

## ZƏNGƏZUR DƏHLİZİ

UOT 930:314

DOI: <https://doi.org/10.30546/3006-0346.2025.2.86.240>

## ŞƏFAYƏT FƏRƏCOV

*BDU-nun Azərbaycan tarixi (təbiət fakültələri üzrə) kafedrası nəzdində "Dünya Azərbaycanlıları: tarixi-demoqrafiya" ETL-nin aparıcı elmi işçisi t.ü.f.d.*

*E-mail: shefayetnuvedi@list.ru*

## Giriş

Tariximizin bütün dövrlərində, xüsusilə də ərəblərin Azərbaycanı işğal etdikləri dönmədə işğalçılara qarşı aparılan milli-azadlıq mübarizəsinin mərkəzi məhz Zəngəzur olmuşdur. Mehri rayonu isə Zəngəzurun strateji cəhətdən ən mühüm ərazisidir. Mübarizliyi ilə seçilən Zəngəzur adı Cəngizor adının etimologiyasıdır. Adının tarixinə uyğun olmasını sübut etmək üçün kifayətdir ki, VII-IX əsrlərdə vahid dövlət tərkibində xalqımızın yadellilərə qarşı apardığı mübarizənin tarixinə nəzər yetirək və mübarizəyə rəhbərlik edən milli liderlər Cavidanın və Babəkin adını qeyd edək.

Vətənimizin bir parçası olan Zəngəzurun tarixi ilə yanaşı ərazilərinin adlarını da tədqiq etmək vacibdir. Bu baxımda akademik Budaq Budaqov coğrafi adlarımızın tədqiqinə xüsusi önəm vermişdir. O, qeyd edir: "Coğrafi adlar Vətən adıdır, torpaq adıdır. İnsan öz adını özü ilə ömür boyu gəzdirdiyi kimi, ana torpağa verilmiş coğrafi adları da özü ilə daşıyır.

Erməni "vətənpərvərləri"nin respublikalarında olan yaşayış məntəqələrinin, oroqrafiya, hidroqrafiya və digər coğrafi adlarının həyasızcasına dəyişmələri böyük təəccüb doğurur. Məsələn, onlar Azərbaycanla Ermənistan sərhəddi boyu Azərbaycan dilinə mənsub bir çox toponimləri (İşıqlı dağı, Qaragöl, Gəlinqaya və s.) erməni dilinə tərcümə edərək (Lyusasar, Sevlic, Harsani və s.) dəyişdirmişlər. Əlbəttə, aydın məsələdir ki, coğrafi adları dəyişdirmək olmaz, onlar xəritələrdə əvvəllər olduğu kimi saxlanılmalıdır (1. səh.4)."

Məsələn: Mehri oykonimi (yaşayış məntəqəsinin adı) Meğri adı ilə dəyişdirilərək erməniləşdirilmişdir. Meğ- ermənicə bal deməkdir. Meğri ermənicə ballı dərə mənasını verir. Digər bir tədqiqatçı Nadir Məmmədov Azərbaycanın yer adlarının tədqiqinə böyük töhfə vermişdir. Onun Azərbaycanın "Yer Adları" kitabı bu qəbildəndir. Alim qeyd edir: "Azərbaycan (türk) dilli oronimlərdə iki sematik tip ayrılır:

1. Relyef formalarının əlamətlərinə görə adlanması. Bu qrupa aid olan coğrafi adlar rəng, say bildirən sözlərdən.

2. Tayfa, nəsl və şəxs adlarını əks etdirən oronimlərdir ki, bu da məhz bu oronimlərə ad verən insan kollektivlərinin adlarıdır.

Ümumiyyətlə, qeydə alınmış oronim mikrotoponimlər göstərir ki, onlar üç əsas qrupa bölünə bilər:

1. Tayfa, nəsil, şəxs adlarından və titullardan yaranmış oronimlər.

2. Ərazi landşaftını əks etdirən oronimlər.

3. Müəyyən hadisələrlə əlaqədar yaranmış oronimlər.

Nadir Məmmədov Azərbaycanın etnik baxımdan müxtəlifliyini nəzərə alaraq yer adlarını dil baxımından da izah etmişdir.

"Qədim Azərbaycan dövləti etnik baxımdan müxtəlif millətlərin yaşadığı ərazi olduğuna görə oronimik terminləri üç böyük hissəyə ayırmaq olar:

1. Türk (Azərbaycan) mənşəli terminlər,

2. Qafqaz dillərində (avarlar, udlar, ləzgilər, saxurlar) olan terminlər.

3. İran dillərində (talışlar və tatlar) olan terminlər.

Türk dillərinə aid terminlərin özləri isə iki yerə ayrılır:

1. Qədim türk mənşəli terminlər

2. Azərbaycan mənşəli terminlər (1.səh.20)"

Cəngizor- müharibədə igidliliklə vuruşan, mərd, vuruşan, meydangir mənasını daşıyır. Cəngizor adı ilə yanaşı Azərbaycanın Araz boyu ərazisində yerləşən digər yaşayış məskənlərinin də qədim adına nəzər yetirək. "Naxçıvan- Nohcavan- Doqquzcavan; Mincivan-Mincavan; Qarçevan-Qırxçavan; Pirçivan-Bircavan adlarının etimologiyasıdır." (3.səh.7)

Pirçivan adı digər mənada da işlədilir. Məsələn: cavan gəncin yaxşı əməlinə görə ona Pircavandır deyirlər. Pir burada Bir, Tək, Yeganə mənasında işlədilir. Qədim Azərbaycan yaşayış məskənləri adətən ərazidə yaşayan tayfaların adı və xarakteri ilə adlandırıldı.

Mehri rayonunun adı qədim Albaniyada məşhur Mehr nəslinin adından götürülüb. "Varaz-Trdat III -Mehri nəslindən olan alban knyazları sülaləsinin

axırıncı nümayəndəsidir" ( 2.səh. 204).

**Zəngəzur dəmir yolu.** Yol demək olar ki, bütün-lüklə Mehri rayonu ərazisindən keçir. Dəmir yolu Zəngilan rayonunun Ağbənd kəndi ilə sərhəd olan Nüvədinin Sığirt dağından başlayaraq Nüvədi, Astazur, Aldərə, Mehri, Qarçevan ərazisindən keçib Sallamməlik stansiyasına (Ordubad) qədər davam edir. Uzunluğu 42 km. –dir. Dəhlizdən keçən dəmir yolu heç vaxt Ermənistana məxsus olmamışdır. Dəmir yolu yarandığı gündən, istər çar Rusiyası dövründə, istər SSRİ vaxtında, istərsə də müstəqillik dövründə Azərbaycan dəmir yolu şəbəkəsinə məxsusdur. Azərbaycan dəmir yolları tarixinə nəzər yetirək. 1880-ci ildə ilk Bakı-Sabunçu-Suraxanı dəmir yolu istifadəyə verilmişdir. 1908-ci ildə Uluxanlı (Masis)- Şərur-Culfa; 1936-cı ildə Ələt-Mincivan, Mincivan-Qafan dəmir yolu fəaliyyətə başladı. 1939-cu ildə başlanan Culfa-Mincivan dəmir yolu 1941-ci ildə tam istifadəyə verildi. Bakı-Ələt-Mincivan-Culfa dəmir yolunun Uluxanlı- Şərur-Culfa yolu ilə birləşdirilməsi hər iki tərəfə çıxışlı İrəvan-Tbilisi-Bakı dəmir yolunu birləşdirdi (3.səh.93).

20 aprel 1921-ci ildə Azərbaycan SSR, Ermənistan SSR, Gürcüstan SSR arasında olan razılaşmaya görə mərkəz Tiflis şəhəri olmaqla vahid idarə sistemli birləşmiş Zaqafqaziya dəmir yolları strukturu yaradılır. Zaqafqaziya dəmir yolunda yüklərin səmərəli və sürətli daşınmasını təşkil etmək üçün şəbəkəni 23 hissəyə (uçastka) böldülər. 23 hissədən 7-si Azərbaycan dəmir yolu sahəsinə düşürdü. (4.səh.78)

Uzun müddət fəaliyyət göstərdikdən sonra 1967-ci ildə Azərbaycan ərazisində olan dəmir yolu şəbəkəsi Zaqafqaziya dəmir yolu şəbəkəsindən ayrıldı. Müstəqil Azərbaycan dəmir yolları SSRİ-nin dövründə və ondan sonrakı müstəqillik dövründən bu günə kimi müstəqil fəaliyyət göstərir.

Zaqafqaziya dəmir yolları şəbəkəsinə məxsus olan Zəngəzur dəmir yolunun əhəmiyyəti SSRİ üçün çox böyük idi. Qeyd edək ki, 1941-1945-ci illər Böyük Vətən müharibəsi zamanı Bakı-Mincivan-Culfa dəmir yolu ilə İran Culfası ərazisində keçərək İranın Bəndər-Abbas və digər iri portlarını birləşdirən nəqliyat qovşağı SSRİ-nin əsas nəfəs yolu idi. Mühasirəyə alınmış SSRİ-yə xaricdən gələn silah-sursat, ərzaq və digər yüklər bu nəqliyyat qovşağı vasitəsilə daşınırdı.

1943-cü ilin 28 noyabr-1 dekabr tarixində ABŞ, İngiltərə, SSRİ liderləri arasında Tehran şəhərində

keçirilən beynəlxalq konfransda iştirak etmək üçün SSRİ-nin rəhbəri İ. Stalin məhz Bakı-Ələt- Mincivan- Mehri –Culfa yolu ilə Tehran şəhərinə getmişdi. Təhlükəsizlik baxımından İ.Stalini 3 zirehli qatar müşayiət edirdi. Stalinin mindiyi qatarı azərbaycanlı Firudin Ağayev idarə edirdi. Qeyd edək ki, əslən Zəngəzurdan olan Firudin Qulu oğlu Ağayeva 5 noyabr 1943-cü ildə Azərbaycan SSR-də ilk olaraq Sosialist Əməyi Qəhrəmanı adı verilmişdir.

**Zəngəzur sərhəd xidməti.** Mehri sərhəd xidməti 1920-ci il noyabrın 30-da Ermənistanda sovet hakimiyyəti qurulduqdan sonra, il yarım ərzində yaradıldı. İlk illərdə 9-cu Mehri əlahiddə Qızıl ordu hissəsinin sərhəd komendaturası (9ОМПК) sərhəddi qoruyurdu. 1922-ci ilin sonunda sərhədi 26-cı Naxçıvan və 27-ci Cəbrayıl batalyonu qoruyurdu. Hər iki batalyonun toqquşduğu nöqtə Mehri ərazisi idi. 1924-cü ilin may ayında həmin batalyonların bazasında sərhəd dəstələri yaradıldı. Sovet hakimiyyətinin ilk illərində Mehri sərhəd ərazisində 3 zastava fəaliyyət göstərirdi. Mehri, Qarçevan və Nüvədi. Mehri və Qarçevan zastavaları Çar Rusiyası dönməmindən qalan qaravulxanalarda yerləşdirilmişdir. Nüvədi zastavası köhnə kəndli daxmasında yerləşmişdi. 1924-cü ildən sonra zastavalar böyüdüldü. Yeni yaradılmış zastavalar 41-ci Naxçıvan və 42-ci Cəbrayıl dəstələri bazasında yaradılmışdır. 41-ci Naxçıvan dəstəsinin hesabında 2 zastava- Qarçevan və Mehri, Cəbrayıl dəstəsinin hesabında 3 zastava- Gerass, Nüvədi və Aldərə-fəaliyyət göstərirdi. Zastavaların komplektləşməsi 21.04.1926-cı ildə başa çatdı.

14-cü Mehri sərhəd xidməti (dəstəsi) SSRİ Daxili İşlər Nazirliyinin 10 iyun 1955- ci il tarixli, 00239 № -li əmrinə əsasən yaradıldı. 9 iyul 1956-cı ildə SSRİ Ali Sovetinin adından dəstəyə döyüş bayrağı verilib. Dəstənin şərti nömrəsi H/H (B/Ч) 2393-dir. Mehri dəstəsi və zastavalar bu gün də fəaliyyət göstərir. Sərhəddi Rusiya hərbiçiləri qoruyur (6.səh.5).

Zəngəzur dəhlizinin Rusiya ərazisinə qatılan Kalininqrad vilayəti ilə Moskvanı birləşdirən Kalininqrad dəhlizi ilə müqayisəsi tarixi və siyasi baxımdan maraqlı olar.

**Kaliningrad dəhlizi.** Şərqi Prussiya ərazisində yerləşən Keniqsberq – Kalininqrad 1255-ci ildə Kyoniqsberq qəsri əsasında salınmışdır.

1945-ci ildə faşist Almaniyasının məğlub olmasından sonra, 1945-ci ilin iyul-avqust aylarında keçirilən Potsdam konfransında Avropada sərhədlərin müəyyənləşdirilməsi əsasında Keniqsberq SSRİ

ərazisinə qatıldı. 9 aprel 1946-cı ildə SSRİ Ali Sovetinin Rəyasət Heyətinin əmri ilə Keniqsberq əyaləti yaradıldı və Rusiya Federasiyasının tərkibinə verildi. Sonralar Keniqsberqin adı dəyişdirilərək Kalininqrad adlandırıldı.

**Ərazisi:** 1905- ci ildə 20 kv. km; 1939-cu ildə 192 kv. km idi.

**Əhalisi:** 1800-ci ildə 55 min nəfər; 1840-cı ildə 70,6 min nəfər; 1900-ci ildə-189 483 nəfər; 1939-cu ildə 372164 nəfər; 1947-ci ildə 211000 nəfər (onlardan 37 min nəfəri alman idi); 2015-ci ildə 453000 nəfər.

**Moskva-Kalininqrad dəmir yolu.** Moskva-Smolensk-Orşa- Minsk-Vilnüs-Kalininqrad yolu Sovet dövründə tikilib. Belarusya SSR və Litva SSR ərazisindən keçən dəhliz Rusiya Federasiyası ilə Kalininqrad vilayətini birləşdirir. Sovet hakimiyyəti dövründə vahid sərhəd prinsipi əsasında fəaliyyət göstərən İttifaq respublikaları arasında vahid gömrük qaydaları və sərhəd keçid qaydaları mövcud idi. Yəni maneəsiz dəhliz idi. SSRİ süqut edəndən sonrakı dövrdə, Litva Respublikasının müstəqil və Avropa birliyinin üzvü olmasından sonra da dəhlizin hansı formada fəaliyyət göstərməsi, hansı statusa malik olması maraqlıdır. O, mənada ki Zəngəzur dəhlizi də eyni statusdadır. Yəni Rusiyadan-Rusiyaya, Azərbaycan-Azərbaycana dəmir yollarının oxşarlığı odur ki, Kalininqrad vilayətini də Rusiya yaradıb, “Ermənistan dövlətini”də. Sual olunur nədən Rusiyanın köməyi ilə yaradılan saxta “Ermənistan dövləti” əzəli Azərbaycan torpaqlarının bir-biri ilə əlaqəsinə mane olur, Moskvadan Kalininqrada qədər olan dəhlizə heç kim mane ola bilmir. Tarixi ədalətsizlik deyilmi?

### Nəticə

Zəngəzur dəhlizi tək dəmir yolundan ibarət deyil. Dəmir yoluna paralel olan avtomobil yolu da Zəngəzur dəhlizinə daxildir. Ermənistan SSR ilə Azərbaycan SSR arasında 1987-ci ildə başlayan məlum hadisələrlə bağlı 1991-ci ildən sonra Zəngəzur dəmir yolu və ona paralel olan şosse yolu tamamilə bağlandı. Azərbaycana məxsus olan dəmir yolu resləri, teplavozları və digər ləvazimatlar sökülərək satıldı. Naxçıvan istiqamətindən gələn avtomobil yolu Ordubad rayonu ərazisindən keçərək Mehri rayonu, Nüvədinin Sığırda dağı istiqamətində Zəngilanın Həsənibağı və Vəjnəli kəndi ilə birləşir. Şosse yolu çar Rusiyası dövründə at-ulaq yolu idi. Sovet

hakimiyyətinin ilk illərində keçilməz dağ silsiləsi olan Qulanqabağı məsafəsindən keçən dar yolu çətinliklə genişləndirilərək avtomobillərin hərəkəti üçün hazırlandı. Yol tamamlandıqdan sonra Nüvədi kəndi Mehri qəsəbəsi, Astazur, Aldərə, Lehvaz və digər kəndlər arasında nəqliyyat əlaqəsi yaradıldı. Nüvədinin Mehri rayonu ilə avtomobil yolu əlaqəsinin olmasını və Zəngilan rayonu ilə avtomobil yolu əlaqəsi olmamasını bəhanə gətirərək 1929-cu ildə Ermənistan SSR-də ən böyük kənd (ərazisi 19 min hektar) Mehri rayonuna birləşdirildi. Mehri rayon statusu aldı.

Qeyd edək ki, Zəngəzur dəmir yolu 1939-cu ildə çəkilməyə başlamış 1941-ci ildə başa çatmışdı.

Zəngilan rayonu ilə Nüvədi arasındakı şosse yolu çox sonralar çəkilməmişdi. 1980-ci illərin ortalarında nüvədililər normal yolun çəkilməsi üçün Moskvaya dəfələrlə müraciət etdilər. Nəhayət ki, Ulu Öndərin köməyi ilə Zəngilandan Nüvədiyə geniş yol çəkildi. Ulu Öndərin əsas fikri o idi ki, Zəngilanla Mehri rayonu ərazisində olan azərbaycanlı kəndlərini və Ordubad-Naxçıvan yolunu birləşdirsin. Ermənilər yolun mahiyyətini başa düşərək çəkilişi Nüvədi kəndinin yarısında dayandırmışlar. Bu yolun Nüvədinin mühasirəsi zamanı, 1991-ci ilin avqustun 8-dək, böyük əhəmiyyəti oldu.

1991-ci ildən sonra ərazidə dəmir yolu tamamilə dağıdılsa da şosse yolu bu gün də fəaliyyət göstərir. Belə ki, Zəngəzur dəhlizi ərazisində yerləşən Mehri dəstəsi, Ordubadla həmsərhəd olan Salamməlik sərhəd zastavasından başlayaraq Nüvədinin Sığırda zastavasına qədər olan 42 km-lik sərhəd boyu ərazidə 10-dən çox sərhəd zastavaları yerləşir. Bu hərbi hissələri silah-sursatla, ərzaqla, geyimlə, BTR və digər ağır texnika ilə təminatı məhz Zəngəzur dəhlizi ilə yerinə yetirilir. Hərbi təminatla yanaşı Nüvədi, Aldərə və digər kəndlərdən yığılan məhsullar rayon mərkəzinə bu yolla daşınır. Dəhliz boyu ərazilərdə yaşayan, çox az sayda ermənilərin təminatı da bu yolla həyata keçirilir. İrandan, Hindistandan, Fransadan və s. dövlətlərdən gələn bütün hərbi və mülki yüklərin hamısı Zəngəzur dəhlizi vasitəsilə Mehri rayonuna, oradan Sisyan, Gorus, İrəvan və Ermənistanın digər ərazilərinə çatdırılır. Torpaqlarımız azad olmamışdan əvvəlki dövrlərdə Şuşaya, Xankəndinə və digər ərazilərimizə erməni separatçılarının canlı qüvvələri, hərbi texnikanı və digər ləvazimatlar Zəngəzur dəhlizi vasitəsilə çatdırıldı. Azərbaycan üçün həyati vacib olan Zəngəzur dəhlizinin açılması Azər-

baycan və Türk Dünyası üçün mütləqdir.

**Açar sözlər:** *Zəngəzur, Araz, dəhliz, qərb, dəmir yolu, sərhəd xidməti, milli, qəza, qəsəbə, kənd, şəhər,*

### ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:

1. Ziya Bünyadov. *Azərbaycan VII-IX əsrlərdə. Bakı 2007. səh. 204.*

2. Nadir Məmmədov. *Azərbaycanın Yer Adları. (ORONİMİYA). Azərbaycan Dövlət Nəşriyyatı. Bakı-1993.*”

3. *Toponimlərin izi ilə Mehri rayonuna səyahət. Əhmədəli Əliyev. İsmayıl Əliyev. Azərbaycan qəzeti. 2003.*

3. *Атлас схем железных дорог СССР. Главное управление геодезии и картографии при Совете Министров СССР. Москва 1979.* səh.93

4. «Стальной магистрали Азербайджана 100 лет» З. А. Зейналов, Баку, 1980.

5. «История железнодорожного транспорта России.» В 2-х томах. Санкт\_Петербург — Москва 1994 г.

6. Центральный пограничный музей ФСБ России, инв. Д-1126, л 5.

### Zangazur corridor SUMMARY

The article is dedicated to the study of the historical names of the territories of the Zangezur district, located in the Western Azerbaijan region, for the first time in Azerbaijani historiography, covering ancient times and the XIX-XXI centuries. It examines the length of the Zangezur corridor, the history of the railway passing through the corridor, and the establishment of the Mehri border service. Additionally, information is provided on the toponyms of settlements located along the Araz River in the Zangezur and Nakhchivan regions. The article also expresses an opinion on the closure of the Zangezur corridor because of the conflict that began in the late XX century and continues in the XXI century, considering it a historical injustice.

**Keywords:** *west, Zangezur, corridor, Araz, administrative-territorial division, national composition, township, village, village council, city, census of the population*

### Зангезурский коридор РЕЗЮМЕ

В статье впервые в азербайджанской историографии рассматривается изучение исторических названий территорий Зангезурского уезда, расположенного на территории Западного Азербайджана, в древности и в XIX-XXI веках. Исследуется длина Зангезурского коридора, история железной дороги, проходящей через коридор, а также история создания пограничной службы в Мегри. Кроме того, представлена информация о топонимах населенных пунктов, расположенных вдоль реки Араз в Зангезуре и Нахичевани. В статье также выражено мнение о том, что закрытие Зангезурского коридора в результате конфликта, начавшегося в конце XX века и продолжающегося в XXI веке, является исторической несправедливостью.

**Ключевые слова:** *запад, Зангезур, коридор, Араз, населения, административно-территориальное деление, национальный состав, уезд, округ, село, сельский совет, город, перепись населения.*