət göstərən sosial-siyasi və ideoloji mərkəzlərdən bəhs edərkən bu məsələyə toxunmuşdur. Xüsusilə, o, bölgədə fəaliyyət göstərən müxtəlif sufi təriqəti mənsuclarına məxsus ibadət, zikir və yaşayış yeri olan xanəqahları tədqiq edərək bu dərviş məskənlərinin ölkədə beynəlxalq və daxili ticarətin inkişafı, ticarət karvanlarının mühafizəsi və s. sahəsində rolundan geniş bəhs etmişdir (110). Həmçinin o ərazidə vaxtilə Böyük İpək yoluna xidmət edən bir neçə körpünü ilk dəfə aşkar etmiş, onları elmi dövriyyəyə daxil etmiş və bu sahədəki rolundan söhbət açmışdır (171, s.20-23).

M.Əliyevin namizədlik dissertasiyası isə (32) Atabəylər dövründə Naxçıvanın sikkə zərbi və pul dövriyyəsinə həsr olunmuşdur. Müəllif dissertasiyada Naxçıvan zərboxanalarında kəsilən sikkələrin, eləcə də xarici ölkələrdən Naxçıvana gətirilən sikkələrin tədqiqatını aparmış, bölgənin ölkədaxili və beynəlxalq ticarətdə rolundan söhbət açmışdır.

Min səkkiz yüz ilə qədər fəaliyyətdə olmuş, dünya ticarətinin şah damarı sayılan İpək yolunun müxtəlif şaxələrinin 20 min kilometri türk xalqlarının yaşadığı ərazilərdən keçmişdir. Müstəqillik illərində bu xalqların qarşılıqlı mədəni-iqtisadi əlaqələrinə həsr olunmuş əsərlərdə, o cümlədən araşdırdığımız tədqiqat işində bu əlaqələrin mühüm hissəsini təşkil edən İpək yolundan ətraflı söhbət açılmışdır.

Türk dünyasının çox əlverişli bir hissəsini təşkil edən və tarixən “Türkün qapısı”, “Şərqi qapısı” rolunu oynayan Naxçıvan ərazisindən keçən karvan yolları Yaxın Şərq ölkələri ilə Avropa ölkələrinin qarşılıqlı iqtisadi əlaqələrinə öz təsirini göstərə bilmişdir. Ancaq aparılan tədqiqatlarda bu məsələlər geniş işıqlandırılmamış, tarixçi alimlərimizin və digər tədqiqatçılarımızın əsərlərində Naxçıvanın ticarət, mədəni-iqtisadi və eləcə də diplomatik əlaqələrindən geniş bəhs olunmamışdır.

Bizim tədqiqat bu sahədə, yəni Naxçıvan bölgəsinin Böyük İpək yolu üzərində mühüm ticarət-sənətkarlıq və mədəniyyət mərkəzi kimi öyrənilməsinə həsr olunmuş ilk sistemli tədqiqat işidir. Monoqrafiyada ilk dəfə olaraq Naxçıvan ərazisindən keçən beynəlxalq karvan yolları, bölgədə bu yolla əlaqədar yaranan tarixi abidələr, həmçinin Böyük İpək yolunun Azərbaycanın, o cümlədən Naxçıvan bölgəsinin digər ölkələrlə ticarət, mədəni-iqtisadi əlaqələrinin yaranmasında və inkişafında rolu tədqiqata cəlb olunmuş, tədqiqatlarımız zamanı yeni aşkar olunmuş tarixi-memarlıq abidələrinin inşa zərurəti və istifadə qaydaları, onların bölgənin tranzit, iqtisadi və mədəni cəhətdən inkişafındakı rolu öyrənilmişdir.

Böyük İpək yoluna xidmət edən, ancaq elm aləminə məlum olmayan, indiyədək öz tədqiqini gözləyən tarixi-memarlıq abidələrinin aşkar və tədqiq olunması, elmi dövriyyəyə daxil edilməsi məqsədinə nail olmaq üçün aşağıdakı vəzifələrin həlli irəli sürülmüşdür:

- *Böyük İpək yolunun yaranması səbəbləri və bu yolun keçdiyi əsas marşrutları göstərmək;*

- *Naxçıvan ərazisindən keçən İpək yolu marşrutlarının istiqamə-*



tini müəyyənləşdirmək;

- Naxçıvan ərazisindən keçən Ordubad-Sədərək beynəlxalq ticarət marşrutuna xidmət edən yardımçı yolları müəyyənləşdirərək onların əhəmiyyətini göstərmək;

- Naxçıvan bölgəsində Böyük İpək yoluna xidmət edən abidələri (körpülər, bərə-keçidlər, karvansaralar, xanəqahlar) müəyyənləşdirmək və onların daxili və beynəlxalq ticarətin inkişafındakı rolunu təhlil etmək;

- Ticarət karvanlarına xidmət edən, ancaq indiyədək elm aləminə məlum olmayan abidələri qeydə almaq, tədqiq etmək və elmi dövrüyyəyə daxil etmək;

- Azərbaycanın Böyük İpək yolu vasitəsilə Şərq və Qərb ölkələri ilə ticarət və mədəni-iqtisadi əlaqələrinin tarixini izləmək;

- Böyük İpək yolunun Naxçıvanın Yaxın və Orta Şərq ölkələri ilə iqtisadi-mədəni əlaqələrinə göstərdiyi təsiri öyrənmək;

- Böyük İpək yolunun Naxçıvan şəhərlərinin ticarət-sənətkarlıq və mədəniyyət mərkəzləri kimi inkişafında rolunu göstərmək.

Naxçıvanın qədim və orta əsrlər dövrünün bu probleminin araşdırılması üçün, əlbəttə ki, Avropa və Şərq mənbələrinə istinad etmək zərurəti meydana gəlmişdir. Müxtəlif dövrlərdə bölgəyə səfər edən ərəb, fars, türk, ingilis, fransız səyyah, coğrafiyaşünas və tarixçilərinin yol qeydləri və əsərlərində Naxçıvanın beynəlxalq ticarətdə oynadığı rol, onun təsərrüfat həyatı, təbiəti və tarixi abidələri haqqında qiymətli məlumatlar verilmişdir.

Tədqiqatın əhatə etdiyi xronoloji dövrdə yaşamış bir sıra görkəmli tarixçi və coğrafiyaşünasların, səyyahların, o cümlədən Herodot, Strabon (174), Əl-İstəxri (28), İbn Xordadbeh (55), E.Çələbi (21), J.Tavernye (98), J.Şardən (114) və başqalarının yol qeydləri və əsərlərində mövzu ilə bağlı verdikləri məlumatlar, son illərdə işıq üzü görmüş materiallar, habelə Türkiyədə nəşr olunmuş məqalə və kitablar problemin həll edilməsində böyük əhəmiyyətə malikdir. Əsərin yazılmasında XXI əsrin inkişaf etmiş informasiya texnologiyasının verdiyi im-

kanlardan - elektron vasitələrdən də geniş istifadə edilmişdir.

Bundan başqa müasir dövrdə - XX yüzillikdə Azərbaycan tarixşünaslığının bir sıra uğurlu nəticələri də tədqiqatın əsas mənbəşünaslıq bazasına çevrilmişdir. Bu cəhətdən Y.Mahmudlunun (71; 72; 73; 74; 75; 76; 77; 159), V.Əliyevin (33; 34; 35; 36; 37), S.Onullahinin (96; 97; 98; 99), M.Nemətin (89; 90; 161), S.Aşurbəylinin (4), N.Vəlixanlının (123; 124; 125), B.Budaqovun (16; 17), H.Səfərlinin (108; 109; 110; 111; 112; 113; 171) və digərlərinin gərgin əməklərinin nəticəsi olan əsərləri, habelə bir sıra digər nəşrlər bəhs olunan dövrün hadisələrinə müasir baxış prizmasını əks etdirməsi baxımından təqdirəlayiqdir. Y.Mahmudlunun "Azərbaycan diplomatiyası" əsəri problemin qoyuluşu cəhətdən araşdırdığımız mövzunu öyrənmək baxımından qiymətli mənbədir.

Orta əsrlərdə Naxçıvan özünün tarixi-memarlıq abidələri ilə dünya şöhrəti qazanmışdı. Vaxtilə intibah dövrünün ən görkəmli nümayəndələrindən olan Əcəmi Əbubəkr oğlu Naxçıvaninin yaratdığı abidələrin sorağı bütün Yaxın və Orta Şərq ölkələrinə yayılmışdı. Tədqiqat işində əsas diqqət yetirilən memarlıq abidələri bölgədəki mülki tikililər (körpülər, karvansaralar, bazarlar və s.) olmuşdur. Bu memarlıq tikililəri haqqında sənətsünas və tarixçi alimlərimizin tədqiqatlarında (65; 66; 67; 84; 104; 105; 106) geniş bəhs olunmuşdur. Ancaq bu tədqiqatlar, əsasən, abidələrin memarlıq baxımından tədqiqinə həsr olunmuş, bizim tədqiqat obyektimizə geniş yer verilməmişdir.

Tədqiqatın elmi yenilikləri aşağıdakılardır:

- *E.ə. II əsrdən b.e.-nin XVIII əsrinədək olan dövrdə Naxçıvanın Böyük İpək yolu üzərində mühüm strateji məntəqə kimi oynadığı rol ilk dəfə olaraq araşdırılmışdır;*

- *Azərbaycan, o cümlədən onun ayrılmaz tərkib hissəsi olan Naxçıvan bölgəsi Şərq-Qərb ticarətinin mərkəzlərindən biri kimi tədqiq olunmuşdur;*

- *Naxçıvan bölgəsinin Yaxın Şərq və Avropa ölkələrinin ticarət-iqtisadi əlaqələrində rolu və mövqeyi tədqiq və təhlil edilmişdir;*



- Orta əsrlər dövründə Naxçıvan ərazisində beynəlxalq karvan yoluna xidmət edən və tədqiqatçılar tərəfindən vaxtilə qismən öyrənilən bir sıra abidələr (körpülər, bərə-keçidlər, karvansaralar) ilk dəfə tədqiq olunmuşdur;

- İlk dəfə olaraq Böyük İpək yolunun Naxçıvandan keçən marşrutları və yardımçı qolları müəyyən edilmiş və öyrənilmişdir;

- Vaxtilə Naxçıvan ərazisində mövcud olan və Böyük İpək yoluna xidmət edən, hazırda qalıqları qalan, ancaq elm aləminə həlli olmayan bir sıra körpülər (Xoşkeşin, Qazançı, Gilançay, Biləv və s.) və karvansaralar (Gal, Tivi, Sədərək və s.) aşkar olunmuş, tədqiq olunaraq elmi dövriyyəyə daxil edilmişdir;

- Orta əsrlər zamanı ərazidə fəaliyyət göstərən müxtəlif sufi təriqətlərinə mənsub dərvişlərin ibadət, zikr və yaşayış yerləri olan xanəqahların (Pir Xamuş, Əlincəçay, Şeyx Əbu Səid, Pir Eyvaz və s.) beynəlxalq və daxili ticarətin inkişafında rolu açıqlanmışdır;

- Böyük İpək yolunun Naxçıvan bölgəsində mədəniyyətin və iqtisadiyyatın inkişafına təsiri öyrənilmişdir;

- Böyük İpək yoluna xidmət üçün yaradılan tarixi-memarlıq abidələri Azərbaycan memarlığının tərkib hissəsi kimi öyrənilmiş, abidələrin məxsus olduğu bölgənin qədim zamanlardan xalqımıza məxsus olduğunu və ölkəmizə qarşı ermənilərin ərazi iddialarının əsasız olduğunu təsdiq edən nümunələr kimi təqdim olunmuşdur;

- Ölkələrarası mədəni-iqtisadi əlaqələrin inkişafında Naxçıvan bölgəsindəki şəhərlərin (Naxçıvan, Ordubad, Culfa, Azad, Giran, Əylis, Vənənd, Qarabağlar) ticarət-sənətkarlıq və mədəniyyət nümunələri kimi mövqeyi müəyyənləşdirilmişdir.

INTRODUCTION

The first transcontinental way of trade and diplomacy of Great Silk Road has been economical trade for long centuries among the Eastern and Western countries in history and it has had unexampled importance in the development of the cultural connections centuries long. Caucasian, basins of the Caspian Sea and the Black Sea organize the main important part of the trade and this way has been the developed to the part of mutual enriched trade zone.

The territory of Azerbaijan has been an important part over this way from the ancient times and it has had a vital importance in the development of the economical and cultural connections of the West with the East. Therefore, the national leader of our people Heydar Aliyev has especially emphasized in the international conference held in Baku in September of 1998 on the restoration of the historical Silk Road with participation of the representatives of 32 countries and 13 international organizations and he has noted that Azerbaijan has played a specific role of bridge between Europe and Asia, and it has been a very important zone over the Great Silk Road from the ancient times (120).



One of the most important part of the Great Silk Road is the Nakhchivan land which has been separated from the main part of Azerbaijan in some stages of history. It is an undeniable fact that it was considered the most ancient city-cultural center of the East, on geographical, economical and cultural backgrounds. After that the establishing of Julfa, Gilan, Garabaglar, Ordubad and in the region and their turning into art and trade centers over the international caravan way made effective conditions to get famous as one of the important cultural centers of Nakhchivan not only in Azerbaijan, but also in South Caucasus and Near East.

For these progressive features and trade-economical importance Great Silk Road has always been in the center of attention of statesmen in all period of times. In certain times Isgandar Macedonian, ruler of Seljug Sultan Togrul I, ruler of Atabay Mahammad Jahan Pahlavan, rulers of Safavid Shah Tahmasib I, Shah Abbas I and others have always kept this territory in the limelight, and with the income that has come from the trade tried to get strengthen and progress the economy of the state.

In the eyes of restoring our independence and democracy the problem of restoration of "The Great Silk Road" has been an objective necessity of the day. At present some leader states of the world are interested in the restoration of the Silk Road and hope this way to play an important role in international relations. Japan located in the Eastern Asia, and playing an important role in international relations and world industry, also has highly appreciated the historical importance of the way at present, and has noted that Great Silk Road has been urgent way linking the East with the West until discovering of the sea ways in the XV-XVI centuries. Coming of the west culture through China to Japan with the headway, paying attention to the mutual relations of Japan with Silk Road countries a project of "The diplomacy of Great Silk Road" was formed. Basic directions of the diplomacy consist of the followings:

- to provide the political dialogue inter Silk Road countries for

strengthening of confidence and mutual understanding;

-to form the cooperation in the public area of economical and natural resources for the progress of the region;

-to implement the cooperation directed to the achievement of peace with the help of democratization and stabilization.

At the same time supporting the development of this diplomatic relations The peoples Republic of China is one of the active initiators on the restoration of Silk Road, too.

Gaining the independence of Azerbaijan which organized the important part of the way and after that choosing the strategy of open economical policy in the attitude to all world countries, the appreciating and confirming of Azerbaijan as a strong partner from the economical point of view - all these opened such kind of perspectives, Azerbaijan occupied one of the central places on the trade way that would be restored again. Ask to arrange, Middle Asia countries have the same analogous status, too, they are independent states, too. But several advantages of Azerbaijan about location, especially its important geographical position, locating over the way of crossing the Black Sea and the Caspian Sea, Russia and Iran, having rich historical and cultural heritage has been one of the basic factors causing to play a leading role of Azerbaijan on the new-established headway. According to counts of specialists, linking the West with the East the shortest trade way is the ancient Silk Road. Because in that time the great part of the roads had to pass from Russia and the countries including in the Soviet Union, especially where Turkish people live.

After the disintegrate of the USSR and declaration the independence of the countries obeying to it, appeared the necessity to develop the economical relations between Europe and Asia. This necessity created TACIS program. But the economical commission of the European Union, in its turn, has involved Caucasian and Central Asia countries to this program and the program of TRACECA (Transport Corridor Europe, Caucasian, Asia) has been accepted in May of the



1993th year. Europe-Caucasian-Asian transport corridor, the project of TRACECA intended to link the transport nets of the Caucasian region and countries of Central Asia and to serve in the transport meaning of advice on transport side (29, p. 126). At least, the problem of restoring of historical Silk Road appeared as a general, global and worldly problem in 1996-1997th years. The most active side in the implementation of this project was Azerbaijan and for holding of the international conference about the problem Baku was chosen.

Of course, the reason of holding of international conference on the restoration of historical Silk Road in Azerbaijan was the great influence of our national leader Heydar Aliyev. Being in the first official visit in Japan in February of the 1998th year President Heydar Aliyev has told the correspondent of TV channel of "NHK": The new Silk Road is the restoration of the ancient Silk Road, but using the modern transports. Before there were not these kinds of transports when this way worked. People went on foots or used simple transport. But now there are railway, naval, car transports, ships of sea and these make so efficient of Silk Road compared with old times (5, p.19).

The document that was signed by our national leader Heydar Aliyev, President of the Azerbaijan Republic on 17 of June in 1998th year (121), on the transport of Europe-Caucasus-Asia, will play the exception role in the broadening of the countries located in the transport line and even greater of the comprehensive connections, among them, also in the strengthening of the integration with the countries of world unity of Azerbaijan. In the beginning of III millennium the restoration of the historical Silk Road, of course will enlarge and intensify the change between cultures, will give a new harmony to the new ethnocultural relations (122, p. 13).

Accepting the program of TRACECA and beginning to the implementation of it, appreciating as an important historical event will give serious stimulus to the future development of all Caspian countries, but also to the development of Azerbaijan. Playing a role of bridge between Europe and Asia and locating over the historical Silk Road,

Azerbaijan has always become in the limelight of European countries for its political, economical and strategic importance. This interest has always had prevalence in the ancient Middle Ages, in new and newest times and it has been a front runner.

The project prepared by European Union about the restoration of TRACECA and the Great Silk Road will support the equalization, mutual advantage and mutual help principles in the development of international economical relations. At the same time it will help to the improving, of the world-wide trade, economy and mechanisms of currency-financial, the formation of new economical climate in Asia and all over the world, and also the deepening of the world-wide economical integration processes (119, p.22). Investigators concretizing the purposes of the restoring of the historical Silk Road, have grouped as the following form:

-developing of the trade and economical relations of the countries located in the region;

- developing of the transport relations - the international carrying of freight and passengers;

- creation suitable condition for transit carrying;

- shortening of the time of load carrying;

- carrying out of the transport policy in accordance;

- tariffs of carrying and special concessions to taxes;

- doing the coordination of the relations among the different transport kinds;

- adapted policy about the load and carrying of passenger in the area of international and internal tariffs;

- working out of the adapted activities program on organizing of the united carrying (184).

It is necessary to note that if we take into account the geographical situation of Azerbaijan and especially all the transports and main ways in the republic, one can see obviously its leading



role on the Great Silk Road.

A few of countries passed through Silk Road including Azerbaijan worries the world as the conflict hearth nowadays, too. Without doubt, for the establishment of normal commercial relations socialpolitical stability is necessary. As it is known, in the early of XX century, after the process of sovietization in the Southern Caucasus the Armenia Republic was formed in the account of areas that tore off Azerbaijan by the Soviet government. Since that time the aboriginal people living in the same territories - Azerbaijanians have been deported, comitted genocide against Azerbaijanis the stamps and cultural examples, monuments of our people have turned into the sacrifices of Armenian vandalism. During the XX century most of these monuments have been destroyed wildly, for doing them (Armenians), they have done operations on some of them and changed their names. From this point of view the project of restoration of the Silk Road will help to the regulation of the disputed situations (1).

UNESCO has prepared a big program named "Great Silk Road: intercultural dialogue" surrounding the scientific, cultural and social activities of more than 30 biggest countries from the end of the 80th to 2000 year. According to this program, a great international expedition, visiting along the ways of caravan about the Silk Road has been in central Asia, China, Mongolia, Gazakhstan, Azerbaijan and Ukraine. Also according to the same program have been held assembles in 1989 in Moscow, about "General problems concerning the Great Silk Road" in 1990 in Samargand about "The establishment and development of the line of the Great Silk Road in Central Asia in the ancient and Middle Ages", in 1992 in Urganj about "The cities and caravan on the Great Silk line" "Fields in the mutual relations of the West with the East in the Middle Ages" also in 1992 in Ulan-Bator about "The role of nomads in the line of Great Silk Road" (63).

Although in the historical resources of Soviet Union have been carried out some investigations about the explanation of separate issues, but according to the demands of Soviet ideology some prob-

lems have been distorted, haven't been investigated objectively or have been investigated superficially. Although the examples of several monuments have been investigated from the architectural point of view in the region, but their roles and necessities moving along the Great Silk Road and its branches, in the development of relations of the trade, economical, cultural and scientific, etc., this problem hasn't been explored deeply. It hasn't turned to the object of the systematic investigation. The essence of some cultural monuments with the exception of architectural point of view almost hasn't been explained correctly, and haven't been investigated either.

The notes and works of some historians, geography critics, and travelers from the point of learning of the ancient history of Nakhchivan, its geographical position and the trade ways passing from the territory has a great importance. The works of the well-known scientists of their times as Herodotus, Strabo (174), Chopin (178) and Grigoryev (151) allow to the investigating of the geographical position, the life of handicraft and trade, historical-architectural monuments and the lines of trade of Nakhchivan.

Some investigations have been carried out about learning of Nakhchivan as the first town-culture example in the Near East and the relations of it in the development of economy with the countries of Near East have been noted. Although these investigations aren't concerning our theme directly, but they give an important material to learn the influence of the International caravan way to the region.

Although these investigations aren't concerning with our theme directly, but they give an important material to learn the influence of the International caravan road to the region. Although during the Soviet Power is spoken a little about the Silk Road, its role in the development of trade, handicraft in Azerbaijan in some investigation works (F.Aliyev, M.Heydarov, M.Nemat, S.Ashurbayli, O.Afandiyev, S.Onullahi, M.Seyfaddin, A.Rajabli, R.Mammadov), but it wasn't dedicated to a separate work to this problem, the problem hasn't turned to the object of the special



investigation, and hasn't been learnt in the level of thesis.

Lately, after Azerbaijan restoring its independence and realizing the restoration idea of the Great Silk Road, especially with the initiative of the national leader of Azerbaijan. Heydar Aliyev and carrying out some works in this direction, the investigations have begun connected with the same problem, the scale of the investigations have been expanded. There have been necessary services of academic B.Budagov, professor V.Shiraliyev (117, 118, 119), professor I.Mammadov and others in this direction.

Several scientific investigations arisen as a result of the executive orders signed by mr. Vasif Talibov, Chairman of Supreme majlis of Nakhchivan Autonomous Republic on protecting and passportizing of historical and Cultural monuments and their arrangement in the territory of Nakhchivan Autonomous Republic upon 06 December 2005, holding an international symposium on the theme of "Prophet Noah: The storm of the world and Nakhchivan" upon February 10, 2009, "Nakhchivan: as a place of the first settlement and townbuilding" upon 07 June 2011, of which the investigation of trade and historical architectural monuments in the territory of Nakhchivan, investigation of cultural-economic relations and the factual materials included the monography once again proves that the territory is of serious strategic, political and economic importance.

The holding of conferences dedicated to the restoration of the Great Silk Road has an important role in learning of the noted problem. Some problems have been analyzed concerning the Great Silk Road in the lectures and published articles in these conferences.

We have to note that generally the investigations in these directions till nowadays haven't become systematical, haven't been investigated in the level of thesis. Mainly the subject has been learnt in the context of the Great Silk Road and Azerbaijan. In this context has been spoken a lot about Azerbaijan and devoted from the integral part of it, Nakhchivan in the explanation of separate problems. But till nowadays

it wasn't applied for the object of the special investigation on the subject of "The Great Silk Road and Nakhchivan" by the investigators.

The role as in all the Azerbaijan area, also in the integral part of it, of the Nakhchivan region as an important geopolitical, strategic and geographical located over the Great Silk Road hasn't been learnt and carried out special investigations about this. In some investigations carried out during the power of Soviet Union and last times it has been devoted the problems shortly. For instance, it has been spoken about the devoted problems in the investigations of M.Nemat (161, p. 89). The author has given valuable information about the necessary trade ways passing through Azerbaijan. On the basis of information on the Moslem inscriptions, and the importance of the inscriptions in learning of the trade ways have been explained (161, pp. 7-9). It has been devoted from the subject that we investigated in the works of the historians being busy with different problems of the Middle Ages of Nakhchivan. From this point of view, we have to note especially the investigations of H.Y.Safarli. The investigator has touched to this problem when he devoted from the social political and ideological centers acting in Nakhchivan during the Middle Ages. Especially he has investigated the religion places belonging to different Sufis, and has devoted from the role of Nakhchivan in the development of the internal trade, and the defense of the trade caravans widely (110). Also he has found out several bridges serving to the Great Silk Road for the first time, has included them into the scientific turnover and has spoken about the role in this direction (171, pp. 20-23).

Professor M.Aliyev's thesis (32) has been dedicated to the coin striking and money turnover in the time of Atabays. The author has carried out the investigation of coins made in the Nakhchivan mints, also brought to Azerbaijan from the foreign countries to Nakhchivan in the thesis, and he has indicated the role of this region in local and international trade.

Being in the activity about one thousand and eight hundred years, considered the main part of the world trade, twenty thousand kilome-



ters of different branches of the way has passed from the territories that Turkish people lived. It has been talked a lot about "The Silk Road" in the works dedicated to the mutual cultural-economical relations of these people and also in the investigation surveys is spoken about the necessary part of these relations in independence years.

Organizing the suitable part of the Turkish World and playing as roles of "The door of Turkish", "The door of the East" Nakhchivan has influenced to the mutual economical relations of European countries with the countries of Near East. But these problems weren't informed in the carried out investigations, and haven't been devoted from the diplomatic relations, trade, cultural-economical problems of Nakhchivan.

Our investigation is the first systematical research work in this direction, in the direction of the learning of Nakhchivan located over the Great Silk Road as an important trade and cultural center. The role of Azerbaijan in the international ways passing through the Nakhchivan region, and also in the development and formation of the cultural economical relations, trade of Azerbaijan with other countries also of Nakhchivan has been involved to the investigation in the monography for the first time, the building necessity of the historical-architectural monuments revealed recently during our investigations and using rules, also their role in the development of transit, economy and culture of the region has been learnt.

Revealing and investigating of historical-architectural monuments serving to the Great Silk Road but isn't known to the science world, expecting its investigation till nowadays, and for the achievement of them including in the scientific turnover, the solution of the following duties have been put forward:

- *the reasons of the establishment of the Great Silk Road and to show the basic routes of this way;*

- *to define the direction of the Silk Road routes passing through the Nakhchivan territory;*

- *defining the auxiliary ways served to the international trade route of Ordubad - Sadarak passing through the Nakhchivan territory to show their importance;*

- *to define the monuments serving to the Great Silk Road in the Nakhchivan region (bridges, ferry-paths, caravans, khaneghahs (places for dervishes)) and to analyze their role in the development of the internal and international trade;*

- *to register the monuments which served to the trade caravans, but still are unknown to the science world, to investigate them and include in the scientific turnover;*

- *to follow the history of the trade and cultural - economical relations of Azerbaijan with East and West countries with the help of the Great Silk Road;*

- *to learn the influence of the Great Silk Road to the economical cultural relations of Nakhchivan with Near and Middle East countries.*

- *to show the role of the Great Silk Road in the development of trade and cultural centers of the Nakhchivan cities.*

Of course, it has occurred a necessity to refer to the sources of Europe and East for investigating of the ancient and middle ages periods of Nakhchivan. The valuable information have been given in the way notes and works of Arabic, Persian, Turkish, English, French travellers, geography critics and historians who traveled to this region in different periods about the role of Nakhchivan in the international trade, its house hold life, nature and historical monuments.

The information given in the notes and works of the same well-known historians and geographers, travelers lived in the chronological period surrounded the investigation, also in the works of Herodotus, Strabo (174), Al-Istrakhri (28), Ibn Khordadbeh (55), E.Chalabi (21), I.Tawernye(98), I. Shardan(114) and others, also the materials that published in recent years, articles and books published in Turkey has great importance in the solution of the problem. It has been used widely in the writing of the work from the opportunities



given by the high information technology of the XXI century and election means also have been used:

Besides it in modern time - in the XX century a plenty of successful conclusions of the Azerbaijan history have been turned to the basic source of the investigation. From this point of view, the works of Y.Mahmudlu (71; 72; 73; 74; 75; 76; 77; 159); V.Aliyev (33; 34; 35; 36; 37), S.Onullahi (96; 97; 98; 99) M.Nemat (89; 90; 161), S.Ashurbayli (4), N.Valikhanli (123;124;125), B.Budagov (16;17), H.Safarli (108; 109; 110; 111; 112; 113; 171) and others', also some other publications are estimable from the modern prism. The work of "The diplomacy of Azerbaijan" of Y.Mahmudlu is the valuable sources that we investigated the point of view to learn the subject.

Nakhchivan has earned the world reputation with the help of its historical and architectural monuments in the Middle Ages. The fame of the monuments created by one of the prominent representatives of the Renaissance time, Ajami Nakhchivani has spread to all of the countries of Near and Middle East. The architectural monuments have been civil buildings in the region (bridges, caravans, markets, and etc.) that paid attention to the research. It has been talked widely about those architectural buildings in the investigations of our historian scientists (65; 66; 67; 84; 104; 105; 106). But these investigations mainly have been dedicated to the investigation of the monuments from the architecture point of view, it hasn't been devoted widely from the object of our investigation.

The scientific innovations of the investigation are the followings:

- *The role of Nakhchivan as a strategic point over the Great Silk Road, has been investigated for the first time during the time from the II B.C. to the XVIII of our century;*

-*Azerbaijan, also its integral part Nakhchivan have been investigated as one of the trade centers of the trade of East and West;*

- *The role and position of the Nakhchivan territory have been investigated and analyzed in the trade and economical relations of*

Near East and European countries;

-A number of monuments (bridges, ferry-paths, caravans), served to the international caravan way and learnt by the investigators partially have been learnt for the first time in the Nakhchivan territory during the middle ages;

- The routes and auxiliary branches of the Great Silk Road passed through Nakhchivan have been defined and learnt for the first time;

-A number of bridges (Khoshkeshin, Gazanchi, Gilanchay, Bilav and etc.) and caravans (Gal, Tivi, Sadarak and etc.) existed in the Nakhchivan territory, and served to the Great Silk Road, but the remainders have been unknown to the science world yet, have been revealed and included to the scientific turnover investigation.

- The role of belonging to the dervish hermit of the place for dervishes, the places of praying, and carrying out their activity in the development of international and internal trade have been explained during the middle ages.

- The influence of the Great Silk Road in the development of culture and economy in the Nakhchivan area.

- The historical monuments created for a service to the Great Silk Road have been learnt as a content part of the Azerbaijan architecture and the examples belonging to our people from the ancients times and the baseless pretensions of Armenians to our country have been represented.

- The position of the cities including in the Nakhchivan region (Nakhchivan, Ordubad, Julfa, Azad, Giran, Aylis, Vanand, Garabaglar) as trade - art and culture in the development of inter-governmental, cultural - economical relations have been defined.



I FƏSİL

**AZƏRBAYCAN ƏRAZISİNDƏN KEÇƏN
BEYNƏLXALQ
KARVAN YOLLARI**



1.1. Böyük İpək yolu haqqında ümumi məlumat

Bəşəriyyətin tarixi təcrübəsi sübut edir ki, xalqlar, ölkələr arasında xoş münasibətlərin əsasını ticarət təşkil edir. Məhz ticarət əlaqələrinin inkişaf edib genişlənməsi dünyada baş verən proseslərin dinc məcraya yönəlməsinə şərait yaradır.

Bu əlaqələrin həyata keçirilməsində ticarət yollarının rolu misilsizdir. Arxeoloji tədqiqatlara əsaslanaraq deyə bilərik ki, ilk insanlar arasında ticarət yolları Tunc dövrünün əvvəllərindən yaranmağa başlamışdır. Hələ o vaxtdan ən çox ehtiyac duyulan məhsulların mübadiləsi gedirdi. Tayfa daxilində, qonşu tayfalar arasında aparılan bu mal mübadiləsinin miqyası getdikcə daha da genişlənir və ticarətə çevrilirdi. Əvvəlcə bu mal mübadiləsi fasilələrlə olurdu. Lakin sonralar həm fasilələr aradan qalxır, həm də mal gətirilməsinin marşrutu uzadılırdı. Beləliklə də, nisbətən asan və təhlükəsiz istiqamətlərə gedən ticarət yolları təşəkkül tapırdı. Eyni zamanda artıq bu işlərlə məşğul olan xüsusi adamlar - dəllallar, ticarətçilər meydana gəlirdi. Onlar ən zəruri və qiymətli mallar, mə-

sələn, duz, bəzək şeyləri, metallar gətirirdilər. Mis və qalay olan yerlərə tez-tez səfər edirdilər. Zaman keçdikcə ticarət dövriyyəsi yeni mallarla daha da zənginləşir və getdikcə genişlənirdi. Aralıq dənizi sahillərində yerləşən, nisbətən inkişaf etmiş quldar dövlətlər Şimali Avropa ilə ticarət əlaqələri yaradırdılar. Böyük Britaniyadan alınan qalay və sink, Transilvaniyadan qızıl, Bohemiyadan qurğuşun, mis və digər mallar Çindən və Hindistandan gələn “ipək” və “çay” yolları ilə aparılırdı. Ərəbistandan ətirli maddələr, Baltik və Şimal dənizi sahillərindən kəhrəba daşıyan yollar da əhəmiyyətli yollar idi. Ticarətin inkişafı ilə əlaqədar dövlətlər arasında yeni-yeni yollar da meydana gəlir, böyük ticarət yolları şəbəkəsi yaranırdı (59, s.13).

Ticarət yollarının içərisində ən mühümü tarixən xalqların, dövlətlərin bir-birini tanımasında, yaxınlaşmasında, iqtisadi və mədəni əlaqələrin həyata keçirilməsində müstəsna əhəmiyyəti olan Böyük İpək yolu olmuşdur. Bu yol Çini Orta Asiya vasitəsilə Yaxın Şərq, Qara dəniz, Xəzər dənizi və Aralıq dənizi ilə birləşdirən karvan yolu olmuşdur. Bu yolun əhəmiyyəti yalnız beynəlxalq ticarətlə məhdudlaşmırdı. Asiyanı Avropa ilə əlaqələndirən Böyük İpək yolu müxtəlif xalqların siyasi-diplomatik və mədəni münasibətlərinin inkişafında müstəsna əhəmiyyət kəsb etmiş və təbii ehtiyat mənbəyi axtarışı, eləcə də hərbi məqsəd daşıyan kəşfiyyat yolu olmuşdur. “Böyük İpək yolu” termini bizim eradan əvvəl məşhur Çin səyyahı Çjan Syanın səfərindən sonra meydana gəlmiş və Çindən Asiyaya uzanan karvan yolu nəzərdə tutulmuşdur. Sonralar bu ifadə mürəkkəb kommunikasiya sistemini, Asiya, Aralıq dənizi regionu və Avropa ölkələri arasındakı əlaqələri anlatmaqla yeni məzmun qazanmışdır. Bu yolun gediş-gəlişi gur olan və sanki “dincələn” çağları olmuşdur. Orta əsrlərdə isə Böyük İpək yolu ölkələr arasında ticarət və mədəni əlaqələrin inkişafına əvəzsiz töhfələr vermişdir (184).

İpək yolu sadəcə bir ana xətt deyil, çox fərqli karvan yollarını birləşdirən və ilk başlanğıcını Çindəki Xiandan başlayan və Avropada Romanın ticarət yollarına birləşən yol idi. Bu yol VII-VIII əsrlərdə özünün ən parlaq dövrlərini yaşamışdır (136, s.20).



Y.Mahmudlu öz əsərində göstərir ki, e.ə. II əsrdən Çin diplomatı və səyyahı Çjan Syan, Qanfu adlı bir hunun köməyi ilə Orta Asiyaya səyahət etmiş, bundan sonra Aralıq dənizi və Qara dəniz sahilləri ilə Çin arasında “Böyük İpək yolu” adlı məşhur karvan yolu açılmışdır (77, s.1).

Karvan hələ uzaq keçmişdə Şərqdə yaranmışdır. Oğurluq, soyğunçuluq, susuzluq, aclıq, soyuq, daşan çaylardan keçmək çətinliyi, güclü küləklər, yağış, qar və tufanlardan qorunmaq uzaq diyarlara mal aparan tacirləri tək-tək deyil, toplaşib böyük bir dəstə halında yola çıxmağa vadar etmişdi. Belə dəstələr də Şərqdə karvan adını almışdı.

Beləliklə, eramızdan əvvəl II əsrdən başlayaraq eramızın XVI əsrinə qədər mövcud olmuş Böyük İpək yolu şaxəli şəkildə Şərqdən Qərbə uzanan Şərqi Çin dənizi sahillərindən, Sinan şəhərindən başlamış Lançjoudan keçərək Dunxuana qədər uzanmışdır. Türk xalqlarından uygurların yaşadığı ərazidə iki yerə haçalanan Böyük İpək yolunun cənub qolu Turfan çökəkliyinə cənubdan söykənmiş dağların ətəklərindən keçərək Pamir dağlarını aşmış, Fərqanə vadisinə daxil olduqdan sonra Səmərqənd şəhərinə, Buxaraya, Xarəzmə doğru getmişdir. Bu şaxənin bir qolu İrana və oradan Hindistana, digər qolu isə Kopetdağın şimal ətəyi ilə Xəzər dənizinin cənub hissəsindən keçərək Azərbaycana daxil olmuşdur. Çin dövlətinin Dunxuan şəhərindən başlamış Böyük İpək yolunun ikinci şaxəsi Lobnor gölünün şimal sahilləri boyu uzanaraq Təklə-Məkan səhrasının şimal hissəsindən ötərək Qazaxıstana keçmiş, oradan isə Xəzər dənizinin şimalından ötərək onun qərb sahilləri boyu Dərbənd-Şamaxı-Gəncə-Batumi-İstanbul istiqamətində uzanaraq Balkan yarımadası vasitəsilə Apennin yarımadasının mərkəzinə doğru istiqamətlənmişdir. Bir qol isə Həştərxandan, Şimali Qafqazdan və Krımdan keçərək Balkan yarımadasına irəliləmişdir (16, s.64) (Şəkil 1.1).

Bu yol ilə hərəkət edən karvanların daşdığı yüklər içərisində çoxluq təşkil edən və üzərində ən qiymətli məhsulun ipək olduğunu nəzərə alaraq bu məşhur karvan yolunun adını 1870-ci ildə tanınmış alman fotoqrafı Fon Rixtofen “İpək yolu” qoymuşdur (188).

Vaxtilə bir sıra ölkələrdə, xüsusilə zəmanəsinin ən qüdrətli dövlətlə-

rindən biri olan Roma imperiyasında ipək qızıla bərabər səviyyədə götürülür və saray əhli üçün çox qiymətli mal hesab olunurdu. Bunun bir səbəbi bu parçanın başqa parçalara nisbətən yüngül, bərk, gözəl olması idi-sə, digər mühüm bir səbəbi isə bu malın çox böyük tibbi əhəmiyyətə malik olması idi. Yəni o vaxtkı antisanitariya və xəstəliklərin qarşısının alınmasında bu parçalardan istifadə olunurdu. Xəstəliklərin əsas daşıyıcıları olan həşəratların bu parçaya yaxın düşmə bilməmələri bir çox hallarda yoluxucu xəstəliklərin qarşısını alırdı. Barama qurdu sapının bu cür giyiyenik xüsusiyyətə malik olması Qərbdə böyük heyrətlə qarşılanır və hər vaxtlə bu qiymətli mala olan marağı artırırdı (168, s.58).

Tarixi Böyük İpək yolu qədim və orta əsrlər dövründə mövcud olmuş, imperiyalararası münasibətlərdə də mühüm rol oynamışdır. Bu yol qədim dünya siyasi sisteminin mühüm halqaları olan dörd qüdrətli imperiyanın - Roma, Kuşan, Parfiya və Xanın tabeliyində olmuşdur (149, s.3-4). Çin orta əsr yazılı mətnlərinin birində bu imperiyanın hökmdarları bütün dünyanı öz aralarında bölüşdürən “göy oğulları” adlandırılır.

Bəşər tarixində ilk transkontinental ticarət və diplomatiya yolu kimi qiymətləndirilən Böyük İpək yolu kuşanlıların və parfiyalıların ərazilərindən keçirdi. Arxeoloqlar apardıqları tədqiqatlar zamanı Roma imperiyasının bir sıra şəhərlərində, Hindistanda, Skandinaviyada, Ukraynada (Kırım yaxınlığında) Kuşan hökmdarlarının pullarını, Qərbi və Cənubi Hindistanda isə Roma imperatorlarından Avqustun, Tiberinin və başqalarının adlarına kəsilən sikkələr aşkar etmişlər. Xarəzmdə istehsal olunan gümüş qabın Ural arxasında, Kuşan pullarının Kama çayı sahillərində tapılması Şimalda ticarətin yayıldığı arealı göstərir. Roma imperiyasında şərq ədviyyatı və ipəyinə olan tələbatın artması, Ön Asiyada, Cənubi Qafqazda, o cümlədən Azərbaycanda, Hindistanda, Mərkəzi Asiyada, Hind-Çində, Roma imperiyasında hazırlanmış əşyaların tez-tez aşkar olunması dövlətlərarası iqtisadi əlaqələrin tarixinin öyrənilməsində mühüm mənbə olmuşdur (123, s.97).

Böyük İpək yolunun məşhurlaşmasında türk dövlətlərinin də böyük rolu olmuşdur. Həmin dövlətlər tərəfindən təşkil olunmuş karvanlar bu



yolla Şərqdən Qərbə və əksinə, müxtəlif mallar daşıyırdılar. Türklərin bu yola nə qədər yüksək dəyər verməsi bir özbək atalar sözündə belə ifadə olunmuşdur: “Kainatda iki böyük yol vardır: “Göy üzündə Samanyolu, Yer üzündə İpək yolu”.

Min səkkiz yüz ilə qədər fəaliyyətdə olmuş Böyük İpək yolunun müxtəlif şaxələrinin təxminən 20 min kilometri türk xalqlarının məskunlaşdığı ərazilərdən keçmişdir. Deməli, Böyük İpək yolu türk xalqlarının Çin, Qafqaz, Rusiya, Hindistan ölkələrinin xalqları, eləcə də ərəb ölkələrinin xalqları ilə iqtisadi əlaqələrin yaranmasında və genişlənməsində mühüm rol oynamışdır.

Bundan başqa, bu yol türk xalqlarının yeni-yeni ərazilərdə məskunlaşmasına, onlar arasında elm və mədəniyyətin qarşılıqlı inkişafına böyük təsir göstərmişdir (16, s.65).

Dünya ticarətinin şah damarı sayılan “İpək yolu”nun əsas marşrutlarından olan və Çin ilə Bizansı birləşdirən böyük ticarət yolu türklərin əlində idi. Pekinin şimalından başlayan türk sərhədləri, İrana, Xorasana, Ural dağlarına, Xəzər dənizinə qədər uzanır, Qara dəniz sahillərinə yaxınlaşırdı. Bu sərhədlərlə türklər qədim dünyanın başlıca dövlətləri olan Çin, İran və Bizans imperiyaları ilə qonşu idilər. Hansı ki, adlarını çəkdiyimiz bu dövlətlər qədim və erkən orta əsrlər dövründə böyük ticarətin aktivliyini təşkil edir və dünyanın istənilən ölkəsində qəti əmrlərlə istədiklərini həyata keçirirdilər (141, s.331).

VI əsrin II yarısından başlayaraq köhnə dünyanın həm Şərq, həm də Qərb imperiyaları daxilində Böyük İpək yolunda və onun şaxələrində hökmranlıq uğrunda mübarizə güclənir. Türk xalqlarının qədim dövr tarixinin araşdırıcısı, tarixçi L.N.Qumilyov bu dövrdə ipək və karvan yollarının ticarət və iqtisadi əhəmiyyətindən bəhs edərək göstərir ki, türkyutlar eftalitləri və Çin hökmdarlarını darmadağın etdikdən sonra yalnız siyasi deyil, həm də iqtisadi qüdrətə nail oldular. Çünki bununla qərblə şərqə birləşdirən böyük karvan yolu onların əlinə keçdi (70, s.53).

Eyni zamanda müəllif ticarət yolunun keçdiyi ərazilərin adını çəkərək qeyd edir ki, bu yol Çanyandan başlanır və Nansyanın ətəkləri ilə zir-

vələrdən gələn sellərin suvardığı çoxsaylı vadilərdən keçirdi. Bunun ardınca səhradan Xami vadisinə qədər, oradan isə Turfandakı Lyukçun çökəyinə qədər davam edən çətin keçid başlanırdı. Hər iki vadi və yaxınlıqdakı ərazilər müstəqil Qaoçan knyazlığının tərkibinə daxil idi. Qaoçanda karvan yolu iki yerə ayrılırdı. Onun bir qolu Tyan-Şanın cənub yamacı boyunca Qaraşardan, Kuçu və Aksudan keçir, sonra isə Su və Talas vadiləri ilə gedib İsfara çatırdı. O biri - şimal qol da Qaoçanda başlayır və Urumçudan, Manasdan, Kurkarausudan və İren-Şabiyan dağlarından keçərək Cənubi Cünqariya və İli çayının vadisinə, oradan da Cənubə, Orta Asiyaya gedirdi.

Bundan əlavə, Tyan-Şanda aşırımlardan keçərək, Qaraşardan Yulduz vadisi vasitəsilə İli vadisinə çıxan başqa bir karvan yolu da vardı. Lakin çətinliyinə görə ondan nadir hallarda istifadə edirdilər. Orta Asiyada karvanlar dincəlirdilər. Ən böyük düşərgələrdən biri Paykənd şəhəri idi. Buradan yol Xorasandan keçib Rey və Həmədana, habelə Bizans qalası Neseviyyədən (Nizib) keçib Suriya və Konstantinopola gedirdi. Çin dənizinin sahillərindən İran sərhədinə qədər məsafəni qət etmək 150 gün çəkirdi. Buradan Roma sərhədindəki Nizibə qədər yolu keçmək üçün isə 80 gün vaxt lazım idi (70, s.53-54). Qərbə gəlib çatan İpək yolu Qırmızı dənizdən keçib, Hind okeanına çıxaraq su yolu ilə birləşib (bunu İpək yolunun dəniz şaxəsi də adlandırmaq olar), Şərqi Çin dənizinə gəlib çatmış, yenidən Çin ərazisinə daxil olmuş, dairəvi ticarət yolu yaratmışdır (78, s.5).

Daha əvvəllər mövcud olmuş Hun dövlətinin hökmranlığı dövründə də ərazidən keçən və Uzaq Şərqi Yaxın Şərqlə və Qərblə bağlayan ticarət yolları var idi. Əldə olunan məlumatlara əsasən Hun dövründə Çindən Qərbə gedən başlıca üç yol vardı. Bunlar şimal yolu, cənub yolu və orta yol idi. Şimal yolu Turfan-Urumçi istiqamətində uzanırdı. Turfan bir zamanlar Orta Asiyada çox müxtəlif yolların kəsişdiyi bir bölgə olmuşdür. Bu tarixi bölgə Çini Hindistan, Fars ölkəsi və Roma ilə birləşdirən ticarət yolunda strateji bir dayaq nöqtəsi olmuşdür (136, s.19). Orta yol Kurla və Kuçadan keçib Kaşqara çatırdı. Cənub yolu da Çarlıqdan keçərək Kaşqara tərəf uzanırdı. Qərbdən Şərquə gedən yol isə Romanın



Suriyadakı şəhəri Antakya və Suriya limanlarından başlayaraq Dəclə və Fəratı keçib, Xəzər dənizinin cənubundan Əfqanıstanın Bəlx şəhərinə və oradan Pamiri keçərək Kaşqara çatırdı. Şərq-Qərb arasındakı bu Böyük İpək yolu, Kaşqarın cənubundan və Xotan ərazisindən keçərək ipəyin gerçək yurdu olan Çinə gedirdi. Bu dövrdə düşünülmən digər ən mühüm yol isə Qafqazdan və Xəzər dənizinin cənubundan keçərək Şərqə gedən yol idi. Bu yollar üzərində sadəcə mallar satışı çıxarılmır, eyni zamanda bəzi yerlərdə tüccarlar arasında mal mübadiləsi aparılırdı (144, s.19).

Çində istehsal olunan ipək, metal əşyalar, dulmuşluq məmulatları, bədii əşyalar və digər məhsullar Böyük İpək yolu vasitəsi ilə Orta Asiyadan - Parfiyadan keçirilərək Romaya (sonralar Bizansa) aparılırdı. Əvəzində isə geri qayıdan karvanlar Çinə Avropada istehsal olunan məhsulları daşıyırdı.

Daha sonralar mövcud olmuş digər türk dövlətlərinin hakimiyyəti dövründə də həmişə bu yolda aparılan ticarətin müstəsna rolu olmuşdur. Belə ki, VIII əsrdə meydana gəlmiş Uyğur dövləti Çin dövləti ilə geniş ticarət əlaqələrinə malik idi. 757-ci ildə Çində baş verən bir üsyanı yatırtmaq üçün uyğurlar Çinə köməklik göstərir və bunun müqabilində Çindən 20.000 balya ipək alır. Uyğurlarla çinlilər arasında ticarət əlaqələrində at və ipək ticarəti üstünlük təşkil edirdi. O dövrdə türk atları hər yerdə məşhur idi və çox baha qiymətə alınır. Məşhur Çin ipəyinin də çox alıcısı var idi. Ancaq ticarətin forması zaman-zaman dəyişilirdi. Uyğurlar güclü olduqları zaman Çin ilə at-ipək alış-verişi etmək üçün razılıq əldə etmişdilər. Uyğurlar Çinə göndərdikləri hər atın əvəzində 40 top ipək istəyirdilər. Atların bu cür yüksək qiymətə satılması xəzinə üçün çox yararlı idi (143, s.39-40).

Ümumiyyətlə götürdükdə isə beynəlxalq karvan yolu qədim və orta əsrlər dövründə bu yol üzərində hegemonluğu əlində saxlayan ölkələrin xəzinəsinə gələn gəlirin əsas hissəsini təşkil etmişdir. Buna misal olaraq Hun dövlətinin yüksəliş və tənəzzül dövrlərini göstərə bilərik. E.ə. 209-cu ildə Hun tarixinin ən parlaq dövrü olan Metenin hakimiyyəti illərində dövlətin iqtisadi inkişafının əsası məhz İpək yolunun yueci tayfalarının

əlindən alınması və bu yol üzərində nəzarətin tam hunların əlinə keçməsi olmuşdur. Bundan sonra Çin imperatorluğu illik vergini qəbul edərək bu yoldan istifadə hüququ qazanmışdır. Lakin e.ə. 160-cı ildə Çin dövləti hunları zəiflətmək və bölgə nüfuzunu artırmaq, vergilərdən azad olmaq məqsədilə bu dövləti öz içindən parçalamaq üçün müxtəlif vasitələrdən istifadə edərək daxili çəkişmələri gücləndirdi. Bundan sonra Hun imperiyasında yaranan qarışıqlıqdan istifadə edərək İpək yolu üzərindəki ölkələri bir-birinin ardınca ələ keçirdi. İpək yoluna nəzarətin çinlilərin əlinə keçməsi hunlar üçün əsl tənəzzül olmuş, iqtisadi və siyasi zəiflik dövlətin parçalanması ilə nəticələnmişdir (187). Bu vaxt Qərb ticarət yolları açılmış və Çin paytaxtına hər yandan qiymətli mallar gəlməyə başlamışdır. Orta Asiya ilə də ticarət artmışdı. Bu ticarətdən yalnız tacirlər deyil, ticarət yollarının keçdiyi yerlərdəki Çin məmurları da böyük qazanclar əldə edirdilər.

Xatırladaq ki, bu vaxta qədər bu yolların hamısı hunların əlində idi. Dünyada ipəyə olan maraq, ipək ticarətindən əldə olunan yüksək gəlir türk xalqları yaşayan bir sıra yerlərdə ipəkçiliyin inkişaf etdirilməsinə səbəb oldu. Məsələn, İpək yolunun təsiri altında baramaçılıq üçün əlverişli təbii şəraiti olan Orta Asiya vadiləri iri ipək istehsalçılara çevrildilər. Burada istehsal olunan keyfiyyətli ipəklər nəinki Avropaya, həm də Səmərqənd - Sırdərya vadisi, Muqocar dağları istiqamətində Volqa (İtil) su yolu vasitəsilə Rusiyaya göndərilirdi. Məhz ipəyə olan tələbat və ipək ticarəti nəticəsində Şimali Qafqaza, Don çayına, Kırma və Balkanlara qədər uzanan yollar gedirdi (51, s.54). Beləliklə, Böyük İpək yolunun yeni marşrutları yaranırdı.

Qeyd olunduğu kimi, Çin dövlətinin güclənməsi bu ticarət yoluna türklər tərəfindən nəzarəti zəiflətdi. Artıq qərbli tacirlər yavaş-yavaş Çinə gəlməyə başlamışdılar. E.ə. 327-ci ildə Böyük İsgəndər qoşunlarının İrani işğal edib Hindistana qədər gedib çıxmaları bu işi daha da sürətləndirmişdi (142, s.35).

Qərbə gedən bütün karvan yolları Qansudan keçirdi. Qansu da həm etnik, həm də idarə baxımından hunların əlində idi. Bu çox zəngin və



dəyərli zonanı iki Hun şahzadəsi idarə edirdi. Bu iki şahzadəlik e.ə. 121-ci ildə çinlilərin əlinə keçir. Bundan başqa hunlar cənubdakı Tibet tayfaları ilə rastlaşıb Çinin içərisinə qədər enə bilirdilər. Yolların keçdiyi bu tranzit zona qəti olaraq hunların əlindən alınmalı idi. İmperator Vunun taxta çıxması ilə tutulan bu plan 20 il sonra həyata keçir və Qansu hunların əlindən çıxır (174, s.33). Bundan sonra Çindən çıxıb Qansu üzərindən Toharistana gedən karvanların sayı xeyli çoxalır. Bu səbəbdən Qərbdə və xarici məmləkətlərdə Çin elçilərinin apardıqları ərməğanlara maraq azalır. Çünki bazarlarda Çin malları çoxalmışdı. Çindən Qərbə hər il 5-10 karvan göndərilirdi. Çox uzaq yerlərə gedənlər 8-10 il, yaxınlara göndərilənlər isə bir il sonra qayıdırmışlar (117, s.16).

Ticarət bir neçə mühüm karvan yolları ilə həyata keçirilirdi. III əsrə qədər Çindən Qərbə gedən əsas iki yol tanınırdı: 1. Cənub yolu - Şərqi Türkünstanın cənubundan və Tibet dağlarının şimal ətəklərindən, Hotan şəhəri üzərindən Qərbə gedən yol; 2. Şimal yolu - Tanrı dağlarının cənubundan və Kuça şəhəri üzərindən gedən yol.

Miladdan sonra III əsrin ortalarında bu iki yola çinlilərin “Yeni Şimal yolu” dedikləri daha bir yol əlavə edildi. Tanrı dağının şimalından gedən bu yol, əslində təbii bir yol idi. “Yeni Şimal yolu” müxtəlif dövrlərdə Tanrı dağlarını tanıtməqlə iki yol kimi göstərilmişdi: 1. Tanrı dağının şimal yolu, 2. Tanrı dağının cənub yolu (100, s.292).

Tarixən mövcud olan türk dövlətləri bu yollara nəzarəti əldən verməmək üçün ən dəhşətli müharibələrdən belə çəkinməmişlər. Elə türk hərb tarixində “Turan taktikası” adı ilə məşhur olan döyüş üsulu da məhz bu müharibələrin nəticəsində yaranmışdır. Orta Asiya və Əfqanıstandan keçən Böyük İpək yoluna nəzarət uğrunda sasanilər Ağ hunlarla rəqabət aparırdılar. Bu rəqabət onların arasında dəfələrlə hərbi toqquşmalara səbəb olmuşdur. Ağ hunlar 430-cu ildə İran ordusu üzərində qələbə çaldılar. Bu hadisədən sonra Ağ hunlar İranın daxili işlərinə qarışmağa başladılar. Nəhayət, Ağ hun hökmdarı Ağsuvar (Günxan) himayə etdiyi Sasani vəliəhdi Firuzu İran taxtına çıxardı. Bunun əvəzində isə Firuz Ağsuvara Amudərya ətrafı torpaqları güzəştə getməyə və böyük məbləğdə

bac ödəməyə razı oldu. Lakin bu vəziyyət İranın maraqlarına uyğun deyildi və onları təmin etmirdi. Ona görə də Firuz 459-cu ildə Ağ hunlara qarşı yürüşə başladı. Bunu eşidən Ağsuvar öz qüvvələrinin bir hissəsini pusquda yerləşdirib sasaniləri dar keçidli dağlıq bir yerdə qarşıladı. Döyüş başlandı. Əvvəlcədən hazırlanmış plana uyğun olaraq, ağ hun dəstələri qısa müddətdən sonra, guya məğlub olub geriyyə çəkilməyə başladılar. Bunu “qaçış” zənn edən Sasani ordusu hiyləyə inandı və sürətlə keçidə daxil oldu. Bu zaman pusquda olan hunlar dərhal arxadakı keçidin girişini kəsdilər. Geri çəkilən ordu hissələri isə keçidin çıxışında dayanıb əks-hücuma keçdilər. Beləliklə, Sasani ordusu mühasirəyə alınıb darmadağın edildi. Göründüyü kimi, ticarət yollarına nəzarəti öz əlində saxlamaq üçün Ağsuvar xaqanın tətbiq etdiyi bu döyüş üsulu sasanilərin məğlubiyəti ilə nəticələndi və hər b tarixində “Turan taktikası” adı ilə məşhurlaşdı.

Qeyd olunduğu kimi, bir sıra türk xalqlarının yaşadığı ərazilər Böyük İpək yolu ilə hərəkət edən ticarət karvanlarının keçib getdiyi və ticarət yollarının kəsişdiyi mühüm ərazilərdən biri olmuşdur. Məhz buna görə də İpək yolunun keçdiyi Çin, Orta Asiya, Qazaxıstan, Qafqaz, Kiçik Asiya, Şimali İran ərazilərində vahid ünsiyyət dili türk dili olmuşdur. Tarixi materiallar və coğrafi arayışlar sübut edir ki, yakutlardan başqa, demək olar ki, türk xalqlarının hamısı Böyük İpək yolu ticarətində fəal iştirak etmişlər (17, s.43).

Orta əsr qaynaqları təsdiq edirlər ki, tarixən mühüm ticarət yolları uğrunda müxtəlif dövlətlər kəskin mübarizə aparmış, bu məqsədlə qanlı müharibələr baş vermişdir.

Aralıq dənizi sahillərindən Yəmənə doğru uzanan, oradan isə dəniz yolu ilə Hindistanla əlaqələnen qədim “ətir yolu” üzərində İranla Bizansın mənafeləri toqquşurdu. Bu yol vasitəsilə Bizansa hind ədviyyatı, fil sümüyü, müxtəlif rənglər, parçalar, Yəmən buxuru, qızıl qum və külçələri, Afrika qulları və s. gətirilirdi. Bu ticarət yolunda ağılıq etməyə çalışan rəqib dövlətlər Yəmənün Bizans təəssübkeşli xristian və İran təəssübkeşli yəhudi icmaları arasındakı ədavətindən istifadə etdilər. On illər



boyu davam edən və neçə-neçə müharibəyə səbəb olan bu mübarizə Suriyaya və oradan Qərbi Avropaya aparən ticarət karvan yolunun əsas hissəsinin iranlıların əlinə keçməsinə səbəb oldu (123, s.98). Bununla da Qərb ölkələrinin Şərq ilə ticarəti zəiflədi. İran isə Uzaq Şərqi bütün ticarətinə hakim oldu. Şimali Çin ilə ticarət əlaqələrinin kəsilməsinə görə şərqli tacirlər Əfqanıstan və Orta Asiya yolundan istifadə edə bilmək hüququnu itirdilər. Belə bir vəziyyətdə İran gəmiləri Cənubi Çindən gətirilən malları almaq məqsədilə Hindistan və Şri-Lankaya (Seylon adasına) səfərə başladılar. Bununla da bu ölkələr arasında ticarət dəniz yolu ilə həyata keçirilməyə başladı və V əsrin ortalarına qədər ipək Qərbə bu yoldan daşındı. Artıq ipəyin Çindən gətirilməsi iranlılar tərəfindən həyata keçirilirdi. Təbii ki, belə bir vəziyyətdə İran istədiyi qiyməti tələb edirdi. İranın bu İpək yolu embarqosu uzun müddət Bizans ilə onlar arasında soyuq müharibə dövrünün başlanmasına səbəb oldu. Ölkələr arasında dini fərqlərin olması bu müharibəni daha da qızıışdırdı (128, s.56-57). Ən böyük mübarizə isə Aralıq dənizi sahillərindən Yəmənə doğru uzanan yolun üstündə idi. Yeri gəlmişkən qeyd edək ki, İranda ipək emalı II Şapurun (309-379) hökumranlığı dövründə əsir alınaraq İrana yerləşdirilən yunanlı ipək ustalarının köməkliyi ilə başlamışdır (140, s.86).

Aralıq dənizi sahillərindən Yəmənə gedən ticarət karvan yolu üzərində əsas yükboşaltma və yükdaşıma bazası Məkkədə yerləşirdi. Buradakı xüsusi anbarlar gətirilən yükləri qəbul edir və paylaşırdı. Məkkə tacirləri ildə iki dəfə Yəməndən gələn tranzit karvanlara qoşulur, özləri ilə Suriyada satmaq üçün aşılannmış dəri, Ərəbistan mədənlərindən əldə edilən gümüş külçələri, yüksək qiymətləndirilən Taif kışmışı aparırdılar. Onların bu ticarətdən əldə etdikləri gəlir 50, hətta 100%-dən aşağı olmurdu. Karvanları yaxşı silahlanmış yüzlərlə muzdlu keşikçi müşayiət edirdi. Lakin Yəmənün Sasani imperiyasının tərkibinə daxil edilməsi Cənubi Ərəbistan vasitəsi ilə dəniz yolu ilə edilən ticarəti azaltdı. Belə ki, Sasani dövləti Bizansa gedən hind malları tranzitinin Yəməndən deyil, bilavasitə İran ərazisindən keçməsinə cəhd göstərirdi (123, s.98).

Beynəlxalq karvan yollarını birləşdirən qədim İpək yolu VII-X əsrlərdə də mühüm əhəmiyyət kəsb edərək Çin və Hindistandan tutmuş

İspaniyayadək ərazini əhatə edən ərəb-müsəlman dünyasının vahid ərazi birliyində ticarətin inkişafı ilə xarakterizə olunmuşdur. Qeyri-müsəlman dünyası, o cümlədən Cənub-Şərqi və Mərkəzi Asiya, eləcə də Qərbi və Şərqi Avropa ölkələri ilə dövlət əhəmiyyətli müntəzəm əlaqələri saxlamaq marağı ərəbləri Böyük İpək Yolunun Xilafət ərazisindən keçən qollarını nəzarət altında saxlamağa məcbur edirdi.

Erkən orta çağ coğrafiyaşünas-səyyahlarından olan İbn Xordadbeh, əl-İstəxri, İbn Havqəl, əl-Müqəddəsi və başqaları Xilafət ərazisindən keçən ticarət yollarına yüksək önəm vermiş və “yol və məmləkətlər”ə həsr olunmuş əsərlər yazmışlar (124, s.115). Abbasilər xilafəti Asiya, Avropa və Afrikanın bir sıra dövlətləri ilə geniş ticarət edirdi.

Xilafətin digər ölkələrlə ticarətində fəal bölgələrdən biri də Azərbaycan idi. Azərbaycan şəhərləri Xilafətlə Şimal-Şərqi Avropa və Asiya ölkələri arasındakı ticarətdə vasitəçilik edirdilər. Azərbaycan zərbxanalarında kəsilən sikkələrdən Rusiya, Almaniya, Skandinaviya və Pribaltika ölkələri ilə, habelə Şərq ölkələri ilə ticarətdə istifadə olunurdu. Xəzər sahillərindəki Dərbənd, Bakı, Abaskun, Astrabad və başqa limanlar Xilafətin Şimal və Şərq ölkələri ilə ticarətində başlıca mərkəzlər idilər. Dərbənd bazarı Şimaldan Xəzərlə mal gətirən əcnəbi və yerli tacirlərin yığnaq yeri idi. Volqaboyundan gələn tacirlər samur, dələ, tülkü xəzi, ox, yapışqan, qılınc, zirehli geyim, mis, mum və başqa mallar gətirirdilər (6, s.271).

IX əsrin sonu - X əsrin əvvəllərində vaxtilə vahid məkan daxilində varlanmış və iqtisadi gücə malik olmuş Xilafət zəiflədikdən sonra onun tərkibində olan vilayətlərin öz müstəqilliklərini elan etməsi Böyük İpək yolunun tədricən parçalanmasına və ayrı-ayrı dövlətlər tərəfindən idarə olunmasına şərait yaratdı. Lakin XI əsrdə “Şərq və Qərbin sultanı və hökmdarı” ləqəbini alan səlcuq imperatorları Böyük İpək yolunun çox hissəsinə rəhbərlik etməyə başladılar. XI yüzilliyin ortalarında artıq Böyük Səlcuq imperatorluğu Orta Asiyadan Aralıq dənizi sahillərinə və Dərbənd keçidindən İran körfəzinə qədər uzanan geniş bir ərazini əhatə etməklə Yaxın və Orta Şərqi ictimai-iqtisadi və hərbi-siyasi həyatına



güclü təsir göstərdi.

Məhz Səlcuq imperiyasının apardığı siyasət nəticəsində bu dövrdə ticarət əlaqələri yenidən canlanaraq türk dünyası ilə qarşılıqlı əlaqənin genişlənməsi üçün əlverişli şərait yarandı. Xüsusilə, Böyük Səlcuq imperatorluğunda tətbiq olunan vahid pul sistemi həm Azərbaycanın daxilində, həm də xarici ölkələrlə karvan ticarətinin genişlənməsinə müsbət təsir göstərdi. Şəhərlərin həm ölkədaxili iqtisadi əlaqələrində, həm də beynəlxalq ticarətdə rolu daha da artdı (7, s.240).

Bu dövrdə Nişapur, Sərab, Tus, Mərv və Bəlx kimi böyük şəhərlərin daxil olduğu Xorasan bölgəsi orta əsr dünya ticarətində xüsusi yer tuturdu. Yaxın Şərqdən Orta Asiyaya, Uzaq Şərqə və Volqa üzərindən Qərbə və Skandinaviyaya uzanan ana ticarət yolları bu ərazidən keçirdi. Şərq, Qərb, Şimal və Cənub mallarını daşıyan karvanların düşərgə saldığı və dincəldikləri başlıca mərkəzlərdən biri Nişapur idi. Səlcuqlar dövründə ticarət yollarının mütəmadi olaraq nəzarət altında saxlanması və təhlükəsizliyin təmin olunması Yaxın Şərq ilə Orta Asiya, Hindistan limanları və Şərqi Avropa arasında mövcud ticarət əlaqələrini daha da artırmış, bu vəziyyət bölgəyə canlı bir ticarət və iqtisadi yüksəliş gətirmişdi (137, s.108-110). Məhz Səlcuq dövlətinin qüvvətlənməsinin başlıca amillərindən biri də bu iqtisadi güc olmuşdur. Səlcuq imperatorluğu çox güclü hərbi qüvvəyə malik olmaqla yanaşı, ticarət yollarına nəzarəti və ondan istifadəsi xalqın iqtisadi imkanını da artırmışdı. Əlbəttə ki, bu dövrdə iqtisadi və hərbi cəhətdən çox zəif inkişaf edən Qərbi Avropa xalqları əldə etdiyi nailiyyətlərə görə bu dövlətə qısqançlıqla baxmaqla yanaşı, onu zəiflətmək üçün bir sıra planlar da hazırlamışdılar.

XII əsrin ortalarında bu qüdrətli imperiyanın tənəzzülü və xırda sultanlıqlara parçalanması ölkə iqtisadiyyatını zəiflətməklə yanaşı, ticarət yollarına vahid nəzarəti də zəiflətməmiş oldu. XIII əsrin əvvəllərində Çindən Qərbi Avropayadək yeni bir dövlət və planlı hücumlarla tarixə düşən monqollar Böyük İpək yoluna nəzarəti tam ələ keçirməklə, əvvəlki dövrlərdə olduğu kimi, öz dövlətlərinin iqtisadiyyatının güclənməsinə nail oldular. Şərq-Qərb ticarətinin canlanmasından böyük mənfəət əldə

edən monqol noyonları işğal etdikləri bir sıra şəhərləri darmadağın etsələr də, sonralar əvvəlcə təhlükəli vəziyyət alan ticarət yollarına diqqəti artırdılar. Beləliklə, bir müddət əsas ticarət yollarına nəzarət güclü monqol dövlətlərinin əlinə keçdi.

1258-ci ildə Bağdadın monqollar tərəfindən işğalından sonra XIII-XV əsrlərdə Qərblə Şərqlə arasında tranzit ticarət Misir, Qırmızı dəniz və Hind okeanı ilə davam etdirildi və nəhayət, XVI əsrdə dəniz yollarının kəşfi uzun əsrlər boyu xalqların və dövlətlərin mədəni-iqtisadi əlaqələrində önəmli rol oynayan, beynəlxalq karvan yolu olan Böyük İpək yolunun fəaliyyətinin tədricən zəifləməsinə səbəb oldu.



1.2. Azərbaycan Şərq-Qərb ticarətinin mərkəzidir

Yuxarıda göstərilənlər bir daha sübut edir ki, beynəlxalq karvan yolunun uzun əsrlər boyu fəaliyyəti, sadəcə hər hansısa bir dövlətin və yaxud xalqın adı ilə deyil, eyni zamanda bu tarixi yolun keçdiyi bütün ərazilərin və xalqların adı ilə sıx bağlıdır. Bu tarixi ərazilərdən biri də yuxarıda göstərilən dövlətlərin və imperiyaların fəaliyyətində özünəməxsus yeri olan Azərbaycan ərazisidir. Bu ərazi özünün coğrafi mövqeyinə görə ən qədim vaxtlardan Asiyanın və Avropanın arasında mühüm bir mövqe tuta bilmiş, Mərkəzi Asiyadan Avropaya və digər ərazilərə gedən ticarət yolunda çox mühüm və üstün əhəmiyyətə malik olmuşdur. Azərbaycan bu əhəmiyyətinə görə Avropa və Yaxın Şərq ölkələrinin həyatında mühüm siyasi, strateji və iqtisadi rol oynayırdı. E.ə. IV əsrdə meydana gəlmiş Atropatena dövlətinin ərazisinin coğrafi mövqeyi,

onun Şərqi ilə Qərbi, habelə Şimali Cənub ölkələri arasında yerləşməsi, bu ölkənin Şərqi ticarət yolları qovşağında olması, digər ölkələrdə olduğu kimi, buranın da iqtisadi inkişafına təkan verən əsas amil olmuşdur. Bununla yanaşı, şəhər həyatının yaranıb inkişaf etməsinə də ticarət yollarının böyük təsiri olmuşdur. Bu səbəbə görə də Atropatenanın bir sıra böyük şəhərləri məhz ticarət yolları üzərində yaranıb inkişaf etmişdir. Qazaka, Aqanzana, Fraaspa, Tarmakis, Artabed, Urmayid və başqa şəhərləri buna misal göstərmək olar. Atropatenada olan bu şəhərlər ticarət yolları vasitəsilə Orta Asiya, Yaxın və Orta Şərqi, habelə Albaniya, İberiya şəhərləri ilə daimi iqtisadi əlaqə saxlamışlar (40, s.92).

Tədqiqatlar və əldə olunmuş faktlar sübut edir ki, Azərbaycanın şəhərlərarası ticarət yolları birbaşa Böyük İpək yolu ilə birləşərək beynəlxalq ticarət yoluna qovuşmuşdur. Qaynaqlar və tədqiqatçılar təsdiq edirlər ki, IX yüzillikdən başlayaraq Böyük İpək yolunun qollarından biri Xəzər dənizinin şimal sahilləri boyunca Qafqazdan keçmişdir. Bu yolda Azərbaycanın məşhur sənətkarlıq və ticarət mərkəzlərindən olan Dərbənd, Şamaxı, Gəncə, Təbriz, Marağa, Həmədan kimi şəhərləri yerləşirdi. Azərbaycandan keçən əsas marşrutlar - cənubda İrana və İran körfəzinə, qərbdə Qara dəniz, Kiçik Asiya və Ərəbistan körfəzinə gedirdi (150, s.10-12).

Asiyanın içərilərindən - Uzaq Çin və Hindistandan gələn, Aralıq və Qara dəniz sahillərinə çıxan Böyük İpək yolu Azərbaycanın şəhər yolları ilə qovuşduğu üçün həmin dövrdə Azərbaycan da öz növbəsində gömrük haqqından gəlir götürürdü. Şərqi Avropanı və Volqaboyunu Dərbənd keçidi ilə Cənubi Qafqaz, İran, Kiçik Asiya, Hindistanla birləşdirən məşhur "Karvan yolu" Azərbaycan yolları ilə əlaqələndirirdi (59, s.9). Bu səbəbdən də Albaniyanın Bərdə (Partav), Qəbələ, Dərbənd, Naxçıvan, Beyləqan, Şamaxı, eləcə də Şəki, Şəmkir, Şabran, Xalxal və Amaras şəhərləri qədim dünyanın ticarət yollarında mühüm mövqeyə malik olmuş və bu şəhərlər sürətli inkişaf etməyə başlamışdır (82, s.152-155). Həmin şəhərlər içərisində Albaniyanın paytaxtı Bərdə (Partav) İran, Orta Asiya, Cənubi Azərbaycan, Gürcüstan, Ərəb ölkələri, Bizans və Şimali Qafqazın karvan yollarının qovşağında yerləşdiyindən Yaxın və Orta



Şərqi nəhəng ticarət mərkəzlərindən birinə çevrilmişdir.

Azərbaycanın xarici ticarətində Kür çayının da böyük əhəmiyyəti var idi. Məhz bu səbəbdəndir ki, XIX əsrin rus tədqiqatçısı M.İ. Korqonova Kürü “qədim gəmiçilik çayı” adlandırmışdır (158, s.68). Orta əsrlər zamanı bu çayın üzərində bərə və gəmi işləyən çoxlu keçidlər olmuşdur. Məsələn, Şirvan (173, s.101), Qaradonlu, Sabirabad, Cavad, Surra, Mollakənd, Zərdab, Pirazi, Mingəçevir (144, s.742) və s. keçidlər bu qəbiləndir. Bu keçidlərdə iri bərələr işləmiş, insanlar ticarət karvanlarının yüklərini bir sahildən o biri sahilə keçirmişlər.

Lakin orta əsrlərdə karvan yolları daha işlək idi. Azərbaycanın şimalını cənubla birləşdirən karvan yollarından biri Xəzər dənizi sahili boyu ölkənin daxili ticarətinə xidmət edir, digəri Muğan çölündən cənuba doğru uzanır, üçüncüsü isə Naxçıvan vilayətini cənubla bağlayırdı. Bu yollar beynəlxalq ticarət yolları ilə birləşirdi. Elianın məlumatına görə, kaspilər balıq məhsullarını dənizə yükləyib İranın Ekbatana şəhərinə aparırdılar. Ekbatanadan isə Şərqi gedən beynəlxalq ticarət yolu keçirdi. Azərbaycanın daxilində olan ticarət yolları son məqamda Şərqi Qərblə və Cənubu Şimalla bağlayan beynəlxalq ticarət yollarına qovuşurdu. Beynəlxalq ticarət yolları qərbdə Roma tabeliyində olan ölkələrə, şərqdə Parfiya torpaqlarına keçərək Hindistan və Çinədək gəlib çatırdı.

Arxeoloji qazıntılar zamanı bir sıra yerlərdə aşkar edilmiş gətirilmə əşyalar Azərbaycanın Roma, Parfiya və başqa ölkələr ilə ticarət əlaqələrinin olduğunu göstərir (6, s.165-166).

Klavdi Ptolemey tərtib etdiyi “Coğrafi rəhbərlik” adlı qeydlərində Qafqaz Albaniyası haqqında müxtəlif mənbələrə əsaslanan qiymətli məlumatlar vermişdir. O göstərmişdir ki, Roma imperiyası ilə ticarət əlaqələri olan dövlətlər arasında Albaniya da vardı. Eyni zamanda qədim yunan coğrafiyaşünası Strabonun da Hindistana gedən karvan yollarının məhz Azərbaycan ərazisindən keçdiyini göstərməsi bu ərazinin o dövrdə böyük ticarət əhəmiyyəti olduğunu göstərir. Təbii ki, hələ eramızdan əvvəlki dövrlərdən başlayaraq Azərbaycan ərazisinə tez-tez gələn coğrafiyaşünas və səyyahların diqqətini cəlb edən ən mühüm faktorlardan baş-

lıcası məhz ərazinin təbii coğrafi şəraiti olmuşdur.

VII yüzilliyin abidəsi, Albaniyanın Kalankatuk kəndindən olan Moisey Kalankatuklunun “Albaniya tarixi” əsərində Albaniyanın təbii gözəlliyi və qiymətli sərvətləri haqqında məlumatlar verilmişdir. Əsərdə göstərilir ki, Böyük və Kiçik Qafqaz dağlarının qoynunda yerləşən Alban ölkəsi öz saysız-hesabsız təbii sərvətlərlə həddindən artıq gözəl və heyranedici bir məmləkətdir. Böyük Kür çayı sakit-sakit bu ölkənin düz ortasından axır. Çayın sahili boyu münbit çöllərində külli miqdarda taxıl və üzüm, neft, duz, ipək, pambıq və çoxlu zeytun ağacları var. Onun dağlarında qızıl, gümüş, mis və oxra çıxarılır (60, s.16-17). Ölkənin beynəlxalq bazarlarında iştirak edən ən qiymətli məhsulları da məhz bunlardan ibarət olmuşdur ki, bu məhsullar da müxtəlif vasitələrlə Qərb və Şərq ölkələrinə daşınmışdır. Bu dövrün əsas nəqliyyat vasitələrinə gəlincə isə, demək olar ki, qədim və orta əsrlər dövründə ticarətin həyata keçirilməsi üçün əsas nəqliyyat vasitələri at, qatır, uzunqulaq, öküz, dəvə, qoşqu alətləri və müxtəlif arabalar idi. Yeri gəlmişkən qeyd edək ki, akademik T.Bünyadovun araşdırmalarına görə, Qafqaz ərazisində ikitəkərli və nisbətən sadə quruluşlu arabalardan ilk dəfə eneolit dövründə istifadə edilmişdir (18, s.4). Orta əsrlər zamanı geniş istifadə olunan bu qoşqu vasitələri təkcə ölkədaxili deyil, xarici ticarətin inkişafını da sürətləndirirdi.

Atropatena və Albaniyada məharətli sənətkarların hazırladıqları məhsulların bu nəqliyyat vasitələri ilə xarici bazarlara çıxarılması ölkənin iqtisadi-ictimai həyatına ciddi təsir göstərirdi. Burada olan sənətkarlıq nümunələri, xüsusən bacarıqlı ustalar tərəfindən hazırlanıb istifadə edilən məmulatlar ticarət yollarının və habelə qonşu ölkələrlə iqtisadi əlaqələrin yaranıb inkişaf etməsinə mühüm təsir göstərmişdir. Eyni zamanda İran və digər ölkələrin ticarət malları da Atropatena vasitəsi ilə Kiçik Asiya, Zaqafqaziya və Şimali Qafqaza daşınırdı. Reydən, Zəncan, Miyanə, Sərab, Ərdəbil, oradan da Qafqaza gedən yol qərbdə olan ən böyük və geniş yollardan biri sayılırdı (40, s.95).

Azərbaycan ərazisindən keçən ticarət yollarının ən işlək dövrlərindən biri Xilafətin hökumranlığı dövrünə təsadüf edir. Erkən orta çağ döv-



ründə Böyük İpək yolunun ən mühüm marşrutlarına bu dövrün görkəmli coğrafiyaşünas-səyyahlarının "yol və məmləkətlər"ə həsr olunmuş əsərlərində rast gəlinir. Qeyd edək ki, bu əsərlərin yazılması xilafətin nabeləd yollarını öyrənmək zərurətindən irəli gəimişdir. Şübhəsiz ki, ərəb işğalı, əvvəlki yol və marşrutlarda da müəyyən dəyişikliklər törətdi. Bəzi inzibati məmləkətlərin, yaşayış məskənlərinin dağılması onların yanından keçən yollara da təsir etdi. Lakin bununla belə, bir çox yerlərdə köhnə yollar əvvəlki gücündə fəaliyyət göstərirdi (124, s.115). Bu amil VIII əsrin əvvəllərindən başlayaraq dünyanın ticarət yollarının istiqamətində dəyişiklik etdi. Belə ki, xilafətin beynəlxalq ticarət əlaqələri Şimala və Şərqa meyillənmişdi. Xilafətin mövcudluğunun ilk əsrlərində Qırmızı dəniz vilayəti və Misir öz mövqeyini İran körfəzi vilayətə və Bağdada vermiş, beynəlxalq ticarət Kür çayı hövzəsinə köçmüşdü.

IX əsrin ərəb tarixçisi əl-Bəlazuri bu haqda yazır: "Ərəblər Azərbaycana gələndə Kufə, Bəsrə və Şamdan öz qəbilələrini bu ərəziyə köçürtdülər; bunlardan hər qəbilə özləri üçün torpaq götürdü; bəziləri əcəmlərdən torpaq satın aldı; kəndlər də təhlükəsizlik üçün müsəlmanlara verildi; buraların xalqı da ərəblərin əkinçiləri oldu (132, s.473).

Abbasilər dövründə isə Ərəb xilafəti üçün Bağdad çox mühüm şəhər idi. Çünki şəhərin qurulduğu yer, Dəcləni Fəratla bağlayan və gəmilərin keçməsi üçün əlverişli bir kanalın yaxınlığında olmuş və bütün istiqamətlərə gedən yolların birləşdiyi bir düyün nöqtəsini əhatə edirdi. Hətta Hindistan yolu da buradan keçirdi. Şəhərin quruluşunu izah edən tarixçi və coğrafiyaşünas Yaqubi, Abbasi Xəlifəsi Mənsurun (747-ci ildə) Bağdad kəndi yaxınlığında dayanaraq belə dediyini yazırdı: "Şərqdə Dəclə, qərbdə Fərat arasında yerləşən bu ada dünyanın ticarət mərkəzidir. Vasi, Bəsrə, Ubullə, Əhvaz, Far, Oman, Yemame, Bəhreyn və bunların ətrafından Dəcləyə üzən bütün gəmilər burada dayanırlar: Mosul, Diyar Rəbiə, Azərbaycan və Ərməniyədən Dəclə yoluyla, Diyar Mudar, Rakka, Suriya və digər bölgələrdən Fərat yoluyla, Misir və Şimali Afrikadan gələcək gəmilərdəki ticarət malları buraya gətiriləcək və boşaldılacaqdır. Cəbəl, İsfəhan və Xorasan şəhərlərinin xalqı üçün bura bir keçid yeri olacaqdır. Mənim üçün bu yeri saxlayan Allaha şükür olsun. İnşallah

bu şəhəri inşa etdirəcəm və ömrümün sonuna qədər burada oturacağam. Xələflərim də burada yaşayacaqlar” (138, s.115). Xilafətin Şimalla (bulqarlarla və slavyanlarla) Cənub-Şərqi Avropa ilə, Hindistan və Çin ilə ticarətində Kür çayı hövzəsinin şəhərlərindən keçən marşrutlar (bunların isə böyük əksəriyyəti Azərbaycan şəhərləri idi) dünya ticarəti sistemindeki əsas yeniliklər idi. Azərbaycan ərazisindən keçən həmin marşrutları əsasən 4 qrupda birləşdirmək mümkündür:

1. *Azərbaycanı və xilafətin şimal-qərb vilayətini əl-Cəzirə, Suriya və İraq ilə birləşdirən və sonuncunun vasitəsilə Hind okeanı vilayətlərilə əlaqələndirən (əsasən İraqın limanları vasitəsilə) marşrut;*
2. *Kiçik Asiya, o cümlədən Trapezunda gedən ticarət yolları;*
3. *Şimal-Şərqi və Cənub-Şərqi Avropaya gedən marşrut;*
4. *İrana, Orta Asiyaya və sonuncunun vasitəsilə Hindistana gedən yollar (184, s.5).*

Xilafətin şimal vilayətlərinə aparın yollar içərisində ən mühümü məşhur Xorasan yolunun Bisitun dağı zirvələrindən birinin yanında başlayan şimal yolu idi. Bu yol xilafətin ucqar vilayətlərini, o cümlədən Arranı və Azərbaycanı mərkəzlə birləşdirir. Bu yol vasitəsilə mərkəz Uzaq Şimal və Qərb ölkələri ilə əlaqələndirdi.

İkinci yol Azərbaycanın cənub hüdudlarında yerləşən Sisərdən keçərək cənubdakı Beyləqana doğru istiqamətlənirdi.

Xilafətin hakimiyyəti illərində ərazidə yerləşən ən mühüm nəqliyyat qovşağı Marağa idi. Buradan müxtəlif istiqamətlərə aparın bir neçə karvan yolu keçirdi. Marağadan şərqə doğru gedən yol Ərdəbilə çatırdı. Ərdəbil özü də müxtəlif istiqamətlərə gedən yollar qovşağında idi. Ərdəbil-dən şimala doğru gedən yol Bərdə, Xuşş, Bərzənd və Varsandan keçərək Arran ərazisinə daxil olurdu. Qeyd edək ki, Şimali Azərbaycan ərazisindən keçən tranzit karvan yolları Arranın paytaxtı Bərdədə qovuşur, xilafətin Qafqazdakı bu inzibati-idarə mərkəzini məhəlli mərkəzlər - Tiflis, Dəbil, Ərdəbil və onlar vasitəsilə Şərq və Şimal ölkələri ilə birləşdirirdi (124, s.116-117).



X əsrin görkəmli ərəb tarixçisi Əl-İstəxrinin məlumatına görə, tacirlər Bərdədən çoxlu ipək və barama qurdları aparırdılar. Bərdə eyni zamanda Fars və Xuzistani çoxlu ipəklə təchiz edir. Əl-İstəxri göstərir ki, Bərdənin 1/3 fərsəxliyindən Kür çayı keçir. Kürdə surmahı balığı var, bu balıq duzlandırılmış halda başqa yerlərə aparılır (28, s.112). Qeyd etdiyimiz kimi, Bərdə Şimal ticarətinin əsas mərkəzlərindən sayılırdı. Xəzərin şimalından Dərbənd-Şabran-Şamaxı-Qəbələ-Bərdə-Ağdam-Füzuli-Ərdəbil istiqamətində, eyni zamanda Bərdə-Beyləqan-Atropatena-Parfiya istiqamətində Yaxın Şərqə, Bərdə-Gəncə-Şəmkir oradan İveriya vasitəsilə Qərbə gedən ticarət yolları “Böyük İpək yolu”nun fəaliyyətində mühüm rol oynamışdır (44, s.268). Bərdə şəhərində “əl-Kurkiy” adlı məşhur bazar var idi ki, bazar günləri camaat buraya yığılır, hər yerdən, hətta İraqdan belə buraya adamlar axışır və alver edirdilər (44, s.112). Təsadüfi deyil ki, akademik B.B.Bartold Bərdənin Qafqazdakı bütün ticarət yollarının və ərəblərin buradan keçirdikləri ticarət əməliyyatlarının əsas mərkəzi və qovşağı, Şimalla tranzit ticarətinin mərkəzi olduğunu göstərir (44, s.268). Bərdə şəhərində ipəkçilik qədim təsərrüfat və sənətkarlıq növü kimi inkişaf etmiş, ipək məhsullarının dünyanın bir çox yerlərinə yayılması ilə məşhurlaşmışdır. Hətta Bərdə şəhərinin adı “İpək sapı” mənası verən “berdi” türk sözü ilə əlaqələndirilir (44, s.268-270).

Əvvəlcədən qeyd etdiyimiz kimi, əfsanəvi Böyük İpək yolunun sanki qızgın və durğun dövrləri olmuşdur. Avropa, Asiya və Afrikanın müxtəlif yerlərində aşkar olunmuş çoxsaylı pul dəfinələri xilafət hökmranlığı dövründə ticarətin geniş miqyas aldığı, Azərbaycanın o dövrün bütün məşhur ölkələri ilə ticarət əlaqələri saxladığını göstərir. Lakin ərəblərin Bizansla apardığı aramsız müharibələr Böyük İpək yolunun fəaliyyətinə əsaslı surətdə təsir etmiş və bir müddət Şərq ölkələrinin Kiçik Asiya ilə ticarət əlaqələrinə son qoymuşdu. Lakin Bizansın dünya ticarətində öz aparıcı rolunu itirməsindən sonra xilafətin qonşu ölkələrlə ticarət münasibətləri gücləndi.

Zəngin bazarları və yerli sənətkarların istehsal etdikləri müxtəlif çeşidli məhsulları olan Azərbaycan və Arran şəhərləri ticarət əməliyyatla-

rında iştirak edərək xilafətin Avropa və Asiya ölkələri ilə ticarət əlaqələrinin artmasına səbəb olurdular. Azərbaycan ərazisində aparılan arxeoloji qazıntılar nəticəsində Orta Asiya, Rusiya, Bizans, İran, Çin, Suriya, Fələstin, Misir və başqa ölkələrə məxsus maddi mədəniyyət nümunələri aşkar edilmişdir. Bu nümunələr təsdiq edir ki, həmin ölkələrdən Azərbaycana daha çox şüşə, zərgərlik və toxuculuq məmulatı, gümüş qablar, bəzək əşyaları və s. gətirilmişdir. Qeyd edək ki, X-XI əsrlərə kimi Böyük İpək yolunda daşınan mallar içərisində Çin ipəyi və ipəkçilik məmulatı mühüm rol oynamışdır. Sonrakı əsrlərdə Azərbaycandan aparılan yüksək keyfiyyətli ipək Çin ipəyini sıxışdırıb bazardan çıxarmışdı. İndi də Avropanın, Venesiyanın, Genyanın arxivlərində XIII əsrə aid Azərbaycan ipək növləri - Şəki, Şirvan, Gəncə ipəyi saxlanılır (74).

Azərbaycandan olan tacirlər, eləcə də ticarət yolları ilə bu ölkədən keçən ərəb və başqa ölkələrdən olan tacirlər Volqa çayı ilə yuxarı qalxaraq Şimala, bulqarların ölkəsinə gedib çıxırdılar. Tacirlər orada əllərində olan malın dəyərini onda biri miqdarında gömrük haqqı ödəyir, xeyirli alış-veriş edirdilər, çünki islam dinini qəbul etmiş bulqarlar onlarla həmdin olan bu tacirlərin sövdələrinə maneçilik törətmirdilər (8, s.205). Lakin ərəb xilafətinin süqutu və parçalanmış imperiyanın ərazisində yeni dövlətlərin yaranması, beynəlxalq ticarətin fəaliyyətinə öz mənfi təsirini göstərdi. Çünki IX-XII əsrin əvvəllərində bütün Azərbaycan torpaqlarını əhatə edən qüdrətli vahid dövlət yaranmadığı üçün Azərbaycan şəhərlərindən heç biri ölkənin bütün ərazisini iqtisadi və siyasi baxımdan əlaqələndirən vahid mərkəzə çevirə bilmədi (72, s.53). Təbii ki, bütün bunlarla bərabər bu dövrdə Azərbaycanın ayrı-ayrı şəhər və nahiyələri arasında ticari-iqtisadi əlaqələr davam edirdi. Ticarət və ticarət yollarına nəzarətdən gələn gəlir orta əsrlər dövründə dövlət büdcəsinin əsas gəlirlərindən hesab olunurdu. IX-X əsrlərdə Bərdə mühüm ticarət mərkəzi rolunu saxlayırdı. Əl-İstəxrinin məlumatına görə, Bərdədən dörd istiqamətdə: Bərdə-Ərdəbil, Bərdə-Dərbənd, Bərdə-Tiflis, Bərdə-Dəbil istiqamətlərində karvan yolu işləyirdi. Həmin karvan yolları Azərbaycanın Beyləqan, Varsan, Bəlxab, Bərzənd, Gəncə, Şəmkir, Xunan və başqa şəhərləri arasında iqtisadi əlaqə yaradırdı (28, s.114). Göstərilən ticarət



yolları, eyni zamanda Azərbaycanı Dərbənd vasitəsilə Volqaboyu və bütün Şərqi Avropa ilə, Tiflis vasitəsilə Qara dəniz hövzəsi ilə, Dəbil vasitəsilə Aqalığ dənizi sahillərindəki ticarət mərkəzləri ilə, Ərdəbil vasitəsilə Orta Asiya və İran körfəzi regionu ilə əlaqələndirir, ölkənin beynəlxalq ticarət əlaqələrinə müsbət təsir göstərirdi (72, s.53-54).

Əl-İstərxi öz məlumatında Xəzər dənizi ticarətindən bəhs edərək göstərir ki, Xəzərdən çıxarılan yeganə şey balıqdır. Burada müsəlman torpaqlarından Xəzər, Arran, Cil, Təbəristan və Curcan ölkələrinə gedən tacirlər üzürlər. Eyni zamanda müəllif Xəzərdəki adalara toxunaraq göstərir ki, adalardan biri də Kürün töküldüyü yerin qarşısındadır. O, böyük adadır. Buradan qırmız daşıyırlar. Bərdə nahiyələrindən buraya gəlib qırmız aparırlar (28, s.115). İbn Havqəl yazır ki, Urmiya gölündə çoxlu gəmilər vardır. Onlar Urmiya, Marağa, Təbrizin əyalətləri və Dəhərrəqan arasında üzürlər. Gölün uzunluğunu Şimaldan Cənuba doğru atla dörd gün ərzində qət etmək olardısı, onun Marağa ilə Urmiya arasında su ilə eni təxminən 20 fərsəxə bərabər idi. Əlbəttə ki, bəhs edilən dövrdə inkişaf etmiş beynəlxalq dəniz ticarətindən söhbət gedə bilməz; sadəcə olaraq bu dövrdə gəmi və qayıqlarla çox qısa məsafələrə uzanan dəniz yolları birbaşa beynəlxalq karvan yoluna xidmət edir və daha doğrusu, bu yollar Böyük İpək yolunun qovşağı və davamı hesab olunurdu. Uzaq məsafəli, ağır yüklü gəmilərin dəniz ticarəti yalnız XV əsrin sonlarında mümkün olacaqdır. Hələlik isə əsas ticarət yolu aktivləşən Böyük İpək yoludur.

Bəhs olunan dövrdə Cənub rayonları da ticarət iqtisadi cəhətdən inkişaf edirdi. Təbrizdə həmişə əcnəbi tacirlər yaşayırdı, çünki şəhər orta əsrin kустar sənaye məhsullarının, demək olar ki, bütün növlərini istehsal edirdi. Təbrizdə atlas, yaxşı kaftanlar, toxunma Çin zərxaşası - parçası, xalçalar, ipək parçalar, zərli tikmələr, möhürlər, həkkaklar tərəfindən naxış vurulmuş bədii cildlər və s. məşhur idi (20, s.198). Əlbəttə ki, bu mallar içərisində ipək yenə də əvvəlki dövrlərdə olduğu kimi öncül yerdə dururdu. Ən qiymətli məhsul olaraq dəyərləndirilirdi. A.A.Bakıxanov özünün "Gülüstani-irəm" əsərində orta əsrlər dövründə Şirvanda vilayət başçılarının aldıkları vergilərin miqdarını müəyyənləşdirərkən göstərir

ki, vilayət başçısı ildə bir dəfə tacirlərdən iki top ipək və iki top bez alırdı (13, s.72). Halbuki tacirlər ipək ticarəti ilə bərabər, digər malların da ticarətini edirdilər. Deməli, ipək bu dövrdə daşınan mallar içərisində həqiqətən ən qiymətli mal olaraq qalırdı.

Azərbaycanın cənub rayonlarında ən mühüm iqtisadi mərkəz Ərdəbil şəhəri idi. Ərdəbil ölkənin şimalında yerləşən Bərdə və Dərbənd kimi mühüm ticarət mərkəzləri ilə geniş ticarət əlaqələri saxlayırdı. Bundan başqa Ərdəbildən Zəncan, Marağa və Amid istiqamətlərində daha üç karvan yolu keçirdi. Bu ticarət yolları həm ölkənin cənubundakı Sərab, Xoy, Zəncan, Miyanə, Xunəc, Gülsərə, Marağa, Dəhərrəqan, Urmiya, Səlmas və başqa şəhərlər arasında əlaqə yaradır, həm də göstərilən sənətkarlıq və ticarət mərkəzlərini Ərdəbil-Bərdə və Ərdəbil-Amid karvan yolları, eyni zamanda, ölkənin Cənub rayonlarını Qara dəniz, Aralıq dənizi və İran körfəzi sahillərindəki ticarət mərkəzləri ilə, həmçinin Orta Asiya ilə əlaqələndirirdi. Bundan başqa, Marağa-Dəbil yolu, Urmiya, Səlmas, Xoy və Naxçıvan şəhərlərinin ticarət əlaqələrində mühüm rol oynayırdı (72, s.54).

Azərbaycan ərazisində iki məşhur beynəlxalq bazarın - Bərdə şəhəri yaxınlığında "Əl-Kürki" və Ərdəbil-Marağa ticarət yolunun üstündə Xunəclə Marağa arasında yerləşən Gülsərə bazarının şöhrəti dünyaya yayılmışdı. Bu bazarlara müxtəlif xalqların nümayəndələri olan tacirlər gəlir, buradan cürbəcür ipək parçalar, qızıl, gümüş, qırmız boyağı, zoğal, ətir, sirkə, yəhər-yüyən, at, qatır, mal-qara, qoyun-quzu və s. alıb aparırdılar.

Gülsərə bazarına Azərbaycanda istehsal edilən yerli mallar və kənd təsərrüfatı məhsulları ilə bərabər, qonşu vilayətlərdən, Şərq və Qərb ölkələrindən bir sıra şeylər gətirirdilər. İbn Havqəlin yazdığına görə, Gülsərəyə Yəmən, Misir, İraq, Qərb ölkələrindən, Suriyadan, Xorasandan, Orta Asiyadan və s. vilayətlərdən tacirlər gəlirdilər. Gülsərədə böyük miqdarda ticarət əməliyyatının şahidi olan İbn Havqəl yazır ki, Gülsərə bazarında bir dəfədə bir milyon qoyun-quzu satılırdı (116, s.332).

Tarix elmləri doktoru Y.Mahmudlu öz əsərində bu iki məşhur baza-



rın beynəlxalq əhəmiyyətindən bəhs edərək göstərir ki, Əl-Kürki və Gülsəra bazarlarına bənzəyən beynəlxalq yarmarkalar sonralar Avropa ölkələrində (məsələn, Fransada məşhur Şampalyon yarmarkaları və s.) də meydana gəldi.

XIII əsrin əvvəllərində Azərbaycanın monqollar tərəfindən işğalı kənd təsərrüfatı və sənətkarlıqda olduğu kimi, ticarətə də ağır zərbə vurdu. Ticarət, karvan yolları təhlükəli vəziyyətə düşmüşdü. Həmdullah Qəzvini monqolların hücumu dövründə böyük dağıntılar və kütləvi qırğınlar olduğunu yazır.

Tranzit yollarının təhlükəli vəziyyətdə olması tacirlərin gediş-gəlişini kəsmişdi. Hicri 624-cü (1226-1227) il hadisəsindən bəhs edən İbn-əl-Əsir yazır: “İvaiyyə türkmən tayfa başçıları Xoy əhalisindən Xərac aldıqdan sonra ... Təbriz ətrafında ticarət karvanını qarət edib, onların çoxlu tül və parçalarını talan etmişdilər. Ərzurumdan qoyun alıb Təbrizə aparan tacirlərin qarşısını kəsib, 20 min başdan ibarət qoyunlarını almışdılar. Tacirlərdən qəsb olunmuş saysız-hesabsız qənimətlər içərisində çoxlu arşın malı var idi ki, bunların bir qismi hələ də açılmamış taylarda dururdu (97, s.51). XI-XII əsrlərdə mövcud olmuş bir sıra şəhərlər, yaşayış məntəqələri, sənətkarlıq, ticarət mərkəzlərinin əksəriyyəti bu dövrdə dağıdıldı və bir hissəsi tənəzzül etdi. Buna səbəb isə monqol hökmdarlarının qoyduğu ağır vergilər və icarə sistemi idi.

Göründüyü kimi, XIII əsrin əvvəllərində Çingiz xanın qoşunlarının basqını ilə beynəlxalq aləmdə baş verən dəyişikliklər, ictimai, iqtisadi, siyasi sarsıntılar Azərbaycandan da yan keçmədi. Azərbaycanın əvvəlki dövrlərdə çiçəklənən şəhərləri, bir sıra sənətkarlıq və ticarət mərkəzləri monqol qoşunlarının amansız kütləvi qırğın siyasəti nəticəsində tarix səhnəsindən silindi. Bəzi inkişaf etmiş mərkəzlər isə əvvəlki iqtisadi əhəmiyyətini itirərək kiçik qəsəbələrə və ya kəndlərə çevrildi. Monqol işğalçılarının ağır vergi siyasətinin dağıdıcı nəticələri də müharibənin dağıntılarından az rol oynamadı. Nəticədə bir sıra şəhərlər dağılaraq yox oldular. Həmin dövrdə Azərbaycan şəhərlərindən yalnız Təbriz öz keçmiş böyüklüyünü və iqtisadi əhəmiyyətini saxlamış, hətta əvvəlkindən

qat-qat artıq böyümüşdü. XIII əsrin sonu - XIV əsrin əvvəllərində Təbriz Yaxın və Orta Şərqi ən böyük şəhərlərindən biri hesab edilirdi (45, s.25-27).

XIII əsrin sonu - XIV əsrin əvvəllərində ölkənin iqtisadiyyatı yəni-dən dirçəlməyə başladı. Bu dövrdə Azərbaycanın iqtisadi mərkəzlərində əsas əmtəə; xam ipək, pambıq, taxıl, ipək, yun və pambıq parçalar, kətan parça, pambıqdan toxunmuş parça məmulatı, dəvə yunundan hazırlanmış parça və yun bürüncəklər, çuxa, çalma, xalça, tabaq, kasa, kuzə, daraq, çəkmə, musiqi alətləri, dəri məmulatı, keçə, mis qablar, saxsı və ağac məmulatı, zinət əşyaları və s. idi.

Azərbaycan ərazisində Təbriz, Ərdəbil, Naxçıvan, Gəncə, Bakı, Beyləqan, Marağa, Şəmkir şəhərlərində iri bazarlar mövcud idi. Elxanilər dövlətinin hökmranlığı illərində Azərbaycan və Yaxın Şərq ölkələri arasında ticarət əlaqələri daha da genişlənir, Çinlə intensiv iqtisadi, siyasi və mədəni əlaqələr saxlanılırdı. Bu dövrdə əl-Öməri Bakı və Dəmir qapıdan (Dərbənddən), Qızıl Orda ərazisindən keçərək Çinə gedən ticarət karvan yolundan xəbər verərək karvan yolunun beş ay olduğunu göstərir. Ehtimal ki, Şirvandan keçən bu yoldan İrandan keçən Cənub yolu ilə yanaşı istifadə olunmuşdur. Eyni zamanda Çindən başlayaraq Orta Asiyadan keçərək İrana və Azərbaycana gələn qədim Cənub magistral yolu da böyük əhəmiyyətə malik idi. Çin malları Şirvana bu yolla gəlməkdə davam edirdi. Bu dövrdə də Çindən gətirilən mallar içərisində az qala qızıl qiymətinə gedən ipək və ipək parçalar xüsusilə böyük əhəmiyyətə malik idi. Həmin dövrdə Bizansın və Yaxın Şərq ölkələrinin, o cümlədən Şirvanın özünün ipək sənayesinin inkişaf etməsinə baxmayaraq, Çin ipəyinə tələbat azalmırdı. Çin ipək parçaları Şirvanda və Azərbaycanda XII-XIV əsrlərdə xüsusilə geniş yayılmışdı (4, s.227). Şirvan eyni zamanda mühüm ipək bazarları ilə məşhur idi. İpək məhsulu ilə birincilik qazanan Şamaxı idi. Samaxı ildə iyirmi min yük ipək istehsal etmiş. Bundan başqa, Şamaxı Azərbaycanın, bəlkə bütün Şərqi böyük bir ipək bazarı idi. Buxara, İran və Türkiyə ipəyi də burada satılırdı (22, s.42).



Elxanilər dövlətinin paytaxtı olan Təbrizdə ticarət xüsusilə inkişaf edirdi. Bunun əsas səbəbi isə Təbrizin baş ticarət karvan yolu üzərində yerləşməsi idi. XIV əsrin əvvəllərində Təbriz ticarət yolu Sivas-Ərzincan-Ərzurum karvan yollarını birləşdirirdi. Dünya əhəmiyyətli ticarət yolunun əsas qovşaq nöqtəsi Ərzurum idi və o, Trabzon-Ərzurum-Ayas-Təbriz karvan yolu ilə birləşirdi. Xoydan Təbrizə əsasən iki yol var idi. Birincisi, Mərənd-Sofıyan-Təbriz, ikincisi, Təsuc vasitəsilə Urmiya gölünün şərq sahillərindən keçərək Təbrizə gedirdi. İ.P.Petruşevski orta əsr tarixçisi Həmdullah Qəzviniyə əsaslanaraq Mərənd-Xoy-Ərcis-Malazgird-Xunəs-Ərzincan-Sivas yolunu magistral yol adlandırmışdı.

Dünya ticarətinin keçid qapısı olan Təbrizdən Şimala uzanan yol Araz kənarilə Ərdəbil-Biləsuvar-Mahmudabad-Şamaxı-Dərbənd, digər qolu isə Araz çayından keçdikdən sonra Lənkəran-Bərdə-Gəncə-Şəmkir-Tiflis idi (97, s.57).

XIII-XIV əsrlərdə Azərbaycan, Çin, Hindistan, İran, İraq, Misir, Gürcüstan, Dağıstan, Rusiya və Avropa ölkələri ilə ticarət əlaqələri saxlayırdı. Azərbaycan xarici ölkələrə xam ipək, yun və pambıq, neft, duz, qızıl boya, zəfəran, ədviyyat, şabalıd, düyü, zoğal, badam, müxtəlif növdən olan zərif parçalar, xalça, mis, ağac və saxsı məmulatı ixrac edirdi. Azərbaycan tacirləri bu malları Avropada 15-20 qat bahasına, xüsusilə ədviyyatı 700 dəfə baha qiymətə satırdılar (74). Xarici ölkələrdən də öz növbəsində Azərbaycana nəfis ipək, pambıq parçalar, fil sümüyü, metal məmulatı, boya, ədviyyat, dərman, mal-qara, xəz və s. idxal edilirdi (9, s.66-68).

Bu dövrdə Venesiya və Genuya Xəzər dənizində ticarətə yüksək önəm verirdilər. Məşhur italyan səyyahı Marko Polonun XIII əsrin II yarısına aid məlumatları Azərbaycan şəhərlərində müxtəlif Şərq ölkələrindən gəlmiş tacirlərlə yanaşı, avropalıların da qızgın ticarət etdiyini sübut edir. XIII əsrin 70-ci illərində və həmin əsrin sonlarında iki dəfə Azərbaycanda olmuş Marko Polo, Xəzər dənizində Genuya gəmilərinin üzdüyünü qeyd edir (167, s.20). Venesiya səyyahlarından bəhs edən Marko Polo, onların Fələstin, Kiçik Asiya, İraq, İran, Azərbaycan və Mərkəzi

Asiyadan keçib, təqribən üç il yarımından sonra Pekinə çatdıqlarını qeyd edir. Səyyah Azərbaycanın ipəkçiliyin ən qədim vətənlərindən biri olduğunu qeyd edərək göstərir ki, “Burada şəhərlər və qalalar olduqca çoxdur; çoxlu ipək var. Burada ipək və zərxana parçalar toxunur; belə gözəl parçalara heç yerdə rast gəlməzsən (76, s.7-8).

Yaxın və Orta Şərqi mühüm ticarət mərkəzlərində möhkəmlənmək üstündə rəqabət aparan, hətta bir-biri ilə müharibələr edən Venesiya və Genuya respublikaları daha çox Təbrizdə möhkəmlənmək uğrunda mübarizə aparırdılar (71, s.41). Buna səbəb isə tarixi mənbələrdə göstəriləni kimi, bu dövrdə Təbrizin Avropa-Şərqi iqtisadi əlaqələrinin həyata keçirildiyi çox mühüm beynəlxalq ticarət mərkəzi olması idi.

Y.Mahmudlu bu dövrdə Təbrizdə olmuş italyan səyyahı Oderik de Pordenonun məlumatlarına əsaslanaraq göstərir ki, Hülakü hökmdarının bu şəhərdən əldə etdiyi gəlir Fransa kralının bütün Fransadan əldə etdiyi gəlirdən çoxdur.

Marko Polodan təqribən bir əsr sonra Azərbaycanda olmuş, İspaniya ərazisindəki feodal dövlətlərindən biri olan, Kastiliya elçisi Rui Qonsales de Klavixonun gündəliyi XIII əsrin sonları - XIV əsrin əvvəllərində Azərbaycanın Qərb ölkələri ilə ticarət əlaqələrinin daha da genişləndiyini göstərir. Klavixonun məlumatından aydın olur ki, “xristian ölkələrindən” gəlmiş tacirlər ədviyyat, daş-qaş, ipək və başqa məhsullar almaq üçün, hətta Sultaniyyə şəhərinə qədər gedib çıxır, orada qızgın ticarət edirdilər. Klavixo yazır ki, Şamaxıda lap çox ipək istehsal olunur. Bura ipək almaq üçün Genuya və Venesiya tacirləri də gəlirlər (71, s.42).

Təbriz şəhərinin ticarət əhəmiyyətindən bəhs edən səyyah göstərir ki, burada daha çox ticarət edilir. Çünki bura hər il, xüsusən iyun, iyul, avqust aylarında olduqca çox mal gətirən karvanlar gəlir. Bu şəhər çox ticarət edir və hökmdara böyük mənfəət verir (76, s.18).

Göründüyü kimi, XIII əsrdə yaradılan və Çindən Rusiyaya qədər böyük torpaqları əhatə edən Hülakülərin dövründə Azərbaycanın Uzaq Şərqlə ticarət əlaqələri xeyli geniş idi. Əl-Öməri xəbər verir ki, karvan yolu Bakı və “Dəmir qapıdan” başlayıb, Qızıl Orda ərazisindən keçərək



Çinə gedir. O, karvanın beş ay yol getdiyini göstərmişdir. Görünür, məhz bu yol Azərbaycandan keçirmiş, çünki başqa halda Bakı və Azərbaycanın digər şəhərləri ərazisindən tapılmış cuçid sikkələrinin bu yerlərə necə, nə yolla gəlib düşdüyünü izah etmək mümkün deyil (184). Bu faktlar bir daha sübut edir ki, Azərbaycan Böyük İpək yolunun ən mühüm nöqtəsi olan Çin ilə XIII-XV əsrlərdə də geniş iqtisadi və mədəni əlaqələrə malik olmuşdur.

XV əsrin II yarısında Azərbaycan yenə də dünyanın bir çox ölkəsi ilə, o cümlədən Avropa ölkələri ilə geniş ticarət əlaqələri saxlayırdı. Azərbaycan şəhərləri Avropa - Şərq ticarətinin həyata keçirilməsində böyük rol oynayırdı.

Bu dövrdə Azərbaycan ərazisindən beynəlxalq əhəmiyyəti olan mühüm karvan yolları keçirdi. Belə ticarət yollarından biri Yaxın və Orta Şərq bazarlarını Təbriz, Xəzərsahili Azərbaycan rayonları və Həştərxan vasitəsilə Moskva ilə birləşdirirdi (75, s.14). Azərbaycan-Rusiya qarşılıqlı əlaqələri, o cümlədən ticarət əlaqələri genişlənirdi. Bu hər iki ölkənin mənafeələrinə uyğun idi. Beləliklə, XII əsrdə Moskva dövləti ilə Azərbaycan arasında, eləcə də Moskva dövləti ilə Cənubi Qafqazın başqa ölkələri arasında ticarət-iqtisadi və siyasi əlaqələri daha artıq möhkəmlənmiş oldu. Məlum olduğu kimi, Şirvanın ipək parçalarına Rusiya bazarlarında geniş tələbat var idi. Bunun səbəbi isə burada istehsal olunan ipəyin yüksək keyfiyyətdə olması idi. Qərbi Avropa səyyahları, təcirləri və diplomatlarının verdikləri məlumata görə, Şirvanda “ən yaxşı ipək” istehsal edilir və əla keyfiyyətli müxtəlif al-qumaş ipək parçalar toxunurdu. Rusiya ilə genişlənən ticarət Azərbaycanda ipəkçiliyin inkişafına kömək edirdi. Bununla bərabər, Azərbaycan dövlətləri də Rusiyadan gətirilən bir sıra mallara böyük ehtiyac hiss edirdilər (69, s.11-12). Ağqoyunlu və Şirvanşahlar dövlətləri Rusiya ilə əlaqələr qurmağa çalışırdılar. Bu dövlətlərin saraylarında rus dövlətinin elçiləri olurdu. Bunun bir səbəbi iqtisadi maraqlar idisə, digər səbəbi siyasi məqsədlərə görə idi. Çünki bu dövrdə Azərbaycan dövlətlərinin Rusiya ilə ticarət, iqtisadi və siyasi əlaqələrinin möhkəmləndirilməsindən bəhs edərkən, o zamanlı beynəlxalq vəziyyəti də nəzərə almaq lazımdır.

Məlum olduğu kimi, XV əsrin ikinci yarısında türklər Konstantinopolu (İstanbulu) aldıqdan sonra, Osmanlı dövlətinin planları bu dövlətlərin Rusiyaya yaxınlaşmasına şərait yaradırdı (69, s.13).

Əlbəttə ki, Rusiya öz növbəsində bu şəraitdən öz məqsədlərini reallaşdırmaq üçün səmərəli surətdə faydalanırdı. Şərqdə möhkəmlənmək və bölgədə digər bir güclü dövlətin mövcudluğunun qarşısını almaq Rusiya xarici siyasətinin əsas prioriteti olmuşdur.

H.Sadıqov öz əsərində Rusiya-Azərbaycan iqtisadi əlaqələrinə toxunaraq göstərir ki, orta əsrlərdən bəri Rusiya ilə Azərbaycan arasında diplomatik və ticarət əlaqələri davam edirdi. Bu səbəbdən də Rusiyanın Azərbaycanın müxtəlif vilayətlərində iş aparan, ticarətlə məşğul olan təmsilçilərinin olması təəccüblü deyildi. Onlar ticarətlə məşğul olmaqla yanaşı, əhali arasında lazımı işlər - xalqın Rusiyaya tərəfdar olması ilə əlaqədar təbliğat aparırdılar (103, s.27).

Azərbaycanın Xəzər dənizi və Volqa vasitəsilə Rusiya ilə ticarəti böyük əhəmiyyət kəsb edirdi. Hər il Kazanda yarmarkalar keçirilirdi və buraya rus tacirləri ilə yanaşı, Şərq tacirləri də gəlirdilər. Azərbaycanın Şamaxı, Bakı, Gəncə, Naxçıvan, Təbriz, Marağa və Ərdəbil kimi şəhərləri Rusiya ilə geniş ticarət əlaqələri saxlayırdı (83, s.24). Azərbaycan ərazisindən keçən digər mühüm karvan yolu Hindistan, İran və Azərbaycan torpaqlarını Qara dənizlə əlaqələndirən Hörmüz-Şiraz-Rey-Təbriz-Trabzon ticarət yolu idi. Bu ticarət yolu Qara dəniz vasitəsilə Avropa-Asiya ticarətinin həyata keçirilməsində, habelə Azərbaycanın xarici iqtisadi əlaqələrində mühüm rol oynayırdı. XV əsrin ortalarından Azərbaycanın Avropa ölkələri ilə qarşılıqlı surətdə yaxınlaşmasında xarici siyasət amillərinin rolu artmağa başlayır. Ağqoyunlu dövlətinin xristian dünyası ilə yaxınlığı Trapezund - yunan dövləti ilə əlaqələrlə başlayır. Çünki Ağqoyunlu dövləti məhz Trapezund sarayının köməyi ilə Qərb ölkələri ilə, o cümlədən Papalıqla, Kipr krallığı, Rodos dövləti, Macarıstan, Albaniya və digərləri ilə yaxın münasibətlər yaradırdı. Ağqoyunlu dövləti Venesiya kimi Avropanın qüdrətli dəniz dövlətlərindən biri ilə geniş diplomatik əlaqələr yaratmışdır (102, s.15). Xatırladaq ki, Ağqoyunlu tayfaları



XIII yüzilliyin sonlarına doğru Elxani hökmdarı Arqun Xanın (1284-1291) dövründə Xorasandan Azərbaycana gələrək XIV yüzilliyin sonlarında Azərbaycan, Harput və Diyarbəkər arasındakı yerlərdə məskunlaşmışdılar (131, s.1). Sonralar isə bu ərazidə güclü dövlət quraraq uzun müddət hökmranlıq etmişlər.

Azərbaycan ərazisindəki feodal dövlətlərinin başçıları ölkənin beynəlxalq karvan ticarəti üçün əlverişli olan bu mövqeyindən geniş şəkildə istifadə edirdilər. Məsələn, ölkənin ərazisindən keçib gedən ticarət karvanlarından alınan gömrük XV əsrin II yarısında Ağqoyunlu dövlətinin əsas gəlir mənbələrindən biri idi. Uzun Həsənin qanunlarına əsasən iri ticarət məntəqələrində ipək karvanlarından gömrük almaq üçün xüsusi gömrükxanalar yaradılmışdı. Türk tarixçisi Fəxri Dalsar Bursada ipəkçiliyin inkişafına dair tədqiqatında XV əsrin 70-ci illərində Uzun Həsən tərəfindən verilmiş gömrük fərmanlarından bir neçəsini nəşr etdirmişdir. Bu qanunlara əsasən Ağqoyunlu ərazisindən Qərbə aparılan hər Diyarbəkər batmanı ipəkdən 48 Diyarbəkər axçası gömrük alınır (130, s.242).

Azərbaycanın Avropa ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrinin həyata keçirilməsində bu ticarət yollarının böyük əhəmiyyəti var idi (159, s.37).

Azərbaycanın Şərqi ölkələri ilə yanaşı, Avropa ölkələri ilə də ticarət əlaqələrinin həyata keçirilməsində Təbriz-Bursa-İstanbul karvan yolu ən fəal yol idi. Göstərilənlər sübut edir ki, Azərbaycan XIV-XV əsrlərdə də Şərqi-Qərb mədəni-iqtisadi əlaqələrinin həyata keçirilməsində çox mühüm coğrafi və təbii imkanlara malik olmuş, əsas karvan yolları məhz bu dövrdə mövcud olan Azərbaycan Ağqoyunlu dövlətinin ərazisindən keçmişdir. Qeyd etmək lazımdır ki, xarici ticarətdən gələn gəlirin Ağqoyunlu dövlətinin iqtisadi həyatında çox böyük əhəmiyyəti vardı. Çünki monqol istilaları zamanı və ondan sonrakı dövrdə Azərbaycan və İran döyüş meydanı olduğuna görə bu ərazidəki suvarma qurğuları dağıdılmış, əkinçilik və başqa oturaq təsərrüfat sahələri tənəzzül etmişdi. Belə bir ağır vəziyyətdə dövləti iqtisadi cəhətdən qüvvətləndirmək üçün Ağqoyunlu hökmdarları, xüsusilə Uzun Həsən ölkənin ticarət üçün əlverişli olan bu mövqeyindən geniş istifadə edirdi (75, s.14-15). Ölkədən keçən

ticarət yollarının bərpası ilə yanaşı, xarici ölkə ərazilərindən keçən karvan yolları da diqqət mərkəzində saxlanılırdı. Bu baxımdan Türkiyə ərazisindən keçən karvan yolları böyük rol oynayır. Bu yollar Ağqoyunlu dövlətinin Venesiya Respublikası və başqa Avropa ölkələri ilə ticarət əlaqələrinin həyata keçirilməsini asanlaşdırırdı. Əgər Təbrizə toplanan ipək və başqa Şərq mallarının bir qismi karvanlara yüklənərək Trabzona və Hələbə göndərilirdisə, digər mühüm bir qismi isə Türkiyə ərazisində venesiyalıların və başqa avropalıların gərgin ticarət etdikləri ticarət və toxuculuq mərkəzlərinə yola salınırdı.

Bu dövrdə ipək Türkiyəyə, əsasən üç istiqamətdən - Təbrizdən, Hələbdən və Trabzondan gəlirdi. Hələb və Trabzon bazarlarında satılan ipəyin də çox hissəsi Təbrizdən aparılırdı. Təbrizdən gətirilən xam ipək Anadoludakı ticarət və toxuculuq mərkəzlərinin xammalla təmin olunmasında həlledici rol oynayır. Azərbaycanı Türkiyə ilə, Təbrizdən Diyarbəkır-Mardin-Qeysəriyyə-Ankara-Eskişehir vasitəsilə Bursaya və yenə də Təbrizdən Ərzurum-Ərzincan-Toqat-Amasiya-Ankara vasitəsilə Bursaya gedən iki mühüm ticarət yolu birləşdirirdi (75, s.16-17). Göstərilən bu karvan yolları daha çox Azərbaycanın Avropa və Yaxın Şərq ölkələri ilə ticarətinə xidmət edirdi.

Tarixi mənbələrdən və səyyahların qeydlərindən görüldüyü kimi, XIII-XV əsrlərdə Azərbaycan xarici ölkələrlə sıx iqtisadi münasibətlərə malik olmuşdur. Bəhs olunan dövrdə iqtisadi əlaqələrin ən sıx qurulduğu ölkə Venesiya Respublikası sayılırdı. Venesiyanın Avropa-Asiya ticarətində vasitəçilik mövqeyi bu ölkəni qüdrətli müstəmləkə imperiyasına çevirmişdi. Bu iqtisadi əlaqələrdə Azərbaycan ipəyi, xüsusilə xam ipək mühüm rol oynayır. Avropa bazarlarında çox axtarılan Azərbaycan ipəyi İtaliyada inkişaf etməkdə olan manufakturaların xammalla təmin olunmasında mühüm rol oynayır.

Qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycanın Qərbi Avropa ölkələri ilə ticarət əlaqələri iqtisadi cəhətdən hər iki tərəf üçün sərfəli idi. Buna görə də Azərbaycan tacirləri Venesiyada sərbəst ticarət hüququna malik idilər. Onlar hər cür vergi və gömrükdən azad olunmuşdular. Azərbaycan



tacirlərinin burada fəaliyyət göstərən nümayəndələri də Venesiya hökumətinə heç bir rüsum ödəmirdi. Eyni zamanda Venesiya Respublikasının da Ağqoyunlu dövlətində diplomatik nümayəndəsi mövcud idi. Qiymətli və nadir məlumatları ilə tariximizin bir çox səhifələrinin işıqlandırılmasında rolunu oynayan avropalı səyyah Katerino Zeno həm də Təbrizdə - Ağqoyunlu sarayında Venesiya Respublikasının səfiri olmuşdur.

Katerino Zeno XV əsr Venesiya diplomatiya məktəbinin mahir nümayəndələrindən biri idi. O, Şərqi ölkələrinə, Şərqi xalqlarının həyatına yaxından bələd idi. Onun atası Drakone Zeno Şərqlə Avropa ölkələri arasında ticarətdə vasitəçilik edən ən varlı Venesiya tacirlərindən biri idi (76, s.27). Hər iki ölkədə fəaliyyət göstərən nümayəndələrin ən mühüm məqsədi iqtisadi münasibətlərin nizamlanması olmuşdur.

Bu iqtisadi əlaqələr XV-XVII əsrlərin ən kəskin hərbi siyasi toqquşmaları dövründə də əvvəlki əhəmiyyətini itirməmişdi. Son dərəcə müxtəlif çətinlikləri dəf edən Azərbaycan tacirləri Venesiyada öz ticarət mövqelərini uğurla qoruyub saxlayırdılar (71, s.53-54). Ağqoyunlu dövlətinin süqutundan sonra bölgədə ərazi cəhətdən daha geniş və hərbi-siyasi cəhətdən daha qüvvətli Səfəvilər dövlətinin yaranması Osmanlı imperiyasının Şərqi genişlənməsi yolunda ciddi maneə idi. Beləliklə, Uzun Həsənin (1458-1478) və sultan II Mehmetin (1451-1481) hakimiyyəti illərində Şərqi ölkələrini Qara dəniz sahillərindəki məşhur ticarət mərkəzləri ilə, habelə Bursa, İstanbul və Qara dənizi Avropa ilə bağlayan ənənəvi karvan yolları uğrunda mübarizə səfəvilərin hakimiyyətə gəlməsi ilə daha da şiddətləndi (118, s.32). Çünki dövrünün çox qüdrətli dövlətlərindən biri olan Osmanlı imperiyası tarix səhnəsinə yenidən çıxmış Səfəvilər dövlətinin öz məqsədlərinə çatmaq yolunda böyük maneə olduğunu başa düşürdü.

Səfəvilər dövləti də öz növbəsində Osmanlı imperiyasını Qərbi irəliləmək yolunda özü üçün ən ciddi rəqib sayırdı. Ona görə də osmanlılara qarşı uğurlu siyasət aparmağa səy göstərir, Qərbi dövlətlərinin Sultan Türkiyəsinə qarşı narazılıqlarından istifadə etməyə çalışırdı. Bu məqsəddən irəli gələrək Qərbi ölkələri ilə diplomatik əlaqələrin əsasında 2 mə-

sələ dayanırdı: Avropa ölkələri ilə ticarət əlaqələrini genişləndirmək və Səfəvi ordusu üçün Qərbdən odlu silah almaq. Bu əlaqələr üçün ən mühüm vasitə isə yenə də karvan yolları hesab olunurdu. Çünki bu dövrdə Qərbə və Şərqə gedən baş karvan yolları Azərbaycandan keçirdi (41, s.74). Bundan əlavə ölkədə dünya iqtisadi sistemində mühüm strateji ticarət məhsulları sayılan mallar da istehsal olunurdu. Bu ipək, neft və duz idi. XVI əsrdə əsas ticarət obyektı Azərbaycan ipəyi idi. Məhz buna görə də xaricə göndərilən ipəyə görə Səfəvilər dövlətinin ərazisində onun ixracını inhisara almaq uğrunda ingilis, Venesiya, türk və rus tacirləri arasında mübarizə gedirdi. Tarixi faktlar sübut edir ki, Səfəvi şahları xarici ticarətə və tacirlərə hər zaman hamilik etmiş, bu sahədə ciddi tədbirlər həyata keçirmişlər. Məsələn, hakim sülalənin banisi Şah İsmayıl Təkəli tayfasından olan Qızılbaşların Azərbaycanda böyük tacir karvanını qarət etmələri xəbərini alanda əsas günahkarları cəzalandırmaq, qəniməti isə öz əyanları arasında bölüşdürmək barədə əmr vermişdi (25, s.213).

Başqa bir mənbədə göstərilir ki, Səfəvi şahı I Təhmasib Elxanilər dövründən tacir və sənətkarlardan alınan tamğa vergisini ləğv etdi. Xatırladaq ki, tamğa - ticarət və istehsal edilən sənətkarlıq malları satılarkən onların üzərinə qoyulan vergi olub, əsasən pul ilə yığılırdı. Həsən bəy Rumlu və başqa tarixçilərin məlumatlarından aydın olur ki, 1564-1565-ci illərdə I Şah Təhmasib 30000 tükən məbləğində olan tamğanı, o cümlədən Naxçıvanın tamğasını da ləğv etdi (41, s.85-86). Digər Səfəvi hökmdarı I Şah Abbas isə ticarətin inkişafına ən yüksək diqqəti göstərməklə dövlətin ərazisində 999 karvansara inşa etdirmişdi (139, s.125). Eyni zamanda I Şah Abbas emalatxana tipli iri karxanalar tikdirmişdir ki, bu karxanalarda xalça, ipək parça, silah istehsal olunurdu (7, s.415). XV-XVII əsrlərdə Avropa ilə Şərq arasındakı ticarətdə Azərbaycandan keçən karvan yollarının əhəmiyyəti böyük idi. Hindistan və Çindən başlanan beynəlxalq karvan yolları Azərbaycandan keçir, Aralıq dənizi və Qara dəniz şəhərlərinə, oradan isə Avropaya doğru uzanırdı. Azərbaycan və İrani Avropa ilə Volqa-Xəzər yolu da bağlayırdı (7, s.416).

Bu dövrdə Səfəvi dövlətinin xarici ticarət əlaqələrinin genişlənməsi,



xüsusən Azərbaycan ərazisindən keçən beynəlxalq karvan yollarının daha da canlanması şəhərlərin, o cümlədən Təbriz, Şamaxı və başqa şəhərlərimizin iqtisadi həyatına müsbət təsir göstərdi. Azərbaycan Yaxın və Orta Şərfin ən böyük ticarət mərkəzinə çevrildi.

Yarım əsrdən artıq bir müddətdə Azərbaycan Səfəvi dövlətinin paytaxtı olmuş Təbriz bu dövrdə Azərbaycanın ən böyük ticarət şəhəri idi. Şəhər hələ qədimdən Şərq və Qərb ölkələrini birləşdirən ticarət karvan yolu üzərində yerləşirdi. Təbriz Azərbaycanın Rusiya və Qərbi Avropa ölkələri ilə ticarət əlaqələrində mühüm rol oynayırdı. Qərb ölkələrinin Volqa və Xəzər dənizi vasitəsilə ticarətində Təbriz-Ərdəbil-Lənkəran-Bakı yolundan istifadə olunurdu. Təbriz tacirləri Volqa-Xəzər ticarət yolundan istifadə edərək Mərkəzi və Qərbi Avropa ölkələri, o cümlədən İngiltərə ilə ticarət əlaqələrini genişləndirirdilər. Rusiya ilə İsfəhan-Qəzvin-Rəşt-Astara-Lənkəran-Bakı-Dərbənd-Həştərhan yolundan başqa, Təbriz-Muğançölü-Şamaxı-Şabran-Niyazabad-Həştərhan ticarət karvan yolu əsas tranzit yolu hesab olunurdu (97, s.143).

Azərbaycandan Moskva knyazlığına əsasən ipək və neft ixrac edilirdi. İpək və neft Moskva tərəfindən Qərbi Avropa ölkələrinə satılırdı. Gilan tacirləri Bakı neftini dənizlə Manqışlaq dayanacağına çatdırırdılar. Oradan isə neft karvan yolu ilə Xivə və Buxaraya, həmçinin də Orta Asiyanın digər şəhərlərinə göndərilirdi.

Moskva və İranda fəaliyyət göstərən alman elçilərinin katibi, böyük alman alimi Adam Oleari öz qeydlərində göstərir ki, bu neft xüsusi bir yağdır. Bakı və Barmaq dağı yaxınlığında daimi işləyən quyulardan çox böyük miqdarda çıxarılar, bizim öz gözlərimizlə gördüyümüz kimi, tulluqlarda arabalara yüklənib satılmaq üçün ölkənin hər yerinə daşınır (95, s.224).

Moskva dövlətindən isə öz növbəsində Azərbaycana xəz (samur, sincab, qara-qonur tülkü, dələ, şimal tülkü, safsar) dəri, silah əşyaları (dəbilqə, dəmir geyim, zireh, qismən odlu silah), həmçinin metal məmulatları (baltalar, bıçaqlar və s.) daxil edilirdi.

XVI əsrdə Azərbaycanın Qərbi Avropa ölkələri ilə ticarət əlaqələri

də xeyli canlandı. Bu münasibətlərin inkişafı başlıca olaraq Avropa ölkələrində Azərbaycan ipəyinə böyük tələbatla bağlı idi. Avropanın kapitalist manufaktura sənayesi Azərbaycanda bol istehsal edilən ipəyə kəskin ehtiyac duyurdu (25, s.216). Qeyd etmək lazımdır ki, XV-XVI əsrin Böyük coğrafi kəşfləri və xüsusilə dəniz yolunun açılmasıyla karvan ticarəti beynəlxalq ticarətdə malik olduğu statusu itirsə də, faktiki olaraq bu dəniz yolları XVII əsrin əvvəllərindəki Asiya-Avropa karvan ticarətinin davamı sayılırdı. B.Bartoldun fikrincə, Hindistana dəniz yolunun açılmasıyla beynəlxalq ticarət marşrutlarının istiqaməti dəyişsə də, İrənla ticarət avropalılar üçün mühüm əhəmiyyət daşıyırdı. Avropa tacirləri İrana başlıca olaraq Gilan ipəyini və baha qiymətə satılan daş-qaşları almaq üçün gəlirdilər (148, s.104-105).

Böyük coğrafi kəşflərdən Avropa kapitalist sənayesi özünün manufaktura mallarını satmaq üçün gəlirli bazarlar əldə etməyə, həmçinin ucuz və qiymətli xammal mənbələri mənimsəməyə cəhd edərək Asiyaya güclü maraq göstərməyə başladı. Avropanın Asiya ilə əlaqələrinin köhnə istiqaməti (Hindistan və İrən, Suriya limanları ilə əlaqələndirən Aralıq dənizi yolu) ticarət vasitələrindən böyük gəlirlər gətirən Osmanlı türklərinin və venesiyalıların əlində idi (148, s.217). Əlbəttə ki, bu amil Səfəvi dövlətinin xarici siyasətinə də öz təsirini göstərirdi. Asiya mallarının Aralıq dənizi vasitəsilə Avropaya və əksinə istiqamətdə daşınması Səfəvi dövlətini osmanlılarla danışıqlar aparmağa sövq edirdi. Çünki Volqa-Xəzər yolundan sonra ikinci ən mühüm ticarət yolu sayılan Təbriz-İstanbul yolu Səfəvi dövlətinin əsas gəlir mənbələrindən biri idi. Qeyd edək ki, bu dövrdə Türkiyə vasitəsilə Avropa ilə ticarətdə Təbriz çox mühüm rol oynayır. Tavernye Təbrizi ticarətin inkişaf səviyyəsinə görə Şərqi mühüm şəhərlərindən biri adlandırmış və qeyd etmişdir ki, bu şəhər Osmanlı, Ərəbistan, Gürcüstan, İrən, Hindistan və Rusiya dövlətləri ilə daim ticarət əlaqəsində idi. XVI əsrin naməlum İtalyan taciri Təbrizin böyük ticarət mərkəzi olduğunu, “bu şəhərdə ticarətin olduqca inkişaf etdiyini”, buraya müxtəlif ölkələrdən arasıkəsilmədən çoxlu mal gətirildiyini göstərir. İtalyan taciri Təbrizdə məxmər, zərli parçalar, lak, müxtəlif rəngli boyaqlar, yun parçalar, mirvari, müşk, xam ipək və ipək



məmulatları və s. mallarla qızgın ticarət getdiyini göstərir (76, s.117). Tavernye 1664-cü ildə İzmirdən Təbrizə gedən karvanın 600 dəvədən və 600 atdan ibarət olduğunu yazırdı (50, s.28).

1645-ci il noyabrın 29-da Təbrizdə olmuş fransız Labullay Təbrizin ticarət vəziyyətini belə şərh etmişdir: “Təbriz Asiyanın ən məşhur ticarət şəhəridir. Ona görə də ticarət karvanı oraya hər cür mal gətirir. Qərb ölkələrindən, həmçinin Hindistandan, Polşa və Venesiyadan oraya çoxlu miqdarda qızıl, gümüş, zərif parça, mərcan, kəhrəba, Şərqi ölkələrindən - Tatarıstandan, Özbəkistandan, Tibetdən, Çindən, Şərqi Hindistandan ipək, yaqut, almaz, şilə adlı təsvirli kətan parça, darçın, istiot, müxtəlif ədviyyat gətirirdilər. Bu şəhərdə çoxlu ipək toxuculuğu malları hazırlanıb Yunanıstan və Afrikaya göndərilirdi (97, s.145).

Qeyd etmək lazımdır ki, bu dövrdə Səfəvi dövlətinin ixrac etdiyi ipək Avropa bazarlarında orta və əla keyfiyyətli hind, italyan ipəklərinin, türk bazarlarında isə Suriya və yunan ipəklərinin rəqabəti ilə qarşılaşsa da, Azərbaycanın müxtəlif adda olan zərif ipəyi və ipək məmulatları Avropada xüsusi alıcılıq qabiliyyətinə malik idi.

İlk mənbələrdə göstərilir ki, Səfəvi dövlətinin istehsal etdiyi ipək və yun məmulatları, mirvari və digər qiymətli daşlar, Şirazda hazırlanan şərab Avropada ən məşhur mallar idi (23, s.70-72). Bunun üçün Azərbaycanla ticarət əlaqəsini genişləndirməkdə Qərb ölkələrinin də böyük marağı var idi. Avropanın bu marağının bir səbəbi də öz hazır mallarını ixrac etmək üçün xarici bazarlara olan ehtiyacı ilə izah etmək olar. Bu amillər bütün Şərqdə olduğu kimi, Səfəvi dövlətində də ticarətin sürətlə inkişafına şərait yaradır, tacirlər, şəhər əhalisinin ən hörmətli ictimai təbəqəsini təşkil edirdi.

Beynəlxalq karvan yollarının fəaliyyətinə gəldikdə isə, mənbələrdə göstərilənlər bir daha təsdiqləyir ki, XVII əsrdə bölgədən Asiyanı Avropa ölkələri ilə əlaqələndirən ən mühüm ticarət yolları keçirdi. Hətta bu dövrdə ticarətə olan tələbat ötən əsrlərə nisbətən daha aktiv və çoxşaxəli xarakter almışdır. Bunun səbəbi isə böyük coğrafi kəşflərdən sonra yeni dünya bazarının formalaşması idi.

XVII əsrin 30-cu illərindən başlayaraq Səfəvi dövlətinin əsas ticarət yolu Təbriz-Mərənd-Culfa-Naxçıvan, daha sonra Türkiyə ilə Avropaya gedən yol böyük əhəmiyyət kəsb etmişdir.

S.Onullahi Təbrizi Avropa ilə birləşdirən ticarət karvan yollarını aşağıdakı istiqamətlərdə göstərmişdir:

1. *Təbriz-Mərənd-Əsədabad-Naxçıvan-İrkan-Qars-Trabzon-İstanbul;*
2. *Təbriz-Van-Diyarbəkr-Hələb-Suriya. Oradan dəniz vasitəsilə Avropaya gədirdi;*
3. *Təbriz-Səlmas-Cəzirə-Hələb-Suriya (97, s.145).*

F.M.Əliyev isə bu dövrdə Təbriz-Mərənd-Culfa yolunun ən rahat və əlverişli yol olduğunu qeyd edir (30, s.33).

Qərbdə isə Avropa-Asiya karvan ticarət yollarının əsas başlanğıc məntəqələri İstanbul, İzmir və Hələb idi. Şərqdə ticarətin başlıca yol marşrutu isə belə idi: Ərzurum-İrəvan-Naxçıvan-Əsədabad-Mərənd-Təbriz-Ərdəbil-Qəzvin-Qum-Kaşan-İsfəhan-Bəndər-Abbas (Hörmüz) - sonra dənizlə Hindistana (152, s.167).

Şamaxıdan Türkiyəyə də böyük karvan yolları gədirdi: Şamaxı-Ərəş 3 gün, Gəncə 1 gün, İrəvan 6 gün, Türkiyəyə digər yol Şamaxı-Gəncə 4 gün, Tbilisi 4 gün, Türkiyə və Şamaxı-Qarabağ-Naxçıvan-Türkiyə yolları idi (169, s.286).

Şirvan və Qarabağ ərazisi ipəyin istehsal olunduğu mühüm ərazilərdən hesab olunurdu. Qarabağda istehsal olunan “kənar” adlı ipək çox məşhur idi. Şamaxı, Gəncə və Tiflisdən Təbrizə iki növ ipək gətirilirdi. Onların bir növü zərif olub, şərbəfi, digəri isə Ərəş mahalının adı ilə “ər-vəş ipəyi” adlanırdı (25, s.183).

Beləliklə, “Böyük İpək yolu”nun Avropa ilə Asiya arasındakı məntəqəsində yerləşən Azərbaycan lap erkən çağlardan Avropa-Çin ipək əlaqələrinin həyata keçirilməsində həlledici rol oynamaqla bərabər, Avropada xüsusi növ ipək məmulatlarına malik olan ərazi kimi tanınırdı.

Səfəvilər dövründə Azərbaycanın iqtisadi həyatında Azərbaycan-İngiltərə münasibətləri də önəmli yer tutur. Azərbaycanla ticarət əlaqələri



qurmaqda İngiltərənin başlıca məqsədi Azərbaycan ərazisini ələ keçirməklə zəngin və tükənməz maddi ehtiyatlara yiyələnib, birbaşa Hindistana çıxaraq Portuqaliyanın ədviyyat bazarına zərbə endirib, Yaxın və Orta Şərq bazarlarından Venesiya və türk tacirlərini sıxışdırıb çıxarmaq idi. Bu məqsədlə də İngiltərə 1561-1581-ci illərdə Azərbaycana altı ticarət ekspedisiyası göndərmişdi. Ekspedisiya zamanı ölkəmizdə olmuş İngiltərə səyyahı və diplomatı Artur Eduards öz səfərinin məqsədləri barəsində I Şah Təhmasibin suallarına cavab verərək şahın ingilis tacirləri ilə bilavasitə əlaqələr saxlamasının onun üçün necə faydalı olacağını izah edirdi. İngilislər şahın malları “onları əvvəlcə İngiltərədən Venesiyaya, oradan isə Türkiyə vasitəsilə İrana yetirən venesiyalıların nisbətən Moskva yolu ilə, həm də daha təhlükəsiz və daha qısa müddətdə” gətirərək biləcəklərini vəd edirdilər (25, s.218-219).

Danışıqlardan aydın olur ki, İngiltərə Yaxın və Orta Şərq bazarlarında tacirlərini sıxışdıran venesiyalı tacirlərdən “intiqaam alaraq” bazarı öz əllərinə keçirməyə cəhd edirlər. Bunun üçün ingilislər Azərbaycanın ticarət əlaqələrini ələ keçirməyin ən qısa yolu Volqa-Xəzər yolunu seçmişdilər ki, bu yol vasitəsilə qısa müddətdə Azərbaycan ərazisinə çıxmaq olurdu. Qeyd edək ki, Volqa-Xəzər yolunun mənimsənilməsinin təşəbbüsçüləri ilk vaxtlar Moskva knyazlığından yardım görən ingilis tacirləri oldular. İngiltərə Asiya ilə ticarət əlaqələri yaratmaq üçün birinci vəzifə kimi Moskva knyazlığının bazarlarında öz mövqelərini möhkəmləndirməyi zəruri sayırdı. Buna görə 1555-ci ildə Londonda ingilis ticarət kapitalının iri nümayəndələri tərəfindən “Moskva şirkəti”nin əsası qoyuldu. Moskva dövləti də öz növbəsində dəniz yolu ilə İngiltərə ilə ticarət aparmaqda maraqlı idi. “Moskva şirkəti” 1562-ci ildə özünün təcürübəli nümayəndəsi, səyyah və tacir Antoni Cenkinsonu Səfəvilər dövlətinə göndərdi (25, s.219). Bəs Antoni Cenkinson Səfəvilər dövlətinə nə üçün göndərilmişdi?

Antoni Cenkinson İngiltərə kraliçasının fərmanları ilə Həştərxan və Xəzər dənizi vasitəsilə Səfəvi hökmdarının hüzuruna gəlməli idi. Antoni Cenkinson Səfəvi hökmdarı Təhmasib şahdan Səfəvi dövləti ərazisində ingilis mallarını sərbəst surətdə satmaq və buradan İngiltərəyə hər cür

mal alıb aparmaq üçün imtiyazlar və "toxunulmazlıq" fərmanı almalı idi. Bundan başqa, Antoni Cenkinson ingilis tacirlərinin öz malları ilə istədikləri vaxt Səfəvi dövləti ərazisindən Hindistana, həmçinin Səfəvi dövləti ilə həmsərhəd olan başqa ölkələrə sərbəst surətdə keçib getməsinə, sonra isə qayıdıb Rusiyaya gəlmələrinə təminat almalı idi.

Göründüyü kimi, "Moskva" kampaniyasının Antoni Cenkinsona verdiyi bu tapşırıq İngiltərənin Rusiya ərazisi - Volqa-Xəzər yolu-Azərbaycan və İran vasitəsilə Hindistanla birbaşa ticarət əlaqəsi yaratmaq siyasətini aydın göstərir (76, s.120-121). Ticarət yollarının uzaq və çətin olması, quldur dəstələri və yerli feodal hakimləri tərəfindən qarət təhlükəsi - bütün bu amillər tacirlərdən təşkilatlanmağı tələb edirdi. Ona görə də XVII əsrdə Səfəvi dövlətində, Azərbaycanda xüsusi tacir təşkilatları fəaliyyət göstərirdi. Bu təşkilatlara məlik ət-tüccar - tacirlərin başçısı rəhbərlik edirdi (50, s.29).

Səfəvi hökmdarı I Şah Abbasın hakimiyyəti illərində ticarətin inkişafına xüsusi diqqət yetirilmiş və dövlət xəzinəsinin əsasını ticarət təşkil etmişdir. İlk növbədə karvan yollarında ticarət karvanlarının rahat gediş-gəlişi təşkil olunmuşdur. I Şah Abbas karvan yollarında oğurluq və qarət hallarını aradan qaldırmaq üçün xeyli tədbir görmüşdü, bir çox quldur dəstələri məhv edildi, bəziləri şaha tabe olduqlarını bildirəndən sonra bağışlandılar. Şah Abbasın verdiyi fərmana görə, ərazilərindən ticarət yolu keçən vilayət hakimləri onların təhlükəzisiyinə cavab verməli idilər. Avropa mənbələrinin məlumatına görə, qarət olunmuş tacirin zərərinə həmin vilayətin hakimi ödəməli idi. Digər mənbələrdə göstərilir ki, bu zərəri adətən həmin əyalətin əhalisi, ilk növbədə kəndlilər ödəyirdilər (49, s.30-31). Xarici ticarətin ispanların əlində olmasını istəməyən I Şah Abbas İngiltərə tacirlərini İranla ticarətə cəlb edirdi. Məhz rəqabət nəticəsində I Şah Abbas ölkənin daxili mallarını, xüsusilə ipəyi baha qiymətə satırdı (50, s.29). Hətta I Şah Abbasın dövründə Rusiya ərazisi vasitəsilə Avropa dövlətlərilə əlaqələr daha da genişləndi və sonralar İran körfəzinə çıxış əldə edildi. Lakin göstərilənlərdən aydın olduğu kimi, uzun illər Avropa missionerlərinin apardıqları bölücülük və hökmranlıq siyasətinin ağır nəticələri artıq özünü göstərirdi. Uzun illər



bir-birinə qarşı qızıışdırılan iki böyük türk imperiyası üçün ciddi problemlər yarandı. XVII əsrə doğru güclənməkdə olan mərkəzləşmiş Rusiya dövləti Şərqi qarşı öz dağıdıcı mövqeyini nümayiş etdirdi. İran körfəzi isə digər Avropa ölkələrinin rəqabət meydanına çevrildi.

Artıq XVII yüzilliyin sonlarından başlayaraq bütün Şərqi dövlətlərinin ticarət-iqtisadi həyatında tənəzzül başlayır və bu proses getdikcə dərinləşir. Bu tənəzzül Azərbaycandan da yan keçməmiş, özünü ilk növbədə şəhərlərin həyatında göstərmişdir. Əvvəllər böyük ticarət-sənətkarlıq mərkəzləri kimi şöhrət qazanmış iri şəhərlər öz qüdrətini itirmiş, zəifləmiş, hətta kiçilmişdilər. Bu tənəzzülün başlıca səbəblərindən biri feodal zülmünün günbəgün güclənməsi, xalq narazılıqlarının artması idisə, digəri dəniz yollarının açılması ilə ticarətin qurudan dəniz yollarına keçməsi idi. Orta əsrlərin ilk dövrlərində karvan ticarətində mühüm rol oynayan Azərbaycan şəhərləri Avropa və Asiyanın bir çox ölkələrini xam ipək və bir sıra sənətkarlıq məhsulları ilə təmin edən vilayətlər və sənətkarlıq mərkəzləri öz iqtisadiyyatını əsasən məhdud yerli bazarların tələbatı üzərində qurmağa məcbur oldular. Bu isə istehsalın və məhsuldar qüvvələrin qat-qat azalması demək idi. Həmçinin, bu eyni zamanda XVIII əsrdə Azərbaycanda feodal təsərrüfatında naturallaşmanın daha da güclənməsinə, ən nəhayət, ərazinin siyasi cəhətdən parçalanmasına, bir sıra müstəqil və yarım-müstəqil xanlıqların yaranmasına gətirib çıxardı (45, s.26-27).

XVIII əsrin ortalarından, yəni xanlıqların yaranmasından başlayaraq Azərbaycanda ticarət xanlıqlar daxilində, xanlıqlar arasında və qonşu ölkələrlə aparılırdı. Ayrı-ayrı vilayətlər, xanlıqlar, ölkələrlə əlaqə əsas etibarilə quru yolla saxlanılırdı. M.Vəliyev (Baharlı) özünün məşhur "Azərbaycan" əsərində ölkənin orta və son orta əsrlərdəki yollarını aşağıdakı kimi göstərir:

1. Qara dəniz sahillərindən Xəzər dənizi istiqamətində Laqodexi-Balakən-Nuxa-Şamaxı-Bakı;
2. Şamaxıdan Həştərxan istiqamətində:
Şamaxı-Qobustan çölü-Dərbənd-Həştərxan;

Şamaxı-Bakı (sonra dənizlə Həştərxan, İran və Türkünstanana);

Şamaxı-Təngin dərəsi (Quba qəzasında) - Dərbənd-Həştərxan (quru və dəniz yolu ilə);

Şamaxı-Qobustan çölü, yaxud Təngin dərəsi-Şabran (Quba qəzasında), sonra dənizlə Həştərxana, İrana və Türkünstanana;

3. Qara dəniz sahillərindən İran istiqamətinə:

Tiflis-Gəncə-Şuşa-Cavad-Lənkəran-Astara və sonra quru yolla İrana, Türkünstanana, yaxud Hindistana;

4. Şamaxıdan İran istiqamətinə:

Şamaxı-Cavad-Xudafərin və sonra Arazdan İrana;

Şamaxı-Cavad-Lənkəran və sonra İrana;

İrana başqa quru tranzit yollar Arazdan əlverişli keçidi olan Naxçıvan və Culfa vasitəsilə keçirdi.

Su yolları isə aşağıdakı kimi idi:

1. Arazla Xəzər dənizinə tərəf və oradan İrana, Həştərxana və Türkünstanana;

2. Həştərxandan (yaxud İrandan, ya da Türkünstandan) dənizlə Bakıya, Şabrana, Dərbəndə, Lənkərana və Astaraya, yaxud Kürlə Salyana və Cavada (127, s.180-181).

Qeyd etmək lazımdır ki, M.Vəlilinin haqqında bəhs etdiyi bu yollardan XIX yüzillikdə də istifadə olunmuşdur. Müasir dövrdə həmin yolların bir qisminədən istifadə edilməkdədir.



1.3. Naxçıvanda İpək yolu marşrutları

Böyük İpək yolu adlanan və tarixən ölkələr və xalqlar arasında iqtisadi, ticarət və mədəni əlaqələrin həyata keçirilməsində müstəsna əhəmiyyəti olan bu yolun keçdiyi ərazilərdən biri də Şərqlə Qərb arasında mühüm məntəqə sayılan və Azərbaycanın qədim zamanlardan inkişaf etmiş mədəniyyət, ticarət və sənətkarlıq mərkəzlərindən olan Naxçıvan ərazisidir.

Naxçıvan Azərbaycan ərazisində təşəkkül tapmış ən qədim şəhərlərdən biridir. Müasir Naxçıvan şəhəri qədim, antik və orta əsr şəhər yerlərinin xarabalıqları üzərində yerləşmişdir. Ərazidə mövcud olan zəngin təbii şərait və əlverişli coğrafi mövqe hələ qədim zamanlardan insanların burada məskən salmaları üçün imkan yaratmışdı. Naxçıvan ərazisindən tapılan çoxlu miqdarda maddi mədəniyyət abidələri və yunan, latın, ərəb,

İran coğrafiyaşünasları və səyyahlarının verdikləri məlumatlar fikrimizi tamamilə sübut edir. Məşhur yunan coğrafiyaşünası Klavdi Ptolomeyin (eramızın II əsri) “Coğrafiya” əsərində Naxçıvan şəhərinin adı Naksuana kimi qeyd olunubdur.

Naxçıvan şəhərinin meydana gəlməsi haqqında xalq arasında müxtəlif rəvayətlər, əfsanələr mövcud olmuşdur. Bu əfsanələrdən biri də Nuh peyğəmbərlə bağlı olan “dünya tufanı” ilə əlaqələndirilir. Bu mülahizəyə görə, “Naxçıvan” sözü üç hissədən - Nax (Nuh), türk dillərindən isim düzəldən “çi” şəkilçisindən və yer, məkan bildirən “van” toponimik formatından ibarət olub, “Nuhçuvan” - “Nuhçuların (Nuh tərəfdarlarının) məskəni” - “Nuhun diyarı” deməkdir (85, s.338).

Orta əsr tarixçisi Moisey Xorenskinin (V əsr) yazdığına görə, Naxçıvan şəhəri e.ə. VI əsrdə mövcud olmuşdur. Favstos Buzand eramızdan əvvəlki hadisələrdən danışarkən Naxçıvanın adını çəkir. Bir sıra antik və orta əsr tarixçisi və coğrafiyaşünasları Naxçıvanın e.ə. 1539-cu ildə salındığını göstərmişlər (35, s.9).

Bu ərazi Avropa və Yaxın Şərq ölkələrinin həyatında hələ qədim dövrlərdən çox mühüm siyasi, strateji və iqtisadi rol oynayır. Eyni zamanda Şərqlə Qərb arasında tranzit yolları ayrıcında yerləşmiş Naxçıvandan İrana, Hindistana, Orta Asiyaya, Çinə uzanan karvan yolu Naxçıvanın iqtisadi və mədəni inkişafına əhəmiyyətli təsir göstərmişdir. Şərqin ən qədim mədəniyyət mərkəzlərindən biri sayılan Naxçıvan şəhərinin meydana gəlməsi də məhz bu önəmli hadisənin - ticarət-iqtisadi əlaqələrin inkişafı nəticəsində mümkün olmuşdur. Belə ki, Yaxın Şərq ölkələri ilə Azərbaycanı, eləcə də bütün Cənubi Qafqazı əlaqələndirən əsas ticarət yollarının kəsişdiyi əlverişli mövqedə yerləşən bu ərazidə iri tayfa ittifaqları yarandı və iqtisadi, mədəni cəhətdən yüksək inkişaf tapdı, nəticədə Naxçıvan bölgəsində şəhərlər meydana gəldi (36, s.14). O.H.Həbibullayevin müəyyən etdiyinə görə, Kültəpədə yaşayış təqribən 5300 il bundan qabaq başlamış və 2500 ilə qədər davam etmişdir (47). Xüsusilə, Govurqala (Şahtaxtı), Qarabağlar, Oğlanqala, Plovtəpə və Qazançı qalasında, II



Kültürdə arxeoloji tədqiqat işləri zamanı aşkar olunmuş maddi mədəniyyət nümunələri fikrimizi təsdiq edən ən sanballı tapıntılardır. Artıq II minilliyin əvvəllərində II Kültürdə dulusçuluq, metalışləmə və toxuculuq kimi mühüm sənətkarlıq sahələri, eləcə də daşışləmə, sümükişləmə və s. peşə növləri yüksək inkişaf etmişdir. Qədim Naxçıvanda yaşayan tayfaların istehsal etdiyi məhsullar yerli tələbatı ödəməklə bərabər, Yaxın Şərqi ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin yaranması və inkişafında da mühüm rol oynamışdır. Yaxın Şərqi ölkələri də öz növbəsində bu ərazi ilə geniş ticarət-iqtisadi və mədəni əlaqələr yaratmışdır. Qızılburun yaşayış yeri və nekropolundan, II Kültürdən və digər abidələrdən tapılan Urmiya, Mesopotamiya, Misir və s. mənşəli şirli pasta muncuqları və boyalı qab nümunələri bunu təsdiq etməkdədir.

İqtisadi-mədəni əlaqələrin güclənməsi nəticəsində Naxçıvan və Urmiya əyalətlərinin əhalisi qədim şumerlərin ilkin şəhər mədəniyyəti ilə tanış olmuşdur. Beləliklə, Yaxın Şərqi ilk şəhər mədəniyyətinin yaranması və təkamülündə Naxçıvanın da özünəməxsus xüsusi rolu olmuşdur.

Naxçıvan qədim dünyanın ilkin mədəniyyət mərkəzlərindən sayılan Midiya, Manna və Atropatena ilə sıx əlaqə şəraitində, onlarla bir iqtisadi, mədəni inkişaf dairəsində təşəkkül tapmışdır. Bir sıra görkəmli tarixçilərin əsərlərindən və maddi mədəniyyət abidələrinin tədqiqindən aydın olur ki, Naxçıvan qədim Midiya dövlətinin tərkibinə daxil olsa da, bu qədim diyar öz iqtisadi-mədəni inkişafında müstəqil olmuşdur. Fikrimizcə, Naxçıvanın müstəqil iqtisadi siyasəti yalnız yerli istehsalın inkişafı və beynəlxalq karvan yolunun ərazinin ticarət-iqtisadi həyatında oynadığı rola görə mümkün olmuşdur.

Əhəmənilər imperiyası Makedoniyalı İsgəndər tərəfindən süquta uğradıldıqdan və Makedoniyalı İsgəndərin imperiyası parçalandıqdan sonra (e.ə. IV əsrdə) Naxçıvan yeni yaradılmış Atropaten dövlətinin tərkibində qalmış və vaxtilə Makedoniyalı İsgəndərə tabe olan Yaxın Şərqi ölkələri ilə geniş iqtisadi-mədəni əlaqələr yaratmışdır. Digər Atropatena şəhərlə-

ri kimi, Naxçıvan da dövrün ən mühüm ticarət mərkəzlərindən olub, Şərqi ilə qərbi (Çin ilə Romalı) qovuşduran məşhur “İpək yolu”na cəlb edilmişdi. Bu dövrdə “İpək yolu” vasitəsilə Çin, Hindistan və Orta Asiyanın əksər şəhərləri İran, Bizans, habelə Roma şəhərləri ilə ticarət edirdilər (40, s.93).

Aparılan arxeoloji tədqiqatlar zamanı Naxçıvan şəhərində, Xaraba Gılanda, Oğlançalada və bir çox kənd tipli yaşayış yerlərində Atropatena mədəniyyətinə aid abidələr, eləcə də Makedoniyalı İsgəndərin adına kəsilmiş sikkələr - draxma və tetradraxmalar aşkara çıxarılmışdır.

Naxçıvanın, qədim Albaniyanın ticarətinin inkişafında özünəməxsus yeri olmuşdur. Ərazidə e.ə. II əsrə aid Selevki sikkələrinin və digər maddi mədəniyyət nümunələrinin tapılması bu ərazinin ticarət-iqtisadi əlaqələrdə fəal rol oynadığını göstərir (40, s.99). Bu dövrdə Şərqi qədim mədəniyyət mərkəzlərindən birinə çevrilən Naxçıvan şəhəri, eyni zamanda, sənətkarlıq məhsulları istehsalı və ticarət mərkəzi kimi də diqqəti cəlb edirdi.

Naxçıvan ərazisi, eyni zamanda, Sasanilər dövlətinin də əsas iqamətgahlarından olmuş və bu illərdə Naxçıvan şəhərinin iqtisadi mədəni həyatında böyük canlanma baş vermişdir. Yaxın Şərqi ticarət mərkəzləri ilə Cənubi Qafqazı, Orta Asiyanı və Uzaq Şərqi ölkələrini əlaqələndirən əsas karvan yollarından biri Naxçıvan ərazisindən keçmişdir. Ekbatandan (Həmədan) gedən yollar üzərində ən mühüm ticarət mərkəzi olan Naxçıvan şəhəri ilə Qara dəniz limanları, Kiçik Asiya və Beynəlnəhreyin (*Mesopotamiya - E.İ.*) şəhərləri arasında sıx iqtisadi-mədəni əlaqələr yaranmışdır (36, s.39). Arxeoloqlar Naxçıvanda apardıqları qazıntıları zamanı çoxlu miqdarda dulus məmulatı, metal pullar, şüşə qablar və s. aşkara çıxarmışlar. Buradan tapılmış IV-VI əsrlərə aid İran-Sasani gümüş pulları - dirhəmlər olduqca maraqlıdır. Azərbaycan ərazisində ATRA - Atropaten, Nax-Naxçıvan, Qaza-Qazax, Gil-Gilyana, Şiz, Zankan-Zincan, Giz-Gənzə və Peruz-Kvat-Qəbələ zərpxanalarında II Xosrov və onun xələflərinin dirhəmləri tipində Sasani - ərəb dirhəmləri kəsilirdi (175, s.17). İran-Sa-



sani hakimləri adından ilk Naxçıvan sikkəsi şahənşah Xosrovun (531-579) hakimiyyəti dövründə kəsilmişdir. Həmin pulların üzərində Pəhləvi hərfləri ilə şəhərin qısa adı “Naxç” və “Sasani” şahlarından I Xosrovun, IV Hörmüzün, IV Bəhram Çubinin, II Xosrov Pərvizin, II Qubadın, III Ərdəşirin, Puranduxtun, III Xosrovun, III Yezdəgirdin sikkələri həkk olunmuşdur (79). Bütün bu maddi tapıntılar Sasanilər dövründə Naxçıvan ərazisində sənətkarlıq və ticarətin inkişafını göstərən mühüm arxeoloji mənbələrdir. Bu tapıntılarla bərabər, günümüzədək bəzi qalıqlarının gəlib çatdığı, ticarətlə bağlı olan abidələrin - karvansara, körpü, bazar və zərboxanaların mövcudluğu bu dövrdə ticarətin yüksək inkişafından, ərazidə çoxlu zadəgan və tacirlərin yaşamasından xəbər verir.

Əldə edilmiş sikkələr göstərir ki, Sasani şahlarının iqamətgahları müəyyən dövrdə Dəbildən (Dvin) Naxçıvan şəhərinə köçürülmüş və bu dövrdə Naxçıvan sənətkarlıq və ticarət mərkəzinə çevrilmişdir. VII əsrin birinci yarısından Naxçıvanda sasanilərə məxsus sikkəkəsən zərboxanalar olmuşdur. Bu zərboxanaların quruluşunu və inkişaf prosesinin təşkilini öyrənərkən dövlət məmurlarının adı, vəzifələri və aldıkları əməkhaqları (müşrif, məyyir, katıg, zarib) bilavasitə zərb işi ilə məşğul olan sənətkarların adı və gördükləri işin müqabilində aldıkları əməkhaqqı da aşkar edilir. Zərboxanalardan danışarkən qeyd etmək lazımdır ki, indiki Naxçıvan Muxtar Respublikası ərazisində vaxtilə mövcud olan zərboxanalarda kəsilən müxtəlif tipli və formalı qızıl, gümüş və mis sikkələr əvvəlcə tədavül vasitəsi olaraq dünyanın bir çox ölkəsinə yayılmış, sonralar bizim tariximizi, mədəniyyətimizi və mənəviyyatımızı nümayiş etdirən tarixə çevrilmiş, daimi sərgilərimiz kimi dünyanın bir çox ölkələrində Naxçıvanın tarixini yaşatmışdır. Bu sikkələr sübut edir ki, Naxçıvan şəhəri orta əsrlər dövründə Yaxın Şərqi və Zaqafqaziyanın bir sıra iqtisadi, siyasi mərkəzləri ilə sıx ticarət əlaqəsi saxlamışdır. Tədqiqatlar sübut edir ki, Naxçıvanda eyni zamanda Bərdə, Gəncə, Bakı, Xoy, Təbriz, Marağa, Urmiya, Ərdəbil, Qəzvin, Tiflis, Rey, Sultaniyyə, Mosul, Naxçıvan, Əlincə, Qarabağlar, Əcnan, Şərur, Ordubad, Gilan və sairə şəhərlərdə zərb olunmuş sikkələrdən də istifadə olunmuşdur (32, s.104-105).

Naxçıvan bölgəsi, xüsusilə onun baş şəhəri olan Naxçıvan beynəlxalq ticarətdə mühüm rol oynamışdır. Belə ki, bu şəhər İran, Gürcüstan, Kiçik Asiya və Beynəlnəhreyinin, ümumiyyətlə, Yaxın və Orta Şərfin bir sıra şəhərləri ilə, eləcə də Qara dəniz limanları ilə sıx ticarət əlaqəsi saxlamışdır (35, s.10).

VII əsrin əvvəllərində Bizans və Sasanilər imperiyası arasında gedən müharibələr nəticəsində Naxçıvan ərazisi Bizans imperatoru İrakli (619-641) tərəfindən tutulmuş və qarət olunmuş, nəticədə ticarət yollarının fəaliyyəti bir müddət zəifləmişdir. Ümumiyyətlə, bu imperiyalar arasında uzun müddət davam edən müharibələr zamanı Naxçıvan bölgəsi əsas döyüş meydanlarından birinə çevrilmiş, dəfələrlə əldən-ələ keçmişdi. Bu zaman iqtisadiyyat pozulmuş, mədəni nailiyyətlər böyük zərər çəkmiş, insanlar öldürülmüş, əsir götürülmüş, didərgin düşmüşdülər. Nəticədə ticarət-iqtisadi əlaqələr də zəifləmişdir.

VII əsrdə Cənubi Qafqazın digər əraziləri kimi, Naxçıvan ərazisi də Ərəb xilafətinin hücumuna məruz qalır. Ərəblərlə bizanslılar arasında gedən müharibələr Naxçıvanın iqtisadi və mədəni inkişafına mənfi təsir göstərir. 654-cü ildə Naxçıvan ərəblər tərəfindən tutulur. Bu dövrdə Naxçıvan ərazisi nəinki Azərbaycan, eyni zamanda Cənubi Qafqaz üçün tranzit əhəmiyyətə malik olmuş, Orta Asiya və İran tacirlərinin istifadə etdiyi əsas marşrutlar buradan keçmişdir (183). Bu yollardan biri Marağadan başlayaraq Mərəndə qədər davam edir, orada iki istiqamətə ayrılırdı ki, bu istiqamətlərdən biri də məhz Naxçıvan-Dəbil yolu idi (124, s.117). Tranzit ticarət yolları vasitəsilə Naxçıvan Cənubi Qafqazın, həmçinin Yaxın və Orta Şərfin bir sıra ölkələri, xüsusilə Gürcüstan, İran, Bizans, Orta Asiya ilə ticarət əlaqəsi saxlayırdı. Orta əsr ərəb səyyah və coğrafiyaşünasları IX - XII əsrlərdə Naxçıvandan keçən mühüm ticarət yollarından öz əsərlərində bəhs edərək aşağıdakı marşrutları göstərmişlər:

İbn Xordadbeh: “Kitab əl-masalik və-l-mamalik”, “Mərənddən Araz vadisinədək on fərsəng, sonra Nəşavəyədək on fərsəng, sonra Dəbilədək



iyirmi fərsəng” (80, s.57). Əl-İstəxri: - “Kitab masalik əl-məmalik”: Marağadan Urmiyaya 30 fərsəng, Urmiyadan Səlmasa 14 fərsəng , Səlmasdan Xuveyə 7 fərsəng, Xoydan Nəşəvaya 3 gün və Nəşəvadan Dəbilədək 4 mənzil” (28, s.115). Əl-Müqəddəsi “Əhsən ət-təqasim fi mərifət əl-əqalim: “Dəbildən Nəşəvaya 4 mənzil, sonra Xoya qədər üç gün, sonra Səlmasa qədər 2 mənzil” (80, s.57). İbn Havqəl: “Kitab əl-masalik və-l-mamalik”: Marağadan Dəbilə yol: Urmiyadan və Səlmasdan keçərək Xoya qədər 53 fərsəng, Xoydan Nəşəvaya üç gün və Nəşəvadan Dəbilə dörd mənzil” (55, s.254).

Əbu əl-Fərəc Qudama: “Kitab əl-xərac və sanət əl-kitab”: Mərənddən vadi üzrə əc-Cariyə on fərsəng, vadidən Nəşəvaya on fərsəng, Nəşəvadan Dəbilə iyirmi fərsəng”. Əl-İdrisi: “Nuzhat əl-muştaq fihtirak əl-afaq”: “Xoydan Nəşəvaya beş mənzil, Nəşəvadan Dəbilə dörd mənzil” (80, s.57).

Müəlliflərin məlumatlarından bir daha aydın olur ki, Naxçıvan Mərənd, Xoy, Təbriz, Marağa, Urmiya, Səlmas, Xarrakan, Dəbil və s. şəhərləri birləşdirən tranzit-ticarət yolu üzərində yerləşmişdir.

Naxçıvan ərazisi, eyni zamanda, IX-XIII əsrlərdə Azərbaycanın ayrı-ayrı şəhərləri arasında iqtisadi əlaqələrin genişlənməsində mühüm rol oynamışdır. Azərbaycanın cənub rayonları ilə Şimali Azərbaycan şəhərlərini bir-birinə bağlayan Naxçıvan ərazisi bu dövrdə Ərdəbil-Bərdə, Ərdəbil-Dərbənd, Marağa-Dəbil yolunda aparılan ticarət əlaqələrində mühüm rol oynayır (72, s.54). Naxçıvan şəhəri Xilafətin digər ölkələrlə ticarətində fəal iştirak edirdi. Digər Azərbaycan şəhərləri kimi, Naxçıvan şəhərinin bazarları da əsas ticarət mərkəzlərindən hesab edilməklə, bütün Şərqi və Qərbi diqqətini cəlb edirdi. Ölkənin və dünyanın müxtəlif yerlərindən buraya gələn tacirlər gətirdikləri malları asanlıqla satır və özlərinə lazım olan yerli mallar alırdılar. O dövrdə bu ərazidə yerləşən ən mühüm nəqliyyat qovşağı Marağa idi. Buradan müxtəlif istiqamətlərə aparılan bir neçə karvan yolu keçirdi. Dehxərqana, oradan isə Təbrizdən keçərək Mərəndə aparılan Şimal yolu Mərənddə iki istiqamətə yönəlirdi. Onlardan

biri Xoydan Amidə (Türkiyədəki müasir Diyarbəkər), o biri isə Naxçıvana, Dəbilə və s. aparırdı.

IX əsrdə Xilafətə tabe olan ölkələrdə azadlıq müharibələrinin genişlənməsi, feodallaşma prosesinin inkişafı mərkəzi hakimiyyətə tabe olmaq istəməyən qüvvələrin artmasına və daxili çəkişmələrin qüvvətlənməsinə səbəb olduğundan Xilafət getdikcə zəiflədi. Uzun illər Xilafətin əsarətində qalan Azərbaycan ərazisi feodallıqlara parçalandı. Lakin bu dövrdə də sənətkarlıq və ticarət inkişaf etməkdə idi. IX-XI əsrlərdə sənətkarlıq və ticarətin inkişafı ilə şəhərlər də inkişaf edirdi. Ayrı-ayrı şəhərlərin inkişafı ilə yanaşı, Azərbaycan şəhərləri arasında olan münasibətlər də inkişaf edirdi.

X əsrin son rübündən başlayaraq tarixi Azərbaycan ərazisi əsasən üç sülalə - qədim Şirvan torpağında ərəblərdən əvvəlki Şirvanşah titulu və dövlətini bərpa etmiş Məzyədilər (Yəzidilər) əvvəl Sacilərə, sonra isə Salarilərə məxsus Azərbaycan torpaqlarında dövlət yaradaraq, qədim (Albaniyaya məxsus) Arranşah titulu daşıyan Şəddadilər və Arazdan cənubdakı torpaqlarımızda Azərbaycanşah titulu bərpa edən və onu daşıyan Rəvvadilər tərəfindən idarə olunurdu. Bu regionda yerləşən onlarla feodal mülk sahibi tabeçiliklərində olan ərazini, demək olar, müstəqil idarə edir və ya hər hansı bir münasibətdən asılı olaraq müstəqil olmağa cəhd göstərirdi. Belə mülk sahiblərindən biri də Qoğtən (*Ordubad və Əylis ərazisi - E.İ.*) əmiri adlandırılan Əbu Duləf idi. İran alimi Kəsrəvi Təbrizinin mülahizəsini dəstəkləyən M.Şərifli Əbu Duləf nəslinin 983-cü ildən bəri mərkəzi Naxçıvan olan Naxçıvanşahlıq müstəqil dövlətinə başçılıq etdiyini və bu dövlətin 1065-1066-cı illərdə Səlcuq sultanı Alp Arslan tərəfindən ləğv olunaraq Səlcuq dövlətinə tabe edildiyini göstərir.

Vətən tarixşünaslığının görkəmli araşdırıcısı, tarix elmləri doktoru N. Vəlixanlı isə Duləfilər haqqında tarixi mənbələrdə heç bir məlumatın verilmədiyi dövrdə bu regionda baş verən hadisələri izləyərək belə bir nəticəyə gəlmişdir ki, ədəbiyyatda adı çəkilən və çox mürəkkəb bir dövrdə



fəaliyyət göstərən Naxçıvanşah Əbu Duləfin idarə etdiyi “Naxçıvanşahlıq” əslində müstəqil dövlət deyil, Şəddadilər dövlətinin tərkib hissəsi olmuş, bu dövlətin Gəncə-Naxçıvan (Arran) əmirliyinə aid edilmişdir (125, s.127).

İlk mənbələrdə Azərbaycan şəhərlərində çoxlu tacirlərin yaşadığı göstərilir. Azərbaycan şəhərlərindən bəhs edilən zaman Xoy və Naxçıvanda çoxlu bəzircanın, yəni tacirlərin yaşadığı qeyd edilir. Şəhərlərin daxili və xarici ticarəti məhz bu tacirlərin əlində idi. Bu dövrdə Azərbaycan şəhərləri yalnız xarici ölkələrə daxildə istehsal edilən malları göndərməklə kifayətlənmirdilər. O zaman Azərbaycan şəhərləri Şərq və Qərb ölkələri, xəzərlər və slavyanlarla ticarət edir, qonşu və uzaq ölkələrdən Azərbaycana bir sıra mallar gətirilirdi.

IX əsrin sonlarından başlayaraq beynəlxalq və daxili ticarətdə Naxçıvanın rolu daha da artmağa başlayır. Çünki Abbasilərin hakimiyyətinin qüdrətli dövründə Qərb ilə Şərq ölkələri arasında karvan ticarəti Orta Asiya, Xorasan, Həmədan, Bağdad və oradan Aralıq dənizi sahili ölkələrinə getdiyi halda, xilafətin zəiflədiyi və yerli dövlətlərin yaranması ilə dünya karvan ticarəti Şimala çəkilmişdi. Artıq Sacilərin hakimiyyəti dövründə Şərqdən gələn karvan ticarət yolu Naxçıvan-Dəbil-Ani xətti ilə Kiçik Asiyada olan Trabzona gedirdi.

V.Minorskinin fikrincə, karvan ticarət yolu Araz çayının Naxçıvan yaxınlığından Şimala keçib, oradan Dəbil (Dvin) şəhərinə gedirdi. Beləliklə, Hindistan və Orta Asiyadan gələn karvan ticarət yolu Azərbaycan ərazisindən keçərək Kiçik Asiyaya və oradan da Qərbə yollanırdı (116, s.335).

X əsrin ərəb tarixçisi Əl-İstəxri öz məlumatlarında Azərbaycandan keçən karvan ticarət yollarından bəhs edərkən yenə də Naxçıvanın adını çəkir və şəhərlərarası əsas marşrutlardan biri kimi Urmu-Səlməs-Xoy-Naxçıvan-Dəbil xəttini göstərir (28, s.194). Azərbaycan Ərəb xilafəti dağıldıqdan sonra xırda feodallıqlara parçalansa da, ticarət və ticarət yollarının fəaliyyəti davam etmiş və mənbələrdən də göründüyü kimi, Naxçıvan

ərazisi bu ticarət yolu üzərində çox əhəmiyyətli məntəqə olmuşdur.

IX-XI əsrlərdə Naxçıvanın təsərrüfat həyatında sənətkarlıq çox mühüm yer tutmuşdur. Bu dövrdə şəhərdə bacarıqlı memarlar, dülgərlər, bənənarlar, dulmuşular, dəmirçilər, toxucular, dabbaqlar, bəzzazlar, başmaqçılar, oymaçılar, xalçaçılar, zərgərlər, boyaqçılar və digər peşə sahibləri yaşamışdır. Bu sənətkarların hazırladıqları məhsullar Şərqi-Qərbi ticarəti üçün əsas mallardan olmuşdur. XI əsrdə digər Azərbaycan əraziləri kimi, Naxçıvan ərazisi də uzun müddət Böyük İpək yolunun böyük bir hissəsinə nəzarət edən türk qövmələrindən səlcuqların hücumlarına məruz qalmışdır. Səlcuqların hökmranlıqları dövründə də Naxçıvan tranzit keçid məntəqəsi olaraq fəaliyyət göstərmişdir. Yaxın Şərqi ölkələri, Orta Asiya və Hindistana uzanan yolların mühüm hissəsi məhz Naxçıvan ərazisindən keçmişdir. Bu dövrdə Naxçıvandan ölkənin digər şəhərlərinə, eləcə də Yaxın Şərqi ölkələrinə duz, mis, pambıq, taxıl, meyvə qurusu, balıq, həmçinin zərif parçalar, cürbəcür bəzəklər, incə naxışlı taxta və saxsı qablar aparılmışdır. Yaxın Şərqi ölkələrindən isə Naxçıvana ipək parçalar, şirli saxsı qablar, metal əşyalar, silahlar, ədviyyat və s. gətirilmişdir (42, s.130).

Orta əsrlər dövründə Naxçıvan ərazisinin iqtisadi və siyasi cəhətdən qüvvətlənməsi daha çox paytaxtı olduğu Azərbaycan Atabəylər dövlətinin hökmranlığı dövrünə təsadüf edir. Bu dövrdə Naxçıvan şəhəri dünya ticarət yolunun üzərində yerləşdiyinə və sənətkarlığın inkişafına görə digər Azərbaycan şəhərlərindən fərqlənirdi. Şəhərdə mahir sənətkarlar, parça, örtük, xalça, keçə, çuxa, saxsı və taxta qablar, mis və metal məmulatlar hazırlayırdılar. Eyni zamanda dulmuşluq, misgərlik kimi mühüm sənət növləri çox yüksək səviyyədə inkişaf tapmışdır.

Naxçıvan sənətkarlarının hazırladıqları zərif parçalar, zinət əşyaları, incə naxışlı ağ qablar, rəngarəng çeşidli keramika məmulatı, həmçinin duz, mis, pambıq, taxıl, quru meyvə, balıq və s. məhsullar Azərbaycanın digər şəhərlərinə, qonşu Cənubi Qafqaz regionlarına və Yaxın Şərqi bazarlarına aparılırdı.

Bu məşhur sənətkarlıq məmulatları eyni zamanda beynəlxalq bazar-



larda Naxçıvanın şöhrətini təmsil edirdi (20, s.190). Bu dövrdə Azərbaycanın cənub rayonları ilə şimalda yerləşən bir sıra mühüm ticarət şəhərlərinin əlaqələrində Naxçıvanın özünəməxsus yeri olmuşdur. Naxçıvan cənubdan şimala uzanan Marağa-Dəbil yolunda əsas tranzit keçid rolunu oynamışdır (72, s.54).

Lakin XIII yüzilliyin əvvəllərindən başlanan monqol hücumları Azərbaycan təsərrüfatına və iqtisadiyyatına ağır zərbə vurdu. Şəhərlər dağıldı, əkin sahələri viran edildi, mədəniyyət abidələri yerlə yeksan edildi.

Monqol istilasası hər bir sahədə olduğu kimi, sənətkarlığın və ticarətin inkişafına da mənfi təsir göstərdi. Əsrlər boyu ticarət və mədəniyyət yolu kimi fəaliyyət göstərən beynəlxalq karvan yolunun böyük bir hissəsi monqol istilacılarının işğalçılıq yoluna çevrildi. Monqol istilasası nəticəsində bir sıra körpülər, iri bazarlar, karvansaralar, ticarət yolları dağıldı. Ticarət yolları təhlükəli xarakter almışdı. Buna görə də ticarət karvanlarının hərəkəti xeyli zəiflədi. Ticarətin zəifləməsinin bir səbəbi də monqol istilasası zamanı hər bir bölgənin özünəməxsus zərbcəxanası və xüsusi sikkələrin buraxılması idi. Buna görə də bir şəhərdə buraxılan sikkə o birisində işləmirdi. Bu da ticarətin inkişafını ləngidirdi. Monqol hakimiyyətinin bu siyasəti Yaxın Şərqi ölkələrində "Gömrük böhranı" deyilən bir iqtisadi geriliyə səbəb oldu (164, s.47). Naxçıvan 1258-ci ildə Hülakülər dövlətinin tərkibinə daxil oldu. Hülakü hakimlərinin dövləti möhkəmləndirmək cəhdi, yeni işğalçılıq siyasəti və Qızıl Orda dövləti ilə apardığı müharibələr, digər ərazilər kimi, Naxçıvanın da iqtisadiyyatını zəiflətdi, xarici ticarət əlaqələrini məhdudlaşdırdı. Lakin Elxani hökmdarı Qazan xanın keçirdiyi islahatlar, xüsusilə Hülakülər dövləti üçün vahid pul sisteminin tətbiqi, dövlətin bütün ərazisində olduğu kimi, Naxçıvanda da ticarətin və sənətkarlığın inkişafına, genişlənməsinə kömək etdi (176, s.137). Naxçıvanın əlverişli coğrafi mövqeyi, zəngin təbii ehtiyatları, şəhərin əsrlər boyunca ölkənin həyatında mühüm rol oynaması ona yenidən inkişaf üçün zəmin yaratmışdır. Qaynaqlarda bu dövrdə Naxçıvanda duz yataqlarında yüksəkkeyfiyyətli duz istehsal olunduğu və onun bir sıra ölkələrə ixrac edildiyi yazılmaqdadır (135, s.9). Bu dövrdə Naxçıvanda duz, mis isteh-

sal olunur, misgərlik inkişaf edir, iri sənətkarlıq emalatxanaları yaranırdı (88, s.467-468). Karvan ticarətinin genişlənməsi ilə əlaqədar olaraq şəhərdə və ticarət yolları üzərində xeyli karvansaralar tikilməyə başladı. Bu dövrə aid ən möhtəşəm karvansaralardan biri məşhur ticarət şəhəri olan Culfada tikilmişdir. Ticarətin inkişafını göstərən amillərdən biri də Naxçıvanda aparılan arxeoloji qazıntılar zamanı aşkar olunmuş, vaxtilə xarici ölkələrdən buraya gətirilmiş o dövrə aid saxsı qab nümunələri, xüsusilə Çində hazırlanmış keyfiyyətli saxsı məmulatlarının tapılmasıdır (9, s.68). V.Piriyevin yazdığına görə, bu dövrdə Naxçıvan mühüm sənətkarlıq və ticarət mərkəzlərindən biri kimi qonşu ölkələrlə - İran, Gürcüstan, Kiçik Asiya, Beynəlxalq ticarətinin bir sıra şəhərləri, Qara dəniz limanları ilə sıx ticarət əlaqələri qurmuşdur (101, s.47).

XIV əsrin 50-ci illərindən başlayaraq Naxçıvan Çobanilər, Cucilər, Cəlarilər, Müzəffərilərin mübarizə meydanına çevrilmiş, nəticədə ərazi dəfələrlə əldən-ələ keçmişdi. XIV yüzilliyin 80-ci illərindən başlayaraq bölgə Toxtamışın və Teymurun aramsız basqınlarına məruz qalmışdır. Təbii ki, bu hücumlar ölkəyə böyük məhrumiyyətlər gətirdiyi kimi, bölgənin beynəlxalq ticarətinə də öz mənfi təsirini göstərmişdir.

Naxçıvan 1412-ci ildən Qaraqoyunlu, 1491-ci ildən isə Ağqoyunlu sultanlarının hakimiyyəti altında olmuşdur. Bu dövrlərdə Naxçıvan sənətkarlıq, ticarət mərkəzi kimi fəaliyyət göstərmişdir. Artıq XIV-XV əsrlərdə Naxçıvan, Ordubad, Azad-Ciran, Culfa Azərbaycanın inkişaf etmiş şəhərləri sırasında idi. Ölkənin ərazisində taxıl, pambıq, barama, üzüm, müxtəlif meyvələr və s. yetişdirilirdi. Qonşu ölkələrə daş duz, zərgərlik məmulatları, ağacdən düzəldilmiş məişət əşyaları, saxsı qablar, baş örtükləri, mis qablar, xam ipək və s. ixrac olunurdu. Xaricə göndərilən bu mallar içərisində daş duz mühüm yer tuturdu (10, s.209). Arxeoloji materiallar (Kültəpə kəndində aparılan qazıntı işləri zamanı tapılan daş baltalar, çəkiçlər, isgənələr və sairəyə Naxçıvan duz mədəninə də təsadüf edilməsi) sübut edir ki, burada hələ daş dövründə duz istehsal olunmuş, bu duz mədəni vaxtilə beynəlxalq ticarət vasitələrinin inkişafı üçün əsas xammal mənbələrindən biri olmuşdur (37, s.79-87).



Naxçıvan ərazisi 1501-ci ildə Səfəvilər dövlətinin tərkibinə daxil olaraq Azərbaycanın mühüm iqtisadi-siyasi və mədəni mərkəzlərindən biri kimi tanınmışdır (179, s.92). Səfəvi dövlətinin iqtisadi siyasəti burada sənətkarlığın inkişafına təkan verdi. Elxanilər dövründə tacir və sənətkarlardan alınan tamğa vergisinin I Təhmasib tərəfindən ləğv edilməsi bu sahələri daha da canlandırdı. Sənətkarlığın bu cür inkişafı eyni zamanda daxili və xarici bazarlardakı ehtiyacla bağlı idi (7, s.415). Naxçıvanın beynəlxalq ticarət əlaqəsinin həyata keçirilməsi üçün əlverişli mövqedə yerləşməsi də iqtisadi inkişafa və tərəqqiyə səbəb olmuşdur. XVI əsrdə Ordubad, Naxçıvan və Əylis kimi şəhərlərin mühüm ticarət əhəmiyyəti var idi. O.Əfəndiyevin sözlərinə görə, sonuncu iki şəhər Səfəvi şahlarının xüsusi himayəsindən istifadə edirdilər. Əylis, Culfa kimi şəhərlər ipək və digər mallarla ticarətin mərkəzi hesab edilirdi (25, s.211).

O.Əfəndiyev öz əsərində Culfa şəhərinin XV-XVI əsrlərdə beynəlxalq ipək ticarətinin iri mərkəzi kimi şöhrət qazandığını göstərmişdir. Təsadüfi deyildir ki, Naxçıvan və Əylis məhz iqtisadi-ticarət əhəmiyyətinə görə Səfəvi şahlarının xüsusi himayəçiliyi altında olmuşdur (9, s.227). Əylis ipək ticarəti mərkəzlərindən biri sayılırdı. Bütün bu göstəriciləri ilə əsas ticarət yolları ayrıcında yerləşən Naxçıvan təkcə Azərbaycanın deyil, demək olar ki, Yaxın Şərqi ticarət mərkəzlərindən birinə çevrilmişdir.

Böyük İpək yolu bu dövrdə də Azərbaycanda və qədim Naxçıvan ərazisində iqtisadiyyatın, mədəniyyətin inkişafına güclü təsir göstərmişdir (58, s.38). Bu yolun bir qolu Xəzər dənizinin şimalından keçərək onun qərb sahili boyunca Dərbəndə, Şamaxıya, Gəncəyə, Batumiyə, Naxçıvandan keçib İstanbula qədər uzanmışdır. Gəncədən keçən yolun bir qolu da Göyçə-Təbriz, Naxçıvan-İstanbul istiqamətlərində idi. İpək yolunun mühüm bir istiqaməti də Araz boyunca Naxçıvana və Culfaya qədər uzanırdı, oradan isə Təbrizə və Qərbə yönəlirdi. Ticarət karvanlarına xidmət etmək üçün Culfada iri ipək anbarları yaradılmışdı və buraya Azərbaycanın hər yerindən, o cümlədən Ordubaddan, Əylisdən, Vənənddən xam ipək gətirilirdi. Odur ki, bu şəhər özünün qədim və zəngin tarixi, coğrafi mövqeyi, qiymətli abidələri və həmçinin mühüm ticarət əhəmiyyətinə

görə bir sıra Şərq və Qərbi Avropa səyyahlarının, missionerlərinin, tacirlərinin diqqət mərkəzində olmuşdur. Təsadüfi deyil ki, orta əsrlərdə Naxçıvana İrandan, Türkiyədən, Fransadan, İngiltərədən, Almaniya, Rusiyadan və ərəb ölkələrindən səyyahlar, tacirlər, missionerlər, elm həvəskarları gəlmiş, Naxçıvanın qədim tarixi, təbii-sərvətləri, təbiəti, təsərrüfat həyatı, əhalinin məişəti, adət-ənənəsi və s. haqqında öz əsərlərində və yol qeydlərində ətraflı məlumatlar vermişlər.

Orta əsrlərdə Naxçıvan ərazisində olmuş bir sıra səyyahların, o cümlədən türk səyyahlarından Evliya Çələbinin “Səyahətnamə”, Katib Çələbinin “Cahannuma”, fransız səyyahlarından Vilhelm de Rubrikin “Şərq ölkələrinə səyahət”, Jan Batist Tavernyenin “Altı səyahət”, Jan Şardənin “İrana və Şərqi başqa yerlərinə səyahət”, Jan Dyelafuanın “İran, Xalde və Sisiyan”, Fredrik Dyuba de Monperenin “Qafqaz ətrafına, çərkəz və abxazların yanına, Kolxidaya, Gürcüstana, İrana, Ermənistana, qədim Babilistana səyahətlər”, alman səyyahlarından Tektanderin “Moskva vasitəsilə İrana səyahət (1602-1603)” adlı əsərlərində Naxçıvan bölgəsi, onun şəhərləri, təsərrüfat həyatı, mədəniyyəti və s. haqqında maraqlı məlumatlar vardır (81, s.12).

XVII əsr fransız səyyahı J.Şardən Naxçıvan-Culfa istiqamətində uzanan yol haqqında “Səyahətnamə” adlı əsərində yazırdı: Naxçıvandan yola düşüb, yeddi iyö getdik. Birinci iyödə lap böyük bir körpüdən keçdik. Bu ölkənin camaatı həmin körpünün altından axan çaya Naxçıvançay deyirlər. Araz çayının kənarında gecələdik. Əski Culfaya getmək üçün Araz çayını keçirlər (114, s.66). Səyyahların qeydləri və ərazidə indiyədək qalan maddi mədəniyyət abidələri, onların qalıqları sübut edir ki, qədim dövrdə olduğu kimi, orta əsrlər dövründə də Azərbaycan əhalisi sənətkarlıqla və ticarətlə məşğul olurdu. Bu dövrdə, bir sıra Azərbaycan şəhərləri kimi, Naxçıvan şəhəri də sənətkarlıq və ticarət mərkəzinə çevrilmişdi.

XVII əsrdə tranzit-ticarət yolları ayrıcında yerləşən Naxçıvan ərazisindən keçən karvan yollarının ən mühümü Şamaxı-Qarabağ-Naxçıvan-İrəvan və Türkiyəyə gedən yol, Təbriz-Mərənd-Naxçıvan-İrəvan-Ərzu-



rum-İstanbul yolu (169, s.286); Əylis-Naxçıvan-İrəvan-Qars-Ərzurum-Tokat-İzmir-İstanbul-Venesiya yolu idi. Eyni zamanda Türkiyə vasitəsilə Təbrizi Avropa ilə birləşdirən ticarət karvan yollarının bir qolu da Naxçıvan ərazisindən keçirdi. Bu yol Təbriz-Mərənd-Əsədabad-Naxçıvan-İrəvan-Qars-Trabzon-İstanbul yolu idi. Təbriz-Mərənd-Culfa-Naxçıvan karvan yolu Avropa ilə bir çox Yaxın Şərq ölkələrini birləşdirirdi (30, s.33). Bu yol aşağıdakı istiqamətdə idi: Təbriz-Sofiyən-Mərənd-Əsədabad-Culfa-Ziyaülmülk körpüsü-Naxçıvan-Qarabağlar karvansarası - Arpaçay-İrəvan-Üçkilsə - Kaqışqan qalası - Qumaşur kəndi - Çoban körpüsü - Həsən qalası - Ərzurum. Bu yoldakı şəhərlər, o cümlədən Təbriz-Naxçıvan arasında 5, Naxçıvan-İrəvan arasında 5 günlük məsafə var idi (97, s.145).

Ərazidən keçən karvan yolunun ən işlək qollarından biri də Naxçıvan-Culfa-Əylis-Ordubad-Təbriz-Gəncə istiqamətində olmuşdur.

Göründüyü kimi, bu dövrdə Naxçıvan Avropa ilə aparılan ticarətdə mühüm rol oynamışdır. Türkiyədən gətirilən yerli və Qərbi Avropa malları Naxçıvan vasitəsilə Azərbaycanın bir sıra şəhərlərinə çatdırılmışdır. Tarixi İpək yolu üzərində yerləşən Naxçıvan, Türkiyə sərhədində ən mühüm keçid məntəqəsi və Şərq-Qərb mədəniyyətini əlaqələndirən coğrafi ərazi kimi sonralar bir çox tədqiqatçıların diqqətini cəlb etmişdir. XIX əsrin görkəmli rus rəssamı Zankovski 1883-cü ildə Türkiyə ərazisində yerləşən əfsanəvi Ağrı dağından Naxçıvana doğru gedən bir dəvə karvanının rəsmini çəkmiş və həmin rəsmini “Qafqaz xalqları və yaşadıkları yerlərin təsviri üçün materiallar” məcmuəsində dərc etdirmişdir (134, s.94). Akademik İ.Ə.Həbibbəyli yazır ki, rəssam Zankovskinin yağlı boya ilə çəkilmiş “Ağrı dağının təsviri” adlı əsəri Tiflisdə “Tomson” nəşriyyatında rəngli nəşr üçün hazırlanmış və həmin məcmuədə çap edilmişdir. Təqdim olunan sənət əsərində dünyanın nadir dağ silsilələrindən olan Ağrı dağının təbii görünüşü məharətlə çəkilmişdir. Burada, Türkiyədən Araz çayının bu tərəfinə gələn yolda dəvə karvanı təsvir olunmuşdur (133, s.67) (Şək. 1.2.). Eyni zamanda, İranla Avropanın ticarətində də Naxçıvan tranzit məntəqə kimi mühüm rol oynamışdır. Araz çayından əlverişli keçidlərin olması bu yolları daha da asanlaşdırmışdır.

Böyük coğrafi kəşflərdən sonra, xüsusilə XVI əsrdən etibarən ticarətdə Avropa ölkələrini Hindistan və Şərqi Asiya ölkələri ilə əlaqələndirən dəniz yollarından istifadə edilirdi. Beləliklə, Böyük İpək yolunun keçdiyi başqa ölkələr kimi, Azərbaycandan, eləcə də Naxçıvan ərazisindən keçən qədim karvan yolları da öz əvvəlki əhəmiyyətini tədricən itirməyə başlayır. Bundan sonra xarici ticarət əsasən ölkənin daxilində istehsal olunan əmtəələrlə müəyyən edilirdi.

Sonralar ehtimal ki, antik və orta əsrlər dövründə fəaliyyət göstərən ticarət yolları üzərində bir az dəyişiklik edilməklə müasir ticarət yolları yaranmışdır.

Tarixi-coğrafi mənbələrdə uzun illər, təxminən 1800 ilə qədər keçdiyi ölkələrin mədəni-iqtisadi həyatında böyük önəm kəsb edən Böyük İpək yolunun Naxçıvan ərazisindən keçməsi faktlarla göstərilmişdir.

Vaxtilə Naxçıvan ərazisinin şərqə ilə qərbinə birləşdirən Uzaq Şərq, Avropa və Azərbaycanın digər şəhərlərinə çıxış üçün istifadə olunan əsas magistral yol Ordubad-Culfa-Naxçıvan-Sədərək yoludur. Tarixən bu magistral yol üzərində bir çox yaşayış yerləri salınmışdır. Hətta bölgədə orta əsrlər dövrünün ən möhtəşəm şəhərləri də məhz bu yolun yaxınlığında - üstündə salınmış və həmin şəhərlər Naxçıvanın ən mühüm ticarət və sənətkarlıq şəhərləri olmuşlar (Şək.1.3). Ordubad, Azad, Əylis, Vənənd, Gilan, Culfa, Qarabağlar kimi şəhərlərin yerləşdiyi coğrafi mövqe bunu daha aydın təsdiq edir. Təbii ki, bu şəhərlərlə ticarət etmək, ucqarlardan öz məhsullarını bu yerlərə gətirmək və əsas karvan yoluna qovuşmaq, başqa şəhərlərə, qonşu ölkələrə getmək üçün kənar kənd və şəhərlərin əhalisi, tacirləri yardımçı yollardan istifadə etmişlər. Naxçıvan ərazisində vaxtilə ticarət, köç, gediş-gəliş üçün istifadə olunan bu yardımçı yolların əksəriyyəti bu günədək qalmaqdadır. Onların bir qismi genişləndirilərək şose yoluna çevrilsə də, bir hissəsi, xüsusilə dağ yolları əvvəlki şəkildə qalmaqda və istifadə olunmaqdadır. Ordubad-Culfa istiqamətində uzanan ticarət yoluna xidmət edən əsas yollardan biri Biləv-Çənnəb-Disər-Əylis-Ordubad yolu və Dizə-Yaycı-Culfa yardımçı qollarıdır. Gilançay vadisin-



dəki Sabirdizə və Biləv kəndləri ərazisindən keçən karvan yolları əsas yolla birləşərək Naxçıvanı Cənubi Azərbaycan və Qafqazın bir çox əraziləri, Türkiyə ilə birləşdirirdi. Orta əsrlərdə Gilan-Naxçıvan ticarət karvanlarının təhlükəsiz hərəkəti üçün Biləv kəndi ərazisindən Əlincəqala istiqamətində gedən yol böyük əhəmiyyətə malik olmuşdur. Gilan-Naxçıvan karvan yolu Gilançayın sol sahili boyunca şimal istiqamətində uzanaraq indiki Biləv kəndinin qərb istiqamətində, Əlincə qalasına doğru gedir (36, s.43). Gilan-Naxçıvan karvan yolunu asanlaşdırmaq üçün çay üzərində orta əsrlər dövrünə aid bir neçə möhtəşəm körpü salınmışdır.

Karvan yollarının üzərində ən mühüm mövqelərdən biri də gözətçi məntəqələri olmuşdur ki, bu məntəqələr karvan yollarının keçdiyi ərazidə ən yüksək mövqedə yerləşməklə karvanların təhlükəsizliyinə xidmət etmişdir. Gilan-Naxçıvan karvan yolunda ən möhtəşəm gözətçi və nəzarət məntəqəsi strateji cəhətdən çox əlverişli bir qayanın zirvəsində, Gilançay vadisindən 500 metr hündürlükdə yerləşən qala olmuşdur. Bu qala el arasında “Babək qalası” adlandırılır. V.Əliyev qeyd edir ki, “Babək qalası” və onu şimal tərəfdən əhatə edən “Ballı qaya” təbii istehkam xətti, Xudafərin-Gilan-Naxçıvan yolu üzərində birinci mühüm nəzarət məntəqəsidir.

Biləv kəndində ikinci ən mühüm gözətçi məntəqəsi “Carçı daşı” deyilən sıldırım qaya üzərindəki məntəqə sayılır. Bu məntəqə yaşayış yeri nə çox yaxın olduğu üçün buradan müxtəlif elan və məlumatların çatdırılması üçün də istifadə olunmuşdur. Bu gözətçi məntəqələrində dayanan adamlar ticarət karvanlarının hərəkətinə nəzarət etmiş, onların təhlükəsizliyini qaçaq-quldurlardan mühafizə olunmasını təmin etmişlər. Onların fəaliyyəti təkcə ticarət karvanlarına xidmət etməklə məhdudlaşmamışdır. Belə ki, əraziyə hücumlar zamanı bu məntəqələrdən qoşunların hərəkəti izlənmiş, bölgəyə giriş və çıxışa da nəzarət olunmuşdur.

Gilançay vadisindəki Biləv kəndi uzun illər həm də karvanların dayanacaq, istirahət yeri olmuşdur. Biləvdə “Çuxurt” deyilən yerdə dəvə karvanları dayanmış, karvan əhli, minik və yük heyvanları dincəlmişlər.

Həmçinin, burada ətraf yerlərdən gələn adamlarla karvan əhli arasında mal mübadiləsi, alver də aparılmışdır. Gilan vadisi kəndlərindən əldə edilmiş arxeoloji materiallar bu ərazidə vaxtilə nəhəng dəyirman olduğunu sübut edir. Bu dəyirman daşlarının bir çoxu bu gün də “Eltidağı” deyilən dağda qalmaqdadır.

Gilançay vadisindən ayrılan bir qol Kərimquludizə-Cərəcür-Gavah-Tivi-Bist-Keçiçalası-Eşşək meydanı-Sisyan (Sünik) istiqamətində, digəri isə Ərəzin-Əbrəqunus-Bənəniyar-Saltaq-Göydərə-Xanəgah-Anzır-Dərgəmlik istiqamətində uzanmışdır. Ərazidə ən mühüm yardımçı qollardan biri Ordubad-Üstüpu-Çənnəb-Parağa-Tivi-Nazağa-Nəsirvaz yolu olmuşdur.

Ordubad-Culfa-Naxçıvan-Sədərək beynəlxalq karvan yoluna xidmət edən yardımçı qollardan biri də Gal-Şurut-Paradaş-Dərgəmlik-Nürgüt-Sisyan (Sünik) istiqamətinə uzanan yol idi. Bu yol ilə şimaldan cənuba və əks istiqamətdə hərəkət edən ticarət karvanları Ordubad-Sədərək istiqamətində uzanan əsas ticarət yoluna xidmət etmişdir. Bu yolun mövcudluğuna ən böyük sübut orta əsrlər dövrünə aid Qədim Gal - İlandağ yaşayış məskənidir. Bu yaşayış məskəni indiki Gal kəndinin şimal-şərq hissəsində, karvan yolunun üstündə salınmışdır (85, s.163). Yaşayış məskənində tikilmiş və günümüzədək qalıqları gəlib çatmış, hazırkı zamanda yerli əhali arasında karvansara kimi tanınan abidənin mövcudluğu ərazinin mühüm ticarət əhəmiyyətinə malik bir yer olduğunu göstərir. Bu yaşayış məskəni İlandağın ətəyində hündür dağ üzərində yerləşdiyinə görə bu ərazidən ətraf kəndlər və xüsusilə cənubdan gələn karvan yollarını müşahidə etmək olurdu. Bu işi daha da asanlaşdırmaq üçün İlandağ karvansarasından təxminən 40-50 metr cənub-qərbdə sıldırım qaya üzərində ətrafı qaya parçaları ilə hasarlanmış gözətçi məntəqəsi salınmışdır (Şək. 1.4) Gözətçi məntəqəsinin ətəyindən keçən karvan yolu ilə hərəkət edən ticarət karvanlarının Culfa şəhərindən Paradaş kəndinə qədər olan məsafədəki hərəkətini bu məntəqə vasitəsilə aydın müşahidə etmək və izləmək mümkün olmuşdur.



Naxçıvan bölgəsindən, Şərqdən Qərbə və əksinə keçən əsas ticarət yoluna qovuşan yardımçı qollardan böyük əhəmiyyət daşıyanlardan 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.

Qeyd etmək lazımdır ki, bu yol qədim zamanlardan mövcud olmuşdur. Hətta ərəb qoşunları Naxçıvana gələrkən bu yoldan istifadə etmişlər. Ərəb sərkərdəsi Səlmən ibn Rəbiənin dəstəsi Naxçıvandan çıxandan sonra bu yolla şimala doğru hərəkət etmiş, Biçənək keçidindən aşaraq Şəki, Gorus tərəfə yerimiş, Arran ərazisinə girmişdi (19, s.82).

Naxçıvan bölgəsindən keçən Ordubad-Sədərək ticarət yolunun Şərur rayonu hissəsində də bu yola xidmət edən yardımçı yollar olmuşdur. Onlardan biri Şahtaxtı-Qıvrax-Yurdçu-Qarabağlar-Tənənəm-Kənd yeri-Çalxanqala istiqamətində uzanan yardımçı yol idi. Bu yolun daxili və beynəlxalq ticarətdə müəyyən rolu olmuşdur. Qarabağlar şəhərinin Yaxın Şərq ölkələri ilə Avropanı birləşdirən mühüm karvan yollarının üstündə yerləşməsi sayəsində burada sənətkarlıq və ticarət xeyli inkişaf etmişdir. Ərazidə Yaxın Şərqi ən möhtəşəm abidələrindən sayılan memarlıq kompleksinin ətrafından tapılan numizmatik materiallar vaxtilə bu ərazidə zərbxanaların mövcudluğundan xəbər verməklə yanaşı, buranın orta əsrlərdə qaynar ticarət həyatına malik olduğuna şahidlik edir.

Karvanların bu ərazidən keçməsilə bağlı bir sıra el sözləri yaranmışdır ki, bu fikirlər ərazinin ticarət əhəmiyyətindən xəbər verir. Bu gün də el arasında “Kənd yeri” adlandırılan ərazidə karvan yolunun keçdiyi ərazinin müəyyən bir məsafəsi “Palantökən” adlandırılır. Bu yol vasitəsilə şəhər ətrafından keçən bir sıra yollar Ordubad-Culfa-Naxçıvan-Sədərək magistralına birləşərək beynəlxalq ticarətdə fəal iştirak etmişdir.

Ticarət yolu üzərində ən mühüm qollardan biri Dizə - Yayı - Məmməd həsən - Dan yeri - Yuxarı Dan yeri - Arpa - Keşişkənd - Məlişkə - Paşalı-Qurdçubiləyi istiqamətində, digəri isə eyni marşrutlarla davam edən

və Arpa kəndindən sol tərəfə uzanan Qoytul-Həsənkənd - Sallı - Hors - Ağkənd - Kənd karvansara - Qaranlıq istiqamətində olmuşdur. Bu yollar üzərində ticarət karvanlarının hərəkətini asanlaşdırmaq üçün orta əsrlərdə inşa edilmiş körpü və karvansaraların qalıqları günümüzədək gəlib çatmışdır.

Beləliklə, Naxçıvan ərazisində aşkarladığımız bir sıra maddi mədəniyyət nümunələri, orta əsr müəlliflərinin əsərlərində göstərilən qeydlər və toplanmış çöl materialları göstərir ki, bu ərazi tarixən beynəlxalq aləmdə müxtəlif əlaqələrin inkişafında mühüm rol oynamışdır. Naxçıvan ərazisindən Böyük İpək yoluna xidmət edən ən aktiv və səmərəli yollar keçmişdir. Bu yola xidmət edən yardımçı yollar əsas yolun əhəmiyyətini artırmaqla yanaşı, şəhərlərin yaranmasını sürətləndirmiş və bölgənin əhəmiyyətini daha da gücləndirmişdir.



II FƏSİL

NAXÇIVANDA BÖYÜK İPƏK YOLU ABİDƏLƏRİ



2.1. Karvansaralar

Naxçıvan bölgəsi iri dənizlərdən və okeanlardan kənarında olduğu üçün, həmçinin Araz çayı istisna olmaqla, nəqliyyat əhəmiyyətli iri çaylar olmadığından burada qədim zamanlardan başlayaraq əsas yollar quru yolları olmuşdur. Alimlərin fikrincə, Naxçıvanda bu yolların tarixi çox qədimdir. Belə ki, ibtidai insan ətraf aləmlə əlaqə yaratmaq üçün cığırlar salmış, əsrlər boyu at, qatırla şəhərdən-şəhərə, ölkədən-ölkəyə yollar açmış, zaman keçdikcə bu yollar araba yollarına uyğunlaşdırılmış (13, s.188-189), böyük ticarət karvanlarına xidmət edən yollara çevrilmişlər.

Bu yollarla Şərqdən Qərbə və əks istiqamətdə dəvə, at, qatır, araba və sairədən ibarət ticarət karvanları hərəkət etmiş, nəticədə onlar

beynəlxalq əhəmiyyətli yollara çevrilmişlər. Bu yollarla hərəkət edən ticarət karvanları müxtəlif mallar daşımaqla bərabər, alimlərin, səyyahların, diplomatların, missionerlərin də gediş-gəliş vasitəsinə çevrilmişdir. Ona görə də bu yollarla hərəkət edən karvanların rahatlığını təmin etmək üçün, AMEA-nın müxbir üzvü M.Nemətin dediyi kimi, yolboyu birgünlük məsafədə karvansaralar, ribatlar, imarətlər, ovdanlar inşa edilirdi (161, s.7). Bu abidələr həm də möhtəşəm tarix-mədəniyyət, memarlıq nümunələri idilər. Həmin nümunələrdən bir qismi Naxçıvan bölgəsində də zəmanəmizədək gəlib çatmışdır.

Avropa ilə Asiyayı birləşdirən mühüm ticarət yollarının qovşağında yerləşən Azərbaycanın hər yerində ölkədaxili və beynəlxalq ticarəti inkişaf etdirmək üçün belə abidələr inşa edilirdi. Beləliklə, ticarət karvanlarının keçdiyi yollarda qarşıya çıxan çətinlikləri aradan qaldırmaq üçün çayların üzərində körpülər salınır, karvan üzvlərinin suya olan tələbatını ödəmək üçün yolboyu ovdanlar düzəldilir, su quyuları qazdırılır, karvanların təhlükəsizliyini təmin edərək, onları qaçaq-quldurlardan qorumaq üçün qarovulxanalar, gözətçi məntəqələri yaradırdılar. Ticarəti inkişaf etdirmək məqsədilə həyata keçirilən ən mühüm tədbirlərdən biri də yaşayış məskənlərində, ticarət yollarının birgünlük məsafəsində, hər mənzil başında karvansaralar yaradılması idi (108, s.99). Karvansaralar - uzun yol gəlib yorulmuş karvanların (bir-birinin ardınca düzülmüş şəkildə hərəkət edən çoxlu dəvə qatarından ibarət olan dəstə karvan adlanırdı) dincəlməsi və istirahət etməsi üçün yaradılan tikililər idi. Burada düşərgə salan karvanlara məxsus heyvanlar yemlənilir, dincəlir, karvan əhli isə istirahət edirdi. Həmçinin, karvansaralarda digər yerlərdən gəlmiş tacirlərlə mal mübadiləsi və alver də aparılırdı. Karvan uzun və çətin yolları qət etməli idi. Gecələr hərəkət etmək daha təhlükəli idi, həm də tacirlər və eləcə də heyvanlar (dəvə, at, qatır) yatıb istirahət etməli idi. Beləliklə, şəhər və kəndlərdən xeyli uzaqlarda - çöl və səhralarda karvan yolları boyunca ticarət karvanları üçün xüsusi "saraylar" - karvansaralar tikməyə başlamışlar.

Karvansaralar Şərqi ölkələrinin mədəniyyəti, ticarəti qədər qədim



tikililər olmaqla çox qədim tarixə malikdirlər. Hələ vaxtilə yunan tarixçisi Herodot özünün “Tarix” əsərində yolları təsvir edərkən təxminən 30-40 km-lik məsafələrdə gözəl qonaq evlərindən bəhs edir (139, s.122).

Tarixi mənbələrdən aydın olur ki, ilk dövrlərdə karvansaraların əhəmiyyəti sonrakı dövrlərdən fərqli olmuşdur. Məsələn, romalılar dövründə karvansaralar əsasən Roma məmurlarının təhlükəsiz və rahat səyahətinə xidmət etdiyi üçün bu abidə yalnız yüksək təbəqədən olan şəxslərə aid idi. Bu karvansaralar geniş və gözəl binalar olub, zəruri olan hər bir əşya ilə zəngin xalılarla döşənməmiş otaqlara malik idi.

Bizans imperatorluğu dövründə böyük yollar üzərindəki karvansaraların aralarındakı məsafə 50 km idi. Bu karvansaralar o qədər rahat və gözəl idi ki, hətta kral və hökmdarlar da bu karvansarlarda rahatlıqla qala bilirdi. Hər bir karvansarada 400-ə qədər at saxlanılırdı ki, bu da imperatora xəbər gətirən çaparların, onun əmrlərini aparan elçilərin və məmurların yorulmuş atlarını dəyişməyə xidmət edirdi.

Karvansaralara yalnız Aralıq dənizi və Şərqi Avropa ölkələrində deyil, bu binaları çinlilərdən öyrənmiş monqol məmləkətlərində və digər yerlərdə də rast gəlinir.

Tarixi mənbələrdə göstərilir ki, ən böyük və yaraşığıl karvansaraları Səlcuq hökmdarları tikdirmişlər. Səlcuq hökmdarları hətta monqollardan qaçan iranlı alim və sənətkarları da bu binalarda qəbul və himayə etmişlər.

Orta əsrlər dövründə Azərbaycanda da əsas tranzit yollar üzərində karvansaralar tikdirilmişdi. Qaynaqlarda göstərilir ki, Şah Abbas bu ərazilərdə 999 karvansara tikdirmişdir (139, s.125). Qeyd etmək yerinə düşər ki, Naxçıvanda indi də yerli əhali arasında yaşayan rəvayətdə I Şah Abbas zamanı Səfəvilər dövləti ərazisində 999 karvansara tikilməsi haqqında bəhs edilir. Həm də bu rəqəmin 1000 deyil, məhz 999 şəklində verilməsi bu rəqəmin deyilişinin 1000 rəqəminə nisbətən daha əzəmətli səslənməsi ilə əlaqələndirilir. Azərbaycanın

başqa yerlərində olduğu kimi, Naxçıvan bölgəsində də bu karvansaraların bəziləri günümüzədək gəlib çatmışdır.

Əsasən topdansatış ticarətin aparıldığı məkan olan karvansaralarda müxtəlif ölkə və şəhərlərdən gəlmiş tacirlər qalırdılar. Karvansaralar, adətən bazar meydanlarına yaxın yerləşirdi. Xüsusi əhəmiyyətli ticarət mərkəzlərində müxtəlif ölkə tacirlərinin öz karvansaraları olurdu. Səfəvi dövlətini XVII əsrdə ziyarət etmiş əcnəbilərin, demək olar ki, hamısı bu dövlətlərdəki karvansaraların ticarət üçün ən rahat və Şərqdə ən gözəl tikili olduğunu vurğulayırlar. Karvansaralar şəhərlərdə tacir malları üçün ən təhlükəsiz yerlər sayılırdı (152, s.24-25).

Qədim dövrlərdən fərqli olaraq artıq orta əsrlər dövründən etibarən karvansaralar daha çox tacir və səyyahlara xidmət etməyə başlamışdır. Ticarətin dövlət əhəmiyyətini başa düşdükdən sonra artıq tacirlər üçün nəinki şərait yaradılır, hətta onların təhlükəsizliyi üçün nəzarətçilər də təşkil olunurdu.

İslam dininin yayılmasından və İslamın müqəddəs torpaqlarına gedib-gələn böyük Həcc karvanlarının yaranmasından sonra karvansaralar yalnız hökmdarlar tərəfindən deyil, eyni zamanda, varlı tacirlər tərəfindən dini qurum olaraq inşa edilmişdir. Dini mahiyyət daşıyan karvansaralarda hər bir yolçu sərbəst, pul ödəmədən qala bilərdi. Bu tikililərə - karvansaralara hamam, bazar, hücrələr və s. tikililər daxil olur və onlar böyük bir kompleks təşkil edirdilər. Müsəlman olan yolçuların dini ehtiyaclarını ödəmək üçün karvansaralarda məscidlər, ibadət yeri də inşa edilirdi (152, s.125-140).

Təxminən 4 min ilə yaxın tarixi və karvanların dayanacaq yeri olan karvansaralar mehmanxanatipli tikililər idi. İrihəcmli bu tikililər böyük kompleks təşkil edirdi. Həmin kompleksə karvan əhlinin istirahət etməsi və gecələməsi üçün otaqlar, qidalanması üçün yeməxanalar, minik və yük heyvanlarının saxlanması üçün tövlələr, yemlənməsi üçün axurlar, yüklərin saxlanması üçün anbarlar, alver etmək üçün dükanlar, ibadət yerləri daxil idi. Həmçinin, burada yolçuların



müəyyən tələbatını ödəmək üçün müxtəlif sənət sahiblərinin, o cümlədən dərzilərin, pinəçilərin, sərracların, palanduzların və başqa sənətkarların da dükanları olurdu. Karvansarada yerləşdirilən malları və heyvanları qorumaq üçün gecələr onun ətrafında silahlı gözətçi dəstələri dayanırdı. Karvanları qaçaq və quldurların basqınından qoruyan bu gözətçi dəstələri karvansalar adlanırdı (97, s.56).

Karvansaralarda müsafirlər tərəfindən əməl edilməsi vacib olan bir sıra qaydalar var idi. Hər hansı bir şəhərə gəlmiş tacirlərin malları ilk əvvəl tamğaçı tərəfindən yoxlanılır və qaydaya uyğun olaraq vergiyə cəlb olunurdular. Tacirlər bir sıra yerlərdən keçib gəldikləri üçün onlar özləri ilə birlikdə yoluxucu xəstəliklər də gətirə bilərdilər. Ona görə də onlar şəhərə daxil olmamışdan əvvəl darvaza yanında mütləq hamama gedib yuyunmalı, paltarlarını dəyişməli idilər. Yalnız bundan sonra onlar şəhərə daxil ola bilərdilər. Bu tədbirlər bir tərəfdən şəhərə daxil olan karvanların vergiyə cəlb olunmasını asanlaşdırırdısa, digər tərəfdən şəhərdə müxtəlif yoluxucu xəstəliklərin yayılmasının qarşısını alırdı (9, s.68). Karvansarada qalanlar müddətindən asılı olaraq gündəlik və ya aylıq kirayə haqqı ödəyirdilər.

Karvanlara karvanbaşılar (məlik ət-tüccar) başçılıq edirdilər. Onlar tacirlər tərəfindən seçilir və karvanın mövcudluğu dövründə onun bütün işlərini idarə edirdilər. Karvanbaşılar ticarət yollarına bələd olur, yaranmış xoşagəlməz vəziyyətləri aradan qaldırmağı bacarır, karvan iştirakçıları arasındakı münaqişələri həll edir, yolboyu müxtəlif xərclərin ödənilməsini təşkil edirdilər. Xüsusi xidmətçilər - çavuşlar karvanın hərəkəti barədə məlumat verirdilər, bundan ötrü onlar müəyyən haqq alırdılar.

Karvansaralar topdansatış ticarətin aparılmasında mühüm ticarət mərkəzi - yarmarkalar rolunu oynayırdı. Burada tacirlər qısa və ya uzun müddətə anbar, dükan, hücrə icarəyə götürə bilərdilər. Karvansaralar orta əsrlər zamanı tacirlər arasında danışıqların, mühüm ticarət sövdələşmələrinin əldə olunduğu və müqavilələrin, sazişlərin bağlandığı mərkəzlər vəzifəsini də yerinə yetirirdi.

Azərbaycanda və eləcə də onun ayrılmaz tərkib hissəsi olan Naxçıvanda olan bütün səyyahların bəziləri ərazidəki məşhur karvansaralar haqqında öz təəssüratlarını yazmışlar. Səyyahlardan Bel, İ.Lerx, S.Qmelin, İ.Berezin, E.Çələbi, J.Şardən, J.Tavernye və başqaları karvansaraların quruluşunu öz xatirə və yol qeydlərində təsvir etmiş, bu barədə dəyərli məlumatlar vermişlər.

Səyyahların əksəriyyəti göstərir ki, karvansaralar bir-birilə birgünlük məsafədə inşa edilmişlər. Belə ki, gün çıxanda yola düşən hər bir karvan mütləq gün batana kimi, qaranlıq düşməmiş növbəti karvansaraya çatmalı idi.

Karvansaraları çox zaman yerli hakimlər himayə edir, onlar özləri karvansaralar tikdirərək icarəyə verir və onlardan böyük gəlir əldə edirdilər. Bəzi karvansaralar isə məscid və pirlərə vəqf olunurdu. Bu tip karvansaralardan alınan gəlir bütünlükdə ruhanilərin ixtiyarına keçirdi. Bəzən isə ticarətin gur getdiyi, inkişaf etmiş ticarət və sənətkarlıq mərkəzi olan şəhərlərdə bu və ya digər ölkədən müntəzəm surətdə gələn tacirlər öz vəsaitləri ilə xüsusi karvansaralar inşa edirdilər. Bu karvansaralar həmin tacirlərin gəldikləri yerlərin adı ilə adlanırdı (31, s.136).

Qaynaqlar şahidlik edir ki, orta əsrlər zamanı Azərbaycanın bir sıra şəhərlərində, o cümlədən Təbrizdə, Naxçıvanda, Gəncədə, Ərdəbildə, Şamaxıda, Zəncanda, Ordubadda və s. yerlərdə iri karvansaralar inşa edilmişdi. Məsələn, X yüzillikdə yaşamış ərəb tarixçisi İbn Havqəl şahidlik edir ki, Azərbaycanda və Arranda ticarət yolları boyunca çoxlu karvansaralar olmuşdur (154, s.95). Memarlıq quruluşu baxımından iki yerə (salon tipli və daxili həyətli) bölünən bu karvansaralar yerləşdiyi məkana görə iki qrupa ayrılırdılar:

1) *Şəhər karvansaraları*;

2) *Ticarət yollarının qovşağında yerləşən karvansaralar*.

Şəhər karvansaraları özü də iki qrupa bölünürdü: bunlardan biri tacirlər və başqa yolçuların müvəqqəti dayandığı qonaq evləri; ikincisi isə şəhər daxilindəki topdansatış əməliyyatlarının aparıldığı karvansaralar idi. Böyük şəhərlərdə bu iki tip karvansaralar birləşdirilir



və tacirlər öz anbarları və hücrəsi ilə yanaşı yaşamaq imkanı əldə edirdi. Orta əsr qaynaqları təsdiq edirlər ki, karvansaralarda böyük ticarət əməliyyatları karvansaradarların rəhbərliyi ilə aparılırdı və görülməli işlər xüsusi “padşah dəftəri”ndə qeyd olunurdu. Bu zaman karvansaradar ticarətin normal, düzgün aparılmasına, malların keyfiyyətinə, çəkinin və sayın dəqiqliyinə, əgər mal kreditə verilmişsə, razılaşdırılmış qiymətin ödənilməsinə cavabdeh idi. Həmçinin karvansaradar rəsmi qaydada alıcının borcunu vaxtında ödəməsinə zəmanət verirdi. Bütün bunların müqabilində, o, əldə olunan sazişin 2 faizini alırdı (170, s.180). Karvansaralar əsasən ikimərtəbəli tikilirdi. Birinci mərtəbələr, adətən anbar rolunu oynayırdı və tacirlərin malları orada saxlanılırdı. Heyvanların saxlanması üçün tövlə də birinci mərtəbədə yerləşirdi. İkinci mərtəbələr yalnız tacir və səyyahların, ümumiyyətlə, qonaqların gecələməsi üçün nəzərdə tutulurdu.

Karvansarada su problemini həll etmək üçün bir sıra hallarda vanalardan, əksər vaxtlarda isə ovdanlardan, kəhrizlərdən, quyulardan istifadə olunurdu. Ovdan içməli su toplamaq və saxlamaq üçün tikilmiş yerüstü və yeraltı hissələri olan adi daş anbarıdır. Ovdan quyular maili qazılırdı. Ovdana pilləkənlər vasitəsilə enib, oradan su çıxarılırdı. Ovdanlar adətən quraqlıq və ya quyu qazmaq üçün çətinliklər olan yararsız yerlərdə salınırdı. Ovdan tipoloji cəhətdən iki növə ayrılırdı:

1. *Yeraltı süxur sularını yığmaq üçün tikilən ovdanlar;*
2. *Atmosfer sularını toplayan ovdanlar.*

Ovdanlar, adətən daşdan inşa edilir və iki hissədən - yerüstü və yeraltı hissədən ibarət olurdu. Bu tikililər ilk növbədə xarici, tranzit və eləcə də daxili ticarətin aparılması, inkişaf etdirilməsi üçün inşa edilirdilər. Karvan yolları, karvansaralar, ovdanlar eyni zamanda orta əsr tacirlərinə uzaq diyarlara və ya bələd olmadıqları bir yerə, ölkəyə gedib öz malını daha əlverişli bazarda satmağa cəhd edən tacirlər üçün xəritələri, kompası və topoqrafik nişanları əvəz edirdi.

Naxçıvan bölgəsi qədim zamanlardan mühüm ticarət yollarının və ona yardımçı qolların keçdiyi ərazilərdən olduğu üçün burada ticarət-

ti inkişaf etdirməkdən ötrü həyata keçirilən başqa tədbirlərlə yanaşı, çoxlu karvansaralar da inşa edilmişdi. Bu karvansaraların bəzilərinin qalıqları günümüzədək gəlib çatsa da, bunların bir qismi haqqında ancaq orta əsr qaynaqlarının təqdim etdiyi faktlar əsasında məlumat əldə edirik. Orta əsr qaynaqları, tədqiqat əsərləri və müşahidələrimiz göstərir ki, yuxarıda göstərilən karvansara tipləri Naxçıvan ərazisində inşa olunan karvansaralar üçün də xarakterikdir.

XVII yüzillikdə Naxçıvan bölgəsində olmuş fransız səyyahı Jan Şardən Naxçıvan şəhərindən bəhs edərkən orada beş karvansaranın olması haqqında məlumat verir (114, s.63). Başqa bir fransız səyyahı J.Tavernye 1664-cü ildə Naxçıvan bölgəsində səfərdə olarkən Araz çayının sol sahilində yerləşən Əsədabad (Azad) şəhəri haqqında söhbət açaraq yazır ki, “çox gözəl şəhərdir, istirahət üçün yararlıdır. Dörd karvansarası vardır” (98, s.87-93). Qeyd edək ki, Əsədabad (Azad) şəhəri Ordubad şəhəri ilə Culfa şəhəri arasında yerləşirdi. O qədər də böyük olmayan bu şəhərdə dörd karvansaranın olması onun inkişaf etmiş ticarət mərkəzlərindən biri olduğunu göstərir. XVII əsr türk səyyahı Evliya Çələbi bölgədə olarkən Qarabağlar kəndində çoxlu, Naxçıvan şəhərində isə 20 karvansara olduğunu qeyd edir (21, s.10-12). Orta əsr tarixçisi Şərafəddin Əli Yəzdi “Zəfərnəmə” əsərində Culfa yaxınlığında, Araz çayı üzərində salınmış Ziyaülmülk körpüsündən danışarkən yazır ki, körpünü elə tikmişlər ki, dərrakəli ağla malik olan mühəndis də onu müşahidə etdikdə heyran qalır. Onun üst tərəfini dağa elə birləşdiriblər ki, altı boş qalıb və karvansara ediblər (115, s.32).

Naxçıvan bölgəsində orta əsrlər zamanı fəaliyyət göstərən karvansaralar içərisində Naxçıvan-Ordubad şose yolunun sol tərəfində xarabalıqları qalan və hazırda el arasında Xaraba Gilan adı ilə tanınan Kiran şəhərindəki karvansaranın özünəməxsus yeri vardır. Bu qədim yaşayış yeri Yaxın Şərq ölkələri ilə Cənubi Qafqazın iqtisadi-mədəni əlaqələrində mühüm rol oynamışdır. Tədricən həmin yaşayış yerinin iqtisadi qüdrəti yüksəlmiş, Xaraba Gilan ərazisində ilk antik dövrdə (e.ə. V-IV əsrlərdə) şəhər mədəniyyətinin yeni inkişaf mər-



hələsi başlanmışdır. Orta əsrlər dövründə isə bu şəhər Azərbaycanın mühüm ticarət və sənətkarlıq mərkəzlərindən biri olmuşdur (33, s.40). Böyük İpək yolunun Naxçıvan bölgəsindən keçən qolu üzərində yerləşən, inkişaf etmiş ticarət və sənətkarlıq mərkəzi kimi tanınan, Kiran şəhərinin arxeoloji ədəbiyyatda şərti olaraq adlandırılan ikinci, üçüncü və dördüncü məhəllələri arasında yerləşən bu karvansara bizədək dağılmış vəziyyətdə gəlib çatsa da, qalıqları onun çox möhtəşəm bir kompleks olduğunu təsdiq edir.

Arxeoloq B.İbrahimov tərəfindən aşkar və tədqiq edilən karvansaranın divarları, zəlzələyə davamlı olsun deyə bünövrədən iri daşlarla (qalınlığı 60 sm-dan 2 m-dək) işlənmiş, üstü isə çiy kərpiclə hörülmüşdür. Girişlərin və pəncərələrin tağları bişmiş kərpiclə işlənmişdir. Təxminən 3 m hündürlükdə olan karvansaranın otaqları yaxşı işıqlansın deyə, pəncərələr bayırdan daxilə doğru genişləndirilərək düzəldilmişdir.

Karvansara kompleksinə daxil olan dördbucaq formalı tikililəri aşağıdakı şəkildə qruplaşdırmaq olar:

- 1) *Yaşayış üçün yerlər;*
- 2) *Məişət otaqları;*
- 3) *Təsərrüfat binaları;*
- 4) *Anbarlar;*
- 5) *Karvansaralar üçün tikililər və həyətlər.*

Yaşayış tikililərinin döşəməsi torpaq olmuşdur. Məişət otaqları bir-biri ilə sıx əlaqədə olmuş və onlardan təsərrüfat otaqlarına girişlər olmuşdur. Anbarlar pəncərəsiz düzəldilmiş, yalnız bir girişi olmuşdur. Karvansaranın kvadrat formalı daxili həyəti istirahət və bazar üçün nəzərdə tutulmuşdur. Arxeoloji qazıntılar zamanı əldə olunan maddi mədəniyyət nümunələri təsdiq edirlər ki, karvansaranın yaşayış və təsərrüfat otaqlarının daxili divarları, girişlərin və pəncərələrin ətrafı gips üzərindəki həndəsi və nəbati ornamentlərlə, epigrafik motivlərlə bəzədilibmiş.

Orta əsr Kiran şəhərini arxeoloji cəhətdən tədqiq etmiş t.e.n.B.İbrahimov belə bir nəticəyə gəlmişdir ki, ticarət karvanlarına xidmət göstərmiş bu karvansaralar, özünün mürəkkəb planı və memarlıq konstruktiv quruluşuna görə, Azərbaycanın orta əsr şəhər karvansaralarının ən möhtəşəm nümunələrindəndir (156, s.52-57).

Naxçıvan ərazisində vaxtilə ticarət karvanlarına xidmət etmiş karvansaralardan biri də Arazboyu keçən ticarət yolunun üstündə, Culfa yaxınlığında tikilən karvansara idi. Günümüzədək qalıqları gəlib çatan bu karvansara çox möhtəşəm olmuşdur. İlk orta əsrlərdən başlayaraq mühüm ticarət mərkəzi kimi formalaşan Culfa şəhəri yaxınlığında belə bir karvansaranın tikilməsi təbii hal idi. Azərbaycanın şimalında elmə məlum olan karvansaralar içərisində həcminə görə birinci yerdə dayanan bu karvansaranın bir hissəsi XX yüzilliyin əvvəllərində Culfa ilə Naxçıvan şəhəri arasında dəmiryol xətti çəkilərkən dağılsa da, qalan hissəsi əzəməti və böyüklüyü ilə diqqəti cəlb edir (Şək.2.1).

“Culfa” karvansarası elm aləminə məlum olmayana qədər elmi ədəbiyyatda yolboyu karvansaraların ən böyüyü uzunluğu 30 m-ə çatan “Qaraçı” karvansarası hesab edilirdi. Abşeron rayon Pirəkəşkül kəndi yaxınlığında orta əsr memarlıq abidəsi sayılan bu karvansara Bakı-Şamaxı karvan yolunun üstündədir. XIX əsrdən karvan yolunun ticarət əhəmiyyətini itirməsi ilə əlaqədar “Qaraçı” karvansarası istifadəsiz qalmışdır. Sonralar köçəri qaraçılar burada vaxtaşırı məskən saldıqlarından yerli əhali onu “Qaraçı” karvansarası adlandırmışdır (3, s.68).

“Culfa” karvansarasının isə ümumi uzunluğu 37 m-dir. Karvansaranın yerləşdiyi mövqe baxımından əlamətdar cəhəti ondan ibarətdir ki, Arazın əks sağ sahilində ümumi cizgiləri hələ də qalmaqda və eyni tipə mənsub olan karvansara vardır.

Bir cüt qoşa karvansaranın hər iki sahildə qarşı-qarşıya dayanması, bizə hələ körpü salınmazdan əvvəl, burada bərə-keçidin olduğunu güman etməyə əsas verir. Axşam düşənədək Şimaldan və Cənubdan



gələn karvan yolları ilə özlərini Arazın hər iki sahilinə çatdıran yüklü karvanlar həmin karvansaralarda gecələyir və səhər bərə ilə qarşı sahilə keçirmişlər. S.Babayev, akademik Ə.Salamzadə və sənətsü-naslıq doktoru K.Məmmədzadənin fikrincə, əgər Culfa körpüsü XIV əsrin əvvəllərində tikilmişdirsə, onda karvansaralar bundan xeyli əv-vəllər tikilib. Belələiklə, karvansaranın XIII əsrin əvvəllərində tikil-diyi aşkarlanmışdır (105, s.15).

“Culfa” karvansarası yaxşı cilalanmış kvadratşəkilli kərpicdən ti-kilməklə daxildən gəc məhlulu ilə suvanmış və bəzi yerlərdə düzbu-caqlı bünövrədən günbəzvarı örtüyə stalaktitvarı tromplar formasında maraqlı keçidləri vardır (106, s.225).

Müşahidələr və tədqiqatlar göstərir ki, Azərbaycan ərazisində yerləşən karvansaraların konstruktiv quruluşu öz sadəliyi və aydınlı-ğı ilə fərqlənir (84, s.72).

Böyük İpək yolu ilə hərəkət edən ticarət karvanlarına xidmət edən karvansaralardan biri də tarixi Naxçıvan ərazisinə daxil olan Zəngəzurda, “Səlim keçidi” adlanan yerdə inşa edilmişdir. “T” for-masında inşa edilən karvansara iki tikilidən ibarətdir. Kompleksə da-xil olan tarixi tikilinin uzunluğu 15 arşın, eni 7 arşındır. İkinci tikili-nin uzunluğu 45 arşın, eni 21 arşındır. Karvansaranın giriş qapısının üzərində ərəb dilində həkk edilmiş kitabənin mətnindən aydın olur ki, karvansara Elxani hökmdarlarından Əbu Səid Bahadur xanın za-manında Çuşkayb ibn Ləvənd ibn Şah Nur ibn ... adlı şəxsin vəsaiti ilə hicri 729-cu ildə (miladi ilə 1328-ci il) inşa etdirilmişdir (Şək.2.2).

Tarixi saxtalaşdırmaq sahəsində ixtisaslaşmış erməni “alimləri” Böyük İpək yolu ilə hərəkət edən ticarət karvanlarına xidmət edən, Azərbaycan memarlığının gözəl nümunəsi olan və indiyədək yaxşı vəziyyətdə gəlib çatan bu karvansara üzərində də özünəməxsus əmə-liyyatlar aparmış, abidənin inşası haqqında əsl həqiqəti özündə əks etdirən kitabəni məhv etmiş, oxunmaz hala salmış, onun divarına erməni dilində yazılmış qondarma bir kitabə qoymuşlar. Hazırda həmin saxta kitabənin məlumatına əsasən, karvansaranın hicri qəməri təq-

vimlə 781-ci ildə (miladi ilə 1379-cu il) Orbeliyan nəslindən olan Çesar tərəfindən inşa edilməsi iddia edilir və abidə erməni memarlığının nümunəsi kimi təqdim olunur (161, s.58-59).

Vaxtilə Naxçıvanın tarixi ərazilərinə daxil olan və onunla qonşuluqda yerləşən ərazilərdə də çoxlu karvansaralar olmuş və onların bir qismi zəmanəmizədək gəlib çıxmışdır. Təəssüflə qeyd etmək lazımdır ki, sovetləşmə dövründən sonra, daha dəqiq desək, 1929-cu ildə Azərbaycandan alınaraq Ermənistanına verilmiş digər ərazilərlə yanaşı, Qarçıvan ərazisində yerləşən və bugünədək sağlam vəziyyətdə gəlib çatan karvansara olmuşdur. Xatırladaq ki, bədnam erməni separatçıları Qarçıvan stansiyasında yerləşən bir karvansaranı 1980-ci ildə “Araks” restoranı adlandırmışlar. Halbuki həmin karvansara adı bir çox mənbələrdə qeyd olunan və Səfəvi hökmdarı I Şah Abbas dövründə inşa edilmiş karvansaralardan biri idi.

XVII əsrin fransız səyyahı J.Tavernyenin Əsədabad (Azad) şəhərində göstərdiyi 4 karvansara, ümumiyyətlə, karvansaraların böyük bir hissəsi sonrakı müharibə və təbii fəlakətlərin qurbanı olmuş, günümüzədək çox az hissələri gəlib çatmışdır. Bu karvansaralardan biri Azad kəndinin şərq tərəfində “Minardibi adlı” ərazidə olmuşdur. Ərazidə hazırda yaşayış evləri və əkin sahələri salınsa da, orta əsrlər dövrünə aid olan minarənin qalığı (Şək.2.3) və yerli əhali tərəfindən karvansara yeri kimi tanınan ərazi bugünədək qalmaqdadır.

Bu cür karvansaralar Naxçıvan bölgəsində orta əsrlərdə mühüm ticarət mərkəzləri kimi tanınan Qarabağlar və Sədərək şəhərində də vaxtilə fəaliyyət göstərmişdir. Ancaq bu karvansaralar zaman keçdikcə dağıntıya məruz qalmış, sıradan çıxmışdır. Müasir dövrdə hər iki yaşayış məskənində yaşayan yaşlı adamlar onların yerini göstərirlər. Qarabağlar kəndinin əhalisinin şahidliyinə görə orta əsr Qarabağlar şəhərində, indi də ərazidə əzəmətlə ucalan və gözəlliyi ilə baxanları heyran edən memarlıq kompleksinin yaxınlığında iri bir karvansara olmuşdur.



Sədə-rək əhalisinin söylədiyinə görə, ticarət yollarının qovşağında yerləşən və ərazinin ən iri yaşayış məskənlərindən olan indiki Sədə-rək kəndinin cənub hissəsində karvansara fəaliyyət göstərmişdir. Hə-min karvansara XX yüzilliyin əvvəllərində də mövcud olmuş ticarət karvanlarına xidmət etmişdir. Hazırda həmin karvansaranın bəzi qalıqları qalmaqdadır.

Günümüzədək qalıqları gəlib çatan karvansaralardan biri Culfa rayonu ərazisində orta əsr yaşayış məskəni sayılan “İlandağ” yaşayış məskənində aşkar olunmuşdur. Bu yaşayış məskəni Gal kəndinin şimal-şərq hissəsində yerləşir. Qeyd edək ki, yaşayış məskəninə şərq tərəfindən Culfa-Gal-Şurut-Paradaş-Dərgəmlik-Nürgüt-Sisyan istiqamətində uzanan karvan yolu keçir (Şək.2.4). Bugünədək elm aləminə bəlli olmayan bu karvansaranın divar qalıqlarının indiki vəziyyətdə hündürlüyü 3 m 50 sm, uzunluğu 12 m, eni isə 7 m-dir (Şək.2.5). Karvansaradan təxminən 2 km şimal-şərqdə bu gün də el arasında “Şah Abbas gölü” (Şək.2.6) deyilən gölün olduğunu və tiki-liş üslubunu nəzərə alsaq, karvansaranı XVI əsrin sonu - XVII əsrin əvvəllərinə aid etmək olar. Yəqin ki, I Şah Abbasın dövründə Səfəvilər dövlətində geniş vüsət alan quruculuq işləri Naxçıvan ərazisində də davam etdirilmiş, qeyd olunan obyektlər (karvansara, göl və s.) də məhz həmin dövrdə inşa olunmuşdur.

Müxtəlif dövrlərdə inşa olunan karvansaralarla yanaşı, Naxçıvan ərazisində təbiət abidələri üzərində düzəldilən və karvansara kimi istifadə olunan abidələr də olmuşdur. Bu tip abidələrin ən möhtəşəmi Şahbuz rayonunun Biçənək kəndindən şimal-şərqdə Batabat yaylağında indiyədək qalan və el arasında “Fərhad evi” kimi tanınan arxeoloji abidədir (Şək.2.7).

Yaxın Şərqi Cənubi Qafqazla əlaqələndirən ən əlverişli yollardan sayılan Naxçıvan-Şahbuz-Biçənək-Gorus-Laçın-Yevlax yolu üzərində yerləşən bu arxeoloji abidə liparit tuf qayada külüngtipli metal alətlə qazılmış dörd otaqdan ibarətdir. Onlar bir istiqamətdə gedən düz keçid yolu vasitəsilə birləşirlər. Tavanlar tağşəkilli, döşəmələr

oval planlıdır. Divarlarda şam, yaxud çıraq qoymaq üçün kiçik taxçalar qazılmışdır. Divarların dibində səki düzəldilmişdir; birinci otağın sağ küncündə quyu - ocaq yeri var. Giriş qapısının hündürlüyü 2,20 m, eni 1,30 m-dir. Qədim karvan yolu qayanın şimal-şərq yamacından keçmişdir. Bu yolla irəliləyən karvanlar “Fərhad evi”nin yanında dayanmış, orada gecələmiş, istirahət etmişlər.

“Fərhad evi”nin təyinatı haqqında müxtəlif fikirlər olsa da, onun karvansara olması ehtimalı daha böyükdür. El arasında buraya verilən digər ad - “Aman evi” adı da onun karvansara olması fikrini gücləndirir. Belə ki, yüksək dağlıq ərazidə yerləşən bu obyekt yayın istisində, qışın boran-çovğununda buradan keçən karvan əhlinin və digər yolçuların əsas sığınacaq yeri olmuşdur. Tədqiqatlar “Fərhad evi” abidələrinin e.ə. I minilliyin sonlarına və eramızın əvvəllərinə aid olduğunu söyləməyə imkan verir (85, s.161).

“Fərhad evi”ndən bir az şimalda karvansara qalıqları da vardır. Ehtimal ki, orta əsrlər dövründə Naxçıvan-Batabat yolunda gediş-gəliş artığından “Fərhad evi” tələbatı ödəyə bilməmiş və ondan bir qədər şimalda iri karvansara tikilmişdi. Yerli əhali bunu “Şah Abbas karvansarası” adlandırır. Qeyd etmək yerinə düşər ki, adı çəkilən bu yol qədim və orta əsrlər zamanından çox işlək bir yol olmuşdur. Qaynaqlar şahidlik edirlər ki, VII yüzilliyin ortalarında ərəb qoşunları Naxçıvanı tutduqdan sonra Salman ibn Rəbiənin başçılığı ilə məhz bu yolla şimala doğru hərəkət etmiş, Biçənək aşırımını keçərək Azərbaycanın şimal torpaqlarına daxil olmuşdur (19, s.82).

Göründüyü kimi, orta əsrlər zamanı Naxçıvan bölgəsinin müxtəlif yerlərində karvansaralar inşa edilmiş və onlar ticarətin inkişafına öz töhfələrini vermişlər. Ancaq dəniz nəqliyyatı, onun ardınca yeni nəqliyyat vasitələrinin inkişafı, xüsusilə dəmir yollarının çəkilməsi Böyük İpək yoluna və onun yardımçı qollarının fəaliyyətinə öz mənfi təsirini göstərdi. Nəticədə Böyük İpək yolu tənəzzülə uğradı. Bununla əlaqədar karvansaraların da fəaliyyətinə son qoyuldu.



2.2. Körpülər və bərə-keçidlər

Azərbaycan ərazisi Böyük İpək yoluna aid olan dünya əhəmiyyətli qədim və orta əsr abidələri ilə zəngindir. Bizim dövrə qədər gəlib çatmış bu memarlıq abidələrinin bir qismi xalqın inşaat mədəniyyətinin inkişaf xüsusiyyətlərini və eləcə də xalqımızın mədəniyyətini öyrənməyə imkan verən qiymətli mənbələrdir.

Memarlıq abidələri onları yaradan cəmiyyət, tikintinin məqsədi və təşkili, onda tətbiq olunan materiallar və nəhayət, abidənin bədii tərtibatı haqqında qiymətli və rəngarəng material verir (84, s.3). Azərbaycanın təbii coğrafi mövqeyi və tarixən qüdrətli dövlətlərin bu ərazidə apardığı dağıdıcı müharibələr, təbii fəlakətlər, təəssüflər olsun ki, abidələrimizin bir hissəsinin dağılmasına, hətta yox olmasına gətirib çıxarmışdır. Biz bu abidələrin, yəni qədim və orta əsrlər dövründə Azərbaycanda inşa olunan abidələrin mövcudluğu, əzəməti və quruluşu haqqında yazılı mənbə

vasitəsilə məlumatlar əldə edirik. Həmin qaynaqlarda Azərbaycanın müxtəlif bölgələrində vaxtilə inşa edilmiş möhtəşəm memarlıq nümunələri haqqında zəngin və maraqlı faktlar öz əksini tapmışdır. Bu cəhətdən orta əsr ərəb tarixçiləri və coğrafiyaşünasları, habelə sonrakı dövrlərdə ölkəmizdə olmuş səyyahların məlumatları xüsusilə maraqlıdır. Azərbaycan abidələri haqqında Həmdullah Qəzvini, Rui Qonzales de Klavixo, Rəşidəddin, Əbdürrəşid Bakuvi, Evliya Çələbi, J.Tavernye, J.Şardən, Marko Polo, Bəlazuri, İbn Xordadbeh, İbn-Havqəl, Əl-İstəxri və digərlərinin məlumatlarında şəhərlərin zahiri görüntüsü və ölçüsü, eyni zamanda bu şəhərlərdə mövcud tikililərdən söhbət açılır.

Qədim və orta əsrlər zamanı mədəniyyətimizin, xüsusilə memarlığımızın inkişaf səviyyəsi haqqında bizim üçün ən dürüst məlumat verən qaynaqlar isə ərəzidə günümüzədək gəlib çatan maddi mədəniyyət abidələridir. Bu abidələr əsasən dini (məscidlər, xanəqahlar, pirlər və s.), xatirə abidələri (türbələr və s.) və mülki (karvansaralar, körpülər və s.) xarakterli abidələrdir. “Nizami dövrü memarlıq abidələri” əsərinin müəllifi, görkəmli tədqiqatçı, sənətşünaslıq doktoru C.Qiyasi göstərir ki, XI-XIII əsrlərdən etibarən dini və xatirə abidələri ilə yanaşı, mülki memarlıq abidələrinin tikintisində xüsusi irəliləyiş baş vermişdir. Səlcuq sultanları və atabəyləri islam dininin nüfuzunun yüksəlməsi və dini tikililərin ucaldılması baxımından xüsusi səy göstərirdi. Bununla birgə səlcuqlar dini və dünyəvi qüvvələri bir-birindən ayırmışdılar ki, bu da müsəlman dünyasında sosial-iqtisadi irəliləyişlərə, elmin və incəsənətin inkişafına güclü təsir göstərdiyi kimi, mülki memarlığın da çiçəklənməsinə şərait yaratmışdı.

Qeyd etmək lazımdır ki, orta əsrlər dövründə mülki tikililərə, abadlığa verilən diqqət dövlət siyasəti səviyyəsinə yüksəlmişdi. Böyük Səlcuqların böyük vəziri Xacə Nizamülmülk dövrün hakimləri qarşısına tikinti abadlıq proqramı qoymuşdu. O, məşhur “Siyasətnamə” əsərində yazır: “Şah dünyanın abadlığı ilə məşğul olmalı, kəhrizlər çəkdirməli, böyük çaylar üzərində körpülər saldırmalı, kəndləri, qalaları abad etməli, (yeni) qalalar ucaltmalı, yeni şəhərlər saldırmalı, yüksək binalar, gözəl malikanələr tikdirməli, böyük caddələrdə (karvan yollarında) karvan-



saralar yaradılmasına əmr etməlidir. Bu işlərdə onun adı əbədi olaraq qalar, ona həmişə xeyir-dua oxunar” (92, s.).

XII əsrdə Azərbaycanda yerli müstəqil dövlətin sabitləşməsi ölkədə digər sahələrlə yanaşı, mədəniyyətin də inkişafı üçün əlverişli şərait yaradır və Azərbaycanda şəhərsalma, memarlıq özünün ən qüdrətli dövrünə çatır. Bu dövrdə digər memarlıq nümunələri ilə yanaşı, Böyük İpək yolu ilə hərəkət edən karvanların hərəkətini asanlaşdırmaq məqsədilə yol kəsb keçdiyi çaylar üzərində salınmış körpülər də xüsusi yer tutur.

Orta əsr tarixçi və səyyahlarını heyretləndirən və böyük bir hissəsi bugünədək gəlib çatan körpülərin Azərbaycan memarlıq tarixində xüsusi yeri vardır. Qeyd etmək lazımdır ki, körpülər yüksək tikinti texnikasına malik olan abidələrdəndir. Körpülərin yerləşdirilməsi və inşası həm də dövrün siyasi, ictimai, iqtisadi və coğrafi tələbləri ilə bağlı olduğundan onların inşası vacib məsələ kimi qarşıda dayanırdı.

Azərbaycanın coğrafi cəhətdən əlverişli ərazidə, yəni Asiya və Avropadan keçən ticarət yollarının kəsişdiyi nöqtədə yerləşməsi, daha doğrusu, dünyanın ən qədim ölkələrindən olan İran, Hindistan, ümumiyyətlə, Şərq və Qərb ölkələri ilə əlaqələndirən bir ərazidə yerləşməsi bu ölkəni dünya ticarəti mövqeyinə çıxara bilmişdir (84. s.74). Bunun üçün ölkədəxili və xarici ticarət əlaqələrini çətinləşdirən təbii maneələri azaltmaq, Azərbaycan ərazisindən keçərək qitələrarası ticarət marşrutlarında karvanların rahat gediş-gəlişini təmin etmək üçün möhtəşəm körpülər salınırdı. Belə körpülərin ən möhtəşəm və əhəmiyyət kəsb edən nümunələrindən biri məşhur Xudafərin körpüləridir (Şək.2.8). “Xudafərin” Araz çayı yatağında ən əlverişli keçidlərdən biri olmuşdur. Belə ki, burada genişlənən çay yatağında iri qayalıq sahələri vardır. Arazın şimal və cənub sahillərini birləşdirən “Xudafərin” körpüləri yüksək səviyyədə tikilmiş mühəndis qurğularıdır. “Xudafərin” iki körpüdən ibarətdir. Hər iki körpü görkəmli memarlıq əsəri olub, eyni zamanda orta əsr Azərbaycan inşaatçılarının yüksək mühəndislik qabiliyyətinin nümunələridir.

Onbiraşırımlı körpü onbeşəşırımlı körpüdən təxminən 800 m aralı, qərbə doğru yerləşir. Bu körpünün tarixinə gəlincə, demək olar ki, bura-

da körpünün salınması üçün tarixi şərait Əhəmənilər imperiyasının yaradılması və ya antik dövr ilə əlaqədar ola bilər. Lakin görünür, ərəblərin Azərbaycana gəlməsi zamanı onbiraşırımlı körpü dağılmışdı. Onun bərpası əvəzinə, daha əlverişli və cənubdan gələn yolla bilavasitə əlaqədar olan onbeşasırlı körpü salınır (105, s.22). Tarixi mənbələrdə bu körpünün Şəddadi hökmdarı I Fəzl tərəfindən tikildiyi göstərilir. I Fəzl müharibələrdən və hərbi işlərdən başqa, ölkənin iqtisadi məsələləri, xüsusilə ticarət münasibətləri məsələləri ilə də məşğul olurdu.

Araz çayı üzərində belə bir körpünün salınması, həqiqətən böyük bir tarixi əhəmiyyətə malik idi. Bu körpünün tikdirilməsinin əhəmiyyəti bəzəndə mənbələrdə müxtəlif fikirlər də mövcuddur. V.Minorski bu körpünün ticarət və ya Azərbaycan torpaqlarına hücum və hərəkət etmək məqsədilə tikdirildiyini, M.Altman isə körpünün tikilməsinin əsasən hərbi məqsəd daşdığını göstərirlər. Körpünün inşa tarixinə gəlincə, Münnəcimbaşının "Cami əd-düvəl" əsərində Fəzlin 418 (1027/8) - ci ildə Araz çayı üzərində böyük və möhkəm bir körpü tikdirdiyi göstərilir.

Qeyd etmək lazımdır ki, XI əsrin əvvəllərində Azərbaycan feodal dövlətlərindən olan Rəvvadilər və Şəddadilər arasında bəzən feodalizm dövrünə xas olan çəkişmə mövcud idi. Fəzlin Arazdan cənuba keçməsi, şübhə yoxdur ki, Rəvvadiləri narahat etməyə bilməzdi. Buna görə də Fəzl müəyyən tədbirlər görməli idi. Arazın cənub tərəfi ilə müntəzəm rabitə yaratmaq üçün Araz üzərindən belə bir körpünün salınmasına ehtiyac var idi. Ümumiyyətlə, Azərbaycan ərazisində Araz üzərində bir neçə yerdə körpü mövcud idi. Fəzlin tikdirdiyi körpünün isə Xudafərin körpüsü olduğu ehtimal olunur (116, s.201).

Körpü tağlarının dayaqları təbii özüllər - qayalar üstündə ücaldığından aşırımlar müxtəlif ölçülü və sərbəst düzümlüdür. Bişmiş kərpic və çaydaşından tikilən onbeşasırlı körpünün tağları sivri biçimlidir. Körpünün ümumi uzunluğu 200 metrə yaxın, eni 4,50 m, çay səviyyəsindən ən böyük hündürlüyü 12 m, ən iri tağ aşırımı 8,70m, ən kiçik tağ aşırımı 5,80 m-dir (66, s.137).

Beləliklə, onbeşasırlı körpünün inşası zamanı onbiraşırımlı körpü-



nün xarabaları yəqin ki, dururdu. Tədqiqatlarda onbiraşırımlı körpünün bərpasına yalnız Elxanilər dövləti zamanı, XIII əsrdə ehtiyac duyulduğu öz əksini tapmışdır. Onun uzunluğu 130 metrə yaxın, eni 6 metr, çay səviyyəsindən hündürlüyü 12 metrdir. Körpünün 3 orta tağı sağlamat qalmış, sahil tağları isə XX yüzilliyin 30-cu illərində dağıdılmışdır. Bu vaxtdan da körpünün yeni bir adı yaranmışdır - "Sınıq körpü". Onbeşası- rımlı körpüdən 750 metr qərbdə olan onbiraşırımlı körpü qalıqları baş- dan-başa daşdan tikilmiş və yaxşı yonulmuş iri daş lövhələrlə üzlənmiş- dir (66, s.137). Bu zaman "Xudafərin keçidi" Azərbaycan ərazisində tək- cə ticarət karvanlarının deyil, eyni zamanda adamların da hərəkət etdiyi böyük bir coğrafi məntəqə olmuşdur (105, s.23). Yeri gəlmişkən, qeyd edək ki, Xudafərin İpək yolunun üstündə mühüm məntəqə olmaqla, şif- maldan Əhərə, cənubdan Şərqə doğru Kəlibər rayonu, qərbdən isə Vər- ziqanla həmsərhəddir. Ərazisi dağlıq və düzənlikdir. Havası yayda xey- li isti, qışda mülayim olur (181).

"Xudafərin körpüləri" görkəmli memarlıq əsəri olub, eyni zamanda orta əsr Azərbaycan inşaatçılarının yüksək mühəndis qabiliyyətlərinin nümunələridir. Günümüzədək bu körpülər dağılmış vəziyyətdə gəlib çatsa da, qalan hissələrindən onun çox möhkəm tikildiyini və çox mü- hüm əhəmiyyətə malik olduğunu görmək olar.

Azərbaycanını digər bölgələrində olduğu kimi, Yaxın Şərqi ən qə- dim mədəniyyət mərkəzlərindən olan Naxçıvan bölgəsində də bu məq- sədlə salınmış körpülərə daha çox təsadüf olunur. Bu körpülər əsasən şərqdən qərbə və əksinə gedən ticarət karvanlarının hərəkətini asanlaş- dırmaq üçün ərazidə axan çayların üzərində salınırdı (56, s.117). Naxçı- van ərazisindən axan Araz, Gilançay, Əlincəçay, Naxçıvançay və başqa çaylar üzərində inşa edilən körpülər məhz bu tipli abidələrə aiddir. Bir hissəsi indiyədək sağlamat, çoxu isə dağılmış vəziyyətdə zəmanəmizə- dək gəlib çatmış bu körpülər daxili və xarici ticarətin inkişafına öz töh- fəsini verməklə yanaşı, əhalinin bölgə daxilində hərəkətini də asanlaş- dırırdı.

Bu körpülərdən biri Araz çayı üzərində Culfa şəhərinin yaxınlığında-

kı ensiz dərədə yerləşirdi (85, s.71-72). Bu körpü Arazın üstündə karvan yolu istiqamətinə uyğun salınmış və bölgəni mühüm ticarət qovşağına çevirmişdir. Culfa şəhərinin beynəlxalq ticarət yolu üzərində böyük mərkəz kimi əhəmiyyəti məhz Arazın şimalı ilə cənubunu birləşdirən bu körpünün mövcud olması ilə artmışdır.

Körpü çox möhtəşəm olmuşdur. Körpü gözəlliyinə görə tikildiyi çağdan məşhurlaşmış, öz möhtəşəmliyi ilə səyyah və coğrafiyaşünasların diqqətini cəlb etmişdir. Həmdullah Qəzvini “Nüzhət əl-qulub” əsərində Mərənd tümənindəki ticarət şəhəri Gərgər haqqında qısa bilgi verərək yazmışdır ki, “... onun yanında Araz çayı üstündə Ziyaülmülk Naxçıvani gözəl körpü tikdirmişdir. Bu xeyriyyəçilik sahəsində ən böyük tikilidir (157, s.51). Gərgər indi İranda, Mərənd-Culfa yolu üstündə bir şəhərdir. Ziyaülmülkün tikdirdiyi körpü isə indi ancaq dayaqları qalan “Culfa” körpüsüdür.

Bu körpü Araz çayının dağın ətəyinə toxunaraq, burulğan halda döndüyü yerdə yonulmuş daşdan inşa olunmuşdur. Gen dərədə hamar və gözəl görünüşə malik körpünün iki yüksək və geniş tağı olmuşdur. Onlardan birinin eni 60 arşın (gəz), digərinin eni isə 55 arşın idi. Arazın tüğyan etdiyi vaxtlarda çayın suyu bütünlükdə dağa bitişik olan tağın altından keçirdi. Xeyli hündür olan körpünün hər iki tərəfində daşdan darvaza var idi. Şərafəddin Əli Yəzdinin təsvirinə görə, körpüdən dağa tərəf gedən divarlar, körpüyə doğru gedən yolun yanındakı karvansaranın xarabalıqlarından ibarətdir (115, s.32). Körpünün salınma texnikası mahir mühəndisləri də heyran qoyurdu. Körpünün başlıca inşaat materialı, möhkəm əhəng məhlulu ilə bərkidilən qırmızıya oxşar qumdaşı olmuşdur. Tikinti massivinin bəzi yerlərində bu dövr üçün adi olan kvadrat formalı kərpic hörgü vasitəsilə bəndətmə müşahidə olunur (106, s.231). Əmir Teymur 1386-cı ildə Mərənd və Zər dərəsi istiqamətindən Naxçıvana gələrkən “Ziyaülmülk” körpüsündən keçmişdir. Bu körpünün xarabalıqları xalq arasında “İsgəndər körpüsü” adı ilə tanınır (85, s.592). Körpünün salınması XII-XIII əsrlərə aid edilir (106, s.231) (Şək.2.9).

Orta əsrlərdə ticarət karvanlarının rahat hərəkətini təmin etmək məq-



sədilə bölgənin iri çaylarından olan Əlincəçay üzərində də bir neçə iri körpü salınmışdı. Əlincəçay vadisi beynəlxalq karvan yollarının keçdiyi mühüm ərazilərdən biri olmuşdur. Ticarət yollarının məsafəsini azaltmaq və rahat gediş-gəlişi təmin etmək üçün bu çay üzərindən salınan körpülərin bəzisi salamat gəlib çatsa da, bir neçəsinin qalıqları bugünədək gəlib çatmışdır. Bu körpülərdən dövrümüzədək salamat gəlib çatanı Qazançı kəndinin cənub tərəfində, Əlincəçay üzərində inşa edilmiş körpüdür. Böyük İpək yoluna xidmət edən bu körpü vasitəsilə vaxtilə Qazançı kəndindən şərq istiqamətində uzanan və Ordubad ərazisində əsas yola birləşən karvan yolları keçmişdir. Bu körpü quruluşuna görə el arasında “Qozbel körpü” adı ilə məşhurdur. Tikinti texnikasına görə XV-XVI əsrlərə aid edilən körpü nisbətən yaxşı qalsa da, nəqliyyat üçün yarırsızdır (85, s.266).

“Qazançı” körpüsü yonulmuş, üstəlik hamarlanmış daş parçalarından tikilmişdir. Qeyd edək ki, “Qazançı” körpüsü Azərbaycan ərazisində indiyədək gəlib çatan biraşırımlı körpülərin ən yaxşı nümunələrindəndir. Körpünün eni 3,95 m, uzunluğu 10,85 m, hündürlüyü 8,80 m-dir.

Vaxtilə Qazançı kəndinin şimal-şərq tərəfində daha möhtəşəm bir körpü olmuşdur. Orta əsrlər dövrünə aid bu körpü “Çay məhəlləsi” deyilən yerdə Əlincəçayın üzərində salınmışdır. Körpünün inşa olunmasında əhəng, çaydaşı və yonulmuş daşdan istifadə olunmuşdur. Çayın ortasında və sahildə qalan qalıqlarına əsasən (Şək.2.10) müəyyən edilmişdir ki, körpüdə tağlararası məsafə təxminən 10 m, körpünün ümumi uzunluğu isə 30 metrədən artıq olmuşdur.

Karvan yollarını asanlaşdıran körpülərdən ən möhtəşəmi Xoşkeşin kəndinin şimal-qərb hissəsində Əlincəçay üzərində salınmışdır. Günümüzədək körpünün yalnız sağ və sol dayaq hissələri gəlib çatmışdır. Qalıqlarından məlum olur ki, körpü yonulmuş daşdan tikilmişdir. Həmin qalıqlara əsasən, demək olar ki, Xoşkeşin körpüsünün uzunluğu 31 m, eni isə ən azı 7 m olmuşdur. Hündürlüyü 6 metrə çatan körpü el arasında “Daş körpü” adı ilə tanınmışdır (Şək.2.11). Ətraf kəndlərdə yaşayan və babalarının söylədiklərinə əsaslanan yaşlı insanların şahidliyinə görə,

körpü vaxtilə üstüörtülü olmuş və körpünün enli olması burada müəyyən malların satışına şərait yaratmışdır. Körpü karvan yolunun davamına birləşərək Ordubad rayonunun Tivi-Bist istiqamətində yardımçı qolu üzərində salınmışdır. Körpüdən şərq tərəfə uzanan digər yol vasitəsilə yaxın kəndlərin sakinləri və ziyarətçilər bölgədə ən böyük inam yeri olan “Əshabi-Kəhf”ə ziyarətə gedirmişlər. Əhalinin dediyinə görə, körpü o qədər enli olmuşdur ki, karvanlar burada düşərgə salmış, körpünün altından karvansara kimi istifadə etmiş, hətta orada gecələmişlər. Təəssüf ki, Naxçıvan ərazisində mövcud olan körpülərdən ən möhtəşəmi olan bu körpü də, “Qazançı” körpüsü kimi indiyədək elm aləminə məlum olmamışdır. İlk dəfə bizim tərəfimizdən tədqiq olunaraq elmi dövriyyəyə daxil edilən bu körpü yəqin ki, memar alimlərimizin diqqətini cəlb edəcək və geniş tədqiq olunacaqdır. Körpünün tikinti texnikası və inşaat materiallarının Qazançı körpüsü ilə eyniyyət təşkil etməsi hər iki körpünün eyni vaxtda, yəni XV-XVI əsrlərdə inşa olunduğunu söyləməyə əsas verir. Güman etmək olar ki, Xoşkeşin körpüsü də I Şah Abbasın hakimiyyəti illərində inşa edilmişdir.

Əlincəçay üzərində salınan körpülərdən biri də Xanəgah kəndində salınmış üçaşırımlı körpüdür. Körpünün qalıqları 2003-cü ildə inşa edilən yeni körpünün bünövrəsi qazılan zaman aşkar olunmuşdur. Uzunluğu təxminən 45 metr olan bu körpüdən başqa heç bir iz qalmamışdır.

Naxçıvan ərazisindən keçən ticarət yollarına xidmət edən körpülərdən biri orta əsrlər zamanı Ləkətağ kəndinin cənub tərəfində salınan körpüdür (56, s.118). Yonulmuş daşdan biraşırımlı şəkildə inşa edilən bu körpü, əsasən salamat vəziyyətdə gəlib çatmışdır.

Yaxın Şərq ölkələri ilə Qafqaz xalqlarının mədəni-iqtisadi əlaqələrində həlledici rol oynayan Naxçıvanın tarixi abidələrlə zəngin qədim guşələrindən biri də Ordubad ərazisidir. Ordubad rayonu ərazisi, xüsusilə onun füsunkar təbii gözəlliyə malik olan Gilançay vadisi maraqlı tarixi abidələrlə zəngindir. Biz bunlardan yalnız Gilançay körpülərindən söhbət açacağıq.

Naxçıvan bölgəsində ticarət karvanlarının hərəkətini asanlaşdıran



körpülərdən biri də Ordubad bölgəsinin Dəstə kəndindəki Topasar kövşənində, Vənənd çayı üzərində salınmış körpü olmuşdur. Hazırda qalıqları qalan bu körpü haqqında məlumatı bizə Dəstəkənd məscidi üzərindəki kitabə verir. Kitabəni ilk dəfə tədqiq edərək elmi dövriyyəyə daxil edən H.Səfərlinin yazdığına görə, bu körpü Əbdül xan Cavad oğlunun əmri ilə 1610-1611-ci illərdə Hacı Məhəmməd Nağı tərəfindən inşa edilmişdir. El arasında banisinin adı ilə "Hacı Nağı" körpüsü adlandırılan bu körpünün qalıqları bugünədək qalmaqdadır (171, s.10).

Qeyd etmək lazımdır ki, bu körpünün salındığı Vənənd çayının keçdiyi Dəstə kəndi orta əsrlər zamanı Naxçıvan bölgəsində inkişaf etmiş mühüm mərkəz olmuşdur. Ordubad bölgəsindən keçən əsas ticarət karvan yollarının kəsişdiyi bir ərazidə yerləşən bu kəndin şimal tərəfi indi el arasında "Dəstəbaşı" (Arazın sol sahilində yerləşən Dəstə kəndinin baş tərəfi) adlanan ərazi orta əsrlərdə ticarət karvanlarının dayanacaq, alış-veriş və istirahət yeri olmuşdur (110, s.194). Məhz bu amil Dəstə kəndinin inkişafını şərtləndirən amillərdən biri olmuş, kəndin şərqindəki "Hacı Nağı körpüsü" də həmin vaxtlar inşa edilmişdir.

Gilançay üzərində ən möhtəşəm körpülərdən biri I Şah Abbas vaxtı inşa edilməsi ehtimal edilən "Aza" körpüsüdür (Şək.2.12). Körpünün uzunluğu 46 pəqonometrdir. Bu körpü Naxçıvan bölgəsində zəmanəmizədək salamat vəziyyətdə gəlib çatan və Böyük İpək yoluna, onun yardımçı qollarına xidmət edən ən möhtəşəm körpülərdəndir. Ordubad, Culfa, Gilan kimi mühüm ticarət şəhərlərinin yaxınlığında salınmış bu körpü uzun illər karvanların istifadəsində olmuşdur. Bu körpü vasitəsilə hərəkət edən karvanlar Azərbaycan ərazisindən quru meyvələr, sənətkarlıq malları, ipək və s. məhsullar daşıyırdı.

Qırmızımtıl dağ daşından inşa edilmiş bu beşşırımlı körpü indiyədək qalmışdır. Vaxtilə ticarət yollarına xidmət edən bu körpünün üstündə hazırda insanlar, qoyun və mal sürüləri, hətta minik və yük avtomobilləri çayın o tərəf- bu tərəfinə keçirlər.

Naxçıvan ərazisini bir sıra ölkələrlə birləşdirən mühüm ticarət yollarından biri məhz Gilançay vadisindəki Gilan, Dizə və Biləv kəndləri əra-

zisindən keçmişdir. Gilançay kəndindən beynəlxalq karvan yollarının keçməsinin ən dəyərli sübutu kəndin şimalında, Gilançay üzərində salınmış orta əsrlər dövrünə aid nəhəng körpüdür.

Körpü orta əsrlər dövrünə xas üslubda tikilmiş, tikinti quruluşuna görə bölgədəki digər körpülərlə eyniyyət təşkil edir. Gilan körpüsünün uzunluğu təxminən 60 m, eni 3 m, hündürlüyü isə 6 m olmuşdur. Körpü uzun illər ticarət karvanlarının rahatlığına xidmət etmiş, lakin sonralar çay daşqınları nəticəsində dağıntıya məruz qalmışdır. Körpünün yalnız bir dayağı günümüzədək gəlib çatmışdır (Şək.2.13).

Gilan-Naxçıvan ticarət karvanlarının təhlükəsiz hərəkəti üçün Biləv kəndindən Əlincəqala istiqamətində uzanan karvan yolu böyük əhəmiyyətə malik olmuşdur. Karvanın rahat keçməsi üçün Gilan körpüsündən təxminən 10 km şimalda, Biləv kəndinin cənub tərəfində körpü salınmışdır (Şək.2.14). 4 aşırımlı (tağlı) olan körpünün 2 aşırımı bugünədək qalmaqdadır. Körpünün eni 3,80 m, uzunluğu 60 metrədən artıq, hündürlüyü isə 7 m olmuşdur. Memarlıq konstruktiv quruluşuna əsasən, körpünün XVI əsrə aid olduğu güman edilir.

Adlarını sadaladığımız körpülərin mövcudluğu bölgənin orta əsrlər dövründə çox mühüm tranzit-keçid məntəqəsi, ticarət mərkəzi olduğunu bir daha təsdiqləyir. Göründüyü kimi, Naxçıvan bölgəsində orta əsrlər zamanı çoxlu körpülər inşa edilmişdir. Bu körpülərin bir qismi təbii qüvvələrin təsirindən məhv olsalar da, bəziləri orta əsr feodal dövlətləri arasında baş verən müharibələr zamanı qəsdən dağıdılmışdır.

Karvan yolları və körpülərdən müxtəlif mallarla yüklənmiş ticarət karvanları keçdiyi kimi, yadelli işğalçıların və yaxud da yerli feodalların qoşunları da gedirdilər. Məhz buna görə də bəzən yerli hakimlərin özləri düşmən ordusunun hərəkətinə maneçilik törətmək üçün ölkədəki körpüləri qəsdən uçururdular. Bu səbəblərdən də ərəzilərdəki orta əsr körpülərinin bir hissəsi dövrümüzədək yarıyuq şəkildə gəlib çatmışdır.

Zəngin daxili sulara malik olan Azərbaycanda qədim zamanlardan müxtəlif su nəqliyyatı vasitələrindən istifadə olunmuşdur. Orta əsr qaynaqları, ədəbiyyat materialları və etnoqrafik məlumatlar təsdiq edir ki,



Azərbaycanın bütün bölgələrində olduğu kimi, onun ayrılmaz tərkib hissəsi olan Naxçıvanda da bu nəqliyyat vasitələri geniş yayılmışdı.

Məlumdur ki, ölkə daxilindəki iri çaylar əhalinin bir yerdən digər yerə getməsinə, Şərqi ölkələri ilə Qərbi Avropa arasında ticarət əlaqələrinin inkişafına xidmət edən və Böyük İpək yolu marşrutları ilə yük daşıyan karvanların hərəkətinə maneçilik törədirdi. Bu çətinlikləri aradan qaldırmaq, ölkədaxili və xarici ticarəti inkişaf etdirmək xatirinə ticarət karvanlarının hərəkətini asanlaşdırmaq üçün orta əsrlər zamanı iri çayların üzərində möhtəşəm körpülər salınırdı. Böyük bir hissəsi zaman keçdikcə məhv olan həmin körpülərdən bir qismi zəmanəmizədək gəlib çatmışdır. Azərbaycanın digər yerlərində olduğu kimi, Naxçıvan bölgəsində də belə körpü nümunələri qalmaqdadır. Dövrümüzədək həmin nümunələrdən az bir qismi tamamilə sağlam vəziyyətdə qalsa da, çoxu məhv olmuş, bəzilərinin qalıqları gəlib çatmışdır.

Orta əsrlərdə ticarət karvanları və əhali əsasən iri çayların üzərindən salınan körpülər vasitəsilə o tay - bu taya keçsələr də, eyni zamanda digər nəqliyyat vasitələrindən (kötük, sal, bərə və s.) də istifadə edirdilər. Biz burada qədim zamanlardan Azərbaycanda, o cümlədən Naxçıvanda geniş istifadə olunan su nəqliyyatı vasitələrindən biri-bərə haqqında söhbət açmaq istəyirik.

Çay, göl, dəniz və digər su maneəsinin bir sahilindən o biri sahilinə nəqliyyat vasitəsi olan bərədən Azərbaycanda geniş istifadə olunmuşdur. Su nəqliyyatının bu növündən əsasən iri çaylarda ağır yükləri və heyvanları bir sahilə qarşı sahilə keçirmək məqsədilə istifadə olunmuşdur. İki qayıq və yaxud kolaz (yoğun ağacdan yonulmuş təknəvarı quruluşa malik olan qayıq) üzərində qurulmuş taxta meydançadan ibarət olan və çayın sahilləri arasında hərəkət etdirilən bərənin başı çayın hər iki sahilində yerə basdırılmış iri dirəklərə bağlanan kəndirə bənd edilirdi. Bərənin hərəkəti üçün adətən çayın münasib, yəni sakit, lal axan ensiz sahəsi seçilirdi. Çayın bərə salınan hissəsi keçid adlanırdı. Bərəçilər əməklərini yüngülləşdirmək məqsədilə çayın axınından istifadə edirdilər. Bunun üçün onlar çap vasitəsilə bərənin səmtini dəyişdirib, onu çayın axarı is-

tiqamətində maili vəziyyətə gətirirdilər. Bunun sayəsində çayın axını bərəni arxa tərəfdən itələyib kəndir boyunca irəli hərəkət etməyə vadar edirdi (62, s.43-44). Beləliklə, bərə bir sahildən o biri sahilə keçirilirdi.

Orta əsr qaynaqlarında qorunub saxlanan məlumatlar təsdiq edir ki, Naxçıvan bölgəsində su nəqliyyatı vasitələrindən, o cümlədən bərəçilikdən qədim zamanlardan istifadə olunmuşdur. Orta əsrlər zamanı Naxçıvan ərazisində nəqliyyat əhəmiyyətli çay ancaq Araz çayı olmuşdur. Bu çayın üzərində müxtəlif vaxtlarda beynəlxalq və daxili ticarətdə mühüm rol oynayan körpülər salınmışdır. Bununla yanaşı, Naxçıvan bölgəsində, Araz çayı üzərində bir neçə yerdə keçidlər olmuş, həmin keçidlərdə bərələr işləmişdir. Ümumiyyətlə, Araz çayı su nəqliyyatı sahəsindəki roluna görə Yaxın Şərqi bir sıra iri çayları ilə bir sırada dayanmışdır. Heç də təsadüfi deyildir ki, İsveçrə şərqşünası Adam Mets özünün məşhur “**Мусульманский ренессанс**” əsərində su nəqliyyatından bəhs edərkən XII əsrdə yaşamış ərəb coğrafiyaşünası əl-Müqəddəsinin nəqliyyat əhəmiyyətli çaylar haqqında belə bir fikrinə istinad edir: həmin fikirdə əl-Müqəddəsi nəqliyyat əhəmiyyətli məşhur çaylardan danışarkən adını çəkdiyi 12 çayın (Dəclə, Fərat, Nil, Amurdərya, Sırdərya, Sayxan, Ceyhan, Baradan, Hind, Araz, Nəhr əl-Malik, Əhvaz) sırasında Araz çayının da adını qeyd etmişdir (160, s.439). Əl-Müqəddəsinin verdiyi bu məlumat Araz çayının orta əsrlərdə nəqliyyat əhəmiyyətli çay kimi mühüm rol oynadığını göstərir.

X yüzillikdə yaşamış ərəb müəllifi əl-İstəxri özünün “Kitab məsalik əl-məmalik” (“Məmləkətlərin yolları kitabı”) əsərində Azərbaycan ərazisindəki çaylardan bəhs edərkən yazır ki, “bu ölkədə gəmilərin hərəkəti üçün yararlı çaylar Kurr (Kür) və Arrasdır (Araz)” (28, s.113).

Hələ orta əsrlər zamanı Azərbaycanda, o cümlədən Naxçıvanda çay nəqliyyatından geniş şəkildə istifadə edilirdi. Bölgənin ən iri çayı olan Araz çayı üzərində çay nəqliyyatı, xüsusilə bərəçilik inkişaf etmişdi. Qaynaqlarda hələ ərəblərin Azərbaycana ilk hücumları zamanı əhalinin Araz çayının bir sahilindən digərinə keçmək üçün bərələrdən istifadə etmələri haqqında məlumatlar qalmışdır. Akademik Z.Bünyadov orta əsr



qaynaqlarına söykənərək yazır ki, ərəb qoşunları Həbib ibn Məsləməninin komandanlığı ilə Naxçıvan ərazisinə daxil olarkən kəndləri viran etdilər, bir çox kişiləri öldürdülər, digərlərini isə arvad-uşaqları ilə əsir götürüb Culfa bərəsi ilə Arazın o tayına apardılar (19, s.82). Səlcuq hökmdarı Alp Arslan 1054-cü ildə öz ordularını gəmilərlə Arazın o tayına keçirmişdir (54, s.143; 80, s.70-71).

Araz çayında su nəqliyyatı vasitələrinin işləməsi haqqında məlumatlara orta əsr səyyahlarının yol qeydlərində də rast gəlirik. Fransız səyyahı J.Şardən orta əsrlər zamanı Araz çayından o tay-bu taya keçmək üçün istifadə olunan gəmilər (bərələr) haqqında çox maraqlı məlumatlar verir. O yazır ki, Araz çayını bir dəfəyə otuz adam və iyirmi at götürən böyük bir gəmidə keçdik. Mən ancaq özümlə adamlarımı və yükümü keçirdim. Onu dörd adam idarə edirdi. Onlar yavaş-yavaş sahil boyuna üç yüz addım yuxarı qalxdılar. Suyun axarında çaşaraq barkı tərk edərək, onu o biri sahilə çəkib yana dartmaq üçün uzun və güclü üfüqi sükandan istifadə etdilər. Bir göz qırpımında sel onu (gəmini) ifadə edilə bilməyən bir coşqunluqla beş yüz addım axıtdı. Qayıqçılar Arazdan belə keçirdilər. Onlar çayı keçib qayıtmağa iki saatdan çox vaxt sərf etdilər. Çünki onu keçmək üçün çox səy göstərmək lazım gəlir... Bərə Culfadan yarım lyö kənarda, çayın yatağının ən geniş olduğu və daha sakit axdığı bir yerdədir (10, s.221; 114, s.67-68).

Səyyahın məlumatlarından görüldüyü və etnoqrafik materialların da təsdiq etdiyi kimi, bərələr adətən, çayın sakit axan, suyun durğun yerində fəaliyyət göstərsə də, bəzən, xüsusilə yazda qarın əridiyi və yaz yağışlarının başladığı zaman çayda suyun səviyyəsi qalxır və bərələrin hərəkətini çətinləşdirirdi. Ona görə də yükü və adamları qarşı sahilə təhlükəsiz, sağ-salamat aparmaq üçün bərəni idarə edən adamlardan böyük bacarıq tələb olunurdu. Ona görə də orta əsrlərdə bərəçiliklə bu işin incəliklərini bilən xüsusi adamlar məşğul olurdu.

Başqa bir fransız səyyahının, XVII yüzilliyin II yarısında Naxçıvanda olmuş J.Tavernyenin də Araz çayı üzərindəki bərələr haqqında məlumatları maraqlı doğurur. 1668-ci il fevral ayının 12-də Hindistan səfərin-

dən qayıdarkən yolüstü Naxçıvanda olan J.Tavernye bölgəni gəzərkən bir neçə yerdə, o cümlədən Əylis, Əsədabad və Culfa yaxınlığında Araz çayını qayıqla keçmişdir (98, s.90-92). Səyyahın bu məlumatı həmin vaxt Naxçıvan bölgəsinin müxtəlif yerlərində Araz çayında su nəqliyyatı vasitələrinin işləməsini təsdiq etməklə yanaşı, bu işin bütün orta əsrlər boyu davam etdiyini göstərir.

Ötən əsrlərdə olduğu kimi, bu nəqliyyat vasitəsindən XIX yüzillikdə də geniş istifadə olunmuşdur. Naxçıvan bölgəsinin 1828-ci il Türkmənçay müqaviləsi ilə Rusiyaya ilhaqından az sonra Naxçıvanda olan rus maliyyə məmuru V.Qriqoryev Araz çayı üzərindəki keçidlər və bu keçidlərdə işləyən bərələr haqqında məlumat verir. Onun yazdığına görə, həmin vaxt Araz çayı üzərində beş yerdə - Qaqaç (Şahtaxtı), Bulqan, Dərəşan (Dərəşam), Abbasabad və Culfada keçidlər olmuşdur. Keçidlər mənsub olduqları yaşayış məskənlərinin adı ilə adlanmışlar (151, s.7-8). Bu keçidlərdən Abbasabad və Culfa şəhərindən 4 verst aşağıda yerləşən keçid daha əhəmiyyətli sayılırmış. Culfa keçidindən keçərək Təbrizə, Abbasabad keçidindən keçərək Maku və Xoya gedirdilər. Bu keçidlərdə hər biri 300 puda (5 tona yaxın - H.S., E.İ.) qədər yük daşıya bilən bərələr işləyirdi (151, s.7-8; 163, s.304). XIX yüzilliyin ortalarında Araz çayında hərəsi beş tona yaxın yük götürə bilən bərələrin işləməsi maraqlı fakt kimi diqqəti cəlb edir. Culfa bərə-keçidi orta əsrlərdə mühüm ticarət əhəmiyyətli karvan yolu üzərində olmuşdur. XIX yüzilliyin ikinci yarısında buradan Şimala ildə 80-90 və daha artıq ticarət karvanı keçirdi. Həmin karvanların hər birində bir milyon altı yüz min manatadək dəyəri olan İran və Türkiyə malları yüklənmiş, 100 və daha artıq dəvə və at olurdu (162, s.140).

Ordubad şəhərinin cənub tərəfində də Araz çayının üzərində qədim zamanlardan o tay - bu taya keçmək, mal daşımaq üçün bərə-keçidlərdən istifadə olunmuşdur. Sonralar bu bərə-keçidləri gəmilər əvəz etmişlər. Bu fikri Ordubadın yaşlı əhalisinin söylədikləri təsdiq etdiyi kimi, arxiv materialları da sübut edir. Məsələn, Azərbaycan Dövlət Tarix Arxivinin fondunda Ordubad mədrəsəsinin vəqflərinə aid qiymətli bir sənəd mühafizə olunur. İlk dəfə M.Nemət tərəfindən tədqiq olunaraq elmi dövriy-



yəyə daxil edilən həmin sənəddə Ordubad şəhərindəki Məhəmməd İbrahim xan Zəhir əd-Dövlə mədrəsəsinin 1887-ci ilə aid vəqf mülkiyyətləri haqqında məlumat verilir. Sənəddə mədrəsənin vəqfləri sadalanır. Siyahının 9-cu bəndində belə bir məlumatla rastlaşırıq: “Ordubad şəhəri tərəfdə, Araz çayı üzərindəki Siyah Rud kəndi yaxınlığında yerləşən 16 səhmlə gəmidən 1 səhm. 1887-ci ildən sonra gəmi sıradan çıxmış, gəliri yoxdur” (161, s.35).

Bu fakt təsdiq edir ki, orta əsrlər zamanı Araz çayında fəaliyyət göstərən bərəçilik-gəmiçilik XIX yüzillikdə də mövcud olmuş və ondan böyük gəlir götürülmüşdür. Həmin gəlirin bir hissəsi isə vəqf olaraq Ordubad şəhərində uzun müddətdən bəri əsas təhsil müəssisəsi kimi fəaliyyət göstərən Məhəmməd İbrahim mədrəsəsinə verilmişdir.

Araz çayı üzərindəki keçidlərdən biri də yerli əhalinin söylədiyi və V.Qriqoryevin də məlumat verdiyi kimi, Şərur bölgəsinin Şahtaxtı kəndində olmuşdur. Etnoqrafik materiallar göstərir ki, Şahtaxtı kəndinin cənubundan axan Araz çayında keçmişdə bərələr işləyirmiş. Burada, Arazın sol sahilində orta əsrlərdə bazar-yarmarka olmuşdur. Arazın şimalından və cənubundan gələn adamlar burada alver, mal mübadiləsi edirdilər və çayda işləyən bərə vasitəsilə o tay-bu taya keçirdilər. Naxçıvan şəhər məktəbinin müfəttiş-müəllimi K.A. Nikitin yazdığına görə, burada bərə-keçidi olmuş və XIX yüzilliyin ortalarında onun vasitəsi ilə İrandan Arazın şimalına ildə iki yüz min manat dəyərində mal keçirilmişdir (162, s.130).

İndiki Sədərək rayonunun mərkəzi Sədərək qəsəbəsinin qərb tərəfində - Araz çayı üzərində də bərə fəaliyyət göstərmişdir. Bu bərədən də əhalinin, ölkədən aparılan və ölkəyə gətirilən malların çayın bir sahilindən o biri sahilinə keçirilməsi üçün istifadə edilmişdir. Tədqiqatçılar Sədərəkdə bugünədək qalan maddi mədəniyyət nümunələrinə, xüsusilə orada böyük Came məscidinin, Came kompleksi abidələrinin qalıqlarının mövcudluğuna əsaslanaraq qeyd edirlər ki, bu yaşayış məskəni hələ neçə-neçə yüzilliklər bundan əvvəl sosial-mədəni, iqtisadi-siyasi cəhətdən inkişaf etmiş bir qəsəbə rolunu oynamış, Araz boyu keçən və Şərqi Qərb

ilə birləşdirən karvan ticarət yolu üzərində yerləşdiyi üçün böyük əhəmiyyətə malik olmuşdur (91, s.19-20). Kəndin qərbindən axan Araz çayı üzərində vaxtilə mövcud olan körpü və çayda işləyən bərə beynəlxalq və daxili ticarət karvanlarına xidmət etmişdir.

Göstərilən faktlar təsdiq edir ki, orta əsrlər zamanı Araz çayı üzərində bir neçə yerdə möhtəşəm körpülər inşa edilsə də, əhali Arazın bir sahilindən digər sahilinə keçmək və yüklərin daşınması üçün digər nəqliyyat vasitələrindən də, xüsusilə bərələrdən geniş istifadə etmişdir.

Azərbaycanda sovet hakimiyyəti qurulduqdan sonra İran və Türkiyə ilə sərhədlər bağlandı, Araz çayı boyunca tikanlı məftillər çəkildi, bu ölkələrə gediş-gəliş dayandırıldı və qadağan olundu. Bununla da, Ordubaddan başlayaraq Sədərəyə qədər Naxçıvan bölgəsinin bir neçə yaşayış məskənində Araz çayı üzərində fəaliyyət göstərən bərəçiliyin də işinə son qoyuldu. Hazırda Azərbaycanda bir sıra çaylarda, o cümlədən İranla sərhəd bölgələr istisna olmaqla, Araz çayı üzərində də su nəqliyyatı vasitəsi kimi bərədən istifadə edilməkdədir.



2.3. Xanəqahlar

Bütün müsəlman dünyasında olduğu kimi, Azərbaycanda, o cümlədən onun qədim ticarət, elm və mədəniyyət mərkəzlərindən biri olan Naxçıvan bölgəsində ticarətin inkişafına münbit şərait yaradan, onun daha da çiçəklənməsinə yardım edən və himayəsində saxlayan xanəqahların - ərazidə fəaliyyət göstərən müxtəlif sufi təriqətlərinə mənsub dərvişlərin ibadət, zikir və yaşayış yeri olan məskənlərin də rolu xüsusi qeyd olunmalıdır. Qeyd etmək lazımdır ki, sovet hakimiyyəti illərində nəinki xanəqahların bu cəhəti, bütövlükdə onların fəaliyyəti tək-tək istisnalar nəzərə alınmazsa dövrün tələblərinə uyğun olaraq öyrənilməmiş, tədqiqatçıların diqqətindən kənardə qalmışdır. Azərbaycan öz müstəqilliyini əldə etdikdən, öyrənilməsi tarix və mədəniyyətimiz üçün çox vacib olan bir sıra problem-

lərin üzərindən qadağa götürüldükdən sonra xanəqahların fəaliyyəti də ətraflı tədqiq olunmağa başlamışdır. İlk dəfə olaraq AMEA-nın müxbir üzvü M.Nemət bu sahədə illərdən bəri topladığı epiqrafik materiallar əsasında özünün “Azərbaycanda pirlər” kitabını nəşr etdirdi. Bu kitabda o, bütün Azərbaycanda, o cümlədən Naxçıvanda orta əsrlər zamanı fəaliyyət göstərən bir sıra xanəqahlardan bəhs etmiş, onların əsl mahiyyətini açmışdır (90).

Bizim tədqiqat obyektimiz olan Naxçıvan bölgəsindəki sufi yaşayış məskənləri - xanəqahlar tarix elmləri doktoru H.Səfərli tərəfindən daha ətraflı öyrənilmişdir. Alim 2003-cü ildə nəşr etdirdiyi monoqrafiyasında bu məsələyə ayrıca fəsil ayırmış, bölgədə orta əsrlər zamanı fəaliyyət göstərən müxtəlif sufi təriqətlərinə (Səfəviyyə, Qələndəriyyə, Bəktəşiyyə, Hürufiyyə və s.) mənsub xanəqahları (Pir Xamuş, Əlincəçay, Şeyx Əbu Səid, Pir Eyvaz, Xanağa, Pir Süleyman və s.) sosial-siyasi və ideoloji mərkəz kimi öyrənilmişdir. H.Səfərli tədqiqatında xanəqahların bir sıra digər funksiyaları ilə yanaşı, onların ölkədə daxili və xarici ticarətin inkişafındakı rolundan da bəhs etmişdir (110).

Orta əsrlər zamanı xanəqahlar əsasən ticarət-karvan yollarının kənarında yaradılırdı. Xanəqah rəhbərləri olan şeyxlər bununla müxtəlif ölkələrdən gəlib-gedən adamlarla ünsiyyətdə olmaq, onlar vasitəsi ilə ideyalarını digər ölkələrdə yaymaq istəyirdilər.

Həmçinin, qeyd etmək lazımdır ki, sufi təriqətlərinə məxsus xanəqahlar ölkənin iqtisadiyyatında mühüm yer tutan və dövlət büdcəsində xüsusi yeri olan xarici və daxili ticarəti öz nəzarətləri altına almışdılar. Təriqət mənsublarının öz xanəqahlarını ticarət-karvan yollarının üzərində yaratmalarının səbəblərindən biri də bununla izah edilməlidir. Onlar öz xanəqahları və orada yaşayan dərvişlərin vasitəsilə yolboyu hərəkət edən ticarət karvanlarının asayişini təmin edir, ortaya çıxan problemləri və çətinlikləri həll edirdilər. Qaçaq və quldurların hücumlarının qarşısını almaq və onlardan müdafiə olunmaq üçün xanəqah kompleksləri hündür divarlarla və bürclərlə hasarlanır-



dı. Həmçinin, onlar yollarda olan təhlükələr haqqında karvan üzvlərini xəbərdar edirdilər.

Xanəgah başçıları olan şeyxlər ehtiyac olarkən və yaxud da istədikləri zaman hökmdarlardan və imkanlı tacirlərdən lazımi maliyyə vəsaiti alıb ticarət yollarının kənarlarında, birgünlük yol məsafəsində, mənzil başında bu yollarla hərəkət edən karvanlara, onların üzvlərinə, minik və yük heyvanlarına xidmət edəcək karvansaralar tikdirir, su quyuları (ovdanlar) qazdırırdılar. Onlar həmçinin, yolun abadlığını və karvanların təhlükəzsisliyini, soyğunçulardan mühafizəsini təmin edirdilər. Bununla da karvanların və karvan əhlinin rahatlığını təmin edir və ölkə iqtisadiyyatının əsas sahələrindən biri olan ticarətin inkişafına öz yardımlarını göstərirdilər.

Qeyd etmək lazımdır ki, xanəgahların özlərinin də maliyyə məsrəfləri dövrün imkanlı və səxavətli adamlarının, hökmdarların, dövlət məmurlarının verdiyi maddi yardım və bağışladığı vəqflər hesabına ödənilirdi. Burada xanəgahlara tacirlər tərəfindən göstərilən maddi yardımı xüsusilə qeyd etmək lazımdır. Çünki tacirlərin böyük bir qismi xanəgah şeyxləri ilə sıx əlaqədə olurdular. Tacirlər təriqət başçısı şeyxə təkcə dini etiqad baxımından deyil, eyni zamanda onların geniş xalq kütlələri arasındakı nüfuz və təsirlərinə görə kömək edirdilər. Böyük nüfuza malik olan şeyx çox zaman tacirlərin üzləşdiyi, ancaq inzibati idarələrin həll edə bilmədiyi uyğunsuzluqları tacirin xeyrinə həll edə bilirdi. Ona görə də şeyxlər istədikləri vaxt tacirlərdən xanəgahların xeyrinə pul toplayır, yaxud da onları müəyyən ictimai binaları tikdirməyə, yollarda karvansaralar, ovdanlar yaratmağa sövq edir, ölkə həyatının bir sıra müxtəlif məsələlərinin həll edilməsindən ötrü xeyriyyə işlərinə cəlb edirdilər. Tacirlər isə bu işə canla-başla qoşulurdular.

Epiqrafik-alim H.Səfərli orta əsr qaynaqlarına, epiqrafik, toponomik və s. faktlara əsaslanaraq sübut etmişdir ki, Naxçıvan bölgəsi orta əsrlər zamanı sufi təriqətlərinin geniş yayıldığı və fəaliyyət göstərdiyi mərkəzlərdən biri olmuşdur. Bunu təsdiq edən ən sanballı qay-

naqlardan biri də ərazimizdə bu günə qədər qalmış dərviş yaşayış məskənlərindən xanəgah, zaviyə və təkyələrdir. Naxçıvan bölgəsində orta əsrlər zamanı bu qəbildən olan sufi yaşayış məskənləri çox olsa da, indiyədək onların bir neçəsi salamat gəlib çatmışdır. Naxçıvan şəhərində, Culfa bölgəsinin şimalında, Əlincəqala yaxınlığında, Əlincəçayın sol sahilində, Ordubad şəhərində, Ordubad bölgəsinin Xanağa kəndində, Şərur bölgəsinin Tənənəm kəndində vaxtilə fəaliyyət göstərən xanəgahlar deyilən fikri təsdiq edən ən sanballı qaynaqdır.

Bu xanəgahlardan ən məşhurlarından biri Naxçıvan şəhərində fəaliyyət göstərən “Pir Xamuş” xanəgahı olmuşdur. Naxçıvan şəhərinin Şahab məhəlləsində el arasında “Pirqamış” adı ilə tanınan məscid vardır. Məscidin nə üçün “Pirqamış” adlanması haqqında alimlər arasında müxtəlif fikirlər vardır. Tarix elmləri doktoru A.Seyidovun fikrincə, əvvəllər məscidin yerində ətrafı qamışla hörülmüş pir olmuş, bu səbəbdən də sonralar onun yerində inşa edilən məscidə “Pirqamış” adı verilmişdir. Bu fikri söyləməklə yanaşı alim başqa fikir də göstərir. Bu fikrə görə “Pirqamış” sözü qədim şumerlərin “Gilqamış” dastanının adından yaranmışdır. Tədqiqatçılar tərəfindən inandırıcı sayılmasa da yerli əhali arasında belə bir fikir vardır ki, vaxtilə sulu və çəmənlik sahə olan bu ərazidə çoxlu qamış bitdiyi üçün oraya “Pirqamış” adı verilmişdir (12, s.135).

H.Səfərlinin fikrincə isə məscidin adı orta əsrlər zamanı bütün müsəlman Şərqində olduğu kimi, Azərbaycanda da geniş yayılan və ölkənin ictimai-siyasi və ideoloji həyatında mühüm rol oynayan dini-siyasi-fəlsəfi cərəyan olan sufi təriqətləri ilə bağlıdır. Belə ki, keçmişdə bu məscidin yerində sufi təriqətinin fəaliyyət göstərdiyi xanəgah olmuşdur. Məscidin adı da bu təriqətlə bağlı yaranmışdır.

Məscidin ilkin adı “Pirqamış” deyil, “Pir Xamuş” olmuşdur. Məscidin adının birinci hissəsində qeyd olunan “Pir” titulu sufilikdə ən yüksək məqam sayılır və orta əsrlər zamanı çox nadir şəxsiyyətlərə verilirdi. Lüğətlərdə “pir” sözü “ziyərətgah”, “ocaq”, “qoca” mənə-



ları ilə yanaşı, “təriqət başçısı”, “şeyx”, “dini rəhbər”, “mürşid”, “bir təriqətin banisi və başçısı” kimi də mənalandırılır.

Xanəgahın adındakı “xamuş” sözü isə fars sözü olub, “sakit, susan, dinməz” mənasını verir. Görünür, bu xanəgahın şeyxi, “pir” titulu qazanmış sufiliyin idrak mərhələsində “həqiqət” mərhələsinə çatmış bir şəxs olmuşdur. Bundan sonra o dərk etmişdir ki, onun biliyi çox az və ya qüsurludur. Ona görə də danışmaqdan çox susmağa üstünlük vermiş, vaxtını sakitcə oturaraq zikr etməyə həsr etmişdir. Ona görə də el arasında o “susan pir” - “Pir Xamuş” adı ilə tanınmışdır (110, s.154).

“Pir Xamuş” xanəgahı Naxçıvan şəhərində uzun müddət fəaliyyət göstərmiş, onun ardıcılları olan dərvişlər əhali arasında böyük nüfuzə malik olmuş, dövrün və cəmiyyətin sosial-siyasi, ideoloji həyatında yaxından iştirak etmişlər. Əhali arasında böyük hörmət və nüfuz sahibi olması səbəbindəndir ki, xanəgahda fəaliyyət göstərən sufi mərkəzinin şeyxi Pir Xamuş öldükdən sonra qəbri ziyarətgaha çevrilmişdir. Orta əsrlərdə olduğu kimi bu qəbir XX yüzilliyin 30-cu illərində də ziyarət edilmiş.

Naxçıvan şəhərinə yaxın ərazilərdə fəaliyyət göstərən xanəgahlardan biri də Şərur bölgəsində “Pir-i Süleyman” adı ilə məşhur olan ziyarətgahdır. Qaynaqlar təsdiq edir ki, orta əsrlər zamanı Naxçıvan bölgəsində sufi təriqətlərinin geniş fəaliyyət göstərdiyi və xanəgahlar qurulduğu ərazilərdən biri də Şərur torpağıdır. Ərazisində təsəvvüflə əlaqədar bir neçə kənd olan (Dərvişlər, Zeyvə və s.) Şərurda bir neçə xanəgah fəaliyyət göstərmişdir. Belə sufiliklə bağlı mərkəzlərdən ən məşhurlarından biri “Pir-i Süleyman” xanəgahı olmuşdur. “Pir-i Süleyman” Şərur rayonunun Tənənəm kəndində yerləşir. Kəndin şimal-şərq tərəfində, “Qazma” adlı mağarada 1987-1990-cı illərdə aparılan arxeoloji qazıntılar zamanı aşkar edilən çoxlu maddi mədəniyyət nümunələri Naxçıvan ərazisində Daş dövründən yaşayış olmasını sübut etməklə, kəndin zəngin tarixi keçmişindən xəbər verirlər.

Yerli əhali arasında “Pir-i Süleyman” xanəgahı pir kimi tanınır. Yüksək təpə üzərində yerləşən bu pir haqqında əhali arasında yayılan rəvayətdə qeyd olunduğu kimi kənd yaranmamışdan əvvəl, ərazidə pirin-xanəgahın olması sufi məskənləri üçün xarakterik haldır. Məlum olduğu kimi, orta əsrlərdə sufi təriqəti üzvlərinin yaşayış məskəni olan və əsasən ticarət-karvan yollarının üzərində, gediş-gəliş çox olan yerlərdə qurulan xanəgahlar əsasən yaşayış məskənlərindən kənar yerlərdə inşa edilirdi. Sonradan bu mərkəzlərin ətrafında onlara hörmət əlaməti olaraq insanlar məskən salır, beləliklə, yeni yaşayış məskənləri əmələ gəlirdi.

Buna əsasən deyə bilərik ki, “Pir-i Süleyman” xanəgahı Tənənəm kəndi salınmamışdan əvvəl mövcud imiş, kənd isə bu xanəgahın ətrafında sonradan meydana gəlmişdir. “Pir-i Süleymanın” yerləşdiyi Tənənəm kəndi orta əsrlər zamanı ərazimizdən keçən karvan yolunun Naxçıvan-Qarabağlar-Axura-Sədərək istiqamətində növbəti dayanacağı və bulağı olmuşdur. Göründüyü kimi, “Pir-i Süleyman” xanəgahı mühüm ticarət yolu üzərində yerləşən Tənənəm kəndində yaranmış və heç şübhəsiz bu yolla gedib-gələn ticarət karvanlarının hərəkətini tənzimləmişdir (110, s.176).

Orta əsr qaynaqları, həmçinin epiqrafik faktlar təsdiq edirlər ki, orta əsrlər zamanı sufi təriqətlərinin geniş yayıldığı və fəaliyyət göstərdiyi ərazilərdən biri də Ordubad şəhəri və şəhərətrafı ərazilər olmuşdur. Zəmanəmizədək Ordubad şəhərində və onun ətrafındakı yaşayış məskənlərində bir neçə xanəgahın qalıqları gəlib çatmışdır. Həmin xanəgahlarda və onların ətrafında yaranmış qəbiristanlıqlarda indiyədək qalan müsəlman kitabələri, bu kitabələrdə əks olunan məlumatlar təsdiq edirlər ki, bu sufi mərkəzləri əlaqələrinə, nüfuzuna və mövqeyinə görə çox məşhur olmuş, nəinki Azərbaycanda, həmçinin qonşu ölkələrdə belə tanınmışlar. Belə sufi mərkəzlərindən biri Ordubad şəhərində fəaliyyət göstərən və böyük nüfuza malik olan Şeyx Əbu Səidin xanəgahı olmuşdur.

Ordubad şəhərində zəmanəmizədək orta əsrlər zamanı yaşamış



və fəaliyyət göstərmiş məşhur bir sufi şeyxinin qəbri və qəbrin üzərində mərhum haqqında çox dəyərli fikirlər əks etdirən bir epigrafiq sənəd, başdaşı üzərində yazılmış məzar kitabələri gəlib çatmışdır. XIX yüzillikdən bəri bir sıra tədqiqatçıların diqqətini cəlb edən bu kitabənin mətnindən aydın olur ki, məzarda uyuyan şəxs Ön Asiyada sufizmin banilərindən biri, Nişapurda məşhur və böyük bir sufi cəmiyyətinə rəhbərlik edən Şeyx Əbu Səid Əbül Xeyr Xorasaninin yeddi arxa övladlarından olan və ulu babasının adını daşıyan Şeyx Əbu Səiddir.

Qaynaqlar təsdiq edirlər ki, müsəlman dünyasının bir sıra yerlərindən çoxlu adamlar Nişapura - Şeyx Əbu Səid Əbül Xeyr Xorasaninin yanına gələrək ondan dərs almışlar. Bu adamların içərisində Azərbaycandan gələnlər də çox olmuşdur. Həmin adamlar Şeyx Əbu Səiddən dərs alaraq kamilləşmiş və bir sıra yerlərə gedərək öz pirlərinin - müridlərinin ideyalarını yaymaqla məşğul olmuşlar. Bir qrup isə Azərbaycana gələrək müxtəlif yerlərdə xanəgah qurmuş, ətrafına müridlər toplamış, şeyxlərinin ideyalarını yaymışlar.

Azərbaycanın müxtəlif bölgələrində Şeyx Əbu Səid Əbül Xeyr Xorasaninin ideyalarını yayan çoxlu xanəgahlar fəaliyyətə başlamışdır. Bunun nəticəsi idi ki, Şeyx Əbu Səid Əbül Xeyrin vəfatından təxminən 100 il sonra onun nəvələrindən olan Məhəmməd ibn Münəvvər yazırdı ki, Azərbaycanın təkcə Şirvan bölgəsində onun ideyalarını yayan 400-dən artıq xanəgah olmuşdur (182, s.143-146).

Məhz həmin vaxtlar Ordubad şəhərində də Şeyx Əbu Səid Əbül Xeyr Xorasaninin ideyalarını yayan xanəgah qurulmuş və fəaliyyət göstərmişdir. XIV yüzilliyin birinci yarısında bu xanəgaha şeyxin yeddi arxa övladlarından biri - onun öz adını daşıyan Şeyx Əbu Səid rəhbərlik etmişdir.

Tədqiqatçıların fikrincə, Şeyx Əbu Səid ulu babasının ideyalarını yaymaq üçün Ordubada gəlmiş və orada xanəgaha rəhbərlik edərək ətrafına çoxlu tərəfdar toplamışdır. Onun rəhbərliyi dövründə xanəgah daha da inkişaf etmiş, şeyxin özü və başçılıq etdiyi xanəgahın

mənsuqları şəhər əhalisi, xüsusilə sənətkarlar və tacirlər arasında böyük hörmət və nüfuz qazanmışlar. Ehtimal ki, orta əsrlərdə Ordubad şəhərinin bir ticarət şəhəri kimi formalaşmasında orada fəaliyyət göstərən xanəqahların, o cümlədən Şeyx Əbu Səidin xanəqahının da müsbət təsiri olmuşdur.

M.Nemətin fikrincə, Şeyx Əbu Səid bütün ömrünü Azərbaycanda İslam fəlsəfi dünyagörüşünün formalaşmasına, sosial-siyasi və mədəni-ideoloji məsələlərin inkişafına həsr etmiş, Azərbaycanın suverenliyi uğrunda moñqol işğalçılara qarşı çevrilmiş xalq hərəkatına başçılıq etmişdir (90, s.29).

Göründüyü kimi, Şeyx Əbu Səidin Azərbaycan tarixində özünəməxsus yeri olmuşdur. Bütün bunalara görə, xalq arasında böyük nüfuz qazanmış şeyx 1357-ci ildə öldükdən sonra onun dəfn edildiyi qəbir müridləri və şəhər əhalisi tərəfindən ziyarətgaha çevrilmişdir.

Şeyx Əbu Səidin xanəqahı indi “Malik İbrahim” qəbiristanlığının mərkəzində yerləşən binanın yerində olmuşdur. Ailəsi ilə bu xanəqahda yaşayan Şeyx Əbu Səid vəfat etdikdən sonra öz xanəqahının yanında dəfn olunmuşdur.

Xanəqah yaxınlığında (təxminən 15 metr aralı) dəfn olunan Şeyx Əbu Səidin qəbri üzərində türbə də olmuşdur. Bu haqda mərhumun xatirəsinə hazırlanan başdaşının kitabəsində də məlumat verilir. Təəssüf ki, dövrünün tanınmış şəxsiyyəti olan belə bir görkəmli adamın - sufi şeyxinin türbəsi illər keçdikcə baxımsızlıq üzündən dağılmış, başdaşı sınımış, sonradan bütövləşdirilərək sementlə bərkidilmişdir. Şeyx Əbu Səidin türbəsi kimi xanəqahı da zaman keçdikcə uçub dağılmış, sonralar yerli əhali tərəfindən bərpa edilərək indiki şəklinə salınmışdır.

Hazırda iki hektara yaxın sahəni əhatə edən və indi də dəfn mərasimləri keçirilən qəbiristanlıq isə tədricən əhali arasında böyük hörmətə malik olan Şeyx Əbu Səidin məzarı ətrafında ona ehtiram əlaməti olaraq dəfn olunanların hesabına meydana gəlmişdir. Bu fikri təsdiq edən faktlardan biri qəbiristanlıqda xronoloji cəhətdən ən



qədim kitabənin məhz Şeyx Əbu Səidə məxsus epitafiyanın (məzar kitabəsinin) olmasıdır.

Göründüyü kimi, Ordubad ərazisində indi də yerli əhali tərəfindən hörmətlə yad edilən və el arasında “Şeyxin qəbri” kimi tanınan qəbir orta əsrlər zamanı Azərbaycanın sosial-siyasi və ideoloji həyatında özünəməxsus yeri olan sufi xanəgahı rəhbəri Şeyx Əbu Səidə məxsusdur.

Yeri gəlmişkən qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycanda Şeyx Əbu Səid Əbül Xeyr Xorasaninin başqa xələfləri də fəaliyyət göstərmişdir. Məsələn, onun xələflərindən Əbu Səid Abdal Bakui adlı şeyx də XIV yüzillikdə Azərbaycana gəlmiş, Bakı yaxınlığında fəaliyyətə başlayaraq öz xanəgahını qurmuş və ətrafına çoxlu müridlər toplayaraq, ulu babasının ideya və fikirlərini təbliğ etmişdir. Görkəmli Azərbaycan tarixçisi və dövlət xadimi Abbasqulu ağa Bakıxanovun məlumatına görə Şeyx Əbu Səid Abdal Bakui kəraməti və qonaqpərvərliyi ilə şöhrət tapan bir dərviş olmuşdur. Maddi vəziyyətinin zəif olmasına baxmayaraq heç vaxt qonaqpərvərlikdən və yoxsullara yardım etməkdən imtina etməmişdir (147, s.201).

Bu xanəgah da Azərbaycanda məşhur olmuşdur. Şeyx Əbu Səid Abdal Bakui öldükdən sonra öz xanəgahının yanında dəfn edilmişdir. Zaman keçdikcə onun xanəgahı və qəbri unudularaq torpaq altında qalmışdır. 1817-ci ildə Mənsur xanın oğlu, Bakı bəyi Hacı Qasım bəy onun qəbrini və xanəgahını yenidən bərpa etdirib düzəltirmişdir. XX yüzilliyin əvvəllərində isə Bakılı əsilzadələrdən Nabat xanım Aşurbəyli - Rzayeva bu ərazidə “Təzə Pir” məscidini inşa etdirmişdir (145, s.293; 110, s.184).

Qaynaqlar Şeyx Əbu Səid Əbül Xeyr Xorasaninin Azərbaycanda yaşayıb fəaliyyət göstərən başqa bir ardıcılığın - Xacə Nəsirəddin Əbu Nəsr Şirvaninin də adını bizədək qoruyub saxlamışdır. Bu sufi şeyxi Şirvanda özünün xanəgahını yaratmış, müridləri vasitəsi ilə mənsub olduğu təriqətin ideyalarını yaymışdır. Şeyx Əbu Səid Əbül Xeyr Xorasaninin başqa xələfləri və ardıcıllarının da Azərbaycanda

xanəgahları olmuşdur. Onun xələflərindən biri də məşhur sufi şeyxi Əbu Ömər Naxçıvani idi. M.Nemətin fikrincə, Əbu Ömər Naxçıvani bir müddət Culfa bölgəsindəki Əlincəçay sahilində yerləşən xanəgaha rəhbərlik etmişdir.

Orta əsrlər zamanı Ordubad şəhərində başqa xanəgahlar da fəaliyyət göstərmişdir. Onlardan biri də “Pir Eyvaz” xanəgahı olmuşdur. Vaxtilə Ordubad şəhərinin cənub-qərb tərəfində təxminən 2 hektar sahəni əhatə edən və el arasında “Pir Eyvaz qəbiristanlığı” adlanan bir qəbiristanlıq var idi. Bu qəbiristanlığın belə adlanmasının səbəbini Ordubad şəhərinin yaşlı əhalisi belə izah edir ki, bu qəbiristanlığın yerləşdiyi ərazidə Pir Eyvaz adlı adama məxsus olan böyük bir bağ var imiş. Pir Eyvaz sonsuz olmuş və vəsiyyətinə əsasən öldükdən sonra onu öz torpağında, yəni bağ olan ərazidə dəfn etmişlər. Həmin vaxtdan ərazi qəbiristanlığa çevrilmişdir.

Qəbiristanlığın şimal hissəsində yerli əhalinin ziyarət etdiyi bir pir var idi. Pirin binası içərisində bir qəbir var idi. Yerli əhalinin fikrincə, Pir Eyvaz bu qəbirdə dəfn olunmuşdur. Qəbrin üstündə bir neçə yerə bölünmüş, ancaq sonradan sementlə kobud şəkildə bir-birinə birləşdirilmiş başdaşı var idi. Başdaşının üzərində olan kitabədə mərhumun adını müəyyənləşdirmək mümkün olmasa da, orada bəzi sözləri oxumaq mümkün olmuşdu.

Biz, 1980-ci ildə bu qəbiristanlıqda tədqiqat aparmış, bir neçə kitabənin estampını və fotosunu götürmüşdük. Çox təəssüflər olsun ki, 1981-ci ildə bu qəbiristanlıq və qeyd olunan pir dağıdılmış, yerində avtovağzal və park salınmışdır. Bu zaman qəbirlərin üstünə qoyulmuş, üzərində kitabə olan sənduqə və başdaşı formalı qəbirüstü xatirə abidələri də dağıdılmış, it-bat olmuşdur. Onlardan yalnız biri Ordubad rayon Diyarşünaslıq muzeyinə aparılmış və orada saxlanmaqdadır.

Ordubad şəhərinin əhalisi qəbiristanlığın “Pir Eyvaz” qəbiristanlığı adlanmasını mərhum Pir Eyvazla əlaqələndirirlər. Ancaq onlar mərhumun adına əlavə olunmuş “pir” titulunun farsca “qoca” anla-



mını əsas götürərək onu “Qoca Eyvaz” adlandırırlar. H.Səfərli bu fikrin əleyhinə çıxır və göstərir ki, mərhum Eyvazın adına əlavə olunan “pir” titulu heç də onun qocalığını bildirmək üçün deyil, onun sufilikdə ən yüksək məqama çatmış bir adam olduğunu göstərmək üçün verilmişdir (110, s.186).

Bu titulu almaq dərəcəsinə yüksəlmiş Pir Eyvazın Ordubad şəhərinin girəcəyində (XVII-XVIII yüzilliklərdə hələ şəhər böyüyüb genişlənərək bu ərazilərə çatmamışdı) olan qəbiristanlığın ərazisində xanəgahı olmuşdur. Başqa xanəgah rəhbərləri kimi, Pir Eyvaz da müridləri ilə birlikdə öz xanəgahında yaşamış, öldükdən sonra isə adətə uyğun olaraq xanəgahın yanında dəfn olunmuşdur. Bundan sonra, onun qəbri müridləri tərəfindən ziyarətgaha çevrilmiş, sağlığında yerli əhali arasında böyük nüfuzə malik olduğundan şəhər camaatı da həmin qəbrə hörmətlə yanaşmışdır.

Pir Eyvaz haqqında yerli əhali arasında yayılan rəvayətdə belə bir məqam diqqəti cəlb edir: o, sonsuz kimi qələmə verilir. Fikrimizcə, bu cəhət də onun sufi şeyxi olması ilə əlaqədardır. Məlumdur ki, bəzi sufi təriqətləri ehkamına görə evlənmək, ailə qurmaq haram hesab edilirdi. Bu cəhət XIII əsrdə Anadoluda Hacı Bəktaş Vəli tərəfindən yaradılan, sonralar isə bir sıra ölkələrdə, o cümlədən Azərbaycanda və onun ayrılmaz, tərkib hissəsi olan Naxçıvanda geniş yayılan “Bəktəşiyyə” təriqətində özünü daha qabarıq büruzə verirdi.

“Bəktəşiyyə” təliminə görə təriqətin hər bir üzvü mürşidin qarşısında təntənəli surətdə and içərək, evlənməyərək subay qalacağına söz verməli idi. Bütün dünyəvi işlərdən imtinanın simvolu kimi sırğa daşıyan Bəktəşilər bundan sonra öləncən evlənmirdilər. Mərhum Pir Eyvazın da sonsuz olaraq ölməsi onun “Bəktəşiyyə” təriqətinə mənsub olmasını və evlənməyərək bu təriqətə xidmət etməsi fikrini söyləməyə əsas verir (180, s.137).

Yerli əhali arasında böyük nüfuz qazandığına, öldükdən sonra isə qəbrinin ziyarətgah olmasına, həmçinin müqəddəsliyi xatirinə onun ətrafının qəbiristanlığa çevrilməsinə əsasən deyə bilərik ki, Pir Eyva-

zın rəhbərlik etdiyi sufi təriqətinə mənsub xanəgah Ordubaddakı digər xanəgahlarla birlikdə uğurla fəaliyyət göstərmişdir.

Azərbaycanda, eləcə də Naxçıvanda fəaliyyət göstərən və şiəliklə bağlı olan sufi təriqətləri, o cümlədən Bəktəşi dərvişləri Səfəvi şahları tərəfindən himayə olunduqları üçün onlar Naxçıvanda, o cümlədən Ordubadda sərbəst hərəkət edir, öz xanəgahlarını yaradır, ideologiyalarını yayırdılar. Səfəvi şahlarının Ordubad şəhərinə xüsusi rəğbətlə yanaşması, hətta onu xəzinəyə veriləcək bir sıra vergilərdən azad etməsi faktının özü də təsdiq edir ki, Səfəvilərə xidmət edən və ardıcılıları ilə birlikdə onların da ideologiyasını yayan Bəktəşilərin Ordubadda fəaliyyət göstərməsi və öz xanəgahlarını yaratması problem deyildi. Ona görə də Bəktəşi dərvişləri Naxçıvan ərazisində özləri üçün əlverişli şərait yaranmasından məharətlə istifadə etmiş, bir sıra yerlərdə öz xanəgahlarını yaratmışlar. XVII əsrdə Ordubad şəhəri Səfəvilərin əlində olarkən Pir Eyvazın orada yaratdığı xanəgah da onlardan biri olmuşdur (110, s.189).

Naxçıvan bölgəsindən keçən mühüm ticarət yolları üzərində fəaliyyət göstərən mühüm sufi mərkəzlərindən biri də Ordubad bölgəsində, Vənəndçayın sol sahilində fəaliyyət göstərən xanəgah olmuşdur. Zəmanəsinin məşhur sufiliklə bağlı mərkəzlərindən biri olan bu xanəgahın qurulduğu Xanağa kəndi Ordubad şəhərindən təxminən 10-12 km qərb tərəfdə Vənəndçayın sol sahilində yerləşir. Adından görüldüyü kimi, kənd sufi məskənləri olan xanəgahlarla əlaqədar yaranmışdır.

Qeyd etmək lazımdır ki, 1727-ci ilə aid olan “Naxçıvan sancağının müfəssəl dəftəri”ndə bu kəndin adı “Yuxarı Xanəgah” kimi göstərilmişdir. Azərbaycanda və onun ayrılmaz tərkib hissəsi olan Naxçıvan bölgəsində bu qəbil kəndlər Yuxarı və Aşağı olmaqla iki olduğundan (məsələn, Aşağı Əylis, Yuxarı Əylis, Aşağı Uzunoba, Yuxarı Uzunoba və s.) deyə bilərik ki, Yuxarı Xanəgah kəndindən coğrafi cəhətdən bir az aşağıda - cənubda, ehtimal ki, indi el arasında Dəstəbaşı adlanan ərazilərdə Aşağı Xanəgah kəndi olmuşdur. Təəssüf ki,



bu kənd zəmanəmizədək qalmamış və yeri də məlum deyildir (110, s.190).

Pirin yerində vaxtı ilə hansısa sufi təriqətinin yerləşdiyi xanəgah olmuşdur. Bunu təsdiq edən ən mühüm fakt pirin cənub divarında divara qoyulmuş iki ədəd məzar kitabəsidir. Birinci kitabədən aydın olur ki, pirin içərisindəki qəbirdə Seyid Həmidin oğlu hicri 707-ci ildə (miladi 1308-ci il) vəfat etmiş Seyid Tahir dəfn olunmuşdur. İkinci kitabə isə Şeyx Nurəddinin oğlu, hicri 1010-cu ildə (miladi ilə 1601-1602-ci il) vəfat etmiş, şeyxlər nəslindən olan Şeyx İslamın xatirəsinə yazılmışdır. İkinci kitabədə nəzərə çarpdırılan “Şeyxlər nəslindən olan” sözü, həmçinin ata və oğulun “şeyx” titulu ilə təqdim edilməsi fikrimizi bir daha qüvvətləndirir. Məlumdur ki, orta əsrlər zamanı “şeyx” titulu görkəmli şəxsiyyətlərə, xüsusilə sufi təriqəti başçılarına verilirdi. Mənbələrdə şeyxlər xanəgah başçıları kimi təqdim edilirlər. Çoxlu müridləri olan şeyxlər orta əsrlərdə öz ailələri ilə birlikdə bu xanəgahlarda yaşayı, öldükdən sonra da orada dəfn edilirdilər. Məlumdur ki, sufilikdə şeyxlik bir müddət irsi olaraq atadan oğula keçmişdir. Bu kitabədə ata və oğlunun “şeyx” titulu ilə təqdim edilməsi göstərir ki, Şeyx İslam atasından sonra onun yerini tutmuş və xanəgahda fəaliyyət göstərən sufi təriqətinə - dərvişlərə rəhbərlik etmişdir (110, s.192).

Bütün bunlara yekun vuraraq deyə bilərik ki, orta əsrlər zamanı Naxçıvan bölgəsi müxtəlif sufi təriqətlərinin yayıldığı və fəaliyyət göstərdiyi ərazilərdən biri olmuşdur. Burada müxtəlif vaxtlarda Əlin-cəçay mahalında, eyniadlı çayın sahilində, Naxçıvan və Ordubad şəhərlərində, Şərur bölgəsinin Tənənəm kəndində, Babək bölgəsinin Cəhri kəndində və başqa yaşayış məskənlərində çoxlu xanəgahlar yaradılmış, həmin xanəgahlarda təriqət mənsubları olan şeyxlər yaşayaraq ibadət, zikir və təhsil məsələləri ilə məşğul olmuş, ətraflarına müridlər toplayaraq ideyalarını onlar vasitəsilə yaymışlar. Bu məqsədlə xanəgah şeyxləri öz dərvişlərini lazım gəldikdə digər ölkələrə də göndərmiş, həmin yerlərdə özlərinə tərəfdar toplamış, ideyalarını yaymışlar.

Bu xanəgahlar xalq kütlələrinin mənafeyinin təmsilçisi kimi çıxış etmiş, bəzi hallarda feodal hakimlərin ideologiyasının yayılmasında iştirak etsələr də, əsasən onlara qarşı müxalifətdə olmuş, feodal zülmünə qarşı çıxış etmişlər. Torpaqlarımız düşmən hücumuna məruz qaldıqda bu xanəgahların rəhbər şeyxləri xarici müdaxiləçilərə qarşı mübarizəyə rəhbərlik etmiş, vətənin qorunması üçün canlarını belə əsirgəməmişlər. Bu cəhət monqollara və teymurilərə qarşı aparılan mübarizədə özünü, xüsusilə qabarıq bürüzə vermişdir.

Ümumiyyətlə, ərəzidə orta əsrlər zamanı fəaliyyət göstərən xanəgahlar əhalinin və cəmiyyətin həyatında mühüm rol oynamış, sosial-siyasi və ideoloji mərkəz kimi tarixi proseslərə təsir göstərə bilmişdir.

Bir sıra orta əsr hökmdarları təriqət mənsubları olan dərvişlərin qüvvəsindən istifadə edir, siyasətlərini həyata keçirmək üçün onlarla əlaqə yaradırdılar. Bu məqsədlə, bəzi hakimlər hətta sufi təriqətlərinin üzvü olur, özlərini böyük nüfuza və cəmiyyət daxilində gedən proseslərə təsir gücünə malik olan sufi şeyxlərinin müridi hesab edirdilər. Ona görə də sufi təriqətləri mənsubları bir çox hallarda hökmdarlar tərəfindən müdafiə və himayə olunurdular. Orta əsr Azərbaycan hökmdarları, xüsusilə Səfəvi şahları şiəliyi başqa ölkələrdə yaymaq və qəbul etdirmək üçün dərvişlərin gücündən məharətlə istifadə edir, ideya və fikirlərini onlar vasitəsilə Şərqi Anadoluda, İraqda, Şirvanda və s. yerlərdə yayırdılar. Bunun müqabilində Səfəvi şahları özlərinin mənsub olduqları "Səfəviyyə" sufi təriqəti ilə yanaşı, onları müdafiə edən Bəktəşiləri, Hürufiləri və digər təriqətlərin üzvlərini də himayə edirdilər. Məhz bu səbəbdən də Səfəvilərin hakimiyyəti dövründə (1501-1736-cı illər) Azərbaycanda və onun ayrılmaz tərkib hissəsi olan Naxçıvanda adları çəkilən təriqətlərin üzvləri özləri üçün yaradılmış münbit şəraitdən səmərəli istifadə etmiş və çoxlu xanəgahlar yaratmışdılar.

Ancaq buradan heç də belə nəticə çıxarılmamalıdır ki, müxtəlif sufi təriqətlərinə mənsub olan dərvişlər həmişə sərbəst hərəkət et-



miş, onlara toxunulmamışdır. Bütün müsəlman Şərqiində olduğu kimi, Naxçıvan bölgəsində də orta əsrlər zamanı fəaliyyət göstərən sufi təriqəti mənsubları, əsasən, hakimiyyətə qarşı müxalifətdə olmuş, xalqın mənafeyini müdafiə etmişlər. Onlar feodal zülmünə qarşı baş verən narazılıqların, xalq hərəkatının ön sıralarında dayanmış, məzlum kütlələrin mənafeyinin təmsilçisi kimi çıxış etmişlər. Ona görə də sufi təriqəti mənsubları olan dərvişlər müəyyən dövrlərdə orta əsr hökmdarları, dövlət məmurları tərəfindən sıxışdırılır, təqib olunur, cəzalandırılırdılar. Bu işdə fəqihlərlə sufilər arasındakı ziddiyyət, fikir ayrılığı özünü daha da qabarıq büruzə verirdi. Məhz fəqihlərin fitvası ilə orta əsrlərdə bir çox məşhur sufi şeyxinə dəhşətli divan tutulmuş, faciəli surətdə edam edilmişdilər.

Ölkəmizə təcavüz edilərkən, Vətən təhlükədə olarkən, xarici müdaxilələr baş verərkən sufi təriqəti başçıları olan şeyxlər və onların müridləri torpaqlarımızın müdafiəsinə qalxmış, azadlıq müharibəsinin ön cərgəsində getmiş, canları bahasına da olsa, vətənin müdafiəsində yaxından iştirak etmiş, hətta bu yolda şəhid olmuşlar. Bu cəhətdən XIII-XIV yüzilliklərdə monqollara, teymurilərə və başqa işğalçılara qarşı mübarizə aparən Naxçıvan əhalisinin ön sıralarında dayanan Əlincəçay sahilindəki və Ordubad şəhərindəki xanəgah mənsublarının ardıcılığının mübarizəsini xüsusi ilə qeyd etmək lazımdır. Xanəgah rəhbəri olan şeyxlər, həmçinin, müridlərin, yerli əhalidən olan adamların maariflənməsi qayğısına qalır, gənclərin savadlanmasına yardımçı olur, onlara dini və dünyəvi elmlərin əsaslarını öyrədir və əlbəttə, öz ideyalarını da mənimsədirdilər.

Naxçıvan bölgəsindəki bir sıra xanəgahlar XIX yüzilliyin sonlarına qədər fəaliyyət göstərmişdir. XIX yüzillikdə, İslama qarşı xristianlaşdırma siyasəti aparılan zaman bu istiqamətdə atılan addımlardan biri də Böyük İpək yolu (Çini Avropanın qapısı olan Anadolu ilə birləşdirən, Araz çayı boyunca Azərbaycandan keçən yol) üzərindəki xanəgahlara, onların rəhbər-şeyxlərinə zərbə endirmək məqsədi ilə Avropadan Aralıq dənizi vasitəsilə Hindistana su yolunun açılması oldu. Bu sahədə ən böyük zərbələrdən biri də dəmiryol nəqliyyatının

inkişafı oldu. Dəmir yollarının salınması ilə həmin ticarət-karvan yolu öz əhəmiyyətini itirdi. Bununla da ticarəti öz əllərinə alan və ona nəzarət edən xanəqahlar tənəzzül etdi və xaraba qaldı.

Naxçıvan ərazisində aşkar olunan karvansaralar, körpülər və bərə-keçidlərinin, xanəqahların mövcudluğu təkcə bu ərazinin ticarət əhəmiyyətindən xəbər vermir, eyni zamanda bu abidələrin qalıqlarının bugünədək gəlib çatması, Naxçıvan ərazisindən vaxtilə keçən ticarət marşrutlarını dəqiqləşdirmək üçün ən tutarlı və yeganə faktlar kimi qalmaqdadır.

Daşan çaylar üzərində nəhəng körpülərin tikilməsi, Azərbaycan ərazisində ən böyük karvansaranın, məhz Naxçıvanda mövcudluğu bu ərazinin həqiqətən beynəlxalq əlaqələrdə oynadığı önəmli rolun tarixi izahıdır.



III FƏSİL

NAXÇIVAN BÖYÜK İPƏK YOLU ÜZƏRİNDƏ TİCARƏT, SƏNƏTKARLIQ VƏ MƏDƏNİYYƏT MƏRKƏZİ KİMİ



3.1. Böyük İpək yolunun Naxçıvanın digər ölkələrlə mədəni-iqtisadi əlaqələrinin inkişafında rolu

Uzun müddət ərazisindən keçdiyi ölkələrin iqtisadi, siyasi həyatında mühüm rol oynayan Böyük İpək yolunun ən böyük əhəmiyyətindən biri də bu yolun həm də həmin yerlərdə mədəniyyətin inkişafına əvəzsiz təsiri ilə bağlıdır. Bu yol ticarət, mədəniyyət və bəzi vaxtlarda müharibələr yolu olmuşdur. Ədəbiyyatın, elmin, təhsilin mədəniyyətin, xüsusilə şəhərsalma mədəniyyətinin, dinlərin yayılmasında və s. bu yoldan istifadə edilmişdir. Bu yol vasitəsilə Qərbdən Şərqa və əksinə gələn səyyahların, alimlərin, diplomatların, missionerlərin, dövlət məmurlarının yol qeydlərində və əsərlərində mədəniyyət tarixinin öyrənilməsi baxımından qiymətli məlumatlar mövcuddur. Qeyd edək ki,

müasir dövrdən fərqli olaraq orta əsrlər dövründə Şərq-Qərb münasibətləri daha çox iqtisadi və mədəni zəmində inkişaf edirdi. Bu gün isə bu münasibətlər bir çox hallarda siyasi xarakter daşımaqdadır (53, s.109). Vaxtilə, Makedoniyalı İsgəndərin dövründə Şərq-Qərb cizgilərini özündə birləşdirən ellinizm mədəniyyəti, yaxud İslam dininin yayılmasından sonrakı dövrlərdə o vaxta qədər tək-cə ticarət yolu kimi istifadə olunan Ərəbistan yarımadasındakı yolların böyük bir hissəsinin “Həcc yoluna” çevrilməsi və karvanda irəliləyən insan qrupuna zəvvarların qoşulması iqtisadi əlaqələrin iqtisadi-mədəni əlaqələrə çevrilməsinə şərait yaratmışdır. Xaç yürüşlərindən sonra Şərq ilə Qərb arasındakı təmaslar daha da artdı, Şərq sözləri və nağılları Qərb dillərinə sürətlə qarışırdı (94, s.33). Deməli, Böyük İpək yolunun əsas mahiyyəti Şərqin Qərbə mədəni təsirində idi. Bu zaman, Qədim Roma və Yunanıstan mədəniyyətini istisna etməklə, Avropada oyanış təzə başlamışdı. Uzaq Şərqdən - Koreyadan başlanğıcını götürən karvanlar isə Çindən, Monqolustandan, Mərkəzi Asiyadan, Azərbaycandan keçərək Aralıq və Qara dəniz sahillərinə, Avropanın içərilərinə bu mallarla yanaşı, həm də mədəniyyət yükü aparırdılar.

Böyük İpək yolunun, eyni zamanda, ədəbi əlaqələrinin genişlənməsinə ipək və kağızdan olan əlyazmaların, ədəbiyyat nümunələrinin bir ölkədən digərinə aparılmasında da rolu az olmamışdır. Azərbaycan mütəfəkkirlərinin VIII-XI əsrlərdə ərəb dilində, sonra isə Yaxın Şərqdə poeziya dili olan fars və türk dillərində yazdıqları əsərlər Orta Asiyada, ərəb ölkələrində, İranda, Hindistanda və Avropada geniş yayılmışdır. Məhz bu kitab ticarətinin və mübadiləsinin nəticəsidir ki, Böyük Azərbaycan şairi Nizami Gəncəvinin “Xəmsə”si Şərq ölkələrində böyük şöhrət qazanmışdır. Şübhəsiz ki, Nizaminin əsərləri Böyük İpək yolu ilə hərəkət edən karvanlar vasitəsilə bir sıra yaxın və uzaq ölkələrə aparılmış və həmin yerlərdə yayılmışdı. Eyni zamanda həmin karvanlar digər ölkələrdə əldə olunan elmi və ədəbi nailiyyətləri Azərbaycana gətirmişlər. Əgər Şərq ölkələrindən gətirilən müxtəlif elm sahələrinə aid əsərlər olmasaydı, yəqin ki, N.Gəncəvi Avropa və Asiyanın təbii şəraitinə yaxşı bələd ola bilməz, xalqların irqi fərqlərini dərinlən dərk edə bilməz, “İsgən-



dərnamə”də böyük İsgəndəri gah subtropik, gah çöl, gah səhra, gah da meşə landşaftı qoynunda təsvir edə bilməzdi (118, s.24). Təsadüfi deyildir ki, XII əsrdən sonra həmin mövzuya müraciət edən, İsgəndər haqqında əsər yazan bütün Şərq müəllifləri özlərini Nizami irsinin davamçıları adlandırmış və böyük ustadın şagirdləri olmaları ilə fəxr etmişlər. Ümumiyyətlə, Nizamidən sonra yaşamış Şərq şairlərinin əksəriyyətinin yaradıcılığında böyük ustadın təsiri görünməkdədir.

Nizami poetik məktəbinin görkəmli nümayəndələrindən biri də fars-tacik ədəbiyyatının klassiki Əbdürrəhman Cami olmuşdur. Böyük Gəncə mütəfəkkirinin bədii fəlsəfi dühasının pərəstişkarı olan Ə.Cami “Xəmsə”yə daxil olan “Məxzənül-əsrar” (“Sirlər xəzinəsi”) müqabilində “Töhfətül-əhrrar”, “Xosrov və Şirin” müqabilində “Yusif və Züleyxa”, “Leyli və Məcnun” müqabilində eyni adda poema, “İsgəndərnamə” müqabilində isə “Xərdnameyə İsgəndəri” əsərini yazmışdı (38, s.4). Gətirilən bu lakonik müqayisələr Nizami bədii-fəlsəfi dühasının təsir gücünü göstərməklə yanaşı, Azərbaycan ədəbi əlaqələrinin inkişafından xəbər verir. Əlbəttə, ölkələr arasında ədəbi əlaqələrin qurulma vasitəsi isə bu dövr üçün yalnız beynəlxalq yollar və bu yollarla hərəkət edən ticarət karvanları ola bilərdi.

Orta əsr memarlıq üslubunun digər Şərq ölkələrinin memarlığında da izlənməsi, müxtəlif vaxtlarda görkəmli sənətkar, alim və memarların karvansaralarda qonaq olaraq yaşaması qarşılıqlı mədəni əlaqələrin inkişafına böyük təsir göstərmişdir. Orta əsr Azərbaycan memarlığının Naxçıvan məktəbinin banisi Əcəmi Əbubəkr oğlu Naxçıvani irsinin Yaxın və Orta Şərq memarlığında təsiri şübhəsiz ki, göydəndüşmə olmamış, bu ölkələrin Azərbaycanla, o cümlədən Naxçıvanla mədəni əlaqələrinin nəticəsi olaraq meydana çıxmışdır. Məhz bu əlaqələrin nəticəsində Əcəmi dühasının təsiri ilə Yaxın və Orta Şərqlin bir sıra ölkələrində möhtəşəm memarlıq nümunələri inşa olunaraq dünya mədəniyyəti xəzinəsinə daxil edilmişdir. Təsadüfi deyildir ki, Naxçıvan memarlıq məktəbinin təsir dairəsindən bəhs edərkən akademik Ə.Salamzadə və sənətsünaslıq doktoru K.Məmmədzadə, Avstriya sənətsünası E.Dits və türk sənətsünası O.Aslanapanın müştərək yazdıqları “Türk incəsənətinin tarixi” əsərinə

istinad edərək qeyd edirlər ki, görkəmli türk memarı Sinanın XVI əsrdə İstanbulda ucaldığı bir sıra türbələrdə Naxçıvan türbələri ilə birbaşa əlaqə aydın görünür. Naxçıvan abidələrinin Sınana hansı yolla təsirindən bəhs edərək alimlər bu nəticəyə gəlmişlər ki, Memar Sinan Sultan Süleyman Qanununin Azərbaycana yürüşləri zamanı (1535-1536-cı illər) yeniçəri qoşunlarının memarı sifəti ilə Azərbaycana gəlmiş, həmin vaxt Naxçıvan abidələri ilə tanış olmuşdur (106, s.63).

Məlumdur ki, Sultan Süleyman Qanuni Azərbaycana yürüşləri zamanı dağ, dərə, bataqlıq və s. keçilməz yollarla deyil, həmin vaxt fəaliyyət göstərən rahat ticarət yolları ilə hərəkət etmiş, həmin yollar üzərindəki şəhərləri tutmuşdur. Memar Sinan da məhz həmin yollarla Naxçıvana gəlmiş və Əcəmi Naxçıvani yaradıcılığının zəngin məhsullarını görmüşdür.

Türkmənistan abidəsinin güclü təsirinə baxmayaraq Qazan xan türbəsinin həcm-məkan həlli daha çox Azərbaycanın qülləvari türbələrinə yaxın idi. Sərdabəli qoyuluş və gövdənin qülləvari biçimi onu XI-XII yüzilliklərin Marağa, Naxçıvan türbələrinə bənzədirdi (67, s.41).

Azərbaycan ərazisində yetişən və yaşayıb-yaradan memarlar, toxucular, bəzək-zinət şeyləri ustaları və digər sənətkarlar öz sənətkarlıq məharəti ilə qonşu və uzaq ölkələr arasında şöhrət qazanmışdılar.

XIV yüzilliyin 70-ci illərində Türkmənistanın Köhnə Ürgənc şəhərində ucaldılmış Türəbək xanım imarəti incə üslublu kaşı ilə tamamlanan əzəmətli orta əsr abidəsidir. Bəzi araşdırıcılar üslub eyniliyinə arxalanıb Türəbək xanım imarətinin bəzək işlərində azərbaycanlı ustaların birbaşa iştirak etdiklərini güman edirlər. Memarlıq doktoru C.Qiyasinin fikrincə, bu nadir Xarəzm abidəsinin gözəl kaşı bəzəyi, heç şübhəsiz, Azərbaycanla sıx mədəni əlaqələr mühitində yaranmışdır. Çünki bu bəzək texnikası ilkin olaraq Azərbaycanda meydana çıxmışdır (67, s.42).

Bu mədəniyyət, əlbəttə ki, ərazidə yaşayan xalqların, yəni bugünkü azərbaycanlıların qədim babalarının özləri tərəfindən yaradılmışdır. Lakin bu mədəniyyəti yaxın qonşuların, misal üçün Gürcüstanın, Şimali Qafqaz xalqlarının, eləcə də karvan yolları ilə arasıkəsilməz qarşılıqlı



əlaqədə yaşayan uzaq Hindistan, İran, Orta Asiya xalqlarının mədəniyyətindən təcrid edilmiş halda düşünmək qeyri-mümkündür. Azərbaycan bu ölkələrdən, bu xalqlardan təsir aldığı kimi, eyni zamanda onlara da öz təsirini göstərirdi (68, s.140).

Böyük İpək yolunun təsirinin izləndiyi başlıca amillərdən biri günügündən inkişaf edən şəhərsalma mədəniyyətidir. Məlumdur ki, şəhərlərin yaranması bilavasitə sənətkarlıq və ticarətin inkişafı ilə əlaqədar olmuşdur. Məşhur bazarları, yarmarkaları və karvansaraları olan orta əsr şəhərlərinə nəzər salsaq, görürük ki, bu şəhərlər məhz beynəlxalq karvan yolu üzərində mühüm məntəqə olduqları üçün bu qədər inkişaf edə və məşhurlaşma bilmişlər. Elə orta əsr Naxçıvan şəhərləri də bu tip şəhərlər sırasına aiddir.

Bu məsələdən bəhs edərkən akademik İ.Həbibbəyli yazır ki, Naxçıvanın qədim karvan yolunun İpək yolu marşrutunun üzərində yerləşməsi burada məskunlaşma, şəhərsalma və iqtisadiyyatla yanaşı, elmin, mədəniyyətin və ədəbiyyatın da inkişafına təsir göstərmiş, təkan vermişdir. Naxçıvanın quru yolu ilə İranla Gürcüstanı əlaqələndirməsi, Təbrizdən Tiflisə gedən böyük ticarət yolunun Naxçıvandan keçməsi, habelə Naxçıvandan Zəngəzur vasitəsilə Qarabağa, Sürməli çuxurundan keçməklə Türkiyəyə uzanan yollar, geniş tranzit əlaqələri, regionda təkcə bazar münasibətlərinin deyil, ümummilli mədəni inkişafın da əsasına çevrilmişdir. Fikrimizcə, Naxçıvanda XI-XII əsrlərdə intibah mədəniyyətinin formalaşması həm də regionun tranzit əlaqələrinin genişliyi ilə əlaqədardır. Bu əsasda genişlənən və inkişaf edən bazarlar və karvansaralar, məscidlər və mədrəsələr elmi, ədəbi-mədəni inkişaf üçün də zəngin mühit hazırlamışdır. Heç şübhə yoxdur ki, Əcəmi Əbubəkr oğlu Naxçıvani kimi Şərq memarlıq məktəbinin banisi sayılan dahi memarın yetişib ərsəyə çatması regiondakı intibah mühitinin, başqa sözlə desək, burada çarpazlaşmış Şərq və Qərb düşüncəsinin məntiqi nəticəsidir. Tranzit əlaqələrinin, karvan yollarının Naxçıvanda Şərq və Qərb mədəniyyətini əlaqələndirməsi, informasiya mübadiləsinin güclənməsi bu diyarda elmin, təhsilin, mədəniyyətin və ədəbiyyatın da inkişafında mühüm rol oynamışdır (46, s.3).

Məlum olduğu kimi, Şərqdən Qərbə uzanan İpək yolunun ən mühüm xətləri Azərbaycan ərazisindən keçmişdir. Bu yollar beynəlxalq ticarət yollarının əlavəsi deyil, onun tərkib hissəsi olmuşdur. Qədim zamanlardan ölkənin beynəlxalq iqtisadi-mədəni əlaqəsinin həyata keçirilməsi üçün əlverişli mövqedə yerləşməsi istər Azərbaycan şəhərlərinin tərəqqisinə, istərsə də bütövlükdə Azərbaycanın ticarət əlaqəsinin həyata keçirilməsinə fəal təsir göstərmişdir.



3.2. Naxçıvan şəhərləri Böyük İpək yolu üzərində mühüm ticarət, sənətkarlıq və mədəniyyət mərkəzləri kimi

Arxeoloji qazıntılar zamanı əldə olunan maddi mədəniyyət nümunələri təsdiq edirlər ki, Naxçıvan bölgəsi ilkin şəhər mədəniyyətinin yarandığı ərazilərdən biri olmuşdur. Arxeoloq V.Əliyev uzunmüddətli tədqiqatlar əsasında belə bir nəticəyə gəlmişdir ki, bu ərazidə yaranan Naxçıvan şəhərinin yaşı 3500-4000 illə hesablanır. Şübhəsiz ki, tədqiq olunan bölgədə yaranan ilk şəhər Naxçıvan şəhəri olsa da, zaman keçdikcə, bu ərazidə yeni şəhərlər də meydana gəlmişdir.

Müşahidələrimiz və hazırkı zamanda yerləşdikləri coğrafi mövqe də təsdiq edir ki, bu şəhərlər, əsasən ərazidən keçən mühüm ticarət yolla-

rının üzərində yerləşmişdir. Bu şəhərlərin bəzisi yarandıqdan sonra ticarət və sənətkarlıq mərkəzinə çevrilsə də, bəzilərinin yaranmasında şəhərin salındığı ərazidən keçən ticarət yollarının mühüm rolu olmuşdur. Bu da tarixi qanunauyğunluqdan irəli gələn bir amildir. Qədim və orta əsr müəlliflərinin əsərlərində verilən məlumatlar da təsdiq edirlər ki, şəhərlər əsasən ərazidən keçən ticarət yollarının üzərində salınmış, ticarət və sənətkarlıq mərkəzləri kimi inkişaf etmişlər. Bu yol üzərində yerləşən yaşayış yerləri və qəbir abidələrində aparılan arxeoloji qazıntılar zamanı külli miqdarda başqa ölkələrdən gətirilən avadanlıq (pullar, bəzək şeyləri, silahlar, möhürlər, metal və gil qablar, fil sümüyü və rəngli daşlardan hazırlanan fiqurlar və s.) tapılmışdır. Arxeoloji tapıntılar göstərir ki, tarixin bütün dövrlərində bu yoldan istifadə olunmuşdur. Şimalın köçəri tayfaları da (skiflər, sarmatlar, xəzərlər) zəngin Cənub ölkələrinə qarətçi hərbi yürüşlər edərkən bu yoldan istifadə etmişlər.

Azərbaycan ərazisindən keçən karvan yolları boyunca uzanıb gedən və hələ orta əsrlər dövründə inşa edilmiş karvansaraların, körpülərin, ovdanların və eləcə də bazar meydanlarının qalıqları vaxtilə burada gərgin ticarətin aparılmasını təsdiq edən tarixi şahidlərdəndir. Bu abidələrin günümüze gəlib çatması, eyni zamanda keçmişdə şəhərlər arasında aparılan ticarət yollarının hansı istiqamətdə getdiyini müəyyən etməkdə bizə köməklik edir.

Orta əsrlər zamanı iri şəhərlərin, o cümlədən Naxçıvanın ətrafındakı kəndlər əmtəə münasibətlərinə cəlb edilirdilər. Bu münasibətlərə əsasən xaricə kənd təsərrüfatı məhsulları (xüsusilə, xam ipək, zəfəran) ixrac edən kənd nahiyələri cəlb olunurdular. Şəhərətrafi kəndlərdə torpaqlar iri feodalların əlində cəmlənirdi ki, bu da onların bazarlarla daha çox əlaqə yaratmalarına səbəb olurdu.

Sənətkarlıq orta əsrlərdə əsas istehsal sahəsi olmaqla, şəhər həyatında mühüm yer tuturdu. İctimai əmək bölgüsünün mərhələlərinə uyğun olaraq sənətkarlıq 3 növə ayrılmışdır: ev sənətkarlığı, sifarişli və bazar sənətkarlığı. Qaynaqların məlumatına əsasən, Azərbaycanda 100-ə qədər sənət növü mövcud idi. Sənətkarlıqda əmək bölgüsünün dərinləşmə-



si prosesi ləng gedirdi. Ancaq I Şah Təhmasibin dövründə ağır tamğa vergisinin ləğv olunması sənətkarlığın və ticarətin inkişafına müsbət təsir etdi. Bu dövrdə toxuculuq, ipəkçilik, xalçaçılıq, dəriçilik, boyaqçılıq, zərgərlik, dulusçuluq, ağac emalı, həkkaklıq Azərbaycan sənətkarlığının aparıcı sahəsi sayılıb (64, s.30).

F.Əliyev öz tədqiqatlarında göstərir ki, orta əsrlərdə şəhərlərin iqtisadi həyatının əsasını ticarət və sənətkarlıq təşkil edirdi. Şəhər ticarətinin özəyi isə bazar idi. Demək olar ki, tacirlərin və sənətkarların hamısı burada cəmləşmişdir. Bu ona görə idi ki, yerli hakimlərin nəzarətçilərinin bazara satmaq üçün gətirilən malların üzərində gözü olsun, satıcı və alıcılardan lazımı gömrük toplamaq işi yüngülləşsin (30, s.44).

Böyük İpək yolu üzərində şəhərlər mühüm strateji məntəqə kimi böyük əhəmiyyət kəsb edirdi. Naxçıvan bölgəsində də qədim və orta əsrlər zamanı yaranmış şəhərlər mühüm ticarət, sənətkarlıq və mədəniyyət mərkəzləri kimi inkişaf edirdilər. Həmdullah Qəzvininin verdiyi məlumata görə, XVI yüzillikdə Naxçıvan tüməninə 5 şəhər daxil idi. Bu şəhərlərin Naxçıvan, Əncan, Ordubad, Azad və Maku şəhərləri olduğu göstərilir (157, s.51).

Orta əsrlərdə Azərbaycanın inkişaf etmiş ticarət şəhərləri içərisində Naxçıvan, Ordubad, Azad, Gilan və Qarabağlar şəhərləri xüsusilə fərqlənmişlər. Naxçıvan bölgəsinin şəhərləri içərisində nəinki Azərbaycanda, hətta Yaxın Şərqdə qədim mədəniyyət mərkəzlərindən, şəhər mədəniyyətinin yarandığı ilk ocaqlardan biri olan Naxçıvan şəhəri xüsusi yer tutur.

Tarixi mənbələrdə Böyük İpək yolunun bir qolu da Ekbatandan ayrılıb Albaniya ərazisinə keçdiyi, qədim Qəbələ, Bərdə və Naxçıvandan dolanaraq yenidən Bağdada, əsas yola qovuşduğu göstərilir. Naxçıvan şəhəri Arazın sol qolu olan Naxçıvan çayının sağ sahilində yerləşmişdir. Həmin ərazidə mövcud olan zəngin təbii şərait və əlverişli coğrafi mövqe hələ qədim zamanlardan burada insanların məskən salmaları üçün imkan yaratmışdı. Arxeoloji qazıntılar zamanı əldə olunmuş maddi mədəniyyət nümunələri Naxçıvan şəhərinin daxil olduğu bölgənin çox qədim bir tarixə malik olduğunu təsdiq edir. Şərur bölgəsinin Tənənəm kəndi

yaxınlığındakı “Qazma” mağarasında aparılan arxeoloji tədqiqatlar nəticəsində isə aydın oldu ki, bu bölgədə insanlar Mustye dövründən - ən azı 70-60 min il bundan əvvəl məskunlaşmışlar.

Yaxın Şərqi qabaqcıl mədəniyyət mərkəzləri ilə coğrafi yaxınlıq, eyni zamanda ərazinin mühüm ticarət yollarının keçdiyi əlverişli bir mövqedə yerləşməsi Naxçıvan tayfalarının həyatına çox böyük təsir göstərmiş, burada erkən şəhər mədəniyyəti və sinifli cəmiyyətlərin ünsürləri daha tez meydana gəlmişdir. Hətta Naxçıvan ərazisində zəmanəmizə qədər mühafizə olunan bir sıra maddi mədəniyyət qalıqları mövcuddur ki, bu abidələr Yaxın Şərqi xalqlarının qədim tarixinə, mədəniyyətinə dair bir sıra problem məsələlərin tədqiqi baxımından mühüm elmi əhəmiyyət kəsb edir. Naxçıvan ərazisindəki Çalxanqala, Govurqala və Oğlanqalanın qala divarları ilə Yaxın Şərqi ölkələri şəhərlərinin müdafiə sistemləri arasında, onların planlaşdırılmasında və tikinti texnikasında olan yaxın oxşarlıq dediklərimizə ən tutarlı faktlardan biridir (34, s.52).

Beləliklə, bölgədəki arxeoloji abidələrin tədqiqi bir daha sübut edir ki, Naxçıvan ərazisi hələ e.ə. III-II minilliklərdə Şərqi ölkələri ilə sıx iqtisadi-mədəni əlaqələrə malik olmuşdur. Antik müəlliflərin əsərlərinə də nəzər salanda bunu bir daha aydın görmək olur.

Lakin Naxçıvanın bir şəhər kimi təşəkkül tapması, insanların həmin yerdə məskən salması prosesindən xeyli sonralar baş vermişdir (43, s.9). Naxçıvan ilkin şəhər mədəniyyətinin ən möhtəşəm nümunələrindən biri olmuşdur. Təsədüfi deyil ki, tarixi mənbələrdə Naxçıvan zonasının digər yaşayış məskənlərindən fərqli olaraq öz möhkəmliyi ilə qədim Şərqdəki şəhər-dövlətlərə bənzədiyi göstərilir.

Bu şəhərin adını isə ilk dəfə K.Ptolemey “Coğrafiya” əsərində (II əsr) işlətməmişdir. Müəllif öz əsərində şəhərin adını qədim yunan dilində Naksuana şəklində qeyd etmişdir. Orta əsr tarixçiləri Moisey Xorenli və Favstos Buzandın verdikləri məlumatlar bu baxımdan çox qiymətlidir. İran və erməni tarixçilərinin verdiyi məlumata görə, Naxçıvan IV əsrdə “dünyanın ən gözəl və ən məşhur şəhəri idi. Burada 30 min ev, 150 min əhali vardı” (10, s.202).



Bu şəhərin adına VI əsrdə Sasani hökmdarlarının adından zərb edilən sikkələr üzərində də rast gəlinmişdir. Həmin sikkələrdə şəhərin adı qısaca olaraq “Naxç” şəklində yazılmışdır (165, s.45). X-XII əsrlərdə Naxçıvan şəhəri Yaxın və Orta Şərqi ən mühüm ticarət və mədəni mərkəzlərindən biri hesab olunurdu. Təsadüfi deyildir ki, bu şəhər XI əsrdə Naxçıvanşahların (Əbuduləfilərin), XII əsrdə isə Eldənizlər dövlətinin paytaxtı olmuşdur. Orta əsrlər dövründə Naxçıvan vətənimizin mədəniyyət tarixində daha çox memarlıq cəhətdən inkişafı ilə nəzərə çarpır. Bu dövrdə Azərbaycanda ulu memarlıq məktəbi kimi tanınan Naxçıvan memarlıq məktəbi nəinki Azərbaycanda, eləcə də Yaxın Şərqdə böyük nüfuzə malik olmuşdur. Naxçıvan memarları ümumşərq memarlığında görkəmli yer tutan üsullar yaratmış və tətbiq etmişlər. Naxçıvan memarlıq kompozisiyalarında monumentalılıqla bərabər, zəriflik də diqqəti cəlb edən xüsusiyyətlərdəndir.

Naxçıvan memarlıq məktəbinin görkəmli nümayəndəsi Əcəmi Əbubəkr oğlu Naxçıvaninin Naxçıvanda abidələri bir nümunə kimi sənətkarların yaradıcılığına nəinki ölkə daxilində, hətta Azərbaycanın sərhədlərindən uzaqlarda da təsir göstərmişdir. Bu təsir Azərbaycanın, Yaxın Şərqi bir sıra şəhərlərində olduğu kimi, Osmanlı imperiyasında da orta əsrlər zamanı yaradılan möhtəşəm abidələrdə aydın şəkildə izlənmişdir. Bu cəhətdən, əvvəldə qeyd olunduğu kimi, məşhur türk memarı Sinanın yaradıcılığında - onun İstanbulda tikdiyi bəzi türbələrdə çox aydın şəkildə nəzərə çarpır. Bir sıra türk tədqiqatçıları da bu fikri qəbul edirlər. Memar Vədat Dalokay “Toplumçu Sinan” adlı məqaləsində Sinanın İstanbuldakı Xosrov Paşa türbəsindən bəhs edərək yazır ki, “Atabəylərdən qalma günbəzlərdən bir nəfəs gəlir” (104, s.34-36). Məşhur sənətsüнас M.V.Alpatov isə “Möminə xatun” məqbərəsini belə qiymətləndirir: Firdovsinin “Şahnamə”, Nizaminin “Leyli və Məcnun”u kimi Şərqi ölməz klassik əsərlərində duyduğumuz bəşəri tərəvət qoxusunu biz Naxçıvan abidələrində duyuruq (2, s.9).

Göründüyü kimi, Naxçıvan memarlıq məktəbi öz təsirini karvan yolları vasitəsilə uzaq-uzaq ölkələrə yaya bilmiş və bu mədəniyyət xarici ölkə sənətkarlarını hər zaman heyretləndirmişdir.

Naxçıvan şəhəri orta əsrlərdə möhtəşəmliyi ilə diqqəti cəlb etmişdir. XIII əsrə aid “Əcaib əd-dünya” (“Dünyanın qəribə şeyləri”) adlı əsərdə deyilir: “Orada çoxlu saray, köşk və eyvan vardı. Şəhərin yaxınlığında daşdan qala tikilmişdir. Qalada mədrəsə və məscid vardır... Bütün binalar gəcdən və bişmiş kərpicdən inşa edilmişdir” (181, s.209).

Orta əsrlər dövründə Naxçıvan özünün məhsuldar bazarları ilə də şöhrət tapmışdı. Naxçıvan bazarı böyük və izdihamlı olardı. Burada müxtəlif ölkələrdən gəlmiş tacirlərə təsadüf edilirdi. Bazarda Çindən, Misirdən, İrandan, Türkiyədən, Hindistandan, İraqdan, Orta Asiyadan gətirilmiş müxtəlif növlü mallarla yanaşı, mahir azəri sənətkarları tərəfindən yüksək zövqlə hazırlanmış əşyalar - saxsı və mis qablar, xalçalar, parçalar, zərgərlik məmulatları və s. satılırdı. Yerli ustaların ağacdən hazırladıqları qəşəng məişət və bəzək əşyaları dünyanın bir çox ölkələrinə aparılırdı (79). Yaxın Şərq ölkələrindən öz növbəsində buraya müxtəlif əmtəələr gətirilirdi. Həmin əmtəələr içərisində ədviyyat, müxtəlif ipək parçalar, şirli saxsı qablar, fayans, seladon, metal əşyalar və s. var idi (80, s.55).

Azərbaycanın çox mühüm strateji məntəqəsi və sənətkarlıq mərkəzi olan Naxçıvan haqqında ərəb, fars və Avropa alim və səyyahlarının əsərlərində də maraqlı məlumatlar verilmişdir.

XIV əsrin ikinci yarısı və XV əsrin əvvəllərində yaşamış orta əsr Şərqi tanınmış səyyahı, coğrafiyaşünası və astronomu Əbdürrəşid əl-Bakuvinin qeydlərində Naxçıvan şəhəri bağlı-bostanlı, meşəli, meyvəli və çörəkli bir yer, təmiz havası və şirin suyu olan gözəl Azərbaycan şəhəri kimi göstərilmişdir. Eyni zamanda səyyah Naxçıvanda sənətkarlığın və ticarətin inkişafından söhbət açaraq qeyd etmişdir ki, “Naxçıvanın əhalisi nəqqaşlıqda və xələnc ağacından qab-qacaq və müxtəlif əşya düzəltməkdə mahirdir. Bütün bunlar müxtəlif ölkələrə aparılır” (24, s.132).

XVII əsrin məşhur türk səyyahı Evliya Çələbi isə özünün “Səyahətnamə” əsərində XVI-XVII əsrlərdə Naxçıvanın sənətkarlıq və ticarət mərkəzi olduğunu göstərir. Naxçıvan şəhərinin təsərrüfat həyatından bəhs edərək göstərir ki, burada 7 növ pambıq (bəyaz, xaszağı, munlayı,



zəfəranı, ləli və s.) bitir, tərifəlayiq taxıl, xüsusilə pərinc, buğda, dörd növ arpa yetişdirilir. Şəhərətrafi bostanlarda lətafətli qovun, qarpız və s. becərilirdi. Naxçıvan üzümü xüsusi şöhrət qazanmışdır. Səyyah şəhərin quruluşu və memarlıq abidələrindən xəbər verərək göstərir ki, şəhərdə 40 məscid, 20 karvansara, 7 gözəl hamam, təqribən 1000 dükən vardır. İmarətlərinin əksəriyyəti gözəldir. Sənətkarlar öz sənət sahələrində çox mahirdirlər. Üzərində naxışlar olan parçalar, süfrə üçün istifadə edilən çitləri dünyada məşhurdur (129, s.118).

Ancaq çox təəssüflər olsun ki, Yaxın Şərqi qədim mədəniyyət mərkəzlərindən biri olan, gözəlliyi ilə şəhərə gələn səyyahları, tacirləri və b. heyran qoyan, hətta “Nəqşi-cahan” (“Dünyanın bəzəyi”) adını alan bu şəhər müəyyən vaxtlarda feodal ara müharibələrinin qurbanı olmuş, dağıdılmışdır.

Azərbaycan Səfəvilər dövlətinin tarix səhnəsinə çıxması ilə XVI yüzilliyin əvvəllərindən başlayan və fasilələrlə uzun müddət davam edən Səfəvi-Osmanlı müharibələri şəhərə daha çox ziyan vurmuşdur. Belə ki, uzun sürən üzücü müharibələr zamanı Azərbaycan ərazisi müharibə meydanına çevrilmiş, ərazi dəfələrlə əldən-ələ keçmiş, iqtisadiyyat pozulmuş, təsərrüfat böyük ziyan çəkmiş, mədəni nailiyyətlər dağılmış, insanlar öldürülmüş, əsir götürülmüş, öz yurd-yuvalarından didərgin düşmüşdülər. Həmin vaxt Naxçıvan bölgəsi, onun baş şəhəri Naxçıvan da bu həyatı yaşamışdır. XVII əsrin əvvəllərində Səfəvi hökmdarı I Şah Abbasın hücumu ilə başlanan Səfəvi-Osmanlı müharibələrinin yeni mərhələsində bütün bölgə və Naxçıvan şəhəri daha çox zərər çəkmişdir. Bu dövrdə I Şah Abbasın həyata keçirdiyi “Dağıdılmış torpaq” taktikası bölgəni tamamilə viranəyə çevirmişdir. Xüsusilə, şahın əmri ilə həyata keçirilən “Böyük sürgün” zamanı Arazın sol sahilindəki yaşayış məskənləri tamamilə dağıdılmış, əhalisi zorla İranın içərilərinə köçürülmüşdür (169).

Məhz bu dağıntıların nəticəsi olaraq bölgədəki şəhərlər, o cümlədən Naxçıvan şəhəri uzun müddət özünə gələ bilməmiş, iqtisadiyyatını bərpa edə bilməmişdir. XVII yüzilliyin ikinci yarısında bölgədə olan avro-

pəlı səyyahlar Naxçıvan şəhərlərinin acınacaqlı vəziyyətini görmüş və ondan bəhs etmişlər. Məsələn, XVII əsrdə Naxçıvana gələn fransız səyyahı J.Şardən yazır: “Culfanı xaraba qoyan I Abbas bütün türk ordusunu ərzaqdan məhrum etmək üçün Naxçıvanı da xarabazara çevirdi” (114, s.67).

Naxçıvan bölgəsindəki şəhərlər arasında beynəlxalq ticarət yollarının keçdiyi mühüm coğrafi mövqedə yerləşən Culfa şəhərinin xüsusi yeri vardır. Orta əsr Cülfa şəhəri beynəlxalq ticarətin iri mərkəzlərindən biri kimi şöhrətlənmişdi. Hazırda Naxçıvan ərazisinin mühüm yaşayış məntəqələrindən olan Culfa şəhəri XV əsrdək kənd olmuş, bu zamandan etibarən onun iqtisadi yüksəlişi başlamışdır.

T.e.d. V.PiriyeV Şərafəddin Əli Yəzdinin məlumatlarına əsaslanaraq Culfanın əvvəlki adının Culahə (Culha) olduğunu, bu şəhərin Naxçıvan vilayətində Araz çayının dağın ətəyindən keçdiyi yerdə olduğunu göstərir (101, s.27). Bu ərazi XVIII əsrin ilk rübündə Naxçıvan sancağının Dərəşəm nahiyəsinin tərkibinə daxil idi (87, s.30). XVII əsrin fransız səyyahı və taciri J.B.Tavernye Culfa şəhərində olmuş və bu şəhərin iki dağ arasında yerləşdiyini Araz çayının şəhərin ortasından keçdiyini və çayın hər iki sahilində münbit torpaqların olduğunu bildirmişdir. Səyyah yazır ki, çayın sahili dağın ətəyinə yapışmış, oradan qayıq keçə bilmir, yalnız 2 liv aşağıdan keçməli olur. Burada çayın üzərində yaxşı daşdan tikilmiş körpü var idi. Osmanlı türklərinə bir şey qalmasın deyə, Şah Abbas bütün şəhər kimi körpünü də dağıtdırmışdı (98, s.91). Bəzi mənbələrdə isə “Culfa” sözünün orta əsrlərdə fəaliyyət göstərən tacir təşkilatının adı ilə bağlı olduğunu göstərilməsi, bu ərazidə ticarətin mühüm rol oynadığını, hətta şəhərin salınmasının ticarətlə bağlı olmasını söyləməyə bizə əsas verir. Avropa ilə bir çox Yaxın Şərq ölkələrini birləşdirən və Böyük İpək yoluna xidmət edən ən mühüm yollardan biri də məhz Təbriz-Mərənd-Culfa-Naxçıvan yolu idi (30, s.33). Bu yol vasitəsilə Culfa tacirləri Qərbi Avropanın Venesiya, Amsterdam, Marsel şəhərləri, habelə Suriya, Türkiyə və Hindistanda alver edirdilər.

İlk Səfəvilər dövründə beynəlxalq ticarətdə Culfa şəhərinin rolu xey-



li artır. Məhz bunun nəticəsi olaraq bir sıra Avropa şəhərlərində Culfa tacirləri böyük nüfuz qazanırlar. Təsadüfi deyildir ki, Avropada beynəlxalq ticarətin əsas mərkəzlərindən biri olan Venesiyada “Culfa yolu” adlanan küçə yaranmışdır ki, buraya əsasən Azərbaycandan, İrandan, xüsusilə Culfadan tacirlər düşürdülər (71, s.54).

XVI əsrin II yarısından başlayaraq karvan yollarının üzərində yerləşən Culfa şəhərinin əhəmiyyəti daha da artır. 1581-ci ildə Culfaya gəlmiş ingilis taciri Nyuberi xəbər verir ki, şəhərdə evlərin sayı 3 minə, əhali isə 15-20 min nəfərə çatırdı. 10 il sonra şəhərdən keçib gedən digər ingilis taciri və səyyahı Kartvrayt burada 2000 ev və 10 min nəfər əhali olduğunu yazır.

Mühüm ticarət əhəmiyyəti olan Culfa ipək və digər mallarla ticarətin mərkəzi hesab edilirdi. T.e.d. O.Əfəndiyev ingilis səyyahı E.Edvardsın söylədiklərinə əsaslanaraq göstərir ki, XVI əsrin 60-cı illərində Culfa tacirləri Suriya limanı olan Hələbə 500 tay ipək gətirir və əvəzində yalnız 18 min parça Venesiya maddəsi (qarazəy) aparırdılar. 1590-1613-cü illərə dair Venesiya arxivinin məlumatlarına görə, Suriyadan yalnız Venesiyaya 23724 tay ipək gətirilmişdi (25, s.211). Göründüyü kimi, Culfa şəhəri orta əsrlər dövründə nəinki Yaxın Şərq, eləcə də Avropanın inkişaf etmiş ticarət şəhərləri ilə geniş iqtisadi əlaqələrə malik olmuş və bu yolla da dövlət xəzinəsinin mühüm gəlir mənbələrindən birinə çevrilmişdir.

Bu məsələyə toxunaraq S.Məmmədov yazır ki, XVI əsrdə Gəncə, Naxçıvan, Bərdə və bəzi başqa şəhərlər öz əvvəlki əhəmiyyətini itirsə də Təbriz, Şamaxı, Bakı, Ərdəbil, Culfa xeyli yüksəlmişdir. Beynəlxalq ipək ticarətində Culfanın rolu artmışdı (83, s.48-49).

Orta əsrlərdə Culfa nəinki Naxçıvan bölgəsinin, eləcə də Azərbaycanın iqtisadi həyatında əhəmiyyətli şəhərə çevrilmişdi. Xüsusilə, XVI-XVII əsrlərdə burada sənətkarlıq və ticarət inkişaf etmişdi. Mənbələrdə göstərilir ki, 8 min ailənin yaşadığı Culfa şəhərinin əhalisi “əkinə yararlı torpaq sahələri olmadığından özlərini ancaq ticarətlə dolandıra bilirdilər”. Bunu XVII əsrin məşhur səyyahlarından olan J.Şardən də qeyd

edir. O göstərir ki, mən başqa elə bir sahə təsəvvür edə bilmirəm ki, o, köhnə Culfa qədər daha az məhsuldar və dəhşətli olsun. Burada nə ağac görünür, nə də ot. Düzdür qonşuluqda az-çox məhsuldar yerlərə təsadüf edilir, lakin bura kimi quraq və daşlı sahədə yerləşən başqa bir şəhərə rast gəlmək mümkün deyil. Lakin bununla bərabər, şəhərin coğrafi mövqeyi gözəl olub, uzun amfiteatra bənzəyir (114, s.66).

Təəssüflə qeyd etmək lazımdır ki, XVII-XVIII əsrlərin siyasi hadisələri bu şəhərin də tənəzzülünə səbəb oldu. XVII əsrin əvvəllərində Səfəvi-Osmanlı müharibələri. Culfa şəhərinin dağıdılması onun bir şəhər kimi sıradan çıxması ilə nəticələndi. I Şah Abbas 1605-ci ildə şəhər əhəlisini İsfahan yaxınlığına köçürdü, şəhəri isə xarabalığa çevirdi. Bu barədə Şardən yenə də yazır: "Culfanı, onun bütün istehkamlarını və hasarlarını Şah Abbas dağıtmışdır. O, Culfanı da Naxçıvanı dağıtdığı səbəbə görə, yəni türkləri həyatı sursatlardan məhrum etmək üçün viran qoymuşdur" (114, s.67).

I Şah Abbas köçürdükləri yerdə əhali üçün yaşayış evləri, karvansaralar və s. tikilməsini təşkil etdi, beləliklə, orada "Yeni Culfa" adlı yaşayış məntəqəsi yaratdı, onlara özünüidarə hüququnu verdi. "Böyük sürgün" adı ilə tarixə düşən bu hadisə zamanı sürgün olunan əhalinin bir hissəsi sonradan geriye, öz yerlərinə qayıtdılar. I Şah Abbas bu siyasəti bir neçə səbəbdən həyata keçirmişdi. İlk öncə başlıca rəqib saydığı osmanlıların bu ərazini tutduğu dövrdə onları bütün yaşayış vasitələrindən məhrum etmək onun əsas niyyəti olmuşdur. Ən mühüm məqsədi isə ipək ticarətinin mərkəzini Culfadan İsfahana keçirmək idi. Həmçinin, tədqiqatçıların yazdığı kimi, Culfadan keçən ticarət yolları Osmanlı hökumətinin ərazisindən keçdiyindən I Şah Abbas bu hərəkətilə Avropa və Asiyaya gedən ipək ticarət yolunu Cənuba çəkmək və İran körfəzi li-manları vasitəsilə Osmanlı imperiyasından yan keçərək, Afrika ətrafı ilə Avropaya keçirmək istəyirdi. Bununla da İran, ingilis tacirlərinin marağını nəzərə alaraq I Şah Abbas Culfa kimi böyük ticarət birjasını yeni karvan yolu ilə İsfahana keçirdi (119, s.12-13). Bu siyasət bir sıra səyyah və coğrafiyaşünasların diqqətini çəkmiş və onların qeydlərində öz əksini tapmışdır. Fransız səyyahı J.Şardən bu hadisədən bir neçə on il sonra



Culfada olmuş və bu siyasət haqqında yazır: “Bu incə siyasətçi və böyük kapitan öz qüvvələrinin düşmən qüvvələrinə bərabər olmadığını görərək hər il osmanlıların gəlməsinə, orada istiləçilik etməsinə mane olmaq, onları müvəqqəti də olsa dayandırmaq üçün vasitələr fikirləşərək, Ərzurum və Təbriz arasındakı yerləri İrəvan və Naxçıvan xətti boyunca səhraya çevirməyi qərara aldı. Adətən türklər bu xəttədən keçib gəlir, orada öz ordularını doyuzdurmaq üçün kifayət qədər ərzaq tapır və möhkəmlənirdilər. Buna görə də I Şah Abbas oradan adamları və taxılı daşıtmış, bütün kəndlərə və ağaclara od vurdurmuşdur, hətta bir çox su paylaşıran çənləri zəhərləmişdi. Şəhər başdan-başa dağıdılmış və viran edilmişdir. Təkcə böyüklüyü hiss olunur. Burada başqa heç nə təsəvvür olunmur bu şəhərdə dörd min ev olmuşdur. İndi xarabalıqlara əsasən, demək olar ki, bunun yarısına qədər ola bilərdi. Hələ bunların da əksəriyyəti daxmalardan, dağda qazılmış və adamların yaşamasından daha çox, sürü üçün yararlı olan mağaradan ibarətdir. İnanmıram ki, dünyada Qədim Culfa kimi daha çox barsız-bəhərsiz və idbar bir yer olmuş olsun”(114, s.66).

XVII əsrin 60-cı illərində şəhərin ancaq şimal-qərb hissəsi yenidən məskunlaşa bilmişdir. Lakin Səfəvilər dövləti süqut etdikdən, onun ardınca Nadir şah hakimiyyəti iflasa uğrayandan sonra Azərbaycanda bir sıra xanlıqlar meydana gəlmiş, bəhs etdiyimiz ərazi - Əlincəçay mahalı, bütünlükdə XVIII əsrin ortalarında yaranmış Naxçıvan xanlığının tərkibinə keçmişdi. Bu dövrdə də mahal ərazisi, xüsusilə Culfa şəhəri ticarət-iqtisadi cəhətdən xüsusi əhəmiyyət kəsb etmiş, Azərbaycanın cənub xanlıqlarına, İran və Hindistana gedən ticarət yolunda mühüm məntəqələrdən biri olmuşdur (119, s.15).

Orta əsr ticarət yollarının keçdiyi Naxçıvan ərazisində ticarət-iqtisadi cəhətdən mühüm əhəmiyyətə malik olan şəhərlərdən biri də Ordubad şəhəri idi. Dəniz səviyyəsindən 950 metr yüksəklikdə, Naxçıvan şəhərindən 88 km cənub-şərqdə yerləşən, qədim zamanlardan Naxçıvan əhalisi tərəfindən “yerin cənnəti” adlandırılan Ordubad orta əsrlər Azərbaycanının əhəmiyyətli sənətkarlıq, ticarət, elm və mədəniyyət mərkəzi kimi şöhrətlənmişdi (112, s.4). Orta əsr mənbələrində Ordubad Naxçıvan ərazisində mühüm mövqe tutan ikinci şəhər kimi xatırlanır. Həmdullah

Qəzvini yazır ki, Ordubad bağlar arasında qərq olmuş mahal şəhəridir. Burada əla üzüm, dənli bitkilər və pambıq becərilir. Sərin suyu Qaban (Qafan) dağlarından gəlir, artıq qalan su Araz çayına tökülür (157, s.51).

Xanlıqlar dövründə də Ordubad şəhəri ticarətdə mühüm rol oynamışdır. Ordubad şəhərində 35 topdansatış dükkanı fəaliyyət göstərirdi. Ordubad bazarında 85 dükən var idi ki, onlardan 30-da ipək və pambıq parçalar, mahud, çay, qənd, kofe və s. satılırdı. İxrac olunan mallar əsasən daxilə istehsal olunan pambıq, çəltik, dəri, küncüt yağı, yun, quru meyvə və s.-dən ibarət idi. Bu mallar içərisində gön-dəri məmulatı mühüm yer tutmuşdur. Tarixi çox qədimlərə gedib çıxan, ancaq Tunc dövründən etibarən müstəqil sənət sahəsinə çevrilən “dabbaqlıq” sənəti, digər Azərbaycan şəhərləri kimi, Ordubadın da təsərrüfat həyatında mühüm yer tutmuşdur. Qədim zamanlardan bölgədə heyvandarlığın geniş yayılması bu ərazidə gön-dəri istehsalının və dəri aşılınması sənətinin inkişafı üçün şərait yaratmış və dabbaqlıq burada müstəqil sənət sahəsinə çevrilmişdi. H.Səfərli bölgənin epigrafik abidələrindən əldə etdiyi materiallara əsaslanaraq bu sənətin adının bir sıra qəbirüstü abidələr, yer və nəsil adlarında bugünədək saxlandığını göstərir (113, s.14-16). Müəllif göstərir ki, qədim və orta əsrlər dövründə sənətkarlıq irsi xarakter daşımış, bəzən atadan oğula keçmişdir. Keçmişdə hər hansı bir sənət sahəsi ilə bəzən bir ailə, yaxud bütün tayfa məşğul olurdu. Onlar adətən bir məhəllədə yaşayırdılar. Ona görə də ayrı-ayrı sənət sahələri ilə bağlı tayfalar və məhəllələr də yaranırdı. Məsələn, Misgərlər məhəlləsində əsasən misgərlər, Dabbaqlar məhəlləsində dabbaqlar, Dulusçular məhəlləsində dulusçular yaşayırdı. Ordubad şəhərinin dabbaqları da bu cəhətdən istisna təşkil etmirdilər və əhali arasında “Dabbaqlar” nəslini kimi tanınırdılar. Həmin nəslin törəmələri hazırkı dövrdə gön-dəri aşılınması sənəti ilə məşğul olmasalar da, yenə də şəhərdə keçmişdəki kimi “Dabbaqlar” tayfası kimi tanınırlar (113, s.15). Ordubad həm də Azərbaycanda qədim tarixə malik olan ipəkçiliyin yayıldığı ilk ərazilərdən biri olmuşdur. İpəkçiliyin bu ərazidə geniş yayılmasının və inkişafının başlıca faktorları bu ərazidə münbit hava şəraitinin olması və 40-60 gün ərzində barama-qurdlarının düzgün qidalandırılmasıdır. Eyni zamanda ipəkçiliyin inkişafı



fında iqtisadi amillərin rolu da böyükdür. Çünki bu dövrdə ipək sürətlə inkişaf edərək digər məhsullarla müqayisədə ən qiymətli mala çevrilmişdir (166, s.47). Ordubaddan Moskvaya, Nijniqorod yarmarkasına xam və boyadılmış ipək aparılırdı (31, s.96).

Qeyd edək ki, təsərrüfatın bu sahəsi Ordubad ərazisində uzun əsrlər boyu inkişaf etdirilmiş və tarixin sonrakı dövrlərində bu məhsula olan tələbat daha da artmışdır. XIX əsrdə Ordubad təkcə Moskvaya ildə min pud xam ipək göndərirdi (26, s.88). Təsadüfi deyildir ki, Ordubadın bu mühüm məhsulu dünyanın bir sıra sərgilərində müxtəlif mükafatlara layiq görülmüşdür. Ordubad dadlı meyvə və üzümü ilə daha böyük şöhrət qazanmışdır. Hələ XII əsrdə səyyahlar Ordubadın meyvə bağları haqqında təriflər yazmışlar. Ordubadın “Abutalıbı” əriyi, “Şəkərli” armudu, “Salamı” şaftalısı, “Tərəbli, Şərəbli” növlü meyvəsi, “şəfai” üzümü, nazik qabıqlı “kağızı”, qozu, heyvası məşhur idi (2, s.189).

Almaniyanın feodal hakimlərindən biri olan Qolştaniya hersoqu III Fridrixin (1616-1659) Səfəvi sarayına göndərdiyi elçilər heyətinin tərkibində 1636-1638-ci illərdə Azərbaycana gəlmiş Adam Oleari yurdumuzu başdan-başa gəzib dolaşmış, vətəninə qayıtdıqdan sonra öz şəxsi müşahidələrinə əsasən geniş hesabat yazmışdır. Leypsiq Universitetini bitirmiş Adam Oleari dövrünün tanınmış alimlərindən sayılırdı. Tarix, coğrafiya, astronomiya, fizika, riyaziyyat və s. elm sahələrinə dair geniş biliyə malik idi. Elə buna görə də Olearinin Azərbaycanın tarixi keçmişinə dair hər bir məlumatı başqa səyyahlarınkindən dəqiqliyi ilə fərqlənir.

Adam Oleari ilk dəfə hələ 1647-ci ildə nəşr olunmuş məşhur “Moskva dövlətinə, Moskva dövlətindən İrana və oradan da geriyə səyahətin təsviri” adlı səyahətnaməsində yurdumuz barədə bir çox maraqlı məlumatlarla yanaşı, Azərbaycanın bitki aləminə də geniş yer vermiş, xüsusilə Ordubadda yetişdirilən üzüm növlərindən ətraflı söhbət açmışdır. Səyyah yazır ki, sarımtıl rəngli və həddindən artıq şirin olan bir üzüm növü var. Bu növ ən çox Tarum, Təbriz və Ordubadda bitir. Burada üzümün daha iki qeyri-adi növü də yetişir ki, Almaniyada bunlara bənzəyəni yoxdur. Digər üzüm növündən söhbət açan səyyah bu növün

ancaq Ordubadla Xudafərin körpüsü arasında yetişdiyini və başqa heç yerdə ona rast gəlmədiyini bildirir (73, s.33).

Səfəvi tarixçisi İsgəndər Münşi (1560/1561-1634) Ordubadın gözəl meyvə bağları ilə əhatələnmiş iri şəhər olduğunu qeyd edir (85, s.457). Etnoqraf və tarixçi, mənşəcə fransız olan İ.İ.Şopen (1798-1870) Ordubadın ticarət əhəmiyyətindən söhbət açaraq, şəhərin mərkəzində iri bazarın və 6 karvansaranın olduğunu göstərir (178, s.482).

S.Onullahi göstərir ki, XV-XVI əsrlərdə Ordubad o qədər gözəl, möhtəşəm və füsunkar şəhər idi ki, İran və Azərbaycanın tarixində ilk dəfə Şah Təhməsinin fərmanı ilə 1557-ci ildə tikilişi başa çatdırılmış Qəzvin dövlət xanasının tavanında dövrün məşhur rəssamları və nəqqaşlarının fırçası ilə Ordubad şəhərinin təsviri mənzərəsinin plan modeli çəkdirilmişdi (99).

1589-cu ildə Ordubad, Mərənd, Dizmar və Zunuz şəhərləri Osmanlı sərkərdəsi Cəfər paşanın qoşunları tərəfindən işğal edilir. Azərbaycan tarixçisi İsgəndər bəy Münşi yenə yazır ki, Osmanlı ordusu Ordubadda bir neçə dəfə qətlə etdi, cənnətəbənzər şəhər tamamilə xarabalığa çevrildi. 1606-cı ildə Ordubad Osmanlı işğalından azad edildikdən sonra I Şah Abbasın fərmanı ilə bütün dövlət vergilərindən azad edilir. I Şah Abbasın baş vəziri Hatəm bəy orada Nəzarə dağının ətəyində səkkizgüşəli saray tikdirmişdi (99). Mənbələrin şahidliyinə görə, I Şah Abbasın hakimiyyəti dövründə Hatəm bəyin xüsusi imtiyazlara malik olması sayəsində Ordubadda xeyli quruculuq işləri aparılmışdır. Şəhərdə “Qeysəriyyə” adı ilə tanınan məşhur ticarət binası da məhz həmin dövrlərdə tikilmişdir. Uzun müddət “Zorxana” adı ilə tanınan bu ticarət binasının bugünədək mövcudluğu Ordubadın ticarət əhəmiyyətinə dair real faktlardan biridir. Bina memarlıq üslubuna görə XVII əsr memarlığına xas olan əlamətləri özündə əks etdirir. Bu binadan aşağıda Ordubadın bazar kompleksi olduğu barədə məlumatları nəzərə alsaq, onda bina ilə həmin kompleks arasında əlaqənin olduğu yəqinləşir. Bütövlükdə tikili “Çarşı” tipinə aid edilir. Binanın sıratağla əhatə edilmiş mərkəzi günbəzli daxili özəyə malik olması təkcə kompozisiya vəzifəsi güdməyib, həm



də əməli məqsəd daşıyaraq ticarət əhli olan hissəni yayda kölgə ilə təmin etmiş, ilin soyuq vaxtlarında isə yağış və qardan müdafiə etmişdir. XIX əsrin ortalarında “Əncüməni-şüəra” ədəbi məclisinin yığıncaqları burada keçirilmişdi. 1990-cı ildən Ordubad Tarix və Diyarşünaslıq muzeyi kimi istifadə olunan bu binada Ordubadın minillik tarixini özündə əks etdirən maddi mədəniyyət nümunələri, ərazinin təbii və coğrafi imkanları, əhalinin həyat və məişətini əks etdirən eksponatlar nümayiş etdirilir.

Ordubad özünün yetişdirdiyi alimlərlə dünya mədəniyyətinə öz təsirini göstərə bilmişdir. Dövrünün ensiklopediyaçı alimi, ictimai-siyasi xadimi, münəccimi, riyaziyyatçısı, filosofu, şairi Xacə Nəsirəddin Məhəmməd Tusinin (17.02.1201, Tus-25.06.1274, Bağdad) sələfləri Ordubad torpağı ilə bağlı olmuşlar. Alimin “Əxlaqi Nasiri” kitabının Orta və Yaxın Şərqi məktəblərində əxlaq dərslisi kimi şöhrətlənməsi Azərbaycan-Yaxın Şərq ədəbi əlaqələrinin inkişafından xəbər verir.

Qədim və orta əsrlər dövründə beynəlxalq karvan yolları üzərində mühüm məntəqə sayılan yurd yerlərindən biri də indiyədək gəlib çatmayan, adı yalnız mənbələrdə qeyd olunan Azad şəhəridir. Vaxtilə Azad şəhərinin yerinin müəyyənləşdirilməsi müəyyən mübahisələrə səbəb olsa da, sonrakı araşdırmalarda bu şəhərin Ordubad şəhəri ilə Culfa şəhəri arasında yerləşdiyi sübut edilmişdir. AMEA-nın müxbir üzvü M.Nemət və H.Səfərlinin aşkar etdiyi bir neçə epigraflıq sənəd, qəbirdaşı üzərindəki yazı Azad şəhərinin yerinin müəyyənləşdirilməsi üçün böyük əhəmiyyətə malikdir. Belə bir nəticəyə gəlinmişdir ki, Azad şəhəri indiki Azad kəndinin yerində, qəbiristanlığın yaxınlığında yerləşmişdir. Şəhər inkişaf etmiş ticarət və sənətkarlıq mərkəzi olduğundan ətraf ərazi uzun müddət Kiranla (hazırda Naxçıvan-Ordubad şose yolunun sol tərəfində xarabalıqları qalan Azad kəndindən təxminən 6-7 km şimalda yerləşən orta əsr şəhəri Xaraba Gilanla) birlikdə onun adı ilə Azad-Ciran adlanmışdır (89, s.1; 111, s.10). Bu şəhər XI-XII əsrlərdə Yaxın və Orta Şərqi böyük ticarət və sənətkarlıq mərkəzi kimi şöhrət tapmışdı. Rusiyaya və oradan da Qərbə gedən mühüm ticarət yolları bu şəhərdən keçirdi. Gilançay üzərində bu günə kimi qalmış nəhəng körpü deyilənləri

bir daha sübut etməkdədir (89, s.2).

Karvan-ticarət yolları üzərində mühüm əhəmiyyət kəsb edən Azad şəhəri haqqında bir sıra səyyah və coğrafiyaşünasların əsərlərində rast gəlmək olar. Coğrafiyaşünas Həmdullah Qəzvini “Nüzhət əl-qülub” əsərində Azad şəhərinin adını çəkərək qeyd edir ki, Azad bol taxıl, üzüm, pambıq məhsulları ilə şöhrət tapmış kiçik şəhərdir. Buranın şərabı çox məşhurdur. Əhalisi ağbənizdir (89, s.2).

Qeyd etmək lazımdır ki, orta əsr qaynaqlarında vaxtilə Araz sahilində mövcud olan Əsədabad adlı şəhər haqqında da məlumatlar vardır. Orta əsr fransız səyyahı J.Tavernye yazır ki, bu şəhər Araz çayından bir liv məsafədə yerləşir. İki gün orada qaldıq, çox gözəl şəhərdir. İstirahət üçün yararlıdır. 4 karvansara vardır. Hər evin həyətinə bir bulaq axır. Suyun çoxluğu bu ərazini məhsuldar etmişdir. Xüsusilə oranın əla şərabı vardır. Bütün dünyada marena (boyaqotu, qızılboya) verən yeganə şəhərdir. Həmin boyaqotu vasitəsilə İran və Hindistanla xeyli ticarət edirlər. Marena elə bir bitki köküdür ki, torpaqda yayılır və şirin biyana bənzəyir. Dabbaqlıqda ondan istifadə edirlər. Həmin kökdən qırmızı boya alırlar. O, elə qırmızı boyadır ki, Hindistanda və Böyük Monqol ölkəsində toxunan parçalara bəzək verir. Karvanların əksəriyyətinin yükləri həmin marenadan ibarətdir (98, s.92). Bir sıra tədqiqatçılar kimi biz də bu fikirdəyik ki, J.Tavernyenin haqqında bəhs etdiyi Əsədabad şəhəri Azad şəhəri ilə eyni şəhərdir. Çünki Azad şəhərinin yerləşdiyi ərazi marena ilə çox zəngin olmuş və o, orta əsrlərdə marena (qızıl boya) istehsalı üzrə çox məşhur olmuşdur.

Bundan əlavə bu şəhərin, həmçinin Culfa şəhərinin ətrafında boyaqçılara satmaq üçün qırmız deyilən böcəklər də toplanmışdır. Bu böcəkdən qırmızı rəng alınmış və boyaqçılıqda geniş istifadə olunmuşdur. Bu iş, orta əsrlərdə olduğu kimi, sonrakı dövrlərdə də davam etdirilmişdir. Etnoqraf-alim M.Vəliyev (Baharlı) bu məsələdən bəhs edərkən yazır ki, Naxçıvan və Gəncə vilayətlərinin məhsulsuz bozqırlarında, xüsusən Araz boylarında olan duzlu bataqlıqlarda çox qiymətli bir həşərat yaşayır. O həşəratın adına qırmız və ya qırmızı cücü deyirlər. Bundan fəvqə-



ladə bahalı və faydalı qırmızı rəng istehsal edilir. Bu həşərat çox balaca olur, rəngi tutqun - boz, qırmızıtəhər və ya ağ olur. Müharibədən əvvəlki illərdə (Birinci Dünya müharibəsi nəzərdə tutulur - E.İ.) hər il bu bölgələrin əhalisi 500 puda qədər (təxminən 8 ton - E.İ.) qırmız toplayıb xırda əl işi sənətkarlarına satırdılar. Ancaq zaman keçdikcə Azərbaycanın digər yerlərində olduğu kimi, Araz boyunda, o cümlədən Azad və Culfa şəhərlərində də bu iş zəifləmiş və sənətkarlar, M.Vəliyevin yazdığı kimi, çox xərc bahasına Amerikadan qırmız gətirməyə məcbur olmuşdular (127, s.119).

Göründüyü kimi, əsas karvan yollarının keçdiyi bu ərazidə yerləşən Azad şəhəri orta əsrlər zamanı mühüm ticarət və sənətkarlıq mərkəzi kimi şöhrət qazanmışdır.

Tarixin müəyyən inkişaf mərhələsində Naxçıvan bölgəsində şəhərlərin sırasına daha bir şəhər daxil olmuşdur. Bu Əylis şəhəri idi. Orta əsr qaynaqlarına əsaslanan tədqiqatçılar artıq XVI əsrdə Azərbaycan şəhərləri haqqında danışarkən onların sırasında Əylisin də adını çəkirlər (25, s.211; 83, s.112).

Ordubad şəhərindən təxminən 5 km şimal-qərbdə yerləşən Əylis hazırda Aşağı və Yuxarı Əylis kəndlərinə bölünmüşdür. Görünür, orta əsrlər zamanı mühüm ticarət və sənətkarlıq mərkəzi kimi tanınan bu şəhər zaman keçdikcə tənəzzül etmiş, zəifləmiş və iki yerə bölünmüşdür. Artıq XVI əsrin sonlarına aid qaynaqlarda bu şəhər 2 yerə bölünmüş vəziyyətdə xatırlanır. Məsələn, 1590-cı ilə aid "İrəvan əyalətinin müfəssəl dəftəri"ndə indiki Yuxarı və Aşağı Əylis kəndləri "Əylis" və "səhrəyi Əylis" şəklində qeyd olunmuşdur. Osmanlıların 1724-cü ildə Naxçıvanı tutduqdan sonra 1727-ci ildə apardıqları siyahıyaalmada - "Naxçıvan sancağının müfəssəl dəftəri"ndə isə bu orta əsr Əylis şəhəri artıq indiki kimi, Yuxarı və Aşağı Əylis şəklində qeyd olunmuşdur (86, s.212-216).

Əylis şəhəri özünün ən yüksək inkişaf mərhələsinə XVI-XVII əsrlərdə, Səfəvi hökmdarlarının zamanında çatmışdır. Çünki Əylis Ordubad şəhəri ilə birlikdə daim Səfəvi şahlarının diqqətində olmuş, onların qayğısı ilə yaşamışdır. Hətta Səfəvi şahları bu şəhərə şəxsən getmiş, onu

gəzmişlər. Məsələn, Səfəvi hökmdarı I Şah Abbas 1606-cı ildə Ordubada gələrkən məxsusi olaraq Əylisə də gəlmiş, oranı görmüşdü. Ordubadın, ümumiyyətlə, bölgənin gözəl təbiəti, saf suyu, dadlı meyvələri, təmiz havası şahı o dərəcədə cəlb etmişdi ki, o növbəti ildə tarixçi İsgəndər bəy Münşi, xanəndə Mövlana Mütribi Qəzvini və udçalan Heydərqulu Udini də özü ilə götürərək Ordubada gəlmişdi (96; 110, s.41-42).

Bu qayğının nəticəsi olaraq şəhər kiçik olsa da, mühüm ticarət və sənətkarlıq mərkəzi kimi şöhrət qazanmışdır. Əylis şəhəri, xüsusilə beynəlxalq ticarətdə mühüm rol oynamışdır. Bu şəhərin tacirləri bir sıra ölkələrə, eyni zamanda Azərbaycan şəhərlərinə gedir, mühüm mallar, xüsusilə ipək alır, onu xarici ölkələrdən gəlmiş tacirlərə satır və yaxud özləri aparıb xarici bazarlarda satırdılar. Burada bir cəhəti qeyd etmək yerinə düşər ki, Əylis özü həm də qədim zamanlardan mühüm ipəkçiliyin mərkəzi olmuşdur. Burada yetişdirilən ipək xarici bazarlarda yüksək qiymətləndirilmişdir. Əcnəbi tacirlər Əylis ipəyinə böyük maraq göstərmiş, bu səbəbdən də oraya tez-tez gəlmişlər.

Şəhərə çoxlu tacirlər gəlib-getdiyindən burada ticarət əhəmiyyətli böyük obyektlər, o cümlədən dükanlar, karvansaralar, körpülər və s. inşa edilmişdi.

Orta əsr müəlliflərindən Əylisli Zəkəriyyə öz “Gündəliyi”ndə XVI-XVII əsrlərdə Əylisdə olan və həmin vaxt inşa edilən bu ticarət mərkəzləri haqqında məlumatlar verir. Həmin ticarət obyektlərinin qalıqları indiyədək gəlib çatmışdır.

Keçən yüzilliyin 20-ci illərində Naxçıvanda olmuş, Azərbaycanı Tədqiq və Tətöbbə Cəmiyyətinin elmi katibi, rus alimi V.Sisoyev həmin abidələri görmüş və yazmışdır ki, burada yarıdağıdılmış vəziyyətdə olan dükan və karvansaralar vardır (177, s.160).

Orta əsrlərdə Əylis şəhərinin mərkəzində ticarət mərkəzi fəaliyyət göstərmişdir. Bu mərkəzdə, orta əsrlərdə olduğu kimi, sonralar da qaynar ticarət getmişdir. Əylisi memarlıq və şəhərsalma baxımından tədqiq edən R.Salayevanın yazdığına görə, bu mərkəz indi Yuxarı Əylisdə hazırda “poçt yolu” adlanan əsas magistral yolun üzərində olan ticarət mər-



kəzinin yerində olmuşdur (172, s.137).

Orta əsrlərdə Naxçıvan bölgəsindən keçən və Böyük İpək yolunun yardımçı qolları kimi ticarətin inkişafına kömək edən ticarət yolları üzərində mövcud olan əhəmiyyətli yaşayış məskənlərindən biri də Vənənd olmuşdur. Əsası Bulqar türklərinin bu ərazilərə gəlməsi ilə qoyulan Vənənd kəndi (27, s.16) Ordubad şəhərindən təxminən 20 km şimal-qərbdə, Vənəndçayın sahilində yerləşir. Eramızın əvvəllərində əsası qoyulduqdan sonra bu kənd böyük inkişaf yolu keçmiş və Ordubad ərazisinin mühüm ticarət, sənətkarlıq və mədəniyyət mərkəzlərindən birinə çevrilmişdir.

Vənənd kəndi orta əsrlər zamanı böyük inkişaf yolu keçmişdir. Xüsusilə, bu kənd Səfəvi şahlarının diqqət mərkəzində olmuşdur. Məhz bu səbəbdəndir ki, XVII əsrin əvvəllərində Ordubad şəhəri osmanlılardan geri alındıqdan sonra Səfəvi hökmdarı I Şah Abbas hicri-qəməri təqvimilə 1015-ci ilin rəcəb ayının 4-də (6 noyabr 1606-cı il) şəhərə gəlib, orada qaldığı 10 günlük müddətində Vənəndi də gəzir (96). Şah Abbas kimi qüdrətli bir hökmdarın Vənəndə xüsusi diqqət yetirməsi və onu gəzməsi göstərir ki, o, XVII əsrin əvvəllərində əhəmiyyətli yaşayış məskənlərindən biri olmuşdur. Həmin vaxt I Şah Abbas Vənənd və Əylisi də Ordubadla birlikdə özünün baş vəziri (etimad-üd-dövlə), Xacə Nəsirəddin Məhəmməd Tusinin nəslindən olan Hatəm bəy Ordubadiyə bağışlayır. Ona görə də Vənənd də Ordubad kimi Tusi nəslindən olan adamlar tərəfindən idarə edilirdi (99).

XVI yüzillikdən etibarən başlanan Səfəvi-Osmanlı müharibələri zamanı Vənənd kəndi, bütün Naxçıvan ərazisi kimi, dəfələrlə müharibə meydanına çevrilmiş, əldən-ələ keçmiş, dağıntılara məruz qalmış, viran edilmişdir.

Nadir şahın ölümündən sonra Azərbaycanda yaranan kiçik feodal dövlətlərindən biri də Naxçıvan xanlığı idi. Xanlığın idarə olunmasını asanlaşdırmaq məqsədilə ərazi iki dairəyə (Naxçıvan və Ordubad) bölünmüşdü. Dairələr isə öz növbəsində mahallara ayrılmışdı. Həmin vaxt Vənənd kəndi Ordubad dairəsini təşkil edən beş mahaldan biri olan Dəs-

tə mahalına daxil edilmişdi.

Kənddə orta əsrlər zamanı yaradılmış çoxlu tarix-memarlıq abidəsi olmuşdur. Ancaq zaman keçdikcə həmin abidələrin bir hissəsi sıradan çıxaraq məhv olmuş, müəyyən hissəsi indiyədək gəlib çatmışdır. Bu abidələrdən XIV əsrdə əsas qoyulmuş, XVIII əsrdə isə bərpa edilmiş Camə məscidini, hamamı və bir sıra digər maddi mədəniyyət nümunələrini misal göstərmək olar.

Kənddə orta əsrlər zamanı bir sıra görkəmli şəxsiyyətlərin yaşaması bu kəndin həqiqətən də bölgənin mühüm yaşayış məskənlərindən biri olduğunu və dövrün ictimai-siyasi həyatında mühüm rol oynadığını göstərir. Son zamanlar H.Səfərli Vənənd kəndində apardığı epigrafiq tədqiqatlar zamanı çoxlu görkəmli şəxsiyyətin, o cümlədən dövlət xadiminin, sənətkarın və b. adını aşkar etmiş və elmi dövriyyəyə daxil etmişdir. Bu şəxsiyyətlərdən Usta Qasım ən-Nəccar əl-Vənəndi, Əl-Ustad Mövlana Səfər, Əbu Məhəmməd Atabəy Vənəndi və başqaları diqqəti cəlb edir. Kənddə “əl-ustad mövlana”, “ustad” və s. titul daşıyan adamların yaşaması burada sənətkarlığın, ticarətin yüksək inkişaf səviyyəsindən xəbər verir (27, s.23-24).

Qeyd etdiyimiz kimi, Vənənd kəndi mühüm ticarət yolları üzərində yerləşmişdir. Buradan hərəkət edən ticarət karvanları şübhəsiz ki, yaşayış məskəninin iqtisadi inkişafına müsbət təsir göstərmişdir.

Orta əsrlər zamanı ticarətin inkişafında müxtəlif sufi təriqətinə məxsus xanəqahların böyük rolu olmuşdur. Bu xanəqahlarda yaşayan və mənsub olduqları təriqətin ideyalarını yayan dərvişlər ticarəti öz nəzarətləri altında saxlayır, onun inkişafına qayğı göstərir, ticarət karvanlarının təhlükəsiz hərəkətini tənzimləyirdilər. Xanəqah şeyxləri, təriqət başçıları tacirlərin təmsilçisi rolunu oynayır, onların hakimiyyətlə olan münasibətlərini tənzimləyirdilər. Həm də bəzən xanəqahların yaxınlığında karvansaralar olur, ticarət karvanları bu yerlərdə dayanır, istirahət edir, alver və mal mübadiləsi edirdilər. Ümumiyyətlə, orta əsrlər zamanı xanəqahlar ölkədaxili və beynəlxalq ticarətin inkişafında mühüm rol oynayırdılar.



Belə xanəqahlardan biri də XIII yüzillikdə Vənənd kəndində inşa edilmişdi. Orta əsr qaynaqlarına söykənərək professor V.Piriyev yazır ki, Naxçıvan tüməninin Kiran bölgəsinə daxil olan Vənənddə Şəmsəddin Məhəmməd Cüveyni (1225-1283) tərəfindən layiqli xanəqah tikilmiş, ona əmlak vəqf olunmuş və Şeyx Sədr əl-Həqq və əd din-Əhməd bin Əbubəkr bin Əbulfərəc əl-Qəzvini əl-Bəkraninin və oğlanlarının idarəsinə verilmişdir (101, s.101).

Elxanilər dövlətində maliyyə işlərini idarə edən, sahib-divan (baş vəzir) vəzifəsini tutan Şəmsəddin Məhəmməd Cüveyni kimi görkəmli və nüfuzlu bir şəxsiyyətin - dövlət məmurunun Vənənddə xanəqah tikdirməsi bu yaşayış məskəninin yüksək inkişaf səviyyəsindən xəbər verməsilə bərabər, onun həm də Azərbaycan feodal dövlət başçılarının diqqət mərkəzində olmasını da təsdiq edir. Qeyd etmək yerinə düşər ki, Şəmsəddin Məhəmməd Cüveyni Naxçıvanda təhsilin inkişafına da xüsusi diqqət göstərmiş, Naxçıvan şəhər mədrəsələrinin tədrisinin təsdiqinə dair fərman hazırlamışdı (52, s.1269-1273; 110, s.317-321).

Fikrimizcə, Vənənd kəndindəki bu xanəqahın mənsubları da öz əsas vəzifələrini yerinə yetirməklə, yəni mənsub olduqları təriqətin ideyalarını yaymaqla bərabər, bölgədə ticarətin, sənətkarlığın inkişafına da yardım göstərmiş, ticarət karvanlarının toxunulmazlığını təmin etmişlər.

Bir cəhəti xüsusilə vurğulamaq lazımdır ki, bu da Vənəndin orta əsrlərdən bəri mühüm ipəkçilik məskəni kimi məşhur olmasıdır. Burada digər yerlərdən fərqli olaraq xüsusi cins barama bəslənmiş və ondan yüksəkkeyfiyyətli ipək əldə olunmuşdur. Sovet hakimiyyəti illərində və indi də bu iş davam etdirilməkdədir. Vənənd ipəyi hər yerdə məşhur olmuş, əcnəbi tacirlərin diqqətini cəlb etmişdir. Vənəndin inkişaf etmiş yaşayış məskənlərindən birinə çevrilməsində bu amilin də özünəməxsus yeri olmuşdur.

Orta əsrlər dövründə Azərbaycanın sosial-siyasi, iqtisadi, mədəni, ticarət və sənətkarlıq həyatında özünəməxsus yeri olan yaşayış məskənlərindən biri də Qarabağlar şəhəri olmuşdur. Şərq ölkələri ilə Qərbi birləşdirən Böyük İpək yolunun Naxçıvandan keçən qolları üzərində yerləşən,

bu səbəbdən də böyük mədəniyyət, ticarət və sənətkarlıq mərkəzi kimi inkişaf edən Qarabağlar şəhəri haqqında orta əsr qaynaqlarında təəssüf ki, geniş məlumatlar gəlib çatmamışdır. Bu şəhərin varlığı haqqında geniş məlumatı biz məşhur türk səyyahı, XVII yüzilliyin ortalarında Naxçıvanda olmuş Evliya Çələbinin “Səyahətnaməsi”ndən alırıq. “Səyahətnaməsi”ndə Evliya Çələbi şəhər haqqında belə bir məlumat verir: “Qarabağlar şəhəri 50 min nəfər əhalisi, 10 minə qədər evi, 40-a qədər minarəsi, 70 məscidi, karvansaraları, bazarları, hamamları, meyvə bağları, üzümlükləri, yaxşı havası və suyu olan bol nemətli bir yaşayış məntəqəsidir”. Səyyah yazır ki, buradakı bağların birində gəzərkən Yazdanqulu adlı bir bağban mənə 26 növ armud verdi. “Mələsə”, “Abbasi”, “Ordubadi” növlərindən olan armudu yeyəndə adam ağızında nabat dadı hiss edir. Burada “yaqut” rəngli nar yetişir. Bu diyarın əhalisinin hamısı müsəlmandır. Bu diyarda erməni və rum yoxdur (21, s.10-11).

Səyyahın məlumatından göründüyü kimi, Qarabağlar şəhəri XVII yüzillikdə yüksək inkişaf səviyyəsində olmaqla Ordubad-Naxçıvan-Sərdərək ticarət yolu üzərində salınmış mühüm ticarət, sənətkarlıq və mədəniyyət şəhəri olmuşdur. Ancaq təəssüf ki, səyyahın şəhərdə gördüyü, hətta saylarını verdiyi tarixi memarlıq abidələrinin çoxu zaman keçdikcə təbii və s. qüvvələrin təsirindən məhv olaraq sıradan çıxmış, indiyədək ancaq cüzi hissəsi gəlib çatmışdır.

Evliya Çələbinin Qarabağlarda gördüyü memarlıq abidələri çox möhtəşəm olmuşdur. Bu fikri təsdiq edən ən sanballı qaynaqlardan biri Ərazidə indiyədək qalan qoşa minarəli baştağ və türbədən ibarət memarlıq kompleksidir. Şəhərin cənub-qərb tərəfində yerləşən bu kompleks Azərbaycan memarlığının incilərindən biridir. Təəssüf ki, “Qarabağlar” türbəsinin üzərində rombvari şəkildə yazılan dini xarakterli kitabələrdən başqa heç bir kitabə qalmamışdır. Zaman keçdikcə bu türbə üzərindəki kitabələr təbii qüvvələrin təsirindən aşınaraq məhv olduğu üçün onun təyinatı və inşa tarixi haqqında dəqiq fikir söyləmək mümkün deyildir. Ancaq tədqiqatçılar onun memarlıq-konstruktiv quruluşuna və üzərində qalan kitabə izlərinə əsasən XIV yüzilliyin 30-cu illərində naxçıvanlı bənnə, Bərdə türbəsinin banisi Əhməd ibn Əyyub əl-Hafiz Naxçıvani tərə-



findən inşa olunması qənaətinə gəlmişlər (161; s.110).

Ancaq kompleksə giriş xarakteri daşıyan qoşa minarənin baştağı üzərində bir hissəsi aşınaraq məhv olmuş kaşı üzərində yazılmış kitabə qalmışdır. Kitabənin mətni belədir: “Bu imarətin bina edilməsini..... Cahan Qudi Xatun əmr etdi”.

Orta əsr qaynaqları şahidlik edirlər ki, Hülakülər (Elxanilər) dövlətinin banisi Hülakü xanın arvadlarından birinin adı Kutuy xatun olmuşdur. Ehtimal edirlər ki, yuxarıda haqqında bəhs edilən kitabədə adı çəkilən Qudi xatun Hülakü xanın arvadı Kutuy xatundur. Mənbələrdə adı Quti, Qutey xatun şəklində də anılan Qudi xatun, tarixçi Fəzlullah Rəşidəddinin yazdığına görə; “Çox ağıllı və bacarıqlı olub, sarayda yüksək mövqə tuturdu”. Qudi xatun qısa müddətdə olsa da, oğlu Sultan Əhməd Təküdərin hakimiyyəti illərində, 1382-1384-cü illər arasında dövləti özü idarə etmişdi. O, böyük hörmət və nüfuzunu sonradan da saxlamışdır. Görünür, Abaqa xanın Qudi Xatun üçün ayırdığı yerlər içində Qarabağlar şəhəri də olmuşdur (65).

Məlumdur ki, XIII yüzilliyin ortalarında monqol şahzadəsi Hülakü xan Azərbaycan (1256-ci il) və Bağdadı (1258-ci il) tutaraq Abbasilər xilafətini süquta uğratmış və tutduğu ərazilər hesabına yeni bir dövlətin - Hülakülər dövlətinin əsasını qoymuşdur. Həmin vaxt Naxçıvan bölgəsi də bu dövlətin tərkibinə daxil olmuşdur. Məhz həmin dövrdə Hülakü xanın arvadı Qudi xatun Naxçıvanın inkişaf etmiş yaşayış məskənlərindən olan Qarabağlarda belə möhtəşəm bir abidə inşa etdirmişdi. Təəssüf ki, kitabənin çox hissəsi ovulub məhv olduğu üçün onun təyinatını və kimin şərəfinə tikdirilməsini müəyyən etmək mümkün olmamışdır.

Beynəlxalq ticarət yolları üzərində inşa edilən bir sıra memarlıq abidələrinin bu ərazidə də aşkarlanması şəhərin ticarət əhəmiyyətli bir məntəqə olduğunu sübut etməkdədir. Şəhər haqqında Tavernye yazır: Karvan Arpa çayından keçir. Bu çay Araz çayına tökülür. Bir liv uzaqlaşmış, cənubda yerləşən körpüdən keçmək lazımdır. Oradan Fəkənd qalasına doğru gedib gecələyirlər. Birinci gün həmin düzənlikdən keçdikdən sonra “Qarabağlar” adlı bir karvansaraya çatırlar. 1664-cü il son səfərim-

də həmin “Qarabağlar” karvansarası yenidən tikilib istifadəyə verilmişdir. Karvansaradan Naxçıvana birgünlük yoldan da az məsafə var idi (98, s.88).

XIII-XIV yüzilliklərdə şəhərdə bu cür gözəl və möhtəşəm abidənin inşa edilməsi göstərir ki, şəhər orta əsr intibah dövründən inkişaf etməyə başlamış və XVII yüzillikdə E.Çələbinin gördüyü səviyyəyə yüksəlmişdir.

Qeyd etmək lazımdır ki, bu ərazidə iqtisadi və mədəni inkişaf heç də birdən-birə, göydəndüşmə yaranmamışdır. Arxeoloji tədqiqatlar nəticəsində aydın olmuşdur ki, bu ərazi Azərbaycanın ən qədim mədəniyyət mərkəzlərindən biri olmuş, insanlar burada orta daş dövründən yaşamağa başlamışlar. Kəndin yaxınlığında yerləşən “Qazma” mağarasında aparılan arxeoloji tədqiqatlar zamanı aşkar edilən maddi mədəniyyət nümunələri təsdiq edir ki, burada təxminən 60 min il əvvəl - Mustye dövründə yaşayış olmuşdur (153, s.7-9, 27-29).

Qarabağlara məxsus ərazidə yerləşən “Qalaçiq” adlı yerdə aparılan tədqiqatlar isə ərazinin Tunc dövründə yüksək inkişaf səviyyəsində olmasını söyləməyə əsas verir (93, s.63, 64, 67). Deməli, orta əsr Qarabağlar şəhəri qədim zamanlarda yaranmış möhkəm əsaslar üzərində formalaşmışdır.

Beləliklə, bu cür tarixi, elmi faktlar, səyyahların qeydləri, bir daha göstərir ki, qədim və orta əsrlər dövründə bir çox dünya dövlətlərinin ciddi marağına səbəb olan Böyük İpək yolunun düyün nöqtəsində yerləşən Naxçıvan ərazisi hər zaman diqqət mərkəzində olmuş və dünyanın bir çox ölkələri, o cümlədən uzaq Qərbi dövlətləri ilə geniş əlaqələr qurmuşdur.



NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

Çox mühüm coğrafi və strateji mövqedə yerləşən Azərbaycanın, o cümlədən onun ayrılmaz tərkib hissəsi olan Naxçıvan bölgəsinin Şərqlə Qərb ölkələri arasında tranzit, iqtisadi və mədəni-elmi əlaqələrin inkişafında mühüm rolu olan və elmi ədəbiyyatda “Böyük İpək yolu” adı ilə tanınan ticarət karvan yolunun üzərində yerləşməsi bu ərazinin qədim zamanlardan ticarət, sənətkarlıq və mədəniyyət mərkəzi kimi inkişaf etməsinə münbit şərait yaratmışdır.

Böyük bir hissəsi türk xalqları yaşayan ərazilərdən keçən Böyük İpək yolu bir sıra xalqlar və millətlərin yaşadığı ərazilərdən də keçirdi və bu xalqlar arasında ticarət-iqtisadi, mədəni əlaqələrin yaranmasında və inkişaf etməsində mühüm rol oynayırdı. Bu yol qədim və ilk orta əsrlərdə mövcud olan imperiyalar arasında münasibətlərə də öz təsirini göstərirdi. Bu imperiyalar Böyük İpək yoluna xüsusi əhəmiyyət vermiş, dövlət xəzinəsinə xeyli gəlir gətirdiyi üçün bu yola nəzarət uğrunda bir-biri ilə uzun müddət mübarizə aparmışlar. Yola nəzarət edən dövlətlər ona böyük qayğı göstərmiş, karvanların rahatlıq və təhlükəsizliyini təmin etmişlər.

Ticarət karvan yolu uzun müddət türk imperiyalarının təsiri altında olduğundan və yolun təxminən 20 min kilometri türk xalqları yaşayan ərazilərdən keçdiyi üçün yolun ünsiyyət dili çox vaxt türk dili olmuşdur. Böyük İpək yolu türk xalqlarının Çin, Qafqaz, Rusiya, Hindistan ölkələrinin xalqları, eləcə də ərəb xalqları ilə iqtisadi əlaqələrin yaradılmasına, onlar arasında elm və mədəniyyətin qarşılıqlı inkişafına böyük təsir göstərmişdir. Türk dünyasının mühüm parçası olan Azərbaycan və onun ayrılmaz tərkib hissəsi olan Naxçıvan Böyük İpək yolunun ən işlək magistrallarından biri üzərində yerləşdiyindən onun iqtisadi və mədəni inkişafı üçün əlverişli şərait yaranmışdı. Artıq ilk orta əsrlər zamanı bölgədə mühüm ticarət və sənətkarlıq

mərkəzləri yaranmış, hətta Naxçıvan şəhəri Yaxın Şərqi inkişaf etmiş mədəniyyət mərkəzlərindən birinə çevrilmişdi.

Monoqrafiyada ilk dəfə olaraq Naxçıvan bölgəsi Böyük İpək yolunda mühüm iqtisadi və mədəni mərkəz kimi öyrənilmiş, ərazinin Şərqi-Qərb ticarətində mühüm rol oynaması faktlarla sübut edilmişdir. Burada mühüm ticarət və mübadilə əməliyyatları aparılmışdır. Ölkədə ticarəti inkişaf etdirmək, bölgədən keçən ticarət karvanları ilə alış-veriş etmək məqsədi ilə bir sıra məhsullar istehsal edilmiş, sənətkarlıq inkişaf etmiş, bir sıra yeni sənət sahələri yaranmışdı. Ərazidən keçən ticarət yolları inkişaf etdirilmiş, ona yardımçı qollar yaradılmışdı. Naxçıvan ərazisindən keçən və beynəlxalq ticarət karvan yolunun qollarından biri olan Ordubad-Naxçıvan-Sədərək yoluna şimaldan cənuba doğru uzanan bir sıra yardımçı yollar birləşirdi. Bu yolların bəzisi, o cümlədən Naxçıvan-Şahbuz-Gorus yolu əsas yola birləşməklə yanaşı, həm də Şimali Azərbaycandan keçən İpək yolu marşrutları ilə də birləşir, əsas ticarət bazarları ilə əlaqə yaradırdı.

Avropa ilə Asiyayı birləşdirən mühüm ticarət yollarının qovşağında yerləşən Naxçıvanda daxili və beynəlxalq ticarəti inkişaf etdirmək üçün bir sıra tədbirlər həyata keçirilirdi. Ticarət karvanlarının keçdiyi yollarda körpülər salınır, karvanların rahatlığını, istirahətini və ticarətini təmin etmək məqsədi ilə karvansaralar inşa edilirdi. Karvan üzvlərinin suya olan tələbatını ödəmək üçün yolboyu ovdanlar (su quyuları) qazdırılır, karvanların təhlükəsizliyini təmin etmək üçün gözətçi məntəqələri yaradılır və başqa işlər görülürdü. Bu məqsədlə yaradılan abidələrin böyük bir qismi zaman keçdikcə məhv olaraq sıradan çıxsada, bir qismi zəmanəmizədək gəlib çatmışdır. Tədqiqatda bu abidələr, o cümlədən karvansaralar ("Culfa" karvansarası, "Zəngəzur" karvansarası və s.) haqqında geniş məlumat verilmişdir. Həmçinin vaxtilə bölgədə mövcud olan, ancaq indiyədək qalmayan karvansaralar haqqında (məsələn, Gilan, Gal, Sədərək və s.) da bəhs olunmuşdur.

Ticarət yollarında karvanların hərəkətini asanlaşdırmaq üçün bu yolları kəşib axan çayların üzərində çoxlu körpülər inşa etmişdilər. Monoqrafiyada Naxçıvan ərazisində indiyədək qalan, həmçinin ədəbiyyat materialları əsasında məlum olan bir sıra körpülər haqqında söhbət açılmaqla yanaşı, indiyədək elm aləminə bəlli olmayan, yeni aşkar olunmuş bir neçə körpü (Xoşkeşin, II Qazançı, Ləkətağ, Biləv, Gilançay və s.) tədqiq olunaraq elmi döv-



riyyəyə daxil edilmişdir.

Bu abidələr Azərbaycan memarlığının tərkib hissəsi kimi öyrənilmiş, abidələrin yerləşdiyi bölgənin qədim zamanlardan xalqımıza məxsus olduğunu və ölkəmizə qarşı ermənilərin ərazi iddialarının əsassız olduğunu təsdiq edən nümunələr kimi təqdim olunmuşdur. Bu abidələri özününküləşdirməyə çalışan erməni alimlərinin elmə zidd əməlləri tarixi faktlarla ifşa olunmuşdur.

Həmçinin, monoqrafiyada ölkədaxili və beynəlxalq ticarətə xidmət edən ticarət karvanlarının hərəkətini asanlaşdırmaq üçün istifadə olunan su nəqliyyatı vasitələrindən biri kimi bərəçilik haqqında geniş bəhs olunmuşdur. Qeyd olunmuşdur ki, bölgənin bir sıra yerlərində, o cümlədən Şahtaxtı, Culfa, Ordubad və başqa yaşayış məntəqələrində Arazın o tay-bu tayına keçmək, yük daşımaq və s. üçün istifadə olunan bu nəqliyyat növündən geniş istifadə edilmişdir. Ədəbiyyat və arxiv materiallarına əsasən sübut olunmuşdur ki, XIX yüzillikdə də Naxçıvanda bərədən istifadə olunmuş, sovet hakimiyyətinin qurulması ilə İranla sərhdərlər bağlandığından bu su nəqliyyatı növünün işi dayandırılmışdır.

Tədqiqatda orta əsrlərdə Naxçıvan bölgəsində fəaliyyət göstərən, daxili və beynəlxalq ticarəti öz nəzarətləri altında saxlayan müxtəlif sufi təriqətlərinə mənsub sufiliklə bağlı mərkəzlərin - xanəqahların ticarətin inkişafındakı rolu açıqlanmışdır. Naxçıvan ərazisi orta əsrlərdə müxtəlif sufi təriqətlərinə məxsus dərvişlərin fəaliyyət göstərdiyi mərkəzlərdən biri olmuşdur. Burada Səfəviyyə, Qələndəriyyə, Bəktəşiyyə, Hürufiyyə və s. sufi təriqətlərinə məxsus xanəqahlar fəaliyyət göstərmiş, onlar qarşılıqlarına qoyduqları digər məqsədləri yerinə yetirməklə yanaşı, ölkədaxili və xarici ticarətin inkişafına da kömək etmişlər. Onlar tacirlərin üzləşdiyi müxtəlif çətinlikləri aradan qaldırmış, karvanların və karvan əhlinin rahatlığı üçün yollarda, mənzil başında karvansaraların inşasını, su quyularının qazılmasını təşkil etmiş, karvanların qaçaq-quldurlardan təhlükəsizliyinin təminatçısı olmuşlar. Monoqrafiyada bu xanəqahlardan bir neçəsi (Pir Xamuş, Əlincəçay, Şeyx Əbu Səid, Pir Eyvaz və s.) haqqında bəhs olunmuş, onların ticarətin inkişafında, ümumiyyətlə, ölkə həyatında rolundan söhbət açılmışdır.

Böyük İpək yolu bu yol üzərində yerləşən xalqların mədəniyyətinə həlledici təsir etmiş, ərazidə elmin və mədəniyyətin inkişafında mühüm rol oy-

namışdır. Yaxın Şərqi qabaqcıl mədəniyyət mərkəzləri ilə coğrafi yaxınlıq Naxçıvanda mədəniyyətin inkişafına müsbət təsir göstərmiş, Naxçıvan da öz növbəsində həmin ölkələrin mədəniyyətinin inkişafına müəyyən təsir edə bilmişdir. Xüsusilə, Naxçıvan memarlıq məktəbi, bu məktəbin banisi Əcəmi Əbubəkr oğlu Naxçıvanının yaradıcılığı Şərqi bir sıra memarlarının yaradıcılığına böyük təsir etmiş, onlar öz işlərində Əcəmi ənənələrindən bəhrələnmişlər.

Monoqrafiyada Naxçıvan ərazisi mühüm ticarət, sənətkarlıq və mədəniyyət mərkəzi kimi öyrənilmişdir. Orta əsrlər zamanı bölgədə mövcud olmuş Naxçıvan, Ordubad, Culfa, Azad şəhərləri, həmçinin tədqiq olunan dövrdə yüksək inkişaf səviyyəsində olan Əylis, Vənənd, Qarabağlar kimi yaşayış məskənlərindən bəhs olunmuşdur. Bir sıra orta əsr qaynaqları, epiqrafik faktlar, ərazilərində qalan maddi mədəniyyət nümunələri əsasında sübut olunmuşdur ki, bu şəhər və kəndlər Naxçıvan bölgəsinin inkişaf etmiş ticarət, sənətkarlıq və mədəniyyət mərkəzlərindən olmuş, onlardan Naxçıvan və Culfa şəhərləri beynəlxalq ticarətin mühüm mərkəzləri sayılmış, bu ticarətdə mühüm rol oynamışlar.

Fikrimizcə gəlinən nəticələri ümumiləşdirərkən aşağıdakı təklifləri də qiymətləndirmək məqsədimizin daha da uğurlu həllinə xidmət edə bilər:

- 1. Azərbaycan ərazisində, eləcə də onun ayrılmaz tərkib hissəsi olan Naxçıvanda Böyük İpək yoluna birbaşa xidmət edən tarixi abidələrin dünya əhəmiyyətli abidələr siyahısına salınması elmi və məntiqi baxımdan əhəmiyyətli addım ola bilər.**
- 2. Naxçıvan ərazisi əfsanəvi İpək yolu üzərində mühüm məntəqə kimi təbliğ olunarsa, bölgədə turizmin inkişafına ciddi təsir göstərər. Bu yolla həm də bölgəyə olan iqtisadi, mədəni və elmi maraqları artırmaq olar.**
- 3. Bəlli olduğu kimi, İpək yolu sadəcə ticarət əhəmiyyətinə görə üstün tutulmamış, həm də mədəniyyətlərarası münasibətlərin inkişafına da ciddi təsir göstərmişdir. Apardığımız tədqiqatda bu məsələyə dair xüsusi bölmədə yer ayrılrsa da, gələcəkdə tarixi İpək yolunun etnomədəni münasibətlərə təsirinin kompleks şəkildə ayrıca tədqiqat işi kimi öyrənilməsi daha məqsədəuyğun olardı.**



4. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun Naxçıvanla əlaqələndirilməsi İpək yolunun bərpasında uğurlu addım kimi qiymətləndirilə bilər. Bununla da həm tranzit daşımalarından gələn gəlir regionların iqtisadi inkişafına təsir edər, həm də ağır blokada şəraitində olan Naxçıvan üçün əlverişli imkanlar açar bilər.
5. Konkret olaraq beynəlxalq miqyasda İpək yolunun yenidən bərpası məsələsinə gəlincə isə demək olar ki, layihə tam şəkildə həyata keçirilərsə, bu beynəlxalq magistralın keçib getdiyi bölgələrdə münaqişəli vəziyyətlərin nizamlanmasına əhəmiyyətli təsir göstərə bilər. O cümlədən, uzun illərdir erməni təcavüzünə məruz qalmış və hərtərəfli blokada şəraitində yaşamaq məcburiyyətində qalan Naxçıvan ərazisində davamlı inkişafın təmin edilməsində tarixi İpək yolunun bərpa edilməsinin mühüm əhəmiyyəti vardır.
6. YUNESKO XX əsrin 80-ci illərinin axırlarından 2000-ci ilə qədərki dövrdə 30-dan çox böyük ölkənin elmi, mədəni və ictimai fəaliyyətini əhatə edən "Böyük İpək yolu: mədəniyyətlərin dialoqu" adlı çoxsahəli proqram hazırlamışdır. Həmin proqrama əsasən böyük bir beynəlxalq ekspedisiya İpək yolu ilə bağlı karvan yolları üzrə səfər edərək Mərkəzi Asiya, Çin, Monqolustan, Qazaxıstan, Azərbaycan və Ukraynada olmuşdur. Həmin proqrama görə, 1989-cu ildə Moskvada "Böyük İpək yolu ilə bağlı ümumi problemlər", 1990-cı ildə Səmərqənddə "Qədimdə və orta əsrlərdə Mərkəzi Asiyada Böyük İpək yolu xəttinin yaranması və inkişafı", 1992-ci ildə Ürgəncdə "Böyük İpək yolu xəttində şəhərlər və karvansaralar", yenə 1992-ci ildə Donetskə "Orta əsrlərdə Şərqlə Qərbin qarşılıqlı əlaqələrində Şərqi Avropa çöllərinin yeri" mövzularında toplantılar keçirilmişdir. Bu baxımdan "Böyük İpək yolu və Naxçıvan" adlı beynəlxalq konfransın keçirilməsi ilə regionun əhəmiyyətini və mövqeyini beynəlxalq ictimaiyyətin və YUNESKO kimi nüfuzlu bir qurumun diqqətinə çatdırmaq mümkündür.

RESULTS AND SUGGESTIONS

Azerbaijan, as well as its integral part Nakhchivan located in strategically and geographically important area- on a trade caravan route known in scientific literature as "The Great Silk Road" having an important role in the development of transit, economic and cultural and scientific relations between Eastern and Western countries have created favorable conditions for the development of this region as commercial, handicraft and cultural center from ancient times.

A large part of the Great Silk Road passed through the territories mostly settled by Turkic peoples and played an important role in the development and creation of commercial, economic, cultural relations among these nations. Silk Road had an impact on the relations of empires existed in the Ancient and Early Middle Ages as well. These empires attached a great importance to the Great Silk Road and they struggled with one another for a long period of time for taking control over this way as it brought a lot of income to the state treasury. The states controlling the Silk Road were much concerned about the way and provided safety and comfort of the caravans.

The communication language of the way has been Turkish language as the trade caravan route was under the influence of Turkish empires for a long



time and almost 20 thousand kilometers of the Silk Road passed through the territories where Turkic peoples lived. The Great Silk Road had a great influence on forming economic relations and mutual development of science and culture of Turkic peoples with, Chinese, Caucasian, Russian and Indian, as well as Arabic peoples. Being an important part of Turkic world, Azerbaijan and Nakhchivan within it situated on one of the most efficient highways of the Great Silk Road created favorable conditions for the economic and cultural development of the region. Important commercial and handicraft centers had been established in the region already in the Early Middle Ages; even Nakhchivan city had become one of the advanced cultural centers of the Middle East.

Nakhchivan region as an important economic and cultural center of the Great Silk Road has been studied and proofs of its vital role in East- West trade for the first time have been shown in the dissertation. Important trade and exchange operations have been carried out here. In order to develop trade in the country, to bargain with the caravans passing through the region, numerous products were produced, craftsmanship was developed, and several new fields of handicraft emerged. Numerous auxiliary branches extending from North to South joined Ordubad-Nakhchivan- Sadarak road passing through the territory of Nakhchivan and being one of the branches of international trade caravan road. Some of these roads, including Nakhchivan-Shahbuz-Gorus road alongside with joining the main road, also joined Silk Road routes passing through North Azerbaijan and created relation with major trade markets.

In Nakhchivan, located in the junction of important trade routes connecting Asia with Europe, a number of measures were being carried out for developing domestic and international trade. On the passing ways of trade caravans, bridges were built and caravansary for provision of comfort, rest and trade of caravans were constructed. For to meet water needs of caravan members reservoir (water wells) was dug up along the way, the guard points for provision of the safety of caravans were established and other works were implemented. Although a greater part of the monuments, created for this purpose were destroyed in the course of time, some part of them came up to now. In the investigation wide information has been given about these

monuments as well as about caravansary ("Julfa" caravansary, "Zangazur" caravansary and etc.). The caravansaries (for example, Gilan, Gal, Sadarak) once existed in this region in the past and did not survive up to now have also been discussed.

For simplifying the movement of caravans along the trade ways, a lot of bridges were constructed over the flowing rivers cutting these ways. Alongside with talking about a number of bridges existed in the territory of Nakhchivan up to the present, and the bridges known on the basis of materials of literature, as well as newly found several bridges (Khoshkeshin, Gazanchi II, Lakatag, Bilav, Gilanchay and etc.) unknown to scientific world up to now have been engaged to investigation in the dissertation.

These monuments have been studied as a part of the Azerbaijani architecture, and were presented as the examples, confirming that the region, where these monuments are located is the property of our people from the ancient times and the Armenians' territorial claims against our country are groundless. Actions of Armenian scholars contrary to science, their strive to possess these monuments, have been exposed by historical facts.

Ferrying as one of the means of water transport, used for facilitation of the movement of trade caravans, serving to domestic and international trade, was also widely dealt in the dissertation. It was noted that in a number of areas of the region, as well as Shahtakhti, Julfa, Ordubad, and other settlements through which the Araz was running, among this mode of transport, freight transportation and etc. has been widely used. According to the literature and archive materials that have proved that ferryboat was used in Nakhchivan in the XIX century, later the usage of this type of water transport was stopped, as the borders were closed with Iran with the establishment of Soviet Power.

In the investigation disclosed the role of the Khanagah - centers, existing in Nakhchivan in the Middle Ages, in the development of trade related to Sufism, belonging to various Sufi sects, and were keeping domestic and international trade under their control. In the Middle Ages the territory of Nakhchivan was one of the centers, where dervishes, belonging to various Sufi sects, were dwelling. Khanagahs functioned here, belonging to Sufi sects Safaviyya, Galandariyya, Baktashiyya, Hurufiyya and etc., they were



fulfilling other purposes, as well as, helping to the development of domestic and foreign trade. Various difficulties, which merchants faced with have been eliminated and for the convenience of caravans and caravan people the construction of caravansaries that have been the guarantor of the safety of caravans from the robber-bandits, and drilling of water wells on the roads, were organized. In the dissertation some of these Khanagahs (Pir Khamush, Alinjachay, Sheikh Abu Said, Pir Eyvaz and etc.), their role in the development of trade, in general, in the country life were noted.

The Great Silk Road had a decisive impact on the culture of the peoples, inhabited along this way and played an important role in the development of science and culture of this territory. The geographical proximity of the Middle East with the best cultural centers in Nakhchivan positively influenced to the development of the culture, consecutively Nakhchivan could have certain impact on the cultural development of these countries. In particular, school of architecture of Nakhchivan, the creations of Ajami ibn Abubakr Nakhchivani, founder of this school had a great impact on the creation of numerous architects of the East, their work was contributed by Ajami's traditions.

In the dissertation the territory of Nakhchivan was studied as the center of significant trade, handicraft and culture. During investigation it has been dealt about the settlements such as Nakhchivan, Ordubad, Julfa, Azad, as well as Aylis, Vanand, Garabaglar, with a high level of development existing in the region during the Middle Ages. Basing on a number of sources of the Middle Ages, epigraphic facts, material-cultural samples, existing in their territory, have proved that these cities and villages

were developed centers of the trade, handicraft and culture of Nakhchivan region, the cities Nakhchivan and Julfa were considered to be important centers of the international trade and played a major role in this trade.

To our opinion, while generalizing the results, an assessment of the following suggestions will serve for the successful resolution of our purpose:

1. *To include the historical monuments, serving directly to the Great Silk*

Road, to the list of monuments of world importance in the territory of Azerbaijan, as well as in Nakhchivan, its integral part may be an important step from the scientific and logical point of view.

- 2. Should the territory of Nakhchivan is agitated as an important point on the legendary the Great Silk Road, it will significantly impact to the development of tourism in the region. By this way, it is possible to increase economic, cultural and scientific interest of the region*
- 3. As it is known, the Silk Road has been preferred not only for the trade importance, but also had a significant impact on the development of intercultural relations. Though there is a special section about this issue in our investigation, it would have been better if we have a complex study of impact of Silk Road to the ethno-cultural relations as a separate research topic in the future.*
- 4. Coordination of Baku-Tbilisi-Gars railway with Nakhchivan can be considered as a successful step in the restoration of the Silk Road. Thus, income from transit transportation will affect to the economic development of regions, and may also open suitable opportunities for Nakhchivan, which is under condition of heavy blockade.*
- 5. In particular, while discussing the issue of restoration of the Silk Road on the international level, we can say that if the project is fully implemented, it can have a significant effect on the settlement of conflict situation in the regions, stretching along the international highways. As well, the territory of Nakhchivan, has been exposed to the Armenian aggression for many years and forced to live in the conditions of blockade, the provision of sustainable development is important for the restoration of the historical Silk Road.*
- 6. UNESCO, during the period from the end of the 80s of the XX century till 2000, has prepared multi-faceted program named "The Great Silk Road: the dialogue of cultures", surrounding scientific, cultural and social activity of more than 30 big countries. Under this program, a major international expedition, travelling along the caravan routes of Silk Road, visited Central Asia, China, Mongolia, Kazakhstan, Azerbaijan and the Ukraine. According to this program, meetings*



covering many topics were held in Moscow in 1989 "The general problems associated with the Great Silk Road"; in Samargand in 1990 "The establishment and development of the Great Silk Road in Central Asia in the ancient times and the Middle Ages"; in Urganj in 1992, "Cities and caravansaries on the route of the Great Silk Road"; again in Donetsk in 1992 "Place of Eastern Europe steps in the mutual relations of the East and the West in the Middle Ages". From this point of view, by holding an international conference named "The Great Silk Road and Nakhchivan", it is possible to bring the importance of this region and its location to the attention of the international community and the prestigious institution, such as UNESCO.

İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT

1. Abdullayev E. İpək yolunun bərpası tarixi zərurətdir. "Azərbaycan" qəz., Bakı, 1998, 4 sentyabr.
2. Axundlu Y.İ. Naxçıvan - yurdum mənim / Məqalələr toplusu. Bakı: Sabah, 1997, 208 s.
3. ASE. II cild. Bakı: ASE Baş redaksiyası, 1978, 592 s.
4. Aşurbəyli S. Şirvanşahlar dövləti. Bakı: Azərnəşr, 1997, 408 s.
5. Azərbaycan Prezidenti Heydər Əliyevin "NHK" telekanalına müsahibəsindən // "İpək yolu" jurnalı, 1998, №2, s.19.
6. Azərbaycan tarixi (ən qədim zamanlardan XX əsrədək). Ali məktəblər üçün dərslik. Z.M.Bünyadov və Y.B. Yusifovun redaktəsi ilə. Bakı: Azərnəşr, 1994, 680 s.
7. Azərbaycan tarixi. S.Əliyarlının redaktorluğu ilə. Bakı, 1996, 870 s.
8. Azərbaycan tarixi. 7 cilddə. II c., Bakı: Elm, 1998, 546 s.
9. Azərbaycan tarixi. 7 cilddə. III c., Bakı: Elm, 1999, 584 s.
10. Babayev S.Y. Naxçıvan Muxtar Respublikasının coğrafiyası. Bakı: Elm, 1999, 298 s.
11. Babayev S.Y. Şardənin Naxçıvana səyahəti // Azərbaycan SSR EA-nın Xəbərləri. Yer haqqında elmlər seriyası, 1972, №3, s.75-79.
12. Bağırov A. Naxçıvan toponimlərinin linqvistik xüsusiyyətləri. Bakı, 2002, 288 s.
13. Bakıxanov A. Gülüstani-irəm. Bakı, 287 s.
14. Böyük İpək yolu: Avrasiya mədəniyyətlərinin dialoqu / Beynəlxalq elmi konfransın materialları. Bakı: Səda, 2003, s.3-5.
15. Böyük İpək yolu - bu möcüzə şərqdən qərbə yol açmışdır. Prof. Y.Mahmudovla müsahibə. "Azadlıq" qəz., Bakı, 1998, 15 avqust.
16. Budaqov B. Böyük İpək (karvan) yolu // "Tarix və onun problemləri" jurnalı, 1998, №3, s.64-70.
17. Budaqov B. Türk dünyası // "İpək yolu" jurnalı, 1998, № 1, s.39-44.
18. Bünyadov T. Azərbaycanda qədim nəqliyyat vasitələri // Azərbaycan SSR, EA-nın Xəbərləri. İctimai elmlər seriyası, 1962, №3, s.3-17.
19. Bünyadov Z.M. Azərbaycan VII-IX əsrlərdə. Bakı: Azərnəşr, 1989, 336 s.
20. Bünyadov Z.M. Azərbaycan Atabəylər dövləti. Bakı: Elm, 1985, 258 s.



21. Çələbi E. Səyahətnamə. Türk dilindən işləyən və şərhlərin müəllifi tarix elmləri doktoru Seyidağa Onullahi. Bakı: Azəməşr, 1997, 192 s.
22. Çəmənəmimli Y.V. Tarixi, coğrafi və iqtisadi Azərbaycan. Bakı: Bakı Universiteti nəşriyyatı. 1993, 56 s.
23. Dadaşova R. Səfəvilərin son dövrü. Bakı: Nurlan, 2003, 440 s.
24. Əbdürrəşid əl-Bakuvi. "Abidələrin" xülasəsi və qüdrətli hökmdarın möcüzələri. Bakı: Şur, 1992, 176 s.
25. Əfəndiyev O. Azərbaycan Səfəvilər dövləti. Bakı: Azəməşr, 1993, 301 s.
26. Əhmədov N. Ordubad ipəkçiliyinin inkişafı tarixindən // NDU Elmi Əsərləri. Humanitar seriya, 1999, №5, s.86-89.
27. Əhmədov N. Vənənd. Bakı: Bakı Universiteti nəşriyyatı, 2003, 153 s.
28. Əl-İstəxri. Kitab məsalik əl-məmalik. Azərbaycan tarixi üzrə qaynaqlar. S.Əliyarovun və Y.Mahmudovun redaktəsi ilə. Bakı: Azəməşr, 1989, 328 s.
29. Əliyev A., Qasimov Ə., Qasimov N. İpək yolu - bəşəriyyətin tərəqqi yoludur. Bakı: Səda, 1999, 178 s.
30. Əliyev F.M. XVIII əsrin I yarısında Azərbaycanda ticarət. Bakı: Azəməşr, 1964, 124 s.
31. Əliyev F.M. XVIII əsrin II yarısında Şimali Azərbaycan şəhərləri. Bakı: Azəməşr, 1960, 136 s.
32. Əliyev M.H. Atabəylər dövründə Naxçıvanın sikkə zərbi və pul dövriyyəsi: Tar.elm.nam....diss. Naxçıvan, 2002, 129 s.
33. Əliyev V. Gəmiqaya. Bakı: "Əbilov, Zeynalov və oğulları" nəşriyyatı, 2005, 148 s.
34. Əliyev V. Qədim Naxçıvan. Bakı: Elm, 1979, 76 s.
35. Əliyev V. Naxçıvan // "Elm və həyat" jurnalı. 1983, № 6, s.9-12.
36. Əliyev V. Naxçıvan - Azərbaycanın tarixi diyarıdır. Bakı: XXI - Yeni nəşrlər evi, 2002, 320 s.
37. Əliyev V. Naxçıvanın qədim duz mədənləri // Azərbaycan SSR EA-nın Xəbərləri. Tarix, fəlsəfə və hüquq seriyası, 1983, №4, s.79-87.
38. Əlizadə M.M. Nizaminin "İsgəndərnamə" və Caminin "Xrednameyi-İsgəndəri" əsərində İsgəndər surəti. Azərbaycan Yaxın Şərq ədəbi əlaqələri / Elmi Əsərlərin mövzu məcmuəsi. Bakı: ADU nəşriyyatı, 1986, s.3-27.
39. Əl-Müqəddəsi. Əhsən ət-təqasim fi mərifət əl-əqalim.
40. Fazili A. Atropatena e.ə. IV - er. VII əsri. Bakı: Elm, 1992, 216 s.
41. Fərzəliyev Ş. Azərbaycan XV-XVI əsrlərdə. Bakı: Elm, 1983, 150 s.
42. Göyüşov R. Azərbaycan arxeologiyası. Bakı: İşıq, 1986, 186 s.
43. Hacıyev İ.M. Naxçıvan Muxtar Respublikası Azərbaycanın Milli dövlətçilik tarixində: Tar.elm.dok...dis. avtoref. Bakı, 1999. 65 s.

44. Hacıyev Q.Ə. Böyük İpək yolu və qədim Bərdə şəhəri / Beynəlxalq elmi konfransın materialları. Bakı, 2003, s.266-273.
45. Heydərov M. Orta əsr Azərbaycanında şəhər həyatı. "Elm və həyat" jurnalı. Bakı, 1979, №11, s.25-27.
46. Həbibbəyli İ.Ə. Naxçıvanda ədəbiyyat, ədəbiyyatda Naxçıvan // NDU Xəbərləri. 2005, №16, s.3-10.
47. Həbibullayev O.H. Mis dövrünün yaşayış yeri. "Kommunist" qəz., Bakı, 1958, 28 sentyabr.
48. Həmidov H. İpək yolu Azərbaycanın beynəlxalq münasibətlərində. "Azərbaycan" qəz., Bakı, 2001, 5 avqust.
49. Həsənalıyev Z. Avropa səyyahları Səfəvi dövlətinin daxili və xarici ticarəti haqqında // "Tarix və onun problemləri" jurnalı, 2003, №3, s.24-33.
50. Həsənalıyev Z. Səfəvi dövləti XVII əsrdə (Avropa səyyahlarının materialları əsasında): Tar.elm.dokt...dis. avtoref. Bakı: 2005, s.28.
51. Həsənov T., Hacızadə Ə. Coğrafiya tarixi. Bakı: Çaşıoğlu, 2001, 252 s.
52. Hüseyinzadə Ə. Naxçıvan mədrəsələrinə dair bir Elxani fərmanı. Azərbaycan / EA Məruzələri. Bakı, 1960, XVI cild, №1, s.1269-1273.
53. Xəlilov S. Şərq və Qərb: ümumbəşəri ideala doğru. Fəlsəfi etüdlər. Bakı: Azərbaycan Universiteti nəşriyyatı. 2004, 624 s.
54. İbn əl-Əsir. Əl-Kamil fi-t-tarix. Bakı, 1959, 216 s.
55. İbn Xordadbeh. Kitab əl-məsəlik və əl-məmalik.
56. İsayev E. Böyük İpək yoluna xidmət edən Naxçıvan körpüləri haqqında // NDU-nun Xəbərləri. Humanitar Elmlər seriyası, 2004, №13, s.116-118.
57. İsayev E. Böyük İpək yolu üzərində Naxçıvan şəhərləri / Azərbaycanda elmin inkişafı və regional problemlərə həsr olunmuş elmi konfransın materialları. Bakı: Nurlan, 2005, s.127-133.
58. İsayev E. Naxçıvan ərazisindən keçən beynəlxalq karvan yolları // NDU-nun Xəbərləri. 2005, №17, s.37-39.
59. İsgəndər H. Azərbaycanın yol tarixi. Bakı: Azərnəşr, 1995, 128 s.
60. Kalankatuklu M. Albaniya tarixi. Müqəddimə, tərcümə, qeyd, şərhələr, akademik Z.M.Bünyadovundur. Bakı: Elm, 1993, 269 s.
61. Kərimov T.M., Əliyev N.Ə. Nəqşicahan - Naxçıvandı // NDU-nun Elmi Əsərləri, 1999, №5, s.53.
62. Kərimov T. XIX əsrdə Azərbaycanda su nəqliyyat vasitələri / Azərbaycan etnoqrafik məcmuəsi. IV buraxılış, Bakı, 1981, s.41-48.
63. Kəngərli Q. Böyük İpək yolu - Şərq ilə Qərbin vəhdəti. "Azərbaycan" qəz., Bakı, 1998, 6 sentyabr



64. Qasimov X. XVI əsrdə Azərbaycanın iqtisadi inkişafı // "Elm və həyat" jurnalı, 1991, №3, s.30.
65. Qiyasi C. Qarabağlar abidəsi. "Kommunist" qəz., Bakı, 1989, 28 mart.
66. Qiyasi C. Nizami dövrü memarlıq abidələri. Bakı: Işıq, 1991, 264 s.
67. Qiyasi C. Yaxın - Uzaq ellərdə (Orta əsr Azərbaycan memarlığının beynəlxalq əlaqələri haqqında). Bakı: Işıq, 1985, 92 s.
68. Qubatoğlu H. Mədəniyyət tarixi. I c., Bakı: Nasir, 2002, 190 s.
69. Quliyev Ə. Azərbaycan - Rusiya münasibətləri tarixindən (XV-XVIII əsrlər). Bakı, 1958, s.
70. Qumilyov L.N. Qədim türklər. Bakı: Gənclik, 1993, 536 s.
71. Mahmudlu Y. Azərbaycan diplomatiyası. Bakı: "Azərbaycan diplomatiyası" jurnalının nəşri. 1996, 269 s.
72. Mahmudov Y. Azərbaycan tarixi intihab dövrü (IX əsrin ikinci yarısı - XIII əsrin əvvəlləri). Bakı, 1996, 84 s.
73. Mahmudov Y. Azərbaycan üzümünün orta əsr şöhrəti // "Elm və həyat" jurnalı, 1981, №1, s.33-34.
74. Mahmudlu Y. Böyük İpək yolu. "Azadlıq" qəz., Bakı, 1998, 15 avqust.
75. Mahmudov Y. Öyrənilməmiş səhifələr. Bakı: Gənclik, 1972, 98 s.
76. Mahmudov Y. Səyyahlar Azərbaycana gəlir. Bakı: Gənclik, 1977, 140 s.
77. Mahmudov Y. Səyyahlar, kəşflər, Azərbaycan. Bakı: Gənclik, 1985, 186 s.
78. Mehbalıyev M.M. Tarixi İpək yolu və onun xəritə sxemi // "İpək yolu" jurnalı, 2000, №2, s.5-6.
79. Məmmədov R. Qədim şəhər. "Azərbaycan pioneri" qəz., Bakı, 1967, 20 yanvar.
80. Məmmədov R. Naxçıvan şəhərinin tarixi oçerki. Bakı: Elm, 1977, 160 s.
81. Məmmədov R. Yaxın Şərq və Qərbi Avropa səyyahları Naxçıvan şəhərinin orta əsrlər tarixi haqqında // Azərbaycan SSR EA-nın Xəbərləri. İctimai elmlər seriyası, 1962, №4, s.11-20.
82. Məmmədova F. Azərbaycanın siyasi tarixi və tarixi coğrafiyası. Bakı: Azəməşr, 1993, 262 s.
83. Məmmədov S. Azərbaycan XV-XVIII əsrin I yarısında. Bakı, 1981.
84. Məmmədzadə K.M. Azərbaycanda inşaat sənəti. Bakı: Elm, 1978, 209 s.
85. Naxçıvan Ensiklopediyası. Bakı, 2002, 598 s.
86. Naxçıvan sancağının müfəssəl dəftəri. Araşdırma, qeyd, şərhlərin müəllifi Hüsemməddin Məmmədov. Bakı, 2001.
87. Naxçıvan sancağının müfəssəl dəftəri. Giriş və tərcümənin müəllifi Z.M.Bünyadov və H.Məmmədov-Qaramanlı. Bakı: Sabah, 1997, 336 s.

88. Naxçıvani M. Dəstur əl-katib fi təyin əl-məratib. I cild. II hissə.
89. Nemət M. Aza kəndi -Azad şəhəri haqqında // "Elm və həyat" jurnalı, 1990, №2, s.1-3.
90. Nemət M. Azərbaycanda pirlər. Bakı: Azərənşr. 1992, 104 s.
91. Nemət M. Sədərək məscidi // "Elm və həyat" jurnalı, 1991, №11-12, s.19-20
92. Nizamülmülk. Siyasətnamə. Bakı: Elm, 1989, 212 s.
93. Novruzlu Ə.İ., Baxşəliyev V.B. Şərurun arxeoloji abidələri. Bakı: Elm, 1993, 184 s.
94. Oldenburq S.F. Qərbin Şərqlə əlaqəsi qədimdir. Tərcümə edən: Vəliyev D.Ə. // "İpək yolu" jurnalı. 1998, №2, s.33-35.
95. Oleari A. Moskoviya və Moskoviyadan keçməklə İrana. oradan da geriyyə səyahətin təsviri. Azərbaycan tarixi üzrə qaynaqlar. S.Əliyarov və Y.Məmmədovun redaktəsi ilə. Bakı: Azərbaycan Universitetinin nəşriyyatı, 1989, 328 s.
96. Onullahi S.M., Həsənov A. Hatəm bəy Ordubadi. "Şərq qapısı" qəz., 1968, 22 fevral.
97. Onullahi S.M. XIII-XVII əsrlərdə Təbriz şəhərinin tarixi. Bakı: Elm, 1982, 280 s.
98. Onullahi S.M. Jan Batist Tavernye Naxçıvan haqqında. Naxçıvan Muxtar Respublikası 75 / Bakı Universiteti Xəbərlərinin Xüsusi buraxılışı. Bakı, 1999, s.87-93.
99. Onullahi S.M. Ordubad. "Azərbaycan müəllimi" qəz., Bakı, 1987, 5 iyun.
100. Ögəl B. Böyük Hun imperiyası. 2 cildə, II c., Bakı: Gənclik, 1992, 336 s.
101. PiriyeV. Naxçıvan tarixindən səhifələr. Bakı: Müəllim, 2004, 126 s.
102. Sadıxov F. Diplomatiya və diplomatik xidmət. Bakı: Azərənşr, 1993, 116 s.
103. Sadıqov H. Azərbaycan Avropa dövlətlərinin diplomatiyasında (1747-1829). Bakı: Təfəkkür, 2004.
104. Salamzadə Ə. Əcəmi Əbubəkr oğlu və Naxçıvan memarlıq abidələri. Bakı: İşıq, 1976, 82 s.
105. Salamzadə Ə.V., Məmmədzadə K. Arazboyu abidələr. Bakı: Elm, 1979, 85 s.
106. Salamzadə Ə.V., Məmmədzadə K. Azərbaycan memarlığının Naxçıvan məktəbi abidələri. Bakı: Elm, 1985, 268 s.
107. Seyidov A. Gəmiqaya toponimlərinin müqayisəli təhlili. Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyası Naxçıvan Bölməsi. Xəbərlər jurnalı, 2005, №1, s.102-107.
108. Səfərli H.F., İsayev E. Böyük İpək yoluna xidmət edən Naxçıvan karvansaraları // Azərbaycan Tarixi Muzeyi. Bakı: Elm, 2004, s.99-103.
109. Səfərli H.F. Culfa bölgəsinin epiqrafik abidələri. Bakı: Elm, 2002, 80 s.
110. Səfərli H. Naxçıvanda sosial-siyasi və ideoloji mərkəzlər. Bakı: Elm, 2003, 392 s.



111. Səfərli F. Bir daha Azad şəhəri haqqında / Ali Diplomatiya Kolleci Naxçıvan Bölməsi. İctimai elmlər. məqalələr məcmuəsi. Bakı, 1998, №1, s.8-12.
112. Səfərli H. Ordubad şəhərinin epigrafiq abidələri. Bakı: Elm, 2001, 80 s.
113. Səfərli H. Ordubad şəhərində dabbaqlıq sənəti haqqında // NDU Xəbərlər, 2005, №17, s.14-16.
114. Şardən J. Səyahətnamə. Fransız dilindən tərcümə edəni V.Aslanov. Bakı, 1994, 96 s.
115. Şərafəddin Əli Yəzdi. Zəfərnamə (Azərbaycan tarixinə dair seçmələr). Fars dilindən tərcümə edəni, ön söz və izahlar V.Piriyevindir. Bakı: Azərənəşr, 1996, 80 s.
116. Şərifli M.X. IX əsrin ikinci yarısı - XI əsrlərdə Azərbaycan feodal dövlətləri. Bakı: Elm, 1978, 342 s.
117. Şirəliyev V. Azərbaycan-Türk dünyası Asiya-Avropa qarşılıqlı əlaqələri. IV hissə. Bakı: Sabah, 2003, 112 s.
118. Şirəliyev V. Şərq-qərb və Azərbaycan şəhərləri ipək yolunda əlaqələndiricidir. III hissə, Bakı: Sabah, 2001, 64 s.
119. Şirəliyev V. TRASEKA-Qafqaz-Avrasiya bazarının "İpək yolu" XXI, üçüncü minilliyə gedən yoldur. V hissə, Bakı: Mütərcim, 2004, 126 s.
120. Tarixi İpək yolunun bərpası üzrə beynəlxalq konfransda Azərbaycan Respublikasının Prezidenti Heydər Əliyevin çıxışı. "Azərbaycan" qəz., Bakı, 1998, 9 sentyabr.
121. Tarixi İpək yolunun bərpası üzrə beynəlxalq konfransın keçirilməsi haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Sərəncamı. "Azərbaycan" qəz., Bakı, 1998, 17 iyun.
122. Ulusel R. Mədəniyyətlərin İpək yolu. Azərbaycan dünya məkanında. Bakı: Təhsil, 2003, 188 s.
123. Vəlixanlı N. Böyük İpək yolu və orta əsr imperiyaları // "İpək Yolu" jurnalı, 1998, №4, s.97-101.
124. Vəlixanlı N. Ərəb xilafəti və Azərbaycan. Bakı: Azərənəşr, 1993, 157 s.
125. Vəlixanlı N. X əsrin II yarısı - XI əsrdə Azərbaycan feodal dövlətlərinin qarşılıqlı münasibətləri və bir daha "Naxçıvanşahlıq" haqqında // AMEA-nın Xəbərləri. Tarix, fəlsəfə, hüquq seriyası, 2001, №3, s.120-129.
126. Vəliyev D.M. Şərq və Qərbin vəhdəti bəşəriyyətin ipək yoludur // "İpək yolu" jurnalı, 1998, №1, s.22-25.
127. Vəliyev (Baharlı) M. Azərbaycan. Bakı: Azərənəşr, 1993, 192 s.
128. Aka İ. İpək yolu üzərində İran / İpək yolları deniz araşdırma gezisi konferansları. Ankara: GÜ Egitim fakültesi matbaası, 1993, s.55-64.
129. Çelebi E. Seychatname. II kitab, Ankara, 1998, s.

130. Dalsar Fahri. Türk sənaye ve ticaret tarihinde Bursada ipekçilik. İstanbul, 1960. s.
131. Ebu Bekr-i Tihrani. Kitab-i Diyarbekriyye. Ankara: Kültür Bakanlığı, 2001. 402 s.
132. el-Belazuri. Futukul-Büldan. Çeviren: Mustafa Fayda. Ankara: Türk Tarih kurumu Basımevi, 2002, 804 s.
133. Habibbeyli İ. Ağrı dağı 111 yıl öncə // "Türk dünyası" dərgisi. 1993, №4, s.67.
134. Habibbeyli İ. Bir Doğu - Batı sentezi Nahçıvan // Diyalog "Avrasiya" jurnalı, 2004, №13, s.94-97.
135. Hacıyev İ., Amanoğlu E. Tarihə və günümüzə Nahçıvan. Ankara: Ankara Universiteti, 1998, 92 s.
136. Hansen D.R. Kariz: Turfan Tın yeraltı su kanalları // Çeviri: Doğa Konukman. Bilim ve Utopya dergisi, 2004, s.19-21.
137. Kafesoğlu İ. Selcuklu tarihi. İstanbul, 1986, s.
138. Levis B. Tarihə araplar. Çeviren Hakk Dursun Yıldız. İstanbul: ANKA yayınları, 2003, 271 s.
139. Miller K. Yakındoğu kervansarayları. Tercümə edən: Öztürk A., Uzluk Ş. // İpek Yolu dergisi, 2002, s.122-166.
140. Osmanlı. III c., Editör: Güler Eren. Ankara: 1999, 704 s.
141. Öztunc Y. Türk tarihinden yapraklar. İstanbul, 1969.
142. Ruqoft M. Marko Polo. Doğu ve Batı kaynaklarında Çin seyaheti. Türkcesi: Hande Loddo. İstanbul, 2003, 152 s.
143. Turhan A. Türk Gümrük tarihi. I c., Başlanğıctan Osmanlı dönemine kadar. Ankara: Türk tarih kurumu basımevi, 1990, 171 s.
144. Акты, собранные Кавказской археографической комиссией. Том 2, Тифлис, 1868, с.
145. Ашурбейли С.Б. Государство Ширваншахов. Баку, 1993, с.
146. Бабаев И. Великий шелковый путь и Азербайджан / Сборник статей, посвященный международной конференции по развитию транспортного коридора Европа - Кавказ - Азия. Баку: Университет Азербайджан, 1998, с.16-30.
147. Бакиханов А. Гюлистан-и Ирам. Баку: Элм, 1991, 304 с.
148. Бартольд В. История изучения Востока в Европе и России. Л., Изд. 2-е, 1925.
149. Гасанов А. Великий шелковый путь: История и современность / Сборник статей, посвященных международной конференции по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия. Баку: Университет Азербайджан, 1998, с.3-7.
150. Гусейнов Р. Великий шелковый путь: из прошлого в будущее. "Ирс"



топлусу, 2000, №1 (январь-февраль), с.10-12.

151. Григорьев В. Статистическое описание Нахичеванской провинции. Санкт-Петербург: 1833, 264 с.
152. Гейдаров М.Х. Торговля и торговые связи Азербайджана в позднем средневековье. Баку: Элм, 1999.
153. Джафаров А.К. Средний палеолит Азербайджана. Авторф. дисс... док.ист.наук. Баку, с. 7-9, 27-29.
154. Ибн Хаукал. Масалук ва Мамалук. Перевод: Н.А.Карайнова. СМОМПК. Вып. 38, Тифлис, 1908, с.35.
155. Ибн Ал-факих. Ахбар ал-булдан (известия о странах). Ереван, 1979, 319 с.
156. Ибрагимов Б.И. Средневекский город Киран. Баку-Москва, 2000, 176 с.
157. Казвини Х. Нузхат ал-кулуб (материалы по Азербайджану). Перевод с английского З.М.Буниятова, перевод с персидского И.Л. Петрушевского. Баку, Элм, 1983, с.37-65.
158. Коргонова М.И. Исторический очерк пароходства на реке Куре / Сборник с Кавказа. Том 2, Тифлис, 1872.
159. Махмудов Я. Взаимоотношения государств Аккоюунлу и Сефевидов с западно - европейскими странами. Баку: БГУ, 1991, 264 с.
160. Мец А. Мусульманский ренессанс. Москва: ВиМ, 1996, 544 с.
161. Неймат М.С. Корпус эпиграфических памятников Азербайджана. Том III, Баку: XXI- Йени няшрляр еви, 2001, 216 с.
162. Никитин К.А. Город Нахичевань и Нахичеванский уезд. СМОМПК вып.2, Тифлис: 1882, с. 109-142.
163. Обзорение Российских владений за Кавказом в статистическом, этнографическом, топографическом и финансовом отношениях. Часть IV, Санкт-Петербург: 1836, 401 с.
164. Пахомов Е.А. Монетные клады Азербайджана и других республик, краев и областей Кавказа. Баку: Азернешр, 1938, Вып.IV, 1098-1101.
165. Пахомов Е.А. О сасанидских монетных знаках. ДАН Азерб. ССР, 1945, №1.
166. Пашаев А.М. Город Ордубад в XIX начале XX вв. Баку: Элм, 1998, 200 с.
167. Поло Марко. Путешествия. (перевод со старофранцузского), Ленинград, 1940.
168. Петров А.М. Великий шелковый путь. Москва: Восточная литература. ПАН, 1995, 127 с.
169. Петрушевский И.П. Азербайджан в XVI-XVII вв / Сборник статей по истории Азербайджана. Вып. I, Баку, Изд-во АН Азерб. ССР, 1949, с.225-298.

170. Рахмани А.А. Азербайджан в конце XVI и в XVII веке. Баку: Элм. 1981, 240 с.
171. Сафаров Ф.Я. Арабо-персоязычные надписи Нахичеванской АССР (XVI-XIX вв) как историко-культурные памятники. Автореферат дисс... канд.ист.наук. Баку: 1987, 23 с.
172. Салаева Р. Нахчыван. Наследия архитектуры. Баку, 2002, 137 с.
173. Сборник материалов для описания местностей и племен Кавказа. Вып.5, Тифлис, 1886.
174. Страбон. География. Москва, 1969.
175. Сейфеддини М.А. Средневековые монетные клады Азербайджана, Баку: Элм, 1994.
176. Сейфеддини М.А. Монеты Ильханидов XIV века. Баку: Элм, 1968, 137 с.
177. Сысоев В.М. Древности Нахчыванской ССР, Отдельный оттиск из 4-го выпуска Известий "Азкомстарис"а. Баку, 1928, с.123-215.
178. Шопен И. Исторический памятник состояния Армянской области в эпоху ее присоединения к Российской империи. Санкт-Петербург, Типография императорской АН, 1852, 1231 с.
179. Эфендиев О. Образование Азербайджанского государства Сефевидов в начале XVI века. Баку, 1961, 208 с.
180. Safarli F. Khanagah of Pir-Eyvaz. Azerbaijan and Azerbaijanis / Baki, 2005. №1-6. p.137-139.

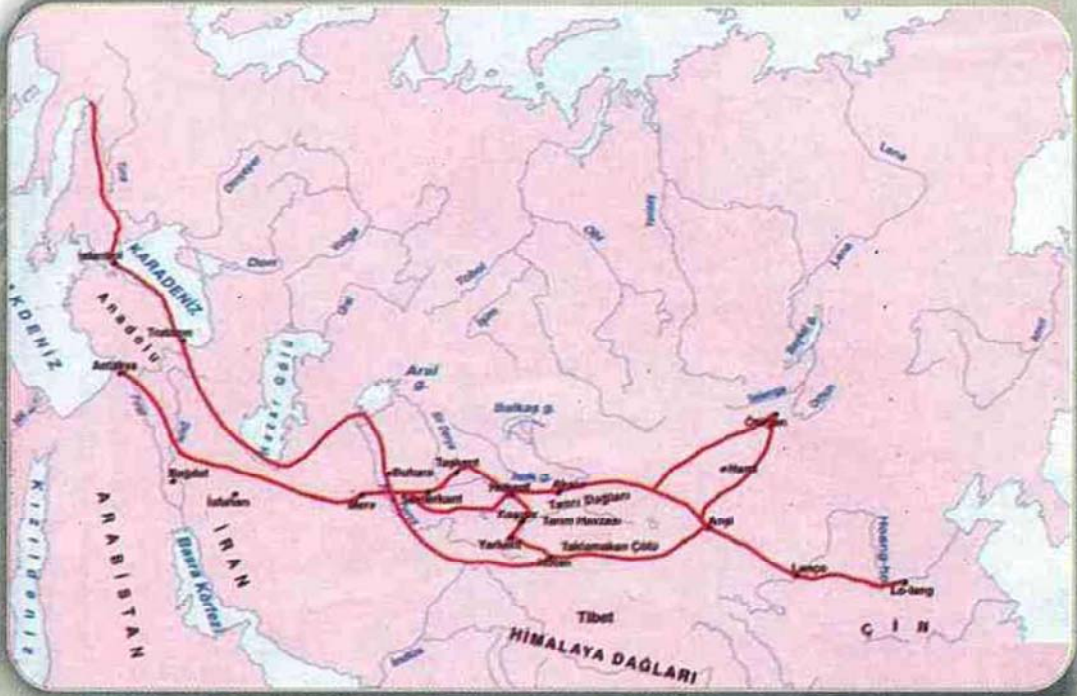
181 - عجائب الدنيا

182 - محمد بن منور، أسرار التوحيد في مقامات الشيخ أبو سعيد، طهران، 1332 شمسن.

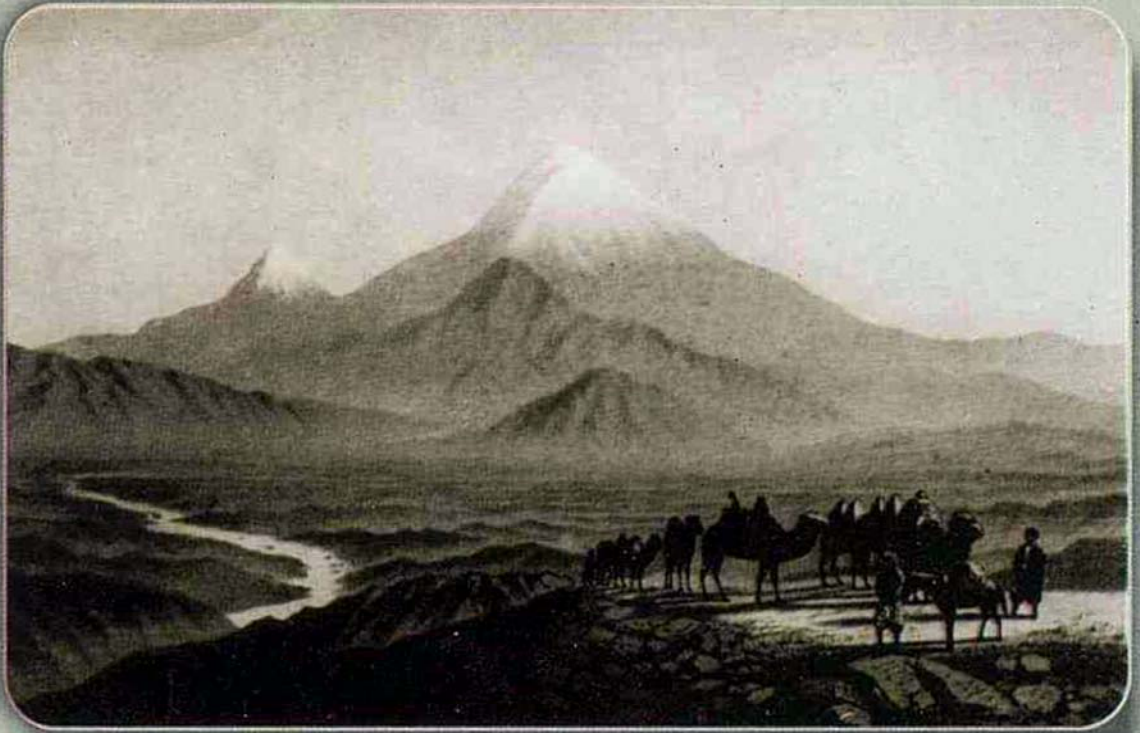
183. Azərbaycanda unudulan yurd yeri - Xudafərin. [http:// hem. passagen. se/dalqa/xudafərin. htm](http://hem.passagen.se/dalqa/xudafərin.htm).
184. Böyük İpək yolu və Azərbaycan. [http:// www. azerbaijan-chine. org. /az/country 07.htm/](http://www.azerbaijan-chine.org/az/country07.htm/)
185. Gözəlova H. Azərbaycan ərazisindən keçən beynəlxalq karvan yolları. [http:// www. kitab.az./cat/ib/files/2003/02/11/ 223429132-1/ htm](http://www.kitab.az/cat/ib/files/2003/02/11/223429132-1/htm).
186. İpək yolu. [http://www.ilham-aliyev. Org./ s.18_world/silk_ route_ a. html](http://www.ilham-aliyev.Org./s.18_world/silk_route_a.html)
187. Pekine uzanan İpək otoyolu: [http:// lacivert.hacettepe. edu.tr. /ozbek/ticaret/tic 2.html](http://lacivert.hacettepe.edu.tr./ozbek/ticaret/tic2.html)
188. Tarihi İpək yolu: [http://lacivert.hacettepe.edu.tr./ozbek/ticaret/ tic/html](http://lacivert.hacettepe.edu.tr./ozbek/ticaret/tic/html)



Əlavələr



Şəkil 1.1. Böyük İpək yolu. Altın Tarih Atlası.
İstanbul 2002, s. 23



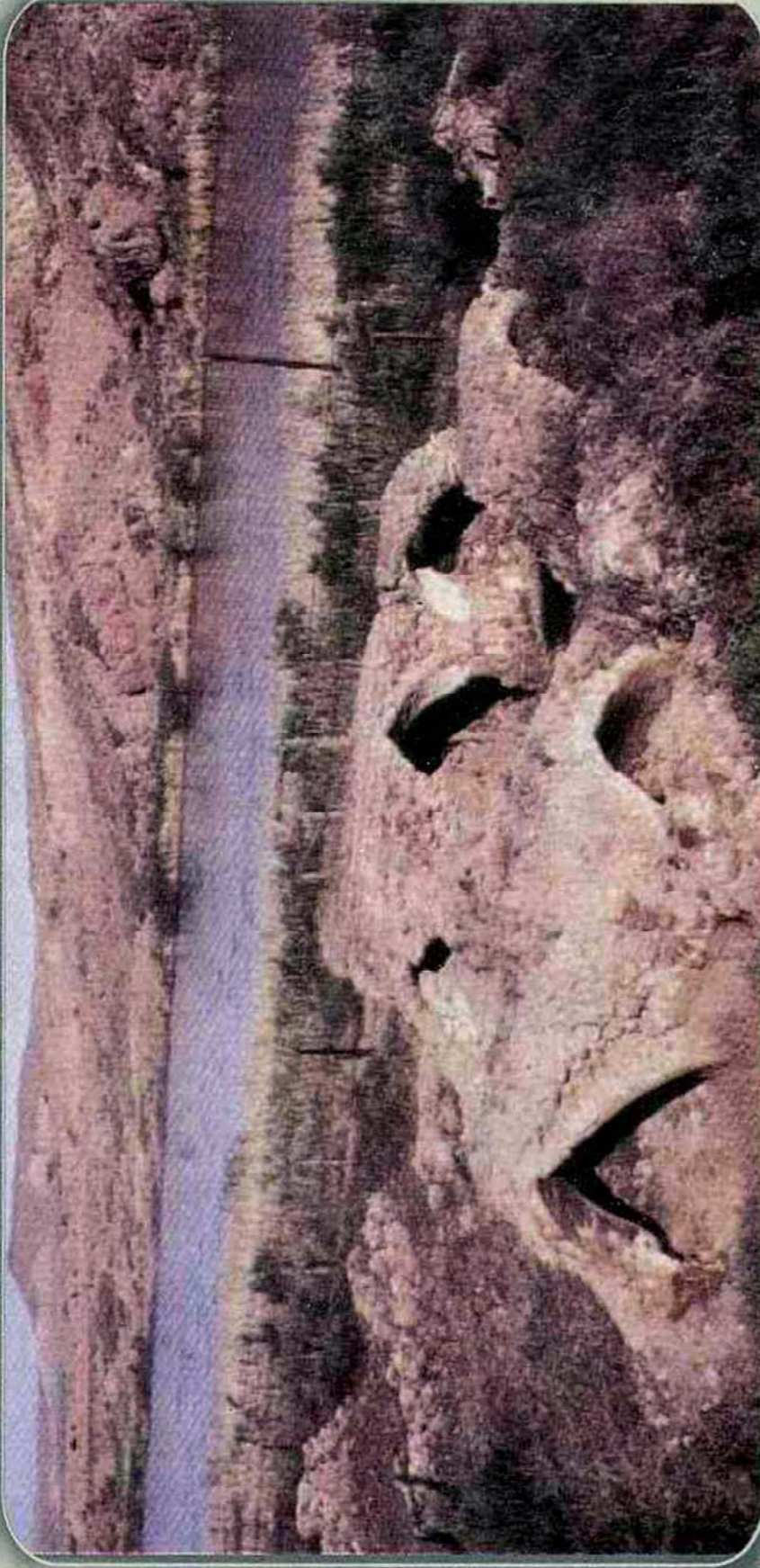
Şəkil 1.2. Dəvə karvanı. Rəssam Zankovskinin
«Ağrı Dağının təsviri» əsəri. Tiflis, 1883-cü il



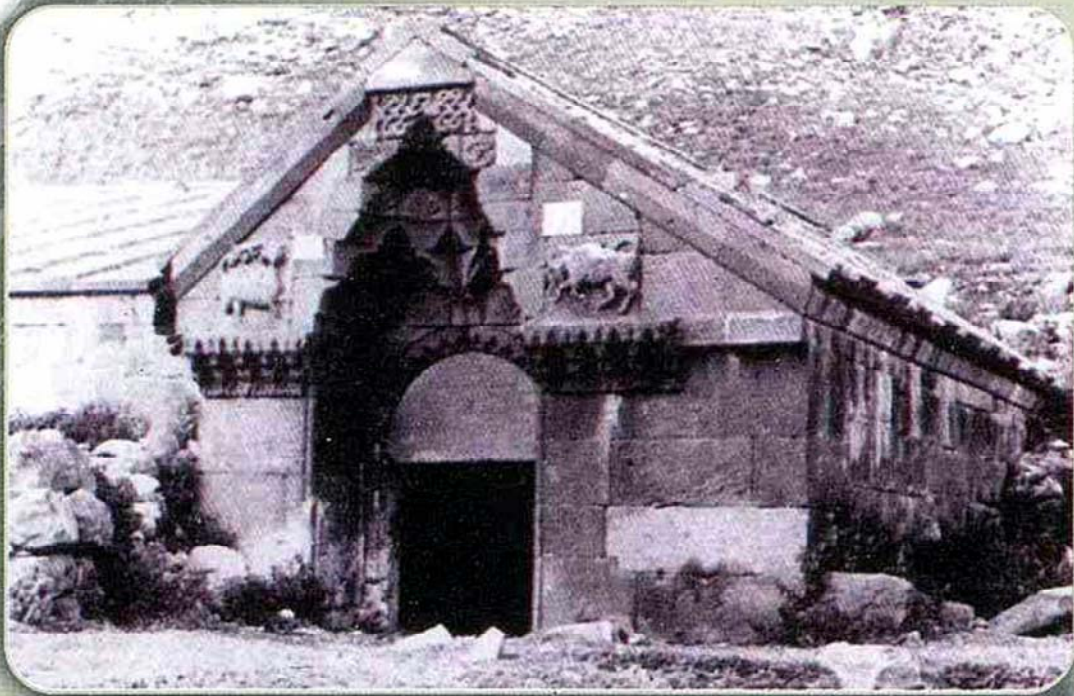
Şəkil 1.3. Naxçıvan ərazisindən keçən beynəlxalq karvan yolları



Şəkil 1.4. Nəzarət məntəqəsi (Gal kəndi)



Şəkil 2.1. Culfa karvansarası



Şəkil 2.2. Zəngəzur karvansarası



Şəkil 2.3. Azad kəndində orta əsrlərə aid minarənin qalığı



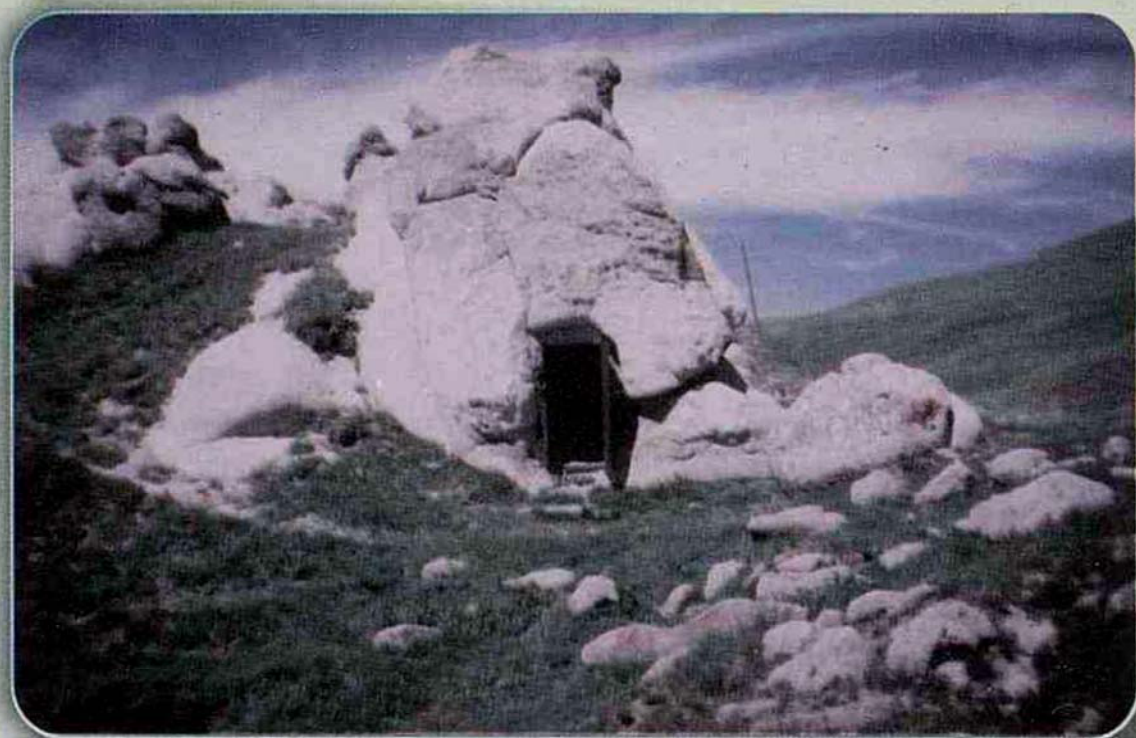
**Şəkil 2.4. Culfa-Gal-Şurut-Paradaş-Dərgəməlik-Nürgüt
istişamətində uzanan karvan yolu**



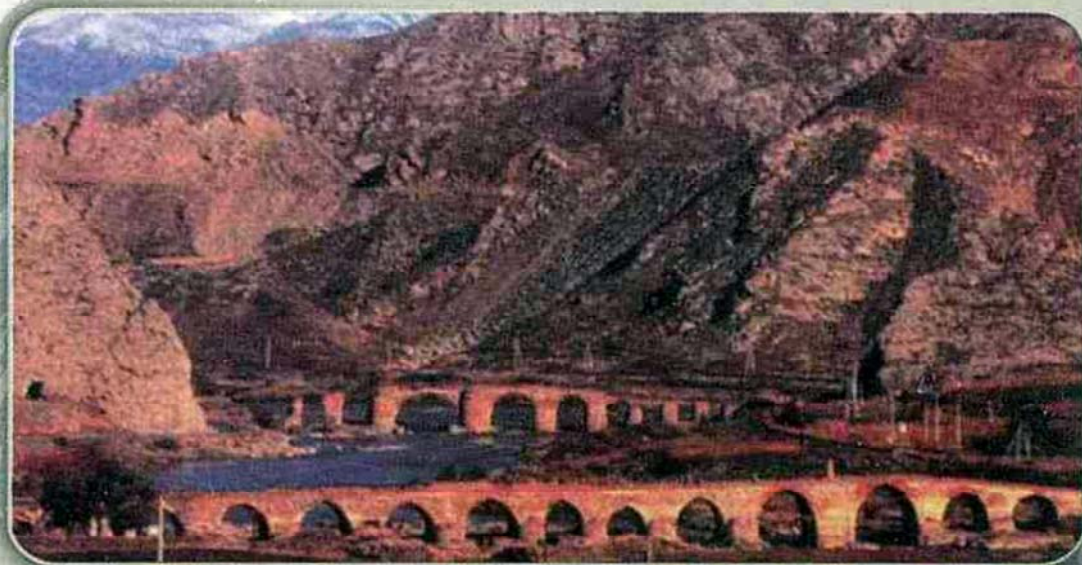
Şəkil 2.5. Gal karvansara divarının qalıqları



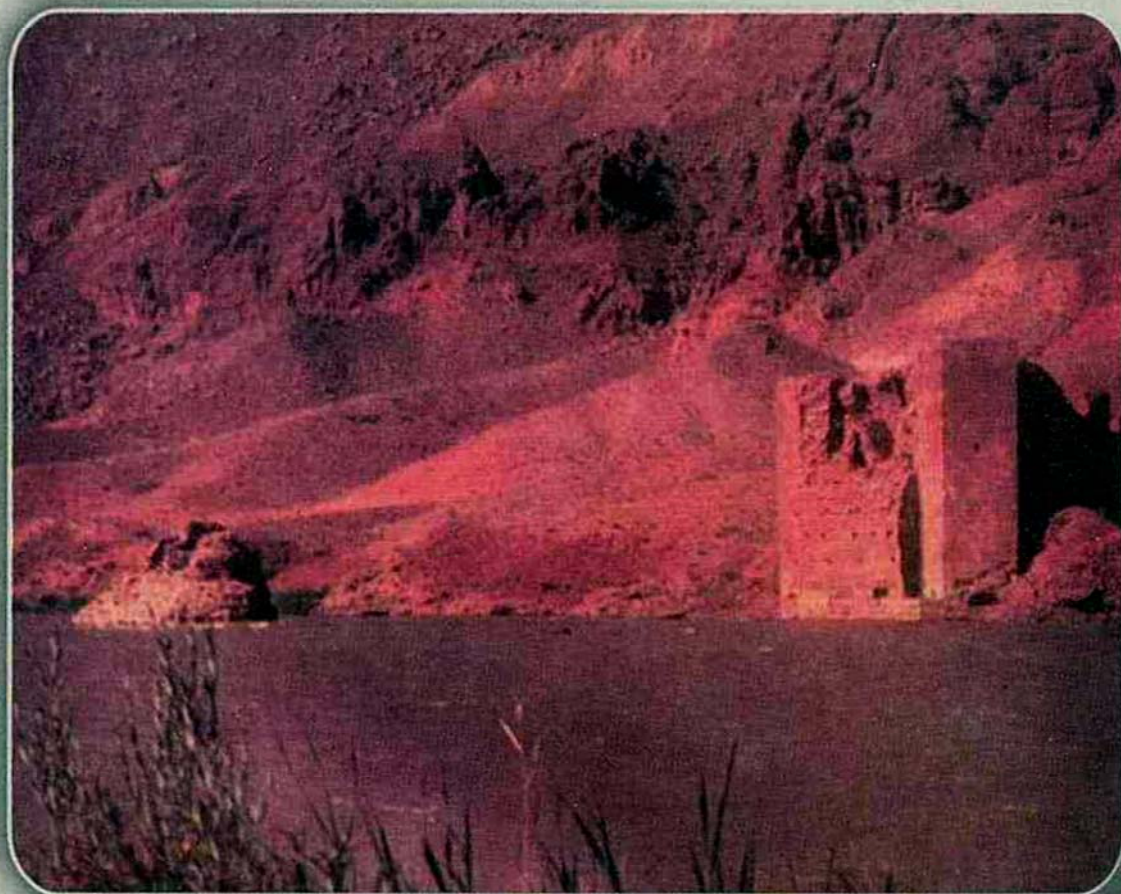
Şəkil 2.6. Şah Abbas gölü (Şurut kəndi)



**Şəkil 2.7. Naxçıvan-Şahbuz-Biçənək-Gorus-Laçın-Yevlax yolu
üzərində karvansara (Fərhad evi)**



Şəkil 2.8. Xudafərin körpüləri



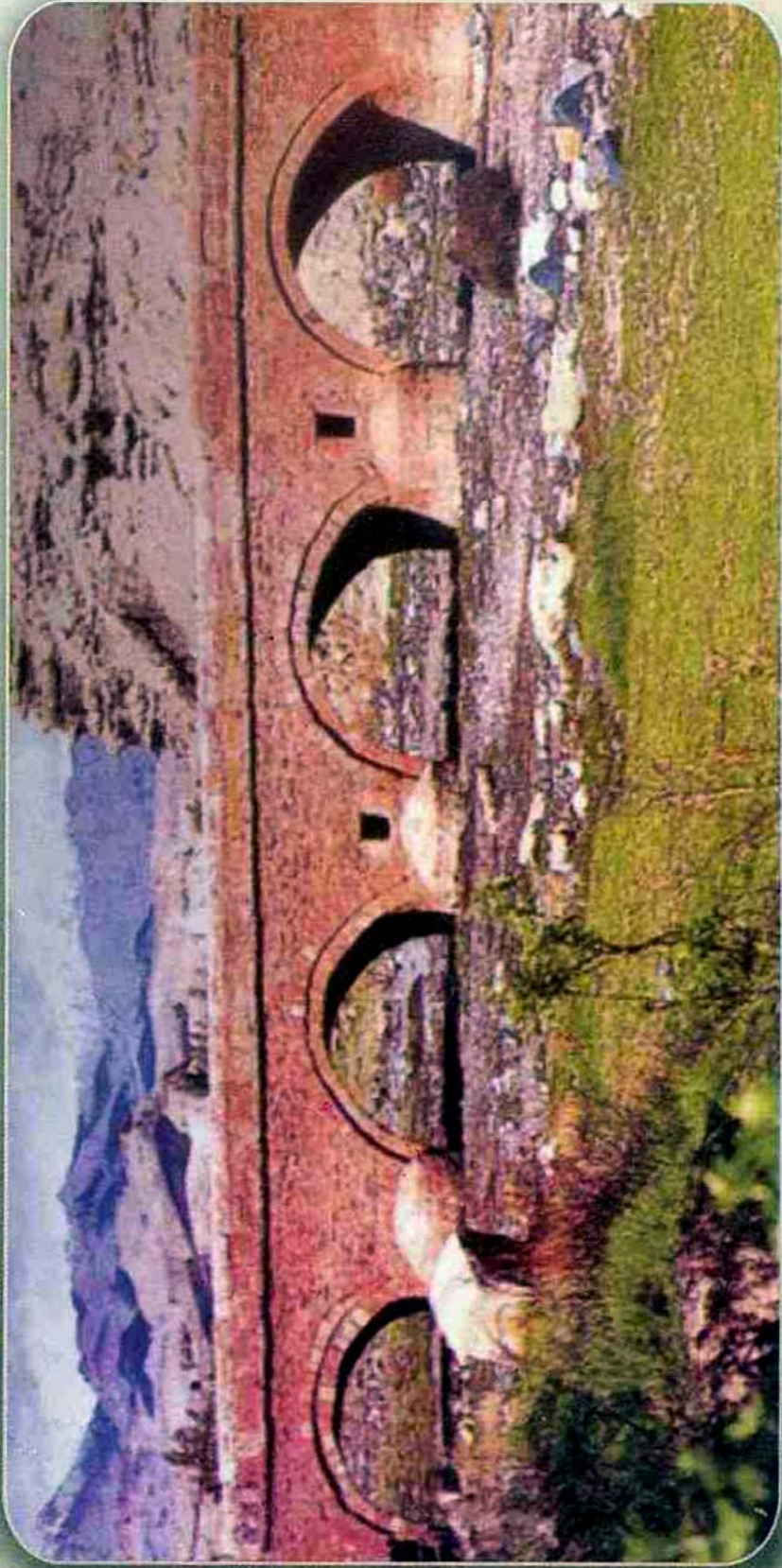
Şəkil 2.9. Araz çayı üzərində körpü qalığı (Culfa şəhəri)



Şəkil 2.10. Qazançı kəndinin şimal-şərq tərəfində körpü qalığı



Şəkil 2.11. Əlinəcəyay üzərində Daş körpünün qalıqları



Şekil 2.12. Aza körpüsü



Şəkil 2.13. Gilançay üzərində orta əsrlər dövrünə aid körpünün bir dayağı



Şəkil 2.14. Biləv körpüsü



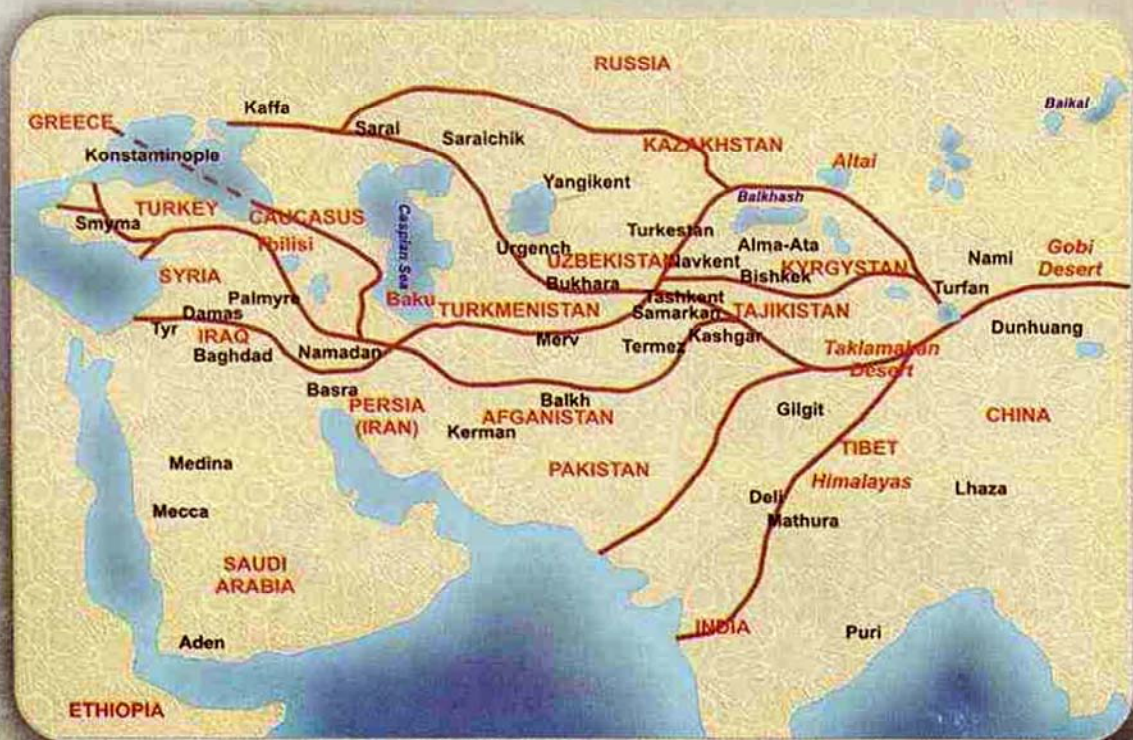
Culfa ərazisində karyansara divarı



Qədim Çin səddi



Tarixi İpək yolunun bərpası üzrə beynəlxalq konfrans



Böyük İpək yolu

ELBRUS İSAYEV
BÖYÜK İPƏK YOLU VƏ NAXÇIVAN
Bakı, "Elm və Təhsil nəşriyyatı" MMC, 2012

Tərcüməçi:
Zülfüqar Zülfüqarov
Azərbaycan Respublikasının əməkdar müəllimi

Rəssam:
Cavid İsmayılov
Naxçıvan MR-in əməkdar rəssamı

**«Elm və Təhsil» nəşriyyatının direktoru:
professor Nadir MƏMMƏDLİ**

**Çapa imzalanmış 10.III.2012
Şerti çap vərəqi 13,3. Sifariş № 58
Kağız formatı 70x100 1/16. Tiraj 300**

**Kitab «Elm və Təhsil» nəşriyyat-poliqrafiya
müəssisəsində səhifələnib çap olunmuşdur.**

E-mail: elm_ve_tehsil@box.az

Tel: 497-16-32; 050-311-41-89

Ünvan: Bakı. İçərişəhər, 3-cü Maqomayev döngəsi 8/4.