UOT 9(Az)13:902

SON ORTA ƏSRLƏRƏ QƏDƏR AZƏRBAYCANDAN KEÇƏN KARVAN YOLLARI BARƏSİNDƏ

Q.Ə.PİRQULİYEVA
AMEA-nın Arxeologiya və Etnoqrafiya İnstitutu
p_qanira@hotmail.com

Məqalədə erkən dövrlərdən son orta əsrlərə qədər Azərbaycan ərazisində fəaliyyət göstərən karvan yolları araşdırılır. Əsasən epiqrafik, arxeoloji, etnoqrafik materiallara əsaslanan, müəllif bəzi karvan yollarının adlarını, istiqamətlərini, həmçinin daşınan əmtəələr haqqında məlumatlar təqdim edir.

Açar sözlər: ticarət, yollar, karvansara və xanəgahlar, əmtəələr

Hər hansı bir ölkənin ticarət əlaqələrinin öyrənilməsi onun qədim tarixi ilə başlanır. İnsanların yaşadığı zaman və məkandan asılı olaraq həmişə müəyyən ehtiyaclarının ödənilməsi, mədəniyyətlərin bir-birindən fərqlənməsi, üstün elementlərin yaranması, ictimai-iqtisadi quruluşların mövcudluğu və inkişafı yollarında mübadilənin ticarətə keçməsi dönəmləri hər bir xalqın keçmişində cürbəcür olmuşdu.

Azərbaycan dünyanın qədim mədəniyyətlərinin yarandığı ərazilərdən olduğu üçün onun iqtisadi və mədəni münasibətlərinin yaranmasının da özünəməxsusluqları və dərin kökləri vardır. Bu kontekstdə Qobustan qaya təsvirlərindəki qayıq və onun burun hissələrindəki günəş obrazı, şübhəsiz, tunc dövründə və ondan daha əvvəllər (e.ə. VI-III) Xəzərin qərb sahilində gəmiçiliyin mövcud olduğunu bildirir. İkitəkərli araba rəsmi (Yazılı təpə, 55-ci daş) e.ə. minilliklərə aid edilir. Karvan dəvələri, araba və at rəsmləri Qobustanı Qafqazın və İranın bir sıra qonşu ölkələri ilə birləşdirən quru karvan yollarının, mezolit, neolit ilə tunc dövrlərində qəbilələrarası mübadilələrin mövcudluğuna dəlalət edir.

Göstərilən münasibətlərin yaranmasında əsas yeri qədim karvan yolları tuturdu. Karvan yollarının öyrənilməsi arxeologiya, epiqrafika, etnoqrafiya, paleoqrafiya, toponimika kimi elmlərin köməyi ilə həyata keçirilir.

Epiqrafika elminin köməyi ilə mütəxəssislər orta əsrlərdə Azərbaycanda xarici ölkələrlə ticarət əlaqələrinin yaranmasında, davamlı olaraq saxlanılma-

sında və inkişafında müsəlman ruhanilərinin əsas yer tutmasını əsaslandırmışlar. Ticarət-karvan yollarında inşa edilən xanəgahlar, ribatlar əsas ticarət mərkəzləri olaraq, onları idarə edən şeyxlərin cəmiyyətdə böyük səlahiyyətləri mövcud idi. Alimlərin ümumi rəyinə görə xanəgahların, ovdanların, imarətlərin, karvansaraların, pirlərin, imamzadələrin, həmçinin müqəddəslərin məzarlarının epiqrafik nöqteyi-nəzərdən ciddi araşdırılıması əslində ticarət yollarının ayrı-ayrı zamanlarda fəaliyyətinin dəqiqləşdirilməsində ən dəqiq məlumatlar verirlər. O cümlədən, Araz çayı sahillərini Anadolu ilə birləşdirən ticarət yollarında xanəgahlar mövcud olmuşdu. Bu xanəgahların yerində sufi şeyxlərinin türbələri də vardır. Bunlardan XIII əsrdə yaşayıb-yaratmış Qarabağ memarlıq məktəbinin əsasını qoyan Məcd-əd-Din Əli tərəfindən inşa edilən Şeyx Babı adlı türbə Fizuli rayonunun eyniadlı kəndində yerləşir. Zəngilanın Məmmədbəyli kəndindəki Yəhya ibn Məhəmməd, Cəbrayılın-Şıx ibn Məhəmməd, Şıxlar kəndindəki Şıxbala, Lənkəran-Astara yolunda tikilən Şeyx Zahid, Bakı-Şamaxı yolunda tikilən XI əsrə aid Pir Hüseyn, Bakı-Şamaxı, Cavad-Ərdəbil yolundakı Şeyx Tahir əl Xuda Abakani və digər abidələri misal çəkmək olar (16, 128-129).

Ticarət yollarında tikilmiş karvansaralar iqtisadi əlaqələrin yaradılmasında, təhlükəsizliyində çox böyük əhəmiyyətə malik funksiyalar daşıyırdılar. Bu cür karvansaralar günümüzə qədər Şamaxı-Bakı, Bakı-Salyan yolunda mövcuddur (8, 146:9).

Azərbaycan ərazisindən bütün zamanlarda xeyli sayda çaylar keçdiyinə görə karvan yollarının sabit və davamlı fəaliyyətində körpülərin xüsusi yeri vardır. Tədqiqatçıların fikrincə, hələ e.ə. I minilliyin ortalarından Azərbaycanda dayanıqlı daş körpülər ucaldılmışdır. Sonradan yerli memar və mühəndislər öz biliklərini təkmilləşdirərək, çoxlu bu tip mülki tikililər inşa etmişlər. Xüsusilə, Ərəb Xilafəti rəqibi Bizans imperiyasını beynəlxalq ticarətdə sıxışdırıb öncül mövqe tutduqdan sonra dünya əhəmiyyətli ticarət yolları marşrutunda dəyişikliklər oldu. Azərbaycan şəhərlərinin beynəlxalq ticarətdə rolu daha da yüksəldi (3, 150). Bu zaman Bərdə, karvan yollarının kəsişdiyi mühüm ticarət mərkəzlərindən birinə çevrildi. Müxtəlif istiqamətlərdən gələn karvan yolları burada qovuşur və buradan da Şərqin, Qərbin, Şimalın və Cənubun başlıca ticarət mərkəzlərinə yollar uzanırdı. Bərdədən çıxan ticarət yollarından biri Şəmkirdən, Tovuzdan, Xunandan keçməklə Tiflisə yetişirdi. Beynəlxalq ticarət magistralının intensiv fəaliyyətini təmin etmək üçün bu karvan yolunun üstündə olan çayların, o cümlədən Şəmkirçayın, Zəyəmçayın, Tovuzçayın üzərində dövrün inşaat sənətinin inkişaf səviyyəsinə cavab verən, karvanların sərbəst hərəkətinə imkan yaradan, möhkəm, monumental körpülər inşa edilmişdir (6, 61).

Böyük İpək yolu xəttində Azərbaycan ərazisində tikilən körpülərin rolu danılmazdı. Belə ki, XII əsrdə Arpaçayın Arazla birləşdiyi yerdə – Dərələyəzdə tikilən Sal körpüsü, Arazın üstündə tikilən məşhur Xudafərin körpüsü,

Xram çayının üstündə tikilən Qırmızı (və yaxud Sınıq) körpü bu ticarət yollarının rahatlığı üçün inşa edilmişlər .

Ümumiyyətlə, mütəxəssislərin yekdil rəyinə görə orta əsrlər dövründə Azərbaycan memarlığında yeni inkişaf səviyyəsi meydana gəlir. «Bu dövr Azərbaycan memarlığı abidələri say çoxluğu ilə xüsusilə fərqlənir. Urbanizasiya prosesinin sürətlənməsi, orta əsr şəhərlərinin getdikcə böyüməsi, əhalinin artması və sosial-iqtisadi əhəmiyyətinin yüksəlməsi memarlığın inkişafına müsbət təsir göstərmişdir» (10, 91-95). Bu inkişafın əsasında duran digər obyektiv səbəb ərəblərin Bizansın Qara dənizdən keçən əsas ticarət yollarının səmtini dəyişərək bu yolları Şərqə, Xəzərə keçirmələri olmuşdur. Bu, öz növbəsində, Xəzərsahili şəhərlərin Azərbaycanın iqtisadiyyatında xüsusi inkişafına müəyyən təkan vermişdi. Belə ki, ərəblərin hərbi siyasətində əsas prioritet məsələlərdən biri mühüm siyasi və iqtisadi əhəmiyyətə malik olan cənub-şimal ticarət yollarını maksimum dərəcədə qorumaq və yüksək gəlir götürmək olmuşdu. Azərbaycanın klassik orta əsrlər şəhərlərinə aid olan Şəmkirdəki qalıqları qalan iki körpü ehtimal ki, vaxtilə bu əlaqələrdə mühüm yer tutmuşdu. "Sınıq körpü" və ya "Dəvə körpü" Zəyəmçay üzərində inşa edilmişdir. Aran memarlığına xas olan monumental abidələrdən sayılan Zəyəmçay körpüsünün uzunluğu 100 m, eni 3,5 m olaraq karvan yolları üzərində yerləşişdir (6;1; 7).

Arxeologiya elminin araşdırmalarına görə ticarət yolları vasitəsilə Azərbaycana gətirilən (import) və aparılan (eksport) əmtəələr davamlı olaraq öyrənilməkdədir. Belə maraqlı əmtəələrdən anqoblaşmış saxsı nümunələrini misal çəkmək olar. Dünya tarix elmində anqoblanmış saxsının vətəni Misir hesab edilir. Mütəxəssislərə görə bu cür boyanmış şirli saxsının istehsalı Finikiya, Mesopotamiya, Ön Asiyanın digər ölkələrində geniş yayılmışdır. Azərbaycanda bu cür şirli saxsı məmulatı qədim Mingəçevir, Yuxarı Qarabağın Xocalı kurqanlarından aşkar edilmişdir. Hələ XIX əsrdə E.Resler Xanlar ərazisindən 2 saylı kurqandan, 1926-cı ildə İ.İ.Meşşaninov 1 saylı kurqandan oxşar yaşıl xətlərlə naxışlanmış qab nümunələrini aşkar etmişlər. Talış ərazisində İ.M.Morqan Coni qəbiristanlığından, Naxçıvanda II Kültəpə və Qalacıq yaşayış yerində 1 saylı kiçik kurqandan aşkar edilmişdir (2;11-14;4, 53). H.F.Cəfərov analoji materiallara əsaslanaraq qeyd edir ki, sirli qablar həmçinin Azərbaycana Assuriyadan gətirilmişdir (7, 6).

Dünya arxeologiya elmində Ön Asiya tipli xəncərlər əsasən e.ə. II minilliyin ortalarından və I minilliyin əvvəllərindən etibarən yayılaraq, Yaxın Şərqdən, Assuriyadan, Nəhavənddən, Kalahdan, Ras-Şanıradan, Luristandan, Təpə-Sialkdan, Təpə-Giyandan və başqa abidələrdən aşkar edilmişdir (6, 102). Naxçıvanda bu tip xəncərlərdən 5 ədədi aşkar edilmişdir. Eyni tipli xəncərlər Muğandakı Uzuntəpədən, Gədəbəydən, Gürcüstandan aşkar edilmişdi.

Avropa ilə Şərq ölkələri, o cümlədən Azərbaycan arasında ticarət əlaqələrinin VII-VIII əsrlərə qədər mövcud olmamasının obyektiv səbəbləri sırasında quldar təsərrüfatının rentabelli olmamasını zənnimizcə əsas göstərmək olar. Periferiyadan yeni qul axınları ixtisar olmuşdu, qulların istismar intensivliyi də

bu səbəbdən aşağı düşmüşdü. Quldar villalarının tədricən dağınıq latifundiyalara çevrilməsi nəticəsində natural təsərrüfatlar sürətlə artmış, bazar əlaqələri zəifləmişdi: ən başlıcası isə, Avropa-Asiya ticarəti ixtisar olmuşdu. "İqlimin dəyişməsi, demoqrafik böhran, siyasi sabitsizlik, ticarətdə xroniki əmtəə-pul çatışmazlığı Avropada III-V əsrlərdə iqtisadi durğunluğu artıq meydana gətirmişdi. Orta əsrlərin əvvəllərində dünyanın əsas xammal mənbələri sadalanan bu amillər səbəbilə, yalnız Şərqdə əvvəlki fəaliyyətini və istismarını saxlamışdı, onların istehlak mərkəzləri isə xeyli dəyişirdi" (18, 52). Göstərilən yüzilliklərdə Uzaq Şərqin kommunikasiya xətlərinin yararsız vəziyyətə düşməsi gah karvan, gah dəniz yollarının təhlükəli olması Çin ipəyinin ixracının ixtisara düşməsinə səbəb oldu. Çin-Ön Asiya əlaqələri hələ tam kəsilməmişdi (Kəlküt bu əlaqələrdə vasitəçi idi). Çindən gətirilən xammal içərisində mənbələr ipəklə yanaşı, kaolin (ağ farfor gili) və dərman bitkilərinin adını çəkmək (19; 16; 20, p.V.21).

Qədimdən Dərbənd keçidi vasitəsilə Şimal və Qərb yollarını birləşdirən əsas magistral üzərində yerləşən Şamaxı yol ayrıcı rolunu oynamışdı . Belə ki, buradan keçən "Xəlifə yolu", "Qazxanlı yolu", "El yolu", "Dərə yolu", "Ortabulaq yolu", "Faxra", "Sövdəyər yolu" kimi qədim və orta əsr ticarət yolları istər daxili, istərsə də xarici əlaqələrdə fəal rol oynamışlar. "Xəlifə yolu" Yaxın Şərqdən başlayaraq İran, Muğan, Xəzərsahili Şirvan və Dərbənd yolunun bir hissəsini təşkil edir. Qeyd etmək lazımdır ki, Yaxın Şərqdən başlayıb Xəzər sahilinə və oradan da Şimali Albaniyaya gəlib çıxan həmin yol barədə ilk məlumat Strabonun əsərində verilmişdir (17). Şirvandan keçən digər məşhur yol "El yolu" və yaxud "Dəvə yolu", "Karvan yolu" da adlanırdı.

Bakıdan gələrək Böyük Qafqazın cənub ətəkləri ilə Hacıqabul, Şamaxı rayonu ərazilərindən keçən "Ulu duzu" karvan yolu, "Sirə» adlanan yollar Şamaxıdan keçərək Kürdəmir, Göyçay, Ərəş, Qəbələ, Bərdə və oradan Gürcüstan, indiki Ermənistan və əksinə, eyni yolla Dağıstana tərəf davam etmişdir.

"Sövdəyar" yolu, adından göründüyü kimi, sövdəgarlara-tacirlərə xidmət etmişdir; həmin yol vasitəsilə Şərgahdan şərq tərəfə gedən həmin yol "Xəlifə yolu" ilə birləşərək Şabran, Quba və Dərbənddən keçərək Volqaboyuna qədər uzanmışdır. "Dib yolu" Şamaxı bölgəsinin daxili yol xarakteri daşıyaraq qonşu ərazilərlə əlaqə yaradılmasında mühüm əhəmiyyət kəsb etmişdir. Bu yol Bakı, Hacıqabul, Ağsu, Ismayıllı, Həftərana tərəf davam edərək, Gürcüstana gedib çatırdı. Şamaxıdan həmçinin Quba və Dağıstan istiqamətində tacirlərə və xalqa məlum olan iki yoldan ibarət dağ yolları ilə getmək mümkün olmuşdu. Bu yola keçidlərdə olan çətinliklərinə görə «Şeytan yolu» da deyilirdi.

Göstərilən yolların tarixi əhəmiyyətini dərk etmək baxımından Şirvanın yerli istehlak məhsulu olan müxtəlif sənətkarlıq məmulatlarında Yaxın, Orta Şərq, Orta Asiya və Qafqaz xalqlarının mədəniyyətinə məxsus üslubları diqqətə çəkmək kifayətdir. Bu cəhət Şərgahdan aşkar olunmuş daş möhürlərdə özünü aydın biruzə verir (15, 73-82). Şərgah möhürlərinin üzərində həkk

edilmiş rəsmlərin mövzularının əsas süjeti Sasani mədəniyyəti və incəsənəti ilə bağlıdır.

Şirvanın timsalında deyil, həm də Qafqaz və Azərbaycanın digər ərazilərində yaşayan əhalinin Assuriya, Mesopotamiya, İran, Misir və Hindistanla yalnız dənizlə deyil, eləcə də şimalda Dərbənd, cənubda Naxçıvan vadisindən keçən quru-karvan yolu ilə əlaqə saxlayırdılar. Beynəlxalq ticarət yolları üstündə yerləşən Şirvan şəhərlərindən Bakı, Şamaxı, Dərbənd xilafətin bir sıra şərq və qərb ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrinin yaradılmasında çox böyük əhəmiyyət kəsb etməklə yanaşı, həm də özləri bu ticarətdə fəal iştirak edirdilər. Eyni statuslu ticarət yollarının qovşağında yerləşən Bərdə, Naxçıvan kimi şəhərlər bütün Yaxın Şərqin ən böyük ticarət və sənətkarlıq mərkəzlərinə çevrilərək öz əhəmiyyətlərini, demək olar ki, X əsrin I yarısının sonunadək saxlamışdı. Bərdə X əsrin sonlarında tənəzzülə uğradıqdan sonra ipək parça istehsalı ilə şöhrət tapan Gəncə sürətlə böyüməyə başladı. Xəzərlər ölkəsindən, Rusiyadan, İrandan, Bizansdan və Uzaq Şərq ölkələrindən – Hindistandan, Çindən, İraqdan, Suriyadan Dərbəndə, Şamaxıya, Bakıya gələn tacirlər başlıca olaraq mis, mum, xəz, silah, bahalı ipək parça, ədviyyat, çini qablar, qiymətli daşlar və sairədən ibarət malların əvəzində karvanlarla neft, duz, balıq, mal-heyvan, zəfəran, qırmızı boya – marena, boyaqotu və başqa mallar alıb aparırdılar. Rus tacirləri, əsasən qiymətli xəzlərdən (su samuru, qara, qonur tülkü) ibarət malları ilə Xəzər sahillərinə yan alır, ehtimal ki, Abşeron və Bakıya da gətirirdilər.

Ərəb mənbələrinin məlumatlarında Avropa və Azərbaycan şəhərlərindəki tacirlərin Uzaq Şərq ölkələri ilə ticarəti üçün Bizansa yollanmaları haqqında məlumatlar vardır. Oradan aparılan mallar əsasən müsəlman ölkələrinə daşınırdı. Trapezund və Kiçik Asiyadan gələn karvan yolu Araz düzənliyindən keçərək Azərbaycana və İrana gedirdi. Ticarət baxımından mühüm şəhərlər olan Bakı, Şamaxı, Dərbənd, Gəncə, Bərdə magistral beynəlxalq tiacərət yollarının üstündə idi. Baş yol Muğandan keçərək Kürün sağ sahili ilə Tiflisə, oradan Qara dənizə və Bizansa gedirdi.

Xəzər sahili ilə Bakı və Dərbənd limanlarından keçərək Xəzər və türk torpaqlarına, oradan şimala gedən yolun da böyük ticarət əhəmiyyəti var idi. Başqa bir mühüm yol Bərdədən Ərdəbilə və Irana, habelə Bərdədən Dvinə, oradan Suriyaya, Mesopotamiyaya gedirdi (14, 47). Şərq ölkələri ilə qərb arasında əlaqələrdə mühüm yer tutan beynəlxalq tranzit xətti Abşeron yarımadasının yaxınlığından keçirdi. XI-XII əsrlərdə və sonralar Azərbaycanı Hindistan və Çinlə bağlayan dünya ticarət yolu cənubdan quru yolu ilə Orta Asiya, İran və Azərbaycanın cənub vilayətləri vasitəsilə, şimal yolu ilə Xəzər sahili boyunca Dərbənd keçidinin yanından ötüb xəzərlər ölkəsinə və daha uzaqlara həyata keçirilirdi. İkinci magistral yolu Araz çayı vadisi ilə indiki Ermənistandan keçib, Suriya və Mesopotamiyaya gedirdi.

Çindən və Hindistandan Orta Asiya vasitəsilə Xəzər dənizinə qədər karvan yolu fəaliyyət göstərirdi. Mallar buradan Xəzər dənizi, Kür və Rioni çayları vasitəsilə Qara dəniz sahillərinə çatdırılır, oradan Bizansa göndərilirdi.

Abşeron və Bakı əsas ticarət yollarına Bakıdan dəniz sahili boyunca, sonra Kürün aşağı axarına doğru gedən yerli karvan yolu ilə qovuşurdu; başqa bir yol isə Bakıdan şimal-qərbə, yarımadanın orta hissələrinə qədər, sonra birbaşa qərbə doğru gedərək, Qobustandan keçib Şamaxıya çıxırdı . Üçüncü yol ikincidən şimal-qərbə, yarımadanın şimal hissəsi səmtində ayrılır və sonra Dərbəndə gedən baş ticarət magistralı ilə birləşirdi.

Beləliklə, Azərbaycanın son orta əsrlərə qədər mövcud olan karvan yolları, demək olar ki, bütün ölkəni əhatə edirdi; deməli, yerli əhali həm əcnəbilərlə, həm də yerli, daxili bazarlarla davamlı əlaqələrə malik olmuşdu. Bu fakt bir daha Azərbaycanın dünyada gedən proseslərdən kənarda qalmaması, əksinə mükəmməl yol-iqtisadiyyat infrastrukturuna malik olmasını sübuta yetirir.

ƏDƏBİYYAT

1. Авалов А.К. К воссозданию градостроительной структуры средневекового Шамкура // Изв. АН Аз. ССР, 1980, Баку, 1991, №4,
2. Асланов Г.М., Ваидов Р.М., Ионе Г.И. Древний Мингечаур. Баку: Наука, 1959, 275 с.
3. Bünyadov Z.M. Azərbaycan VII-IX əsrlərdə. Bakı: Elm, 1988, 420 s.
4. Əliyev V. Azərbaycanda tunc dövrünün boyalı qablar mədəniyyəti. Bakı: Elm, 1977, 352 s.
5. Dostiyev T.M. Azərbaycanın orta əsr şəhərləri // Azərbaycan arxeologiyası. Bakı, 2003, №1-4.
6. Dostiyev T.M., Kvaçidze V.A. Zəyəmçayda orta əsr körpü qalıqları // Azərbaycan arxeologiyası və etnoqrafiyası, 2003, №1-4,
7. Джафаров Г.Ф. Связи Азербайджана со странами Передней Азии в эпоху поздней бронзы и раннего железа. Автореферат на соискание научной степени к.и.н. Ереван, Нака, 1978, 241 с.
8. Неймат М. Пиры Азербайджана (социально-идеологические и экономико-политические центры. Баку: Маариф, 1992, 221 s.
9. Неймат М. Надписи на Шелковом и традиционных торгово-караванных путях. Материалы Международной научной конференции "Археология, этнология, фольклористика Кавказа". Баку: Маариф, 2005, 165 s.
10. Hüseynli N. Orta əsr Şəmkir körpülərinə dair // Azərbaycan arxeologiyası və etnoqrafiyası, Bakı, 2008, №1.
11. Мещанинов И.И. Древний Мингечаур. Баку: Наука, 1959, 385 с.
12. Мещанинов И.И. Археологическая экспедиция в Нагорный Карабах и Нахичеванский край. Сообщ. ГАИМК, I, 1926
13. Morqan J. Mission scientifique en Perse. 1896
14. Минорский В.Д. История Ширвана и Дербенда. Баку: Наука, 1965, 257 с.
15. Nuriyev A.B.Şərgahdan tapılmış daş möhürlər // Az.SSR EA Xəbərləri (Tarix, fəlsəfə və hüquq), Bakı, 1972, №3.
16. Кулиева В. Эпиграфические данные как источник для изучения социально-политической, экономической и культурной истории Кавказа. "Azərbaycan arxeologiyası və etnoqrafiyası", Bakı, 2003, №1, .
17. Страбон. География, кн.IX. М.: Наука, 1972, 485 с.
18. Gözəlova Y. Orta əsrlərdə Asiyanın məşhur xammal mənbələri və istehlak mərkəzləri (VII-XIII əsrlər) // Azərbaycan arxeologiyası, Bakı, 2003, №1-4.

19. Əbu Osman Amr bin Bəhr əl-Cahiz. Kitab əl təbassur bi-t-ticara (Ərəb dilindən qeydlər və şərhlər Y.H.Gözəlovundur). Bakı: *Maarif*, 1999, 82 s.
20. Compendium Libri. Kitab al-baldan, anctore Ibn al-Fazih al-Hamadani. BCA, Leyden, 1967
21. Петров А.М. Азиатско-западноевропейский торговый баланс в средние века. В кн.: Ближний и Средний Восток. Товарно-денежные отношения при феодализме. М.: Просвещение, 1980, 525 с.

О КАРАВАННЫХ ПУТЯХ, ПРОХОДЯЩИХ ИЗ АЗЕРБАЙДЖАНА ДО ПОЗДНЕГО СРЕДНЕВЕКОВОГО ПЕРИОДА

Г.А.ПИРГУЛИЕВА

РЕЗЮМЕ

В статье рассматриваются караванные пути, функционирующие до позднего средневекового периода. Торговые пути, охватывающие почти всю территорию нашей страны, связывали восточные страны с западными, северными государствами и, соответственно, товары, импортируемые и экспортируемые имели место в городах и населенных пунктах вдоль этих дорог. Безопасность караванных путей относилась к караван-сараям и ханегахам. Обнаруженные археологические, эпиграфические находки, этнографические и топографические данные свидетельствуют о существовании караванных путей в указанные столетия в нашей стране.

Ключевые слова: торговля, дороги, караван-сараи и ханега, товары

ON THE CARAVAN ROUTES PASSING THROUGH AZERBAIJAN TO THE LATE MEDIEVAL PERIOD

G.A.PIRGULIYEVA

SUMMARY

The article deals with the caravan routes that existed till the late medieval ages. Trade routes, covering almost the entire territory of our country, linked the eastern countries to western, northern states and, accordingly, the imported and exported goods took place in cities and towns along these roads. Secure caravan routes belonged to “caravansaray” and “hanegah”. The discovered archaeological, epigraphic findings, ethnographic and topographic data indicate the existence of caravan routes in our country in the specified century .

Key words: trade, roads, caravansarays and khanegah, goods