

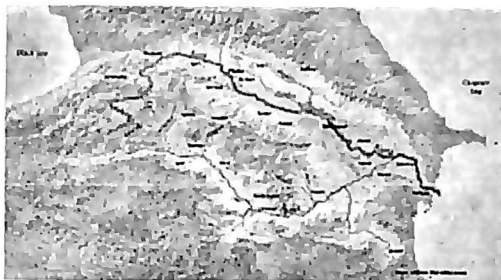
UOT: 93

Məhərrəm ZÜLFÜQARLI  
Azərbaycan Turizm və Menecment Universiteti  
t.ü.e.d., professor  
mzulfugarli@mail.ru

**XIX ƏSRDƏN YARIMÇIQ QALMIŞ LAYİHƏLƏR:  
SALYAN-CAVAD, CAVAD-YEVLAX, YEVLAX-TİFLİS  
MARŞURUTLARI**

**PROJECTS LEFT UNFINISHED SINCE THE XIX CENTURY:  
SALYAN-JAVAD, JAVAD-YEVLAKH, YEVLAKH-TBILISI  
ROUTES**

**ПРОЕКТЫ, ОСТАВИШИЕСЯ НЕЗАВЕРШЕННЫМИ С XIX ВЕКА:  
МАРШРУТЫ САЛЪЯН-ДЖАВАД, ДЖАВАД-ЕВЛАХ, ЕВЛАХ-  
ТБИЛИСИ**



**Xülasə:** Məqalə Azərbaycan tarixinin çox az öyrənilmiş mövzularından birinə həsr olunub. Şimali Azərbaycanın ən böyük çayı olan Kür çayı vasitəsilə Xəzər dənizindən Tiflisə qədər su yolunun istifadəyə verilməsi məsələsi XIX əsrdə aktual olub. Çar Rusiyasının işğalçı siyasətinə uyğun olaraq layihələr irəli sürülmüş, müəyyən hazırlıq işləri aparılmışdır. Lakin XIX əsrin ortalarında Bakı-Tiflis dəmir yolunun çəkilməsi bu layihələri arxa plana çəkmişdir. Sonrakı illərdə bu layihələrə maraq göstərilməməsinin səbəbləri məqalədə qey olunmuşdur. Bu layihələrin təkmilləşdirilərək müasir dövrdə həyata keçirilməsinin turizmin inkişafına müsbət təsir göstərə bilər.

**Açar sözlər:** rus işğalı, Kür çayı, Xəzər dənizi, turizm marşrutu, gəmiçilik.

**Abstract:** The article is dedicated to one of the least studied topics in the history of Azerbaijan. The issue of opening a waterway from the Caspian Sea to Tbilisi through the Kura River, the largest river in northern Azerbaijan, became relevant in the 18th and 19th centuries. In accordance with the aggressive policy of Tsarist Russia, these projects were put forward and some preparations were made. However, the construction of the Baku-Tbilisi railway in the middle of the 19th century pushed these projects into the background. The reasons for not showing interest in these projects in the following years are mentioned in the article. The implementation of these projects in line with modern times can have a positive impact on the development of tourism.

**Keywords:** Russian occupation, Kura river, Caspian Sea, tourism route, shipping.

**Резюме:** Статья посвящена одной из наименее изученных тем в истории Азербайджана. Вопрос об открытии водного пути из Каспийского моря в Тбилиси через реку Кура, крупнейшую реку северного Азербайджана, стал актуальным в 18-19 веках. В соответствии с агрессивной политикой царской России эти проекты были выдвинуты, и была проведена определенная подготовка. Однако строительство в середине XIX века железной дороги Баку-Тбилиси отодвинуло эти проекты на второй план. В статье указаны причины, по которым эти проекты не проявляли интереса в последующие годы. Реализация этих проектов в соответствии с современными требованиями может положительно повлиять на развитие туризма.

**Ключевые слова:** русская оккупация, река Кура, Каспийское море, туризм, судоходство.

**Ön söz**

Azərbaycanın ən iri çayı olan Kür çayında indiyənə qədər nəinki gəmiçiliyin inkişaf etdirilməməsi, hətta müsarə dördə də buna heç bir marağın olmaması təəccüb doğurmaya bilməz. Azərbaycanın Kür çayının keçdiyi rayonlarda olarkən əhalinin çaydan nəqliyyat vasitəsi kimi istifadə etməmələri insanda istər-istəməz bir sıra suallar doğurur. Görəsən bunun səbəbi nədir? Bu cür nemətdən səmərəli istifadə edilməsinə nə mane olub və olur? Görəsən nəyə görə Kür çayının keçdiyi ərazilərdə əhalinin mütləq əksəriyyəti nəinki gəmiçiliyin inkişafına, hətta adi qayıqla gəzintiyyə çıxmağa meyl

etmir? Bunun səbəbi sovet dövründə qoyulmuş qadağalar olmuşdurmu? Bu suallara cavab axtarmaq üçün qısa da olsa tarixi araşdırmağa ehtiyac var.

Tarixi faktlar sübut edir ki, Kür çayından xarici qüvvələr, konkret olaraq ruslar işğalçı məqsədlər üçün istifadə etmişlər. Çar Rusiyasının müttəxəsisləri imperiyanın siyasətinə uyğun olaraq Kür çayı vasitəsilə Xəzər dənizindən Tiflisə qədər su yolunun istifadəyə verilməsi üçün XIX əsrlərdə layihələr irəli sürmüşlər. Bu layihənin reallaşması üçün müəyyən hazırlıq işləri də görülmüşdü. Lakin sonradan obyektiv və subyektiv səbəblərdə bu layihələr həyata keçirilməmişdi. Azərbaycan tarixinin obyektiv tədqiq olunmamış bu problemi ilə daha yaxından tanış olmaq üçün IX-əsrdən başlayaraq XIX-əsrin əvvəllərində şimali Azərbaycanın işğalı ilə başa çatan Rusiyanın işğalçı siyasətinə aid olan faktlara nəzər salaqmaq zəruridir.

#### Xəzər dənizi və Kür çayı vasitəsilə rusların işğalçı hücumları

Azərbaycan ərazisinin IX yüzilliyin sonlarından etibarən rusların işğalçı yürüşləri başlamışdı. Tarixçi S.Şərbəyli yazır: "Ruslar təqribən 914-cü ildə Bakı sahillərinə hücum etdilər. Rus durjinaları bura ilk dəfə gəlmişdilər...Rusların hərəsində 100 adam olmaqla 500 gəmisi...Xəzər kanalına gəldi... Ruslar böyük qənimət əldə etdikdən sonra yenidən Xəzər torpağına qayıtdılar[5, s. 91-92].

Orta əsr mənbələrində rusların X əsrin əvvəllərinə aid istiləçi hücumları haqqında məlumat verilir. XI əsrin 30-40-cü illərində Xəzərsahili əyalətlərə, xüsusilə Dərbəndə, Bakıya, Şirvana, Beyləqana rusların hücumları genişləndi. Düşməne qarşı mübarizədə on minlərlə adam həlak oldu, əhali qarət edildi [1, s.286].

Azərbaycanın Salarilər dövlətinə rusların hücumu Kür çayı vasitəsilə həyata keçirilən növbəti soyğunçu hücumlarından biri hesab olunur. 944-cü il avqustun 24-də ruslar Xəzər dənizindən Kür çayının mənsəbi ilə gəmilərlə hərəkət edərək Bərdə şəhərinin Mübarək kəndi yaxınlığında sahilə çıxdılar. Saları hakiminin Bərdədəki naibi öhdəsində olan 5600 nəfərlə yadelli işğalçılara qarşı müqavimət göstərdi. Ruslar şəhəri tutub qarət etdilər və əhaliyə divan tutdular.

Mərziban ibn Məhəmməd 30 min nəfərlik qoşunla yenidən hərəkət edərək Bərdəni mühasirəyə aldı. Mərzban düşmənin 700 nəfər döyüşçüsünü məhv etsə də şəhəri azad edə bilmədi. Lakin bu zaman Mosul hakiminin Xoy və Səlmastı tutması onu geri qayıtmağa məcbur etdi. Mosul hakiminə qalib gəldikdən sonra ruslara qarşı mübarizə davam etdi.

945-ci il avqustun 12-də Rus qoşununda başlanan kəskin epidemiyə və Saları qoşunlarının aramsız həmlələri rusları Bərdənin tərk etməyə məcbur etdi. Onlar qarət etdikləri qəniməti gəmilərinə yükləyib Xəzərə çıxdılar və Azərbaycan ərazisini tərk etdilər.. [1, s. 291-293]

A.A.Bakıxanovun əsərində bu hadisə belə göstərilir: "Bu zaman Rus tayfası, Xəzər padişahından icazə alıb, 500 gəmidə 50000 qoşunla Atil çayından Xəzər dənizinə girdi...Onlar Mazandarandan başlayıb Dərbəndə qədər, dəniz sahillərində olan şəhər və qəsəbələrədən bir çox qənimətlər əldə etdilər..."

Rus tayfası hicri 332-ci (=944) ildə, Ərranın paytaxtı olan Bərdə şəhərini almaq üçün qayıqlarla dənizdən və Kür çayından keçib gəldilər... Ruslar bir ildən artıq burada qaldılar, sonra Mərağəyə səfər etdilər. Bu səfər əsnasında çoxlu meyvə yediklərdən, aralarına şiddətli xəstəlik düşür... Ruslar bir gecə dəyərli şeylərini çiyinlərinə alaraq, özlərini Kür çayı kənarına yetirtilər və qayıqlara minib vətənlərinə qayıtdılar."[6,s.27]

Rusların 1722-1723-cü illərdəki növbəti işğalçı hücumu zamanı onlar hətta indiki Neftçala rayonu ərazisində Qafqaza pəncərə açmaq üçün şəhər salmaq istəyirdilər. Bu onların Baltik dənizində Avropaya pəncərə açdıqları Sant-Peterburq şəhərinin salınmasına oxşar olan layihəsi idi. Onlar Kürün mənsəbində salacaqqları şəhərdən istinad nöqtəsi kimi istifadə edərək Tiflisə qədər olan əraziləri qəsb etməyi planlaşdırırdılar.

1722-ci il avqustun 23-də rus qoşunları heç bir müqavimət görmədən Dərbənd şəhərinə daxil oldu. Avqustun 30-da rus ordusu Dərbənddən Bakıya doğru hərəkət etdi. Lakin İsveç Nişad sülh müqaviləsinin şərtlərini pozmağa cəhd etdiyindən və Osmanlı sarayının kəskin etirazı 1 Pyotru yürüşünü dayandıraraq sentyabrın 5-də geri dönməyə məcbur etdi.

Lakin Azərbaycanda qalan rus donanması 1723-cü il iyulun 21-də Bakı limanına daxil oldu. Ciddi müqavimət göstərməsinə baxmayaraq, Bakı qarnizonu çoxsaylı orduya və hərbi texnikaya malik olan düşmənin hücumuna tab gətirmədi və bombardman nəticəsində şəhərdə baş verəcək yanğının, tələfatın qarşısını almaq məqsədilə qalanı yadelli işğalçılara təslim etməyə məcbur oldu.

16 sentyabr 1723-cü ildə general Matyuşkin rus hərbiçilərinə Kür çayı üzərində mühüm strateji mövqedə yerləşən Salyanı ələ keçirməyi tapşırırdı. Məqsəd strateji cəhətdən əlverişli şəraitdə yerləşən Salyanda yeni liman şəhəri salmaq və buradan istinad nöqtəsi kimi istifadə etməklə Kür çayı vasitəsilə ölkənin içərilərinə doğru irəliləməklə işğalçılıq planlarını həyata keçirmək idi. Podpolkovnik Zimulatovun komandanlığı altında 22 zabitdən ibarət 500 nəfərlik bir batalyon Salyana göndərildi. Zimulatov öz batalyonu ilə gedib Kür çayı sahilində, o yerin hakiməsi, Salyan sultanı Həsən bəyin həyat yoldaşı Qəbuli xanımın sarayı qarşısında ordugah qurdu. Rus hərbiçiləri burada şəhər salmaq üçün tədarük görməyə başladılar. Qəbuli xanım, dostluq və ixlas göstərərək, bir gün onu bütün zabitləri ilə birlikdə qonaq çağırırdı. Qonaqlıq zamanı otağa Qəbuli xanımın adamları girərək onların hamı-

sını öldürdülər. Əsgərlər onlarla qalmış bir xəstə zabitle tələsik gəmilərinə minərək Bakıya qayıtdılar. 1725-ci ilin noyabrında general-leytenant Matyuşkin Peterburqdan Bakıya qayıdaraq Zimbatovun hadisəsi ilə tanış oldu və çarə bu haqda ətraflı məlumat gəndərdi. [9, s. 204]

Bundan sonra Ruslar Salyanı və digər Xəzər sahili əraziləri işğal etsələr də Rusiya ilə Səfəvilər dövləti arasında 1735-ci il martın 21-də imzalanmış "Gəncə müqaviləsi" şərtlərinə əsasən, rus qoşunları Xəzərsahili vilayətləri tamamilə tərk etdi. [3, s.347]

1796-cı ilin aprelində Zubovun komandanlığı ilə 30 min rus qoşunu yenidən Dərbəndi tutdu. Lakin 1796-cı ildə (6 noyabr) II Yekaterinanın ölümündən sonra hakimiyyətə keçən I Pavel Qafqazda olan rus qoşunlarını geri çağırırdı. (9,s.248)

I Pavel sui-qəsd nəticəsində öldürüldükdən sonra atasının yerinə hakimiyyətə gəlmiş I Aleksandirin (1801- 1825) dövründə ruslar cənubi Qafqazla bağlı işğalçılıq planlarını yenidən həyata keçirməyə başladılar. I (1804-1813) və II (1826-1828) Rus-İran müharibələrindən sonra Şimali Azərbaycanı işğal etmiş çar Rusiyası tərəfindən regionu iqtisadi cəhətdən istismar etmək üçün layihələr irəli sürülmüşdür ki, bunların da içərisində Salyan-Cavad, Cavad-Yevlax, Yevlax-Tiflis marşrutları ilə Kür çayından gəmiçiliyin inkişafı əsas yerlərdən birini tuturdu.

Bu layihənin zəruri edən məsələlər Rusiya Maliyyə Nazirliyi məmurlarının hazırladığı hesabatda qeyd olunub. Hesabatda deyilir: "Bizim İranla ən əsas və ən müvafiq ticarət yolumuz Xəzər dənizi olub, indi də Xəzər dənizidir". Onların qonaatına görə, Həştərxandan hər cür mal daşımaq üçün Bakı limanı olduqca sərfəlidir, amma həmin malların quru yolla Bakıdan Tiflisə aparılması çox çətin və demək olar ki, mümkünə deyildir. Çünki ağır və ucuz qiymətli mallar hər mahalda daxili vergiyə cəlb olunur və çox baha başa gəlir. [8, s.6]

Kür çayında gəmiçiliyin inkişafı ilə bağlı layihəni Qafqaz çanışını Mixail Vorontsov irəli sürmüşdü. Onun 27 dekabr 1844-I mart 1854- ci il tarixlərində Qafqaz çanışını olduğunu nəzərə alsaq məlum olur ki, Kür çayında gəmiçiliyin inkişafı ilə bağlı layihənin irəli sürülməsi Bakıda neft sənayesinin inkişafının ilkin mərhələsinə düşmüşdü.

M.Vorontsovun irəli sürdüyü təklif imperator tərəfindən qəbul olunmuş və nəzərdə tutulan gəmiçilik xidmətinin yaradılması məqsədilə baron Meyendorfun rəhbərliyi altında komitə yaradılmışdı. Knyaz M.Vorontsovun əlahəzrət İmperatora təqdim etdiyi başqa bir hesabatda da Xəzər dənizində və Kür çayında gəmiçiliyin inkişafı ilə bağlı maraqlı məlumatlar var. Çanışının yazdığına görə, 1850-ci ildə müttəxəssislər tərəfindən müəyyən edilmişdir ki, Zərdabdan Mingəçevirə qədər olan ərazidə təmizlik işləri aparmaqla

gəmilərin bu çayda rahat üzünəsinə imkan yaratmaq olar... Xəzərdə gəmiçiliyin təşkili həm də Novqorod yarmarkası ilə Qafqaz və İran arasında ticarət əlaqələrinin artırılmasına səbəb ola bilərdi. Rusiya imperatorunun, dövlət məmurlarının, o cümlədən knyaz Vorontsovun nəinki Xəzər dənizində, eyni zamanda Kür çayında gəmiçiliyin təşkilinə böyük maraq göstərməsinin səbəbləri sırasında bu əmil də var idi. [8, s.9]

Bu məsələ Azərbaycanın XIX əsrdə görkəmli şəxsiyyətlərinin də diqqət mərkəzində olmuşdur. Azərbaycan milli şüurun oyanışında müstəsna xidmətləri olan, görkəmli şəxsiyyət Həsən bəy Zərdabının "Kaspi" qəzetinin 03 oktyabr 1899-cu il tarixli sayında, rus dilində dərc olunmuş "Kür çayında gəmiçilik" adlı məqaləsində bu layihələr haqqında ətraflı məlumat verilir. Görkəmli filosof Heydər Hüseynovun rus dilində nəşr olunmuş "Azərbaycanın XIX əsr ictimai və fəlsəfi fikir tarixindən" əsərində H.B.Zərdabının bu məqaləsi geniş şərh edilib.[11] Məqalədə layihə barədə aşağıdakı fikirlər göstərilir: "Həç bir düz-əməlli ölkədə Kürlə müqayisədə böyük bir çay tapmazsan ki, orada gəmiçilik olmasın... Hələ keçmiş çanışın knyaz Vorontsov Kürün mənsəbi ilə Tiflis şəhərini birləşdirmək istəyirdi, ancaq mühəndis araşdırmalarına görə, Tiflisdən aşağı hissədə çayın yatağında olan astanaya görə bu mümkün olmamışdı. Buna görə də o vaxt Salyanı Zərdab kəndi ilə birləşdirən kiçik bir gəmi ilə kifayətləndilər. Sonra gəmiçilik haqqında düşünmədilər." [7;10;11,s.329]

Məqalədən məlum olur ki, neft sənayesinin sürətlə inkişaf etdiyi XIX əsrin ikinci yarısında layihəyə yenidən maraq artmışdır: "Bakı və onunla birlikdə Xəzərsahili ərazilər rəhbərliyin gözü qarşısında dirçəldi, elə buna görə dəmir yolunun açılışından sonra Kürdə gəmiçilik haqqında düşünməyə başladılar, bu dəfə onun mənsəbindən Yevlax stansiyasına qədər. Nəqliyyat mühəndisləri tapdılar, sualtı öyriləri təmizləyən bütöv suölçən ştatı yaratdılar; rəhbərlik üçün kayutalı gəmilər qurdular və su hövzəsinin təmizləyən donanma Kür ilə irəliləyərək ildə 25 min dövlət pulunu udmağa başladı." [7;10;11,s.329]

Kür çayında su nəqliyyatına uzun illər çayın dibində yığılıb qalmış iri ağac götləri mane olurdu. Buna görə də Kürün ağac götlərindən təmizlənməsi işinə başlanıldı. Artıq 1852-ci ilin axırlarına yaxın böyük zəhmət hesabına Mingəçevirə qədər Kürün gəmi keçəcək bütün yerləri eni 15-20 sajəyə qədər təmizlənilir, çaydan 500-dən çox ağac çıxarılır. [8, s.11]

Fikrimizə çar hökuməti çayda nəqliyyata mane olan bu cür amilləri nəzərə alaraq sonradan bu layihədən imtina edib, daha çox Bakı-Tiflis dəmir yolu ilə hərəkətə üstünlük verdi. Kürdəki maneələr barədə H.B.Zərdabi yazır: "Məlum oldu ki, Kür daşan vaxt çayda üzən ağacları Yevlax körpüsünün yanında tutmağı yaddan çıxarıblar, hansı ki, bu çayın dibinə bataraq

yeni çıxıntılar əmələ gətiribdir...Onda qərara gəldilər ki, işi aşağıdan yuxarı, məhz Salyandan başlamaq lazımdır... Beləliklə, çay Körpükənd kəndinə qədər təmizləndi.. Nəticədə qeyd edək ki, bakılı Vəliyevin, bir neçə iri balıq sənayeçisinin və Balıqçılıq İdarəsinin gəmiləri artıq Kür çayında işləyir, lakin təcili hərəkət heç bir yerdə yoxdur".[7;10;11,s.329]

Məlumdur ki, Kür çayının uzunluğu 1515 km olub üç ölkənin Azərbaycan, Türkiyə və Gürcüstanın ərazisindən axır. Əvvəllər Xəzər dənizindən Kür çayı vasitəsilə Tiflis şəhərinə qədər gəmi ilə üzərək getmək mümkün idisə, hazırda bu yol su elektrik stansiyalarının tikintisi səbəbindən bağlanmışdır. Sovet vaxtında çayın Tiflisə qədər olan hissəsi yuxarı ərazilərdən meşə materiallarının daşınmasında istifadə olunurdu. Sonrakı illərdə Kür çayı üzərində Mingəçevir, Şəmkir və Yenikənd su bəndləri və hidroelektrik stansiyaları inşa edilməsi, nəhəng su anbarlarının yaradılması, Kürün suyundan suvarma üçün intensiv şəkildə istifadə olunması burada gəmiçiliyin təşkilinə mane olmuşdur [7]. Lakin bütün bunlara baxmayaraq Kür çayında gəmiçiliyin inkişaf etdirilməsi mümkündür.

Kür çayında gəmiçiliyin inkişafı ilə bağlı XIX əsrdən yarımçıq qalmış layihələrə sovet dövründə maraq göstərilməsə də dövlət müstəqiliyinin bərpasında sonra bununla bağlı zaman-zaman təkliflər səsləndirilməkdədir. Son illərdə Azərbaycan Dövlət Dəniz Administrasiyasının da buna müsbət yanaşması ilə bağlı KİV-lərdə məlumatlar var. Administrasiyada hesab edirlər ki, "özəl şirkətlər tərəfindən Kür çayında sənətin-turist daşınmasının həyata keçirilməsi mümkündür. Mütəxəssislərinin fikrincə, ölkədaxili çaylardan yalnız Kür gəmiçilik üçün yararlıdır. Kürdə əvvəllər də gəmilər hərəkət edib və sənətinlərin daşınması üçün elə bir təhlükə yoxdur. Çay gəmiləri suya adətən 1 metr-2 metr 20 santimetr oturduğundan Kürün Neftçala-Yevlax sahəsi gəmiçiliyə yararlı hesab olunur. Burada bəzi infrastruktur işlərinin həyata keçirilməsi, mənsəbə yaxın ərazilərin lildən təmizlənməsi və dərinləşdirmə işlərinin aparılması gələcəkdə Bakıdan Yevlaxa gəmi reyslərinin təşkilinə imkan yarada bilər"[10].

#### Nəticə

Yekun olaraq qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycan ərazisinin Xəzər dənizi, Kür çayı və digər su hövzələrində gəmiçiliyin inkişafı turizmin də inkişafına təkan verə bilər. Bu yeni turizm marşrutlarının yaradılmasına imkan yaradır. Məsələn, yaxın gələcəkdə Xəzər dənizində Bakı-Sumqayıt, Bakı-Lənkəran, Bakı-Nabran, Xəzər dənizi və Kür çayı vasitəsilə Bakı-Neftçala-Salyan, Salyan-Sabirabad-Zərdab, Zərdab-Yevlax-Mingəçevir və s. marşrutlarının açılması həm turizmin, həm ayrı-ayrı regionların iqtisadi əlaqələrin inkişafına, həm də vətəndaşların doğma Azərbaycanı daha yaxından tanımasına kömək edə bilər.

#### Ədəbiyyat

1. Azərbaycan tarixi ( Ən qədim zamanlardan XX əsrədək) I c. Z. M. Bünyadov və Y.Yusifov redaktəsi ilə. Bakı 2007, 720 s.
2. Azərbaycan tarixi.Uzaq keçmişdən 1870-ci ilə qədər.Azərbaycan nəşriyyatı,Bakı 1996.869s.
3. Azərbaycan tarixi. Yeddi cildə. III cild (XIII-XVIII əsrlər). Bakı. "Elm". 2007. 592 səh. + 56 səh. illüstrasiya.
4. Azərbaycan tarixi. Dərslük. Mədətov İ.İ., Zülfüqarlı M.P.Bakı 2018, 500 s.
5. Aşurbəyli S. Şirvanşahlar dövləti. Bakı, Avrasiya press. 2006, 416 s.
6. Bakıxanov A.Gülüstanı-İrəm. Bakı, 2000, 224 s.
7. Həsənov E.Həsən bəy Zərdabının Kür çayında gəmiçiliklə bağlı təklifləri.<http://www.zerdab.com.-09-oktyabr-2012>
8. Mütəllib Həsənov "Azərbaycanda gəmiçilik: sənədlə tarix" Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin 160 illiyinə həsr edilir Kitab "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin sifarişi ilə hazırlanıb. Bakı-2018, 176.s.
- 9.Zülfüqarlı M.P. Salyan hakimi Qəbuli xanım. . "525- ci qəzet" 14 noyabr 2007
10. "Kürdə sənətin daşınmasına start verilir" Lent.az- 05 oktyabr 2010 <https://www.lent.az/xeber/sosial/-459282010>
11. Гусейнов Гейдар Из истории общественной и философской мысли в Азербайджане XIX века / ; ред. А. О. Маковельский ; АН Азерб. ССР, Сектор философии. - изд. 2-ое. Баку : Азерб. гос. изд., 1958,429 с.