

## UOT 39

LƏMAN İSMAYILOVA

*(AMEA Arxeologiya və Etnoqrafiya İnstitutu)***MÜSTƏQİLLİK İLLƏRİNDƏ AZƏRBAYCAN ETNOQRAFIYA ELMİNDƏ  
XALQ NƏQLİYYAT VASİTƏLƏRİNİN TƏDQIQINƏ DAİR***Açar sözlər: Azərbaycan, tədqiqat, elm, nəqliyyat vasitəsi, etnoqraf*

Orta əsrlərdə tarixi İpək yolunun Azərbaycan ərazisindən keçməsi burada mövcud olmuş yollar və nəqliyyat vasitələri haqqında ilkin təsəvvür yaradır. Böyük İpək yolu keçdiyi ölkələrin həyatında mühüm rol oynayaraq, onların əlaqələrinin inkişafına böyük təkan vermişdir. Nəqliyyat vasitələri həm oturaq əkinçilərin, həm də maldar məişətinin ayrılmaz hissəsi idi. Onlardan həm də müharibələr zamanı istifadə edilirdi. Ölkə ərazisinin zəngin meşə örtüyü ilə əhatələnməsi burada nəqliyyat vasitələrinin hazırlanmasına zəmin yaradırdı.

Azərbaycan Respublikasında müstəqil dövlətçilik ənənələri bərpa edildikdən sonra etnoqrafiya elmində irəliləyişlər müşahidə edilməyə başlandı və ölkə etnoqrafiyasının tədqiqinə müstəqillik prizmasından baxıldı. Xalqın milli-mənəvi dəyərlərinin, məişət və mədəniyyətinin öyrənilməsində müəyyən addımlar atıldı. Etnoqrafiya elminin tədqiqat sahələrindən biri kimi maddi mədəniyyət məsələlərinin araşdırılması ön plana çəkildi. Xalqın yaşayış tərzini, məişətini, ölkənin iqtisadi və ticari səviyyəsini öyrənmək üçün nəqliyyat vasitələrinin araşdırılması mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

XX əsrin ikinci yarısında Azərbaycan etnoqrafiya elmində xalq nəqliyyat vasitələri T.Kərimov, T.Bünyadov, Q.Qaraqaşlı, A.Mustafayev, H.Həvilov, A.Abdullayev və b. tərəfindən geniş tədqiq edilmişdir. Xalq nəqliyyat vasitələrinin araşdırılması etnoqraf T.Kərimovun yarıdıcılığında əsas yer tutur. Onun "XIX əsrdə Azərbaycanda karvan (dəvə) nəqliyyatı haqqında", "Arabalar", "XIX əsrdə Azərbaycanda su nəqliyyatı vasitələri", "Azərbaycanda xalq nəqliyyatı vasitələri tarixindən", Ş.Quliyev ilə birgə qələmə aldıkları "Azərbaycanda ənənəvi nəqliyyat vasitələrindən" adlı məqalələri göstərir ki, müəllif uzun illər nəqliyyat vasitələrinin araşdırılması yolunda mühüm addımlar atmışdır. T.Kərimovdan başqa, T.Bünyadovun

"Nəqliyyat vasitələrinin inkişaf mərhələləri", "Azərbaycanda su nəqliyyatının inkişafına dair" məqalələri xalq nəqliyyatının araşdırılmasına dair aparılmış tədqiqatın nəticələridir. Yuxarıda adları çəkilən etnoqrafların XX əsrdə elmə bəxş etdikləri töhfələr haqqında B.Əliyev və S.Əliyevanın bu sahədə apardıqları elmi fəaliyyətində geniş təhlil təqdim edilir. T.Kərimovun nəşr edilməsi müstəqillik illərinə təsadüf edən kitabında kitabında müxtəlif quru, su nəqliyyat növləri, qoşqu vasitələri və onların hazırlanma üsulları, yollar, körpülər, rabitə vasitələri barədə geniş məlumat verir [19, 9-90]. T.Kərimov arxeoloji tədqiqatlara, müxtəlif müəlliflərin verdikləri məlumatlara, öz şəxsi müşahidələrinə əsasən tarixən Azərbaycan ərazisində müxtəlif növ nəqliyyat vasitələrindən istifadə edildiyini vurğulayır. O, quru nəqliyyat vasitələrindən söz açarkən başda (Lənkəran-Astara zonasında, Quba-Xaçmaz, Abşeronda), çiyində, kürəkdə (əsasən su) yük, səhəng, meyvə və daşındığını vurğulayır. Etnoqraf minik-yük nəqliyyatından söz açarkən atdan, qatırdan, dəvədən, öküzdən, camışdan həm minik vasitəsi kimi, həm də yükdaşımada istifadə edildiyini qeyd edir. Diqqəti çəkən məsələlərdən biri də Lənkəran zonasında zebudan nəqliyyat vasitəsi kimi istifadənin qeyd edilməsidir. Atlardan bəhs edən zaman onların müxtəlif cins atlardan istifadə edildiyini, yarımköçəri əhalinin əsasən yerli cinslərdən olan atlara üstünlük verdiklərini vurğulayır. Minik-yük nəqliyyatından söz açarkən təkərli və təkərsiz nəqliyyatdan (ikitəkərli və dördtəkərli arabalardan) da bəhs edir. Dördtəkərli arabaların əsasən Talış bölgəsində, Quba-Xaçmaz zonasında macar adı ilə məşhur olduqlarını qeyd edir. Qoşqu vasitələrinin hazırlanması bölməsində isə müəllif 3 prosesdən keçdiyini qeyd edir: 1) Materialın əldə edilməsi, 2) ilkin emalı, 3) hazırlanma prosesi. Kitabda bütün detalları ilə qoşqu vasitələrinin hazırlan-

ması təqdim edilir. Su nəqliyyat vasitələrinə gəlinə isə Azərbaycan ərazisinin çaylarla və dənizlə əhatələnməsi burada su nəqliyyatının da inkişafına zəmin yaradır. Azərbaycanın istər daxili (Salyan, Lənkəran, Bakı), istərsə də xarici ölkələrlə su nəqliyyatı əlaqələri olduğunu diqqətə çatdırır (Mərkəzi Asiya, İran). Müəllifin tədqiqat işində üstün cəhət müəyyən bir bölgəyə aid nəqliyyat və yollardan deyil, qədim zamanlardan bu günə kimi mövcud olmuş ümumazərbaycan xarakterli nəqliyyat vasitələri və yollardan bəhs olunmasıdır. Ümumiyyətlə etnoqraf, nəqliyyat vasitələrinin əsas tədqiqatçısidir.

Müstəqillik əldə edildikdən sonra etnoqraflar tərəfindən etnoqrafiya elminə gətirilən yeniliklərin indiyədək öyrənilməməsi təqdim etdiyimiz mövzunu aktual edir. Etnoqraflar tərəfindən maddi mədəniyyətin araşdırılması zamanı xalq nəqliyyat vasitələri də bir ünsür kimi diqqətdən yayınmamışdır. Belə etnoqraflardan biri də, H.Həvilovdur. Onun "Azərbaycan etnoqrafiyası" adlı kitabında maddi mədəniyyətin ayrılmaz hissəsi olan xalq nəqliyyat vasitələri və yollardan yazır. Müəllif, təbii-coğrafi şəraiti, eləcə də mövcud sosial-iqtisadi şəraitdən asılı olaraq mahal və kəndləri birləşdirən yolların təkərli nəqliyyat üçün yararsız olduğunu, çarizm dönməində yolların baxımsız və başsız-başına qalmasını, su keçidlərindən körpülərin salınmasını, yeni işlək yolların çəkilməsi xərcinin başlıca olaraq yerli əhalinin öz üzərinə düşdüyünü qeyd edir. Yeri gəlmişkən, onu da qeyd edək ki, bu zaman xalq iməciliklərindən istifadə edilirdi. 1883-cü ildə Bakı-Tiflis dəmir yolunun çəkilməsini ölkə iqtisadiyyatında əldə edilmiş uğur kimi dəyərləndirir. Quru yollarında istifadə edilən nəqliyyat vasitələrini təsnifatını verərkən müəllif onları dörd qrupa bölür: piyada, minik-yük, təkərsiz və təkərli [5, 185-188]. Etnoqraf, sırf nəqliyyat vasitələrini tədqiq etməyi qarşıya məqsəd qoymadığı üçün, kitab ali tədris müəssisələrində dərs vəsaiti kimi nəzərdə tutulduğuna görə nəqliyyat vasitələri haqqında məlumat qənaətbəxş deyil. H.Həvilov maldar əhalinin həyatından bəhs edən "Martda mərək" kitabında da nəqliyyat vasitəsi kimi atdan, dəvədən, qatırdan, uzunqulaqdan öküz və kəldən istifadə edildiyini qeyd edir. Müəllif yaylaq və qışlaq arasındakı köç yollarından bəhs edərkən yolun müəyyən hissəsinin araba ilə gedildiyini, digər hissəsinin isə ev heyvanlarını yükləməklə da-

vam etdirildiyini diqqətə çatdırır [6, 34]. XIX əsrdə Bakı neftinin, Naxçıvan duzunun dəvə ilə daşındığını, uzaq məsafələrə yükdaşımada dəvənin əvəzsiz nəqliyyat vasitəsi olduğunu vurğulayır. Eləcə də yükdaşımada çarvadarların rolunu da istisna etmir. Kitab bütövlükdə maldar əhalinin yaşam tərzinə həsr edilsə də, əhalinin həyatının ayrılmaz hissəsi olan nəqliyyat vasitələri haqqında az da olsa məlumatlar əldə etmək imkanı yaradır.

Orta əsrlərdə mövcud xalq nəqliyyat vasitələri haqqında etnoqraf V.Veysəlova və Ş.Bün-yadova məlumat verirlər. V.Veysəlova xalqımızın zəngin mənəvi irsi olan dastanları araşdırarkən məhəbbət dastanlarında az və pərakəndə şəkildə nəqliyyat vasitələrinə rast gəldiyini vurğulayaraq onları quru və su nəqliyyatına ayırır. Quru nəqliyyatını T.Kərimovun aftoreferatına əsasən, üç qrupa bölmədiyini qeyd edir: 1) sadə yük nəqliyyatı, 2) minik-yük nəqliyyatı, 3) qoşqu nəqliyyatı (sürünən və təkərli). Burada H.Həvilovun bölgüsündən fərqli olaraq qoşqu nəqliyyat vasitələri olan təkərli və təkərsiz nəqliyyat növləri bir bölgüyə aid edilir [17, 72-75]. Etnoqraf, məhəbbət dastanlarına istinad etməklə sadə yük nəqliyyatından, minik-yük nəqliyyatından, su nəqliyyatından nümunələr gətirsə də, dastanları araşdırarkən təkərli nəqliyyat haqqında heç bir məlumata rast gəlmədiyini diqqətə çatdırır.

Ş.Bün-yadovanın "Nizami və etnoqrafiya" adlı kitabında şairin yaradıcılığında rast gəlinən nəqliyyat vasitələrini tədqiq edir. Etnoqraf, əsasən yük heyvanlarından uzun ərsələr boyu istifadə edildiyi barədə, eləcə də su nəqliyyatı haqqında məlumatları şərh edir [2, 55]. "Xəmsə"də adı çəkilən "araba" və "boyunduruq" ifadələrinə əsasən təkərli nəqliyyat vasitələrindən istifadənin dəlili kimi qeyd edir. Ş.Bün-yadovanın "Azərbaycanın təsərrüfatı və maddi mədəniyyəti (XII-XVI əsrlər)" adlı kitabında arxeoloji qazıntılardan, orta əsr şairlərinin yaradıcılığından, memuarlardan, şifahi xalq yaradıcılığı nümunələrindən, öz şəxsi müşahidələrindən və etnoqrafik tədqiqatların materiallarından bəhrələnir. Monoqrafiyanın "Nəqliyyat vasitələri" adlı yarımbaşlığında orta əsr xalq nəqliyyat vasitələri təqdim olunur. Etnoqraf xalq nəqliyyatından bəhs edərkən təkərli, təkərsiz, su nəqliyyatı, minik-yük nəqliyyatı haqqında məlumat verir [1, 226-230]. Orta əsr mənbələrində maddi mədəniyyətin digər elementlərinə nisbətən xalq nəq-

liyyat vasitələri haqqında məlumat azdır. Bu da xalq nəqliyyat vasitələrinin uzun zaman ərzində demək olar ki, heç bir dəyişikliyə uğramadan saxlanması ilə əlaqədardır. Adı çəkilən kitabda orta əsr xalq nəqliyyat vasitələri haqqında müəyyən təsəvvür yaranır. Qeyd etmək yerinə düşərdi ki, danışılan dövrdə bəzilə xidmətindən, poçt göyərçinlərindən də nəqliyyat vasitəsi kimi istifadə edilirdi.

Etnoqraf H.Zahidovanın qələmə aldığı "Azərbaycan etnoqrafiyası Cəfər Cabbarlı yaradıcılığında" adlı kitabında görkəmli dramaturqun əsərləri əsasında XIX əsrin sonu-XX əsrin əvvəllərində nəqliyyat vasitələri öyrənilir [18, 85-95]. Ədibin yaradıcılığında piyada nəqliyyatında işlədilən səbət, xurcun, heybə, çuval və s.-dən, ağır yükləri daha uzaq məsafələrə çatdırmaq məqsədilə istifadə olunan minik vasitələrindən, su nəqliyyatından, yollar haqqında, yeni nəqliyyat vasitələri - tramvay, qatar, gəmi, təy-yarə, avtomobil və s. haqqında danışılır.

Müstəqillik illərində Azərbaycanın maddi mədəniyyəti tədqiq edən etnoqraflar A.Mustafayev və F.Vəliyevin kitablarından da xalq nəqliyyatı vasitələri haqqında dəyərli məlumatlar əldə etmək mümkündür. Azərbaycanın XIX-XX əsr maddi mədəniyyətini tədqiq edən etnoqraf F.İ.Vəliyev öz araşdırmalarında maddi mədəniyyətin mühüm komponenti olan nəqliyyat vasitələri haqqında fikirlərini təqdim edir. Müəllifin qələmə aldığı "XIX-XX əsrin əvvəllərində Azərbaycanın maddi mədəniyyəti" adlı monoqrafiyasında və eyniadlı dissertasiyasında, istərsə də üçcildlik "Azərbaycan etnoqrafiyası" kitabının ikinci cildində T.Kərimovla birgə ərsəyə gətirdikləri "Nəqliyyat vasitələri" fəslində mövzuyla bağlı kifayət qədər zəngin məlumat var [14, 210-252; 15, 261-314; 16, 245-277]. Adı çəkilən sonuncu əsərdə müəllif həmkarı ilə birgə sadə yükdaşımada heybə, boxça, bağlama, şələ və xurcunun, minik-yük nəqliyyatında müxtəlif minik və yük heyvanlarının, sürütmə və təkərli qoşqu nəqliyyat vasitələrinin adını çəkir, onların hazırlanması və növlərindən, su nəqliyyatı vasitələrindən bəhs edirlər. Bölmədə təkərli nəqliyyat vasitəsinin ən xırda hissələrinin də hazırlanması haqqında ətraflı məlumat əldə etmək mümkündür. Eləcə də, Bakı və Gəncə kimi şəhərlərdə istifadə edilən nəqliyyat vasitələri ilə (qazalaq, prilotka, şərəban, dilican və s.) və Quba, Astara, Lənkəran rayonlarında istifadə edilən nəqliyyat vasitələri ara-

sındakı fərqlilik aydın sezilir. Müəllifin maddi mədəniyyətə həsr etdiyi elmi araşdırmaları etnoqrafiya elminə bəxş etdiyi töhfədir.

A.Mustafayevin qələmə aldığı "Azərbaycanın maddi mədəniyyət tarixi" və "İngiloyların maddi mədəniyyəti" kitabları bu qəbildəndir. "Azərbaycanın maddi mədəniyyət tarixi" kitabında müəllif xalq nəqliyyat vasitələrindən, etnoqrafik müşahidələri sayəsində onların hazırlanma qaydasından ətraflı şəkildə bəhs etmişdir. Ənənəvi olaraq nəqliyyat vasitələrini quru və su nəqliyyat vasitələrinə ayırmışdır. Kitab vasitəsilə piyada nəqliyyatı, minik-yük nəqliyyatı, qoşqu nəqliyyatı, su nəqliyyatı, yollar və rabitə vasitələri haqqında dəyərli məlumatlar almaq olar [12, 192-221]. Kitab Azərbaycanın qədim dövrdən etibarən mövcud olmuş çoxçeşitli nəqliyyat vasitələri haqqında məlumatlar əldə etmək üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Etnoqraf, "İngiloyların maddi mədəniyyəti" monoqrafiyasında Azərbaycanın şimal-qərbində məskunlaşmış azsaylı xalq olan ingiloyların maddi mədəniyyətini şərh edərkən nəqliyyat vasitələrinə də aydınlıq gətirir. Nəqliyyat vasitələrindən bəhs edən zaman Azərbaycan yolları, nəqliyyat vasitələrinin xüsusiyyətləri, poçt və rabitə vasitələri haqqında məlumatlar verir. Bölgənin coğrafi mövqeyindən asılı olaraq, Alazan çayı istisna olmaqla bölgədə gəmiçilik üçün əhəmiyyətli iri su hövzələrinin olmaması vadidə tarixən quru nəqliyyatı vasitələrinin üstünlük təşkil etməsini labüd etmişdir. A.Mustafayev yuxarıda adı çəkilən monoqrafiyasında bəsit yükdaşıma üsul və vasitələrindən, minik-yük nəqliyyatı, qoşqu nəqliyyatı, yollar, körpülər, keçidlər haqqında məsələlərə toxunur [13, 190-207]. Müəllif tərəfindən əsasən tədqiqat dövrü kimi XIX-XX əsrlər seçilmiş, bu dövrlərdə mövcud olmuş şose yolları, su yolları, daha sonrakı dövrlərdə hava yolları, poçt-rabitə yolları haqqında məlumatlar təqdim edir.

Müstəqillik əldə etdikdən sonra da Azərbaycanın dilbər guşələrinin etnoqrafik cəhətdən araşdırılmasına əhəmiyyət verilmişdir. Bölgələrimizin maddi mədəniyyətindən bəhs edən tədqiqatçı D.C.Məmmədovun "XIX-XX əsrin əvvəllərində Naxçıvanın maddi mədəniyyəti (tarixi-etnoqrafik tədqiqat)" adlı mövzuda yazdığı dissertasiyada piyada yükdaşıma, qoşqu vasitəsi, minik heyvanları vasitəsilə yükdaşıma, su nəqliyyatı, yollar və rabitə vasitələri haqqında dəyərli faktlara rast gəlinir. Müəllif, xalq

nəqliyyat vasitələri üzərində araşdırma apararkən informatorların məlumatlarından, V.Əliyev, N.Müseibli kimi arxeoloqların Naxçıvanda apardıqları tədqiqatlardan, T.Bünyadov, A.Mustafayev və b. etnoqrafların elmi əsərlərdən bəhrələnilir. Yollardan bəhs edən zaman onların kənd və şəhərləri birləşdirməklə kifayətlənmədiyini, eyni zamanda cənuba və şimala tranzitdə iştirak etdiklərini diqqətə çatdırır [9, 106-116]. Tədqiqata cəlb edilən bölmə Naxçıvanın yolları, nəqliyyat vasitələri, təbii-coğrafi şəraitə uyğun olaraq onlardan istifadə formaları, nəqliyyat vasitələrinin hazırlanma qaydaları və s. haqqında ətraflı məlumatlar almağa geniş imkan yaradır. Etnoqraf, Naxçıvanın nəqliyyat vasitələri və yollarından bəhs edən zaman ümumazərbaycan nəqliyyat vasitələri, onlardan istifadə formaları haqqında da şərh verir.

S.S.Məhərrəmovanın “Kiçik Qafqazın cənub-şərq bölgəsinin maddi mədəniyyəti və təsərrüfatı” adlı kitabında Azərbaycanın dilbər guşələrindən olan Laçın, Kəlbəcər, Qubadlı, Zəngilan, Füzuli, Cəbrayıl rayonlarının maddi mədəniyyətindən söz açarkən nəqliyyat vasitələrinə, yollarına, rabitə vasitələrinə də toxunur [7, 85-90]. Etnoqraf sadə və mürəkkəb yükdaşıma vasitələrdən istifadə edildiyini qələmə alır. O qeyd edir ki, bəhs olunan bölgənin əksər kəndləri dağətəyi və dağlıq, qismən də düzən zonada yerləşdiyi üçün at, ulaq, qatır, kəl, öküz, dəvə və s.-dən istər təsərrüfatda, istərsə də yükdaşımada istifadə edilirdi. “Yollar və rabitə” adlı hissədə müəllif, Şuşadan gedən karvan yolunun üstündəki körpülərdən, daha sonrakı dövrlərdə şose yollardan, poçt rabitəsindən, teleqrafdan və telefon rabitəsindən istifadə edildiyini vurğulayır. Ərazinin təbii-coğrafi mövqeyinə görə burada su nəqliyyatı zəif idi. S.S.Məhərrəmov “Kiçik Qafqazın cənub-şərq rayonlarında (Cəbrayıl, Füzuli, Qubadlı, Kəlbəcər, Laçın, Zəngilan) xalq nəqliyyat vasitələri (minik-yük nəqliyyatı) məqaləsində adından da görüldüyü kimi minik və yük nəqliyyatından söz açır. Müəllif bölgənin coğrafi şəraitinə uyğun olaraq müxtəlif nəqliyyat vasitələrindən istifadə edildiyini vurğulayır. Belə ki, əhalinin heyvandarlıqla məşğul olduğunu nəzərə alsaq əksər vaxt yükdaşımada heyvanlardan geniş şəkildə istifadə edilmişdir. Müəllif minik-yük vasitəsi kimi atdan, kəldən, qatırdan, uzunqulaqdan, öküzdən, dəvədən istifadə edildiyini, həm minik, həm də yükdaşımada atın əvəzəlməz ol-

duğunu qeyd edir [8, 222-231]. XIX əsrdə dəmir yollarının çəkilişi ilə əlaqədar olaraq öz əhəmiyyətini qismət itirmiş atdan istifadənin bəzi dağ yollarında, ucqar dağ kəndlərində hələ də mühüm əhəmiyyət kəsb etdiyindən, xüsusilə də Qarabağ atının şöhrətindən bəhs edir. Dəvədən isə yalnız Aran bölgəsində istifadə edildiyini, öküzdən isə yalnız yükdaşımada deyil, eləcə də dartı vasitəsi kimi istifadə edildiyini diqqətə çatdırır.

Bölgə etnoqrafiyasını araşdıran digər tədqiqatçı H.N.Məmmədovdur. Müəllifin qələmə aldığı “Muğanın maddi mədəniyyəti” adlı kitabında nəqliyyat vasitələri haqqında da bəhs edilir [10, 126-150]. Əsərdə relyefinə uyğun həm quru, həm də su nəqliyyatının mövcud olduğu bölgədə əvvəlcə bəsit yükdaşıma formaları (əldə, başda, çiyində, qucaqda, kürəkdə), sonra isə minik-yük və su nəqliyyatından, yollardan, poçt, telefon, teleqraf kimi rabitə vasitələrindən bəhs edilir. Tədqiqatçı minik-yük nəqliyyatında at, dəvə, uzunqulaq və öküzdən istifadəni, qoşqu nəqliyyatında isə arabalar və onların hazırlanma texnologiyasını şərh edir. İki-təkərli arabaların daha çox işlədildiyini, dörd-təkərli arabaların bölgəyə köçürülən malakanlar tərəfindən gətirildiyini (nemes furqonları) vurğulayır, eləcə də yerli dördtəkərli “furqon”, “ləzgi” yaxud “macar” adlı arabalardan bəhs edir. Keçmişdə əhalinin Kür və Araz çaylarının əlverişli keçidlərində (Muğanda “keçələt” adlanan hissə) kötük, tuluq, sal və s. istifadə edilməsi barəsində də söhbət açır. O, XX əsrin ikinci yarısında qayıq, kolaz, kirjim və bəradən istifadəsini diqqətə çatdırır. Monoqrafiya Muğan əhalisinin ənənəvi məişət və mədəniyyətini, empirik bilik və təcrübəsini yeni nəslə ötürmək üçün əhəmiyyətlidir.

Gürcüstanda yaşayan soydaşlarımızın istifadə etdikləri xalq nəqliyyatı vasitələrinə aid məqaləsində Ə.Əliyev əldə, kürəkdə, başda yük daşınmasından, atdan, uzunqulaqdan, öküzdən, dəvədən nəqliyyat vasitəsi kimi istifadə edilməsini vurğulayır [4, 171-179]. Müəllif başda yük daşınmasının qadınlara, çiyin və kürəkdə yükdaşımanın isə həm qadınlara, həm də kişilərə xas olduğunu qeyd edir. Atlardan nəqliyyat vasitəsi kimi istifadə edildiyini şərh edən zaman onların yerisinə əsasən yerli əhali tərəfindən müxtəlif adlar verildiyini diqqətə çatdırır (minik atlarına-yorğa, yortma, çapırtma; yük daşıdıqlarını-yabı, digər əlamətlərinə görə-qızılı,

sarışın, göy, boz, ağ, qaşqa-kürən və s.). Etnoqraf həm də sürütmə nəqliyyatı, arabalar, Kür çayına yaxın ərazilərdə isə kolaz-qayıq və bərədən də istifadə edildiyini diqqətə çatdırır. Məqalədən tarixi Azərbaycan torpaqlarında yaşayan, öz kökünə bağlı bölgə əhalisinin gündəlik həyatında istifadə etdikləri xalq nəqliyyat vasitələri haqqında məlumat əldə etmək mümkündür.

Azərbaycanın dilbər guşələrindən biri olan Şamaxını etnoqrafik cəhətdən tədqiq edən N.H.Ciddi kitabında şəhərdə mövcud olmuş nəqliyyat vasitələrinə də yer ayırır. Müəllif, təkcə Şamaxının deyil, eyni zamanda Quba, Şabran, Dərbənd ərazisində də istifadə olunan nəqliyyat vasitələri tədqiq etmişdir. Etnoqraf Azərbaycan ərazisindən keçən şimal-cənub dəhlizi üzərində yerləşən Şirvan ərazisinin tranzit yollarından, bu zaman istifadə edilən nəqliyyat vasitələrindən bəhs edir [3, 74-78]. O, yük daşınmasında istifadə edilən təkərli və təkərsiz arabalardan, eləcə də qara araba, bölgə üçün xarakterik olan Şirvan arabası, sürütmə kirşələrdən, şaraban, dilican, tarantaş, kolyaska, faytonlar, at daşqası haqqında da məlumatlar verir. H.Həvilov kimi N.H. Ciddi də çarvadarlar haqqında bəhs edir. Müəllif XIX əsrin sonlarında Bakı-Salyan-Lənkəran, Bakı-Quba, Bakı-Şamaxı istiqamətlərində dilican, şaraban, taraşan, kolyaska, fayton nəqliyyat vasitələrindən sərnişin daşınmasında istifadə edildiyini, at daşqasından isə qısa məsafədə mal daşınması üçün istifadə edildiyini diqqətə çatdırır. Buradan da əhalinin nəqliyyat vasitələrindən fərqli məqsədlər üçün istifadə etdikləri aydın olur.

Sovet dövründə sərhədlərin bağlı olması ilə əlaqədar Cənubi Azərbaycan etnoqrafiyası tədqiq edilməmişdir. Müstəqillik əldə edildikdən sonra bu məhdudiyyət aradan qalxmış və etnoqraf İ.Məmmədova tərəfindən adı çəkilən ərazidə etnoqrafik araşdırmalar aparılmışdır. Müəllif "Təbriz şəhərinin maddi mədəniyyəti" adlı monoqrafiyasında Təbrizin simasında Azərbaycanın şəhər mədəniyyətini öyrənir. Əsərdən Qacarlar dövründə siyasi-iqtisadi mərkəz rolunu oynayan Təbrizin ölkədaxili, şəhərdaxili və beynəlxalq yolları, nəqliyyat və rabitə vasitələri aydınlaşır. Əvvəlki adı çəkilən tədqiqat əsərlərindən fərqli olaraq burada yalnız şəhər nəqliyyatı açıqlanır. Həmin dövrdə sakinlərin istifadəsində dorоşke, dilican (və ya dilijan), kalyaska, qonqa, yelenka və s. vardı [11, 251-254]. Diqqəti cəlb edən məsələlərdən biri də

əksər nəqliyyat vasitələrinin adlarının əcnəbi dillərdə işlədilməsidir. Bu da şəhər mədəniyyətinə xarakterik olaraq ənənəvi maddi mədəniyyət ünsürlərinin tez sıradan çıxması, Avropa təsirlərinin asanlıqla qəbul edilməsini göstərir. Şəhərin ticari əhəmiyyəti, sənətkarlığın inkişafı və digər həlledici amillər onu kənd mədəniyyətindən fərqləndirmiş və yeni məişət və mədəniyyətin formalaşmasına, əcnəbi nəqliyyatdan istifadəyə səbəb olmuşdur. Təsədüfi deyil ki, yelenka haqqında bəhs edərkən müəllif onun xarici diplomatlar tərəfindən gətirildiyini vurğulayır. Lakin tədqiqat işində dorоşke, kalyaska və s. sözlərin etimologiyası ilə bağlı fikir yürüdülmür. Dorоşke, kalyaskanın da əcnəbilər tərəfindən gətirildiyi inkaredilməzdir. Qeyd etmək lazımdır ki, həmin dövrdə bu nəqliyyat vasitələrindən Azərbaycan Respublikası ərazisində də istifadə edilirdi. Azərbaycanda XIX əsrdə kapitalist münasibətlərin inkişafı ilə əlaqədar olaraq, şəhər əhalisinin sayı durmadan artmış və bu da öz növbəsində yeni-yeni nəqliyyat vasitələrinə ehtiyac yaradırdı. İstər "Azərbaycan etnoqrafiyası" kitabında, istərsə də N.H.Ciddinin və İ.Məmmədovanın monoqrafiyalarında əsasən şəhərlərdə istifadə edilən, bəziləri Rusiyadan gətirilmiş nəqliyyat vasitələrinin elə növləri təqdim edilmişdir ki, onlardan kəndlərdə istifadə edilmirdi. Bunlara misal olaraq, qazalaq, prilotka, fayton, dorоşke, dilican, kolyaska, şarəban, tarantaş və s. göstərmək olar. Qeyd etmək lazımdır ki, əhalinin sosial təbəqələşməsi nəqliyyat vasitələrindən istifadədə də özünü göstərirdi. Sərvətli zadəgan ailələrinin xanımları orta əsrlərdən dəbdə olan kəcavədən nəqliyyat vasitəsi kimi istifadə edərtilər. Kəcavədə yük daşınmaz, yalnız insanlar tərəfindən minik vasitəsi kimi istifadə olunurdu. Kəcavədən başqa təxti-rəvan, emari adlı nəqliyyat vasitələri də vardır. Təxti-rəvanın (paliki) üstündə sərnişin bardaş qurub əyləşərdi. "Emari" adlı kəcavədə isə şiə məzhəbinin nümayəndələrinə məxsus olmuş və müqəddəs şəhərlərə öləninin nəşini daşımaq üçün nəzərdə tutulurdu [10, 251].

Nəqliyyat vasitələrinin araşdırılması ölkə ərazisində tarixən mövcud olmuş mədəni inkişafdan, sivilizasiyadan xəbər verir. Belə ki, nəqliyyat vasitələrinin köməyi ilə ölkə ərazisinin istər orta əsrlərdə, istərsə də XIX əsrdəki sosial-iqtisadi inkişafını müşahidə etmək mümkündür. Tədqiqatların nəticəsi göstərir ki, Azərbaycan etnoqrafiya elmində nəqliyyat vasitələ-

rinin öyrənilməsi bir sıra müəlliflərin uzun illər boyu çəkdikləri zəhmətin bahasına ərsəyə gəlmişdir. Adları çəkilən müəlliflər maddi mədəniyyəti araşdırarkən bu sahənin bir elementi kimi nəqliyyat vasitələri haqqında məlumat vermiş, xalq məişətində onların əhəmiyyətini göstərmişlər.

### İstifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısı:

1. Bünyadova Ş.T. Azərbaycanın təsərrüfatı və maddi mədəniyyəti (XII-XVI əsrlər). Bakı: 2007, 359 s.
2. Bünyadova Ş.T. Nizami və etnoqrafiya. Bakı: Elm, 1992, 157s.
3. Ciddi N.H. Şamaxı (tarixi-etnoqrafik tədqiqat). Bakı: 2013, 184 s.
4. Əliyev Ə. Gürcüstan azərbaycanlıları arasında xalq nəqliyyat vasitələri (XIX əsrin sonu-XX əsrin əvvəlləri) // AMEA, Xəbərlər-2015, № 2, (İctimai elmlər seriyası). Bakı: Elm, 2015, səh 171-179.
5. Həvilov H. Azərbaycan etnoqrafiyası. Bakı: 1991, 252 s.
6. Həvilov H. Martda mərək. Bakı: Azərbaycan Dövlət Nəşriyyatı, 1993, 119 s.
7. Məhərrəmov S.S. XIX-XX əsrin əvvəllərində Kiçik Qafqazın cənub-şərq bölgəsinin maddi mədəniyyəti və təsərrüfatı. Bakı: Elm, 2007, 208 s.
8. Məhərrəmov S.S. Kiçik Qafqazın cənub-şərq rayonlarında (Cəbrayıl, Füzuli, Qubadlı, Kəlbəcər, Laçın, Zəngilan) xalq nəqliyyat vasitələri (minik-yük nəqliyyatı) // Azərbaycan Arxeologiyası və Etnoqrafiyası-2004, № 2, Bakı: Nafta-Press nəşriyyat-2005, səh 222-231.
9. Məmmədov D.C. XIX-XX əsrin əvvəllərində Naxçıvanın maddi mədəniyyəti (tarixi-etnoqrafik tədqiqat), ten, dissertasiya, Bakı: 2005, səh 105-116.
10. Məmmədov H.N. Muğanın maddi mədəniyyəti. Bakı: Bakı Universiteti nəşriyyatı, (tarixi-etnoqrafik tədqiqat), 2001, 220 s.
11. Məmmədova İ. Təbriz şəhərinin maddi mədəniyyəti (tarixi-etnoqrafik tədqiqat). Bakı: Çarşıoğlu, 2016, 500 s.
12. Mustafayev A. Azərbaycanın maddi mədəniyyət tarixi. Bakı: Bakı Universiteti nəşriyyatı, 2009, 243s.
13. Mustafayev A. İngiloyların maddi mədəniyyəti. Bakı: Çarşıoğlu, 2005, 220 s.
14. Vəliyev F.İ. XIX-XX əsrin əvvəllərində Azərbaycanın maddi mədəniyyəti. Bakı: Şərq-Qərb, 2010, 424 s.
15. Vəliyev F.İ. XIX-XX əsrin əvvəllərində Azərbaycanın maddi mədəniyyəti. Bakı: 2007, ted dissertasiya, səh 261-314.
16. Vəliyev F.İ., Kərimov T.M. Nəqliyyat vasitələri və yollar // Azərbaycan etnoqrafiyası, II cild, Bakı: Şərq-Qərb, 2007, səh 245-294.
17. Veysəlova V. Azərbaycan məhəbbət dastanları etnoqrafik mənbə kimi. Bakı: Elm, 2003, 168 s.
18. Zahidova H. Azərbaycan etnoqrafiyası Cəfər Cabbarlı yaradıcılığında (tarixi-etnoqrafik tədqiqat). Bakı: Elm, 2011, 279 s.
19. Керимов Т.М. Народные транспортные средства Азербайджана в XIX- начале XX в. (историко-этнографическое исследование). Баку: Азербайджанский Технический Университет, 2004, 144 ст.

**SUMMARY****Laman Ismayilova**  
**Researching about people's transportation facilities in azerbaijani ethnography**  
**after gaining independence**

**Keywords:** *Azerbaijan, research, science, vehicle, ethnographer*

After gaining independence in Azerbaijan was observed a significant changes in science, also including ethnography. One of the problems of ethnography is the researching about transportation and roads as a part of material culture. This article is about transportation facilities and roads as an integral part of material culture. Considering that the territory of Azerbaijan is located in the intersection of the transit route of roads and this gives an important understanding about necessity of transportation facilities. In this article researched the analyzes of the Azerbaijani ethnographers (T.Kerimov , T.Buniyadov , G.Gavilov , F.Veliev, A.Aliyev , and others . ) about national transportation facilities.

**РЕЗЮМЕ****Ляман Исмайылова**  
**К исследованию народных транспортных средств в азербайджанской**  
**этнографической науке в годы независимости**

**Ключевые слова:** *Азербайджан, исследование, наука, транспортное средство, этнограф*

После приобретения Азербайджаном независимости наблюдалось значительное оживление в науке, в том числе и в этнографической. Одним из проблем этнографической науки является изучение транспортных средств как составной части материальной культуры. В статье речь идет о транспортных средствах и дорогах, как неотъемлемой части материальной культуры. Учитывая то, что территория Азербайджана находится на пересечении транзитных маршрутных дорог, можно понять важность традиционных транспортных средств. В статье проводится анализ исследований азербайджанских этнографов (Т.Керимов, Т.Буниядов, Г.Гавилов, Ф.Велиев, А.Алиев и др.) народных транспортных средств.