

NƏQLİYYAT VASİTƏLƏRİ

Bəşər tarixində ən vacib kəşflərdən biri olan nəqliyyat vasitələri ictimai istehsalın müəyən vasitəsi kimi özünün göstərməklə, çox böyük əməli və xalq təsərrüfatı əhəmiyyəti kəsb edir. Nəqliyyat vasitələri eləcə də onların hərəkəti üçün vacib yolların olması ayrı-ayrı tarixi dövrlərdə hər bir xalqın maddi mədəniyyətinin inkişaf səviyyəsini göstərən mühüm amildir. Nəqliyyat vasitələri ilə istehsal alətlərinin, əmək məhsullarının və insanların yerdəyişməsi həyata keçirilir.

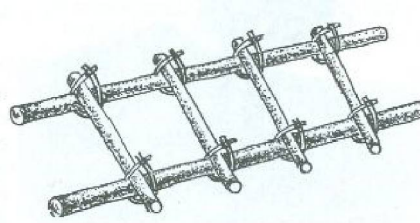
Nəqliyyat vasitələri hər hansı bir ərazinin təbii-coğrafi şəraitindən, onun relyef quruluşunun xarakterindən asılı olaraq yaranmışdır. Azərbaycan ərazisində geniş düzənliklər, bol sulu çaylar, keçilməz dağ aşırımları və s. çox olduğundan, yerli əhali bu və ya digər nəqliyyat vasitəsindən istifadə etmişdir. Bununla yanaşı, məhsuldar qüvvələrin inkişafı, xalqın ictimai-iqtisadi və mədəni-texniki inkişaf səviyyəsi, iqtisadi ehtiyacları da müxtəlif növ nəqliyyat vasitələrinin yaranması və təkmilləşməsində böyük rola malik olmuşdur.

Nəqliyyat vasitələri bəşər cəmiyyətinin ilk dövrlərində meydana gəlmiş, sonralar xüsusi mülkiyyətə və əmtəə istehsalının yaranması dövründə maddi istehsalın ayrıca bir sahəsi kimi formalaşmışdır.

Toplanmış etnoqrafik çöl materialları, yazılı mənbə və tədqiqatları nəzərə alaraq Azərbaycanda nəqliyyat vasitələrinin sadə yük nəqliyyatı, minik-yük nəqliyyatı, qoşqu nəqliyyatı və su nəqliyyatı vasitələrindən ibarət olduğunu söyləyə bilərik.

Sadə yük nəqliyyatı.

Sadə yük daşıma vasitələri nəqliyyatın ən qədimi hesab olunur. Piyada nəqliyyat növü insan qüvvəsi ilə müxtəlif adlı və təyinatlı məişət yüklərinin yerləşdirilməsi ilə səciyyələnir. Buna görə də insanın özünün ən qədim nəqliyyat vasitəsi hesab edilməsi [1] heç də təsadüfi deyildir. Çox qədimlərdən insanlar əldə etdikləri məhsulları, zəruri məişət əşyalarını vəs. qucaqda,



Xarak

əldə, bəldə, başda, çiyində daşımışlar. Zaman keçdikcə yükün ağırlığını bərabər bölüşdürmək, onu uzaq məsafələrə daha rahat daşımaq üçün müxtəlif vasitələrdən istifadə zəruri ehtiyaca çevrilmişdir. Sadə yük nəqliyyatının ən bəsit forması iki nəfərin qüvvəsi ilə hərəkətə gətirilən **xərək** olmuşdur. Xərəyi düzəltmək üçün 1,8-2 m. Uzunluğunda paralel qoyulmuş ağacın arasına “törpü” adlanan xırda ağacları 30-40 sm. aralı ip və ya sıyrıq vasitəsi ilə bərkidir üzərinə yük yığaraq daşıyırlar. Belə xərəklərin xeyli təkmiləşdirilmiş formasından Azərbaycanda indi də istifadə edilir.

Keçmişdə əhali istifadə etdiyi əkinçilik, heyvandarlıq və ev peşəsi məhsullarının bir qismini digər zəruri məişət avadanlıqlarına dəyişmək və ya satmaq üçün adətən, həftəbazarına çıxarırdı. Əldə daşınan belə yekləri **bağlama** vasitəsilə uzaq məsafələrə aparmaq mümkün idi. Bunun üçün onları 1, 5x1 ölçüdə parçanın arasına qoyur,



parçanı diaqonal üzrə “qulaqlarını” çəkərək bir-birinə bağlayır və əllərinə götürürdülər. İçərisinə heyvandarlıq məhsulları yığılmış motal, dağarcıq, eymə, tuluq, qarın, cılığ və s. yükləri daşımaq üçün bu qayda ilə bağlama etmək və belə sarımaq daha sərfəli idi.

Belə yük daşınması formasını

digər bir növü **şələ** idi. Şələ



Başla yükdaşınması

vasitəsilə odun, ot, dərz, təndir üçün çörpə və s. daşıyırdılar. Şələni düzəltmək üçün müəyyən yükü üstü-üstə yığıb bir neçə yerindən

ilgəkili və ya doğnaqlı irəşmə, çatı vasitəsilə sarıyır, sonra bellərinə qaldırırdılar.

Xalqın empirik biliklərinin nəticəsi olaraq meydana çıxan müxtəlif ölçülü **səbət, heybə və xurcun** uzaq məsafələrə yük daşımaq üçün rahat idi. Bəzən yol azuqəsini **boyun torbası** (çanta), digər məişət yüklərini **çiyin ağacı** (düşəli) vasitəsilə də daşıyırdılar. Lənkəran-Astara bölgəsi əhalisi başda yük daşımağa üstünlük verirdi. Bunun üçün başa əvvəlcə yaylıq və ya xüsusi sarıqdan düzəldilən dairəvi “biçənə” qoyur, üstünə yükü yerləşdirirlər.

İnsan qüvvəsi ilə hərəkətə gətirilən ən qədim yükdaşıma qaydalarında biri **əl sürütməsidir**. Azərbaycanın dağlıq, dağətəyi, meşəkənarı kəndlərində bu bəsit nəqliyyat növü daha çox yayılmışdı. Əl sürütməsini düzəltmək üçün nisbətən iri ağac budaqlarının kiçik şaxlarını kəsərək bir yerdə yığıb şəl bağlayır, üzərinə ot, odun, kol, dərz, saman və s. qoyaraq əllə sürüyürdülər. Zaman keçdikcə daşınan yüklərin çoxluğu və ağırlığı nəzərə alınmaqla, əl sürütməsi qoşqu heyvanları vasitəsilə sürütmə ilə əvəz olunmuşdur.



Sələ

Minik və yük nəqliyyatı. Əsrlər boyu Azərbaycanda əsas nəqliyyat vasitəsi minik və yük heyvanları olmuşdur. Nəqliyyatın bu qədim növü dağlıq və dağətəyi bölgələrdə son zamanlara qədər öz əhəmiyyətini itirməmişdir. Kəndlərə arasında əlaqəni təmin etmək, zəruri məişət və təsərrüfat yükləri daşımaq, yaxın bazarlarda satmaq və ya və ya dəyişmək üçün məhsul çıxarmaq, aramsız köç yolları boyunca sürüləri müşayiət etmək ölkənin ipək, duz, neft və s. xammalını beynəlxalq ticarətə tanıtmmaq, ümumiyyətlə müxtəlif səpkili əlaqələr yaratmaq üçün xalq minik-yük nəqliyyatından geniş istifadə etmişdir.

Minilliklər boyu öz dövrünün ən sürətli və ən rahat minik nəqliyyatı vasitəsi **at** olmuşdur.

Bəzi tədqiqatçılar atdan nəqliyyatda istifadə edilməsini e.ə. IV minilliyin axırlarına, [2] yük və qoşqu heyvanı kimi istifadə olunmasını isə e.ə. III minilliyin sonu- II minilliyin əvvəllərinə aid edirlər. [3]

Atın əhilləşdirildiyi ən qədim bölgələrdən biri də Cənubi Qafqaz olmuşdur. Azərbaycanda atdan minik vasitəsi kimi istifadə edilməsini e.ə. II, xüsusilə I minilliyə aid edilən arxeoloji qazıntılar: at sümükləri, qoşqu ləvazimatları və at bəzkləri də təsdiq edir. [4] Eramızın ilk əsrlərində Azərbaycanda atı, əsasən minik vasitəsi kimi saxladığılarından, [5] məhz bu vaxtdan atçılıq daha güclü inkişafa başlamışdır. [6]

İlk sinifli cəmiyyət yarandıqdan sonar atdan hərbi məqsədlər üçün istifadə olunmuşdur. Aşşur və Urartu mixi yazılarında bu haqda məlumatlara rast gəlinir. Azərbaycanın qədim dövlətlərindən biri olan Atropatena 40 min piyada və 10 min süvari qoşun çıxarmağa qadir olmuşdur. IX əsrin əvvəllərində isə ərəb xilafətinə qarşı müharibədə Babəkin işğalçılığı ilə 20 minədək atlı iştirak etmişdir.

İnkişaf etmiş orta əsrlərdən başlayaraq kənd təsərrüfatı, sənətkarlıq və ticarətin inkişafı Azərbaycanda minik və yük nəqliyyatına ehtiyacı daha da artırmışdı. Rusiya, İran, Hindistan, Türkiyə, İtaliya və başqa ölkələrə neft, duz, ipək ixracı genişlənməmişdi. Ən vacib karvan yolları Azərbaycandan keçdiyinə görə buraya çoxlu tacirlər gəlirdilər. XVII əsrdə Azərbaycanda olan ingilis taciri A. Cenkinson qeyd edirdi ki, təkə osmanlılar hər dəfə buradan 400-500 at yükü ipək aparırdılar. [7] Holland dənizçisi Yan Streys yazırdı ki, Dərbəndlə Şamaxı arasında hərəkət edən karvanın tərkibində 1800 at, xeyli dəvə, ulaq və başqa yük heyvanları var idi. [8]



Minik atı

XIX-XX əsrin əvvəllərində Azərbaycanda atdan istifadə



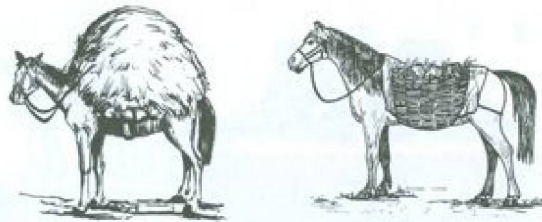
Yəhər dəsti



edilməsi daha da mütəşşəkil olmuşdur. Bu dövrdə Azərbaycanda Qarabağ, Qazax, Şirvan və Quba atları məşhur idi.

Atdan minik vasitəsi kimi istifadə etdikdə onu yəhərləyirdilər. Tədqiqatlar göstərir ki, ilk vaxtlar atı yəhərsiz və yüyənsiz minmiş, yüyən əvəzinə buruntaq işlətmişlər. Tunc və dəmir yüyənlərin meydana gəlməsi eradan əvvəl I minilliyin əvvəllərinə aid edilir. Belə güman olunur ki, eradan əvvəl II minilliyin axırlarında atları yəhərləməyə başlanmışlar. Yəhər aşırlara, iskitlərə, midiyallara və farslara məlum olmuşdur. İlk dəfə istifadə olunan yəhərlər yumşaq dəri döşəkcədən ibarət olmuş, sonralar onu ağac qaltaqla yəhərlər əvəz etmişdir. Ağac qaltaqlı yəhərin və üzəngənin meydana gəlməsi nəqliyyatda və hərbi işdə irəliyə doğru mühüm addım olmuşdur. Belə bir ehtimal var ki, ağac qaltaqlı yəhərlər Qafqaz Albaniyasının əyanları arasında geniş yayılmışdır. [9] Belə yəhərlər eramızın ilk əsrlərində mövcud olmuş, iki mərhələdə yayılmışdır: IV-VI əsrlərdə bəsit olduğu üçün onlar yerli-lokal əhəmiyyət kəsb etmiş, VII-VIII əsrlərdə isə təkmilləşərək geniş yayılmışdır. Beləliklə, maili qaşa malik yəhərlər artıq 1400 ildir ki, istifadə olunur.

Azərbaycanda minik yəhərlərinin bir neçə növü qeydə alınmışdır: müsəlman yəhəri, çərkəzi yəhər,



Atla yığdırma

ingilis yəhəri və s. Xüsusi formalı qaşa malik olan yerli minik yəhərinin qaltağı xeyli ağır, yastığı isə girdə və nisbətən qalın olurdu. Yerli minik yəhərləri “bazarı” və “buyurtma” olmaqla iki formada düzəldilirdi. Keçmişdə qadınlar üçün xüsusi formalı yəhərlərdə hazırlayırdılar. Kiçik yəhərindən fərqli olaraq onun arxa hissəsi enli, qabaq qaşı isə nisbətən dar olurdu.

Etnoqrafik materiallardan aydın olur ki, Azərbaycanda atdan yükdaşıma vasitəsi kimi istifadə etmişlər. Yük atı əmtəə xarakteri məhsulların reallaşdırılmasında mühüm rol oynamışdır. Belə ki, aran kəndlərin əkinçilik və bağçılıq məhsullarını, dağ kəndlərinin ağacdən düzəldilmiş məişət avadanlıqlarını, heyvandarlıq məhsullarını, sənətkarlıq əşyalarını satış bazarlarına çıxarmaq və ya kəndbəkənd gəzdirmək üçün yük atı ən sərfəli nəqliyyat vasitəsi idi. At, həmçinin bir çox təsərrüfat işlərinin (ot, odun, dərz daşımaq, dəyirmanə dən aparmaq) icrasında əvəzsiz idi.

Yük daşımaq üçün istifadə olunan atın belə yek yəhəri –**palan** və **navar** qoyulurdu. Keçmişdə plana düzəltməklə məşğul olan səriştəli palanduzlar var idi. Palanı, həmçinin, hər kəs özü də hazırlaya bilirdi. Bunun üçün bir neçə qat köhnə palaz və ya keçəni bir-birini üstünə qoyub lazımi ölçüdə biçdikdən sonra onun üzərinə cərgə ilə qalın “palan sırtığı” vururdular.

Palandan fərqli olaraq, navar (Qərb bölgəsində navara “qom” da deyilir) içərisinə liğ,



kövşən doldurulmuş keçə və qaba şal kisədən düzəldilirdi. Kənarlarını tikəndən sonra onun içini doldurur və ortasından iki qatlayırdılar. Navarın qabaq tərəfi nisbətən qalın və hündür, dal qurtaracağı isə naik olub, qayıqla və ya örkən şəklində hörülmüş quşqunla tamamlanırdı.

Yük atını yəhərləmək üçün onun belinə tərlik qoyub üstünə navar

vururdular. Sonra bunun da üstünə çul salır, atın belini tapqırla çəkirdilər.

Keçmişdə minik-yük nəqliyyatı vasitəsi kimi iribuynuzlu heyvanlardan (kəl, öküz, zebu) da geniş istifadə edilmişdir. Hələ qədim zamanlardan iribuynuzlu mal-qara qoşqu qüvvəsi kimi əkinçilərin həyatına mühüm rol oynamışdır. Qafqazda və Ön Asiyada əsas iş heyvanı hesab edilən öküz və kəllər maldar tayfalar və əkinçilər tərəfindən yüksək qiymətləndirilmiş və nəhayət, sətayiş obyektlərindən birinə çevrilmişdir. [10] Qədim Mingəçevirdən tapılan heyvan fiqurunun təsdiqi göstərir ki, e.ə. I minillikdə öküzlərdən yük heyvanı kimi istifadə etmişlər. [11]

Sonrakı dövrlərdə də, hətta XIX əsrin 30-40- cı illərinə qədər iribuynuzlu heyvanlardan yük və qoşqu qüvvəsi kimi istifadə edildiyini müxtəlif yazılı və etnoqrafik məlumatlar təsdiq edir.

İribuynuzlu heyvanlardan yükdaşıma vasitəsi kimi köçmə maldarlıq məşğul olan əhali daha çox istifadə edirdi. Xüsusilə arandan yaylağa doğru uzanan köç yollarında ev müxəlləfatı və barxana



doldurulmuş məfrəşləri iribuynuzlu heyvanlara yükləyir, qadın və uşaqları da onun üstünə mindirirdilər.

İctimai-iqtisadi və siyasi vəziyyətlə

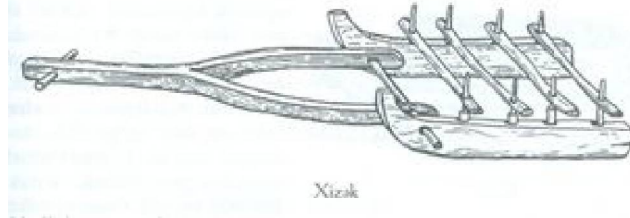
əlaqədar iribuynuzlu heyvanlardan yük daşımaq məqsədilə tək-cə kəndli təsərrüfatlarında deyil, hərbi hissələrdə də istifadə olunmuşdur. XIX əsrin əvvəllərinə aid məlumatda deyilir ki, ordu üçün lazım olan yükü Qori, Tiflis və oradan Yelizavetpola (Gəncə) aparmaq üçün Qazax əhalisindən 100 baş, Borçalı və Dəmirçilərin isə 600 baş öküz toplanmışdır. Onların 400 başını arabaya qoşmuş, qalanını isə yükləmişlər. [12]

Lerik, Naxçıvan, Kəlbəcər rayonlarından toplanmış etnoqrafik materiallar göstərir ki, iribuynuzlu heyvanlardan bəzən minik vasitəsi kimi də istifadə edilmişdir. Bu hal Azərbaycanın digər bölgələri üçün xarakterik olmamışdır. Çünki öküz və kəllə əhalinin əsas gəlir mənbəyi olduğundan, bu heyvanlardan minik vasitəsi kimi istifadə edilməsi günah hesab edilirdi.

İribuynuzlu heyvanları yükləməmişdən qabaq onların belinə **alıq** qoyulurdu. Alıq **keyvənd və çuldan** ibarət idi. Keyvəndi hanada toxunmuş ensiz palazdan düzəldir, içinə küləş, yun və s. doldururdular. Öküzün belini əzməsin deyə keyvnəd , **“xurcuntayı”** formasında düzəldilirdi.

Öküz çulu çalaya oxşar iki hissədən ibarət olub, bir tərəfində bəzək məqsədilə saçaqlar düzəldilirdi. Sonra həmin hissələrə çuva iynəsi (çuvaldız) ilə bir-birinə tikilir, saçaqlı tərəfi arxada olmaqla öküzün belinə örtülürdü. Öküz çullandıqdan sonra hazırlanmış yüklər bir-birini belinə çatılaraq onun belinə aşırılır, bir neçə yerindən sarımb möhkəmləndirilirdi.

Azərbaycanda minik və yük heyvanlarından biri də **dəvə** olmuşdur. Cənubi Qafqazda dəvədən istifadə edilməklə e. ə. II minilliyin ikinci yarsına aid edilir. [13] 1896-cı ildə A.A.



İvanovskinin Qarabulaq

kəndində apardığı arxeoloji tədqiqatlar nəticəsində aydın olmuşdur ki, eradan əvvəl I minilliyin əvvəllərində Azərbaycanda dəvədən minik vasitəsi kimi istifadə edilmişdir. [14]

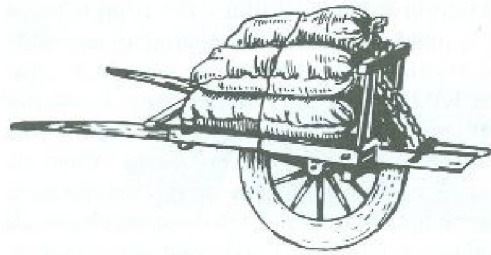
Eramızın I-III əsrlərinə aid edilən materiallar göstərir ki, Xəzərdə tutulan balığı və başqa malları uzaq ölkələrə aparmaq üçün dəvə əsas nəqliyyat vasitəsi olmuşdur.

İstər orta əsrlərdə istərsə də sonrakı əsrlərdə dəvədən minik və yük nəqliyyatı vasitəsi kimi geniş istifadə edilmişdir.

Arxiv sənədlərindən məlum olur ki, dəvə ən çox Bakı ətrafında, eləcə də Şəki, Şamaxı, Şuşa, Lənkəran qəzalarında saxlanılırdı. Bu qəzalarda dəvələrin sayı 1845-ci ildə 4637 baş olduğu halda, 1858-ci ildə 11542 başa çatdırılmışdır. Dəvəçiliyin belə sürətli inkişafı, hər şeydən əvvəl, bir iş heyvanı kimi ağır yük gətirməsi ilə əlaqədar dəvəyə olan ehtiyacın artması ilə izah olunur. Gəncə və Naxçıvan bölgələrində dəvə nəqliyyat vasitəsi kimi geniş istifadə edilmişdir.

Azərbaycanda dəmir yolu çəkilənə qədər at, qatır və uzunqulaqdan fərqli olaraq dəvə əsas yük heyvanı sayılırdı. Çünki bir dəvənin yükü 2-3 at yükünə bərabər idi. Yüklü dəvə bir gündə fasiləsiz olaraq 30-35 km, fasilə ilə isə 50 km-ə qədər yol gedə bilirdi. Yüklü dəvənin sürəti saatda 4-5 km-ə çatırdı. [15] Dəvəyə vurulan yükün miqdara məsafədən asılı olaraq müəyyən edilirdi. Hər dəvənin yükü öz çəkisinin təxminən yarısına bərabər olmalı idi.

Azərbaycanda istehsal olunan ipək, kətan, pambıq, taxıl, boyaq maddəsi, neft, duz, şərab və s. məhsullar istər daxili, istərsə də xarici bazardan dəvə karvanları ilə daşınırdı. XIX əsrin 70-ci illərinə aid bir mənbədə deyilir ki, hər il Gədəbəydən Rusiyaya göndərilən 40 min puda qədər mis Bakıya qədər dəvələrlə gətirilirdi. [16]



Birtəkərli əl arabası

Dəvədən yükdaşıma vasitəsi kimi hərbi yürüşlər zamanı da geniş istifadə edilmişdir. Bu zaman lazım olan ərzağı və döyüş sursatını dəvə ilə daşımağa üstünlük verirdilər. Rus elçisi A. Volnski İrana səfər edərkən səyyar mağaza üçün iki min manatlıq yox (təx. 28-34 baş) dəvə satın almışdı. [17]

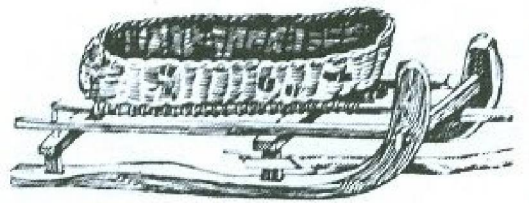
1826-1828-ci illər Türkiyə-Rusiya müharibəsi zamanı çar ordusu öz ordusunu yük heyvanları ilə təmin etmək üçün Azərbaycanda yerli əhalidən çoxlu miqdarda dəvə, at və öküz almışdı. [18]

Adətən, bir neçə baş dəvəsi olanlar çarvadarlıqla məşğul idilər. Şarvadarlıq Quba, Şamaxı, Qəbələ və Xaçmaz kəndləri arasında geniş yayılmışdır. Təkcə Şamaxı qəzasında XIX əsrin 80-ci illərində 4282 baş dəvə var idi, həmin dəvənin sahibləri çarvadarlıqla məşğul olurdu.

Dəvə ilə yük daşımaq üçün yükünü növündən asılı olaraq xüsusi dəvə çuvalından, sandıqlardan, səbətlərdən, tuluqlardan istifadə edilirdi. Əzilməyən şeylər (taxıl, un, qənd, duz) çuvala, silah, şüşə qablar və s. sandıq və səbətlərə, maye məhsulları (neft, şərab, su , bal) tuluqlara doldurulub daşınırdı.

Dəvəni

yükləmək üçün onların
birhüğüclülərini
cahazlayır,
ikihüğüclülərini isə
alıqlayırdılar. [19]
Bundan sonra
hazırlanmış yüklər
(taylar) bir-birindən



Kirşə

təxminən 1, 5-2 m aralı qoyulduqdan sonra, yük taylarını dəvəyə yaxın çəkir, kiçik ağaclarla dəvənin qabaq qıçlarına vurub onu xırırdırdılar. Yüku ilgəklı ip və çiliklə bir-birinə çatır və dəvəzi durquzurdular.

XIX əsrin sonlarında Azərbaycanda dəmir yollarının çəkilməsi və şose yollarının abadlaşdırılması ilə əlaqədar dəvə karvanlarına ehtiyac azalmış, çarvadarlıq öz əvvəlki əhəmiyyətini itirmişdir.

Arxeoloji

tədqiqatlara və yazılı
mənbələrə əsasən,
Azərbaycanın çətin
keçilən dağ
yollarında
uzunqulaq yeganə
nəqliyyat vasitəsi
olmuşdur. Yüklər
heyvanı kimi
uzunqulaq tunc

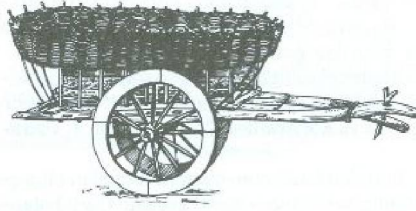


Bütəkətli arabələr

dövrədən məlumdur. [20] Dəvə karvanın müşayiət edən sarbanlar və çarvadarlar həmişə karvanın qabağında uzunqulağa minib gedərdilər. Çünki yaxşı yaddaşı olan uzuqulaq bir dəfə keçidini təhlükəli yoldan ikinci dəfə keçməzdi. XIII əsr coğrafiyaşünas-səyyah Zəkəriyyə Qəzvini yazırdı ki, əgər dumanlı havada çarvadar yolu itirərsə, onda qabağa uzunqulağı buraxardı.

XIII əsrin digər məşhur səyyahı Marko Polo məlumat verirdi ki, Azərbaycanda sağlam, möhkəm, aclığa və susuzluğa davamlı uzunqulaq yetişdirilir ki, onların hər biri 30 markaya satırlar. Yerli tacir uzaq səfərlərə belə uzunqulaqla düşürlər. [21]

Ucu, dağ şəaitinə yaxşı bələd olan, heç bir qayğı tələb etməyən, aclığa dözümlü və təhlükəyə qarşı həssas olan uzunqulaqdan



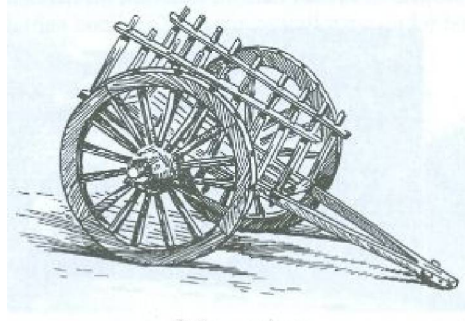
Müşküir arabası

maldar elatları daha çox istifadə edirdilər. Uzunqulağı yükləmək üçün belinə palan vurulurdu. Bəzən nisbətən ağır yükləri ağır yükləri uzaq məsafəyə aparmaq üçün palanın latından tərlik əvəzinə, köhnə palazı dairəvi formada tikərək içinə pambıq, yun və küləş doldurulmuş **loru** qoyulurdu.

İki ədəd belə yastılanmış mütəkkəyə oxşayan loru taylarını iki-üç yerdən qayıqla bir-birinə bənd edərək iş heyvanını belinə aşırırdılar. Bəzən dağ kəndlərində uzunqulaqla odun daşıdıqda palanın üstünə “kixı” adlanan ağac qaş da qoyulurdu.

Azərbaycanın dağlıq və dağətəyi bölgələrində minik vasitəsi kimi hələ qədim zamanlardan **qatırdan da** geniş istifadə olunmuşdur. Çoxlu yükötürmə qabiliyyəti, sıldırım dağ yoları üçün daha münasibliyi, aclığa və susuzluğa daha davamlı olması onun əhəmiyyətli nəqliyyat vasitələrindən birinə çevrilməsinə şərait yaratmışdır. Qatır Qafqazda ən azı ilk sinifli cəmiyyət dövründən əsas nəqliyyat vasitələrindən biri olmuşdur. [22]

Qatırı, atla uzunqulağı cütləşdirməklə də əldə edirdilər. Aşşur və Urartu, həmçinin orta əsr mənbələrinə əsasən, hələ qədim zamanlardan Cənubi Qafqazın dağlıq bölgələrində yük daşımaq üçün qatırdan istifadə edilmişdir. [23] Vaxtilə Azərbaycanda olmuş, X əsr ərəb coğrafiyaşünas səyyahı İbn Hövqəl yazırdı ki, “burada sağlam gövdəli, güclü, dözümlü qatır cinsləri yetişdirilir”. [24] Bərdə də yetişdirilən qatır cinsləri o qədər şöhrət qazanmışdılar ki, onları Xorasan, Suriyaya və başqa ölkələrə aparırdılar. [25] Avropa səyyahı L.Çempenin yazdığına görə, hər il 500, bəzən də 1000 baş qatıra yüklənmiş Azərbaycan ipəyi ölkənin sərhədlərində uzaqlara aparılırdı. [26]

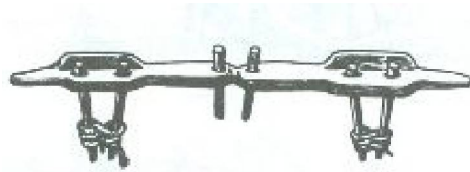


Qafqaz arabası

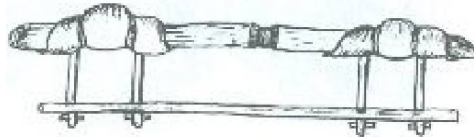
XIX-XX əsrlərin əvvəllərində Azərbaycanda qatırdan geniş istifadə olunması davam edirdi. XIX əsrin 50-ci illərində Şamaxı, Nuxa, Şuşa və Lənkəranda 18 min baş, həmin əsrin 60-cı illərində isə 32500-dən çox qatır və uzunqulaq olmuşdur. [27]

Qatır yetişdirmək çətin olduğundan, onları baha qiymətə satırdılar. XIX əsrin sonlarında Yelizavetpol quberniyasında yetişdirilən iri və güclü qatırların hər biri 200-300 rubla satılırdı.28 Buna görə də quberniyanın Qazax qəzasında XIX əsrin 80-ci illərində cəmi 97 baş qatır qeydə alınmışdı. [29]

XIX əsrdə yük nəqliyyatı vasitəsi kimi qatırdan xarici kaptalistlər geniş istifadə edirdilər. Şəmkirdə Şərab istehsalı ilə məşğul olan alman Forer qardaşları iş heyvanı kimi



Tək boyunduruq



Çənəli boyunduruq

qatıra yüksək qiymət verirdilər. [30] 1879-cu ilə kimi Simens qardaşları şirkəti də mis zavodlarını odun kömürü ilə təchiz etmək, Bakı və Batumdan gətirilən dəmir qırınıtlarını almaq və istehsal olunmuş məhsulu daşımaq üçün 200 baş at və qatırdan istifadə etmişdir. [31]

Azərbaycanın yalnız Lənkəran bölgəsində yetişdirilən **zebudan**, əsasən, qoşqu qüvvəsi kimi, nadir hallarda isə minik vasitəsi kimi istifadə edilmişdir. Yerli əhali zebuya çox vaxt “donqar mal” da deyir. Buna səbəb onun cinov nahiyyəsində hürgücün olmasıdır. Zebuların



Dürləkərlı öküüz arabası

Azərbaycan ərazisində e.ə. II minillikdə yayıldığı ehtimal olunur. [32]

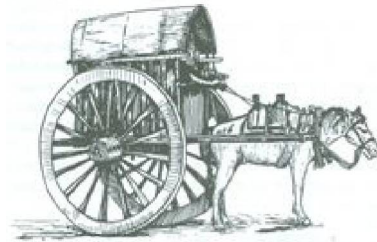
Tarixin müxtəlif çağlarında zebudan minik vasitəsi kimi istifadə olunduğunu akademik Y.N.Marr da təsdiq edir. O yazır ki, hələ orta əsrlərdə

Xəzər dənizini cənub sahillərində yaşayan əhali zebudan minik heyvanı kimi istifadə edirdi. [33]

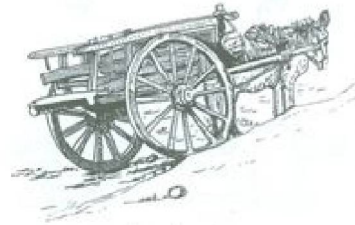
Qoşqu nəqliyyat vasitələri. Azərbaycanın təbii-coğrafi şəraiti və əhalinin mühüm təsərrüfat məşğuliyyətinin xarakterindən asılı olaraq burada ənənəvi qoşqu nəqliyyatının **sürütmə və təkərli** olmaqla iki növü mövcud olmuşdur.

Sürünən nəqliyyat vasitəsinin ən bəsit nümunəsi olan əl sürülməsindən istifadə edilməsi isə irəliyə doğru mühüm addım olmuşdur. Mütəxəssislər qoşqu heyvanı vasitəsilə sürülmədən istifadə edilməsi tarixini Eneolit dövrünə aid edirlər. [34]

Əsasən Azərbaycanı dağlıq bölgələri üçün xarakterik olan



At arabası



Uzunqulaq arabası

sürütməni düzəltmək üçün bir neçə iri budağın yoğun başlarını bir-birinə bağlayıb, üstünə müxtəlif yüklər (ot, odun, dərz, çirpi) yığırdılar. Sonra sürütməyə bağlanmış zəncirin və ya kağanın digər ucunu öküz qoşulmuş boyunduruğa bağlayırdılar. Öküz sürütməni istənilən yerə dartıb aparırdı. Arabaya çətin qaldırılan və ona yerləşməyə tikinti materiallarını da (kərən, dirək) bu üsulla daşımaq sərfəli olurdu. Yüku ağırlığından asılı olaraq boyunduruğa bəzən 2-5 cütə qədər öküz qoşurdular.

Sürütmə qədim qoşqu nəqliyyatını elə növüdür ki, ondan Azərbaycanı dağlıq və meşəətrafı rayonlarında indi də istifadə olunur.

Sürütmənin “**çəpə**” adlanan təkmilləşdirilmiş formasından XX əsrin 50-60-cı illərinə qədər Lənkəran-Astara bölgəsində istifadə edilmişdir. Quruluşuna görə daha çox xizməyə yaxın olan çəpə yağışlı-palçıqlı havada yük daşımaq üçün ən münasib nəqliyyat vasitəsi idi. O,



qabaq ucları təbii olaraq yuxarıya qatlanmış iki paralel qoyulmuş ağacdən ibarət idi. Çəpənin paralel qollarını qabaq və arxa döşəmələri bir-birinə birləşdirirdi. Adətən, döşəmələrin arasına çubuqdan hörülmüş şəpərə qoyulurdu. Dəmirəgacında hazırlanmış paralel qollar əhali “əyri” adlanırdı. Çəpəni dartmaq üçün qabaq döşəməyə və ya əyriyə ciyənin

(ciyə-tənək çubuqlarından hazırlanan qoşquda irəşmə-kəndir rolunu oynayır) köməyilə qoşqu heyvanı qoşulurdu. Çəpənin yük tutumunu artırmaq üçün paralel qollara bir-birindən 30 sm ralı cağlar keçirilir, üzərinə beçə qol taxılırdı. Dəmirağac, fındıq, heyva və s. ağaclardan düzəldilmiş çəpə xeyli yüngül konstruksiyaya malik idi.Çəlyik dəzlərini daşımaq üçün onlar əvəzəlməz nəqliyyat vasitələri sayılırdı.

Qoşqu heyvanı vasitəsilə hərəkətə gətirilən çəpədən fərqli olaraq əl çəpəsi xeyli kiçik ölçüdə düzəldilirdi.

Əhalinin təsərrüfat məişətində daha ağır yükləri daşımaq üçün sürütməni təkmilləşdirilmiş formasından biri də **xizək** olmuşdur.

Xizəyin ən qədim və ən sadə forması iki budağı olan haçalı ağacdan düzəldilirdi. Bunun üçün xırda budaqlar təmizləndikdən sonra haçaların arasına “atmalar” (zolalar) bərkidilir, ağacın haçalı ucu hərəkət zamanı yerə ilişməsin deyə, çəpə şəkildə kətilib orada deşik açılırdı. Deşiyə bənd edilmiş ip və ya zəncirin digər ucunu boyunduğa bağlayırdılar. Şimal ölkələri üçün xarakterik ola at, maral, it və s. vasitəsilə

hərəkətə gətirilirdisə, Azərbaycanda bu nəqliyyat bir cüt kəl və yaxud öküz qoşurdular.

Xizəklər



İki dördtəkər arabası



Dördtəkər uzunqulaq arabası

vasitəsilə daşınan yükün həcmi artırmaq məqsədilə sonralar onu xeyli təkmilləşdirmişlər. Belə xizəklər, adətən, səliqə ilə yonulmuş və ucları kətilmiş bir cüt eyni ölçülü paralel qollardan ibarət olur,

bağlamalar vasitəsilə bir-birinə bənd edilir, üzərinə cağ və tar keçirməklə çardağ qurulurdu.

Xizək düzəltmək üçün əsasən qarağac, iydə, yemişan və s. ağaclara üstünlük verilirdi.

Quruluşlarında o qədər böyük fərqlər olmasa da, xizək Azərbaycanın ayrı-ayrı ərazilərində müxtəlif terminlərlə ifadə olunmuşdur: Masallı və Lənkəranda “havza”, Kürdəmir və Ağsuda “kərisək”, Şamaxı, Quba, Qusar və İsmayıllıda isə “kirşə” və ya “xizək”. [35]

Azərbaycanı Şamaxı, Quba, Qusar və bir sıra digər rayonlarına olan entoqrafik səfərlərin materilləri yerli xizəklərin təkmilləşdirilmiş formalarını bərpa etməyə imkan vermişdir. Bunlardan biri möhkəm ağac materiallarından hazırlanmış **kirşədir**. Kirşəni düzəltmək üçün əvvəlcə “kirşə tayları” və ya “kirşə ayaqları” adlanan hissələr düzülür, onlar bir-birinə paralel olaraq ağaclar vasitəsilə birləşdirilirdi. Kirşənin çardağı qollar üzərində qurulur, ağac döşəmələrə bərkidilirdi. Kirşə boyundurğa “cunu” adlanan dişlə vasitəsilə qoşulurdu. “Cunu” nu düzəltmək üçün lazımı ölçüdə kəsilmiş ağacın müvafiq hissəsini qayışla möhkəm sıxır, onu bağlanmış yerə kimi balta ilə cırıb haçalayırdılar. Sonra onun haçalı uclarında kiçik deşiklər açılırdı. “Cunu” nun haçalanmış ucları kirşə taylarının arasına qoyulur və “cunu ağacı” [36] vasitəsilə bərkidilirdi. “Cunu”nun uc hissəsindəki deşiyə ağacdən hazırlanmış “eşşək” adlanan hissəyə taxılır. Boyunduruq “eşşək” lə “cunu”nu arasına qoyulub “baş ağacı” ilə bərkidilirdi.

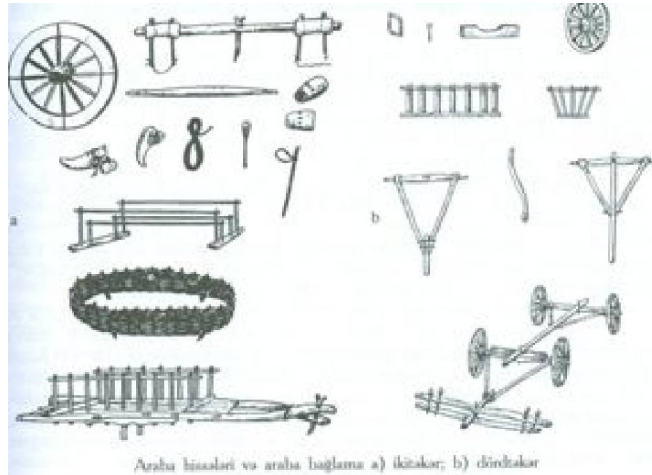
Kirşə düzəltmək o qədər də çətin deyildi. Dülğərləklə az-çox məşğul olan hər bir kəs bunun öhdəsindən gələ bilirdi. Kirşə ilə 500-600 kq. yük daşımaq mümkün idi. Yolun vəziyyətindən və yükün ağırlığından asılı olaraq kirşəyə 1-2 cüt kəl və ya öküz qoşulurdu. Ayrı-ayrı işlərə işlədilməsindən asılı olaraq kirşə müxtəlif adlarla adlanırdı: “təzək kirşəsi”, “dərz kirşəsi” və s.

Müxtəlif növ təkərli nəqliyyat vasitələrinin meydana gəlməsinə baxmayaraq, sürütmə, kirşə və xizək kimi ənənəvi nəqliyyat vasitələri uzun müddət təsərrüfat və məişət əhəmiyyətini saxlaya bilməmişdir.

Azərbaycan xalqının təsərrüfat məşğuliyyətinin xarakterindən. Ərazinin təbi-coğrafi şəraitinin müxtəlifliyindən asılı olaraq burada qoşqu nəqliyyatının inkişafında mühüm mərhələ təşkil edən təkərli nəqliyyat vasitələrinin ayrı-ayrı növlərindən istifadə olunmuşdur. Mütəxəssislərin fikrinə görə, təkərli nəqliyyat vasitələri e.ə. IV minillikdə meydana gəlmişdir. [37]

Arxeoloji materiallardan aydın olur ki, keçmişdə məişət və təsərrüfat işləri zamanı iki və dörd təkərli arabalardan geniş istifadə olunmuşdur.

E.ə III minillikdən başlayaraq Azərbaycan ərazisində ikitəkərli arabalar yığılmağa başlamışdır. [38] Tunc dövrünün sonu, Dəmir



dövrünün başlanğıcında məhsuldar qüvvələrin inkişafı ilə arabaya olan ehtiyac artmış və onlar xeyli təkmilləşdirilmişdi. [39] Məhz bu dövrdən başlayaraq cüt əkinçiliyin və köçmə maldarlığın inkişafı ilə müxtəlif formalı ikitəkərli arabalar yarmağa başlamışdır. Belə arabalardan bəziləri XX əsrin əvvəllərinə qədər istifadə edilmişdir. Azərbaycanı qayalar üzərində həkk edilmiş araba rəsmlərini tədqiq edən alimlərimizin fikrincə, öküz qoşulmuş ikitəkərli arabalar e.ə. III minillikdə eramızın XIX əsrinə kimi cüzi dəyişikliklərə məruz qalmışlar. [40]

Təkərli nəqliyyat növünün ən sadə növü ev təsərrüfatında, liman, vağzal və s. yerlərdə işlədilən **birtəkərli, ikitəkərli** və

dördtəkərli əl arabaları olmuşdur. Birtəkərli əl arabalarının daha qədim tarixi vardır. Bu arabalardan hələ quldarlıq dövründə yol çəkilişində və müxtəlif tikinti işlərində geniş istifadə olunmuşdur. Belə arabalar, adətən, itələməklə, (insan qüvvəsi ilə) hərəkətə gətirilirdi.

İkitəkərli arabalar. Qoşqu vasitəsilə hərəkətə gətirilən ikitəkərli araba dördtəkərli arabaya nisbətən daha geniş yayılmışdı. İkitəkərli arabaların XIX-XX əsrin əvvəllərində 3 tipi mövcud idi: **1. Öküz və ya kəl arabası, 2. At arabası, 3. Uzunqulaq arabası.**

XIX əsrdə öküz arabalarını bir-birindən fərqlənən müxtəlif formaları olmuşdur. Bu arabalar iki qrupa bölünür. Bunlardan birincisi Azərbaycanın Qərb bölgəsində işlədilən iri həcmli və iri çardaqlı, kiçik təkərli arabalardır. Xalq arasında belə arabalara bəzən **“qara araba”**, **“taytəkər”**, **“qarasaqqal arabası”** və s. deyilirdi. Belə arabaların təkərləri arabanın çardağına (sandığına, banına) nisbətən aşağıda olurdu. Adətən bi cüt öküz qoşulan bu tip arabaların çardağı üçbucaq şəklində baş-başa qoyulmuş iki ədəd yoğun və uzun (4-5m.) qol üzərində qurulurdu. Qollar bərk ağac cinsindən (qarağac, göyrüş, yemişan, iydə) düzəldilirdi. Arabanın çardağını qurmaq üçün qollar üzərində cağ (Şirvan bölgəsində “daraq”, Qubada isə “laşar” adlanır) deşikləri, qollara üfüqi olaraq isə döşəmə və alt cağlar üçün deşiklər açılırdı. Araba ustlarının dediyinə görə, iki üst cağ deşiyinin arasından bir döşəmə deşiyi açıldıqda qollar öz möhkəməliyini itirmir. Araba çardağının qabaq və dal döşəmələrini tamamlayan bağlama ağacları (buna “qabaq” və “dal yasdıq” da deyirlər. Müşkür arabalarında isə onlar “tapan” adlanır) nisbətən qalın və enli yonulub düzəldilirdi. Arabanı çardağı, qolara şaquli olaraq bərkidilmiş cağlara tar (etnoqrafik ədəbiyyatda “üst qol”, və ya “kiçik qol” kimi də qeyd olunur. Şirvanda ona “nədivan” deyirlər) keçirdikdən sonra hazır olurdu. Belə arabalarda ox təkərlərə kip geydirilir və onlarla birlikdə fırlanırdı. Təkərlə birlikdə fırlana oxu qolları sürtüb “yeməməsi” üçün qolların üzərinə “yasdıq” adlanan yəhərvari formada kətilmiş ağac hissə qoyulurdu. Arabanı oxu qolar üzərində irəli-geri sürüşməsin deyə, onu hər iki tərəfdən “ayı” adlanan çivlə bərkidirlər. Oxla yasdığıın arasına sabun məhlulu sürtmək və mazut çəkmək üçün arabanın hər birində sabun dolu buynuz və ya yağ (mazut) daqqası olurdu.

Azərbaycann dağətəyi və düzənlik bölgələrində ağır yükləri daşımaq üçün qara arabaların həcmcə ən iri növləri də işlədilmişdir. Bu cür ağır arabalar etnoqrafik ədəbiyyatda **“Qafqaz arabası”** adı ilə məlumdur. [41] Normal “qara araba”nın oxunun uzunluğu 2 m. olduğu halda, “Qafqaz arabası”nın oxunun uzunluğu 3 metrə çatırdı. Oxa uyğun olaraq da arabanın qolu, çardağı və boyunduruğu hazırlanırdı.

İkinci qrupa aid edilən öküz arabaların çardağı kiçik, təkərlər ixeyli iri diametrlə olmaqla, Azərbaycanın Bakı, Şamaxı, Quba, Qusar, Salyan, Şəki, Lənkəran və s. bölgələrində geniş yayılmışdır. Belə arabalar, adətən, aid olduqları ərazinin adı ilə adlanırdı: “Şamaxı arabası” “Quba arabası”, “Bakı arabası” və s. Bakı, Quba, Şamaxı və Salyan arabaları tamamilə bir-birinin eyni olduğu üçün etnoqrafik ədəbiyyatda bəzən “Bakı”, bəzən də “Salyan” arabaları kimi adlanmışdır. Hərəkət zamanı oxun qolara sürtünməsindən alınan səslərə görə belə arabaları xalq “cır-cır araba da ” adlandırırırdı. Tamamilə ağac materiallarında hazırlanan arabanı təkəri oxla bərabər fırlanırdı. Təkərləri oxa kip geydirmək üçün təkərlərin topuna zəncir salıb bir-birinə bağlayırdılar. İki nəfər hərəsi təkəri bir istiqamətdə fırlatdıqca zəncir dartılır, təkər oxa kip otururdu. Bu əməliyyata “oxun burazlanması” deyilirdi.

“Qara araba” larla “Salyan” arabalarının müxtəlif hissələri arasında və həcmində əsaslı fərqlər olsa da, onların ümumi quruluşu və hazırlanma texnikası, demək olar ki, eyni idi.

Yuxarıda haqqında danışdığımız arabalar qoşqu heyvanına boyunduruq vasitəsilə qoşulurdu. Bəhs olunan dövrdə boyundurğun iki forması tək və çənəli boyunduruq mövcud idi.



Fayton

Tək boyunduruq uzunluğu 2 m-ə çatan ağacdən yonulub düzəldilir və ucları aşağıya doğru əyilmiş olurdu. Onun kənar uclarında bir-birindən təxminən 25-35 sm aralı bir cüt deşik açılır, həmin deşiklərdən samı (Qərb bölgəsində “çumaça”

deyilir) keçirilirdi. Qoşqu heyvanı boyunduruğa qoşulduqdan sonra samıbağı vasitəsilə samıların ucları heyvanın boğazının altına bağlanırdı. Belə boyunduruq dişləyə iki cür: kağan və işkil vasitəsilə birləşdirilirdi. Birinci halda boyunduruğun ortasında bir-birindən 10-12 sm aralı iki ədəd “modux” adlanan çiv çalınır, kağan bu çivlərin rəsində keçməklə boyunduruğu dişləyə birləşdirirdi. İkinci halda isə boyunduruqdan və dişlədən aşılış işkil deşiyindən işkil (bəzi bölgələrdə buna “qılnc” da deyilir) keçirməklə bu işi başa çatdırırdılar. Adətən boyunduruq iş heyvanının boynunu sürtməsin deyə, onun samılar arasında qalın hissəsinə dərinədən və ya parçadan “yasdıq” adlanan xüsusi dolaq dolayırdılar.

Çənəli boyunduruq qoşqu qüvvəsinin boynundan və çənəsinin altından keçməklə, bir-birinə paralel iki hissədən ibarət idi. Üst hissəsi tək boyunduruq kimi hazırlanır, “boğazaltı” adlanan alt hissəsi isə nisbətən nazik olurdu. Qoşqu heyvanı, hər iki yandan baş tərəfləri açıq olan boyunduruğa dörd ədəd samı və ya sinəçula vasitəsilə qoşulurdu. Tək boyunduruğa nisbətən çənəli boyunduruq daha möhkəm və qoşqu heyvanı üçün daha təhlükəsiz idi.

Azərbaycanın təkərli nəqliyyat vasitələrindən biri də **ikitəkərli at arabası** idi. XIX əsrdə Azərbaycanda at arabalarının bir-birindən fərqlənən müxtəlif formalı olmuşdur. Bakı, Şamaxı, Quba və Salyan ərazisində işlədilən at arabalarının təkərləri iri, çardağı isə kiçik olur, oxu təkərlə birlikdə fırlanırdı. Təkərlərin iri hazırlanması çox vaxt yerli şəraitdən asılı olurdu. Şamaxı və Göyçay qəzalarının düzənlik hissəsində və Qobustanda yolları tez-tez qum basdığına görə at

arabalarının şinsiz təkərləri adi arabaların təkərlərindən iki dəfə iri olurdu. Çox yüngül olan bu arabaların çardağı kiçik və dördbucaqlı formada düzəldilirdi. Arabanın qolları tək at qoşmaq üçün yedək (əskeş) vəzifəsini görürdü. [42]

Tək at qoşulmuş ikitəkərli araba xalq arasında “**daşqa**” adı ilə məlum udu. At daşqası içi həcmli olması, ucuz başa gəlməsi və rahat idarə olunması ilə öküz və kəl arabalarından fərqləndiyinə görə kəndli məişətində müstəsna rol oynayırdı. Ondan müxtəlif məişət yüklərinin (ot, odun, dən su, qaratikan, kömür və s.) daşınmasında istifadə olunurdu.

At daşqasının qoşqu ləvazimatı xamıt, gövdəbənd, qaltaq, palan, tapqır, qaltaq qayıqları, uzun cilovlu yüyən, matraq (qamçı), çubuq və s. ibarət idi. Qoşqu ləvazimatını əsasən yerli yəhər ustalar-sərraclər hazırlayıb satmaqla məşğul idilər.

Azərbaycanın ikitəkərli nəqliyyat vasitələrinin az bir qismini də **uzunqulaq arabası** təşkil edirdi. At arabasından yalnız öz həcminə və təkərlərinin diametrinin kiçikliyinə görə fərqlənən uzunqulaq arabalarında yalnız həyətəni və ev təsərrüfatında kiçik həcmli yükləri yaxın məsafəyə daşımaq üçün istifadə edilirdi.

Dördtəkərli arabalar. Dördtəkərli arabaların qoşqu qüvvəsinin növünə görə üç tipi mövcud olmuşdur. 1. Kəl və ya öküz arabası, 2. At arabası, 3. Uzunqulaq arabası.

XIX əsrdə Azərbaycanda işlədilən dördtəkərli öküz arabasını bir-birindən fərqlənən iki forması var idi. Bunlardan birincisi dövr etibarilə daha qədim olub, XX əsrin əvvəllərinə qədər işlədilmiş arabalardır. Bu arabalar Cənubi Qafqazda e.ə. II minilliyin ortalarında istifadə etməyə başlamışlar. [43] Bu tip arabalar bir çox qədim Şərqi ölkələrində də geniş yayılmışdır. [44]

Etnoqrafik materiallardan fərqli olur ki, öküz və ya kəl arabası beş əsas hissədən-dal və qabaq olmaqla ox və təkərlər, zorağacı (bir çox kəndlərində “ara ağacı” da deyilir) və parçalar (bir çox kəndlərdə “cinax” da adlandırılır), arabanın çarağı, qol və boyunduruqdan asılı olmuşdur. Arabanın çardağın əmələ gətirən hissələr iki ədəd “araba əyrisi”ndən (dal və qabaq), hər tərəfdə ikisi olmaqla isə dörd ədəd tardan və iki döşəkdən ibarət idi. Tar və döşəkləri

araba əyrisinə bərkitmək üçün hər araba əyrisinin üzərində 6 ədəd deşik açılırdı. Araba əyrilərini oxa bərkitmək üçün əyrilərin oturacağına tən ortasından daha bir deşik də açılırdı. Dördtəkərli arabanı düzəltmək üçün oxlar hazır olduqdan sonra əvvəlcə dal oxa təkərlər keçirilirdi. Arabanın qolu qabaq oxa təkərlərin arasında bərkidiyindən, bayaq təkərlər oxa qoldan sonra taxılırdı. Arabanın qoluna “qolavan” və ya “dişlə” də deyirdilər. Arabanın qabaq və dal oxunu bir-birinə birləşdirmək üçün “zorağacı” ndan istifadə olunurdu. Zorağacını oxlara bərkitmək üçün oxların üzərində aypara şəklində yuvalar açılırdı. Zorağacının ucları ioxlardan azca kənara çıxarılırdı ki, hərəkət vaxtı ox dönməsin. Arabanın dal oxunu tərپənمەz vəziyyətdə saxlamaq üçün “paça” adlanan iki ədəd köməkçi hissədən istifadə edirdilər. Parçalar dal oxun uclarını zorağaca ilə birləşdirir və oxun fırlanmasının, qaçmasının qarşısını alırdı.

Arabada zorağacını döşəklər əvəz etdikcə isə parçalardan istifadə edilmirdi. Dal və qabaq oxlar “zorağacı” ilə birləşdirildikdən və qol qabaq oxa bərkidildikdən sonra arabanın gövdəsi hazır olurdu.

Arabanın çardağı gövdənin üzərində qurulurdu. Bunun üçün hər oxun üstünə “araba əyrisi” qoyulur və bu əyrilər oturacaqlarındakı deşikdən keçən pazla oxa bərkidilirdi. Daha sonra “araba əyrisi”nin oturacağındakı deşiklərə iki ədəd döşək, qollarındakı deşiklərə isə arabanın tarları keçirilirdi. Yükün tökülməməsi üçün arabanın yanlarını örtmək məqsədilə tarlardan açılan deşiklərdən cağlar keçirilir və onlar “laydır” adlanan araba yanlarını təşkil edirdi.

İkinci tip dördtəkərli öküz arabasının yaranmasında XIX əsrin 30-cu illərində Azərbaycana köçürülən rus sektantlarının gətirdikləri təkərli nəqliyyat vasitələrinin böyük təsiri olmuşdur. Bu tip arabaların hər bir hissəsinin özünəməxsus işçi xüsusiyyətləri var idi.

Dişlə- arabanın həcmindən asılı olaraq 4-5 m uzunluğunda olurdu. Onu ər bir başı arabanın oxu üzərində olan və “paça” adlanan üçbucaq formalı ağacın arasına yerləşdirilir, digrə ucu isə işkil vasitəsilə boyunduruğa birləşdirilirdi.

Paça- hərəkət zamanı dal oxun tərپənمەz dayanmasını təmin edirdi. Dal oxun bələyi (bəzən “palan”, “köynək” və “yarımox” da

deyirdilər) süzərinə qurşaq vasitəsilə bərkidilmiş paça həm də arabanın çardağını hündürdə saxlayır, təkərin laydırı vurmasını qarşısını alırdı.

Arxa ox arabaya tərənəmz şəkildə birləşdirilirdisə, qabaq ox “qulaqlı” adlanan ağac hissəsinin köməyilə oynaq vəziyyətdə olurdu. Dişlə hərəkət zamanı sağa və sola döndəriləndə, qabaq oxun üzərinə qoyulmuş qulaqlı öz vəziyyətini dəyişmir və arabanın çardağını da düz saxlayırdı.

Tərəzi- iki ədəd olmaqla hər iki tərəfdən qabaq oxa geydirilirdi. Qabaq tərəfi dişləyə birləşdirilmiş tərəzinin vəzifəsi dartı içini qaydaya salmaq və arabanın istiqamətini dəyişdirməyi asandlaşdırmaq idi.

Lanqut- sallamanın və şornunun köməyi ilə arabanın dal və qabaq oxlarını bir-birinə birləşdirirdi. Bəzən görülən işdən asılı olaraq arabanın həcmi artırmaq və ay azaltmaq üçün lanqutun üzərində bir-birindən 10-12 sm aralı bir neçə yeri kərtirdilər.

Laydır- arabanın yan hissələrinə deyilirdi. Adətən normal ölçülü arabanın hər laydırında 12 cağ olurdu. Cağ keçirdikdən sonra laydırın qolları da davamlı etmək üçün onu üç yerdən “şiş” vasitəsilə bərkidirdilər. Şiş-oturacağa yastı, digər ucunda isə yivi olan 70-80 sm uzunluğunda dəmir idi. Laydırın qollarından keçirdikdən sonra onu sıxırdılar. Daşınan yükədən asılı olaraq bəzən cağların arası açıq saxlanılır, bəzən də taxta və ya çubuqla örtülürdü.

Şıraqu- arabanın həcmi artırmaq üçün idi. Arabanın arxa və qabaq tərəfinə bərkidilən şıraqu şəbəkəli olurdu. Adətən arxa şıraqu qabaqından hündür düzəldilirdi.

Bundan başqa belə arabalarda dörd ədəd “dayanacaq” və ya “dayaq” adlanan xüssi hissə də olurdu. Dayanacaq iki hissədən ibarət idi. Onun “sapılca” adlana dəmir hissəsi halqavari olub oxa geydirilir, “gövdə” adlandırılan və ağacdan hazırlanan digər bir hissəsi isə ucu haçalı olub laydırdakı halqaya keçirilirdi. Sapılcanın iti ucu dayanacağın gövdəsnə çalınırdı. Dayanacaq arabada laydırın altından qoyulmaqla, adından göründüyü kimi, dayaq rolunu oynayırdı.

Arabanın təkərini oxdan çıxması üçün oxun başına əvvəlcə tərəzi və dayanacaq geydirilir, sonra isə “papaq” salınırdı. Papaq və oxdan açılmış şaquli deşikdən “çulğu” adlana dəmir çüy keçirilirdi.

Bəzən arabanın oxu topun qundağının ölçülərinə düzgün gəlmədikdə, oxuna başına əlavə olaraq “qır” adlanan dəmir hissə də keçirilirdi.

Azərbaycanda işlədilən dördtəkərli arabaların digər bir tipi də **tək at qoşulmuş araba** idi. Tək at qoşulmuş arabaları Azərbaycana XIX əsrin ortalarında rus sektantları gətirmişlər. Ona görə də bu arabaları çox vaxt xalq arasında “malakan arabası” da deyilirdi. Bu tip arabalar quruluşca dördtəkərli arabaların eyni idi. Onların yeganə fərqi qollarının formasında olmuşdur. Belə ki, öküz arabasının qolları boyunduruğa bərkidilmək üçün uc hissəsində birləşdirilirdisə, at arabasının qolları bir-birinə paralel vəziyyətdə aralı qalırdı. Arabada dartqı vəzifəsini qollar yox, qabaq oxa bərkidilmiş “dartqı” adlanan xüsusi ağac hissə görürdü.

Alman kolonistləri və rus sektantları özləri ilə gətirdikləri digər bir araba tipi iki və ya dörd at qoşulmuş dördtəkərli araba idi. Furqon adlanan bu araba sonralar Azərbaycanda cüzi dəyişikliklərlə uzun müddət də istifadə olunmuşdur. Qoşqu qüvvəsinin sayına görə furqona çox vaxt “cütatlı”, “üçatlı”, “dördatlı” və “çoxatlı araba” da deyirdilər.

Dördtəkərli öküz və at arabasına quruluşca yaxın olan furqonda dartı vəzifəsini görən araba qolunu “dişlə” adlanan bütöv bir ağac təşkil edir. Buna görə furqona bəzən “dişləli araba” deyirdilər.

Dördtəkərli arabaların digər bir toponimi təşkil edən **uzunqulaq arabası** yalnız həcmnin kiçiliyinə görə fərqlənirdi. Yaxın məsafələrə yük daşımaq üçün yaradılmış bu arabalar ən çox düzənlik bölgələrində istifadə olunurdu.

Keçən əsərdə araba bağlama işi ilə xüsusi səriştəli ustalar məşğul olurdu. Arabanı düzəltmək üçün mövcud olan istehsal prosesi üç mərhələdən ibarət idi: 1. Lazım olan materialın tədarüku 2. Araba hissələrinin hazırlanması; 3. Hazır hissələrin quraşdırılması, başqa sözlə arabanın bağlanması.

Araba üçün lazım olan materialın tədarüku ilə bilavasitə usta özü məşğul olurdu. Bunun üçün lazım olan ağac materiallarını ya yaxın meşələrdən tədarük edir, ya da bazarlardan satın alırdılar.

Arabanın ayrı-ayrı hissələrini hazırlamaq üçün qarağac, vələs, zoğal, göyrüş, fıstıq, dəmirqara, dağdağan, yemişan, cökə, iydə, çəkil,

palıd və s. ağaclardan istifadə olunurdu. Kəsilmiş ağac hissələri odda ütülürdü və qurudulduqdan sonarə müvafiq araba hissələri hazırlanırdı. Bütün hissələr hazırlanıb başa çatdıqdan sonra işdə arabanın bağlanması işi başlayırdı. Araba ustalar əsasən, balta (kol baltası, gülgör baltası, küplü balta, ancaq balta), iri və xırda dişli mişar (xırxı), kərki, rəndə (adi rəndə, sığal rəndəsi), iskənə, burğanc (şvol burğusu, çaka burğu, qarağa burğu), künyə, dartı, lopur, toxmaq, xətkəş, küşdərə və s. alətlərlə işləyirdilər.

Araba ustaları, adətən arabanı çardağını düzəldirdilər. Təkər hazırlaması işi ilə xüsusi səriştəli ustalar məşğul olurdular ki, bunlar təkərçilər adlanırdı. Onlar təkərin üçü formasının (bütöv, dişli və yaxud opla təkər və çəmbərə təkər) hazırlanmasının kamil bilgiləri idilər.

Materiallardan aydın olur ki, Azərbaycan ərazisində ilk dövrlərdə **bütöv təkərlərdən** istifadə olunmuşdur. İki hissədən ibarət bütöv təkəri hazırlamaq üçün əvvəlcə təkərin birinci yarısını, sonra isə ikinci yarısını hazırlayıb, onları daxili şüylər vasitəsilə birləşdirmək üçün hər ikisini ağız-ağıza düşən hissələrində, ox deşiyindən sağ və sol tərəfdə olmaq şərti ilə iki yuva açılırdı. Yuvaların ikisinin dərinliyi 12 sm, digər ikisinin isə 15 sm olurdu. Təkər hissələrini birləşdirmək üçün iki ağac çüy düzəldilir, həmin çüylər yuvalara yerləşdirilir, təkər hissələri ağız-ağıza qoyularaq toxmaqla vurulub bərkidilirdi. Belə təkərlər iş prosesində daha da möhkəmlənirdi.

XX əsrin əvvəllərinə kimi Azərbaycanı Qərb bölgəsində belə bütövtəkərli arabalar işlədilmiş və əhali arasında “tökmə araba” adı ilə məşhur olmuşdur. [45]

Zaman keçdikcə bütöv təkərlər ayrı-ayrı hissələrdən düzəldilmiş **“yığma təkərlərlə”** əvəz edilmişdir. (“qurama”, “toplu”, “dişli” təkərə də deyilir).

Yığma təkərlər top, diş (bəzən “dəndə”, “pər”, “dırnaq” və ya “barmaq” da deyilir) və çəmbərdən (qasax, daban, Şirvan bölgəsində bu “əymə”, Şəki də isə “bud” adlanır) ibarət olurdu. Bu təkərləri işə daha davamlı etmək üçün çəmbərənin üstünə şin geydirirdilər. Şini dəmirçixanada döymə üsulu ilə düzəldirdilər. Təkər ustalarının dediyinə görə, şinin qalınlığı 7 asnoy (1 asnoy 0,5sm) olanda o, daha möhkəm və davamlı olurdu.

Çəmbərə təkərlər bütöv ağacı əyərək çevrə şəklinə salmaqla düzəldilirdi. Bunu üçün ağac yaş vaxtıkəsilir, yonularaq lazımı şəklə gətirilirdi onu odda və suda qızdıraraq əyib çevrə şəklinə salırdılar. Çəmbərə təkər bütöv ağacdən olduğuna görə çox vaxt şinsiz də işlədilirdi. Çəmbərini əymək və lazımı diametrdə düzəltmək üçün çox vaxt yerin altında tikilmiş xüsusi buğxanalardan istifadə edirdilər. Burada ağacları buğa verir, yumşaldır, sonra əyirdlər. Bu işdə son dərəcə ehtiyatlı olmaq lazım idi. Belə ki, çəmbərinin hazırlanması çox vaxt baş tutmur, ağac sınır, ustanın əməyi heç olurdu.

Yaylı nəqliyyat. XIX ərsin ikinci yarısından başlayaraq Azərbaycanda kapitalist münasibətlərinin inkişafı və yaranması ilə əlaqədar şəhərə əhalisi də çoxalırdı, bu da öz növbəsində yeni-yeni nəqliyyat növlərinə ehtiyac yaradırdı. Bu dövrdə Bakı və Gəncə şəhərlərində **qazalaq, prilotka, fayton, şərəban, dilican** və s. kimi yaylı nəqliyyat vasitələri meydana gəlmişdir. “Prilotka”, “fayton” və “qazalaq” kimi rahat nəqliyyat vasitələri Azərbaycana Rusiyadan gətirilmişdi. [46]

Qazalaq. Tək at qoşulan bu nəqliyyat növü öz quruluşa görə ikitəkərli at arabasına oxşasa da, ondan yaylı olması ilə fərqlənirdi. Qazalağın çardağı (banı) oxa bərkidilmir. Yayların üstündə dururdu. Onu çardağı dördbucaqlı idi. Taxtadan hazırlanmış çardaqda 4-5 adam otura bilirdi. Təkərləri “Bakı” və “Şamaxı” arabaların təkəri kimi diametrcə çox iri olurdu. Məlumatlara görə, Azərbaycanda qazalaq ancaq Bakıda hazırlanmışdır. Toy mərasimlərində işlədilən qazalaqları bəzəmək məqsədilə onun yanlarından rəngbərəng xalçalar asılırdı. Sərnişinlərin rahatlığını təmin etmək üçün qazalağın içərisinə kiçik döşəkcələr qoyulurdu.

Prilotka. Quruluşca qazalağa oxşayırdı və ona bir at qoşulurdu. Dörd əsas hissədən ibarət idi: ox və təkərlər, ox üzərindəki iki ədəd yay, arabanın “evi” və qolları. Prilotkanı qurşadırmaq üçün əvvəlcə ox və təkərlə hazırlanırdı və yaylar oxun üstünə bərkidirdi. Sonra qollar üzərində qurulmuş prilotkanı “evi” yayların üstünə qoyularaq xüsusi dəstəklə onlara bağlanırdı.

Prilotka qazalağa nisbətən daha rahat nəqliyyat növü idi. Onun “evi” nin içərisində hazırlanmış yumşaq oturacaqda ili adam əyləşə

bilirdi. Oturacağı döşəmədən xeyli hündürdə yerləşirdi. Təkərlərin qaldırdığı toz-torpağın qarşısını almaq məqsədilə təkərlərini üstünü “evin” yanlarına “qanad” adlanan hissələr bağlanırdı. XIX əsrin 30-cu illərinə qədər işlədilmiş pritlotkanı daha yumşaq nəqliyyat növü etmək üçün onun təkərlərinə son zamanlar rezin şinlər də keçirilmişdi. Təntənəli günlərə ondan istifadə etmək böyük şərəf sayılırdı. Toy günlərində həmişə gəlini prilotkada gətirməyə çalışırdılar.

Fayton minik məqsədilə hazırlanmış cütatlı nəqliyyat vasitəsidir. XIX əsərdə fayton müasir minik avtomobillərini əvəz edirdi. Rahat nəqliyyat növü olduğu üçün ölkəmizdə ondan son zamanlara qədər istifadə olunmuşdur. Şəhər nəqliyyatı hesab olunan fayton bir çox rütbəli adamlar tərəfindən kənd yerlərində işədilmişdir.

XIX əsrin axırlarında Bakıdan müxtəlif istiqamətlərə işləyən 418 fayton qeyd alınmışdı. [47] Qatarların gəldiyi vaxt Bakı dəmir yolunun vağzalının qarşısındakı meydanda sənişinləri daşımaq üçün faytonlar növbəyə dururdu. Bu dövrdə faytonlarda gedış haqqını göstərən xüsusi qiymət cədvəli də olurdu. Dəmir lövhə üzərinə yazılmış cədvəl faytonun açıq görünən tərəfində bərkidilirdi. [48]

Hər bir fatonda faytonçudan başqa 3-4 adam otura bilirdi. Faytonun xarici görkəmini gözə çarpdırmaq üçün fayton sahibləri çalıdaşdırdılar ki, qoşqu üçün xüsusi seçilmişdi. Atların hər ikisi eyni böyüklükdə və eyni rəngdə olsun.

Fayton yeddi əsas hissədən- dal və qabaq olmaqla ox və təkərlər, dörd ədəd yay, çanaq (faytonun evi), iki ədəd qanaq, çətir və dişlərdən ibarət idi. Fayton çanağının içərisində iki yumşaq oturacaq düzəldilirdi. Qabaq təkəri üstündə- çaxçağın uc hissəsində olan üçüncü oturacaq faytonuçu üçün idi. Faytonçunun ayağını qoyudğu taxtaya şaquli istiqamətdə bərkidilmiş fayton hissəsi “iş-tox” adlanırd. Nazik dəmir lövhədən, yaxud taxtadan hazırlanmış “iş-tox”un əsas vəzifəsi hərəkət vaxtı atların ayaqlarından qalxan tozun qarşısını almaqla faytonçunun rahatlığın təmin etmək idi. Çanağın yanlarına bərkidilmiş. Qanad adlanan hissələr təkərlərin üstünü örtməklə qalxan tozun qarşısını alır, həm də dal və qabaq təkərləri arasından aşağıya tərəf qövs şəklinə əyilərək faytona çıxmaq üçün ayaqlıq təşkil edirdi.

Çanağın arxa hissəsinə bərkidilmiş “çətir” adlanan hissə yağışdan, gündən və küləkdən qorunmaq məqsədilə fayton üstünü örtürdü. Yayların köməyiylə çətir istənilən vaxt açılıb-yığıla bilirdi. Gecə vaxt yolu işıqlandırmaq məqsədilə faytonuğunun əyləşdiyi oturmağın yanlarına neftlə işləyən və ya şamla işıqlandırılan iki ədəd fənər də bərkidilirdi.

XIX əsrin axırlarında uzaq məsafələrə sərnəşin daşımaq üçün çoxlu yerli nəqliyyat növləri də mövcud idi ki, bunlardan “şərəban”, “dilican”, və “kareta” ən çox Bakı-Quba, Bakı-Şamaxı, Bakı-Lənkəran istiqamətlərində istifadə olunurdu.

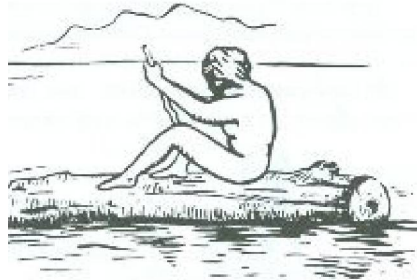
Şərəban-səkkiz nəfərə qədər sərnəşin gətirən üstü açıq at arabasıdır. Yarıyumşaq nəqliyyat növü olan bu şərəbanla sərnəşin daşınması adətən yaz və aya mövsümlərində olurdu.

Dilican-furqon tipli nəqliyyat vasitəsi olub, şərəbana nisbətən daha çox-16-18 sərnəşin gətirə bilirdi. Dilicanda yarıyumşaq nəqliyyat növü idi. Onun “evi” nin üstü örtülü olduğu üçün ilin bütün fəsilərində sərfəli nəqliyyat vasitəsi hesab olunurdu.

Şərəban və Dilicana nisbətən **kareta** kiçik və yumşaq nəqliyyat növü idi. Altı nəfərə qədər sərnəşin gətirə bilən kareta Azərbaycanda ancaq Bakı şəhərində işlədilmişdir.

Su nəqliyyatı vasitələri. Azərbaycanda kifayət qədər, dəniz, göl, iri çayların olması lap qədim zamanlardan başlayaraq burada su nəqliyyatı vasitələrini yaranamsına və işlədilməsinə şərait yaratmışdır. Yerli çaylardan Kür və Araz nəqliyyat üçün daha əlverişli olmuşdur.

Qədim su nəqliyyatı vasitələrinin bir çoxu aradan çıxmış olsa da, onalrdan bəzilər XX əsrə kimi gəlib çatmışdır. Kötük, sal və müxtəlif formalı qayıqlar və s.



su



Ağac və tuluq su nəqliyyatı

arxaik su nəqliyyatı vasitələri yaxın vaxtlaradək Kür və Araz çaylarının sahil kəndlərinin əhalisi tərəfindən işlədilmişdir. XIX əsrdə su nəqliyyatını kolaz, bərə, barj, kirjim və ya sandal, müxtəlif yelkənli və buxarla işləyən gəmi növləri olmuşdur.

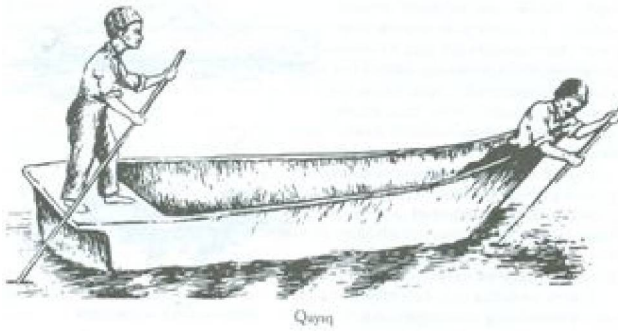
Çayın bir sahilindən başqa sahilinə keçmək və bəzən də müəyyən yerlərə getmək üçün **ağac kütükləri** suya salıb ondan tutur və yaxud üstünə minib üzürdülər. Bu məqsədlə içərisi hava ilə doldurulmuş **tuluqdan da** istifadə edilirdi.

Tikinti, yanacaq və s. üçün çay kənarı meşlərdən qırılmış ağacları kəndir və yua tənək çubuqları ilə bir-birinə çatır, çayın axarı istiqamətində hərəkət etdirərək istənilən sahili çıxarırdılar. Ağac materiallarını su ilə bu cür axıtılması xalq arasında **sal** adlanırdı. [49] yan-yan bağlanmış bağlanmış taxta və şalbanlardan ibarət olub, su nəqliyyatı vasitəsi hesab edilən sal Azərbaycan dilində “ibtidai gəmi” mənasında işədilmişdir. [50]

Salı çayın dayaz və burulğan yerlərindən keçirmək üçün üzgüçülər onun qabaq tərəfindən tutub çəkir, istiqamətini dəyişdirir, arxadan qabağa doğru itələyidilər. Sakit axımlı çaylarda isə salın arxa tərəfində, onun üstünə dayanaraq “çöp” (təxminən 2, 5- 3 metr uzunluğunda ucu iti ağac) vasitəsilə istiqamətini lazımı səmtə yönəldirdilər.

Su nəqliyyatının ən mükəmməl növü **qayıq** olmuşdur. Qobustan qayalarında içərsində adam, bəzən də burun hissəsində günəş həkk edilmiş qayıq təsvirlər Azərbaycanın qədim sakinlərini hələ e.ə. XIII-X minilliklərdə, yeni Mezolit dövründə qayıqdan istifadə etdiklərini göstərir. Üzərində qayıq rəsmi çəkilmiş daşlar qazıntılar zamanı Firuz düşərgəsinin mədəni təbəqəsindən də tapılmışdır. [51]

Qayıq düzəltmək üçün yoğun və nisbətən uzun ağac gövədsinin içərsini baltə, kərki, əydi, iskənə, küşdəre və başqa yonu alətlərlə çıxarıb dərinləşdirir, sonra ağacın alt hissəsini yonub yastı



Qayıq

hala salır və suda üstümək üçün hamarlayırdılar. Qayığın hərəkəti asanlaşdırmaq və sürətini artırmaq üçün onun qabaq tərəfini nazildir və itiləşdirirdilər. Yonma üsulu ilə hazırlanmış qayığın arxa tərəfi enli olur və orada qayığı idarə edən üçün oturacaq düzəldilirdi.

İri qayıqları idarə etmək üçün çox vaxt adam lazım olurdu. Onlardan biri çəp vurur, digər isə avar çəkirdi. Çəp vuran qayığın arxa hissəsində durur, çəp vasitəsilə qayığı suya salır, onu istiqamətləndirir və yeri gəldikcə irəliyə doğru itələyirdi. Avar çəkən isə qabaq yerdə oturaraq qayığın istiqamətinin əksinə suyu kürəkləməklə onu hərəkətə gətirirdi.

Eni 70-80 sm, hündürlüyü 26-30 sm-ə çatan yonma üsulu ilə hazırlanmış qayıqların ən böyüyün uzunluğu 7-8 m, ən kiçiyininki isə 3-4 metr olurdu. Təknəvari quruluşa malik olan belə qayıqlar Azərbaycanda **kolaz** adlanırdı. Kolaz bir çox xalqların dillərində də qayıq mənasında işlədilmişdir. [52]

XIX əsrin altmışıncı illərindən başlayaraq kolazın daha da təkmilləşdirilmiş formasından istifadə edilmişdir. Əvvəlkindən fərqli olaraq yeni kolaz qurama üsulu ilə hazırlanırdı. Belə kolazın oturacağı düz olduğundan ona bəzən “düz dibli kolaz” da deyilirdi.

Kolazı hazırlamaq üçün əvvəlcə ağacdən qabırğa adlanan hissələr düzəldilir, həmin qabırğalara oturacaq və yan taxtaları vurulurdu. Kolazın iriliyindən asılı olaraq qabırğaların sayı 6-dan 14-ə qədər olurdu. İçərisinə su dolmasın deyə taxtalar arasındakı boşluğa qatran doldururdular. Qədim zamanlarda isə bu məqsədlə piy və ya köpək balığının yağında istifadə edilmişdir. Avarla həkətə gətirilən kolazın içərsində oturacaqlar düzəldilirdi.

XIX əsrdə Azərbaycanda Rusiyadan gətirilmiş yastı dibli qayıqlar da (şlyubka) işlədilmişdir. Yeni tipli kolazın yaradılmasında bu qayığın xeyli təsiri olmuşdur.

Kolaz indi də Lənkəran, Salyan, Zərdab və Sabirabad rayonları ərazisində su nəqliyyatı vasitəsi kimi işlədilməkdədir.

Azərbaycanda kolaz su nəqliyyatı vasitəsi kimi başlıca olaraq bir sahildən digərinə inan, yük, heyvan və s. keçirmək məqsədilə işlədilirdi. Lakin daha ağır yüklərin daşınması üçün bu nəqliyyat vasitəsi özünü doğrultmadığından, su nəqliyyatının başqa növünü

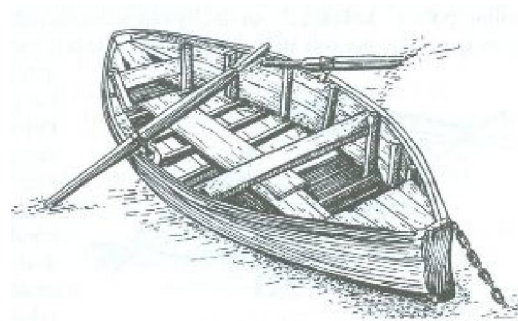
yaradılmasına ehtiyac duyulmuş və bunun ənticəsində bərə meydana gəlmişdir. Bərədən, bir qayda olaraq, iri çaylardan ağır yükləri keçirmək üçün istifadə olunduğundan o, iki qayıq üzərində qurulmuş taxta meydançadan ibarət olurdu.

Bərənin işlədiyi yer keçid adlanırdı. Adətən keçidlərə onların yerləşdiyi ərazilərin adları verilirdi. Bu dövrdə Kür çayı üzərində əsas keçidlər Qaradonlu, Sabirabad, Cavad, Surra, Mollakənd, Zərdab, Pirazı, Mingəçevir, [53] Araz çayı üzərində isə Abbasabad, Saatlı və Bülqan ərazisində idi. [54] Naxçıvan ərazisində Araz çayı üzərində həmçinin Qaqac, Dərəşam və Culfa keçidləri də var idi. [55] Cula keçidindəki bərə ilə keçib Təbrizə, Abbasabad keçidindəki bərə ilə isə Məkkəyə getmək mümkün idi. Bu keçidlərdə hər biri 300 puda qədər yük götürən bərələr işləyirdi.

Körpülərin salınması mümkün olmayan yerlərdə bərə indi də su nəqliyyatı vasitəsi kimi öz əhəmiyyətini saxlamaqdadır. Kür və Araz çayları üzərindəki bir çox keçidlərdə hazırda da bərədən istifadə olunur. Lakin, qədim bərələrdən fərqli olaraq müasir bərələr dəmir əsaslar üzərində qurulmuşdur. Böyük yüklərin gətirilmə qabiliyyətinə malik olan müsair bərələr artıq suyu gücü və əl ilə yox, kiçik buxar gəmiləri vasitəsilə hərəkətə gətirilir.

XIX əsr və XX əsrin əvvəllərində Azərbaycanda su nəqliyyatı vasitələrinin

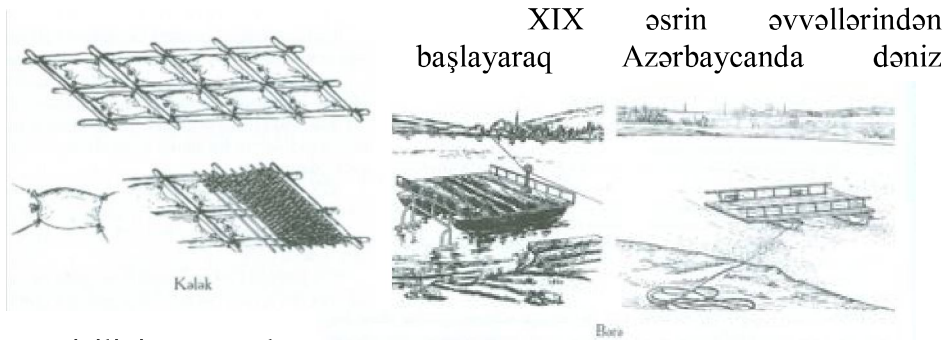
məhəlli-lokal xüsusiyyəti ilə fərqlənən növləri də mövcud olmuşdur. Naxçıvan bölgəsi üçün səciyyəvi olan, ibtidai salın nisbətən təkmilləşdirilmiş forması hesab edilən **pələ və kələk** belə su nəqliyyatı vasitələrindəndir. Quruluşuna və təyinatına görə hər iki su nəqliyyatı vasitəsi oxşarlıq təşkil etsə də, ölçülərinə və yüklərin gətirilmə qabiliyyətinə görə pələ kiçik, kələk isə nisbətən iri ölçüdə hazırlanırdı. Pələni hazırlamaq üçün 15-20 sm diametrlə və 2,2-2,5 m uzunluğunda ağacları



Qurama kolaz

bir-birinə paralel qoyur, baş, ortaya və ayaq hissələrinə isə köndələn şəkildə üç ağac bərkidirdilər. Beləliklə, ağacların arasında əmələ gələn kvadratşəkilli sahələrə qoyun və keçi dərisindən hazırlanmış, içərisinə hava ilə doldurulmuş tuluqlar bağlanırdı. Bundan sonra pələnin üstünə çubuq çəpərə salınırdı. Pələ xüsusi şəp vasitəsi ilə hərəkətə gətirilir, kiçikhəcmli yüklərin və 2-3 sərnişinin digər sahələ keçirilməsi üçün nəzərdə tutulurdu.

Kələk isə öz həcminə görə pələdən üç-dörd dəfə iri düzəldilirdi. Adətən bir kələyin düzəldilməsi üçün 5-6 m uzunluğunda beş ədəd ağac, təxminən bir o qədər də atmalar gerek olurdu. Kələyə bağlanmış tuluqların sayı isə 12-16 ədədə çatırdı. Kələk də çəp vasitəsilə idarə olunurdu və təxminən 150-170 puda qədər yük götürə bilirdi. Culfanın yaycı kəndi ərazisində “Kələkişləyən yer” adlanan sahə indi də qalmaqdadır. Buradan suya salınan kələk Üçtəpədə digər sahələ çıxı bilirdi.



gəmiçiliyi də müəyyən dərəcədə inkişaf etmişdir. Dəniz üçün əlverişli nəqliyyat vasitəsi şxun, barj, kirjim, sandal, habelə avar, yelkən və buxarla işləyən gəmilər olmuşdur.

Şxun- ingiliscə “Schonner” sözündən olub, iki və daha artıq dor ağacı olan yelkənli gəmi deməkdir. Sürətinə və davamlılığına görə şxun digər su nəqliyyatı vasitələrindən fərqlənirdi. Onunla ancaq sabit havada dənizə çıxmaq olardı .

Sonrakı dövrdə şxun daxili yanma mühərriki ilə təmin olduğundan, onunla uzaq səfərlərə də çıxmaq mümkün oldu. Hazırda şxundan həm nəqliyyat vasitəsi kimi, həm də balıqçılıq və su idmanı

oyunlarında geniş istifadə edilir. İstifadə tərzindən asılı olaraq şxun müxtəlif formaları yaradılmışdır.

Barj-yedək gəmisidir. O, taxta və dəmir hissələrindən hazırlanırdı. Barjin dəniz, göl, çay. Kanal sularında işlədilən müxtəlif formaları olmuşdur. Yük tutumu böyük olan və yaxşı materialdan hazırlanmış barjlar 20 il müddətində iş üçün yararlı olurdu.

Sandal-təknəvari quruluşca maili gəmidir. Əsasən, yelkənlə təhciz olunuduğu üçün səmt küləyinin gücü ilə hərəkət edir.

Kirjim-yastıdıbli gəmidir. Ağac materialından hazırlanan kiçik həcmli bu nəqliyyat vasitəsi ən çox Xəzər dənizində işlədilmişdir. Kirjimdən əsasən dənizin dayaz yerlərində limana yan ala bilməyən gəmilərin yükünü sahilə daşımaq üçün istifadə edilirdi. Bu nəqliyyat vasitəsi də avarla və ya yelkənlə hərəkətə gətirilirdi. Bəzən kirjimlə uzaq səfərlərə də çıxırdılar.

Arxiv sənədləri göstərir ki, hələ XVIII əsrin ikinci yarısında kirjim və sandal inşa etmək üçün Bakıda gəmi tərsanəsi olmuşdur. [56]

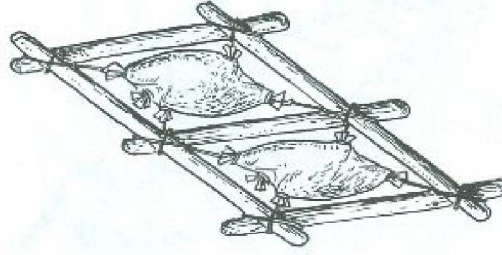
Azərbaycanda bəzi nəqliyyat vasitələrin hərbi məqsədlər üçün də istifadə edilmişdir. Rusiya-İran müharibəsi illərində (1826-1828-ci illər) Təbriz istiqamətində hərəkət edən çar ordusu üçün lazımi ərzaq və digər ərzaq yükləri Azərbaycan kəndlərindən və balıqçılar kirjimlə Xəzər dənizində Kür çayı vasitəsilə Zərdəba qədər daşımışlar.

XIX əsrin əvvəllərindən başlayaraq Xəzər dənizində rus tipli gəmilərin sayı çoxalırdı. 1802-ci ildə Bakı xanlarını sifarişi ilə Rusiyada hazırlanmış üç ticarət ondan iki il sonra isə hər biri 150 nəfər əsgər tutan 11 hərbi gəmi Xəzər dənizinə gətirilmişdir. [57]

Rus gəmilər təkcə Xəzər dənizində deyil, Kür çayında da işlədilirdi. 1814-cü ildə rus hərbiçiləri hərəsi 2400 pud yük götürən gəmilərlə Kür çayı ilə Samuxa qədər üzmüşdülər. [58]

XIX əsrin 40-cı illərində artıq Xəzər dənizində buxar gəmilər işləyirdi. İlk buxar gəmi Azərbaycan Həştərxandan gətirilmişdir. Suya davamlılığını yoxlamaq üçün Kür çayına göndərilən həmin gəmi "Volqa" adlanırdı. [59] Artıq 1852-ci ildə Xəzər dənizində 4 buxar gəmisini və 1 şxun işləyirdi. [60]

XIX əsrin ortalarından başlayaraq gəmiçilik Kürdə də sürətlə inkişaf edirdi. 1852-ci ildə Kür çayında işlətmək məqsədilə Nijni Novqorod şəhərində dəmir materiallarından hazırlanan və 60 at gücündə mühərriki olan buxar gəmişi sifariş edilmişdi. [61] “Knyaz Vorontsov” adlanan bu gəmi 1853-cü ilin əvvəllərində Kürə gətirilmiş və o, iki barjla birlikdə Mingəçevirə, oradan isə geri-Salyana qədərə müvəffəqiyyətlə üzmüşdü.



Pələ

XIX əsrin 60-cı illərində Xəzər dəniz gəmiçiliyini genişləndirmək məqsədilə təsis edilmişdi. “Qafqaz və Merkuri” səhmdar cəmiyyətinin ixtiyarında 24 gəmi var idi ki, bunlardan 6-sı motor və yelkənlə işləyən şxun, 3-ü pərli gəmi, 3-ü buxar gəmişi və 12-si isə ağacdan hazırlanmış yelkənli gəmi idi. [62] Altmışıncı illərin sonunda bu cəmiyyətin ixtiyarında olan buxar gəmilərinin sayı 15-ə, pərli gəmilərin sayı isə 7-yə çatmışdı. [63]

Ticarət və yük dövriyyəsinin genişlənməsi ilə əlaqədar Xəzər dənizində “Qafqaz və Merkuri” cəmiyyətindən başqa, “Durjina”, “Şərqi cəmiyyəti” (“Восточное общество”), “Nobel qardaşlığı” (“Товарищество Нобел”) və s. dəniz cəmiyyətləri də yaranmışdır. 64 Bunlardan ən böyüyü isə “Qafqaz və Merkuri” cəmiyyəti idi.

XIX əsrin 60-70 ci illərində Xəzər dənizində buxar gəmilərinin sayını çoxalmasına baxmayaraq, yelkənli donanma hələ də öz əhəmiyyətini itirməmişdir. Həmmi illərdə Xəzər dənizində İrandan Cənubi Qafqaza və Həştərxana yük daşıyan 200 kirjim tipli gəmi vardı. [65] Altmışıncı illərin sonunda isə Bakı limanının sərəncamında ümumi yük tutumu 5 mindən 8 min puda qədər olan 30 yelkənli gəmi (şxun) var idi. “Ağ gəmilər” adlanan yelkənli gəmilər azərbaycanlıların (bakılıların) sifarişi ilə Həştərxanda inşa edilmişdi. [66]

XIX əsrin yetmişinci illərində Xəzər dənizində maye yük daşıyan gəmilər meydana gəlmişdi. Bu işi ilk təşəbbüsçüsü Nobel qardaşları olmuşdur. Onların “Zaroastr” adlanan maye yanacaq daşıyan ilk gəmisi İsveçrədə sifarişlə hazırlanmışdı. [67]

Maye yanacaq daşımaq üçün əlverişli nəqliyyat vasitəsi olan bu gəmilərin sayı Xəzərdə sürətlə artırdı. Əgər 1881-ci ildə Xəzərdə 11 ədəd belə gəmi var idisə, 1899-cü ildə onların sayı 136-ya çatmışdı. [68]

XIX əsrin axırlarında buxar gəmiləri ilə yanaşı, maye yanacaq daşıyan az yük tutumlu yelkənli gəmilər də var idi. Lakin onlar buxar gəmilərinin rəqabətinə dözmür, sıxışdırılıb aradan çıxarıldı. 1891-ci ildə belə gəmilərin sayı Xəzərdə 284 ədəd olduğu halda, 1899-cü ildə onlardan 212-si qalmışdı.

XX əsrin əvvəllərində Xəzər dənizində ticarət donanmasının sərəncamında 700-800 tipli müxtəlif gəmilər var idi. [69] Bu inkişaf, hər şeydən əvvəl, dəniz və çay nəqliyyatının genişlənməsi ilə əlaqədar mühüm limanların yaranması ilə izah edilməlidir. Həmin illərdə Bakı Xəzər sahilində ən böyük liman şəhəri hesab olunurdu. Rusiya, İran və Orta Asiyadan Avropaya uzanan tranzit yolu üzərindəki coğrafi mövqeyi baxımından Bakı nəinki Azərbaycanın, habelə bütün Qafqazda ən mühüm mərkəzinə çevrilmişdi.

YOLLAR

Qədim çağlardan dünyanı müxtəlif ərazilərində yaşayan insanların ünsiyyətində yolların çox böyük rolu olmuşdur. Yollar ölkələrin inkişafında və onlar arasında hərtərəfli əlaqələrinin daha da genişləndirilməsində müstəsna əhəmiyyət kəsb etmişdir.

Azərbaycanda mövcud olan yolların istiqaməti, onların vəziyyəti ərazinin relyef-coğrafi quruluşunun xarakterindən və təsərrüfatın formasında asılıdır. Çətin keçmilən dağ silsilələri, irilixirdalı çayların mövcudluğu təkərli nəqliyyat vasitələrinin işləməsi üçün zəruri olan abad yolların salınmasını çətinləşdirirdi. Azərbaycanda XIX əsrin osnalarına qədər davam etməkdə olan natural təsərrüfat formasında bu sahədə böyük çətinliklər yaratmışdır.

XIX əsrin 40-cı illərin əqədərə Azərbaycanda, demək olar ki, yollar primitiv vəziyyətdə idi. Müxtəlif ölkələrlə olan əlaqələr qədimdə olan karvan yolları ilə həyata keçirilirdi.

Daşdığı funksiyanın müxtəlifliyinə və əhatə dairəsinin genişliyinə görə Azərbaycanda mövcud olan yolları karvan yolları, daxili yollar, poçt yolları su yolları və ya dəmir yolları olmaqla beş qrupa bölmək olar.

Karvan yolları.

Tarixi Azərbaycan ərazisi öz coğrafi mövqeyi və iqtisadi resuslara görə çox qədim zamanlardan dünya ölkələri arasında iqtisadi və mədəni əlaqələrdə mühüm rol oynamışdır. Bəşər tarixində ilk transkontinental ticarət və diplomatiya yolu kimi qiymətləndirilən Böyük İpək



yolu Azərbaycanı da dövrün beynəlxalq ticarətinə qovuşdurmuş, dünya ölkələri arasında qədim zamanlardan mövcud olan iqtisadi, mədəni və siyasi əlaqələri daha da genişləndirilmiş və möhkəmlətməmişdi.

Azərbaycanın Asiya və Avropanın qovşağında yerləşməsi, burada neft, ipək, qızıl boya, duz, xalça, zəfəran, parça və s. malların bolluğu onun beynəlxalq ticarət yollarının əsas məntəqələrindən birinə çevrilən başlıca amil olmuşdur. Azərbaycan ərazisindən keçən Qədim Şərqi əsas ticarət yollarından biri olan Mərkəzi Asiya, Mesopatamiya, Hindistan və Kiçik Asiya ilə birləşdirilmişdi. [70]

Ellinizm dövründə indiki Azərbaycan ərazisində Albaniya və Atropantena dövlətlərinin mövcudluğu, çoxlu şəhərlərin yaranması, əmtəə-pul münasibətlərinin inkişafı, tranzit-ticarət yollarının bu əraziddən keçməsi ölkəni beynəlxalq əlaqələrini daha da genişləməsinə səbəb oldu.

Antik müəlliflər Çindən və Hindistandan başlayaraq Azərbaycan ərazisindən keçən karvan yolları və Azərbaycanın o zamankı dünya ticarətində iştirakı haqqında maraqlı məlumatlar vermişlər. Hind və Çin malları Mərkəzi Asiya və Azərbaycan vasitəsilə Qara dəniz sahillərinə aparılırdı. Bu yol üzərində mühüm şəhərlərdən biri də Naxçıvan şəhəri idi. [71]

Qaynaqların məlumatına görə, orta əsrlərdə Azərbaycanı Hindistan və Çinlə əlaqələndirən beynəlxalq ticarət yolunun cənub qolu Mərkəzi Asiya, İran və Azərbaycanın cənub vilayətlərindən keçir, şimal qolu isə Xəzər sahili boyunca Dərbənd keçidinə və Xəzər xaqanlığına doğru gedirdi. Digər mühüm yol isə Araz vadisi ilə İraq və Suriya istiqamətində idi.

Azərbaycanın Bərdə, Beyləqan, Dərbənd, Naxçıvan, Şəmkir, Ərdəbil, Sərab, Təbriz, Mərənd, Səlmas, Bərzənd və s. şəhərləri bu karvan yollarını üstünə olduğundan, orta əsrlər ticarətində mühüm yer tuturdu.

VI-VII əsrlərdə, xüsusilə ərəb xilafətinin Azərbaycanda ağalığı dövründə beynəlxalq ticarət yollarının qovşağında yerləşən Bərdə şəhəri, demək olar, X əsrin ortalarına kimi Yaxın Şərqi ən iri ticarət və sənətkarlıq mərkəzlərindən biri olmuşdur. Orta əsr ərəb coğrafiyaşünas-səyyahları Bərdədən Hindistana və başqa öklərə aparılan mallar içərisində yerli boyaq maddəsini, müxtəlif balıq növlərini və s. xüsusi qeyd edirlər.

Bərdəni Kürki və Ərdəbillə Marağa arasındakı Gülsurə bazarlarında “xitay” adlanan Çin ipəyi, qiymətli hind parçaları-bərbəhar, səqat və s. satılırdı. Hind tacirləri Azərbaycandan xam ipək və ipək parçalar, xalça və xalça məmulatı, örtüklər, qaytanlar və digər sənətkarlıq məhsulları aparırdılar. [72]

Mənbələr orta əsrlərdə Azərbaycanda Bərdə-Dərbənd, Bərdə-Tiflis, Bərdə-Dəbil, Bərdə-Ərdəbil, Marağa-Dəbil kimi ticarət və karvan yollarını olduğunu göstərir.

Qərbə doğru gedən karvan yolu Böyük Qafqaz sıra dağlarının cənub yamacları ilə uzanaraq Şamaxı-Vəndam-Şəki-Tiflis istiqamətində Gürcüstana və Qara dəniz sahillərinə çıxırdı. Qərb istiqamətində olan digər bir yol isə Kürün sahilinə Cavaddan keçib Gəncəyə və Tiflisə, oradan da Qara dəniz sahillərinə uzanırdı. [73]

Şamaxını Rusiya ilə birləşdirən şimal yolu Dərbənddən keçib Xəzər sahilinə Həştərxana gətirdi. Şimal yolunu indiki Xaçmaz rayonu ərazisindəki Niyazabad kəndindən və Bakıdan dəniz yolu ilə də davam etdirmək mümkün idi.

Şamaxıdan Quba və Dağıstana iki qoldan ibarət olan dağ yolları ilə getmək olurdu. Bunlardan biri təngə dərisindən, digər isə Altıağacdən keçirdi. Altıağac yolu xeyli çətin olduğundan ona “Şeytan yolu” deyirdilər.

XIX əsrin əvvəllərində Bakının iri ticarət mərkəzinə çevrilməsi ilə Şamaxı əvvəlki mövqeyini itirdi. Bu da öz növbəsində bir çox karvan yollarını istiqamətini dəyişməsinə səbəb oldu. Əgər əvvəllər şimaldan gələn karvan yolu birbaşa Şamaxıya gətirdisə, artıq XIX əsrin əvvəllərində həmin yol Xəzərin sahilinə uzunaraq Bakıya gəlir, buradan



qərbə doğru Qobustan yaylasından keçib, Acınohur dərəsi ilə Şamaxıya gedirdi.

Karvan yolları Azərbaycan şəhərlərini Cənubi Qafqazın ticarət və sənətkarlıq mərkəzləri ilə birləşdirirdi. Cavaddan Tiflisə və Qara doğru gedən karvan yolu Gəncədən keçirdi. [74] Şamaxı-Gəncə-İrəvan arasındakı digər karvan yolu isə Qars və Bəyaziddən keçirdi. [75] Bu yollardan istifadə edən türk tacirləri İzmir və Ərzurumdan keçməklə Avropa mallarını Şamaxıya gətirirdilər. [76]

Qara dəniz sahillərindən gələn karvan yolu Gürcüstan ərazisindən keçərək, Baləkən-Şəki-Şamaxı-Bakı-Xəzər dənizi vasitəsilə və ya Gəncə-Şuşa-Lənkəran-Ərdəbil yolu ilə İrana gedirdi.

Bu dövrdə Tiflis-Gəncə-Şuşa-Cavad-Lənkəran-Astara; Şamaxı-Cavad-Xudafərin körpüsü və sonra Araz vasitəsilə Azərbaycanın cənub vilayətlərinə gedən başqa ticarət-karvan yolları da vardı. [77]

Şimali İranda keçib Hindistana gedən karvan yolunun Azərbaycanın Cavad və Gəncə şəhərlərinin ötüb Tiflis-Qori-Suram-Kutaisi təriqilə Qara dəniz sahilinə çıxan hissəsi qədim zamanlarda həm də hərbi məqsədlə istifadə edilirdi. Azərbaycanı Gürcüstan, Türkiyə və Qara dəniz sahilləri ilə birləşdirən bu yola (Dilican yolu) vaxtilə Cənubi Qafqaz üzərinə hücumla keçən və Bospor çarı VI Mitridat Yevpatoru təqib edən roma sərkərdəsi Qney-Pompey öz orduları ilə hərəkət etmişdi. [78] Əsas karvan-ticarət yollarından sayılan bu yol bütün orta əsrlər boyu mövcud olmuş, yalnız XIX əsrin əvvəllərində qismən öz əhəmiyyətini itirmişdir. S.B.Bronevski həmin yolu öz əhəmiyyətini itirməsini Kiçik Asiyada tür ağalığının qüvvələnməsi, coğrafi kəşflər və

Ön Asiyanın
təsərrüfat-iqtisadi
tənəzzülü ilə
əlaqləndirmişdir.

Böyük
İpək yolunun
magistralı
boyunca
Azərbaycanın



Xudafərin körpüsü

ticarət əhmiyyətli şəhərlərində və karvan yolları üzərində **karvanasalar** mövcud olmuşdur. Karvansarlarda karvanların dayanacaq yeri, mehmanxana tipli istirahət otaqları, minik və yük heyvanları üçün ayrıca yer (tövlə) və axurlar, ticarət mallarının saxlanması üçün anbarlar, müxtəlif dükanlar, yeməxana və s. olurdu. Karvansalar həmçinin müxtəlif ticarət əməliyyatlarını keçirilməsi üçün ən sərfəli obyektlər idi. Ona görə də karvansalar, bir qayda olaraq, şəhərin qızgın ticarət gedən “qaynar nöqtələrində” tikilirdi. Etnoqrafik materiallardan aydın olur ki, iri karvansarlarda onun daimi xidmətçilərindən başqa, çoxlu çarvadar və hamballar da olmuşdur.

Orta əsrlərdə və XIX əsrdə Təbriz, Şamaxı, Gəncə, Şuşa, Bakı, Naxçıvan, Ordubad, Marağa, Şəki və digər şəhərlərdə xeyli karvansara tikilmişdi. İri ticarət mərkəzlərində onlaca və daha çox karvansara olurdu. XV əsrə aid edilən, indi də Bakıda İçərişəhərdə qalmaqda olan Multanı karvansarası hind tacirlərinin qaldığı yer idi. Onunla üzbəüz həmin dövrə aid Buxara karvansarası yerləşirdi. Hər ikisi bazar meydanı yaxınlığında idi.

Tədqiqatçılar Azərbaycan ərazisində ən yaxşı karvansaraların Beşbarmaqla Bakı Salyan arasındakı ticarət yolu üstündə olduğunu qeyd edirlər. Bu karvanasalar su quyuları (ovdan), yonma daşdan hörülmüş hasarları və kümbəzvari dam örtükləri ilə fərqlənirdi.

Xalqlar, dövlətlər, quuluşlar, sərəhdlər dəyişsə də, sinəsində çox izləri saxlamış qədim ticarət-karvan yollarının əksəriyyəti hələ də durur, bu gün insanlar xidmət edir. Belə yollardan biri də tarixdə “Böyük İpək yolu” adı ilə tanınan beynəlxalq tranzit-ticarət yoludur. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti, ümummili liderimiz Heydər Əliyev Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində yerləşən ölkələrin inkişafında və onların arasında hərətərfli əlaqlərin daha genişləndirilməsində, habelə Azərbaycanın dünya birliyi və ölkələri ilə inteqrasiyasının gücləndirilməsində İpək yolunun böyük bərpasını nəzərə alaraq, imzaladığı 17 iyun 1998-ci il tarixli Sərəncamına əsasən həmin il sentyabrın 7-8-də Bakıda tarixi İpək yolunun bərpası üzrə beynəlxalq konfrans keçirildi. Hazırda bu yolun bərpası üçün ölkədə böyük işlər görülür.

Daxili yollar. Azərbaycanın ayrı-ayrı bölgələrini qəza mərkəzləri ilə, kəndləri isə bir- birilə əlaqələndirən daxili yollardan əhali öz aralarında iqtisadi və mübadilə əlaqələri yaratmaq üçün istifadə etmişdir.

Azərbaycanın dağ kəndləri bir-bir ilə başlıca olaraq təhlükəli dağ cığırıları ilə əlaqə saxlayırdılar. Bu yollar əksər hallarda çay yataqları boyunca uzanırdı. Bir çox yerlərdə ətraf kəndləri ticarət və qəza mərkəzəri ilə əlaqələndirən yollar iti axan çalar üzərindən keçirdi. Belə yollardan biri İrəvan-Dilican tranzit yolunun Çarustan dayanacağından ayrılıb Tərsçay dərəsi ilə Zəylik-Daşkəsən, oradan Çaykənd və Gəncədən keçməklə Şuşa yaxınlığına qədər davam edirdi. Kənd təsərrüfatı və dağ mədən məhsulları ilə zəngin olan dağlıq ərazilərdən keçən bu yolun Yelizavetpol (indiki Gəncə) quberniyasını daxili ticarəti üçün əvəzsiz əhəmiyyəti vardır. [79]

Əhali arasında “araba yolu”, “qara yol”, “el yolu” və s. adlanan torpaq yollar, əsasən kəndlərarası əlaqə vasitəsi idi. Dağ və təhlükəli dağ cığırından fərqli olaraq, bu yollar təkərli nəqliyyat vasitəsinin işləməsi üçün az-çox yararlı olsa da ilin yağmurlu fəsilərində gediş-gəlişi xeyli çətinləşdirirdi. Dövlət tərəfindən belə yolların düzəldilməsinə heç bir maraq göstərmirdi. Yolların bərhad olması zəruri məhsulların qiymətini qalxmasına səbəb olurdu. Məsələn, Gəncə dağlarına (yaylaqlara) çətinliklə gələn Ağdam və Şuşa tacirləri əhaliyə lazım olan malları çox baha qiymətə satırdılar. [80]

Materiallardan aydın olur ki, XIX əsrdə Azərbaycan bazarlarının əksəriyyətində Həftəbazarları mövcud olmuşdur Mal dövriyyəsinin az olmasına baxmayaraq, bu bazarlar daxili yolların abadlaşdırılmasında müəyyən rol oynamışlar. Özlərinin sənətkarlıq və heyvandarlıq məhsullarını həftəbazarlarına çıxarmağa çalışan kəndlərin sakinləri bəzən magistral yollara və bazarlara çatmaq üçün 50-80 km-lik yolu dar cığırırlarla getməli olurdular. [81]

Azərbaycan xalqının təsərrüfat məişətində əkinçiliklə yanaşı, maldarlıq da mühüm təsərrüfat sahəsi olduğundan, köçmə maldarlıq üçün səciyyəvi olan köç yolu daxili əlaqə yollarını başlıca bir qismini təşkil edirdi. Daimi işlək yollardan fərqli olaraq, köç yollarından, əsasən dağ və aran köçü zamanı istifadə olunurdu. Bu yollardan köçmə maldarlar

istifadə etsə də, oturaq əhalini də iqtisadi həyatında onların müstəsna əhmiyyəti vardı. Köç yolları ilə hərəkət edən aran kəndlərinin oturaq əhalisi öz məhsullarını (taxıl, meyvə bostan-tərəvəz və s.) maldarlıq məhsullarına (yağ, pendir, yun, dəri, ət və s.) dəyişmək üçün tez-tez yaylaqlara qalxırdılar.

Keçmişdə Azərbaycanın maldarlıqla məşğul olan hər bir bölgəsində müxtəlif istiqamətlərdə gedən çoxlu köç yolları olmuşdur.

Azərbaycanın Qərb bölgəsində mövcud olan köç yolları Kür çayı üstündəki keçidlərdən başlanılır, düzən yerlərdə çox vaxt kəndlərarası torpaq yollarda (bəzən hətta magistral yollarla), qovuşur, yaylaqlara yaxınlaşdıqca isə dağ cığırları ilə vəz olunurdu. Azərbaycanın digər bölgələrində olan köç yollarından fərqli olaraq, Qərb bölgəsinin köç yolları bolsulu Kür çayından keçirdi. İri körpülərin olmaması üzündən mal-qara və qoyun sürüləri çardan kiçik qayıqlar vasitəsilə keçirmək lazım gəlirdi. Buun üçün Kür üstündəki keçidlərdə xüsusi səriştəli gəimiçilər olurdu və sürü sahibləri onların köməyindən istifadə edilirdi. [82]

Qərb bölgəsinin Qarayazı və Ceyrançöl qışlaqlarından Şahdağ və Muğruz silsilələrində qərar tutan yaylaqlara doğru uzanan köç yolları haqqında XIX-XX əsrin ədəbiyyat materiallarında ətraflı məlumat verilir. [83]

XIX əsrin axırlarında Qazax və Yelizavetpol qəzaları əhəlinin birgə istifadə etdikləri köç yolları saəsən Yasamal yolu, Zəyəm dərəsi yolu, Kiran yolu, Sarı yoxuş yolu, Qoşa dəyirman yolu, Qızılbulan yaylağına gedən yol, və Zada yollarında ibarət idi. [84]

Qərb bölgəsində yaylaqlardan istifadə ed'n Eldar kəndlərini (Poylu, Salahlı, Kəsəmən və Qarabağlı) əhalisi Ceyrançöl-Qədili keçidi-Annenfeld-Alman koloniyası-Morul kəndinə kimi müstəqil hərəkət edir, burada Yasamal yolu ilə yaylaqlara qalxırdı. [85]

Şuşa qəzasında mövcud olan iki əsas köç yolundan biri Kürün sahillərindən başlayaraq Əskəran vadisindən keçib Qırxqız yaylağına, digər isə Xaçın yolu ilə Əylisliyə, oradan da Şuşa kəndinin yanından keçərək Kirs dağına gedirdi. Sonuncu köç yolundan Cavanşir qəzasının əhalisi də istifadə edirdi.

Şirvan elatlarının köç yolundna bəhs edən F.A.Deminski yazırdı ki, Küdrü qızlaqlarından Böyük Qafqaz yaylaqlarına gedən aşağıdakı köç yolları Qobustandan keçirdi:

1. Hərmi dağ-Paşalı-Udulu-Yavannı dağı-Mərzə-Hillmilli-Dibrar.
2. Girdə-Pirsaat vadisi ilə Təsi kəndinədək, oradan Sündü-Qozlu çayı-Dibrar.
3. Kələqaya yolu (Döymə yolu)-Ləngəbiz-Çarhan-Mərzəndigə-Kürdəmir-Astraxanka-Dibrar dağında Sarıdaş yaylağı.
4. Gödəkambarə qışlağı -Kolanı- Göylər- oradan Şamaxıyadək Ortabulaq dərəsilə-Çaylı kəndinədək Pirsaat vadisilə-Kürdəmir-Astraxanka-Dibrar. [86]

Muğan elatlarını yaylaq yerləri Savalan, Qaradağ və Talış dağlarında olduğundan, xüsusilə Savalan yaylaqlarına gedən köç yollarının Biləsuvarından keçirdi: Biləsuvar-Bağrovdağ-Ağ evlər-Gəlin yurdu-Xatınbulaq-Qaraşiran. Şahsevən elatları (xüsusilə Meşkin icmaları) yaylaqlara köçərkən aşağıdakı köç yollarından kütləçi şəkildə istifadə edirdilər:

1. Araz çayını aşağısından və Xoruzlu dağ silsiləsini Şərqi hissəsindən keçməklə Bərzəng çayı boyuca.
2. Muğanın qərb hissəsindəki Ziyvə kəndini keçməklə Səmbur çayı boyunca Ləngəndən keçməklə Savalan yaylaqlarına.
3. Qarasu çayının yuxarı axarı boyunca.
4. Göytəpə-Səfidağ mahalını keçməklə Talış dağlarındakı Çiçəkli dağ silsiləsini yamacındakı yaylaqlara gedən köç yolları. [87]

Qarabağ elatları isə başlıca olaraq aşağıdakı köç yollarına üstünlük verirdilər:

- I. Murovdağ yaylaqlarına gedən köç yolları.
- II. Yuxarı Tərtər yaylaqlarına gedən köç yolları.
- III. Zəngəzur yaylaqlarına gedən köç yolları.
- IV. Qırxqız-Kirs-Sarıbaba; Kirs-ziyarət dağına doğru əsas köç yolları.[88]

Poçt yolları. Ölkənin iqtisadi və mədəni həyat səviyyəsini yüksəlməsində böyük rol oynayan poçt yolları təkcə ayrı-ayrı yaşayış məntəqələri arasındakı əlaqənin deyil, Azərbaycanın başqa ölkələrlə əlaqəsini möhkəmlənməsində də müstəsna əhəmiyyətə malik olmuşdur.

Orta əsr ərəb coğrafiyaşünas-səyyahlarının (İbn Xirdadbeh, əl-İstəxri, İbn Hövqəl, əl-Müqəddəsi və s.) məlumatlarına görə, IX əsrin ortalarından Azərbaycandan keçən mühüm yol qovşaqlarında 50-dən artıq poçt-gömrük məntəqəsi vardı. Yolçular atlarını bu məntəqələrdə dəyişir, poçt baratlarını bu və ya digər yerə aparən qasidlər burada təyin edilir, gömrükxanalar burada olurdu. [89]

Tədqiqatlardan və etnoqrafik şahidlərdən aydın olur ki, qədim yolların əsasında salınması poçt yolları təkcə minik və yük heyvanları üçün yox, həm də təkərli nəqliyyat vasitəsinin hərəkəti üçün əlverişli idi.

Bakıdan Tiflisə doğru uzanan poçt yolu Şamaxıdan və Şirvan ərazisindən keçən yeganə magistral yolu olduğundan, Şirvan iqtisadiyyatın şah budağı hesab olunurdu. Yerli əlaqə yollarını demək olar ki, hamısı, hətta təsərrüfat əhəmiyyətli xırda yolların çoxu həmmi magistrala qovuşurdu. Ona görə də Şirvanı iqtisadi və mədəni həyatı üçün bu yolun müstəsna əhəmiyyəti vardı. [90]

Bakı-Tiflis poçt yolu Azərbaycan ərazisini bütünlüklə kəsib keçərək Ağstafada iki qola haçalanırdı. Bu yolun bir qolu Dilican-İrəvan-Naxçıvan-Culfa vasitəsilə Təbriz və İranın içərilərinə, digər qolu isə Tiflisə, oradan da Aleksandropola və Qarsa gedirdi. Əhatə etdiyi ərazinin genişliyinə görə bu yolun inzibati, ticarət və hərbi-starteji cəhətdən fəvqəladə əhəmiyyəti vardı. [91] Azərbaycan Qərb bölgəsini keçdikdən sonra "Dilican yolu" adlı bu yol XIX əsrin axırlarında Cənubi Qafqaz şose yolları arasında ən işlək yol idi. Tarixi məlumatlara görə hər həstə bu yollar İrəvan və Aleksandropola, oradan da geriye üç dəfə poçt aparılıb-gətirilirdi.[92]

Azərbaycan ərazisindən keçən digər poçt yolu Novo-Bayazetdən başlayaraq Göyçə gölünün cənub sahili boyunca Gəncəçay vadisi-Zurnabad-Yelizavetpol-Qarasaqqal-Samux pristavlığı-Eldar-Alazan vadisi-Sinqax qəzasına gedən yol idi. [93] Mənbələrdən məlum

olur ki, hələ XVII-XVIII əsrlərdə bu yol ilə Gəncə və Gürcüstan dövləti arasında ticarət əlaqələri olmuşdur. [94]

XIX əsrin onilliklərində Bakıdan Tiflisə gedən əsas poçt yolu Şamaxı, Şəki və Sinqaxdan keçirdi. Digər poçt yolu Şamaxıdan Mingəçevirə keçidi-Gəncə və Ağstafadan Tiflisə doğru idi. [95]

XIX əsrdə Bakı-Salyan; Salyan-Lənkəran-Astara; Bakı-Quba-Yalama; Hacıqabul-Şamaxı; Şamaxı-Ağsu-Kürdəmir; Göyçay-Ucar; Yevlax-Şuşa-Gorus; Yevlax-Ağdam-Qarabulaq-Cəbrayıl və s. istiqamətdə gedən poçt yolları mövcud olmuşdur. Şamaxıdan cənub-şərqə-Salyana gedən poçt yolu Hacıqabulda dəmir yolu ilə kəsişirdi.

Öknənin iqtisadi və mədəni həyatından böyük rol oynayan poçt yollarını təkmilləşdirilməsi, arabaların hərəkəti üçün uyğunlaşdırılması, əsasən su maneələri üzərində körpü salınması üçün XIX əsrin ikinci yarısında bəzi addımlar atıldı. Təkərli nəqliyyat vasitələri üçün nəzərdə tutulan Yevlax-Şuşa-Gorus-Naxçıvan-İrəvan yolunun tikintisinə 1870-ci ilin sonu-1871-ci ilin əvvəllərində başlandı. 1873-cü ilin əvvəllərində qədər həmin oyun Zəngəzur qəzası sərhədində-Həkəri çayına qədər olan 13, 5 verstlik hissəsi işə salındı və burada 2 daş körpü tikildi. 1883-cü ildən sonra yol tikintisinə yedən başlandı və 1886-cı ilin martında Şuşa və Gorus arasındakı poçt yolu açıldı. [96] Bu, Şuşa-Naxçıvan yolunun bir hissəsi idi. Naxçıvandan İrəvana və Tiflisə qədər uzanan digər quru yolun tam tikintisi yalnız XIX əsrin 90-cı illərini əvvəllərindən başa çatdırıldı. Azərbaycanın cənub-qərb bölgələrinin Mərkəzi Rusiya və İranla ticarət-iqtisadi əlaqələrin möhkəmlənməsində bu yolun mühüm əhəmiyyəti olmuşdur.

Su yolları. XIX əsrdə Azərbaycan qonşu ölkələrlə su yolları vasitəsilə əlaqə saxlayırdı. Burada su yolları üçün Xəzər dənizi və qismən də Kür çayı əlverişli idi. Bakıdan Həştərxana Mərkəzi Asiya və Xəzər dənizini cənub sahillərindəki vilayətlərə nefti, ipək, zəfəran, duz və s. mallar su yolu vasitəsilə ixrac olurdu.

Yunan coğrafiyaşünası Strabon qədim Azərbaycan ərazisindən keçən su tranzit-ticarət yolu haqqında məlumat vermişdir. Müəllif qeyd etmişdir ki, çoxlu hind malı Oks (Amu-Dərya) çayı ilə Girkan (Kaspi) dənizinə gətirilir, dənizlə mallar Albaniyaya ötürülür, daha sonra Kür çayı və müəyyən qədər quru yolla Qara dənizə gətirilir.

Azərbaycan ərazisindən keçən su tranzit-ticarət yolu haqqında eramızın I əsrində yaşayan Roma müəllifi Böyük Plini də yazmışdır. O qeyd edir ki, Pompeyin yürüşü (e.ə. 66-65- ci illər) zamanı məlum olmuşdur ki, “Hindistandan 7 günə Baktriyaya (Bəlx) və Oks (Amu-Dərya) çayına tökülən Bəkr çayına gəlmək olar. Bu çaydan Kaspi dənizi ilə Kür çarına gətirilən hind mallarını oradan da quru yolla 5 gündən çox olmayan vaxt ərzində Pont dənizinə tökülən Fasisə aparmaq olur” [97]

Xəzər dənizində böyük ticarət əhəmiyyətli perspektiv görən Rusiya hələ XVII əsrin axırı –XVIII əsrin əvvəllərində I Pyotr həyata keçirilməyə başlamışdı. [98] Baltik dənizi Avropadan Rusiya üçün nə dərəcədə əhəmiyyət kəsb edirdisə, Xəzər dənizi də Şərqdə həmin əhəmiyyətə malik idi. Bu iki dənizi zəbt etməklə ruslar Avropa ilə Asiya arasında əlaqəni genişləndirməyə çalışırdılar.

Bəzən karvan yolları vastəsilə başqa ölkədə saxlanılma ticarət əlaqələri dəniz və çay yolları vasitəsilə davam etdirilirdi. Belə ki, Şamaxıdan Şirvanda genə karvan yolu ya Bakı vasitəsilə ya da, Qobustan yaylası ilə Şabrana, oradan isə Xəzər dənizi vasitəsilə Volqaya gedirdi. Şamaxıdan başlanan başqa bir yol Təngə dərəsi vasitəsilə, Şabrana, oradan isə dəniz yolu ilə Həştərxana gedirdi. Şabranda əsas liman Niyazabad hesab olunurdu. [99]

Dəniz yolu ilə xarici ticarət ən çox İranla aparılırdı. Xəzər dənizində bu ticarətin əsas mərkəzi Bakı şəhəri idi. Ticarət nöqtəyindən Bakı limanı Şirvanda baş məntəqə sayılırdı.

Xəzər dənizində yük daşıma əsasən rus gəmiləri vasitəsilə icra olunurdu. Şərqi ölkələri iqtisadi və texniki gerilik üzündən Xəzər dənizindən uzaq məsafələrə çıxma biləcək donanma yarada bilməmişdilər. Ona görə də Xəzərdə yükdaşıma işini Rusiya öz inhisarına almışdı.[100]

Azərbaycanda gəmiçilik üçün yararlı olan Kür çayı ancaq Mingəçevirə qədər əlverişli idi. Kür sahilindəki Cavad, Qaradonlu və s. kəndlərdə həftəbazarları olduğu üçün hər bazar günləri bu kəndlərə İrandan və başqa yerlərdən müxtəlif mallarla dolu olan kirjim gəlirdi.

Dəmir yolları. Dəmir yolu nəqliyyatı müxtəlif yükləri kütləvi şəkildə uzaq məsafələrlə yükəsk sürətlə və digər nəqliyyat vasitələri ilə

müqayisədə qat-qat ucuz aparması ilə, həmçinin hərəkətinin müntəzəmliyi ilə fərqlənirdi. [101]

Azərbaycan ilk dəmir yollarının çəkilişinə XIX əsrin 70-ci illərindən başlanmışdır. 1878-ci ildə Bakı şəhərini neft mədənləri və neft körpüsü ilə birləşdirən 25,2 verst uzunluğundakı dəmir yol xəttinin inşasına icazə veriliirdi. “Neft sahəsi” adını alan bu xətləribn tikinitisi 1879- cu ilin sonunda başa çatdırıldı. Və rəsmən 1880- ci ilin yanvarın 20-də istismara verildi. [102] 1879-cu idə “Simens qardaşları” tərəfindən Gədəbəy mis filiz mədəni və Qalakənd misəritmə zavodu arasında darxətli dəmir yonunu inşasına başlandı və 29 verst uzunluğunda olan bu xəttin çəkimiəsi 1884-cu ilin yanvarında başa çatdırıldı. [103]

Cənubi Qafqaz dəmir yolunun “Neft sahəsi” adı ilə məlum olan Azərbaycanın ilk dəmir you Bakını Balaxanı, Sabunçu və Suraxanı mədənləri ilə birləşdirirdi. Əvvəllər bu yol ilə yalnız neft məhsullarını daşınması nəzərdə tutulmuşdur. Lakin neft mədənləri ilə Qara şəhərdəki neftayırma zavodları arasında neft kəmərlərinin geniş şəbəkəsi yaradıldıqdan sonra “Neft sahəsi” dəmir yolu xətləri ilə sərnişin daşınmasına da başlandı.

1879-cu ilin dekabrın 22-də Cənubi Qafqaz dəmir yolu hissəsinin –Bakı-Tiflis dəmir yol magistralının çəkilişinə icazə verildi. 515 verst uzunluğundakı bu yolun 1883-cü il mayın 8-də rəsmi açılış oldu və həmin gün Tiflisdən çıxan ilk sərnişin qatarı mayın 9- da Bakıya çatdı. H.Zərdabi Cənubi Qafqaz dəmir yolunu Bakı-Tiflis sahənni çəkilməsinə böyük qiymət verərək yazırdı ki, Azərbaycanın iqtisadi həyatını yüksəlməsində bu yol Bakı neftindən sonra ikinci böyük amildir. [104]

XIX əsrin sonu XX əsrin başlanğıcında Azərbaycan ərazisində daha bir neçə dəmir yolu xəti çəkilib istifadəyə verildi. 1900-cü ildə Bakı-Dərbənd dəmir yolu işə salındı (uzunluğu 217 verst). Bununla Cənubi Qafqaz dəmir yolu Vladıqafqaz dəmir yolu ilə birləşdi və onun vasitəsi ilə Ümumrusiya dəmir yolu şəbəkəsinə qoşuldu, Azərbaycan və bütövlükdə Cənubi Qafqazla Mərkəzi Rusiya arasında müntəzəm nəqliyyat vasitəsi yaradıldı. 1899- cu ildə Tiflis-Qars dəmir yolu (uzunluğu 282 verst) istismara verildi və elə həmin il bu yolun

üzərindəki Aleksandropol (Gümrü) stansiyasından İrəvana (uzunluğu 147 verst), oradan da Culfya (uzunluğu 177 verst) doğru dəmir yolu xətlərinin tikintisə başlandı. 1908-ci il yanvarın 20-də Tiflislə Culfa arasında dəmir yol magistralı rəsmən istifadəyə verildi. [105]

Beləliklə, Azərbaycanın cənub-qərb bölgələrinin ölkənin əsas hissəsi sabit və davamlı nəqliyyat əlaqəsi saxlamaları təmin edilmiş oldu.

Dəmir yolu Azərbaycan qəzalarında əmtəə istehsalının artmasına, kəndli təsərrüfatının əmtəə-pul münabətlərinə cəlb olunmasına daha əlverişli şərait yaratdı və beləliklə, daxili bazarın genişlənməsinə imkan verdi. Dəmir yolu kənd təsərrüfatında kapitlist münasibətlərinin inkişafını, kənddə sinfi təbəqəni sürətləndirirdi. [106]

Bakı neftini dünya bazarına çıxarılmasında onu dəmir yolu vasitəsilə daşınmasının böyük əhəmiyyəti oldu. Neft məhsullarını dəmir yol vasitəsilə daşınmasında ilk dəfə 1879-cu ildə Bakı Balaxanı dəmir yolu xəttində tətbiq olunan vaqon-sisternlərindən istifadə edilmişdir. Qeyd etmək lazımdır ki, XIX əsrin sonunda dəmir yol neft məhsullarını daşınmasını ancaq 65-70%-ni yerinə yetirirdi. Həmin illərdə neft sənayesini sürətli inkişafı istehsal olunan bütün neft və neft məhsullarının dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə daşınmasını çətinləşdirmişdi. Bu da öz növbəsində Xəzər dənizində neft gəmilərindən ibarət böyük donanmanın yaranmasına və Bakı-Batım neft kəmərinin inşasına gətirib çıxardı.

Çar hökumətinin Bakıdan xairicə neft məhsullarını ixracını əsaslı sürətdə artırmamaq üçün gördüyü ən mühüm tədbir 1896-1906-cı illərdə Bakı-Batım ağ neft kəmərinin inşa etdirməsi oldu. Ümumi uzunluğu 839 verst olan bu boru kəməri il ərzində 60 milyon pud ağ neft nəql etməyə imkan verirdi. [107]

Dəmir yolu işə düşməsi ilə Azərbaycanın iqtisadiyyatında sosial mədəni həyatında xeyli nəzərə çarpacaq yeniliklər baş verdi. Bu vaxta qədər daxili peşə sahələrindən bir hesab olunan araba, at, uzunqulaq, dəvə və qatırla yükdaşıma daha sərfəli idisə, dəmir yolunun çəkilişindən sonra bölgələrdə fəaliyyət göstərən yükdaşıyaların (çarvadarların) daşıma istiqamətləri dəyişikliyə məruz qaldı. Azərbaycanda əsas yükdaşıma əməliyyatları dəmir yolu vasitəsilə

həyata keçirilməyə başlandı. Ona görə də, əvvəllər yükdaşıma qəzalardan Bakı, Tiflis, Gəncə şəhərlərinə doğru olduğu halda, dəmir yolları çəkildikdən sonra qəzalardan yaxınlıqdakı dəmir yol stansiyalarına yönəldi, həm də daxili yükdaşımaların həcmi və çeşidi artdığı üçün çarvadarların sayı da çoxaldı. Artıq XIX əsrin 80-ci illərində Şuşa ilə Cəbrayıl qəzasının bir neçə kəndinin əhalisi kütləvi sürətdə çarvadarlıqla məşğul olmağa-Yevlax stansiyasına araba və və furqonlarla yük daşımağa başlamışdılar. Dəmiryolunun işə düşməsi ilə Azərbaycan daxilindəki poçt stansiyaları və poçt yolları sıradan çıxdı və poçt rabitəsi qəza mərkəzlərini dəmir yolu stansiyası ilə birləşdirən və tədricən şoseləşdirən yollarla həyata keçirilməyə başlandı.

XIX əsrin sonu XX əsrin əvvəllərində Gəncə, Şuşa, Nuxa, Quba, Lənəkran, Şamaxı və s. şəhərlərlə yanaşı Ağstafa, Şəmkir, Yevlax, Ləki, Ucar, Kürdəmir, Hacıqabul, Naxçıvan, Culfa və s. dəmir yolku stansiyaları daxili ticarətin mühüm mərkəzlərinə çevrilmişdi.

Bakı-Tiflis dəmir yolu və XIX əsrin sonu XX əsrin əvvəllərinə doğru çəkilən digər dəmir yolu xətləri Azərbaycan kəndlilərinin təsərrüfat həyatı üçün böyük əhəmiyyətə malik idi. Dəmir yoluna yaxın kəndlərin təsərrüfatı getdikcə daha çox əmtəə xarakteri kəsb etməyə başladı. Təsərrüfat ukladında yaranan bu dəyişiklik öz növəbsində ictimai münasibətlərə də dərin təsir göstərdi.

XIX əsrin axırlarında Bakıda sərnişin daşımaq üçün relslər üzərində at qüvvəsi ilə hərəkətə gətirilən nəqliyyat vasitəsindən – Konkadan da istifadə olunurdu. Bakıda “At-dəmir yolu səhmdar cəmiyyəti” nə məxsus ilk konkə 1889-cu ildə işə salınmışdı. yolun vəziyyətindən və yükün ağırlığından fərqli olaraq konkaya bir, iki və dah çox at qoşulurdu. Atlar vaqonu dartqıya bağlanmış yan qayıları vasitəsilə çəkirdilər. Dayanacaqlarda konkəni saxlamaq üçün əl ilə idarə olunan tormozlayıcı mexanizmdən istifadə olunurdu. Hərəkət zamanı sürücü bir əli ilə atların cilovunu, digər əli ilə isə həmin mexanizmin dəstəyini tuturdu.

1920-ci ilə yaxın konkənin 14,4 km-lik yolu, 44 vaqonu var idi. Konkə əsasən, Vağzal-Bayıl, Vağzal-Şamaxinka, Bayıl-Şamaxinka və Vağzal Qaraşəhər istiqamətində işləyirdi. Bütün istiqamətlərdən gediş-gəliş haqqı beş qəpik idi. [108]

1924-cü ilin fevralında Bakının küçələrində özünə möhkəm yer tutan tramvayın meydana gəlməsi ilə əlaqədar konka aradan çıxmışdır. Bu tramvayın əsasında ilk dəfə olaraq elektrik dəmir yolu çəkilmişdir. 1926-il iyulun 6-da istifadəyə verilən bu yol Bakı-Sabunçu-Suraxanı xəttini birləşdirmişdir.

Körpülər. Azərbaycanın əlaqə vasitələrinin bir qismini də çay keçidləri- körpülər təşkil edirdi. Ərazidə mövcud olan irili-xırdalı çoxlu miqdarda çaylar üzərində salınan körpülər vasitəsilə həm Azərbaycan kəndləri bir-biri ilə əlaqə saxlayır, həm də onların üzərindən ticarət karvan yolları keçirdi. Əlaqə işini qaydaya salmaqdan ötrə əhali, ilk növbədə, çayın ən dar yerindən iki sahil birləşdirən qoşa tirlər atır, üzərində köndələn şəkildə xırda ağac parçalarını yan-yana bəndetməklə “addamac” düzəldirdilər. Çayın yatağı enli olduqda, içərisinə çay daşları doldurulmuş iri hörmə səbətləri çay yatağına yerləşdirilir, üstünə tirlər ataraq körpü düzəldirdilər. Bu məqsədlə iri sal daşlarından istifadə edilirdi. Adətən, təkərli nəqliyyat vasitələrinin və qoyun sürülərini keçməsi üçün düzəldilən keçidlərdə tirlərin üstünə çubuq çəpərə qoyur, üzərini torpaqlayırdılar. Azərbaycanı bütün bölgələri üçün səciyyəvi olan bu primitiv əlaqə vasitələri çox davamsız olur, tez-tez sıradan çıxırdı.

Azərbaycan da iri körpülər salmaq, yolları abadlaşdırmaq, rahat nəqliyyat vasitələrindən istifadə etmək dövrün xüsusiyyətləri ilə əlaqədar olaraq maddi-texniki imkanların məhdudluğu şəraitində həm çətin həm də ağır bir iş idi. Ona görə də, iri çaylardan keçmək üçün bir çox yerlərdə bərədən istifadə edilirdi. Bununla belə, Azərbaycanın qədim ticarət mərkəzlərindən hesab olunan Şamaxı, Təbriz, Gəncə, Naxçıvan, Ordubad, Bərdə və s. şəhərlərin ticarət yolları üstündə qiymətli, gözəl sənət nümunələri olan körpülər inşa edilmişdir. Xalqımızın keçmiş körpüsalma təcrübəsini parlaq sürətdə əksə etdirən 11 və 15 aşırımlı Xudafərin körpüləri, Sınıq körpü, Aza körpüsü, Qazançı körpüsü, Gəncə körpüləri və s. əsrlərin sınağından çıxaraq son zamanlaradək öz əhəmiyyətini saxlamaqda idi.

XIX əsrin ortalarında Gəncə-Tiflis poçt yolu ilə fərqləndirən hərəkətini asanlaşdırmaq üçün bu yolu kəsib keçən Tovuz və Həsənsu çayları üzərindən ağac körpü, Şəmkiçay üzərindən daş körpü

salınmışdı. 1864-cu ildə Tiflisdən Ağstafaya və İrəvana doğru poçt yolunun şoseləşdirilməsinə və əsas su maneələri üzərindən körpülər inşasına başlandı. 1871-ci il Gəncə şəhərinin mərkəzində Gəncəçay üzərində Qafqazda ilk dəmir körpü istifadəyə verildi. [109] 1873-cü ildə isə Yeni Ağstafa poçt stansiyasından Tovuz kimi 29 verstlik poçt yolunun şoseləşdirilməsinə və Həsənsu, Tovuz çayları üzərindən dəmir körpü inşasına qərar verildi. Lakin həmin dövrdə tezlikə Bakı-Tiflis dəmir yolu çəkiləcəyinə güman edildiyi üçün bu layihə reallaşmadı və Həsənsu çayı üzərindən salınmalı olan dəmir körpünü konstruksiyaları qismən dəyişdirilərək Dilican yaxınlığında Ağstafa çay üzərindən körpünün inşasında istifadə edildi.

XIX əsrin 80-ci illərinin başlanğıcında Bakı-Tiflis dəmir yolu çəkilən zaman əsasən su maneələrinin üzərində salınan dəmir you körpüləri həm də araba və furqonları keçməsi üçün uyğunlaşdırıldı. Kür çayı üzərindən Poylu və Yevlax yaxınlığında, Həsənsu, Ərsik, Zəyəm və İncəçay üzərindən salınan dəmir yolu körpüləri relslərin səviyyəsinə qədər döşəndi ki, arabaların hərəkət etməsi mümkün olsun. Bu məqsəd üçün 22018 rubl vəsait xərclənmişdi. [110]

1897-ci ildə Quba şəhərində Qudyalçay üzərində, 1908-ci ildə Şamaxı-Kürdəmir yolu kəskin keçən Ağsu çayı üzərindən dəmir körpülər sarınmış, XX əsrin əvvəllərində İrana mal aparılıb-götürilməsini asandlaşdırmaq üçün Culfada Araz çayı üzərindən böyük dəmir körpü inşa edilmişdi. [111]

Qədim çağlardan başlayaraq son zamanlaradək Azərbaycanda asma körpülərdən də istifadə olunmuşdur. Bu körpülər sıldırımli yaxud çayın enli yerlərində qurulurdu. Asma körpüləri hazırlamaq üçün çayın hər iki sahilinə möhkəmağac dirəklər basdırırdılar. Bəzən dirək əvəzinə qayalardan da istifadə olunurdu. Sonra həmin dirək və qayalara möhkəm kəndirlər bənd edib üstünə taxta hissələr döşəyirdilər. XIX əsrdə bnelə körpüləri metal naqillərdən (tros) düzəldilmiş asma körpülər əvəz etmişdir.

Quba rayonunun Amsar kəndində Qudyalçay üzərindən salınmış asma körpü son zamanlaradək öz əhəmiyyətini itirməmişdi. Bu körpüdən təkcə piyadalar yox, həm minik və yük heyvanları keçirdi.

Xaçmaz rayonu köhnə Xaçmaz adlaan ərazisində piyadaların istifadə etdiyi belə bir körpü Qudyalçay üzərindən, Xanlar rayonunun Eldar kəndində isə Qabırçı çayı üzərində salınmışdı.

Rabitə vasitələri. Maddi istehsalın əsas sahələrindən biri olan rabitə vasitələri həm də xalqın mədəni həyat səviyyəsini göstərən amillərdəndir. Rabitə vasitələrinin inkişafı hər bir ictimai-iqtisadi mərhələdə məhsuldar qüvvələrin inkişaf səviyyəsindən asılı olmuşdur.

Qədim zamanlardan insanlar lazımi məlumatları istənilən yerə çatdırmaq məqsədilə zəng, dəf səslərindən, işıq, tonqal, məşəl və s. vasitələrdən, müxtəlif bayraq və əl hərəkətlərindən, habelə öyrədilmiş göyərçinlərdən istifadə etmişlər.

Adətən, düşmən hücumlarına məruz qalan yerlərin əhalisi hündür yerlərdə və ya qüllələrdə tonqal qalayıb, tüstünün qalınlığı, istiqaməti ilə düşmən orudusunun sayını, hərəkət və istiqamətini qonşu bölgələrə xəbər vermişlər.

Qədim zamanlarda şifahi məlumatları lazımi yerə çatdırmaq üçün “çapar” və “qasid”lərdən geniş istifadə olunmuşdur. Sonralar yazılı məlumatlarla rabitə (əlaqə) saxlanması əsasında poçt idarəsi yarandı.

Şərqdə poçtun təşkili və nizama salınması İran hökmdarı I Daranın (eramızdan əvvəl 522-486-cı illər) adı ilə bağlıdır. [112]

Poçt sözü qədim yunan dilində “dayanacaq” mənasında işlənmişdir. Geniş mənada isə o, istifadə üçün əlaqə növlərindən biri olmuş və olmaqdadır.

Qədim şərq ölkələrində olduğu kimi, Azərbaycanda da poçtun fəaliyyəti atalarla həyata keçirilirdi. Poçt vasitəsilə, sənədlər, məktublar, xırda bağlamalar, pul baratları və b. əmanətlər göndərilirdi. Qədim poçt dayanacaqlarında məktub və bağamalara möhürlər də vurulurdu. Dayanacaqlar arasındakı məsafə təbii-coğrafi şəraitlə əlaqədar olaraq 15 km-dən 20-25 km-ə qədər olurdu. Hər dayanacaqda hazır duran çapar onu çatdırılan göstərişləri qəbul edib növbəti dayanacağa yola düşür və beləliklə, məktub və yüklər yolda ləngidilmədən, sürətlə istənilən yerə çatdırılırdı.

Dövlət əhəmiyyətli gizli sənədlər daşıyan çapar isə məktubu başqa çapara vermirdi. O, ancaq dayanacaqda atını dəyişərək yoluna davam edirdi. Beləliklə, bir çapar bəzən gün ərzində 150 km-ə qədər

yol gedə bilirdi. Orta yüzilliklərdə güclü hakimyyətə malik bir çox ölkələrdə poçt işlərinə xüsusi fikir verilməsinə baxmayaraq, poçt rabitəsi çox aşağı səviyyədə idi. Poçt xidmətinin sürətli inkişafı, xüsusilə buxar gəmilərinin və dəmir yollarının inkişafı ilə bir vaxta təsadüf edir.

Çar Rusiyası Azərbaycana müntəzəm əlaqə saxlamaq məqsədilə 1818-ci ildə Yelizavetpolda (Gəncə) poçt idarəsinin açılmasına, 1826-cı ildə isə Bakıda poçt ekspedisiyasının təsis olunmasını təşkil etdi.

[113] XIX əsrin 30-cu illərində Quba, Naxçıvan, Şuşa, Şamaxı, eləcə də Lənkəran, Nuxa (Şəki) , Salyan və digər yerlərdə də poçt idarələri yaradıldı. [114]

XIX əsrin 60-cı illərindən sonra Rusiyasının mərkəzi quberniyalarında sənayenin sürətli inkişafı xammala olan tələbatı artırır. Buna görə də, Rusiya ipək, texniki bitkilər və digər məhsullar istehsal olunan mərkəzlərlə əlaqəni möhkəmləndirmək məqsədilə Azərbaycanda yol çəkilişi ilə yanaşı, poçt rabitəsinin yaxınlaşmasında xüsusi fikir verirdi.

XIX əsrin 60-70-ci illərində Azərbaycanın, demək olar ki, bütün şəhərlərində və qəza mərkəzlərində, o cümlədən Göyçay, Ağdaş, Zaqatala, Şuşa, Culfa, Ordubad və s. yerlərdə poçt idarələri fəaliyyət göstərirdi. Əsrin axırlarında Azərbaycanda poçt idarələrinin sayı 60-dan çox olmuşdu ki, bunlarında yaranmasına Bakı-Tiflis və Bakı-Dərbənd dəmir yolu xətlərinin işə düşməsinə böyük rolu olmuşdu. [115]

Çünki dəmir yolu stansiyaların hamısında poçt qəbulu təşkil edilmişdi.

Kapitalizmin inkişafı və ticarət əlaqələrin genişlənməsi daha münasib rabitə vasitələrinin yaranmasını təmin edirdi. Belə rabitə vasitələrindən bir də teleqraf olmuşdur. İlk teleqraf rabitəsi XIX əsrin 30-cu illərində meydana gəlmişdi. Rabitənin sənədli forması olan teleqrafla ancaq qısa məlumatlar göndərilirdi.

Azərbaycanda ilk teleqraf xətti 1864-cü ildə Naxçıvanda Culfa arasında çəkilmişdir. Bu, Tiflis-Culfa teleqraf xətinin bir hissəsi idi. [116]

XIX əsrin ikinci yarısından etibarən Azərbaycanda xalq təsərrüfatını müxtəlif sahələrinin, o cümlədən neft, dağ-mədən,

ipəkçilik, tütünçülük və digər sənaye sahələrinin sürətli inkişafı teleqrafın da inkişafına təkan verdi. Buna görə də, təəccüblü deyil ki, yeni teleqraf stansiyaları o yerlərdə yaradılırdı ki, oranın sənətkarlıq, ticarət və hərbi münasibətlərində böyük rolu vardı.

1868-cı ildə Nuxa, Ağdaş, Göyçay və Şamaxıdan keçən Bakı-Tiflis teleqraf xətti başa çatdırıldı. Yenə həmin ildə Nuxanı və Gədəbəy mis zavodunu Yeliazavetpolla (Gəncə) ilə birləşdirən teleqraf xətti çəkildi. Şuşa şəhərində yerləşən mülki müdiriyyət və inzibati idarələrin tələbini dəmək məqsədilə 1876-cı ilin yanvarında Yelizavetpoldan Şuşaya teleqraf xətti çəkildi. [117]

Bakını Rusiya teleqraf xəttinə birləşdirilməsi və onun Krasnovodsk (Türkmənbaşı) ilə müxtəlif əlaqələrin genişlənməsi bu şəhərlər arasında teleqraf xəttini yaranmasına səbəb oldu. Xəzər dənizinin dibinə gedən bu xəttin çəkilməsi 1879-cu ilin oktyabrında başa çatdırıldı. [118]

Sərhəd rayonlarına yerləşən hərbi hissələrin tələbini öyrənmək məqsədilə 1880-ci ildə Şuşa şəhəri ilə İran sərhəddindəki Vəng kəndi teleqraf xətti ilə birləşdirildi. [119] 1882-83-cü illərdə Qubanı Qusarla, Bakını Salyan və Lənkərana birləşdirən teleqraf xətləri də istismara verildi. 1880-90-cı illərdə teleqraf stansiyaları Qazax, Yevlax, Tətər, Ağdaş, Cəbrayıl və s. yerlərdə də açıldı. [120]

Beləliklə, XIX əsrin axırlarında Azərbaycanın bütün şəhərlərində və bir çox kəndlərdə poçt stansiyaları ilə yanaşı, teleqraf məntəqələri də fəaliyyətdə idi.

Teleqrafın mövcud olması öz növbəsində rabitənin yeni, həm də daha rahat və təcili növü olan telefonun yaranmasına səbəb oldu.

XIX əsrin sonlarına yaxın Azərbaycan da sənayenin, ticarətin, xüsusilə də Bakıda neft sənayesinin sürətli inkişafı telefon rabitəsinə olan ehtiyacı artırmışdı. İlk telefon xətti 1880-ci ildə Bakıda "Qafqaz və Merkuri" cəmiyyəti tərəfindən çəkilmişdi. Bunun ardınca 1881-ci ildə Nobel qardaşlarının yaratdığı ikinci telefon xətti Balaxınıdakı Nobel mədənlərini Qaraxəhərdəki neft zavodları ilə birləşdirirdi.

Nobel qardaşlarından sonra telefon əlaqələrinin yaradılması ilə H.Z.Tağıyev və başqaları da məşğul olmuşdur. Daha sonra Bakıda mərkəzləşdirilmiş telefon xəttlərini qurşadılması üçün poçt və teleqraf

baş idarəsi tacir Qustav Listlə müqavilə bağladı və bunun nəticəsində tezliklə Balaxınadakı köməkçi stansiya ilə birlikdə Bakı telefon stansiyası yaradıldı. [121]

Bakının yüksək inkişaf etmiş sənaye mərkəzi olması, onu Rusiya və İran arasında ticarət yolu üzərində yerləşməsi və eləcə də Tiflisin o vaxtlar bütün Qafqazın mərkəzi olmaqla bank, ticarət firmalarının, ayrı-ayrı təşkilatların, həmçinin bütün dövlət idarələrinin burada yerləşməsi bu iki şəhərin telefona əlaqələndirilməsini tələb edirdi. Beləliklə, 1911-ci ilin dekbarında Bakı-Tiflis telefon rabitəsi xətti işə düşdü.

XIX əsr Azərbaycanda geniş xalq kütlələrinin adlarını çəkdiyimiz rahat və səmərli rabitə növlərinin istifadəsi zəif idi. Buna görə də xalq bəhs oluna dövrdə ənənəvi rabitə vasitələrindən olan “nişanə göndərmək”, “ismaric etmək”, “dil yetirmək” (“dilcavabı”) və s.-dən istifadə etməyə məcbur idi.

1920-ci ildən sonra poçt xidməti sahəsində əhəmiyyətli dəyişikliklər həyata keçirilmiş, geniş telefon, teleqraf rabitəsi şəbəkəsi yaradılmış, rabitənin radio, televiziya kimi yeni növləri fəaliyyətə başlamışdır. Əhalinin maddi və mənəvi mədəniyyət səviyyəsinin yüksəlməsi ilə əlaqədar olaraq kəndli məişətinə bu rabitə növləri geniş daxil edilmişdir.

Əhaliyə rabitə xidməti mədəniyyətini yaxşılaşdırmaq məqsədilə son vaxtlar şəhərlərarası telefon rabitəsi avtomatlaşdırılmış, ötürücü televiziya qüllələri tikilmiş, kəndlərin telefonlaşdırılması və radiolaşdırılması demək olar ki, başa çatdırılmışdır. Hazırda xalqımız rabitə xidmətinin bütün növlərindən geniş şəkildə istifadə edir.