

UOT 656.11

**GÜRCÜSTAN AZƏRBAYCANLILARI YAŞAYAN BÖLGƏLƏRİN
ƏLAQƏ VASİTƏLƏRİ (YOLLAR) HAQQINDA
(XIX əsrin sonu – XX əsrin əvvəlləri)**

Ə.T.ƏLİYEV

AMEA Arxeologiya və Etnoqrafiya İnstitutu
esed61@mail.ru

Məqalədə Tiflis quberniyasının müxtəlif bölgələrində yaşayan azərbaycanlıların istifadə etdiyi yollardan bəhs olunur.

Burada rabitə vasitələrindən olan karvan və poçt yolları, köç yolları, dəmir yolları, su yolları barədə yığcam məlumat verilir.

Açar sözlər: Borçalı, Qarayazı, azərbaycanlılar, karvan yolları, köç yolları, dəmir yolu, su yolu

İnsanların həyat şəraitinin yaxşılaşdırılmasında, mədəni səviyyəsinin yüksəldilməsində, müxtəlif ölkələrlə iqtisadi, ticari əlaqələrinin yaradılmasında, genişlənməsində, bu və ya digər xalqlarla təmas qurulmasında yolların mühüm əhəmiyyəti vardır. Tədqiq etdiyimiz dövrdə yollar quru, su və dəmir yolları olmaqla üç tipə bölünürdü. Quru yollara, əsasən, karvan yolları, araba yolları, piyada, minik və yük heyvanları üçün nəzərdə tutulan yollar, şose və ya magistral poçt yolları, eləcə də köç yolları aid idi (1, 185).

XIX əsrə aid ədəbiyyat materiallarının verdiyi sorağa görə, təbii sərvətlərlə zənginliyinə baxmayaraq, Borçalı qəzasında yolların vəziyyəti elə də ürəkaçan deyildi. Hətta qəzada elə məhsuldar guşələr vardı ki, yolsuzluq ücbatından geridə qalaraq ətraf mühitdən təcrid olunmuşdu (2, 29-32). Yaşlı adamlarla aparılan söhbətlərdən aydın olur ki, bu çatışmazlıq Qarayazı, Bolus və Başkeçiddən də yan keçməmişdi. Araşdırıcılar bunu coğrafi şəraitdən daha çox natural təsərrüfat forması ilə əlaqələndirirlər (3, 222). Çünki “natural təsərrüfat ticarət əlaqələrinin artmasına, əmtəə dövriyyəsinin inkişafına, beləliklə də yolların yaxşılaşdırılmasına heç bir maraq oyatmırdı” (4, 142-143).

Borçalı qəzasını kəsib keçən yeganə şose yolu Tiflislə Cəlaloğlunu birləşdirən Canbaxça və Ağstafa-Aleksandropol yolu idi. Yerli əhalinin hesabına çəkilən bu yol Cəlaloğluna qədər şoselənmişdir. Bu yoldan yalnız Bolnis

dərəsi və Maşaver çayı yaxınlığındakı kəndlərin əhalisi istifadə edə bilirdilər. 1880-ci ildə çəkilişinə başlanan həmin yola 1884-cü ildə Borçalı qəzasının əhalisi 24930 rubl 80 qəpik xərcləmişlər (5, 496). Qəzanı digər məntəqələrlə isə torpaq yollar bağlayırdı.

Materiallar göstərir ki, Tiflisdən Aleksandropola, İrəvana və Qars vilayətinə uzanan beynəlxalq tranzit yolu, eləcə də oradan geriyyə daşınan tranzit yüklər Borçalıdan keçirdi. Birinci istiqamətə xırdavat, parça, ayaqqabı, dəmir, ikinciyə isə pambıq, duz, yarma, quru meyvə, inək yağı, mal-qara, aşılanmış və aşılanmamış dəri, yun, yerli pendir və s. aparılırdı (2, 29, 171). Yüklü dəvə karvanlarının irəlilədiyi bu yola “karvan yolu” da deyilirdi.

Qış aylarında və yağışlı-yağmurlu havalarda təkərli nəqliyyatın hərəkəti Cəlaloğlundan adlamaqla Canbaxça şose yolu ilə həyata keçirilirdi. Tiflisdən başlanan yol əvvəlcə köhnə İrəvan yolu ilə Soğanlığa, oradan isə düzünə gedərək Kodaya burulmaqla Borçalının Marneul-Sarvan kəndinə çıxırdı. Bir neçə məntəqə, dağ və dağ keçidindən sonra Ağstafa-Aleksandropol (Gümrü) şosesinə yön alır, Muğanlı-Qarakilsə arasındakı stansiyada dayanırdı (2, 30).

Tiflislə Cəlaloğlu kəndi arasında əlaqə ən qısa məsafəli Şüləver tranzit yolu vasitəsilə həyata keçirilirdi. Loru, Opret, Ağkərpü, Bolnisçay, Privolnı, Urud kimi sərt döngəli məntəqələrdən keçən bu yolla qış və yağmurlu havalarda ağır yüklü furqonların hərəkəti mümkün deyildi, əhali bu yoldan yalnız havanın quraq vaxtlarında istifadə edirdi.

Aleksandropolu Tiflislə birləşdirən Canbaxça şose yolundan başqa, mülayim havalarda işlək olan torpaq yol da vardır. Aleksandropoldan başlanan həmin yol Gürcüyolu, Sızıqlar, Güllübulaq, Bozyoxuş və Qaraxaçdan keçərək Voronovka kəndinin yanında Canbaxça yolu ilə birləşirdi.

Borçalı qəzasına məxsus araba yolu Zalqa düzənliyini Barmaqsız kəndindən başlayaraq Məngilis-Tiflis şose yolu ilə qovuşdururdu. Bu yol Debed çayı boyunca uzanaraq Şınıx kəndindən Borçalı düzənliyinə istiqamətlənirdi (2, 31). Ümumiyyətlə, Zalqanın Tiflislə əlaqəsində Borçalıdan keçən Məngilis yolu mühüm rol oynayırdı.

Hələ XIX əsrdən də əvvəl Təbriz, Gəncə, Qars və Dmanisdən gəlib geri dönan ticarət yolları Borçalıdan keçirdi. Hər gün Gəncə, Şamaxı, İrəvan, Təbriz və Ərdəbildən Tiflisə çoxlu sayda karvan gəldiyi haqda gürcü salnamələri də soraq verməkdədir. 1798-ci ildə Şamaxı tacirlərinin Borçalıda alver etdikləri, Qarabulaq (Zurdakənd) yörəsində ticarət yolları və karvansaraların mövcudluğu tarixi sənədlərdə özünə yer almışdır (6, 59).

X əsr ərəb səyyahı əl-İstəxri Arranın üçüncü böyük şəhəri-Tiflisin adını çəkir və qeyd edirdi ki: “Tiflis böyüklükdə Bab-əl-Əbvab kimi deyil, onun ətrafında palçıqdan iki divar, divarda isə üç darvaza var. Bura çox məhsuldar, meyvəsi və əkin torpaqları bol məkandır. Tiflis sərhəd yerdir... Arranda Bərdə, əl-Bab və Tiflisdən böyük şəhər yoxdur” (7, 94). Bərdədən keçən ticarət yollarından biri buranı və burada qovuşan digər yerləri XII əsrin başlanğıcınadək ərəb Arran vilayətinin şəhəri olan Tiflislə birləşdirirdi. Bərdədən çıxan yolçular

Tiflisə çatanadək Gəncə, Şəmkir, Xunan şəhərləri və İbn Kəndman qalasından keçirdilər (26, 123-124).

Azərbaycanın müxtəlif şəhərlərindən, eləcə də Borçalıdan gələn karvanlar Tiflisdə “peçka” deyilən karvansarada dincələrdilər. Alış-veriş Şah Abbas məscidindən Hallavara gedən yolun kənarındakı üstüörtülü bazarda edilərdi (8, 123).

Onu da deyək ki, Tiflisdən Azərbaycanın müxtəlif şəhər və məntəqələrinə gedən ticarət-karvan yolu təkcə Borçalıdan deyil, həm də Soğanlıq-Qaracalar-Təhlə-Qarayazı-Dəmirçihəsənlini keçməklə Sınıq Körpüyə daxil olur və Qazağa, Gəncəyə uzanaraq oradan müxtəlif istiqamətlərə şaxələnirdi. Başqa ərazilərimizlə, məsələn, Saqareco, Laqodex, Telav, Karel, Kaspi və Mxet bölgəsinin azərbaycanlı kəndləri ilə torpaq yollarla əlaqə saxlanırdı. XX əsrin ortalarından etibarən isə bütün məntəqələrarası yollar örtüklənməyə başladı.

XVIII əsrin sonu, XIX əsrin əvvəllərində Tiflis-Şəki karvan yolu ilə Şamaxı və Bakıya mis, həmçinin müəyyən miqdarda gümüş aparılırdı. Bununla belə, Tiflis-Sıqnaq-Şəki poçt yolu da mövcud idi. Lakin bu yol araba və faytonların hərəkəti üçün o qədər də əlverişli deyildi. Ona görə də, Tiflis və Şamaxı arasında ticarət əlaqələri başlıca olaraq yük heyvanları vasitəsilə həyata keçirilirdi (9,178).

Karvan yollarının Tiflis və Borçalı üçün mühüm iqtisadi-ticari əhəmiyyəti vardı. O səbəbdən idi ki, 1885-ci ildə Borçalıda 233 ticarət dükkanı fəaliyyət göstərirdi. Bunun 68-i manufaktura, 114-ü qalantereya, xırdavat, baqqal dükkanı, 51-i isə çayxanalar idi. Manufaktura dükanlarının 54-də çit, yun və ipək materialları, 14-də isə müxtəlif xırdavat malları satılırdı (2, 166-167).

Yolların müəyyən hissəsini “köç yolları” təşkil edirdi. Belə yollar əhali arasında “araba yolu”, “qara yol”, “el yolu”, “torpaq yol” kimi ifadəsini tapmışdı. Əkinçiliklə yanaşı maldarlıq təsərrüfatı ilə məşğul olan əhali üçün bu yolların ən işlək dövrü dağ-aran köçü zamanı olurdu. Köç yolları təkcə köçmə maldarlıqla deyil, oturaq həyat tərzini keçirən əhali üçün də səmərəli idi. Belə ki, etnoqrafik materialların göstərdiyi və tədqiqatçıların yazdığı kimi, aran kəndlərinin əhalisi bu yollarla öz məhsullarını (taxıl, meyvə, bostan-tərəvəz bitkiləri) maldarlıq məhsullarına (yağ, pendir, yun, dəri, ət və s.) dəyişmək üçün tez-tez yaylaqlara qalxırdılar (10, 335).

Onu da deyək ki, əhali arasında əmtəə mübadiləsi təkcə yaylaqda deyil, aranda da aparılırdı. Bu haqda 1923-cü ilin “Zarya Vostok” (Şərqi Şəfəqi) qəzetinin 7 oktyabr sayında da məlumat verilir: “...Qaratəpə bazarında tiflisli tacirlərlə yerli əhali arasında əmtəə mübadiləsi gedir. Qaratəpədəki 20 süd dükanında sabun, kibrit, qənd və s. sənaye və ərzaq mallarını pendir, yağ, yumurta, toyuq, soğan, arpa və qoyuna dəyişirlər” (11, 728).

Ədəbiyyat (11, 729) sorəsinə və xalqdan toplanılan məlumata görə, Qarayazı bölgəsinin kəndlərinin, eləcə də qaraçöplülərin köç yolları belə olmuşdur: Qarayazı-Tiflis-Sarvan-Bolus-Başkeçid-Qaraxaç; Ortaçala-Qocer-

Məngilis-Zalqa (Meşəbaşı)-Təhlə və Qaracalar yaylaqları. 1945-46-cı illərdə indiki Rustavi şəhərini yarıb keçən Kür çayının üzərindən körpü salındıqdan sonra köç yolu Tiflisdən yox, Rustavidən keçməyə başladı. Həmin ərəfədə köç yonunun istiqaməti belə yönlənmişdi: Qarayazı-Rustavi-Yağlıca-Borçalı-Ağ-bulaq-Zalqa-Təhlə və Qaracalar dağları. Borçalıdan başlanan köç yolu: Borçalı-Bolus-Başkeçid-Qaraxaç yaylağı; Bolusdan başlanan köç yolu: Bolus-Başkeçid-Qaraxaç yaylağı və s.

Sovet dövründə salınmış indiki Rustavi şəhərini yarıb keçən Kür çayı üzərindən körpü salınana qədər yaylağa çıxan əhali mal-qoyun sürülərini çaydan kolaz-qayıq, bir qədər sonralar isə bərə vasitəsi ilə adladardılar. Aldığımız soruşa görə bərəylə Kürdən keçən hər qoyun sürüsünə (1000 baş və daha artıq xırdabuynuzlu heyvana) 15 rubl pul, 7 şişək və hər baş mal-qarayaya 2 qəpik ödənilirdi (11, 709).

İstər yüklərin, istərsə də sənişinlərin daşınmasında dəmir yolu nəqliyyatının əhəmiyyəti danılmazdır. Bu xüsusda böyük alim, pedaqoq, jurnalist və ictimai xadim Həsən bəy Zərdabi “Əkinçi” qəzetinin 5 sentyabr 1875-ci il tarixli sayında çəkilişi gözlənilən Bakı-Tiflis dəmir yolu haqqında yazırdı: “Dəmir yolunun xalqa nəfi olmağı məlumdur. Hər kəs beş gün poşt ilə gedilən yolu bir günə rahat gedir. Ondan masəva bizim yerlərimizdən və mallarımızdan hasil olan şeyləri bir az kirayə ilə Tiflis və Badkubə şəhərlərinə və qeyri yerlərə aparıb artıq qiymətə satmaq olar. Ona binaən bizim indi az mədaxil götürən yerlərimiz birə-beş artıq mədaxil götürəcək. Əlbəttə, bu xeyirləri hər kəs vaxtında görüb biləcəkdir” (12, 44).

Nəhayət, 1879-cu ilin 22 dekabrında Bakı-Tiflis dəmir yolu xəttinin inşasına başlandı (13, 77). Artıq 1883-cü ildə rəsmi olaraq Bakı-Tiflis dəmir yolu xətti istismara verildi və mayın 8-də Tiflisdən çıxan ilk sənişin qatarı səhərişi gün Bakıda dayandı. Tiflisdən başlanan dəmir yolu xətti azərbaycanlılar yaşayan - Qaracalar və Təhlə kəndlərinin ərazisi ilə Qarayazıya, oradan isə Böyük Kəsik stansiyasına yön alırdı. 1883-cü ildə Azərbaycan neftini Qara dəniz limanlarına çatdırmaq üçün çəkilən Bakı-Tiflis-Batum magistral dəmir yolu xətti də lazımı məkana soydaşlarımızın yaşadıkları yuxarıda adları qeyd olunan ərazidən keçirdi.

Bakı-Tiflis, Bakı-Tiflis-Batum dəmir yolu xəttindən başqa, 1895-ci il may ayının 12-də çar hökuməti Tiflis-Qars marşrutu üzrə dəmir yolu çəkmək təklifi ilə razılaşır. Həmin il iyunun 5-də təsdiq edilən texniki layihə və cədvələ görə sözügedən dəmir yolunun çəkilişi üçün 24 milyon rubl ayrılır. Tiflis-Bakı dəmir yolunun Navtluq stansiyasından başlayıb, Borçalı-Allahverdi-Qarakilsə-Hamamlı-Cacur-Aleksandropol-Qars istiqamətində çəkilən bu dəmir yolu xətti Osmanlı imperiyası ilə sərhəd boyuna qısa müddət ərzində çoxlu sayda hərbi qüvvə yeritməyə imkan verirdi. Mürəkkəb dağlıq ərazidən keçməsinə baxmayaraq, Tiflis-Qars dəmir yolu xətti sürətlə inşa edilirdi və artıq 1899-cu ilin ortalarında tikinti işləri əsasən başa çatmışdı. Həmin ilin dekabr ayının 1-dən isə qatarların müntəzəm hərəkəti başlanmışdı (13, 91).

Bölgələri bir-birinə bağlayan daxili dəmir yoluna da ehtiyac duyulurdu. Məhz bunun nəticəsi idi ki, sonralar Tiflis-Ağbulaq-Ahılkələk, həmçinin Tiflis-Qazret, Tiflis-Sadaxlı və Tiflis-Telav dəmir yolu xətti çəkilib əhalinin istifadəsinə verilmişdi.

Bu istiqamətdə dövrümüzdə də yeni-yeni layihələr icra edilir. Bakı-Tiflis-Qars yeni dəmir yolu xətti layihəsi bunun əyani sübutudur. Hansı ki, 2007-ci il 21 noyabr tarixində Gürcüstanın Marabda məntəqəsində Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə prezidentlərinin iştirakı ilə Bakı-Tiflis-Qars dəmir yolu xəttinin təmələqoyma, 2008-ci il 24 iyul tarixində isə Türkiyənin Qars şəhərində Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə prezidentlərinin iştirakı ilə Bakı-Tiflis-Qars dəmir yolu xəttinin Qars-Gürcüstan sərhədi hissəsinin tikintisinin təmələqoyma mərasimləri keçirilmişdir (14, 138). Başa çatması 2015-ci ildə planlaşdırılan və hər üç dövlətdə yaşayan əhalinin sosial-iqtisadi, mədəni həyatında mühüm əhəmiyyət daşıyacaq həmin dəmir yolu xətti ilə təkcə yük deyil, sənişin qatarları da hərəkət edəcəkdir.

ƏDƏBİYYAT

1. Nəvilov H.A. Azərbaycan etnoqrafiyası. Bakı: Elm, 1991.
2. Аргутинский-Долгоруков А.М., Бочкарева В.П. и Даниловича Р.И. Район Тифлиско-Карско-Эриванской железной дороги в экономическом и коммерческом отношении. Тифлис: Типография Я.И.Либермана, Михайловская, 64. 1897.
3. Каракашлы К.Т. Материальная культура Азербайджанцев. Баку: Изд-во АН Азерб. ССР, 1964.
4. Mustafayev A.N. Şirvanın maddi mədəniyyəti. Bakı: Elm, 1977.
5. Ерицов Е.Д. Экономический быт государственных крестьян Борчалинского уезда / МИЭБГКЗК, т. VII. Тифлис, 1887.
6. Məmmədli Ş.B. Alın yazımız. Tbilisi: Dayaq, 1997.
7. Vəlixanlı N.M. Ərəb xilafəti və Azərbaycan. Bakı: Azərənəşr, 1993.
8. Məmmədli H.M. Görüm Faxralının biri olsun beş... Bakı: Ağrı Dağ, 2002.
9. Əliyev Q.Ə. XVIII əsrin sonu-XIX əsrin başlanğıcında Azərbaycanda quru yolların vəziyyəti // AMEA-nın Xəbərləri. Tarix, fəlsəfə və hüquq seriyası, 2009, №11.
10. Vəliyev F.İ. Gəncəbasar bölgəsinin xarici və daxili əlaqə yolları // Tarix və onun problemləri, 2006, №4.
11. Ömərli V.A. Qarayazı (I hissə). Bakı: Çəşoğlu, 2001.
12. Əkinçi qəzeti. 1875, 5 sentyabr.
13. Əliyev Q.Ə. Azərbaycan nəqliyyatı və iqtisadiyyatı. Bakı: Elm, 2001.
14. Nacızadə E.M. Regional nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsində Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti layihəsinin rolu // Azərbaycanın "Vergi" jurnalı, 3 (117), 2014.

**О ПУТЯХ СООБЩЕНИЯ (ДОРОГИ) В ОБЛАСТЯХ КОМПАКТНОГО ПРОЖИВАНИЯ АЗЕРБАЙДЖАНЦЕВ В ГРУЗИИ
(в конце XIX начале XX века)**

А.Т.АЛИЕВ

РЕЗЮМЕ

В статье говорится о дорогах азербайджанцев, проживающих в различных регионах Тифлисской губернии.

Здесь вкратце даются сведения о таких средствах связи как о караванных и почтовых дорогах, путях кочевков, железной дороге и водных путях.

Отмечается важное значение этих даров в улучшении жизни людей, в развитии, в создании экономических и торговых связей с окружающим миром.

Ключевые слова: Борчало, Караязы, азербайджанцы, караванные и почтовые дороги, кочевые пути, железная дорога, водные пути

**THE COMMUNICATION RESOURCES (ROADS)
OF AZERBAIJANIS LIVING IN THE REGIONS OF GEORGIA
(Late in XIX - early in XX centuries)**

A.T.ALIYEV

SUMMARY

The article refers to the roads used by the Azerbaijanis living in different regions of Tiflis province. The article provides brief information about such means of communication as caravan, post, nomadic, water and railroads. The importance of these ways to improve people's lives and development and the creation of economic and trade relations with the surrounding world is noted.

Key words: Borchali, Garayazi, Azerbaijanis, caravan and post roads, migration routes, railroads, waterways