

## TARİX

UOT 930

HACİFƏXRƏDDİN SƏFƏRLİ

AMEA Naxçıvan Bölməsi  
 hacifexreddin@yahoo.com.tr

### QAZANÇI KÖRPÜSÜ

*Məqalədə Azərbaycanda körpüsalma ənənələrinə qısa nəzər salınmış və qeyd olunmuşdur ki, Naxçıvan bölgəsi müxtəlif həcmli körpülərin geniş yayıldığı ərazilərdən biridir. Belə körpülərdən biri də Culfa rayonunun Qazançı kəndindəki biraşırımlı körpüdür. Azərbaycanda biraşırımlı körpülərin ən gözəl nümunələrindən sayılan bu körpü ətraf kəndlərin əhalisinə, ərazidən keçən ticarət karvanlarına və s. xidmət etmişdir. Orta əsr Azərbaycan memarlığının möhtəşəm nümunələrindən olan körpü 2018-ci ildə əsaslı şəkildə bərpa olunmuşdur.*

**Açar sözlər:** *Naxçıvan, Qazançı, körpü, Qazançı körpüsü, bərpa.*

Azərbaycan ərazisində zamanəmizədək gəlib çatan tarix-mədəniyyət abidələri içərisində mülki memarlıq abidələrinin mühüm hissəsini təşkil edən körpülər xüsusi yer tutur. Azərbaycan, o cümlədən onun mühüm mədəniyyət mərkəzlərindən olan Naxçıvan ərazisində körpüsalma mədəniyyəti qədim zamanlardan yaranmış və formalaşmışdır. Zaman keçdikcə bir hissəsi tamamilə dağılıraq sıradan çıxsada, bir qismi zamanəmizədək qismən sağlamat və yaxud yarımdağılmış vəziyyətdə gəlib çatan bu abidələr yaradıldıqları dövrün mühəndis qurğuları, inşaat texnikası, memarlıq siması, konstruktiv həlli haqqında aydın təsəvvür yaratmağa imkan verir.

Məlumdur ki, körpülər böyük və ya kiçik çayların üzərində salınır. Naxçıvan bölgəsi isə kiçik dağ çayları ilə çox zəngindir. Burada böyüklü-kiçikli 400-ə yaxın çay vardır (29). Qədim və orta əsrlər zamanı yaşayış məskənləri salınarkən insanların suya olan tələbatının ödənilməsi zərurətini nəzərə alaraq əsasən çay sahilləri seçilirdi. Ona görə də hər hansı bir yaşayış məskənində yaşayan insanlar, yaxud da ətraf ərazilərdə məskunlaşan əhali bir yerdən digər yerə gedərkən həmin çaylar onların rahat hərəkətinə mane olurdu. Bu səbəbdən də insanların, həmçinin bu ərazilərdə hərəkət edən müxtəlif təyinatlı karvanların işini asanlaşdırmaq məqsədi ilə bir sıra tədbirlər həyata keçirilirdi. Belə tədbirlər sırasında hələ qədim zamanlardan bu çayları keçmək üçün istifadə olunan kötükləri, salları, bərə nəqliyyatını və s. qeyd etmək olar. Zaman keçdikcə tədricən inkişaf edərək təkmilləşən bu keçid vasitələri uzun müddət insanların tələbatını ödəmiş, çayın bir sahilindən digərinə keçmək üçün onlardan hətta iri qoşun birləşmələri də istifadə etmişdir. İlk orta əsrlər dövründə, ərəblərin Azərbaycana ilk yürüşləri zamanı ərəb sərkərdəsi Həbib ibn Məsləmənin qoşunları Naxçıvan ərazisinə daxil olduqdan, kəndləri viran etdikdən, əhaliyə divan tutduqdan sonra, götürdükləri çoxlu əsirləri Culfa bərə-

**Məqalə tarixçəsi:**

Göndərilib: 19.05.2019, qəbul edilib: 28.06.2019



si ilə Arazdan keçirərək aparmışdılar (2, s. 82).

Göründüyü kimi, hələ çaylar üzərində iri körpülər salınmamışdan əvvəlki dövrlərdə bərə nəqliyyatından geniş istifadə edilmişdir. Eyni zamanda həmin vaxtlar çayları keçmək üçün girmə, keçəlt və suvatlardan istifadə edilirdi. Bu dövrdə Azərbaycanın iri çaylarında yaz daşqınları olmayan dövrlərdə çayı piyada, atla və ya araba ilə keçmək üçün girmə, keçəlt və suvatlar daha əlverişli sayılırdı. Adətən, onlar təhlükəsizliyi və rahatlığı dəfələrlə yoxlanıldıqdan sonra suyun dayaz və ensiz yataqlarında salınır, hələ körpülərin olmadığı zamanlarda rəvan əlaqə vasitəsi kimi xalqın köməyinə çatırdı (19, s. 249). Ancaq bu nəqliyyat vasitələri, o cümlədən bərə nəqliyyatı primitiv olduqlarından, istifadə zamanı müxtəlif çətinliklər yaratdığından və böyük əziyyət bahasına başa gəldiyindən insanları çay maneələrini aradan qaldırmaq üçün daha asan, məqsədəuyğun, sərfəli, əlverişli vasitələrdən və üsullardan istifadə etməyə çalışmışlar. Bələ vasitələrdən biri və ən başlıcası isə çayların üstündən salınan körpülər olmuşdur. Beləliklə, maneələri aradan qaldırmaq üçün qədim zamanlardan başlayaraq ayrı-ayrı şəxslər, imkanlı adamlar, müxtəlif səviyyəli dövlət məmurları, hətta hökmdarlar tərəfindən çayların üzərində körpülər salınmağa başlanmışdır. Hətta bu iş dövlət siyasəti səviyyəsinə qədər yüksəlmiş, hökmdarlar da körpülər salınmasına diqqət göstərmişlər. Qaynaqlardan məlumdur ki, VII-X yüzilliklərdə Azərbaycanda körpü tikintisi ərəb və yerli hakimlərin diqqət mərkəzində olmuşdur. Çünki iri qoşun birləşmələrinin hərəkəti, yerdəyişməsi, xarici əlaqələrin inkişaf etməsi və genişlənməsi köhnə körpülərin yenidən qurulmasını, yeni iri körpülərin tikintisini tələb edirdi (5, s. 12). Qeyd etmək lazımdır ki, qədim və orta əsr dövlət başçılarından qərşısında duran əsas vəzifələrdən biri də körpülər saldırılması olmuşdur. Səlcuq sultanlarından Alp Arslan və Məlikşahın vəzirli olmuş Xacə Nizamülmülk şahların yerinə yetirəcəyi vəzifələrdən bəhs edərkən iri çayların üzərində körpülər saldırılmasını xüsusi qeyd etmiş və digər işlərlə yanaşı, bunu da onun adının əbədi qalması, ona həmişə xeyir-dua oxunması, savabının o dünyada verilməsi vədi ilə dəyərləndirmişdir (12, s. 33).

Qeyd etmək lazımdır ki, körpülərin salınmasında ilk vaxtlar ağac və taxta materiallarından istifadə edilmişdir. Bu zaman çayın ar daş yerindən hər iki sahili birləşdirən qoşa, bəzən də üçəm tirlər atır, onların üzərində köndələn şəkildə xırda ağac parçalarını yan-yana bənd etməklə primitiv körpü – “addamac” düzəldirdilər. Çayın yatağı enli olduqda, içərisinə çay daşları doldurulmuş, əhali arasında “qoysara” adlanan iri hörmə səbətləri çay yatağına yerləşdirir, üstünə tirlər ataraq körpü düzəldirdilər. Bu məqsədlə iri sal daşlardan da istifadə edilirdi. Adətən, təkarli nəqliyyat vasitələrinin və qoşun sürülərinin keçməsi üçün düzəldilən keçidlərdə tirlərin üstünə çubuq çəpərə qoyur, üzərini ot, saman və ağac şaxları ilə örtüb torpaqlayırdılar. Azərbaycandan bütün bölgələri üçün səciyyəvi olan bu primitiv əlaqə vasitələri çox davamsız olur və tez-tez sıradan çıxırdı (1, s. 289-290; 19, s. 248). Məhz bu səbəbdən, həmçinin zaman keçdikcə bu körpülər tələbatı ödəmədiyi, güclü sel sularına, ağır yüklərə və s. davam gətirmədiyi üçün onları daşdan və bişmiş kərpicdən inşa edilən körpülər əvəz etməyə başladılar. Beləliklə, digər ölkələrdə olduğu kimi Azərbaycanda, o cümlədən onun ayrılmaz tərkib hissəsi və qədim mədəniyyət mərkəzlərindən olan Naxçıvan bölgəsində də tələbatı uyğun olaraq kiçik və böyük ölçülü möhtəşəm körpülər inşa edilməyə başladı.

Məlumdur ki, bütün Azərbaycan ərazisi Böyük İpək yolunun və onun qollarının keçdiyi əsas ərazilərdən biri olmuşdur. Azərbaycanın, həmçinin Naxçıvan bölgəsinin coğrafi cəhətdən çox əlverişli bir mövqedə, yəni Asiyadan Avropaya gədən və əksinə hərəkət edən ticarət yolunun kəsişdiyi nöqtədə yerləşməsi ölkəmizi dünya ticarəti mövqeyinə çıxarmışdı (7, s. 74). Böyük İpək Yolu ilə Şərqdən Qərbə və əksinə hərəkət edən ticarət karvanlarının gediş-gəlişini rahatlaşdırıran, həm də bələdçilik edən, onlara kompas kimi yol göstərən, istiqamətlərini müəyyənləşdirən bu körpülər əzədi baş verən bir sıra tarixi hadisələrin şahidlərinə çevrilmişlər.

Orta əsrlər zamanı Naxçıvan ərazisindən keçən ticarət yolları əsasən Ordubad ərazisindən başlayaraq Araz çayı boyunca qərbə doğru uzanaraq Sədərəyə qədər getmiş, oradan Osmanlı imperiyası sərhədlərinə daxil olmuş və Avropada başa çatmışdır. Bu yolla hərəkət edən ticarət karvanları, həm də onunla əks tərəfə – Şərqə doğru hərəkət etmişlər. Həmçinin, Araz boyu gedib gələn karvanlar müəyyən yerlərdə Araz çayını keçərək cənuba, eyni zamanda şimala doğru da hərəkət etmişlər. Ona görə də hələ qədim dövrlərdən başlayaraq Araz çayının üzərində bir neçə yerdə körpülər salınmışdı. Bu körpülər haqqında bəzi Antik dövr müəllifləri, o cümlədən Vergili və Taisit maraqlı məlumatlar vermişdir. Hətta Vergilinin yazdığına görə Araz çayı o qədər sürətli axırdı ki, üzərində körpü tikmək mümkün deyildi – “Araz körpüləri sevmir” (8, s. 228).

Araz çayının sahili ilə hərəkət edən karvanlar yol boyu bir sıra yerlərdə təbii maneələrlə rastlaşdıqları və bu maneələr onlara çətinliklər törətdiyi üçün həmin maneələri aradan qaldırmaqdan ötrü tədbirlər həyata keçirilmişdir. Bu maneələri içərisində ilk növbədə şimaldan cənuba doğru axaraq Araz çayına qarışan çayları xüsusilə qeyd etmək lazımdır. Buna görə də ölkədaxili və xarici ticarət əlaqələrini çətinləşdirən bu təbii maneələri aradan qaldırmaq, Azərbaycan ərazisindən keçərək qitələrarası ticarət marşrutlarında karvanların rahat gediş-gəlişini təmin etmək üçün bu çaylar üzərində möhtəşəm körpülər salınırdı (4, s. 119). Bu məqsədlə inşa edilən körpü nümunələrinə Naxçıvan bölgəsində tez-tez rast gəlinir. Belə ki, Naxçıvan bölgəsinin çayları, o cümlədən Arpaçay, Naxçıvançay, Əlincəçay, Gilançay, Vənançay və s. şimaldan cənuba doğru axaraq Araz qovuşduğu üçün şərqdən qərbə və əksinə hərəkət edən ticarət karvanları bu çayları mütləq keçməli idilər. Bu çaylar isə ilin əksər vaxtlarında, xüsusilə yaz və payız vaxtlarında yağışlar yağması səbəbindən kifayət qədər sulu olduqları üçün onları adlayıb keçmək böyük çətinlik törədirdi. Ona görə də bu çayların üzərində müxtəlif yerlərdə körpülər salınırdı. Bu körpülər təkcə ticarət karvanlarının və əhalinin rahatlığını təmin etmək üçün deyil, həm də hərbi məqsədlərlə salınırdı. Qədim yunan müəlliflərindən Herodot və Ksenofontun məlumatlarından aydın olur ki, Azərbaycan, o cümlədən Naxçıvan ərazisində orduların keçməsi üçün də körpülər inşa olunmuşdu (8, s. 228).

Qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycan xalqının adət və ənənələri sırasında xeyirxahlıq məqsədilə yol saldırılması, kəhrizlər qazdırılması, su xətləri çəkil-dirməsi, körpülər tikdirilməsi və s. bu kimi işlər görülməsi bəyənildiyindən və təqdir edildiyindən bir sıra insanlar bu işlərlə məşğul olmuş, o cümlədən körpülər inşa etdirmişlər. Həmçinin, bütöv bir yaşayış məskəninin əhalisinin güclü və vəsəiti ilə inşa etdirilən körpülər də olmuşdur.

Körpülər inşa edilərkən bunun üçün münasib yerlər seçilirdi. Bu zaman çayların üzərində salınacaq körpülərin üzüllər boyu üzərindən o tay bu taya keçəcək böyük karvanların, saysız orduların, ağır köçlərin, sürü və ilxırların yülkünü dözməsi, altından axan suların aşınmalarına, sellorin dağıdıcı zərbələrinə tab gətirmələri nəzərə alınır. Bunun üçün hər şeydən öncə mühəndis qurğusu olan körpünün möhkəmliyi ilkin olaraq seçilən yerdən asılı idi və burada əsas tələb körpü dayaqları üçün təbii özlülərin – qayalıqların olması sayılırdı (5, s. 139). Bu cəhətdən çay yataqlarında qayalar ən davamlı təbii özlülər olduğundan onların olduğu bu yerlər körpülərin inşası üçün ən əlverişli yer kimi seçilir və körpünün dayaqları, dağayarıları bu qayalar üzərində tikilirdi. Məhz bu səbəbdən də, yəni iri hökmli körpülərin dayaqları müxtəlif məsafələrdə yerləşən qayalar üzərində inşa edildiyindən onların tağları bəzən böyük, bəzən isə kiçik olmaqla müxtəlif ölçülü olurdu.

Azərbaycan ərazisində körpülərin salınması zərurətindən bəhs edən AMEA-nın müxbir üzvü C.Qiyasi qeyd edir ki, mürəkkəb relyefli yer quruluşu, ərazisində çayların sıx şəbəkəsi Azərbaycanı da çoxlu körpülər tikilməsinin ilkin amilləridir. Ölkə daxilli ilişgiləri çətinləşdirən təbii maneələri azaltmaqla yanaşı, Azərbaycan ərazisini kəsb keçən qitələrarası ticarət marşrutlarında da rahat gediş-gəlişi təmin etmək üçün körpülər salınması zəruri idi. Bu səbəblərdən qonşu ölkələrlə müqayisədə, Azərbaycanın zəngin körpüsəlmə ənənələri olmuşdur. Azərbaycanın istər güney, istərsə də quzey bölgələrində qalan bir sıra körpülər nadir memarlıq-mühəndis əsərləri sayılır (5, s. 134).

Bölgə əhalisinə və ərazidən keçən ticarət karvanlarına xidmət etmək məqsədi ilə orta əsrlər zamanı salınmış həmin körpülərdən zəmanəmizədək nisbətən salamat və ya dağılmış vəziyyətdə gəlib çatanlar da vardır. Belə körpülərdən biri də Naxçıvan bölgəsinin böyük çaylarından olan Əlincaçay üzərində, indiki Culfa rayonunun Qazançı kəndinin cənub tərəfində orta əsrlər zamanı şorq memarlıq üslubunda inşa edilmiş bir aşırımlı körpüdür. Tədqiqatçıların fikrincə, Azərbaycan ərazisində mövcud olan körpülərlə çayın yerləşdiyi ərazinin relyef quruluşu və hövzənin emindən asılı olaraq bir – on beş aşırımlı olub, uzunluğu 200 metra çatır (7, s. 75). Qazançı körpüsü bu körpülərdən bir aşırımlı körpülər qrupuna aiddir.

Rayon mərkəzindən 43 kilometr şimalda, Əlincaçayın sağ sahilində yerləşən, adını Bulqar türk tayfalarından alan (13, s. 433-434; 22, s. 23; 23, s. 35) Qazançı kəndi qədim və orta əsrlər dövrünə aid tarix-mədəniyyət abidələri ilə zəngindir. Ərazisində eramızdan əvvəl III-I minilliklərə aid möhtəşəm müdafiə qalasının (10, s. 262), IX-XVIII əsrlərə aid yaşayış yerinin (11, s. 262), biraşırımlı körpünün və başqa bir körpünün qalıqlarının qalması kəndin zəngin tarixi keçmişindən xəbər verir.

Qazançı körpüsü inşa edilərkən coğrafi şərait, bütünlü təbii amillər nəzərə alınmış, beləliklə onun üçün çox əlverişli bir yer seçilmişdir. Çünki körpülərin inşası zamanı tikinti materialı kimi əsasən yaxınlıqdakı dağların daşlarından istifadə edilməsi, bu inşaat materialının isə bütünlü Naxçıvan ərazisində olduğu kimi Qazançı kəndində və ətraf ərazilərdə də çoxlu çeşidinin bolluğu körpü salan sənətkarlara körpülərin müxtəlif formalarda inşa edilməsi və bu zaman quraşdırılma üsullarına yaradıcı yanaşmaları üçün geniş imkanlar yaradırdı. Qazançı körpüsü də inşa edilərkən onun salınacağı yer və ətrafdakı dağlarda olan daş tikinti materialları, xüsusilə bu materialların yaxınlıqda yerləşməsi

çox dəqiq qiymətləndirilmiş, düzgün olaraq nəhəng və möhtəşəm biraşırımlı körpü yaradılmasına qərar verilməşdir.

Akademik Ə.Salamzadənin “Naxçıvan Muxtar Respublikası ərazisində ən qiymətli körpülərdən biri” (15, s. 58) kimi dəyərləndirdiyi, yerli əhali arasında “Qozbel körpüsü” adı ilə tanınan bu körpü yaradıldığı vaxtdan keçən müddət ərzində müəyyən qədər aşınmalara məruz qalsa da, zəmanəmizədək nisbətən salamat vəziyyətdə gəlib çıxmışdır. Keçən yüzillikdə nəqliyyat üçün yərsərsiz olsa da, çayda süyün çox olduğu vaxtlarda həmin ərazidə hərəkət edən insanlar və heyvan sürüləri bir səhildən o biri sahilə keçmək üçün bu körpüdən yararlanırdılar. Dayaqları arasındakı məsafə 10,85 metr, eni 3,55-3,95 metr, ən hündür yeri 8,80 metr olan körpü az yonulmuş çapma daşlardan inşa olunmuş, tağların haşiyəsi və arxivoltu (körpünün tağını profilə və yaxud xüsusi hörgü ilə çərçivəyə alan çixıntılı haşiyə) təmiz divarınşım qumdaşı ilə işlənmişdir. Buna görə də tağların konarı körpü yonulmasının yonulmamış səthindən fərqlənərək onun konstruksiyasını nəzərə çatdırır (11, s. 262).

Qazançı körpüsü Azərbaycanın “qozbel” körpülər tipinə aiddir. Körpünün dayaqları çayın sahillərində təbii özlülər – iri qayalar üzərində oturdulmuşdur. Çünki hələ qədim və orta əsrlər dövründən körpülər inşa edilərkən onların konstruktiv sistemi çay yataqlarındakı qayalar davamlı təbii özlülər olduğu üçün bu möhkəm dayaqlar arasında qurulan tağbənd aşırımlarından yararlıdır. Bu təbii qaya özlülər körpülərin möhkəmliyini və davamlılığını təmin etməklə bərabər, həm də körpünü olduğu yərə, təbii landsafta birtəbə bağlayırdı. Bu zaman körpünün orta üfşü hissəsi bir qayda olaraq pandus (tikintilərdə pilləkən əvəzinə istifadə edilən maili yeniş yol) şəklində sahilə yənirdi. Bu fond azaşırımlı körpülərə “qozbel” biçim verirdi. Belə biçim təbiətə bağlılıq, tikinti materiallarına qənaət baxımından əlverişli olmaqla aramsız sellərə qarşı da daha dayanıqlı olurdu (5, s. 139). Xalqımız keçmiş körpüsəlmə ənənələrini və təcrübəsini parlaq surətdə əks etdirən (19, s. 249) Qazançı körpüsü də bu tələblərə uyğun inşa edildiyindən elmi ədəbiyyatda və xalq arasında “Qozbel körpü” kimi dəyərləndirilir.

Körpü Qazançı kəndindən keçən, şərqdən qərbə və əks istiqamətdə hərəkət edən, Araz çayı sahillərində Böyük İpək yolunun əsas marşrutlarına birləşən ticarət karvanlarına xidmət etmişdir. Həmcinin orta əsrlər dövründə baş verən feodal müharibələri zamanı ərazidə hərəkət edən qoşun birləşmələri, Qazançı kəndinin və ətraf yaşayış məskənlərinin əhalisi də orta əsrlər zamanı və sonrakı dövrlərdə bu körpüdən yararlanmışdır.

Şorq memarlıq üslubunda inşa edilən və Azərbaycan ərazisində zəmanəmizədək müəyyən qədər salamat vəziyyətdə gəlib çatan biraşırımlı körpülərin möhtəşəm nümunələrindən olan körpünün üzərində epigrafik sənəd – kitabə olmadığı üçün onun inşa tarixi haqqında sanballı və dəqiq elmi fikir söyləmək mümkün deyildir. Yerli əhali arasında da körpünün inşa tarixi ilə əlaqədar əsaslı bir fikir yoxdur. Ancaq yaşlı sakinlərin fikrincə, körpü I Şah Abbasın dövründə inşa olunmuşdur. Bəzi ədəbiyyat materiallarında (6, s.32; 14, s.70) körpünün 1551-ci ildə inşa edilməsi haqqında məlumat verilsə də, bu tarixin həansı qaynağa əsasən söyləndiyi məlum olmadığı üçün onun heç bir elmi əsası yoxdur. Bütünlü bunlarla yanaşı tikinti texnikasına və memarlıq-konstruktiv quruluşuna əsasən körpünü bu qəbil abidələrinin tikintisinin geniş miqyas aldığı XVIII əsrə, daha dəqiq desək həmin əsrin əvvəllərinə, Səfəvi hökmdarı I Şah Abbasın hakimiyyəti illərinə (1587-1629-cu illər) aid etmək olar.

Naxçıvan ərazisində orta əsrlər zamanı inşa edilmiş bir çox abidələr, o cümlədən məscidlər, hamamlar, köprülər, gillər və s. Səfəvilər dövlətinin ən qüdrətli hökmdarlarından I Şah Abbasın adı ilə əlaqələndirilir və hətta el arasında "Şah Abbas məscidi", "Şah Abbas körpüsü" və s. adlandırılır. Naxçıvan Muxtar Respublikasının əhalisi arasında indi də belə bir fikir vardır ki, I Şah Abbasın hakimiyyəti dövründə (1587-1629-cu illər) Azərbaycanda müxtəlif təyinatlı 999 abidə tikdirilmişdir (18, s. 37). Hətta bu fikir elmi ədəbiyyatda da öz əksini tapmışdır (21, s. 125). Bu abidələrin sayının konkret olaraq 1000 deyil, 999 kimi ifadə olunması I Şah Abbas dövründə Səfəvi-Osmanlı müharibələri nəticəsində Azərbaycanın siyasi, iqtisadi, hərbi vəziyyətinin ağır olmasına baxmayaraq ölkədə quruculuq işlərinə yüksək dərəcədə fikir verilməsi, bu rəqəmin daha əzəmətli səslənməsi və sonsuzluğa doğru getməsi ilə əlaqədardır. Bu səbəbdən də Naxçıvanda bir sıra memarlıq abidələri, o cümlədən köprülər Şah Abbasın adı ilə tanınır. Məsələn, Ordubad rayonunun Aza və Darkənd kəndlərini birləşdirən beş aşırımlı möhtəşəm körpü, Yuxarı Əylis kəndindəki köprülərdən biri el arasında "Şah Abbas körpüsü" adlandırılır (18, s. 114-116, 118-119). Məhz buna görə də Şah Abbasın adını daşıması da, Qazançı körpüsünün də onun hakimiyyəti dövründə inşa edilməsi ehtimal olunur.

Bəzi ədəbiyyat materiallarında körpü haqqında qısa da olsa müəyyən məlumatlara rast gəlinir. Məsələn, Naxçıvan xalqının Rusiyaya ilhaq edilməsindən az sonra bölgədə olmuş və Naxçıvan əyaləti haqqında 1833-cü ildə Sankt-Peterburqda dəyərli əsər nəşr etdirmiş rus məmuru V.Qriqorəv bölgədəki çaylardan bəhs edərkən Əlinəcəyandan da söhbət açır və Qazançı körpüsü haqqında məlumat verir. O yazır: "Qazançı kəndi yaxınlığında Əlinəcəyay üzərində bir hündür tağ şəklində yonulmuş daşdan inşa edilmiş körpü vardır. Bir vaxtlar Təbrizdən Şuşaya və başqa yerlərə gedən karvan yolu bu körpüdən keçirdi" (25, s. 11-12). V.Qriqorəvin Qazançı körpüsü haqqında söylədiyi bu fikir 1836-cı ildə Sankt-Peterburqda nəşr olunmuş "Обозрение Российских владений за Кавказом" kitabında olduğu kimi təkrar olunmuşdur (26, s. 307). Azərbaycanda orta əsrlər zamanı ticarətin inkişaf tarixini öyrənən tədqiqatçılar da bu fikirdədirlər ki, Təbrizdən Qara dəniz vasitəsilə Avropaya gedən yol Naxçıvandan keçirdi. Bu yol ən qısa yollardan biri sayılırdı. Naxçıvan və Culfa tərəfindən keçən köprülər bu yolu xeyli rahatlaşdırırdı (3, s. 33).

V.Qriqorəv əsərində qeyd edir ki, əvvəllər İrandan gələn ticarət karvanları Əlinəcəyay mahalından keçərək Qarabağa və Cənubi Qafqaz ölkəsinin digər şərq əyalətlərinə gedirdi (25, s. 76). Bir sıra tarixi məlumatlar təsdiq edir ki, bu yol XIX yüzillikdə də fəaliyyət göstərirmiş və həmin vaxt insanlar bu yoldan istifadə edirmişlər. Məsələn, görkəmli rus diplomatı və səfiri A.S.Qriboyedov əsir düşmüş rus əsgərlərini müşayiət etmək üçün 4 sentyabr 1819-cu ildə Təbrizdən çıxır və 6 gündən sonra Naxçıvana gəlir. O Naxçıvandan Tiflisə kəmə yolla getməyi qərara alır və Əlinəcəyay mahalından keçən həmin yolla gedərkən 11-13 sentyabr 1819-cu il tarixində Qazançı kəndində qalır. A.Qriboyedov 11 sentyabr 1819-cu ildə Qazançı kəndindən S.İ.Mazaroviçə göndərdiyi raportda bu haqda yazır: "Biz dağlara qalxdıq, bir neçə saatlıq yoldan sonra, zənnimcə, dörd yarım fərsəng keçib, məşhur İllanı dağın yanına çatdıq. Biz buradan Qazançı adlanan kəndə qalxdıq" (10, s. 15-16; 24, s. 462-463). Deməli Qriboyedov həmyerlilərini Naxçıvan – Əlinəcəyay boyunca Qazançı kəndi istiqamətində müşayiət etmiş, sonralar Qarabağ və Gəncədən keçib Tiflisə getmişdir. Göründüyü kimi, A.S.Qriboyedov V.Q.Qriqorəvin qeyd etdiyi ticarət-karvan yo-

lundan istifadə etmiş və qısa yolla Tiflisə yetişmişdir. Heç şübhəsiz ki, həmin vaxt görkəmli diplomat ticarət karvanları kimi Qazançı körpüsündən də keçmişdir.

Naxçıvan və İrəvan xanlıqlarının Rusiyaya ilhaq edilməsini rəsmiləşdirən və 10 fevral 1828-ci ildə Rusiya ilə İrən arasında imzalanmış Türkmənçay müqaviləsinin sonra ərazidə olan rus məmuru İ.Şopen 1852-ci ildə Sankt-Peterburqda nəşr etdirdiyi kitabında yazır ki, Qazançı kəndində yaxşı vəziyyətdə qalmış körpü vardır (28, s. 325). Bu məlumatdan aydın olur ki, XIX yüzilliyin 20-ci illərinin sonu – 30-cu illərinin əvvəllərində Qazançı körpüsü çözü aşımmalara məruz qalsada əsasən salamat vəziyyətdə olmuşdur. Deməli, həmin vaxt körpüdən istifadə olunmuşdur. Həmçinin kitabda yazılanlardan aydın olur ki, İ.Şopen Naxçıvanda olarkən mindən artıq ailə yaşayan Qazançı kəndində olduqca möhkəm və davamlı karvansara da olmuşdur (28, s. 325). İ.Şopen əsərinin başqa bir yerində Əlinəcəyay mahalındakı körpülərdən bəhs edərkən yenə də Qazançı körpüsündən bəhs edir və yazır ki, Qazançı kəndinin qarşısında Əlinəcə çayı üzərində bünövrəsi kubud daşdan olan bir tağdan ibarət daş körpü vardır (28, s. 724).

Naxçıvanı Tədqiq və Təəbbüb Cəmiyyətinin elmi katibi Mirbağır Mirheydərzadə "Azərbaycanı öyrənmə yolu" məcmuəsində 1930-cu ildə nəşr etdirdiyi "Əbrəqunus dairəsi məşhur Əlinəcə çayı sahilində vəqə bir neçə kəndlərin və Əlinəcə qalasının tədqiqi" məqaləsində Qazançı kəndi haqqında bəhs edərkən orada olan memarlıq nümunələrindən birasınımlı körpünün də adını çəkir: "Qazançı kəndi 107 evdir. Kişisi 130, qadını 117, uşaqları 147 nəfərdir. Qazançı kəndi ehtimal var ki, Qazan xanın adı ilə adlanmış ola. Kövsənlərinin cənub-qərbi Məzrəddir, bu yerdə təbii buxşana vardır. Şimalı Qul dərəsi, şərqi Pir dərəsi, Dingo daşdır. Qazançının yanında, Əlinəcə çayının üstündə əski zamanlardan qalmış daşdan bir körpü vardır. İndi bu körpüdən keçilib Anzırlar və başqa kəndlərə gedilir. Qazançıya məxsus, kəndin şimal-qərbində daşdan təbii bir qala vardır. Bu qalada yer altı ilə çaydan su götürməkdən ötrü yol vardır. Süni surətdə yaradılmış mühafizə sənəqləri var. Kənd əhli fəqir və yoxsulduurlar. İşləri əkinçilik və bir az da üzüm bağları bəsləyib yetişdirməkdir. Məhsulları arpa, buğda, üzumdür. Torpaqları münbit və yaxşıdır" (9, s. 80).

Qazançı körpüsü indiyədək tədqiqatçılar tərəfindən geniş və sistemli tədqiqat obyektinə çevrilməmişdir. Onun haqqında bəhs edən tədqiqatçılar qısa məlumat verməklə kifayətlənmişlər. Körpü haqqında ilk məlumat verən tədqiqatçılardan biri akademik Ə. Salamzadədir. 1958-ci ildə nəşr etdirdiyi kitabında XVI-XVII əsrin ictimai binalarından bəhs edərkən yazır ki, "öz quruluşu etibarlı ilə bu dövrün köprülərindən fərqlənən abidələrdən biri Naxçıvan Muxtar Respublikasının ərazisində olan Qazançı kəndinin yaxınlığında 1551-ci ildə inşa edilmiş birasımlı "qozbel körpü"dür" (14, s. 70). Göründüyü kimi, alim körpü haqqında bir cümlə ilə məlumat vermiş, hətta onun inşa tarixini də dəqiqliyi ilə qeyd etmişdir. Ancaq abidənin üzərində onun inşa tarixi haqqında daqiqlik, ətraflı məlumat versə biləcək kitabə olmadığı üçün bu tarixin nəyə əsasən söyləndiyi məlum deyildir.

Akademik Ə.Salamzadənin Azərbaycanın görkəmli memar və alimləridən akademik M.Hüseynov və sənətsünlşliq doktoru L.Bretanitski ilə birlikdə 1963-cü ildə rus dilində nəşr etdirdikləri "Azərbaycan memarlıq tarixi" monoqrafiyasında da Qazançı kəndindəki Qozbel körpü haqqında məlumatla rast gə-

lirik: “Qozbel körpü Azərbaycanın kiçik körpülərinin ən yaxşı nümunələrindən biridir. Körpü ətrafdakı dağlardan qoparılmış və yonulmuş dağ daşlarından inşa edilmişdir. Məhəccəri (parapeti) və arxivoltu təmiz yonulmuş əhəng daşından hazırlanmışdır (27, s. 296).

Bundan bir neçə il sonra akademik Ə. Salamzadə sənətinəşünaslıq doktoru K. Məmmədov ilə 1985-ci ildə müştəək nəşr etdikləri “Azərbaycanın memarlığının Naxçıvan məktəbi abidələri” adlı çox səballı monoqrafıyada da Qazaçı kəndindəki körpü haqqında qısa şəkildə bəhs edirlər və yazırlar ki, Əlincəqayın üzərində salınmış bu körpü yerli əhali arasında “Qozbel körpü” adı ilə məşhurdur. XVI əsrə aid edilən bu körpü hazırda da yerli əhali tərəfindən istifadə olunur. Doğrudur, müasir nəqliyyat üçün o, az yararlıdır. Bununla belə o, Azərbaycanın kiçik körpülərinin ən yaxşı nümunəsi sayılır (16, s. 231).

Körpü zaman keçdikcə təbii qüvvələrin təsirinə, xüsusilə keçən yüzillikdə baxımsız qaldığından müəyyən aşınmalara məruz qalmış, bəzi yerləri uçub dağılmışdır. Ona görə də Naxçıvan Muxtar Respublikası Ali Məclisinin Sədri Vasif Talibovun tapşırığı ilə 2018-ci ilin iyul ayında körpüdə əsaslı bəhs işlərinə başlanmışdır. Bəhs işlərinə başlanarkən ilk növbədə körpünün ətrafı təmizlənməmişdir. Bundan sonra məlum olmuşdur ki, körpünün tikməklə üçün yer seçilərkən körpüsə əsaslanma üçün uyğun olaraq təbii amillər nəzərə alınmış, körpü demək olar ki, bütöv bir əhəng qayanın üzərində inşa edilmişdir. Onun hər iki tərəfi qayanın üstündə oturdulmuşdur. Bu da körpünün sel sularına və digər təbiət hadisələrinə qarşı davamlılığını artırmışdır. Ancaq körpünün oturmaq hissəsində elə bir ciddi aşınma olmasa da, zaman keçdikcə sel, qar və yağış sularının təsirinə körpünün sağ tərəfində təxminən 10 metr hissəsinin üst qatının divar hörgüli, sol tərəfində isə sahələ qədər 30 metr hissəsi tamamilə yuyulub dağılmışdır.

Bəhs işlərinə başlandıqdan sonra körpüdə və ətrafında bir sıra işlər həyata keçirilmişdir. Körpünün sol tərəfində dağıntıya məruz qalmış 30 metr hissədə yer qatı səviyyəsi ilə körpünün üst qatı səviyyəsinə qədər hər iki tərəfdən divarlar hörlülmüş, sağ tərəfdə isə, sağ sahildəki, yol ilə birləşmə hissəsinin üst qatdakı divarları orijinallı saxlanmaqla bəhs edilmişdir. Hətta Naxçıvan-Ərəfsə yolundan körpünün yerləşdiyi əraziyə asfalt yol çəkilmişdir. Yeni çəkilən yol körpüdən cənub tərəfdə əsas yoldan ayrılır və körpünün yanından keçərək şimalda əsas yola birləşir. Yeni çəkilən yolun səhli boyu kənarlarında sürüşmənin qarşısını almaq, güclü sel sularının, daşınların yaranması zamanı körpünün təhlükəsizliyini təmin etmək üçün digər tədbirlər həyata keçirilmişdir. Körpünün hər iki tərəfində, Əlincəqayın sağ və sol sahilində geniş miqyaslı sahilbərkitmə işləri aparılmışdır. Dəmir-betondan 50 metr uzunluğunda istinad divarı salınmışdır və onun üzəri dağ daşları ilə üzənlmişdir.

Tikintisində müxtəlif həcmli çay və dağ daşları, bərkidici material kimi isə əhəng məhlulundan istifadə edilən bəhs işləri körpünün bəhs zamanı onun yükdaşıyan hissəsinin aşınmış daşları tamamilə dəyişdirilərək yeniləri ilə əvəz olunmuş, daşların arası təmizlənərək əhəng məhlulu ilə doldurulmuş və keyfiyyətli şəkildə yenidən bərkidilmişdir. Körpünün qərb tərəfində yol ilə birləşən hissəsi orijinallı saxlanılmaqla yüksək şəkildə bəhs edilmişdir. Həyata keçirilən bu tədbirlər nəticəsində körpünün uçub dağılmış təxminən 40 metr hissəsi bəhs olunaraq uzunluğu ilkin şəklinə, yəni 50 metrə

çatdırılmışdır. Bütün bu işlərin yerinə yetirilməsində əsasən körpünün inşa edildiyi yerli dağ daşlarından istifadə olunmuşdur.

Uzun müddət baxımsız qaldığından heç bir bəhs və təmir işləri aparılmadığından körpünün yol hissəsinin kənarlarında, yolun sağ və sol hissəsində düzəldilmiş məhəccərləri böyük bir hissəsi aşınaraq uçub dağılmışdır. Məhəccərlərin hazırlandığı şüurlu rəngli dağ daşı ətraf dağlarda olmadığı üçün bəhs işləri zamanı lazım olan eyni material Qazaçı kəndindən təxminən 10 kilometr şimalda yerləşən Milax kəndi ilə Ərəfsə kəndinin arasında yerləşən və yerli əhali tərəfindən “Ağ sal” adlandırılan qayalıqda aşkarlanmışdır və həmin daşlar oradan gətirilmişdir. Həmin daşlar yonularaq üst-üstə iki cərgədə, hündürlüyü 80 santimetr, eni 45 santimetr olmaqla hörlülmüş və məhəccərlər bəhs edilmişdir. Beləliklə, körpünün şimal və cənub kənarlarında salamat qalmış məhəccərlərə toxunulmamış, təxminən 100 metr uçub dağılmış məhəccər isə bəhs olunaraq əvvəlki görkəminə qaytarılmışdır. Körpünün məhəccərləri ilə bərabər sütun və karnizi də “Ağ sal”dan gətirilmiş daşlarla işlənməmişdir.

Məhəccərlərin xaricindən götürüldükdə körpünün eni bütövlükdə 4 metrdir. Məhəccərlərə daxil yol hissəsinin eni isə 3,1 metrdir. Uzun 50 metr olan bu yolun döşəmə hissəsi və yeni çəkilən avtomobil yolu ilə birləşən sağ və sol istinad divarlarının arasındakı yer, cəmi 350 kvadratmetrik sahə Orudub rayonu ərazisindən gətirilmiş, qalınlığı 10 santimetr olan sal daşlarla üzənlmişdir. Ümumiyyətlə, uzunluğu 50 metr olan körpünün və körpüətrafı ərazinin bəhs zamanı 600 kvadratmetrə yaxın sahədə üzəlmə işləri aparılmışdır. Bundan əlavə yeni salınan asfalt yolun kənarlarına 100 metrə yaxın beton bardur daşları düzülmüşdür.

Bəhs işləri zamanı Əlincəqayın sol sahilində, körpüdən təxminən 20 metr cənub tərəfdə yerləşən bulaq da təmizlənməmiş, ətrafı abadlaşdırılmışdır. Ümumiyyətlə, Qazaçı kəndinin cənub tərəfində yerləşən və kəndin adı ilə “Qazaçı körpüsü” adlandırılan bu memarlıq abidəsi və onun ətrafı orijinallı saxlanmaqla yüksək səviyyədə bəhs olunmuş, onun əvvəlki görkəmi özünə qaytarılmışdır.

Körpüdə aparılan bəhs işləri 2018-ci ilin noyabr ayında başa çatdırılmışdır. Bəhs işləri başa çatdıqdan sonra körpünün yanında üzərində “Qazaçı körpüsü. XVII əsrə aid tarix-memarlıq abidəsi” sözləri yazılmış lövhə qoyulmuşdur.

30 noyabr 2018-ci ildə Qazaçı körpüsü tarixi-memarlıq abidəsi bəhsdən sonra istifadəyə verilmişdir. Bu münasibətlə keçirilən tədbirdə Naxçıvan Muxtar Respublikası Ali Məclisinin Sədri Vasif Talibov iştirak etmiş, körpünün bəhsdən sonrakı vəziyyətini ilə tanış olmuşdur. Tanışmaq zamanı Ali Məclisin Sədri körpünün, körpüətrafı ərazinin saxlanılması, ondan istifadə olunması, muxtar respublikada bəhs olunmayan tarixi abidələrin müəyyən edilməsi və onlarda bəhs işlərinin aparılması, Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyası Naxçıvan Bölməsi tərəfindən Qazaçı körpüsü haqqında tarixi mənbələrdən məlumatların toplanılması və monoqrafiya şəkildə nəşr olunması, Qazaçı körpüsü haqqında materialların və foto-şəkillərin internetdə yerləşdirilməsi və tanıtılması barədə tapşırıqlar vermişdir (20).

Beləliklə, muxtar respublika ərazisində zamanəməzək gəlib çatan daha bir abidə – Culfə rayonunun Qazaçı kəndindəki Qozbel körpüyə yeni həyat verilərək xalqa qaytarılmışdır. Bununla da körpünün orta əsrlər zamanı və

sonrakı dövrlərdə Qazançı kəndinin və ətraf yaşayış məskənlərinin əhalisinin həyatında oynadığı əvəzolunmaz rolu bərpə olunmuşdur.

Aparılan tədqiqatlar nəticəsində aydın olmuşdur ki, Naxçıvan bölgəsində üzərində çoxlu körpü salınan çaylardan biri Əlinəcəyay olmuşdur. Bu çayın üzərində Əlinəcəyay mahalının Xoşkeşin, Xanəgah, Qazançı və Ləkətağ kəndlərində böyük və kiçik həcmli körpülər salınmışdır (17, s. 19-22). Kənd əhalisi ilə söhbətlərimiz, kəndin ərazisində aparılan tədqiqatlarımız əsasında, həmçinin indiyədək gəlib çatan qalıqlarına əsasən məlum olmuşdur ki, orta əsrlər zamanı Qazançı kəndi ərazisində biraşırımlı körpü ilə yanaşı, Əlinəcəyayın üzərində, kənd əhalisi tərəfindən "Çay məhəlləsi" adlandırılan yerdə başqa bir körpü də inşa edilmişdir. Bu körpü Qazançı kəndinin şimal-şərq tərəfində salınmışdır və kəndin cənub tərəfindəki "Qozbel körpü"dən çox böyük imiş. İndiyədək qalan qalıqlarına əsasən bu körpünün yeri müəyyən edilmiş, təxminən da olsa ölçüləri götürülmüş, haqqında məlumat toplanmışdır. Körpünün çayın sahilində və ortasında qalan qalıqlarına əsasən müəyyən edilmişdir ki, onun tağlarının dayaqları arasındakı məsafə təxminən 10 metr, ümumi uzunluğu 30 metrdən artıq olmuşdur. İnşasında çaydaşı, yonulmuş yerli dağ daşı və bərkidici material kimi əhəng məhlulundan istifadə olunmuş körpü haqqında aparılan tədqiqatların nəticəsi olaraq bəzi monoqrafiyalarda və məqalələrdə qısa şəkildə məlumat verilmişdir (4, s. 123; 17, s. 20; 18, s. 124).

Qazançı kəndindəki bu körpü də "Qozbel körpü" kimi orta əsrlər zamanı Əlinəcəyay mahalı ərazisində şərqdən qərbə və əks istiqamətdə hərəkət edən müxtəlif təyinatlı ticarət karvanlarına və ətraf kəndlərin əhalisinə xidmət göstərmişdir. Körpü Abbasvi hökmdarı I Şah Abbasın hakimiyyəti illərində (1587-1629-cu illər), XVII əsrin əvvəllərində inşa etdirilmişdir.

## ƏDƏBİYYAT

1. Azərbaycan etnoqrafiyası. Üç cildə, II cild. Bakı: Şərq – Qərb, 2007, 384 s.
2. Bünyadov Z. Azərbaycan VII-IX əsrlərdə. Bakı: Azərneşr, 1989, 336 s.
3. Əliyev F.M. XVIII əsrin birinci yarısında Azərbaycanda ticarət. Bakı: Azərbaycan SSR Elmlər Akademiyası Nəşriyyatı, 1964, 124 s.
4. İsayev E. Böyük İpək yolu və Naxçıvan. Bakı: Elm və təhsil, 2012, 214 s.
5. Qiyas C. Nizami dövrü memarlıq abidələri. Bakı: İşıq, 1991, 264 s.
6. Məmmədbəyov K. Memarlıq abidələrinin bərpası. Qobustan. İncəsənət toplusu, 1989, № 3, s. 30-35.
7. Məmmədov K. Azərbaycanda inşaat sənəti (IV-XVI əsrlər). Bakı: Elm, 1978, 210 s.
8. Məmmədova G., Məmmədova Z. Orta əsrlər memarlığı (VIII-XIV əsrlər). Bakı: "Şərq-Qərb" Nəşriyyat Evi, 2013, 316 s.
9. Mirheydərzadə M. Əbrəqunus dairəsi məşhur Əlinəcəyay sahilində vəqə bir neçə kəndlərin və Əlinəcəyay qalasının tədqiqi / "Azərbaycanı bürənmə yolu", Bakı, 1930, № 4-5, s. 78-80.
10. Mirzəzadə R. A.S.Qribəyevov: şair-diplomat. Naxçıvan: "Əcəmi" NPB, 2018, 120 s.
11. Naxçıvan abidələri ensiklopediyası. Naxçıvan, 2008, 521 s.
12. Nizamülmülk. Siyasətnamə. Bakı. Elm, 1989, 212 s.

13. Rzayev F. Naxçıvan əhalisinin etnogenezi tarixindən (m.ə. II-I minilliklər). II cild. Bakı: ADPU, 2017, 588 s.
14. Salamzadə Ə. Azərbaycanın memarlıq abidələri. Bakı: Azərbaycan Dövlət Nəşriyyatı, 1958, 92 s.
15. Salamzadə Ə. Əcəmi Əbubəkr oğlu və Naxçıvan memarlıq abidələri. Bakı: İşıq, 1976, 84 s.
16. Salamzadə Ə., Məmmədov K. Azərbaycan memarlığının Naxçıvan məktəbi abidələri. Bakı: Elm, 1985, 268 s.
17. Səfəri F. Əlinəcəyay körpüləri. AMEA Naxçıvan Bölməsinin Xəbərləri, 2016, Cild 12, № 3, s. 17-23.
18. Səfəri H. Naxçıvanın türk-islam mədəniyyəti abidələri. Naxçıvan: "Əcəmi" Nəşriyyat Poliqrafiya Birliyi, 2017, 216 s.
19. Vəliyev F. XIX-XX əsrin əvvəllərində Azərbaycanın maddi mədəniyyəti. Bakı: Şərq – Qərb, 2010, 424 s.
20. "Şərq qapısı" qəzeti, 01 dekabr 2018-ci il.
21. Miller K. Yakınoğlu kervansarayları. Tercümə edən: A.Öztürk, Ş.Uzluq // İpek yolu dergisi, 2002, s. 122-166.
22. Seferli F. Nahçıvanda Bulqar izləri. İrs/Miras. Derleme. 2014, № 4(12), s. 20-23.
23. Гейбуллаев Г. Топонимия Азербайджана. Баку: Элм, 1986, 192 с.
24. Грибоедов А. Сочинения. Москва, 1988, 751 с.
25. Григорьев В. Статистическое описание Нахичеванской провинции. Санкт-Петербург, 1833, 264 с.
26. Обозрение Российских владений за Кавказом в статистическом, этнографическом, топографическом и финансовом отношениях. Санкт-Петербург, 1836, часть IV, 401 с.
27. Усейнов М., Бретаницкий Л., Саламзadə А. История архитектуры Азербайджана. М.: Госстройиздат, 1963, 396 с.
28. Шопен И. Исторический памятник состояния Армянской области в эпоху ее присоединения к Российской империи. Санкт-Петербург // Типография императорской АН, 1852, 1231 с.
29. [https://az.wikipedia.org/wiki/Naxçıvanın\\_çayları](https://az.wikipedia.org/wiki/Naxçıvanın_çayları)

## РЕЗЮМЕ

### ГАДЖИФАХРЕДДИН САФАРЛИ ГАЗАНЧИНСКИЙ МОСТ

В статье сделан краткий обзор традиций мостостроения в Азербайджане и отмечено, что Нахичеванский регион являлся одним из регионов широкого распространения мостов разного объема. Одним из таких мостов является находящийся на территории Джульфинского района однопролетный Газанчинский мост. Этот мост, считающийся одним из самых лучших образцов однопролетных мостов в Азербайджане, служил населению окрестных селений, проходившим через эту территорию торговым караванам и т.п. Мост, являющийся величественным образцом азербайджанского зодчества средних веков, в 2018-м году был основательно реконструирован.

**Ключевые слова:** Нахичван, Газанчы, мост, Газанчинский мост, реставрация

**SUMMARY**

**HAJIFAKHRADDIN SAFARLI**

**BRIDGE OF GAZANCHI**

The article gives a brief overview on bridging traditions in Azerbaijan and it was noted that Nakhchivan region is one of the most widely used areas of diverse bridges. One of such bridges is the united bridge in the village of Gazanchi in Julfa district. This bridge, which is considered one of the most beautiful examples of bridges in Azerbaijan, this bridge is served the population of surrounding villages, commercial caravans passing through the territory, etc. The bridge, which one of the most magnificent examples of the medieval Azerbaijani architecture, and also mainly restored in 2018.

**Key words:** Nakhchivan, Gazanchi, bridge, Gazanchi bridge, restore

