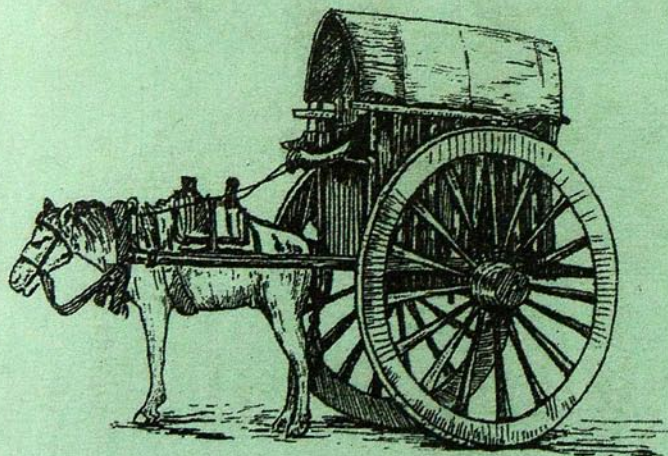


НАЦИОНАЛЬНАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
АЗЕРБАЙДЖАНА
ИНСТИТУТ АРХЕОЛОГИИ И ЭТНОГРАФИИ

Т.М.КЕРИМОВ

НАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ
СРЕДСТВА АЗЕРБАЙДЖАНА
В XIX-НАЧАЛЕ XX В.
(ИСТОРИКО-ЭТНОГРАФИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ)



БАКУ – 2004

НАЦИОНАЛЬНАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
АЗЕРБАЙДЖАНА
ИНСТИТУТ АРХЕОЛОГИИ И ЭТНОГРАФИИ

Т.М.КЕРИМОВ



7-688460

НАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ
СРЕДСТВА АЗЕРБАЙДЖАНА
В XIX-НАЧАЛЕ XX В.

(ИСТОРИКО-ЭТНОГРАФИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ)

M.F.Axundov adına
Azərbaycan Milli
Kitabxanası

БАКУ – 2004

Т5(243)-42153

Керимов Т.М. Народные транспортные средства Азербайджана в XIX-начале XX в. (историко-этнографическое исследование). Баку, 2004, 144 с.

Редактор: акад. Т.А. Бунятов

Монография, написанная на основе полевых этнографических материалов и с использованием архивных и литературных данных, охватывает все виды народного транспорта. В ней излагается история традиционного транспорта, освещаются вьючно-верховой, упряжной, а также водный виды транспорта. В монографии также показан процесс усовершенствования народного транспорта, происходивший в течение XIX в., дается классификация транспорта и определяются его типы.

ОГЛАВЛЕНИЕ

| | |
|--|-----|
| ВВЕДЕНИЕ..... | 4 |
| ГЛАВА I. | |
| КРАТКИЙ ОЧЕРК ИСТОРИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ АЗЕРБАЙДЖАНА | 9 |
| ГЛАВА II. | |
| СУХОПУТНЫЕ СРЕДСТВА ТРАНСПОРТА..... | 19 |
| 1. Пешее передвижение..... | 19 |
| 2. Вьючно-верховой транспорт..... | 21 |
| 3. Упряжные средства передвижения..... | 40 |
| 4. Изготовление упряжных средств транспорта..... | 61 |
| ГЛАВА III. | |
| СРЕДСТВА ВОДНОГО ТРАНСПОРТА..... | 69 |
| ГЛАВА IV. | |
| ДОРОГИ И СВЯЗЬ..... | 76 |
| 1. Дороги | 76 |
| 2. Мосты..... | 85 |
| 3. Средства связи | 87 |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ | 90 |
| БИБЛИОГРАФИЯ..... | 93 |
| СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ | 105 |
| РЕЗЮМЕ (на англ. яз.)..... | 106 |
| ИЛЛУСТРАЦИИ..... | 107 |

ВВЕДЕНИЕ

Транспортные средства всегда занимали и занимают особое место в истории развития общественного прогресса.

В представленной работе исследуются сухопутные и водные средства передвижения в Азербайджане в XIX в. Наряду с этим, рассматриваются социально-экономические и историко-культурные вопросы, связанные с транспортом.

Изучение народных транспортных средств имеет большое значение для проявления некоторых аспектов хозяйственных и культурных связей азербайджанского народа с другими народами, для научного освещения вопросов заселения различных зон Азербайджана, возникновения крупных экономических и культурных центров, а также развития различных видов животноводства в связи с появлением тех или иных средств передвижения.

Влияние транспорта на экономику Азербайджана было особенно велико в XIX в. Его развитие способствовало возникновению ряда отраслей промышленности, различных ремесел и промыслов.

Некоторые ученые развитие транспорта связывали с плотностью населения. Конечно, известно, что на определенном этапе транспортные средства развиваются пропорционально плотности населения. В любой стране единая транспортная система более развита в местах большой плотности населения. Но, тем не менее, историю развития транспортных средств нельзя связывать с численностью населения. Например, в азиатских странах с большим населением и слабо развитым производством транспортные средства были менее развиты, чем в европейских странах с высокоразвитым производством. Следовательно, развитие транспорта зависело, прежде всего, от уровня производительных сил. Наряду с этим, роль транспорта не была пассивной, он способствовал развитию различных отраслей хозяйства.

Изучение народных средств передвижения и перевозки в Азербайджане в XIX в. дает возможность проследить не только историю транспорта, выявить самобытные черты в его развитии, но позволяет также проследить развитие товарного и товарно-капиталистического производства в различных отраслях хозяйства.

Изучение бытовых особенностей, использования народных транспортных средств и специфики транспорта позволяет выявить экономические связи между низменными и горными районами Азербайджана в XIX веке.

До революции горные районы Азербайджана ввиду отсутствия надлежащих дорог были оторваны от соседних областей. Вследствие этой оторванности от внешнего мира они были и более отсталыми. В горных селах сохранилось больше пережитков первобытнообщинного строя. На этом основании некоторые ученые заключают, что здесь не имели место внутренние процессы развития. Но этнографическое изучение традиционного транспорта Азербайджана вскрывает ошибочность такого вывода и показывает, что в

горных местностях также происходило социально-экономическое развитие. Тем самым изучение традиционного транспорта помогает вскрыть действительное соотношение уровней развития различных отраслей хозяйства.

Изучение характерных и наиболее распространенных средств передвижения Азербайджана является актуальной проблемой. Тем более, что не имеется специальных исследований, рассматривающих все виды традиционного транспорта Азербайджана.

Основным источником для написания данной монографии служили полевые материалы, собиравшиеся в 1968-1982 гг. по всем зонам Азербайджана. Полевые материалы помогли восстановить некоторые виды транспорта, ушедшие в прошлое, а также выявить средства передвижения, не получившие освещения в литературе. Это, в частности, различные виды волокуши, употреблявшиеся в горах, и некоторые разновидности водного транспорта. При полевой работе удалось установить конструкцию различных арб и на основе этого произвести классификацию.

В ходе разработки данной темы были установлены ареалы распространения различных видов сухопутного и водного транспорта, а также степень преобладания того или иного вида.

Несмотря на хронологические рамки работы, народные транспортные средства изучались на основе принципов историзма. Автор сделал попытку проследить пути развития традиционных транспортных средств Азербайджана в древности и выявить характерные черты этого процесса.

В книге рассматривается влияние социально-экономических и политических факторов на развитие средств передвижения в Азербайджане.

Здесь впервые дается полное описание всех видов транспорта и составлена их классификация, а также рассматривается конструкция различных видов транспорта и процесс их производства. Автор стремился охватить все основные вопросы темы, учитывая, что этнографическое исследование традиционного транспорта как элемента производительных сил необходимо для выяснения его генетических связей и истории развития.

Этнографическое исследование народных средств передвижения имеет не только научное, но и практически-прикладное значение. Данные, представленные в работе, могут быть использованы при изготовлении различных видов народного транспорта, так как в сельских местностях он все еще широко используется. И в настоящее время еще не утратили своего хозяйственного значения телеги и волокуши в горах, а также некоторые виды водного транспорта. Результаты исследования могут быть использованы в учебных пособиях, в прикладном искусстве, при компоновке музейных экспозиций.

К числу наиболее важных факторов, способствующих развитию сельского хозяйства и ремесел, несомненно, следует отнести и удобные пути сообщения и средства связи. Подъем экономического благосостояния населения и оживление местного производства находятся в зависимости от

степени развития проезжих и прогонных дорог. Поэтому в книге уделено внимание изучению и этого вопроса.

В монографии сделана попытка проследить появление тех или иных транспортных средств в Азербайджане во взаимосвязи с естественно-географическими условиями, с общественным и экономическим уровнем развития страны, а также политическими условиями.

При изучении возникновения средств передвижения в Азербайджане привлекались материалы по всему Закавказью, а также сравнительные данные по странам Востока, с которыми поддерживались тесные связи. Для написания этого раздела были использованы сообщения древних авторов – Страбона [251, с. 480], К.Элиана [282, с. 606], также использовались работы Б.Б.Пиотровского и Н.Д.Флиттнера [226, с. 234], А.И.Тюменева [263], Г.Чайлда [276; 277], Ю.Липса [181], М.И.Артамонова [26], И.М.Дьяконова [100], Б.А.Куфтина [176], И.М.Джафарзале [97], И.Г.Алиева [18], Т.А.Буниатова [45; 50], Ш.К.Садыхзаде [237], Г.А.Меликишвили [197], О.М.Джапаридзе [93], М.К.Гегешидзе [75], Н.В.Арутюняна [27], Е.Кохбаши [101], А.А.Мартirosяна, А.Р.Исраелияна [190; 191], О.А.Есаяна [106], А.О.Мнацаканяна [199], Л.Н.Петросяна [225].

О средствах передвижения в Азербайджане имеются сообщения в литературе средневековья, XIX в., имеются и археологические материалы, но специальных исследований по этой теме нет. В основном о различных видах транспорта упоминается в работах, посвященных хозяйству или материальной культуре. По сравнению со сведениями античных авторов, более подробные сообщения по транспортным средствам Азербайджана содержатся в средневековых источниках, особенно арабских (Ал-Масуди, Ал-Фарси, Ал-Истахри, Ибн-Ховгал, Ал-Идриси, Абу-Гамид и др.) [57]. Интересные данные имеются и в путевых заметках средневековых европейских путешественников (В.Рубрика, Марко Поло, Клавиho, И.Барбаро, А.Контарини, А.Джениксона, А.Олеария, И.Стрейса и др.) [231]. Московский купец Ф.А.Котов оставил довольно интересные описания торговых путей и транспортных средств Ширванской зоны [274].

Сведения о транспортных средствах имеются и в дореволюционной литературе и периодической печати, однако, их поверхностный характер не дает возможности судить о наличии и распространении того или иного вида транспорта.

Ценные сведения о транспортных средствах содержат ряд монографий и статей, посвященных вопросам истории, исторической географии, экономики Азербайджана второй половины XIX-начала XX в. [3; 121; 254; 255; 256]. Но, как правило, экономисты, географы и др. не уделяют внимание традиционным, частично ушедшим и уходящим в прошлое видам транспорта. В русской литературе наиболее ранние публикации о традиционных средствах передвижения в Азербайджане относятся к первой половине XIX в. [40; 70; 214; 215; 298, г].

В конце XIX-начале XX в. появляются отдельные статьи и сообщения, касающиеся вопросов народного транспорта. Из них следует выделить статьи

Н.Башенева и Кара-Мурзы [31; 32; 33; 146], в которых содержатся ценные, хотя все еще не дающие полного представления о традиционных средствах передвижения, материалы. Однако и в начале XX в. еще не имелось обобщающего труда, в котором в сжатой форме были бы описаны отдельные виды средств передвижения, даны названия их деталей и описана техника их изготовления.

Материалы по народному транспорту, особенно вьючно-верховому, имеются в многотомных изданиях: «Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян Закавказского края», «Свод материалов по изучению экономического быта государственных крестьян Закавказского края». Программа этих изданий предусматривала изучение различных источников доходов крестьян, одним из которых было чарвадарство, т. е. перевозка грузов на животных. В основном в них освещается транспорт второй половины XIX в.

В ценных для этнографии статьях Н.А.Абелова имеются сведения о традиционном транспорте в Геокчайском и Шемахинском уездах Бакинской губернии [4], А.Н.Арасхпянца – о вьючно-верховых животных в Нухинском уезде [24], А.Г.Деконского – о перевозке грузов на животных в Шушинском и Джебраильском уездах Елизаветпольской губернии [89]. Имеются сведения о разных видах народного транспорта также в работах С.Н.Зелинского [112; 113], Н.К.Никифорова [211; 212], П.Н.Ягодынского [284; 285; 286], А.Е.Хан-Агова [271; 272], Х.А.Вермишева [63] и др.

В «Сборниках материалов для описания местностей и племен Кавказа» имеется немало публикаций по исследуемой теме. В статьях, авторами которых являются в основном сельские учителя, содержатся описания отдельных видов народного транспорта в различных местах Азербайджана [61; 82; 141; 209; 229]. Некоторые виды народного транспорта освещались в «Трудах Кавказского общества сельского хозяйства». Так, в статье Д.Кистенева [161] имеются подробные сведения об изготовлении отдельных частей колесных транспортных средств в Ленкоранском уезде. В ней описаны мастерские колесников, подготовка сырья, сбыт готовых изделий и др. Немалое значение для изучения народного транспорта имеют «Акты, собранные Кавказской Археологической комиссией» (в 12 томах, Тифлис, 1886-1904), а также «Сборник сведений о Кавказе» [10; 11; 12; 13; 243].

Сравнительно более подробные сведения о традиционном транспорте Азербайджана конца XIX в. встречаются в «Материалах для устройства казенных летних и зимних пастбищ». Вызывает интерес статья А.А.Калантара [139; 140], в которой описано использование крупного рогатого скота в качестве транспорта. При исследовании нашей темы немалое значение имела также девятая книга «Живописной России», полностью посвященная Кавказу [108]. Сведения о народном транспорте встречаются в периодической печати Закавказья второй половины XIX-начала XX в. – в газетах «Кавказское сельское хозяйство», «Кавказ», «Каспий», а также в «Кавказском календаре» и в «Бакинском справочном календаре».

В статьях Кара-Мурзы [146] и Н.Башенева [31; 32; 33] описаны некоторые виды народных средств передвижения, их роль в быту и в производстве, а также рассматривается вопрос дохода от транспорта. В статьях Н.Сегалия [248] и Н.Тартынова [258] рассказывается о верховых вьючных и упряжных животных.

В дореволюционной литературе освещены в основном верховые и вьючные средства передвижения, а также тяговая сила колесного транспорта. Бесколесный и колесный транспорт освещен незначительно.

После установления Советской власти в Азербайджане стали проводиться систематические археологические и этнографические исследования, в ходе которых наряду с другими проблемами изучался и народный транспорт Азербайджана.

Сведения о народном транспорте имеются в статьях И.М.Джафарзаде [96] и А.К.Алекперова [15]. Более детальное освещение транспорт получает в ряде этнографических работ, опубликованных в 60-70-х годах XX века. Это следующие работы: К.Т.Каракашлы [148], Т.А.Бунятова [47; 48; 49; 50], А.Н.Мустафаева [203], Ш.А.Гулиева [86], Г.А.Гавилова [71], Т.М.Керимова [153; 154; 155; 156], К.М.Ибрагимова [116]. При написании монографии также использовались публикации по народным средствам передвижения России [180], Грузии [73; 74; 75; 174], Армении [215; 221], Дагестана [219], Осетии [143; 144], оказавшие помощь в определении общих и специфических черт транспорта Азербайджана.

Характеристика социально-экономических факторов, влияющих на развитие средств передвижения в период становления капиталистических отношений, содержится в работах А.С.Сумбатзаде [253; 254; 255], П.В.Гугушвили [84; 85], В.М.Шамиладзе [279], М.А.Исмаилова [121; 122].

В работе использованы архивные материалы Центрального государственного военно-исторического архива СССР, Центрального государственного архива древних актов, Центрального государственного исторического архива СССР, Центрального государственного исторического архива Грузии, Центрального государственного исторического архива Азербайджана, Архива Ленинградского отделения Института истории Академии Наук, Научного архива Института истории Академии Наук Азербайджана. Кроме того, привлечены материалы фотолаборатории Азнефтеобъединения, фондовые и архивные материалы Музея истории Азербайджана, Государственного Музея искусств им. Мустафаева, краеведческих музеев г.г. Масаллы, Шемахи, Казаха и др.

На основе полевых, архивных и литературных материалов удалось установить виды транспортных средств Азербайджана, проследить пути их развития и выяснить их роль в различные периоды XIX в.

ГЛАВА I КРАТКИЙ ОЧЕРК ИСТОРИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ АЗЕРБАЙДЖАНА

Как известно, изобретение транспортных средств относится к одному из самых важных открытий мировой истории и является результатом творчества разных народов. Появление их тесно связано с развитием производительных сил и экономическими нуждами, что отчетливо прослеживается в истории Древнего Востока [106, с. 140; 226, с. 36-40; 277, с. 125]. Немаловажную роль, безусловно, играли и естественно-географические условия.

Азербайджан занимает юго-восточную часть Кавказа и территории к югу от него. Рельеф страны, как и всего Кавказа, крайне разнообразен. Здесь, наряду с высокими горными хребтами, поднимающимися выше снеговой линии, имеются обширные равнины (Кура-Араксинская низменность), отдельные участки которых расположены ниже уровня океана. Горы ($\frac{3}{5}$ всей территории Азербайджана) расположены на севере, западе и юго-востоке, они входят в Большой Кавказ, Малый Кавказ и Ленкоранскую горную систему [267, с. 8-56].

Известно, что географические условия влияли на развитие земледелия, скотоводства [146; 147] и рыболовства. На развитие транспортных средств наибольшее влияние оказывали рельеф, гидрография и леса. Ныне леса покрывают около 12% территории Азербайджана. Все леса – горные и низменные – лиственные, лишь около 3% – хвойные. Многие лесные породы (железняк, хурма, дзельква, орех, фисташка, бук, дуб, граб и др.) дают древесину, годную для изготовления различных транспортных средств.

Азербайджан расположен на транзитном пути, по которому с древнейших времен осуществлялись связи стран Ближнего и Среднего Востока с Европой, Центральной Азии – с севером. В силу богатых природных ресурсов он с древнейших времен был обитаем людьми. В глубокой древности туши добытых на охоте крупных диких животных переносили на деревянных перекладинах, на плечах, в обхват, на голове, на спине. Пережитки этой архаической транспортировки сохранились в Азербайджане по настоящее время – впрочем, как и у многих других народов. Человек сам считается древнейшим транспортным средством [31; 50].

Верховой и вьючный транспорт. В хозяйстве Азербайджана с древних времен важную роль играла транспортировка на животных. На протяжении многих веков азербайджанцы использовали для верховой езды и вьючного транспорта лошадей, мулов, верблюдов, и иногда волов и буйволов. Особенно широко использовалась лошадь – для вьючной перевозки, упряжки и для верховой езды, что определило развитие здесь коневодства. Позднее лошадь использовали и в военных целях.

Использование лошади в качестве средства передвижения и транспорта менялось в различные исторические эпохи в связи с развитием

производительных сил. Время и место начального приручения лошади остаются спорными. Предполагают, что оно происходило одновременно в нескольких зонах, потому что различные типы одомашненных лошадей, характерные для неолита и последующих эпох древности, встречены и в Азии, и в Европе. Первым очагом приручения лошадей специалисты считают долину реки Аму-Дарья. Предполагается, что прирученные лошади отсюда распространились в различном направлении [240, с. 14], поэтому во многих странах мира лошадь называют восточным животным (Şərq eşşəyi) [100, с. 122; 103, с. 51].

В некоторых исследованиях использование лошади в транспорте относят к концу IV тыс. до н. э. [40; 226] Широкое использование лошади под вьюки и в упряжке относится к концу III и началу II тыс. до н. э. [162, с. 35]

Одним из древних центров приручения лошади могло быть и Закавказье [50, с. 67; 240, с. 14]. Использование ее для верховой езды в Азербайджане во II и особенно в I тыс. до н. э. подтверждают археологические находки костей лошади, упряжных принадлежностей и конских украшений [94, с. 97, рис. 3].

С начала I тыс. до н. э. сложились объективные причины, повывившие значение лошади как транспортного средства. Одной из таких причин было развитие отгонного скотоводства. Верховых лошадей использовали как транспортное средство при перегонах скота на яйлаги и кишлагги. В классовых обществах лошадей, как вьючных, так и упряжных, широко использовали при столкновениях между государствами.

Коневодству в Азербайджане большое внимание уделяли маннеи. В клинописных текстах Ассирии и Урарту сохранились сведения о коневодстве в области Манна. В них отмечено, что у маннеев было много лошадей, верблюдов и других верховых и вьючных животных [27, с. 139-204]. Ассирийский царь Ашурбанипал II (нач. IX в. до н. э.) оповещал, что в Манне и у ее соседей он получал в виде дани значительное количество лошадей, мулов, крупного рогатого скота [123, с. 34].

В древности широко славилась выращенная на Нисейской равнине «нисейские лошади». Сицилиец Диодор отмечал, что в нисейских степях паслось 16.000 лошадей [19, с. 87]. Современная ахалтекинская порода, отличающаяся скоростью и выносливостью, считается потомком нисейских лошадей [162, с. 130-131]. В нисейских степях впервые появилась конница как самостоятельный род войск.

Одно из древних государств на территории Азербайджана – Атропатена – была в состоянии выставить 40 тыс. пехоты и 10 тыс. конницы [251, с. 497]. Греческий автор II-III вв. н. э. Клавдий Элиан писал, что «в Каспийской земле есть много стад быков и табунов лошадей» [282, с. 226].

Археологические материалы показывают, что в Азербайджане в первые века было развито коневодство [54, с. 77-78]. Лошадей держали главным образом для верховой езды [29, с. 138]. В начале IX в. в Азербайджане под предводительством Бабека в борьбе против халифата участвовало более 20 тыс. всадников [124, с. 135]. Ибн-Хаукаль в X в., описывая Азербайджан и Дагестан,

отметил здесь наличие хороших коней, ценных мулов и тот факт, что разведению этих животных уделялось особое внимание [280, с. 266].

Широкое хозяйственное и военное использование лошадей исследователи считают элементом, присущим государствам с исторически высокой культурой [277, с. 232]. Приведенные факты показывают, что Азербайджану, поддерживающему тесные культурные отношения со многими государствами, присуща исторически высокая культура, развитая на местной основе.

В XII-XIII вв. коней широко использовали как верховое и вьючное транспортное средство по всему Азербайджану. Выращенные здесь вьючные лошади высоко ценились в ряде других государств. Венецианский путешественник, посетивший Азербайджан в XIII в., писал, что здесь выращивают много хороших лошадей, способных носить тяжелые грузы, и переправляют на продажу в Индию [231, с. 135]. Лошади использовались также и для связи, в XIII-XIV вв. на каждой почтовой станции держали десятки верховых и вьючных лошадей [21, с. 237].

С XIV в. в связи с развитием сельского хозяйства, ремесел и торговли в Азербайджане увеличился спрос на верховой и вьючный транспорт. Шелк и нефть экспортировались в Россию, Иран, Турцию, Индию, Италию и другие страны [194, с. 229-265]. Английский купец А.Дженкисон, посетивший Азербайджан в XIV веке, отмечал, что только турки каждый раз увозили отсюда 400-500 лошадиных вьюков шелка [231, с. 135]. Важные мировые торговые пути проходили через Азербайджан, его посещали много купцов. Они сами и их товары перевозились здесь верховыми и вьючными животными: лошадьми, верблюдами, мулами. Голландский моряк Ян Стрейс, живший в Азербайджане в XVII веке (в 1667 г.), пишет, что в составе караванов, двигавшихся между Дербентом и Шемахой, бывало до 1800 лошадей, большое количество верблюдов, ослов и других вьючных животных [231, с. 135].

Феодалные отношения в XVIII в. тормозили развитие производительных сил Азербайджана, но не могли остановить их развитие. Основным занятием населения оставались земледелие и скотоводство, которые не могли обходиться без коней. У отдельных ханов Азербайджана были десятки табунов лошадей. В то время только карабахский хан имел табун из 3-4 тысяч породистых лошадей, славившийся не только в Азербайджане, но и в других странах [123, с. 364].

А.В.Суворов отмечал, что шемахинский хан мог выставить четырехтысячную конницу и корпус из 30 полторафунтовых пушек на верблюдах [123, с. 373].

Традиционная конская упряжь появилась не сразу. Исследователи указывают, что исходно на лошади ездили верхом без уздечки и без седла [100, с. 146, рис. 26; 162, с. 13]. Вместо уздечки использовали намордник [162, с. 14]. Началом I тыс. до н. э. датируется появление бронзовых и железных удиц [50, с. 75-81; 157, с. 117-188]. Предполагается, что в середине II тыс. до н. э. лошадь начали седлать. Седла были известны ассирийцам, скифам, мидянам и персам [55, с. 67; 162, с. 81-85; 235, с. 226]. Стремена появилась позже седел. По мнению исследователей, их первыми начали применять алтайцы. В ряде стран

стремена заменялись ремнем с деревянными подножками [23, с. 94]. Седла на деревянной основе, появившиеся после мягких седел, по своей конструкции были сходны с древними, но кожаную подушку у них заменили деревянным каркасом (qaltaq) [23, с. 94; 55, с. 66]. Такие седла, вероятно, изобрели кочевники [103, с. 58]. Седла на деревянной основе и стремена были шагом вперед в развитии транспорта и в военном деле. Предполагается, что седла на деревянной основе были широко распространены среди знати древнего Азербайджана в Кавказской Албании [50, с. 83]. С.И.Руденко самые древние седла на деревянной основе относит ко времени гуннов-сарматов [235, с. 229], их появление датируется первыми веками [55, с. 60-81; 23, с. 94-97; 103, с. 52]. Распространение твердого седла и стремян прошло два этапа: в IV-VI вв. они имели лишь локальное значение из-за несовершенства, в VII-VIII вв., после усовершенствования, седла получили широкое распространение [23, с. 88]. Позднее наиболее практичные упряжки коней сохранялись многие столетия без существенных изменений. Так, седло с наклонной лукой существует уже 1400 лет [23, с. 97].

Начиная с IX-X вв. и до XVII в. в Азербайджане использовались седла, как изготовленные местными мастерами, так и завезенные из соседних стран. Рынки городов Азербайджана посещали купцы из разных стран, завозя сюда товары, среди которых были и изделия седельников, лошади, мулы, ослы, крупный рогатый скот [78, с. 183; 280, с. 331-332]. Ал-Масуди (X в.) отмечал, что по изготовлению седел, уздечек, сабель, брони, панцирей село Зирех-Геран (ныне Кубачи в Дагестане) было знаменито во многих странах [57, с. 59-70]. Если учесть развитый товарообмен между Азербайджаном и севером в X в. [222, с. 428], то распространение так называемых лезгинских седел здесь естественно. Седла и упряжные принадлежности завозились в Азербайджан из соседних северных (России) и восточных стран и в более позднее время [87, с. 81-107; 165, с. 91; 268, с. 117; 270, с. 11-12].

Наряду с лошадей, для верховой езды и вьючного транспорта с древнейших времен использовались и мулы: для выращивания животного, более выносливого, чем лошадь, скрестили лошадь и осла [100, с. 123; 101, с. 88]. Мул не плодится.* В качестве упряжной силы мула использовали уже в III тыс. до н. э. [100, с. 123] Исследователи, основываясь на письменных источниках Ассирии и Урарту и сведениях раннего средневековья, отмечают, что еще с древнейших времен в горных зонах Закавказья использовались мулы для перевозки грузов [27, с. 146-157; 225, с. 103]. В Азербайджане мулов разводили с начала I тыс. до н. э. [124, с. 46] Известно, что в IX в. перевозку раненных в боях осуществляли на носилках, которые везли мулы [114, с. 41-51]. Арабский географ-путешественник X в. Ибн-Хаукал, посетивший

* Мулы редко плодятся, и их потомок никогда не бывает самкой. По преданию, если бездетная женщина съест сердце мула, она беременеет, если же беременная женщина выпьет молоко мула, она не родит. См.: Закарийя Казвини. Аджайб-ал-Махлугати. Карайб-ал-Мовджудат (на перс. яз.). Тебриз, 1264, с. 202-203 (перевод к.и.н. М.Н.Азерли).

Азербайджан, пишет, что здесь выращивались здоровые, сильные, выносливые породы мулов [57, с. 112-113]. Выращенные в Барде, они имели такую славу, что вывозились в Хорасан, Сирию и другие страны [57, с. 90; 280, с. 334]. Выносливость к голоду и сила превратили мулов в надежное транспортное средство. Они использовались не только внутри страны, но и для перевозки товаров в отдельные страны. П.Чемпен писал, что ежегодно азербайджанский шелк, груженный на 500, иногда 1000 мулов, вывозился далеко за пределы страны [231, с. 147].

Есть сведения XIII в. о том, что седла мулов отличались от седел лошадей [137, с. 202].

Одним из домашних животных, используемых с древности в качестве вьючного, иногда и верхового транспорта, был осел. Древний источник сообщает, что ассирийский царь Саргон II вывез из Урарту 380 ослов для использования в хозяйстве [197, с. 324]. Основываясь на археологических исследованиях и на письменных источниках, можно отметить, что с древних времен в горных зонах Закавказья, в том числе и Азербайджана, ослы были важным, а иногда и единственным транспортным средством [45, с. 102-103; 235, с. 101]. В качестве вьючного животного ослы в Азербайджане известны начиная с эпохи бронзы [45, с. 103]. Эта традиция сохранялась веками. Чарвадары (караванщики) иногда ездили на ослах, зная, что у тех хорошая память и они никогда не пойдут вторично по опасному пути [137, с. 203]. З.Казвини, живший в XIII в., отмечал, что если чарвадар терял путь в тумане, то он пускал вперед осла.* Известный путешественник XIII в. Марко Поло сообщал, что в Азербайджане выращивали здоровых, крепких, способных выносить голод и жажду, прекрасных ослов, которых продавали за 30 марок. Местные купцы отправлялись в длительный путь на таких ослах [231, с. 30].

Одним из древних вьючных животных в Азербайджане был верблюд. Археологические исследования показывают, что верблюды были известны в Закавказье со второй половины II тыс. до н. э. [50, с. 93] В каком качестве их труд использовали, точно определить трудно. Можно предположить, что, кроме того, что верблюд служил транспортным средством, население употребляло в пищу его мясо и молоко [45, с. 106; 50, с. 103; 177, с. 4-5]. Археологические работы 1896 г. в селе Гарабулаг показали, что в начале I тыс. до н. э. в Азербайджане верблюд был и верховым, и вьючным животным [117, с. 162, табл. XV, рис. 3-5]. Это подтверждает Б.Б.Пиотровский [228, с. 157]. Материалы I-III вв. н. э. дают основание считать, что верблюд был основным транспортным средством при перевозке каспийской рыбы и других товаров в далекие страны [251, с. 480].

* Казвини приводит также еще и такие предания об ослах: если человек, укушенный скорпионом, сядет задом наперед на осла, то исчезнут все боли; если зуб осла положить под подушку, приходит сон; простудившийся человек, съев мясо осла, выздоравливает; если плачущему ребенку дать молоко ослицы, ребенок успокаивается [137, с. 203].

В средневековых источниках также имеются многочисленные сведения об использовании верблюда в качестве вьючного животного [114, с. 41; 232]. Способных выносить голод и жажду верблюдов использовали для перевозки грузов веками, вплоть до начала нашего столетия [155, с. 80-90].

Для перевозки грузов и людей в Азербайджане использовались и другие домашние животные: быки и буйволы. На одном из наскальных рисунков в Гобустане изображен буйвол с веревкой на шее. И.М.Джафарзаде, изучавший этот рисунок, выдвигает идею о приручении буйволов в Азербайджане в V тыс. до н. э. Другой рисунок, относящийся к III тыс. до н. э., показывает использование буйвола в качестве рабочего скота [97, с. 164-172]. Роль вола в хозяйстве определило отношение к нему как к священному животному [273, с. 89].

Использование упряжного крупного рогатого скота в земледелии относится к энеолиту [7, с. 89-114], использование в транспорте – к концу энеолита [50, с. 10]. Фигурка вола, найденная в древнем поселении в Мингечауре, показывает, что в I тыс. до н. э. вола использовали и как вьючное животное [80, с. 111-112, рис. 8; 28, табл. XXXII, рис. 11; 50, с. 28-29; 136, с. 35, рис. 28]. Материалы последующих эпох также свидетельствуют об использовании волов и быков как вьючных животных. Так, сообщается, что в 835 г. в составе каравана, посланного марагинским правителем войску Афшина, было 1000 груженых волов [114, с. 42-43].

Использование крупного рогатого скота для вьючной перевозки грузов было связано с невозможностью передвижения колесного транспорта по крутым горным дорогам. Это подтверждает московский купец Ф.А.Котов, посетивший Азербайджан в начале XVII в. Он пишет, что на дороге из Ниязабада в Шемахе в местах, где невозможно было движение арбы, грузы перевозили вьюками на лошадях, верблюдах, волах и буйволах [231, с. 222].

Одним из вьючных и упряжных животных был зебу. Сохранились материалы о разведении зебу с древнейших времен на Каспийском побережье [64, с. 231]. Предположительно распространение зебу в Азербайджане относится ко II тыс. до н. э. [62, с. 37] На территории Ирана обнаружена цилиндрическая печать V в. до н. э. с изображением хыша (сохи), запряженного парой зебу [100, с. 332, рис. 60]. В раннем средневековье на южном побережье Каспийского моря зебу использовали для верховой езды [189, с. 170-172].

Для перевозки грузов и путешествий на дальние расстояния формировались караваны как средство для защиты купцов и путешественников от грабежей, преодоления трудностей пути при далеких перевозках товаров [20, с. 89]. Купеческие караваны часто объединялись с посольскими, имевшими вооруженную охрану. В составе караванов иногда было большое число людей, тысячи вьючных и верховых животных [87, с. 70-114; 231, с. 135]. Развитые в Азербайджане с древнейших времен земледелие, скотоводство и ремесла, а также рост городов способствовали расширению его торгово-экономических связей с различными странами, для чего требовалось много караванов. Большое количество караванов породило специальные должности – гафилэсарлыг и

караванбашчылыг, которые занимались набором вооруженных отрядов для сопровождения караванов. С купцов взимался натуральный налог – бадж и рахдар [202, с. 43-63]. Бадж взимался главным образом с иностранных купцов, рахдар – с местных [87, с. 189]. Эти подати собирались до присоединения Азербайджана к России.

Упряжной транспорт. В Азербайджане издавна известны два вида упряжного транспорта: колесный и бесколесный. Последний продолжал традиции волочения тяжестей [50, с. 152; 153, с. 39; 208, с. 358]. В ряде мест люди в качестве волокуши использовали шкуры животных, постепенно заменяя их связками ветвей и жердей [181, с. 195]. Появление волокуши относят к мезолиту [276, с. 74]. В последующие эпохи она претерпела значительные изменения, обычно в нее впрягали упряжных животных. Использование крупного рогатого скота для волочения в Азербайджане относят к эпохе энеолита [26, с. 29; 50, с. 152].

Изобретение колеса явилось значительным прогрессом для упряжного транспорта. В IV-I тыс. до н. э. появились колесные арбы [50, с. 153-168; 97, с. 53; 154, с. 29; 176, с. 97-98; 201, с. 21]. Термин «арба» впервые упоминается арабским географом Ибн-Батутой (XIV в.) [38, с. 406-408; 118, с. 76]. До некоторого времени изображение арбы на вавилонской печати IV тыс. до н. э. считалось древнейшим [288, с. 106, рис. 2]. Однако находка колеса арбы при археологических раскопках в болгарском селе Беково дала возможность удревить ее историю на тысячу лет [224, с. 14]. Основываясь на археологических материалах Закавказья, некоторые ученые высказывали мнение о появлении арбы в Закавказье раньше, чем в Европе [199, с. 151; 221, с. 259-267]. Исходя из археологических материалов, можно утверждать, что арбы были двух- и четырехколесными. Е.А.Лалаян, реставрировавший арбу с деревянными колесами, обнаруженную в 1908 г. на территории Армении, утверждает, что в начале I тыс. до н. э. в Закавказье использовались и трехколесные арбы [178, с. 192-193, рис. 184]. Этот вопрос явился предметом дискуссии. Б.А.Куфтин и С.А.Есян, основываясь на отсутствии других археологических и этнографических данных о трехколесной арбе, считают мнение Е.В.Лалаяна ошибочным [176, с. 190; 105, с. 95-102]. Но материалы последних лет в некоторой степени подтверждают мнение Е.А.Лалаяна. Трехколесная арба отмечена в Аравии в XV в. до н. э., она двигалась под парусами [257, с. 28]. Отмечается также использование подобных арб на Каспийском побережье. Более усовершенствованную форму такой арбы, используемую туристами в 1968 году в пустынях Средней Азии, местное население называло чертовой арбой [257, с. 28].

Во многих странах мира распространены одноколесные арбы [14, с. 2-3; 220, с. 73]. Возникновение их А.Алампиев объясняет развитием волочения при помощи деревянного катка [14, с. 2-3].

Археологические материалы свидетельствуют, что при различных хозяйственных работах использовались двухколесные и четырехколесные арбы. Двухколесные и четырехколесные военные колесницы по своей конструкции

отличались от арб. Эти колесницы были распространены на Древнем Востоке [100, с. 153; 162, с. 37-40; 226, с. 100, рис. 72-73]. Некоторые из них в мирное время использовались в хозяйстве [225, с. 111].

Начиная с III тыс. до н. э. на территории Азербайджана были распространены двухколесные арбы [7, с. 21, табл. VI; 50, с. 156; 207, с. 154-156; 201, с. 21]. В конце эпохи бронзы и начале железа в связи с ростом производительных сил увеличилась нужда в арбах, которые к тому времени усовершенствовались [50, с. 156-159]. Начиная с этого времени, в результате развития плужного земледелия и отгонного скотоводства, появились различные виды двухколесных арб. Часть из них сохранялась до начала XX в. При этом, как отметил один исследователь наскальных изображений Азербайджана, двухколесные арбы, запряженные быками, с III тыс. до н. э. до XIX в. претерпели лишь незначительные изменения [97, с. 53; 119, с. 6-8] (табл. I, рис. 2).

На Кавказе зародышами древнейших арб были вилообразные деревца. Позже к вилам прикрепляли деревянную ось, на концы которой надевались деревянные колеса сравнительно большого диаметра. В центре таких колес проделывалось отверстие для продевания оси. В древних арбах колеса вращались вместе с осью. Предполагается, что арбы с колесами, вращающимися вокруг оси, появились в III-II вв. до н. э. у сарматов [105, с. 98]. Четырехколесная арба, датируемая серединой II тыс. до н. э., обнаруженная близ Триалети в Грузии, имела вращавшиеся вокруг оси колеса [176, с. 95] (табл. I, рис. 1, 2).

В эпоху бронзы в горах Азербайджана были распространены двухколесные арбы, что не исключает, однако, использования в Азербайджане и четырехколесных арб. Археологические материалы Грузии и Армении свидетельствуют, что в Закавказье еще в III-II тыс. до н. э. в предгорных и низменных районах были широко распространены четырехколесные арбы [105; 106; 147; 149, с. 44, рис. 177; 191, с. 50; 199, с. 139-147]. Учитывая связи Азербайджана с этими странами, можно предположить распространение здесь четырехколесной арбы начиная с III-II тыс. до н. э.

Колеса древней арбы были массивными и тяжелыми. Для того чтобы усовершенствовать арбу, прежде всего ее облегчали, т. е. уменьшали вес колес. Появились колеса с крестовиной, затем с четырьмя спицами. Последние постепенно утончались, увеличивалось их количество [226, с. 207; 228, с. 151], достигая постепенно 6, 8, 12 и даже 24-х.* Легкие колеса знаменовали прогресс в развитии транспорта. Гобустанские наскальные рисунки, археологические материалы древнего поселения Сарытепе (Казахский район) говорят о том, что, начиная со II тыс. до н. э. на территории Азербайджана использовались колеса с 4, 7 и 8 спицами [97, с. 53; 46, с. 192].

* Некоторые исследователи заявляют о наличии в Закавказье колес с 28 спицами [205, с. 143-144].

Материалы о лошадиной упряжи в Азербайджане дали раскопки близ села Хачбулаг (Дашкесанский район). На бронзовом поясе II-начале I тыс. до н. э., добытом здесь, изображена двухколесная арба. В нее впряжена пара лошадей. Колеса этой арбы имеют четыре спицы [160, с. 226-227]. Такие арбы с четырехспицными колесами обнаружены и на территориях Армении и Дагестана [190, с. 160, рис. 65; 191, с. 141-145]. Во многих странах Древнего Востока предпочитали впрягать в арбу лошадей, нежели волов и буйволов [163, с. 45].

По мнению П.М.Кожина, в связи с появлением арбы с двойными оглоблями (əskeş), упряжные животные были освобождены от ярма [164, с. 36]. Появление хомутов относят к X в. [276, с. 126-127].

Археологические материалы показывают, что для изготовления арбы использовали твердые породы деревьев: дуб, берест (гарагач), ольху (кызылагач), самшит и др. [221, с. 159-167] Из дуба обычно изготавливались колеса, иногда – ярмо, из ильма – оси повозок, ярмо и прутья для перекрытия, из кызылагача готовилось само перекрытие [200, с. 143-144].

Водный транспорт. Наличие моря, озер и больших рек в Азербайджане с древних времен способствовало зарождению и развитию здесь различных видов водных средств передвижения. Начиная с IV-III вв. до н. э. индийские товары через Аму-Дарью попадали в Каспийское море, отсюда через Куру, пересекая территорию Албании, Иберии и Колхиды, доставлялись по реке Рион в город Фазис (Поти) на берегу Черного моря [287, с. 161-180]. Опираясь на археологические данные, ученые отмечают, что одной из причин образования поселений по берегам Куры является судоходство на ней [54, с. 90]. Куру называют «древней рекой судоходства» [167, с. 68]. Это подтверждается сообщениями арабских географов-путешественников IX-XI вв. – Абдул Гасыма ал-Фарси, Ал-Идриси и др. [57, с. 90-134; 124, с. 147; 198, с. 377]

Использование лодок в Азербайджане хронологически совпадает с их использованием в европейских странах. И.М.Джафарзаде, исследовавший гобустанские наскальные изображения, полагает, что в Азербайджане лодками пользовались начиная с VIII-VII вв. до н. э. [97, с. 148] Первобытные лодки изготавливались путем выдалбливания или выжигания стволов больших деревьев. С усовершенствованием обработки дерева начали изготавливать дощатые лодки, проконопачивая их шерстью и другими материалами [198, с. 148]. Гобустанские наскальные изображения показывают сравнительно высокое мастерство изготовления лодки в Азербайджане еще в VI-V тыс. до н. э. Один из рисунков изображает лодку с высоким носом, с передними и задними крюками для их привязи на стоянке. В таких лодках, вмещавших до 20 человек, было 7-8 гребцов [97, с. 257-262]. На передней части древних лодок изображалось солнце. Человек, представлявший бесконечное небо морем, изображал солнце как символ благополучия в пути.

Со временем, хотя в связи с различными общественно-экономическими и политическими условиями и менялись размеры судов, почти неизменными

оставалась их основная конструкция и форма. На больших кораблях бывало до 50-100 гребцов и они шли под парусом [60, с. 404].

Для дальних плаваний в феодальном Азербайджане появились крытые корабли (*göyərtəli*) с парусами. Эти корабли назывались «*köşk*». В VIII-X вв. появились специальные суда для перевозки нефти из Баку в Иран и другие страны [30, с. 55]. В IX в. начались торговые связи Азербайджана со славянским миром по водному пути. В Азербайджане появились речные и морские корабли русского типа [34, с. 147-148]. Усиление торгово-экономических отношений Азербайджана с Россией, Средней Азией и Ираном в XV-XVII вв. было причиной расширения местного судостроения [124, с. 226]. Итальянский путешественник Амброзио Контарини пишет, что в Дербенте он видел ширванские корабли. Дощатые и просмоленные, они имели мачту и длинные весла-рули (*фәр*). Эти корабли с выпуклыми боками и узкими носами и кормой были похожи на рыбу и даже носили названия рыб [165, с. 82-83].

В конце XVII-начале XVIII в. внешняя политика царской России значительно тормозила развитие традиционных транспортных средств в Азербайджане. Россия, учитывая возрастание экономических связей с восточными государствами, заботилась о расширении судоходства на Каспийском море. Но царское правительство не хотело, чтобы на Каспии были военные корабли других государств [20, с. 100; 110, с. 3]. В одном из архивных документов говорится о том, что 25 августа 1783 г. Войнович в письме к Фатали хану сообщал: «...Из-за нахождения русских военных кораблей Его величества императора в здешнем море нельзя допустить присутствия здесь других кораблей. Этим письмом я сообщаю, что по прошествии двух месяцев кэрэчи и сандалы в подвластных Вам Дербенте, Баку, Сальяне не должны выходить в море» [295].

Приведенные археологические данные и свидетельства письменных источников о транспортных средствах Азербайджана получают богатое фактами дополнение в полевых этнографических материалах, являющихся основой настоящей работы.

ГЛАВА II СУХОПУТНЫЕ СРЕДСТВА ТРАНСПОРТА

1. Пешее передвижение

Несмотря на развитие транспорта и наличие выездных животных, пешее передвижение сохраняло свое значение. Те, у кого не имелось лошадей и мулов, в соседние селения и административные центры ходили пешком. Как и во многих других странах [185, с. 70; 204, с. 129-130] в исследуемый период, и в Азербайджане для переноски различных грузов на недалекие расстояния использовалась человеческая сила. Человек сам переносил различную утварь, орудия труда, продукты и различного вида материалы, необходимые в хозяйстве. В горных местностях такие переноски случались гораздо чаще, чем на низменности. Груз носили на голове, на плече, на спине, в руках. Способ переноски на голове и плечах является более характерным для женщин (табл. II, рис. 1, 2).

Путешествующие на недалекие расстояния, а также люди, занимающиеся различными хозяйственными работами (пастухи, охотники и т. д.), необходимые мелкие вещи (охотничий нож, кинжал, хлебный мешок и др.) носили на поясе или куршаке (*qırşaq*). Пояса эти обычно были широкими. В некоторых местах Азербайджана охотники для ходьбы по горам к подошве обуви прибавляли специальные железные шипы [215, с. 382].

Со способом переноса груза на голове можно встретиться в большинстве районов Азербайджана. По архивным [306, инв. 182, 2188], а также этнографическим материалам видно, что этот способ был наиболее характерным для Ленкорано-Астаринской, Куба-Хачмасской зон и Апшерона (табл. III, рис. 1-3).

Для переноски груза на голове использовали специальную подставку круглой формы – бичэнэ, которую делали из ткани. Бичэнэ не только предохраняла голову от трения с твердым грузом, но и способствовала его устойчивости [86, с. 68-70]. Груз, поставленный на бичэнэ, не было необходимости поддерживать руками, поэтому в руках можно было еще что-нибудь нести. Сравнительно тяжелые грузы переносили на плечах и спине.

В прошлом нередко можно было встретить мужчин, женщин и детей с переметной сумой (*хурджуном*), идущих в соседнее село или город для обмена или продажи продуктов [148, с. 218-219, рис. 44; 302, инв. 58, 467, 1821].

Переметная сума, перекинутая через плечо, регулировала тяжесть груза, и путник не уставал. Иногда, в зависимости от тяжести груза, в одну из кошелок клали грузы больше, чем в другую. При этом тяжелую кошелку несли спереди, чтобы в нужный момент сбалансировать равновесие.

Для переноса груза (снопов, воды) на близкие расстояния служил род коромысла – душэли, известного в других зонах под названием «*сјуин ағас*» (букв. плечевая палка). Коромысло изготавливали из дубовых жердей длиной 2-

2,5 м. Появление этого примитивного приспособления на территории Азии, в том числе в Азербайджане, исследователи относят к древнейшим временам [97, с. 187, 191].

И.М.Джафарзаде, описывая способы ношения питьевой воды на Апшероне, пишет, что вода доставлялась по домам водоносами, которых называли «suçu». Одни из них носили воду в кожаных бурдюках, называемых населением «tulıq» или «məşk», другие – в узкогорлых глиняных кувшинах хорошего обжига с одной массивной ручкой, которые назывались населением «səhəng»; иногда эти сосуды заменялись медным кувшином – фаршем. Бурдюк представлял собой конус вроде сахарной головки, с отверстием на утонченной части. Кожаный сосуд был вывернут лицевой стороной вовнутрь. Для ношения на спине он имел ремень, который одним концом пришивался к основанию, а другим – близ отверстия. Наполненный бурдюк несли на спине. Емкость бурдюка была различной, в среднем в нем помещалось около 3-4 ведер воды.

Кувшины, как керамические, так и медные, тоже носили на спине; женщины глиняные кувшины носили иногда на плече (табл. III, рис. 4). Чтобы нести кувшин на спине, водоносы иногда пользовались особым носилом, сделанным из досок – хəгəкə. Оно надевалось на спину. На нем помещался один наполненный водой медный кувшин – фарш в стоячем положении. Каждый такой кувшин вмещал в себя около 1,5-2 ведер воды [96, с. 116-125]. О таком способе переноски воды свидетельствуют и архивные материалы [299, инв. 5013]. Во время полевых работ найдены различные сосуды для воды и выявлены способы их переноса.

Керамический сосуд для воды, известный на Апшероне как səhəng, в западных зонах называют «bardaq» или «kızə». Сехенги же западных зон похожи на апшеронский фарш, но они крупнее.

Чтобы переносить сехенг на спине, горлышко его накрепко завязывают. Правой рукой берут сехенг за ручку, левой – за дно и поднимают на плечо. При ходьбе поддерживают его рукой за ручку.

Чтобы переносить сехенг на спине, опоясывались широким куршаком. Одна сторона дна устанавливалась на куршак, чем предотвращалось соскальзывание сосуда. Веревка длиной 2-3 м, привязанная к ручке сехенга, перекидывалась через плечо, проходила подмышкой и под дном сехенга и, вновь перекинутая через плечо, зажималась в руке (табл. II, рис. 2). Такой способ переноски воды был наиболее распространен в горных зонах Азербайджана [25, с. 52-53].

Для переноски трав, дров, хвороста на спине из них делали вязанки. Вязанки обвязывали веревками разной длины, на одном конце они имели петлю. Иногда вместо петли к веревке привязывали деревянный крюк – doğanaq. Наружный груз обвязывали веревкой, закрепляя крюком. Вязанка, приготовленная таким образом, называлась «şələ». Способ закрепления сехенга на спине повторяется при поднятии вязанки. В зависимости от разновидности груза (стеклянная посуда, зерно, фрукты и т. д.) при переноске на спине, плече, используют корзины (səbət) и мешки (kisə).

Говоря о переносе груза с помощью человеческой силы, следует отметить одну черту, характерную для ряда восточных стран, в том числе и Азербайджана.

В XIX-начале XX в. в Азербайджане в крупных торговых центрах, в портах и на вокзалах работали специальные носильщики, которые назывались хамбалами (hambal) (табл. II, рис. 3).

В одном источнике о традиционном народном транспорте, относящемся к 80-м годам прошлого века, встречаются некоторые сведения о хамбалах. В нем отмечается, что хамбал – «...это чрезвычайно своеобразный тип рабочего – тип чисто восточный, обуславливаемый не менее своеобразно жизнью и устройством азиатских городов, всегда тесных, с узенькими, изрытыми непроезжими улицами, с едва доступными двориками. Хамбал исключительно носильщик, он ничем другим почти не занимается и в этом отношении составляет совершенно отдельную общину, не сливающуюся с другими рабочими. Они – преимущественно деревенские жители, нуждою загнанные в город для заработка. Не будучи знакомы ни с каким специально городским ремеслом или промыслом, они только и могли применять свою мужскую силу к переноске тяжестей, зарабатывая этим путем сравнительно порядочную плату (от 75 коп. до 2 руб.). Некоторые из них накапливали небольшие сбережения и потом или возвращались домой и поправляли свои хозяйства, или принимались за какое-нибудь другое, более спокойное и доходное занятие, которому сумели научиться, живя в городе. У каждого хамбала имелось седло. Нижняя часть этого седла, набитого соломой или тонкими прутьями, вершка на три толще, чем в середине, а верхняя совсем сплюснута, так что когда носильщик нагибается для поднятия тяжестей и потом, согнувшись же, имеет ее, поверхность седла приобретает совершенно почти горизонтальное положение, что способствует сохранению равновесия тяжести, взваленной на плечи. Каждый носильщик имеет веревку, которой он подпоясан, и длинный, шириною в 1 вершок черный ремень с кольцом на конце; первая необходима, когда враз несется несколько отдельных предметов, чтобы связать их; второй – чтобы удерживать в равновесии легко подвижную или требующую особой осторожности кладь, для чего посередине она опоясывается ремнем, концы которого соединяются через кольцо и сходятся на груди носильщика» [31].

Для XIX в. были характерны мелкие торговцы, носившие свой товар при себе. Они ходили по городу, зазывая покупателей, заходили во дворы. Это были торговцы тканями (arşınmalçı), различными продуктами, керосином и т. д. В зависимости от характера товара его носили по-разному.

2. Вьючно-верховой транспорт

В связи с горно-равнинным рельефом и хозяйственными занятиями населения, в Азербайджане в XIX в. вьючно-верховой транспорт имел большое

значение. Даже в равнинных местностях, где сподручнее был колесный транспорт, в непогоду, когда дороги приходили в непригодность, для передвижения и перевозки грузов прибегали к этому виду транспорта [70, с. 248-249; 203, с. 125].

В качестве вьючного и верхового транспорта в Закавказье, в том числе и в Азербайджане, использовали обычно лошадь, осла, мула (катер), в некоторой степени верблюда [76, с. 5-14, табл. I; 203, с. 125-152; 225, с. 8]. В некоторых местах для перевозки тяжестей использовался также рогатый скот (волы, буйволы), в Ленкоранском уезде – зебу [8, с. 44-83; 85, с. 239-308].

В быту азербайджанцев сохранялся богатый опыт по использованию вьючных животных и уходу за ними. В XIX в. лошадь широко использовалась во всем Азербайджане как верховое и вьючное животное (табл. VI, рис. 1-3). Верховой конь являлся у азербайджанцев одним из традиционных транспортных средств. Верховом ездили взрослые и дети.

С изменением социально-экономических условий и с постепенным переходом к более интенсивным формам хозяйства спрос на лошадей в конце XIX-начале XX в. все более увеличивался.

Коневодство представляло собой важную отрасль скотоводства как у полукочевого, так и оседлого населения Азербайджана. Кроме средства для передвижения и транспортировки клади, лошадь служила также предметом торговли [250].

Исследователи отмечают, что в XIX-начале XX в. коневодство было широко распространено во всех зонах Азербайджана. С 1843 по 1858 гг. в 6 уездах Азербайджана (Баку, Кубе, Шемахе, Шуше и Ленкорани) число лошадей возросло с 82.972 голов до 140.867 голов [253, с. 82-196, табл. 7, 48, 49, 50].

Это прежде всего объясняется удобством использования лошадей как транспортного средства. Нашу мысль подтверждают слова О.Вильчевского о том, что лошадей выращивали не ради мяса и молока, а как хорошее транспортное средство [65, с. 41; 113, с. 99].

Лошадь как вьючное животное чаще употреблялась в горных местностях. Для транспортировки в горах она просто незаменима, провозя кладь там, где не может быть использована арба.

У полукочевников Азербайджана лошади были местной породы. Более других была распространена так называемая горская лошадь [33]. Порода эта некрасива и малоросла, но сильна и вынослива, в одинаковой степени пригодна как для верховой езды, так и для упряжки. Исследователи делят местную породу лошадей на три группы: 1) горные вьючно-верховые; 2) равнинные вьючно-верховые и упряжные; 3) северные лесные с легкой упряжкой [240, с. 80].

У оседлого и полукочевого населения для домашних работ, транспортировки кладей и переездов, кроме лошадей местной породы, имелись и лошади карабахской и арабской пород. Азербайджан издавна славился своими карабахскими лошадьми. Эти лошади предназначались исключительно для верховой езды, отличаясь легкостью, быстротой, выносливостью.

Карабахская порода считалась горной верховой лошадью. Нормальная скорость карабахских лошадей была 8-10 км в час. На общероссийских и международных выставках в 1860-1872 гг. лошади этой породы получали медали, и, как правило, высоко оценивались [166, с. 488-576]. Эти лошади высоко ценились и в военном деле. В кавалерийских частях русской армии обычно использовали карабахских лошадей [44, с. 27].

Одной из старых пород местных азербайджанских лошадей была казахская. Этот тип был в основном распространен в Казахском уезде. Хотя по внешним данным эта порода уступала карабахской, но она была очень легкой и выносливой [239, с. 84]. Казахские лошади в народе назывались «dilboz» и «haçadil» [248]. Эта порода высоко ценилась и широко использовалась в качестве транспортного средства среди населения, ведущего кочевой образ жизни в связи с занятием отгонным скотоводством [39, с. 82-84].

Ценной породой считалась ширванская лошадь, которая была распространена в основном на территории Ширвана. Из-за выносливости и быстроты ширванские лошади высоко ценились военными и сыграли большую роль в создании русской кавалерии.*

В Ширване была распространена еще и кубинская порода лошадей, которая отличалась от других своей удобной иноходью.

Верховые лошади отличаются различными видами аллюра: рысь (yortma), иноходь (yogğa), галоп (çaragaq или döğdayaq) и др. Для верховой езды особенно ценились лошади-иноходцы.

Лошадей различали также и по особым приметам: ala qaşqa (с белым пятном на лбу), səkil (белоногая), ağyal (белогривая), kığən ağyal (рыжая и белогривая), kığən qaşqa (рыжая с пятнами), səmənd (буланая) и т. д. Кроме того, лошади отличались по масти, по выносливости и по возрасту.

Упряжная ломовая порода в Азербайджане разводилась только русскими переселенцами (духоборами). Эта порода, известная под названием духоборской, произошла от скрещивания лошадей, привезенных из внутренних губерний России, с местными. Она отличалась сравнительно большим ростом, широкой грудью и значительной силой [33].

Следует отметить, что в прошлом не все слои сельского населения владели лошадьми. Это объясняется прежде всего дороговизной лошади в исследуемый период и податями – at pulu, safalax pulu [122, с. 2; 245, с. 66]. Постепенное обеднение сельского населения Азербайджана препятствовало развитию коневодства как самостоятельной отрасли. Большие табуны лошадей и пастбища для них были сосредоточены в руках богатых владельцев [293, а, б, в].

В последнее десятилетие XIX в. в Азербайджане увеличилось число безлошадных дворов. В Бакинской губернии у 57,9% сельского населения не было лошадей [245, с. 67]. В разных уездах число крестьян, владевших лошадьми, было различным: в Геокчайском уезде лошадьми владели 40%, в

* См.: Война за Кавказом в 1855 г., т. I, с. 30-33.

Кубинском уезде – 56,4%, в Шемахинском – 49,4%, в Ленкоранском – 51,1% [135, с. 71]. Возможно, эти данные не отражают действительного положения, т. к. крестьяне во время переписи старались скрыть число рабочего скота [135, с. 71]. Об одной из причин сокращения числа лошадей сообщает нам Г.А.Кочарян: «Постоянно нуждаясь в передвижных средствах для различных служебных поездок и не имея их в своем распоряжении, администрация широко пользовалась лошадьми крестьян. Поэтому крестьяне хороших лошадей торопились продать, ибо боялись, что ее могут взять, искалечить и вернуть назад негодной [171, с. 26-27].

Данные, относящиеся ко второй половине XIX в., сообщают, что из 298.196 голов лошадей 24.574 лошади принадлежали богачам, 14.220 – городским жителям, остальные – крестьянам [253, с. 194]. К.Спасский-Автомонов пишет, что почти у всех зажиточных сельских и городских жителей было несколько лошадей [250, с. 505]. Крестьянам было выгоднее и легче взрастить в своем хозяйстве одну лошадь, чем 4-5 пар крупного рогатого скота. Продавая ежегодно одну лошадь среднего достоинства, крестьянин мог обеспечить себя зерном на целый год.

Лошадь как вьючное животное была весьма необходима как до проведения железной дороги, так и после. С проведением железной дороги лошади использовались преимущественно для перевозки грузов из горных районов к железнодорожным станциям, а также на дальних вьючных дорогах [213].

Имевшие несколько лошадей крестьяне, окончив все полевые работы, занимались извозом. Перевозка грузов на лошади составляла промысел так называемых чарвадаров (в Ширванской зоне чарвадаров называли «уабищ»). Архивные, а также полевые материалы показывают, что этот промысел был распространен по всем уездам Азербайджана [253, а; 306, с. 2065; 58, с. 171-173; 142]. Чарвадары – это погонщики вьючных животных. Каждый из них имел до трех крепких лошадей. Профессиональные чарвадары не вели хозяйства, на протяжении всего года они занимались только извозом и, получая определенную прибыль, обеспечивали свою семью.

Плата за перевоз вьюка зависела от расстояния. Например, за 200-верстный путь от Шуши до Нахичевани, пройденный за 8 дней одной вьючной лошадью, чарвадар брал 4 руб. 80 коп. [82, с. 98].

Начиная со второй половины XIX в. в почтовых отделениях в качестве и вьючного и верхового транспорта использовали лошадь. Лошади в крупных почтовых пунктах обслуживали едущих по разным делам царских чиновников и прочих пассажиров. Число лошадей в почтовых отделениях крупных узловых пунктов было очень большим [142, с. 269; 302, б].

Таким образом, мы видим, что как транспортное средство в прошлом лошадь играла важную роль в хозяйстве и быту населения.

Любовь и привязанность азербайджанцев к своим лошадям проявлялась в кличках, которые они им давали, – Хан, Сэлбиназ, Марал, Тохмах и др. Считалось, что лошадь бить не следует, а достаточно направлять ее,

поддерживая узду, и подбадривать возгласом. О хорошем отношении к коням свидетельствуют пословицы и поговорки, сложившиеся у азербайджанского народа (Ağra yemiş at mənzil kəsər; Yaxşı at qamçı götürməz; Atlı ilə piyadanın yoldaşlığı tutmaz; At adı ilə, igid od ilə; Ata ağra, igidə plov и др.). Благодаря своей роли в хозяйстве и в быту, лошадь пользовалась уважением, впоследствии перешедшим в почитание. В народе лошадь считалась символом мечты, чести, верности. Подтверждением сказанного служат пословицы: Atdır, muraddır; Atla arvadı əmanət vermə; Yaxşı at – yaxşı arvad – qadasını almalı, yaman at, yaman arvad – noxtasını almalı. В народных дастанах всегда воспевались достоинства лошади.

Почитание лошади подтверждалось и народными обычаями. Например, в день свадьбы невесту везли на лошади; в похоронном обряде впереди умершего шла его лошадь и т. п. [184, с. 38].

М.С.Саяпин так писал об уважении азербайджанцев к лошади: «Даже такая мелочь быть может показательной, как стихийная любовь нашего татарина (азербайджанца. – Т.К.) к лошадям: сам голодный, а лошадь его раскормлена и выхолена» [242, с. 2]. Азербайджанцы были прекрасными наездниками, так как с малых лет приучались к верховой езде [215, с. 85]. На праздниках и свадьбах устраивались скачки, на которых наездники демонстрировали свою ловкость.

Большой спрос на лошадей являлся причиной того, что они были предметом торга на больших базарах. При покупке пригодность их для транспорта определяли по различным приметам. По сообщениям информаторов, при выборе и покупке вьючных лошадей говорили: «Не всякий конь под уздечку идет» (Gör yedəyə gəlirmi?). Лошадь, которая не шла под уздечку, считалась непригодной для транспорта.

С этнографической точки зрения очень интересно приучение лошадей к верховой езде и навьючиванию. Обучаемую лошадь ловили арканом (sicim), на одном конце которого имелась петля. После того, как петля захватывала шею лошади, аркан затягивали, по мере затягивания лошадь затихала. Так как одному человеку было не под силу удержать лошадь, ему помогали несколько человек. В процессе приучения лошади большое участие принимали молодые люди.

Если лошадь не затихала скоро (gam olmurdu), аркан затягивали до конца. Такая лошадь обычно хорошо шла под уздцы. Чтобы обессилить пойманную лошадь, ее некоторое время содержали в темном месте, голодной. После этого лошадь приводили на вспаханный участок или болотистое место. Здесь один человек брал ее под уздцы, другой садился на нее. Иногда на лошадь навьючивали хурджун с тяжестью и водили под уздцы. Таким образом, чтобы приучить лошадь, требовалось 3-4 часа.

Для приучения лошади к упряжке, к веревке на ее шее привязывали тяжелый камень или большое бревно и заставляли двигаться. Иногда на шею лошади надевали хомут и припрягали к арбе вместе с обученной лошадью.

Обычно приученная к верховой езде и выюкам лошадь быстро привыкала к упряжке.

Лошадей к верховой езде и к выюкам приучали с трех-четырёхлетнего возраста. В бедных семьях их объезжали в более раннем, 2,5-3 летнем, возрасте. Но люди, имеющие опыт, отмечают, что хорошие результаты давали лошади, обучаемые с 4 лет, потому что в этом возрасте лошадь крепла и была пригодна для верховой езды. Это мнение нашло отражение в пословице: «Atı birində bəslə, ikisində gözlə, üçündə min, dördündə oldu at, olmadı sat».

Для управления лошадей пользовались недоуздом и уздой. Недоуздок состоял из оголовья (başlıq), соединенного концами в кольцо намордника (buruntaq), и длинного поводка (qantarğa). Последний делали из веревки, иногда из ремня.

Узда (yüün), в отличие от недоуздка, имела удила (gəm), изготовлялась из ремня (в два слоя) и отделялась более тщательно кистями, металлическими бляшками.

Еще с древних времен и до середины XX века в Азербайджане использовали удила различной формы [50, с. 76-77, рис. 5, 6, 7].

В целом уздечки и недоуздки в Азербайджане были однотипными. Локальных различий в их устройстве, по крайней мере с конца XIX в., не прослеживается. Наблюдались различия в материале и богатстве оформления, обусловленные в какой-то мере хозяйственным укладом населения в отдельных районах, а также социальным положением хозяина. Там, где еще были сильны традиции скотоводства, уздечные наборы изготавливали преимущественно из ремня. В состоятельных семьях предпочитали ремень тесемный, в два слоя или плетеный из тонких полосок. Как и другие части сбруи, уздечку украшали серебряными накладками, кистями, нашивками из яркой ткани, а поводки – шелковыми лентами.

Важной частью снаряжения вьючного и верхового коня является седельный набор.

Этнографические исследования показывают, что, в Азербайджане существовали два вида седел (yəhər): yük yəhəri – вьючное седло и minik yəhəri – верховое седло. Вьючное седло в народе известно под названием palan или paçaq. Палан состоял из нескольких слоев (2-3) войлока. Он крепился на спине орканом (örkən). Оркан состоял из крепкой плетеной веревки, на одном конце которой привязывали деревянный крюк – doğanaq. Конец оркана проходил по верху седла, под животом лошади и, пройдя через доганаг, завязывался (табл. VI, рис. 3). Существовала и более совершенная форма седла – qom. Такое седло было различным по размерам в зависимости от величины животных. Чаще всего оно представляло собой особым образом набитый соломой мешок (mil) с лукой (qaş) на передней части.

Седла изготовляли специальные мастера – паландузы, ремесло которых называлось паландузлуг. Полевые этнографические материалы, собранные нами в различных районах Азербайджана, показывают, что это ремесло было широко распространено во всем Азербайджане.

В отличие от палана, верховые седла имеют более сложную структуру. Седло верхового коня состоит из деревянного каркаса-остова (qaltaq) (табл. IV, рис. 4), покрытого обычно кожей, потника (tərlik) с чепраком (təkaltı), подпруги (çəki), стремян (üzəngi), нагрудных ремней (sinəbənd), подхвостника (quşqun) и потфеи (табл. IV, рис. 3).

В исследуемый период в Азербайджане были широко распространены местные верховые седла müsəlman yəhəri (букв. мусульманское седло), русское (казачье) седло, английское, черкесское и ханское (или ардебильское) седла.

Местные верховые седла, известные с древних времен, использовались до начала XX в. Они имели более тяжелый каркас (qaltaq), и вид сравнительно круглой и толстой подушки.

Русские седла, называемые в народе ıgusu или kazaçı, появились в Азербайджане после присоединения его к России, а английское седло – в конце XIX в.

Каркасы русских и английских седел были более тонкими и легкими, а луки их были сделаны из железа. Кроме того, в Азербайджане использовались черкесские седла, привозимые с Северного Кавказа. Эти седла были сходны с местными.

Спрос на седла частично удовлетворялся привозным товаром. Зажиточные слои могли приобретать привозные седла с богатым убранством. Большая часть населения использовала седла местного – домашнего и кустарного производства.

По сравнению с другими местные мусульманские седла имели сложную структуру. На их изготовление требовалось больше материала и времени. Некоторые виды таких местных седел, например, седло шахсеван (şahsevən), изготовляемое в городе Шуше, высоко ценилось местными жителями и предпочиталось русским и английским седлам.

Полевые этнографические материалы западной части Азербайджана и Нахичеванской зоны свидетельствуют о существовании для женщин специальных седел, которые в народе были известны под названием «zənapə». В противоположность им мужские седла назывались «mərdaş». Отличительной чертой женских седел было то, что задняя часть их была более широкой и без луки, передняя же – узкой и с лукой. Такие седла давали возможность держать в руке груз (ребенка или какие-либо вещи).

Деревянную часть седел – каркас (qaltaq) – изготавливали специальные мастера галтагчы. Галтаг изготавливали главным образом из ивы, sökə или гарагача. Но из-за большей прочности ивовой древесины мастера отдавали предпочтение ей.*

Мастера, занимавшиеся изготовлением всех принадлежностей седла, в народе назывались седельниками (səttac).

* Более подробно о производстве галтага см.: [203, с. 128]

Полевые, архивные, музейные и литературные материалы свидетельствуют, что в XIX в. седельное дело у азербайджанцев было довольно развито.

В 40-х годах XIX в. в городах Азербайджана (Баку, Елизаветполь, Нуха, Шемаха) работали 93 седельника [298]. В связи с потребностью в седлах, ремесло седельников развивалось не только в городах, но и в селах. Результаты изучения устройства местных мусульманских седел, их типологии свидетельствуют, с одной стороны, об их глубокой традиционности, с другой – обнаруживают их близкое родство с седлами народов, с которыми азербайджанцы имели контакты. Прежде всего, азербайджанские седла обнаруживают сходство с грузинскими, армянскими и иранскими седлами.

Различались седла больше по форме луки и деталям отделки. Особенно сильно варьировала передняя лука, которая делалась более высокой, устанавливалась круто, почти вертикально, в то время как задняя лука обычно была наклонной [302, а]. Для изготовления луки седла применяли дерево. Обе луки седла, особенно передняя, закреплялись металлическими накладками, орнаментированными серебряной насечкой или гравировкой. Металлическими пластинками с узорной насечкой отделялись и другие ременные детали седельного набора: нагрудники, потфея, подпруги и др. Роль луки (qaz) заключалась в том, чтобы удерживать всадника от скольжения вперед или назад на седле. Азербайджанские седла были сложной конструкции, иногда они состояли из 18-20 деталей.

Для оседлания лошади на спину ее стелили сначала потник (tərlik или çirk), на него клали войлочный чепрак (təkaltı) с кожаным или суконным верхом. Седло – qaldaq (каркас) – устанавливалось на чепрак. На каркас же клали специальные седельные подушки.

Устойчивость седла на спине лошади обеспечивалась подпругами (tapqır), нагрудником (sinəbənd) и подхвостником (qişqın). Нагрудник удерживал седла при подъемах, а подхвостник – при спусках. Обе стороны подхвостника соединялись специальным ремнем – так называемым qişqın üstü. Главная задача гушгун усту состояла в том, чтобы не допустить спадания подхвостника. В противном случае подхвостник спадал на ноги лошади и мешал передвижению.

На декоративное оформление снаряжения верхового коня обращалось особое внимание. Богатые люди на седла стелили специальные ворсовые коврики – уəhəg üzlüyü.

С двух сторон седла подвешивали стремяна за ремни, проходящие через каркас (qaldaq).

Стремяна (üzəngi) изготавливались у азербайджанцев, как и у других народов, преимущественно из металла. Из полевых материалов известно, что использовались также стремяна, изготовленные из некоторых твердых пород древесины. Но такие деревянные стремяна не были характерны для всех зон Азербайджана.

Металлические стремяна преимущественно были железные, встречались также латунные (табл. V, рис. 1). По технике изготовления они подразделялись на кованные и литые. В процессе многовековой эволюции и хозяйственно-культурного обмена между народами возникло большое разнообразие стремян, различающихся по форме корпуса и подножки, устройству ушка или отверстия для путалища, по способам декоративной отделки.

Металлические части седла, в том числе стремяна, как правило, изготавливались по заказу мастерами кузнецами. Следует отметить, что термин «уəhəg» (седло) – общетюркского происхождения. В тех или иных вариантах он употребляется азербайджанским и другими тюркоязычными народами [200, с. 144].

Большое значение для транспортной лошади имела подковка, так как подкованная лошадь была более выносливой при переноске груза. Подкова предохраняла ноги лошади на каменных дорогах. В Азербайджане использовались подковы различных форм. Самыми распространенными были плоские подковы (yastı nal), изготовленные местными кузнецами, и подковы с шипами, называемые gus nalı (русская подкова).

Плоские подковы были толщиной 3-4 мм и имели круглую форму. Для прикрепления подковы к копыту лошади по краю подковы делали отверстия для гвоздей. Иногда в середине подковы делали отверстие, чтобы не гноилась нога лошади (табл. V, рис. 2, а, б).

Часто кузнецы изготавливали плоские подковы в виде полуфабриката и передавали подковщикам, которые и подгоняли их под копыта лошади. Плоские подковы подбивают гвоздями с большими шляпками. Эти гвозди предохраняют также от скольжения.

Русские подковы, толщиной около 4-6 мм, были в форме полумесяца и покрывали не все копыто, а только часть. На концах они имели два выступа (dığnaq), главной задачей которых было предохранение ног лошади от скольжения. Эти подковы, привезенные из России, были наиболее пригодными для упряжных лошадей [270, с. 11-12].

Подковка лошадей производилась подковщиками-налбендами. Мастерские налбендов имелись в крупных и небольших населенных пунктах. Литературные данные свидетельствуют, что в ряде городов Азербайджана в середине XIX в. было значительное число мастерских налбендов [254, с. 50-55, табл. 3, 5, 6]. Число налбендов в селах не нашло отражения в литературе.

Весь инструмент подковщика состоял из наковальни (zindan), плоскогубцев (kəlbətin), ножниц для резания железа, зубила, долота и молотка.

Подковка лошадей ведется двумя способами: путем подтягивания веревкой ноги лошади кверху и с помощью чармыха. При подковке необходимо участие двух человек: один из них с помощью веревки поднимает ногу лошади к себе на колени и, повернувшись к ней спиной, подтягивает веревку так, чтобы лошадь не могла двигать ногой. Затем налбенд с помощью уопасаq осторожно очищает копыто лошади. Гвозди, вбиваемые для прикрепления подковы, входят в копыто лошади. Затем конец гвоздя сгибается плоскогубцами и укрепляется.

После укрепления подковы лишние части стачиваются напильником и ей придается нужная форма. Задние ноги лошади подковываются таким же образом.

Из-за трудности подковки задних ног буйных лошадей подковывали с помощью чармыха (табл. V, рис. 4), для чего изготавливали специальное приспособление. Это приспособление представляло собой 4 жерди длиной около 3-х метров, вертикально вбитых в землю; они скреплялись между собой с трех сторон горизонтальными жердями (qollar). После того как лошадь проводили в чармых, ее на ремнях слегка приподнимали, затем подковывали указанным выше способом.

Еще с древних времен в качестве вьючного транспорта азербайджанцы использовали также мулов. Как в крестьянском быту, так и в трудах многих авторов мул назывался катыром [5, с. 97; 258]. Мул использовался в хозяйстве в основном для перевозки грузов, хотя в некоторых местах он служил также для верховой езды, а иногда и тягловой силой [225, с. 104; 260].

В некоторых местах Азербайджана мулы ценились вдвое, втрое выше, чем рабочие лошади, так как мул гораздо лучше переносил жару, менее был подвержен всяким заболеваниям и случайностям, лучше приспособлен к гористым и каменистым местностям. Крупные и сильные мулы в Азербайджане разводились в Елизаветпольской губернии, здесь они ценились не дешевле 200-300 рублей [151, с. 174; 262]. Но еще более ценен и незаменим был мул в горах как вьючное животное, а также в походах во время войны, где лошади оказывались часто совершенно непригодными [258].

Братья Форер, занимавшиеся виноделием в Шамхоре в конце XIX в., больше ценили в качестве рабочего скота мулов и широко их использовали [145, с. 174].

При использовании мула в качестве верхового и вьючного животного на спине его устанавливали седло и палан. Мулы подковывались таким же образом, что и лошади, но вследствие того, что они более спокойные животные, при их подковке не использовали чармых. Мулы, используемые в горных районах, подковывались русской подковой *dıpaqlı*, чтобы животное не скользило на снежных и ледяных дорогах. В сильно морозные дни горные реки покрывались льдом, из-за отсутствия мостов реку приходилось переходить по льду. Очень часто в таких случаях не помогали даже русские подковы. Поскользнувшись, животное падало, лед ломался и мул тонул вместе с грузом, а часто и с человеком. Чтобы предотвратить такие случаи, чарвадары вели мула за уздечку. При подъеме по крутым горным дорогам животное толкали сзади, при спуске придерживали за хвост [283, с. 54].

В хозяйственном быту азербайджанского населения осел — *eşşək* или *uzunqulaq* (букв. длинное ухо) — был одним из самых необходимых животных. В некоторых хозяйствах он был единственным вьючным и верховым животным. Осел широко использовался при сельскохозяйственных работах (возке дров, воды, щебня, извести и др.) (табл. VII, рис. 1-3) или для перевозки разных продуктов на ближайший рынок для продажи.

По этому поводу Х.А.Вермишев пишет, что в местах, где невозможно было проехать колесному транспорту, во время покоса урожай вывозился с полей на лошадях, мулах и осликах [63, с. 338]. Груз одного осла был равен 0,8 груза лошади [15, с. 147].

За один раз на осла можно было нагрузить 8-10 снопов. Повсеместно в Азербайджане ослов использовали для перевозки урожая с поля [4, с. 234-247; 63, с. 335-338; 89, с. 330-341].

В Джебраильском уезде осла считали первой заменой лошади, ее помощником. Человек, потерявший на войне своего коня, вынужден был держать осла. Как козу называют коровой бедняков, так и осла называли лошадью бедняков [145, с. 138-164].

В сельских местностях чуть ли не каждое хозяйство имело одного-двух ослов. В поселениях, расположенных вдоль больших торговых путей или недалеко от торговых центров, были лица, которые держали по 8-10 ослов. Они занимались чарвадарством [217, с. 39; 225, с. 98-118].

Крестьяне, живущие в окрестностях крупных городов с нехваткой воды, везли в город на ослах бурдюки, наполненные водой, и, продав ее, имели определенную выручку. Таких крестьян в народе называли *tuluqçu*. В качестве вьючного и верхового транспорта осла были широко распространены и на Апшероне. Чтобы обеспечить транспортом отдыхающих на берегу Каспийского моря, в Маштагах была создана специальная биржа ослов. На этой бирже можно было нанять осла, за 1 час эксплуатации которого платили 20 коп. [244, с. 267-268].

Ослов широко использовали полукочевники-скотоводы. То, что осел шел в ногу со стадом во время перекочевков, а также то, что это было спокойное животное, делало его выгодным транспортным средством для чабанов. Нагрузив несколько ослов необходимым для себя грузом, чабаны гнали их вместе со стадом.

В исследуемый период осла как вьючные животные были распространены больше мулов. Основной причиной этого была чрезмерная податль — малпулу. Размеры этой подати были следующие: за содержание осла нужно было платить 50 коп., за содержание одного мула — 1 руб. 50 коп. Чтобы заработать такие деньги, чарвадар должен был работать 3 дня [70, с. 199-200; 283, с. 66-67]. Из вышеприведенных фактов ясно, что как дешевое транспортное средство осла широко использовались в хозяйстве и в быту. Поэтому некоторые исследователи справедливо его называли незаменимым помощником крестьянина [171, с. 27].

При навьючивании и езде верхом для предохранения осла от возможных травм использовали специальные седла (*palan*), изготовленные из войлока и набитые соломой (табл. IV, рис. 1), которые укреплялись на спине специальными ремнями (*örken*). Грузы на катыгах или на ослах перевозили в хурджунах, в мешках, бурдюках и т. д.

При транспортировке тяжелых грузов (камня, дров, воды и т. д.), чтобы не повредить спину животного, использовали специальные деревянные

приспособления, которые на Апшероне были известны под названием хәгәкә [96, с. 120]., а в Талышской зоне – хәгҗи (от талышских слов хәг – осел, җи – дерево) и тауҗа (табл. VII, рис. 1).

Хэрэкэ – это деревянные носилки, сделанные специально для транспортировки кувшинов, наполненных водой. Их устанавливали поверх войлочного седла и с каждой стороны помещали один, а иногда два кувшина. Хэрчу также устанавливали на попоне. Число разновидностей этих приспособлений зависело от характера груза [96, с. 120-121, рис. 8, 9, 10; 303, инв. 5012].

Чтобы повысить работоспособность ослов, их подковывали (табл. VIII, рис. 1). Подковы ослов, найденные при археологических раскопках, еще раз подтверждают факт использования ослов в качестве рабочего скота с древнейших времен [95, с. 84].

Следует отметить, что мулы и ослы были довольно широко распространены в Азербайджане. В Бакинском, Кубинском, Шемахинском, Нухинском и Ленкоранском уездах в середине XIX в. число мулов и ослов доходило до 321.612 [293, с. 303].

Мулов и ослов более широко использовали в районах, где не занимались верблюдоводством. Основываясь на архивных материалах, можно сказать, что между 1844-1850 гг. в качестве удобного транспортного средства в Елизаветпольском и Нахичеванском уездах, а также в Белоканском округе держали тысячи мулов и ослов [293; 253, с. 82].

И в настоящее время этих животных используют в хозяйстве и быту как вьючную и упряжную силу. В отличие от лошади, нет нужды использовать различные средства при приручении мулов и ослов к вьюкам и упряжи. Эти животные быстро приучаются к ним.

К числу вьючных животных относится также верблюд (табл. X, рис. 1-2). Способный выносить голод, жажду, тяжелые условия, верблюд в качестве транспортного средства использовался с древности и вплоть до начала XX в. Верблюдоводство считалось одним из самых ценных отраслей скотоводства. В местах, где не могли использовать колесный транспорт, тяжести перевозили на верблюжьих караванах. В ряде зон Азербайджана придавали особое значение разведению верблюдов [50, с. 93].

Верблюд – животное, живущее в жарком климате, поэтому он был наиболее распространен в низменных зонах Азербайджана.

Из имеющихся данных видно, что верблюдов больше всего держали в Бакинском, Кубинском, Шемахинском, Нухинском, Ленкоранском, Агдамском, Сальянском уездах. В этих уездах в 1845 году число верблюдов доходило до 4.637, а в 1858 г. их стало 11.542 [253, с. 87, табл. 10]. Такой рост численности верблюдов, несомненно, связан с потребностью в них как вьючных животных.

Верблюдоводством как отдельной отраслью скотоводства занималось главным образом население Мильско-Муганской степи [15, с. 14; 196, с. 63].

Из литературы XIX в. видно, что верблюдов разводили азербайджанцы, проживающие в Эриванской губернии. Например, в последней четверти XIX в.

в Шарурском уезде было 310 верблюдов, в Эриванском – у кочевого и оседлого населения – 989 верблюдов [186, с. 153], в Эчмиадзинском – 2.463 и в Сурмелинском – 4.314 верблюдов [271, с. 326].

Исследователи быта государственных крестьян Эриванского уезда Ф.Т.Марков и А.Е.Хан-Агов отмечают, что все эти верблюды были в руках татар (азербайджанцев. – Т.К.). На верблюдах в основном возили хлопок в Тифлис и соль в разные города Азербайджана [271, с. 326]. Они также указывают, что азербайджанцы использовали верблюдов в качестве вьючных животных даже на дорогах, пригодных для арбы [186, с. 96].

В начале XIX в. верблюды были основным транспортным средством в Елизаветпольском и Нахичеванском уездах и даже в Белоканском округе. Но в дальнейшем по неизвестным причинам спрос на верблюдов в этих уездах сократился и можно сказать, что в середине XIX в. верблюды здесь не использовались [253, с. 88].

Следует отметить, что в середине XIX в. перевозка бакинской нефти в бурдюках на верблюдах в различные уезды способствовала интенсивному развитию верблюдоводства на Апшероне. Это нашло отражение в литературе 80-х годов XIX в., из которой мы узнаем о количестве верблюдов в различных селах Бакинского уезда. Селения Джорат и Гобу славились своими верблюдами и занимали первое место на Апшероне по их числу. В первом было 300, а во втором – 200 верблюдов в конце XIX в. В Маштагах и Сараях для перевозки нефти имелось по 100 верблюдов, десятки верблюдов держали в селах Новханы, Кала, Сабунчи, Фатмаи, Нардаран, Баладжары, Амираджаны и Забрат [284, с. 449-512, 517]. В начале XX в. верблюдоводство в этих селах несколько сокращается. Это было связано прежде всего с проведением Закавказской железной дороги и нефтепроводов [284, с. 512-513].

В Азербайджане были одnogорбые и двугорбые (hörgüc)* верблюды. Ученые установили, что одnogорбые верблюды приручаются быстрее [145, с. 185; 196, с. 62]. В некоторых районах Азербайджана предпочтение как вьючному животному отдавалось одnogорбому верблюду [91, с. 15].

Самец двугорбого верблюда называется buqır, самка – хаҗа. Самца же одnogорбого верблюда называют lök, самку – әvәnә. Самцов, происшедших от скрещивания этих двух видов верблюдов, называют нәг, самок – рәсәгәк, мауа [145, с. 167]. В результате скрещивания этих двух видов получают всегда одnogорбых верблюдов. В зависимости от пола, происхождения и возраста они делятся на шесть видов: нәг, мауа, lök, әvәnә, buqır, balı. Сложены различные легенды о каждом виде верблюдов [59]. Верблюды-самцы (buqır, lök) могут перевозить тяжести в 130-170 кг. Грузы верблудиц (мауа) не превышают 65-100 кг.

* Hörgüc в этнографической литературе известен и как güvәp [120, с. 73]. На некоторых диалектах его называют: gәvәp (Джебраильский район), dırsәk (Кубинский район) и т. д. [98, с. 279]

Верблюды нэр, сильные и выносливые, ценились больше других, они могли нести груз в 30-40 батманов,* иногда же – около 400-500 кг. [145, с. 185] Поэтому в народе его называют кораблем пустыни.

Некоторые авторы утверждают, что верблюды в Азербайджан были завезены из Туркмении [145, с. 167]. Из литературы же XIX в. узнаем, что некоторые торговцы верблюдами из села Араб Гедим, бывая в Астраханской и Оренбургской губерниях, покупали там несколько сот верблюдов за 80-90 руб. Они доводили верблюдов по побережью Каспия в Азербайджан и продавали за 140-150 руб. [91, с. 15]. Но имело место и разведение верблюдов в Азербайджане, в частности, в селах Апшерона – Хокмели, Хырдалан, Джорат, Мардакяны, Маштаги, Гоби, Локбатан [120, с. 72; 250, с. 500].

Приучение верблюдов к работе начиналось с 3 лет, для этого на спине его устанавливали седло (navar)** и двухметровой веревкой привязывали к навару другого верблюда. К верховой езде и ношению тяжестей верблюдов приучали постепенно, в период обучения их не кормили. Новообученного верблюда эксплуатировали непрерывно в течение двух месяцев, чтобы он вновь не лишился навыков [177, с. 112-113].

Верблюда, приученного к седлу, нагрузив вьюком в 60-80 кг, за узду – avsar*** – привязывали к переднему верблуду, а седлом к заднему верблуду. Таким образом его приучали к каравану. Верблюдов, приученных к каравану, можно было уже отправлять на дальние расстояния. Но при этом их привязывали к старым караванным верблюдам.

Верблюды жили 30-35 лет [177, с. 205], около 20-25 лет они были пригодны к работе. Затем они шли на убой. Верблюжье мясо жирное, напоминает буйволиное. Азербайджанцы ели верблюжье мясо, особенно в Ширванской зоне. Население, исповедующее суннитский толк ислама, верблюжьего мяса не ело [96, с. 63].

В некоторых уездах верблюда в качестве вьючного животного использовали больше, чем лошадь, мула, осла. Например, груз одного верблюда был равен грузу 2-3-х лошадей и ухода за ним требовалось меньше, чем за лошадью. Верблюдов не подковывают. На горных труднодоступных дорогах они ходят, не чувствуя боли. На некоторых каменистых дорогах на верблюдов надевали специальные башмаки [271, с. 325]. Для увеличения работоспособности их кастрировали, используя вышеупомянутый чармых.

При навьючивании верблюдов на спине их устанавливали навар или палан. Верблюжий навар состоял из пары веток длиной 1-1,2 м и войлока, концы которого были обернуты вокруг деревянных брусков. В зависимости от

* В исследуемый период наиболее распространенными мерами веса в Азербайджане были: исфахан батманы (5-6 кг), тебриз батманы (3 кг) и шемаха батманы (3,8 кг).

** В Исмаиллинском, Геокчайском, Лачинском, Шемахинском и Кубинском районах наваром называют специальное приспособление для верблюдов – уёһег или palan, о конструкции их см. далее.

*** Avsar в Физулинском и Джебраильском районах называют «похта».

числа горбов верблюда, концы наvara связывались в двух или трех местах, чтобы придать ему устойчивость (табл. IX, рис. 1-2).

Верблюжьи навары использовались главным образом при перевозке больших вьюков на дальние расстояния. При перевозке грузов на близкие расстояния на верблюда устанавливали обычный палан. Известно было два вида верблюжьего палана. Один из них был меньше, плотно устанавливался между горбами и стягивался ремнями в двух местах. Чтобы привязи не ослабевали при движении, они крепились друг с другом.*

В зависимости от характера грузов, при навьючивании верблюдов использовали специальный верблюжий чувал (мешок), сундуки, плетеные корзинки и бурдюки. Такой груз как зерно, муку, сахар и др. перевозили в чувалах, оружие, изделия из стекла – в сундуке и плетеных корзинах. Для перевозки жидких товаров использовали бурдюки. Нефть также перевозилась в разные города в бурдюках, навьюченных на верблюдов [125, с. 28].

Был известен специальный способ навьючивания верблюдов. Вьюки попарно ставились рядом на расстоянии около 1,5-2 м. Затем верблюда заставляли опуститься между вьюками, которые подвигали ближе к нему, и связывали один с другим, после чего поднимали верблюда. Вес груза определялся в зависимости от расстояния и состояния самого верблюда. Груз каждого верблюда составлял приблизительно половину его веса [177, с. 259].

В начале лета у верблюда лезет шерсть и он слабеет. Если навьючивать верблюда в это время, кожа на его спине быстро стирается и может появиться рана [216, с. 40]. Поэтому в этот период кожу верблюда смазывали тюленьим жиром.**

Не только рельеф Азербайджана является причиной того, что верблюд здесь был основным вьючным животным, но и преобладание в хозяйстве товарного производства. Изготовленные в Азербайджане шелк, «кətap», хлопок, зерно, нефть, соль, вино и пр. вывозились караванами не только на внутренние базары, но и далеко за пределы Азербайджана. Верблюдов в основном использовали для перевозки товаров на дальние расстояния.

М.И.Корганов пишет, что ежегодно 40.000 пудов меди отправлялось из Кедабека в Баку на верблюдах для переправки в Россию [167, с. 68].

Для снабжения продуктами и боевым снаряжением воинских частей на территории Закавказья верблюд как вьючное животное играл большую роль. В

* Этнографические материалы, собранные в Кубе, Геокчае, Лачине, Джебраиле, Шемахе, Исмаиллах, показывают, что под наваром имеется в виду главным образом грузовое седло для верблюдов. Были известны два вида наvara: арган и джихаз. Для навьючивания двугорбого верблюда использовали арган, одnogорбого – джихаз. Об изготовлении и конструкции аргана и джихаза см. [120, с. 72-73].

** Венецианский дипломат А.Контарини, побывавший в Азербайджане, писал, что в Каспийском море вылавливалась рыба, очень схожая с собакой, из этой рыбы заготавливалось большое количество жира, который посылали в разные концы страны, и использовали его для светильников и для смазывания верблюдов. Возможно, А.Контарини, говоря о рыбе, имел в виду тюленей, вылавливаемых в Каспийском море по настоящее время [231, с. 92].

период войн организовывали походные магазины, состоящие из сотни верблюдов [53, с. 13; 115, с. 162].

В качестве выючного транспорта верблюд использовался и для различных хозяйственных работ. Если в период сенокоса в селе был верблюд, то на нем перевозили снопы [186, с. 100-102]. Перевозка снопов на верблюдах была характерна не только для Азербайджана. Такой способ был широко распространен вообще в Закавказье и во многих других странах [185, с. 56].

Путешествие верблюжьих караванов заканчивалось быстро. Навьюченный верблюд, идя со скоростью 4-4,5 км в час, за день мог пройти 30-35 км, с отдыхом – до 50 км.* Корм верблюда во время путешествия состоял из взятого впрок нугала,** камыша и колючих кустов, растущих вдоль пути.

Бывало и так, что верблюд без остановок проходил 50-55 км за день без еды и воды. Во время отдыха в большинстве случаев груз с верблюда не снимали. На стоянке каждому верблуду давали камыш, ведро или полведра воды. Для поения верблюда использовали также дождевую воду из лужиц. Хотя вода в них часто соленая, верблюды ее пили.

В караване были такие верблюды, которые неоднократно проходили один и тот же путь, и они облегчали работу чарвадара. В жаркое время верблюжьих караваны обычно двигались в прохладные часы – после полуночи до 11 часов дня.

Известно, что караваны в прошлом часто подвергались нападению разбойников. Поэтому чарвадары объединялись в большие группы. В такие группы включались также и выючные и ездовые лошади. Караваны обычно возглавлял опытный чарвадар – караванбашчысы. Все чарвадары каравана, равно как другие участники, должны были дать определенную плату вожаку каравана. Число чарвадаров зависело от величины каравана.

Верблюдов выстраивали в ряд, узда каждого (нохта) была привязана к седлу (навар) переднего верблюда. Конец нохта идущего первым верблюда либо привязывали к лошади, либо его держал в руке пеший караванбашчысы. На шею последнего верблюда вешали маленький колокольчик. Если во время движения каравана колокольчик замолкал, караванбашчысы останавливался и ждал, когда его помощник наладит связь [216, с. 150].

Крестьяне-владельцы большого числа верблюдов занимались чарвадарством. Обилие нефти и соли на Апшероне, а также отсутствие в исследуемый период нужных нефтепроводов превратили чарвадарство в одно из доходных занятий. Апшеронский крестьянин, владеющий 3-5 верблюдами, занимался земледелием и скотоводством, а верблюдов сдавал за плату чарвадарам, иногда и сам ходил с караваном. Поэтому некоторые исследователи указывают, что в Бакинской губернии верблюдов держали только занимающиеся чарвадарством [91, с. 15].

* Скорость одnogорбого верблюда, приспособленного для верховой езды, доходит до 15-18 км в час. См.: [177, с. 112-113].

** Нугала – это специальный хлеб для верблюдов, приготовляемый в Баку и его селах из ячменя, муки или отрубей.

Чарвадарством занимались также жители сел Шемахинского, Кубинского и Куткашенского уездов. По сведениям, только в Шемахинском уезде в 80-х годах XIX в. было 4.282 верблюда, основной специальностью многих владельцев которых было чарвадарство [10, с. 248; 24, с. 79]. Они возили грузы между многими городами Азербайджана. Ежегодно для ремесленников Лагича чарвадары на своих верблюдах доставляли тысячи пудов меди из Кедабека, Елизаветполя, Зангезура, а также развозили в различные места изготовленную ими медную посуду [283, с. 85-88].

В некоторых селениях Шемахинского уезда было по 50-60 чарвадаров, каждый из которых имел 10-12, иногда 25 верблюдов [9, с. 49-51]. По сведению информаторов, в селах Амираджаны и Гюздек (на Апшероне) были владельцы караванов из 20-30 верблюдов. Они развозили товары не только по всему Закавказью, но также и в другие страны (Иран, Турцию).

Чарвадаров, перевозивших товары, купец мог нанять по своему желанию. Чарвадар нес ответственность за товары, взятые у купца. Если пропадало выючное животное (вместе с грузом), он отвечал за груз и должен был его оплатить. Он не имел права требовать от купца больше договоренного. Если между купцом и чарвадаром был заключен договор, тогда владелец верблюда старался, чтобы все условия договора были выполнены.

Роль верблюдоводства как одного из доходных отраслей скотоводства нашла отражение в фольклоре и топонимике. Например, в поговорках: Dövlətdə dəvə, övladda nəvə (Богатство – верблюд, из детей – внук); Dəvəçi ilə dost olanın dərvazası gen gərək (У того, кто дружит с верблюдоводством, ворота должны быть широкими). Можно также привести примеры топонимии: Дəvə ағылы в селе Гюздек; близ Баку – Локбатан,* в Пута – гышлаг Дəvəлик и др. По существующим преданиям, верблюд очень злопамятен. Так, если ему в детстве (köşəklük)** сделают что-то плохое, он отомстит за это, даже будучи старым. Поэтому не случайно говорят: «злопамятен, как верблюд» (dəvə kini).

В конце XIX в. в связи с проведением в Азербайджане железной дороги и шоссе сократился спрос на караваны, и они потеряли свое прежнее значение. Но в ряде районов, особенно на границе с Ираном, еще использовали верблюдов для перевозки грузов [249, с. 195].

Говоря о верблюдах как выгодном транспортном средстве, следует отметить, что использование их для различных целей в Закавказье было характерно только для азербайджанцев.

В определенные исторические периоды верблюдов использовали и в качестве упряжных животных. На территории бывшего Советского Союза верблюдов как упряжных животных до недавнего времени использовали в республиках Средней Азии.

Таким образом, из вышесказанного ясно, что в исследуемый период как выгодное транспортное средство верблюды занимали важное место в

* По преданию, здесь затонули 2 верблюда.

** Köşək – детеныш верблюда.

экономической жизни, в торговых связях как внутри страны, так и с другими странами.

В качестве вьючного транспорта использовался также крупный рогатый скот (табл. XI). Об этом свидетельствуют архивные и полевые материалы.

При перекочевках на высокогорные яйлаги для перевозки тяжестей использовали волов, буйволов, иногда коров. Нагрузив их домашним скарбом (baghapa), поднимались на горные пастбища, богатые сочной луговой травой [8, с. 44; 61, с. 103; 148, с. 218-219].

Использование крупного рогатого скота в качестве транспорта имело место и в воинских частях.

В одном из документов 1805 г. упоминается об использовании сотен буйволов и волов для перевозки различного военного снаряжения [10, с. 299-300, 580]. Об этом свидетельствуют и архивные материалы 20-30-х годов XIX в. [292, а].

Использование крупного рогатого скота для верховой езды не характерно для Азербайджана.

Известно, что буйволы и быки, приносящие большую пользу своему хозяину, считались священными [273, 83]. В связи с этим, по обычаю, использовать быка в качестве верхового животного считалось грехом: кто делал это, был презираем в глазах народа. Это подтверждает и такой факт, что после каждого сбора урожая размер фитрэ за одного быка был равен фитрэ каждого члена семьи и равнялся 6-7 кирвэнкэ.

Быков и буйволов приучали к работе с 3-4 лет. Но опыт показывал, что более пригодными к работе они становились к 5-6 годам и использовались до 9-10 лет. Затем они шли на убой [112, с. 46; 113, с. 310].

Для приучения к работе крупный рогатый скот оскопляли в возрасте 6-9-ти месяцев (быков же – с 2-х лет). Оскопление производилось обычно в мае. Этим занимались специалисты – bırıqcu [112, с. 110].

С целью приучения быка или буйвола к ношению грузов к спине его привязывали тяжесть и держали в таком состоянии некоторое время. Вообще, на животных, впервые используемых в перевозке грузов, в западной зоне чаще перевозили соль, т. к. это была очень тяжелая ноша. Трудно приучаемые в работе животные быстрее привыкали к ней при перевозке соли на далекие расстояния. Несомненно, поговорка «Hələ duza gedirsən» появилась у народа в связи с этим фактом.

Для навьючивания быка или буйвола употреблялось специальное седло – ańk (набитый соломой палан), которое укреплялось на спине животных особым способом. Очень часто эти паланы служили и для верховой езды. В таких случаях стременими и подпругами одновременно служил õkəp [302, а, инв. 1743].

Чтобы приучить быков (или буйволов) к упряжке, их впрягали в ярмо и заставляли тащить тяжелое бревно или камень. Это продолжалось до тех пор, пока животные не привыкали к ярму.

У животных, идущих в одной упряжке, связывали веревкой рога, чтобы они не могли тянуть в разные стороны и не ломали ярма. Затем животных, приученных к ярму, впрягали в паре с другими быками в арбу или к молотильной доске и молотили зерно [89, с. 310].

И буйволы, и быки приучались к ярму постепенно. Ярмо должно было быть свободным и гладким, а также правильно насаживаться. В противном случае животное могло покалечиться. При хорошем уходе буйволы были работоспособны в течение 10-12 лет.

Как вьючное и упряжное животное высоко ценился буйвол, по сравнению с быком более сильный. Еще с древних времен в транспорте использовали буйволиц эгəтiк (долго не телившихся, «qisır»).

Буйволы долго не теряли своего значения в области транспорта и после появления автомобилей [260, с. 3-25]. Считавшийся верным помощником лошади и сельхозтехники, буйвол до последнего времени оставался вспомогательной тягловой силой (50-60%) в болотистых местностях Азербайджана.

Исследователи считают, что буйвол по сравнению с волом обладает большей физической силой, он может в течение долгих лет работать как тягловая сила. Буйвол не боится стоячих вод и плохих, грязных дорог. Вместе с тем он требует много корма и не выносит холода и сильной жары. Он не пригоден для дальнего зимнего извоза [140, с. 69].

В Геокчайском, Шемахинском и др. уездах буйволиц также использовали как тягловую силу. В Елизаветпольском и Ленкоранском уездах их использовали как молочный скот. А в Кубинском, Сурмалинском, Эчмиадзинском и др. уездах их использовали в одинаковой степени как тягловую силу и как молочный скот [85, с. 306-307].

Тягловая сила буйволов зависит от условий работы. Исследователи, а также народный опыт свидетельствуют, что в летний период буйволы лучше работают в прохладное, ночное время.

Пригодность буйволов к работе в прохладное время нашла свое отражение в фольклоре:

Qara kəl asta gedər,
Dolanar, dosta gedər.
Ay qaranlıq gecədə

Astaba, asta gedər. [37, с. 245]

(Букв.: Черный буйвол пойдет спокойно, обойдет, к другу в темную безлунную ночь пойдет спокойно).

Хотя работоспособность буйвола по сравнению с быком выше, в народе отдается предпочтение быку, т. к. он может работать в любое время и требует меньше ухода.

Чтобы поднять работоспособность быков и буйволов, их подковывали. В связи с своеобразием буйволиных копыт их подковы отличались от лошадиных. Так, их подковы имели форму полумесяца и состояли из двух

частей (табл. V, рис. 2в). При подковке быков пользовались специальными станками – *nal dəzganı* (табл. V, рис. 3).

В Ленкоранском уезде был распространен зебу, который использовался как вьючное животное и тягловая сила. Он был завезен сюда из Ирана, в частности, из Гиляна. Зебу использовали в сельскохозяйственных работах: при пахоте, обмолоте пшеницы и риса и т. д.

В первой половине XIX в. все грузовое и пассажирское сообщение на дальние расстояния было караванным. Караван обычно состоял из верблюдов и лошадей. Верблюды преимущественно участвовали в караванах, идущих на большие расстояния. Повсеместно в Азербайджане лошади употреблялись для местного сообщения – для езды и перевозки грузов – в большей степени, чем верблюды.

С появлением железной дороги караваны в значительной степени утратили свое значение. Хотя караванное сообщение еще продолжалось, но в тех местах, где была железная дорога, караваны уступили ей место. Железная дорога открыла возможность быстрого и более дешевого передвижения. В связи с ее появлением началось сокращение поголовья верблюдов и лошадей.

Как видим, верховая езда и перевозка грузов на животных, будучи важнейшим транспортным средством азербайджанцев в XIX-начале XX в., сохраняли многие традиционные черты. Большим разнообразием характеризуются предметы снаряжения верхового и вьючного коня. Наряду с самобытными чертами, в них обнаруживается немало элементов, свидетельствующих о давних этногенетических и историко-культурных связях азербайджанцев с народами соседних стран.

3. Упряжные средства передвижения

Бесколесные транспортные средства. Как мы уже говорили выше, по природным условиям Азербайджан делится на три основные полосы: высокогорную, низменную и предгорную (подножье гор). В каждой полосе сложился соответствующий хозяйственно-культурный тип. В связи с географическими условиями и хозяйственным типом возникли различные виды транспорта.

Азербайджанские народные упряжные средства передвижения, бытовавшие в XIX в. и сохранявшиеся в быту населения вплоть до первой половины XX в., можно разделить на две основные группы: бесколесные (волокуши, сани и др.) и колесные (арба и ее разновидности).

К бесколесным упряжным средствам перевозки относятся такие приспособления, которые перевозят груз посредством волочения по земле или по снегу.

В горных местностях были широко распространены *sürütmə* – волокуши. Сурутмэ – это две или три крупные ветки, связанные вместе толстыми концами.

В нее впрягают лошадь или быка и тащат волоком. В горах на волокушах возили копны сена, особенно с крутых склонов.

Население в горной местности широко использовало волокушу в хозяйстве для перевозки сена, дров, урожая. Из толстых ветвей дерева делали *çalqı* (букв. – метлу), привязывали к ней цепь, которую прикрепляли к ярму. Здесь в волокуши впрягали волов [148, с. 223].

Волокуша относится к числу наиболее древних народных средств перевозки, которая в горных и лесных районах Азербайджана сохранилась вплоть до сегодняшнего дня. В далеком прошлом ее тянули люди, а позже использовался тягловый скот (бык, буйвол). Совершенно иной вид имеет современная волокуша, которую тянут тракторы и другие новейшие средства техники.

Усовершенствованным видом бесколесных средств перевозки можно считать сохранявшееся вплоть до 50-60-х гг. XX в. в Ленкорано-Астаринской зоне приспособление, известное в народе под названием *çəpə* (чэпэ), относящееся к типу волокуши, но уже близкое к саням (табл. XII, рис. 3).

Для перевозки вьюков в дождливую погоду чэпэ считалась удобным транспортным средством. Она состояла из параллельно расположенных жердей с естественным изгибом, в верхней части соединенных парой перекладин – передней и задней. Днище состояло из плетенки из прутьев, называемых *çərəğə*.

Изготовленные из железного дерева стороны (полозья) чэпэ в народе называют *əүü* (букв. – кривой). К передней перекладине прикреплялась упряжь при помощи *джия* – *çiyə* (гэз).

Между полозьями, на расстоянии 30 см прибывались планки – *döşətmə*. Вдоль полоза прибывались планки к передней и задней перекладине – *bəçə qol*. Чэперэ, изготовленное из эластичных прутьев (фундука, айвы, дэмирагача и др.), было легким. Чэпэ была незаменимым транспортным средством при перевозке саженцев на чалтычные плантации. В отличие от упряжной чэпэ, ручная чэпэ (*əl çərəsi*) изготавливалась гораздо меньших размеров.

В хозяйстве населения Азербайджана для перевозки тяжестей использовалась также наиболее совершенная форма волокуши – *xizək* (сани) (табл. XII, рис. 1-2).

Хизэк – это два полоза, сделанные из гладко обструганных брусьев, передние концы которых загнуты вверх, чтобы не натыкались на шероховатую поверхность земли. Полозья соединены поперечными гладкими досками или же тонкими жердями. В сани впрягались исключительно быки.

В горных местностях хизэк являлся одним из основных средств перевозки, который использовался во все времена года.

Сани с древнейших времен были самым распространенным транспортным средством в северных странах. Хотя они считаются наиболее

* *Джия* (гэз) изготавливалась из виноградной лозы, используемой в упряжи в качестве веревки.

типичным видом транспорта для северных стран [107, с. 81-82], но имеется ряд сведений об использовании их в горных, а иногда в низменных районах южных стран.

Х.А.Вермишев и А.Е.Хан-Агов, изучавшие хозяйственный быт государственных крестьян Закавказского края, пишут, что в горных местах, где невозможно было использовать колесный транспорт, а также в предгорных зонах в снежную пору грузы перевозились на санях [63, с. 335].

По Н.А.Абелову же, санями пользовались не только в зимнее, но и в летнее время для перевозки некоторых грузов [4, с. 345]. Собранные нами полевые этнографические материалы в ряде районов Азербайджана подтверждают эти сведения. В горных местах Шемахинского, Кубинского, Гусарского и Исмаиллинского районов сани до 60-х годов XX века считались наиболее удобным транспортным средством при перевозке сена, дров и т. д.

В XIX в. для изготовления саней в большинстве случаев использовали ветви раздвоенных деревьев (haçalı ağac). Для этого срезанное раздвоенное дерево очищали от мелких веток и между этими разветвлениями прибавляли деревянную полосу – зола. После этого на каждом полозе сверлили мелкие отверстия, куда вертикально вставлялись деревянные колья (çaq), высотой не более 60-70 см. На эти колья параллельно полозьям насаживались жерди (tar). Таким образом составляли борта, которые удерживали груз.

Чтобы сани не цеплялись и для увеличения скорости переднюю часть снизу косо выстругивали. В округленной части полоза делали отверстие и, продев веревку, прикрепляли к ярму. В качестве упряжных животных использовали одну пару сильных и быстрых волов (или быков).

Сани известны в районах Азербайджана под разными названиями: havza (хавза) – в Масаллинском и Ленкоранском районах; kəriskə (кариска) – в Кюрдамирском, Ахсуинском и др. районах; kirşə (кирша) – в Шемахинском, Кубинском, Гусарском и Исмаиллинском районах и хізək [153, с. 39].

Следует отметить, что указанные виды саней сходны между собой. Только хавза, используемая в Талышской зоне, отличается от саней других зон некоторыми деталями. Хавза, используемая при перевозке различной сельскохозяйственной продукции в Талышской зоне, изготавливается главным образом из кызылагача. Сани эти иногда в народе называют бесколесной арбой – çağxsız araba.

Характерной чертой таких саней является наличие бортов – daqaq, предохраняющих грузы от выпадения. Специфической особенностью хавзы является то, что при необходимости ее можно ставить на колеса и использовать как арбу.

В Талышской зоне имеется село Хавза, в котором с незапамятных времен занимались деревообрабатывающим ремеслом. По мнению информаторов, сани, изготовленные в этом селении, получили название «havza».

Эту мысль подтверждали и наши информаторы, ранее занимавшиеся изготовлением саней, – 80-летний Маариф Таиров и 65-летний учитель Рагим Тагиев (оба из сел. Ишкедере Масаллинского района).

Материалы этнографических поездок в Шемахинский, Кубинский, Гусарский и ряд других районов Азербайджана позволяют воссоздать более усовершенствованные виды местных саней. Одним из таких видов были кирша (kirşə) (табл. XII, рис. 2). Кирша изготовляли из крепких пород дерева. Изготовление это начиналось с двух полозьев – так называемых tay (kirşə tayları или kirşə ayaqları). Кузов саней возводился на полозьях, которые скреплялись деревянным настилом. Сани прикреплялись к ярму при помощи дышла (sıpu).

Для прочности джуну изготавливали из боярышника. Для этого дерево нужной длины в определенном месте крепко стягивали ремнем и до этого места разрубали топором и раздваивали.* На концах джуну (раздвоенной части) делали маленькие отверстия и прикрепляли к передней части саней, затем прикрепляли джуну к полозьям с помощью специальных брусков, называемых sıpu ağacı.** В конце джуну делались два отверстия. Через первое продевался деревянный крюк, на загнутую часть которого опиралось ярмо. Джуну накладывалось на ярмо сверху и скреплялось с ним бруском, продевавшимся через них насквозь.

Изготовление саней не требовало особо сложных операций. Поэтому их мог изготовить любой, кто немного занимался плотничеством.

Одни сани могли везти 500-600 кг груза. В зависимости от тяжести груза и дороги в сани впрягались 1-3 пары быков (или волов). В хозяйстве указанных горных районов Азербайджана для перевозки различных сельскохозяйственных продуктов использовали и сани ручной тяги, называемые əl kirşəsi. От обычных саней они отличались меньшими размерами. При транспортировке сыпучих и мелких вещей к бортам саней прикрепляли плетенку из прутьев.

В Азербайджане, как и в других странах, в зависимости от использования саней при различных работах, народ называл их по-разному: təzək kirşəsi (букв. – сани для навоза), dərz kirşəsi (сани для снопов) и т. д.

Несмотря на появление разнообразных колесных транспортных средств, в некоторых горных зонах волокуши и сани долгое время сохраняли свое значение. Это объясняется, в основном, природными условиями.

Колесные транспортные средства. В XIX в. наиболее распространенным видом колесного транспорта в Азербайджане была двухколесная арба.

Изучение арб позволяет проследить их развитие на протяжении XIX-XX вв. в зависимости от перемен в социально-экономической жизни страны.

Изготовление арб способствовало возникновению и развитию в Азербайджане соответствующих ремесел и промыслов. В Карабахе в кустарном арбном производстве наблюдалась своеобразная форма разделения труда [84, с. 159].

Следует отметить, что двухколесные и четырехколесные арбы широко использовались не только в хозяйстве, но также и в воинских частях для перевозки определенных грузов и пассажиров.

* Большая часть дерева располагается с раздвоенной стороны.

** В Кубинском и Шемахинском районах sıpu ağacı называют также kolbasan.

В 1827 г. для перевозки продуктов и различных военных снаряжений для солдат особого кавказского корпуса в различных провинциях Азербайджана было собрано 2.000 арб, вмещающих 50 пудов груза. В том же году при перевозке продуктов вдоль реки Куры к Пиразу для доставки воинским частям, расположенным в селе Гумру (Александрополь), использовали 450 арб и 3 тыс. вьючных животных. В 1828 г. число таких арб достигло 1348 [289, с. 11].

В начале 1855 г. для доставки продуктов воинским частям, участвующим в Карской операции, из различных районов Закавказья были получены 3.000 арб и 1000 голов вьючных лошадей. Из этих 3.000 арб 1.600 были выделены для передвижных лавок, остальные же – для доставки продуктов в магазины Александрополя [297].

В 1881 г. число арб, собранных у местного населения для армии, достигло 8.728 [19, с. 338]. В другом источнике читаем, что для доставки рыбы из Мингечаура в Тифлис использовались 3 тыс. арб [297]. Как писал подполковник Аверьянов, во время боев арбы использовались и в качестве передвижного госпиталя [293, б].

Простейшими видами арб, используемых в домашнем хозяйстве, портах и вокзалах, были одноколесные ручные арбы. Широко были распространены арбы двухколесные и четырехколесные (табл. XIII, рис. 2-3).

Считающаяся самой древней, одноколесная ручная тележка была наиболее распространенной. Для изготовления такой арбы брали деревянную ось длиной 25-30 см, на которую насаживали небольшое колесо. Колесо расположено было на середине оси. Затем на концах оси укреплялись две рукоятки длиной 160-180 см. Кузов устанавливался на рукоятках. Тележка эта служила для перевозки небольших тяжестей. Такие арбы приводили в движение подталкиванием, держа за рукоятки.

В отличие от ручных арб, двухколесные и четырехколесные арбы, приводимые в движение упряжной силой, играли более важную роль в хозяйственном быту азербайджанцев.

Арбы, различные по конструкции, часто и называли по-разному, соответственно их функции в хозяйстве. Например: ot arabası (арба для сена), odun arabası (арба для дров), saman arabası (арба для самана), neft arabası (арба для нефти) и др. Но следует отметить, что арбы обычно могли использовать для различных работ в хозяйстве. Впоследствии у арбы меняли кузов в зависимости от вида товаров, предназначенных для перевозки.

В ряде восточных стран, а также в Азербайджане, под словом арба понимают только воловью арбу [38, с. 406-408; 154, с. 28]. Поэтому целесообразнее классифицировать арбы, используемые в XIX в. в Азербайджане, по числу колес и упряжных животных.

Этнографические исследования выявили, что для Азербайджана наиболее характерны были двухколесные арбы. Это в первую очередь связано с

* Старожил Бакинского села Фатмаи Гусейнгулу-киши сообщает, что в одноколесных арбах, изготовленных больше обычных размеров, иногда в качестве упряжного животного использовали ослов.

природно-географическими условиями. Двухколесные арбы были наиболее удобными для использования в предгорных зонах и некоторых горных местностях.

По видам упряжи двухколесные и четырехколесные арбы делились на öküz arabası и kəol arabası (букв. арба воловья и буйволиная), at arabası (лошадиная арба) и uzunqulaq arabası (ослиная арба).

Вплоть до начала XX в. основным видом крестьянского колесного транспорта была двухколесная воловья арба.

Фактический материал [50, с. 164; 74, с. 172; 183, с. 39] показывает, что воловьи арбы различных зон имели отличительные черты, хотя значительной разницы в их конструкции не было.

Исследователи двухколесной арбы с треугольным кузовом делят ее на три, иногда пять составных частей. Но правильнее делить эти арбы на три основные части – ось с колесами, кузов и две толстые оглобли (qollar). Длина оглобель, изготовленных из твердых пород дерева (карагач, вэлэс и др.), в зависимости от размеров арбы достигала 5-7 м.

В арбу с длинными оглоблями впрягались быки. На оглоблях проделывались отверстия определенных размеров для столбиков (şax)* и доски настила (döşəmə). Высверливание этих отверстий по определенному правилу требовало от мастера особого навыка. Если отверстия располагались неверно, то оглобли быстро выходили из строя. Обычно между двумя отверстиями для столбиков располагали одно отверстие для досок настила [203, с. 135]. На концы столбиков насаживались горизонтальные жерди – tar** (табл. XIV, рис. 1-2). Боковые стены кузова часто называли pərdivan (лестница) [157, с. 67].

Два кола (с каждой стороны), проходя насквозь через оглоблю, выходили по двум сторонам колесной оси и выполняли роль тягачей (şəkəşək). Поэтому по сравнению с другими колями они были толще, и иногда назывались zoğaçası. В арбах западных зон вместо çəkəçək использовали специальные палки, называемые аул (медведка). Кузов был трапециевидным в плане, узкой стороной повернут к упряжке.

Воловьи двухколесные арбы можно разделить на два типа. Первый тип – это арба, распространенная в западной зоне и отличающаяся большими размерами кузова. В народе ее называют qara araba (букв.: черная арба), taytəker (пароколесная), qarasaqqal и т. д. [50, с. 163; 71, с. 113-114] (табл. XVI, рис. 2-3). В Азербайджане встречаются две разновидности такой арбы: kaqanlı и işkilli. Отличительной чертой арбы каганлы является то, что концы оглобель соединяются впереди, примыкая друг к другу. Оглобли скрепляются с помощью продетого через них колышка (baş ağac). На оглобли накладывается

* В западных зонах эта деталь называется şaq, в Ширване – daraq, в Кубе – laşar. См.: [155, с. 67; 203, с. 135].
** Tar в этнографической литературе иногда упоминается как üst qol (верхнее дышло) и kiçik qol (маленькое дышло). См.: [50, с. 164].

ярмо, которое крепко привязывается к ним и к баш агачы специальным ремнем (каган).*

В горных районах с бурными реками использование такой арбы не опасно для упряжных животных, потому что в случае, если арба перевернется, ее оглобли легко вращаются между каганом и, таким образом, безопасны для животного.

В отличие от каганлы, оглобли ишкилли арбы накладываются друг на друга, и ярмо вставляется между ними. В точке перекрещивания продевается втулка (işkil), которая их скрепляет. Арбы такого вида в Куткашенском и Шекинском районах называются qaуçılı (ножницепоподобные) или qurd ağzi (пасть волка).

Высота колеса гара арбы (большая арба) обычно бывает или ниже жерди, ограды кузова, или на ее уровне.

Основываясь на полевых материалах, а также на литературных данных, можно сказать, что гара арба более характерна для западной части Азербайджана.

В предгорных и низменных зонах Азербайджана для перевозки тяжелых грузов использовалась гара арба больших размеров. Такая арба в этнографической литературе известна под названием кавказской арбы [206, с. 296], т. к. она была распространена и у других народов Кавказа. Длина оси нормальной гара арбы бывает 2 м, ось же кавказской арбы достигает 3 м, соответственно оси изготавливаются оглобли и ярмо арбы.

Второй тип – это арба, у которой кузов небольшой, а колеса большие. Этот тип был распространен в Ширване.

Арбы, используемые в Варгашенском, Куткашенском, Шекинском, Закатальском и Белоканском районах, по размерам кузова сходны с гара арбами, размером же колес – с ширванской арбой. Арбы Агдамского, Агжабединского и Физулинского районов ближе к гара арбам.

Арбы, используемые в Масаллинском, Ленкоранском и Астаринском районах, несколько отличались от арб других зон. Так, соответственно меньшему размеру кузовов этих арб, их колеса также значительно меньше, а обод их колес шире, что объясняется тем, что они больше использовались в заболоченных местах.

Арбам часто давали названия в соответствии с топонимикой зоны, например: Şamaxı arabası (шемахинская арба), Quba arabası (кубинская арба), Salyan arabası (сальянская арба), Şəki или Şirvan arabası (шекинская или ширванская арба) [141, с. 115; 150, с. 179; 298, с. 309]. Так как между ними почти нет различия, то в этнографической литературе этот тип известен как Bakı arabası (бакинская арба) или Salyan arabası (сальянская арба) [141, с. 115-119].

* Такие арбы в Геокчайском, Шекинском и Белоканском районах называются çətbəgə или çətbətlı (ободные). Çətbəgə – это веревка, используемая для прикрепления ярма к дышлу. См.: [98, с. 438].

Появление арб с большими колесами некоторые исследователи объясняют влиянием монголов, имевших легкие боевые колесницы [104, с. 53] (səng arabası), но согласиться с этим мнением мы не можем.

Появление этих арб следует объяснять прежде всего природно-географическими условиями. Эту мысль подтверждает и исследователь Закавказья 80-х годов XIX в. Х.А.Вермишев. Он пишет, что бесшинные колеса арб, используемых на низменности, на грунтовых дорогах Ширвана, были в два раза больше колес обычных арб [63, с. 136-137].

Второй тип арб был известен многим народам мира [205, с. 258]. Гара арба считалась более удобным транспортным средством по сравнению с бакинской арбой, потому что короткие оси крупноколесных бакинских арб легко переворачивались на крутых поворотах или при сильной езде.

Несмотря на различия между гара арбой и бакинской арбой, их основные части, общая конструкция и техника изготовления были идентичными и оставались без изменений в течение многих лет.

Все части арб до второй половины XIX в. изготавливались исключительно из дерева. Е.Маркова, описывая эти арбы, пишет, что «простота и бесхитрость этого экипажа доходят до гениальности, в нем нет ни одной лишней палочки, посвященной удобству едущего, – в нем только то крайне необходимое, без чего или экипаж катиться не будет, или скотина не будет везти» [187, с. 42].

Недостатком арб является отсутствие равновесия между дышлом и ярмом. Кузов составляет одно целое с дышлом и движется лишь в вертикальной плоскости, поэтому при неправильной нагрузке беспокоит запряженных животных и уменьшает тягу, особенно при спуске, когда нагрузка падает на шею и передние ноги волов [32].

Колеса в XIX в. и даже в начале XX в. изготавливали как цельные (сплошные), так и со спицами. Арбы со сплошными деревянными колесами были наиболее широко распространены в западной части Азербайджана и известны под названием tōkmə arabası (табл. XVI, рис. 1). Такие арбы использовались и в Нахичеванской зоне, где назывались qanlı arabası (букв. кровавая арба). Такое название арбы местные жители объясняют тем, что она часто переворачивалась. Несомненно, что пословица «Yuxuda üzüm götmək göz uşaı, arabası götmək ölümdür» («Виноград во сне – к слезам, арба – к смерти») зародилась в связи с этим обстоятельством.

В арбах, использовавшихся до второй половины XIX в., колеса вращались вместе с осью. Поэтому оба колеса прикреплялись к оси наглухо. Такой способ крепления колес к оси назывался buraqlama (табл. XXIX, рис. 1). Он состоял в следующем. К ступе (top) или к спицам (diş) колеса, насаженного на конец оси, привязывали цепь и прикрепляли ею колеса друг к другу. Затем между цепями вставляли палку и вращали. При вращении палки цепь

* Иногда колеса, закрепленные цепью, вращали два человека: каждое колесо в противоположном направлении.

натягивалась и колеса наглухо крепились к оси. Затем через ось продевали специальные брусочки – qulaq или çiv, изготовленные из твердых пород дерева, которые не давали колесу сойти с оси.

Повернуть в нужном направлении арбу было очень сложно, поэтому впоследствии пришлось обеспечить вращение вокруг оси одного из колес.

Чтобы при вращении ось не повредила арбу, использовалось специальное приспособление – yastıq (подушка) или palan. Эта подставка располагалась между осью и кузовом арбы и представляла собой брусок длиной 60-80 см, высотой 10-15 и шириной 5-8 см. Эта доска предохраняла кузов от трения с осью и обеспечивала прочное расположение последней на одном месте (табл. XIV, рис. 2).

Из-за скрипа, образующегося в результате соприкосновения оси с дышлом арбы и ступицы колеса с осью в результате вращения, местное население называло такие арбы «сар-сар». Некоторые считали, что скрип арбы помогал работе упряжных животных [63, с. 336; 157, с. 66-72]. Во время длительного путешествия к арбе подвешивали в воловьем роге нефть или мыльную жидкость для частого смазывания оси. Эта избавляло арбу от скрипа и предохраняло от стирания оси, облегчало движение упряжного животного.

Во второй половине XIX в. определенную роль в развитии народного транспорта, особенно колесного, сыграли русские крестьяне, переселенные царским правительством в Азербайджан. Несмотря на колонизаторские цели царизма, переселение русских крестьян в Азербайджан имело и некоторое объективно-положительное значение в области хозяйства и быта. Оно привело к взаимообогащению в области материальной культуры азербайджанских и русских крестьян. Азербайджанцы заимствовали от русских некоторые орудия труда, а также методы обработки земли [125, с. 159]. Влияние русского населения сказалось и на развитии транспорта. Часть деревянных деталей арбы заменили железными, усовершенствовали колеса [156, с. 73].

Именно с этого времени во многих арбах, используемых в западной зоне Азербайджана, несмотря на то, что колесо вращалось вокруг оси, ось изготавливалась из дерева. Ступицы (топ) колес этих арб были вдвое толще, чем ступицы колес, вращавшихся вместе с осью (как у бакинской, шемахинской и кубинской арб).

Чтобы предотвратить трение ступицы колеса об ось и его порчу, в ее отверстие вставляли железный обод – duŋqa. Чтобы ось быстро не выходила из строя, на нижнюю сторону той части оси, которая продевалась в ступицу, прибавляли железную пластинку (döşək).

Упряжные животные во все арбы впрягались с помощью ярма. Как уже говорилось выше, ярмо к оглоблям прикреплялось с помощью втулки (ишкил) и ремня (каган). В связи с этим следует отметить, что на территории Шекинского района для прикрепления ярма к оглоблям использовали специальное приспособление – tarax, такие арбы назывались taraxlı – решеткоярмовые (табл. XV, рис. 2).

В Азербайджане использовались ярма двух видов: tək boyunduruq, состоящее из одного бруса, и çəpəli boyunduruq – ярмо с подгорликом.

Первое представляет собой обработанный толстый брус, концы которого немного загнуты вниз. В ярме проделываются по два отверстия на обоих концах – для того, чтобы продеть через них samı (колышки), при помощи которых впрягается рабочее животное. Колышки под горлом животного завязываются при помощи sambəŋi (веревки).

Расстояние между колышками 30-35 см. В середине верхней части ярма делают выступ, называемый yalman; нижнюю сторону ярма (между колышками) обивали мягкой тканью (часто овечьей шкурой). Это покрытие называлось yastıq, оно предохраняло от натирания шею животного. Внутренние самы, расположенные ближе к центру ярма, назывались ana samı. На верхних самы делали развилку, чтобы они не выскальзывали из отверстия. Концы самы связывались веревкой или ремнем – samı bađı, проходящим под шеей упряжных животных (табл. XVII, рис. 2).

В середине верхней части ярма на расстоянии 10-12 см друг от друга вставляются два маленьких шипа (modux) во избежание скольжения кагана, при помощи которого ярмо привязывается к дышлу.

Çəpəli boyunduruq состоит из двух параллельно идущих брусков: собственно boyunduruq (ярмо) и его нижняя часть – döşlük (подгорлик). В этом виде ярма также употребляются четыре самы. Бруска соединены между собой при помощи двух неподвижных самы, продетых через отверстия.

Çəpəli boyunduruq имеет некоторые преимущества. Под ярмом первого вида (tək boyunduruq) животные часто на поворотах и на кручах ломают самы. Кроме того, samı bađı душит животных, а в ярме с подгорликом таких явлений не бывает [71, с. 116].

Чтобы при движении шея упряжных животных не натиралась и в таких видах ярем, расстояние 30-35 см между колышками (samı) покрывалось мягкой прокладкой – yastıq (букв. подушка), изготовленной из овечьей шкуры, и на ярме (вверху между колышками) делали выступ (yalman).

Упряжь и погрузка арбы представляют большой интерес с этнографической точки зрения. Ярмо прикрепляется к угольному дышлу, упряжное животное берет за рога или ухо, подводят к ярму и, подняв ярмо, устанавливают на шею животного. В зависимости от груза в арбу впрягали одну, две, а иногда и три пары животных. В таком случае первая пара называлась dib, вторая – hambal, третья – hörük.

В качестве упряжных животных использовались главным образом волы. Более частое использование крупного рогатого скота, чем лошадей, в качестве упряжных животных еще с древнейших времен было связано с политическим положением страны. Во время длительных войн коней больше использовали в военных целях. Иногда положение вынуждало использовать в качестве упряжных животных даже дойный скот [194, с. 51-52].

Старались, чтобы пара впрягаемых в арбу волов была равной силы. Каждый, кто занимался извозом, силу волов определял на глаз. Иногда

случалось, что одно из упряжных животных оказывалось сильнее. В таком случае центр ярма передвигался в сторону слабого животного [143, с. 82].

В низменных районах, особенно в селах вдоль Куры, почти 90-100% упряжных животных составляли быки. В народе арбу с впряженным в нее буйволом называют «*kəl arabası*».

Несмотря на силу, буйволы не во все времена года бывают пригодными к работе. Они не приспособлены к сильной жаре и холоду, и поэтому не использовались при перевозках на длительные расстояния. Хорошая порода быков, пригодных для упряжки, была завезена из Ирана (Мазандарана) [140, с. 99-102].

Волы же во все времена года могли быть использованы как упряжные животные. Несмотря на то, что в Закавказье завозились из соседних стран сильные волы, в Азербайджане разводились более породистые волы для упряжи.

Породы волов, разводимые в прошлом веке в с. Джортан (Таузский район) Елизаветпольской губернии, заслужили большую славу не только в Закавказье, но также в Иране и Турции. Чтобы вырастить из теленка сильное упряжное животное, корову мало доили [140, с. 109-130], чтобы больше молока осталось теленку.

Навычивание двухколесной арбы зависело от состояния дороги. При езде на низменности старались, чтобы тяжесть груза падала на центр кузова, на ось. На спусках тяжесть груза должна была падать на заднюю часть арбы (на часть за осью), чтобы при передвижении не болела шея животного. На подъемах, как правило, тяжесть груза падала на переднюю часть арбы, чтобы не задушить упряжное животное.

Хотя арба и была грубо изготовлена, она была прочной и удобной для грунтовых дорог. Вместимость грузов достигала 50-60, а иногда и более пудов.

Для транспортировки объемных грузов (трава, саман) по бокам арбы укреплялись борта (*şərəgə*), плетенные из прутьев и жердей (табл. XVI, рис. 3). В Куба-Хачмасской зоне в этих целях использовали специальные приспособления – *dərzəgəsi* (букв. палка для снопов) и *şalı*.

При транспортировке травы, снопов и других подобных грузов использовали *dərzəgəsi* (табл. XVIII, рис. 2). Дерзагач изготавливали из карагача, соответственно кузову арбы. Он крепился к передним и задним кольям арбы. Каждый владелец арбы имел свой дерзагач. Кроме того, арбы, нагруженные травой и т. п., укрепляли специальной веревкой (*siçim*). Крепили груз веревкой, различными способами [157, с. 68]. При перевозке самана, фруктов, гончарных изделий и других грузов использовали чалы (плетеный кузов). Чалы, сплетенный из прутьев фундука, был несколько длиннее, чем кузов, и прикреплялся к кольям (табл. XVIII, рис. 1). Чалы для транспортировки самана были высокими и длинными, для транспортировки фруктов – более короткий и низкий. Чалы для транспортировки гончарных изделий плели несколько редкими. Концы чалы, выступающие сзади и спереди кузова, прикреплялись к основанию арбы с помощью чубуков – прутьев [302, инв.

1592, 1593]. Не у каждого владельца арбы имелся чалы, поэтому часто несколько хозяйств пользовались одним чалы.

Исследователь Казахского уезда А.Брицов указывает, что арбу так нагружали травой и сеном, что упряжного животного не было видно. Иногда такая арба переворачивалась на неровных дорогах, что приводило к несчастным случаям [63, с. 137].

Для перевозки нефти и др. жидкостей, на арбе устанавливали большие кюпы (*çəllək*). В зависимости от вида перевозимой продукции эти арбы назывались *su arabası* (арба для воды), *neft arabası* (арба для нефти).

В конце XIX в. нефть, перевозимая из Баку по железной дороге до станции Шамхор для медеплавильного завода братьев Сименс в Кедабеке, наливалась в железные бочки, которые грузили на воловьи и лошадиные арбы. По сведениям информаторов, такие арбы в Шамхоре, Чардахлы, Славянке и др. селах назывались *neft arabası* (арба для нефти).

Как и в древности, в конце XIX-начале XX в. для сельского населения Азербайджана арба являлась основным транспортным средством, а полукочевникам в пути заменяла временное жилище [140, с. 137].

Во время далеких путешествий или кочевков жерди привязывали веревкой к бортам арбы, затем концы их сгибали вовнутрь и связывали. После этого на них укладывали несколько поперечных длинных чубуков, каркас накрывали паласом. Это покрытие предохраняло от дождя и солнца при переездах, продолжавшихся несколько дней [299, инв. 3173, 7049; 303, инв. 3924].

Аробщик, управлявший тяжело груженной арбой, на трудных дорогах часто садился на ярмо, ногами упирался на оглобли арбы и держал хвост другого быка в руках. На такое управление 4-колесной арбой указывает Ибн Батута [38, с. 407].

Для торможения арбы на спусках одно из колес цепью связывали с осью арбы и предотвращали его вращение. Несомненно, такой способ торможения можно было применять к арбам, в которых колеса вращаются вокруг оси. Для торможения арбы с колесами, вращающимися вместе с осью, как указывает Х.А.Вермишев, сзади к арбе прикрепляли шэл (любой тяжелый груз) [63, с. 337]. С этой целью в Куба-Хачмасской зоне на упряжное животное надевали специальное приспособление, называемое *qışqın* – подхвостник (табл. XIX, рис. 2), концы гушгуна привязывали к ярму. Гушгун, изготовленный из кожи буйвола, регулировал движение волов, а также играл роль тормоза.

При длительных переходах, когда животные уставали, при освобождении их от ярма пользовались палкой, называемой *dəməgəsi* (*dəmkəş*), длиной 1,2 м и диаметром 3-4 см. Основная функция этой палки заключалась в том, чтобы, проходя под оглоблями, держать арбу в состоянии равновесия. Это в свою очередь предупреждало выпадение груза и облегчало последующее надевание ярма на животных (табл. XIX, рис. 1).

Двухколесной арбой, изготовленной целиком из дерева и отличавшейся особой прочностью, пользовались при перевозке грузов не только на близкие, но и дальние расстояния. По имеющимся сведениям, в 70-е годы XIX в.

перевозку грузов с Северного Кавказа в отдаленные места Закавказья совершали на таких арбах [232, с. 135].

В дни свадеб в западных зонах Азербайджана на арбах такого типа перевозили невесту и ее приданое. В таких случаях на ярме и на рогах животных завязывали красную ленту, а арбу застилали коврами. Арбу с невестой возили по селу.

Одним из традиционных средств транспорта в Азербайджане была лошадиная арба. Этот тип арбы имел две оглобли, между которыми впрягали тягловую силу при помощи хомута и ремня. Эта арба была одноосевой, в нее впрягалась одна лошадь. Имеющий большое значение в хозяйстве, этот тип повозки в Ширване был известен под названием *yeđək arabası* (повозка с оглоблей), в западных зонах – *taşka* (от слова тачка), на Апшероне же – *qazalaq* (табл. XX, рис. 1-2).

Форма двухколесной повозки представляет самое древнее, можно сказать первобытное, колесное сооружение для езды. Несмотря на свою первобытность, этот тип – один из наиболее удобных, легких колесных способов передвижения тяжестей вследствие того, что к нему применяется, разумеется, не научно, а практически, закон равновесия. Эти повозки отличались по внешнему виду и принципу изготовления. Типичной особенностью двуколки, сохранившейся до 80-х годов XIX в., было то, что деревянные оси вращались вместе со сплошными (глухими) колесами, сделанными из среза ствола дерева [180, с. 37-38].

В разных зонах Азербайджана двуколки были однотипны по конструкции. Это были чаще всего самоделки, различающиеся размерами колес, кузова и способами крепления между собой несложных частей (оси колеса, оглобель, кузова). Так, в восточной части Азербайджана, особенно Баку, Шемахе, Кубе, Сальянах, была распространена арба на высоких колесах с узкими ободьями, с легким и маленьким ящиком (кузовом) и короткими параллельными оглоблями, приспособленными для впрягания лошади [299, инв. 3197, 7071].

Изготовление колес большого диаметра местные мастера объясняют естественно-географическими условиями: арбы с такими колесами не застревали на трудных дорогах, в песке и болотистых местах. После того, как арба тронется с места, упряжное животное не тратит много сил для ее передвижения, так как колеса большого диаметра легко приходят в движение от небольшого толчка. Арбы такого типа широко использовались при транспортировке азербайджанской нефти.

Для перевозки нефти на лошадиной арбе использовали железные бочки вместимостью до 25 пудов. Как правило, бочка устанавливалась на арбе. Но некоторые источники сообщают, что для перевозки нефти в местности с плохой дорогой бочку с нефтью помещали под арбу между двумя колесами (табл. XXI).

В результате исследования выяснилось, что в таких арбах ось отсутствовала, ее заменяла железная скоба, к которой был прикреплен кузов

[22, с. 143; 299, инв. 3878; 304, инв. 6257]. В этих арбах бочка к кузову подвешивалась на цепях. По сведениям информаторов, преимущество такого типа арбы при перевозке нефти заключалось в том, что бочка, находящаяся под арбой, способствовала ее равновесию на труднопроходимых дорогах (подъемах, спусках). Кроме того, не требовалось затраты сил при подъеме и спуске бочки. Кузов арбы оставался свободным и мог быть использован для перевозки других грузов. В конце XIX в. для перевозки нефти с промыслов на заводы и с заводов в места назначения использовали сотни таких арб. Но следует отметить, что этот тип арбы не был характерен для всех зон Азербайджана.

Одним из типов арбы с одной упряжной лошадейю был газалаг. Газалаг был распространен главным образом на Апшероне. Хотя эта арба и предназначалась для перевозки пассажиров, иногда на ней перевозили и грузы. В четырехугольном деревянном кузове арбы помещались 4-5 человек. Диаметр колес этих арб также был велик. Газалаг изготавливался главным образом в Баку.

Во время свадебной процессии для украшения арбы борта ее покрывали коврами, и, чтобы создать удобства для пассажиров, иногда на настил укладывали маленькие, плоские подушечки.

Как и во всех лошадиных арбах, в газалаге оглобли несколько выступали сзади кузова, их накрывали доской. Эту часть арбы называли *dümbə*. При использовании газалага в качестве транспорта на думбэ складывали вещи [239, с. 46-47]. Особенно возрастала потребность в таких арбах летом, при переездах на дачу. У кого не было такой арбы, тот нанимал в караван-сараях на бывшей Кубинской площади (*Quba meydanı*).

В конструкции газалага в конце XIX и в начале XX в. возникли некоторые изменения. Так, некоторые его части изготавливались из железа, на нем устанавливались рессоры. Несомненно, причиной такого изменения явилось использование в Баку русского транспортного средства – пролетки. Местное население пролетку часто называло газалагом.

Арбы, используемые в западной части Азербайджана, отличались от бакинских меньшим диаметром колес. Этот факт подтверждает Н. Башенев. Он пишет, что «чем ближе к западу, тем арба становится мельче, колеса делаются низкие, ободья толстые, ящик (кузова) тяжеловесный и в отдельных частях более объемистый» [31]. По своей конструкции эти арбы были близки к арбам Северного Кавказа и России.

В арбах, используемых до середины XIX в., колеса были без шин, а ось была деревянной. Но впоследствии деревянную ось заменили железной, а колеса стали делать с шинами. Все это явилось причиной того, что арба стала более легкой и более прочной. Следует отметить, что в появлении арб с железной осью проявилось влияние русских переселенцев в Азербайджане в середине XIX в. Двухколесные лошадиные арбы в исследуемый период использовались во всех отраслях хозяйства. Только в 1893-1894 гг. для очистки улиц Баку использовали свыше 40 таких арб [150, с. 199].

При впрягании лошади в арбу использовали уздечку с длинными ремнями, хомут, шлею (gövdəbənd, qaltaq – каркас). Все упряжные принадлежности вместе назывались bədənlik (букв. нательник) [240, с. 164]. Бэдэнлик изготавливали по размерам каждой лошади. Уздечка (uյüəp) служила для управления лошадыми. При парной и многолошадной упряжи уздечка надевается крестом – так, что один конец находится у одной лошади, а другой конец привязывается к удила другой лошади. Таким образом, движение лошадей и управление ими связывается. Деревянный хомут состоит из двух частей, называемых kəlbətın (букв. плоскогубцы). Хомут накрывали кожей, внутреннюю же сторону, называемую xamıtaltı, покрывали мягким материалом. В нижней части хомута (кэлбэтин) укрепляли металлическую петлю и ремень. Ремень связывал концы кэлбэтин, петля же служила для прикрепления оглобли к хомуту. На легких работах иногда вместо хомута использовали боушлүд, изготовленный из кожи.

Надеваемая на лошадь шлея (ковдэбэнд) состояла из заднего и боковых ремней и ремня, соединяющего боковые, проходя по спине. Функция ковдэбэнд заключалась в том, что на спусковых дорогах, в результате давления на хомут, он предотвращал его спадение с шеи лошади и помогал при торможении арбы.

Галтаг использовали в оглоблевой, однолошадной арбе. Галтаг кладут на спину лошади, оглобли же прикрепляются к ремням, проходящим через галтаг. Он, сохраняя оглобли арбы в определенном положении, укрепляет положение хомута. При впрягании лошади без галтага тяжесть оглобель падает на хомут, из-за чего животное быстро устает. Известны две формы галтага – изогнутая (donqar) и плоская (yastı). Донгар галтаг изготавливался для лошадей с узкой спиной, йасты галтаг – для лошадей с широкой спиной.

При впрягании лошади в арбу сначала надевали уздечку и привязывали галтаг. Затем надевали хомут и ковдэбэнд. Верхняя часть хомута несколько уже, чем нижняя, поэтому на голову лошади он надевался наоборот, а затем, на шею, устанавливался в нормальном положении. После этого кэлбэтин соединяли и связывали накрепко ремнем. Затем лошадь ставили между оглоблями арбы; оглобли привязывали к железной петле хомута, а также подвязывали ремнями к галтагу.

Упряжные принадлежности в Азербайджан привозили из соседних стран, особенно много – из России. Наряду с этим и местные мастера-седельники изготавливали различные части упряжи.

Интенсивное развитие в конце XIX в. таких городов, как Баку, Елизаветполь (Гянджа) и др., способствовало росту потребности в транспортных средствах различных типов. Это в свою очередь приводило к широкому производству в этих городах лошадиных арб (qazalaq, fayton).

В конце XIX в. в Баку были известны 4 крупных мастерских по изготовлению и ремонту арб и фэтонов. Там же изготавливали и упряжные принадлежности. Хозяевами этих мастерских были Али Нуриев, А.Гарибян, Ф.Осипов и Казаров [35, с. 126; 254, с. 114].

Двухколесная ослиная арба. Использование осла в качестве упряжной силы в восточных странах было известно еще задолго до нашей эры. Предполагают также, что во время войны ослов впрягали в боевые колесницы [100, с. 123; 169, с. 49-75].

Во многих странах мира эти арбы использовали еще и в прошлом веке [69, с. 383]. Но имеющиеся скудные сведения не дают нам возможности установить время появления таких арб в Азербайджане. Не имеется также данных и об их использовании здесь. Несомненно, что эти арбы использовались главным образом в домашнем хозяйстве – для перевозки грузов на небольшие расстояния.

Старожил села Шыхлы I (Казахский район) Гусейн Аббас оглы в 1968 году в беседе говорил, что он хорошо помнит, что 70-75 лет назад в его селе были 2-3 ослиные арбы. 80-летний житель села Амсар (Кубинский район) Шахбалы киши также сообщил нам, что таким типом арб пользовались в Кубинском районе в конце XIX в.

Как и лошадиные, ослиные арбы использовались в восточных и западных зонах. Арбы западной зоны имели колеса меньшего диаметра, а кузов несколько больше. По своей конструкции ослиные арбы почти идентичны лошадиной, они были гораздо меньше размером, а диаметр колес был 45-60 см (табл. XXII, 1-2).

Четырехколесная арба. Как и двухколесные, четырехколесные арбы по видам упряжных животных делятся на öküz arabası (воловью арбу), at arabası (лошадиную арбу), eşşək arabası (ослиную арбу). Четырехколесные воловььи арбы в различных зонах Азербайджана имели различные названия. Так, на территории Шекинского района их называли «dugux». В Куткашенский и Варташенский районы четырехколесные арбы доставлялись из Гянджи, поэтому они назывались «Gəncə arabası». В Нахичевани такая телега имела сзади специальное устройство для удержания груза – tapсапаq, поэтому ее называли tapсапаqlı araba (букв. арба с манджанагом). Четырехколесные арбы, используемые в Куба-Хачмасской и Талышской зонах, назывались тасаq. Название это, возможно, связано с маджарами, проживавшими на Северном Кавказе с II-III вв. до X в. [68, с. 41-66].

Четырехколесные воловььи арбы, бытовавшие в XIX в., можно разделить на две группы. Одна из них использовалась до второй половины XIX в. и по конструкции была более простой, другая же, появившаяся в связи с приходом русских, была сравнительно усовершенствованной. У большинства телег, используемых в первой половине XIX в., колеса были цельными и вращались вместе с деревянной осью.

Четырехколесные повозки состояли из пяти основных частей: задние и передние колеса с осью, зораqасı (букв. силовая палка, или промежуточная перекладина), расаlar* (бруски, соединяющие заднюю ось с зораqачы), кузов, оглобли и ярмо. В этих телегах кузов имел более сложную конструкцию.

* Раса в некоторых районах называется беşə и синаh (джинах).

Основу кузова образуют две дугообразные балки (araba öütisi), четыре параллельных жердя (tağ), соединяющих концы балки. В нижней части балки соединены двумя брусками – döşək, на которые укладываются доски настила.

Араба эйриси (табл. XXV, рис. 1-2), имеющие дугообразную форму, изготавливали из твердых пород дерева путем выстругивания или опускания в горячую воду. Изготовление араба эйриси из цельного дерева требовало большого труда. Иногда после длительной работы у мастера не получалось то, что было нужно. С появлением более усовершенствованных инструментов араба эйриси стали изготавливать отдельными частями. Обычно это были три части – основание (oturacaq) и две боковые части. Чтобы араба эйриси была более прочной, эти части с внутренней стороны скрепляли железной скобой (üzlük).

Через боковые жерди – тар – продевались перпендикулярно к ним кольца, что предохраняло груз от выпадения (табл. XXV, рис. 2).

Передняя ось телеги изготавливалась короче на 10-15 см.* На заднюю ось надевали колеса. Оглобли арбы прикреплялись к передней оси между колесами, после чего надевались передние колеса. На концах оглобель делались крупные отверстия, в которые продевалась ось. Оглобли служили для регулирования арбы, а также выполняли роль тяги (dartıqı). Для соединения передней и задней осей использовали дополнительную деревянную деталь, называемую zogağası или ага ағасы (табл. XXIV, рис. 9). Чтобы прикрепить зорагачи к осям, на осях делали выемки в форме полумесяца. Концы зорагачи несколько выступали за пределы оси, чтобы они не выскочили при движении телеги.

В арбах же с железными осями зорагачи прикрепляли к деревянным подставкам (yastıq), установленным на осях (табл. XXIV, рис. 2). Для сохранения задней оси в неподвижном состоянии пользовались двумя вспомогательными брусками – пача. Эти пача, имеющие длину 1,5 м, соединяли концы задней оси с зорагачи и таким образом предотвращали вращение, бег оси. Если в арбах зорагачи заменяли настилы (döşəklər), тогда пача в них не использовали.

После надевания колес на оси и соединения оглобель с передней осью корпус арбы (arabanın gövdəsi) был готов.

Во многих видах арб, используемых после второй половины XIX в., араба эйриси не использовались. Несомненно, что в зарождении таких типов арб оказалось влияние русского населения. Борты такой арбы составляли специальные части, называемые laudır или nərdivan (табл. XXIV, рис. 4). Для изготовления лайдыра заготавливали два одинаковых бруска, соответственно длине арбы. Эти бруски соединялись друг с другом кольями длиной 70-80 см. Один из брусков назывался laudırın oturacağı, другой – üstü или tağ. Изготовленный таким образом лайдыр напоминал лестницу, поэтому во многих зонах его называли «arabanın nərdivanı» [98, с. 343]. Иногда борты изготавливались из цельных досок. Крюки, вбитые в отурачаг лайдыра, служили

для прикрепления его к корпусу арбы. Корпус этой арбы соответствовал вышеописанному.

В этих арбах задняя и передняя части (колесные оси) соединялись также с помощью зорагачи. Зорагачи, используемый в арбах с железной осью, назывался «lanqıt» [71, с. 116]. На ара агачи (или зорагачи) делались 4-5 отверстий на расстоянии 10-15 см друг от друга. С помощью этих отверстий, в зависимости от вида работы, сближая и отодвигая передние и задние оси, можно было увеличивать или уменьшать размеры арбы. Перед тем, как соединить заднюю и переднюю части арбы, на ось укладывали деревянный брусок – ястыг. Если оси были деревянные, то ястыг клали только на переднюю ось. Ястыг изготавливали на 15-20 см короче оси, чтобы во время движения он не мешал вращению колес. Ястыг, ара агачлары и ось скрепляли друг с другом коротким металлическим стержнем (raz),* проходящим через отверстия, сделанные в них. Для более прочного соединения иногда использовали металлические части – хамут. Ястыг приподнимал бока (лайдыр), чтобы они не касались колес. На концы каждого ястыга вколачивался металлический стержень длиной 5-10 см, называемый qulaqcıq или dikçə. Маленькие петли на основании лайдыра надевались на гулагчыг, чем лайдыр прочно скреплялся с корпусом.

Для поддержания лайдыров использовались даяги (подпорки), которые состояли из двух частей. Первая, железная часть, называемая sarılca (букв. сковорода), надевалась на ось, другая, деревянная часть, одним концом поддерживала лайдыр, а другим надевалась на сапылча.

Прикреплением к корпусу арбы двух лайдыров завершалась работа над кузовом. Существовала специальная часть – řığaquin (задняя и передняя решетки), которая служила для соединения передней и задней частей кузова.

В четырехколесных арбах передние колеса были значительно меньших размеров, чем задние. По мнению мастеров, это облегчало регулирование арбы. Задняя ось присоединялась к кузову неподвижно, передняя ось – небольшим деревянным колом, это же позволяло повернуть арбу в нужную сторону при легком вращении колес под кузовом.

В последние годы XIX в. использовались арбы с кузовом в виде деревянного ящика. Они бытовали до 50-х годов XX в. и большей частью использовались для перевозки зерна, строительных материалов – песка, земли и др.

Преимущество этой арбы состояло в том, что в центре кузова с одной стороны устраивали проем, открыванием которого груз легко выгружался. Такой тип арбы известен в народе как «yeşik arabası» (арба с ящиком). При длительных поездках арбу покрывали чардагом. Хотя чардагом пользовались иногда и для покрытия двухколесных арб, в основном они изготавливались для четырехколесных арб. Каркас из согнутых чубуков покрывался паласом или

* Длина задней оси достигала 2 м.

* В западной зоне raz (черны) известен под названием sallama или řoḡnu.

войлоком. Чардаг устраивали при доставке сельскохозяйственных продуктов в торговые центры [199, инв. 1412, 3173] в осенние и зимние месяцы.

Если арба была переполнена, аробщик управлял ею, стоя на стойке, прикрепленной к оглоблям. Ударяя длинным чубуком быка с левой стороны, он направлял арбу вправо и, наоборот, ударяя правого быка, направлял арбу влево. На спусковых дорогах для торможения одно из задних колес привязывалось к зорагачи.

Эти арбы имеют аналоги у многих народов мира [69, с. 262-430; 126, с. 39].

Четырехколесные арбы встречались и в предгорных зонах, но были более характерны для низменных районов, так как передвигаться таким арбам на узких и кривых горных дорогах было трудно. По сравнению с двухколесными, грузоемкость четырехколесных арб была большей, помимо того, это было более усовершенствованное транспортное средство. Тяжесть груза распределялась на четыре колеса, поэтому упряжное животное во время движения не чувствовало дополнительной тяжести. Для упряжи в такие арбы чаще использовали *çənəli boyunduruq* (ярмо с горликом).

Одной из разновидностей четырехколесных арб была арба с одной впряженной лошадейю (табл. XXIII, рис. 1-2). Исследования показывают, что такой тип арбы получил распространение в Азербайджане после прихода русских. По своей конструкции она повторяет четырехколесную воловью арбу. Основная разница – в размерах и оглоблях. Так, в воловье арбе разветвленная оглобля, соединяясь концами, привязывалась к ярму, в лошадиных же арбах оглобли оставались на расстоянии параллельно. Оглобли, имеющие длину около 2,5 м, тянут арбу и таким образом управляют ею.

Чтобы облегчить управление арбой, концы оси ремнем, веревкой или металлическими проводами соединяют с передними концами оглобель. Иногда в таких арбах функцию тяги (*dartıcı*) выполняют не оглобли, а специальная деревянная часть – *dartçı* (волойка), прикрепленная к передней оси. Эта часть, достигающая длины 1-1,2 м, установлена между оглоблями.

Эти арбы, вмещающие около 500 кг груза, местное население называло «*molokan arabası*» – в связи с тем, что они были завезены в Азербайджан молоканами, переселенными сюда царским правительством и православной церковью.

Ослиные арбы, употребляемые в домашнем хозяйстве, по конструкции повторяли лошадиную, отличаясь лишь меньшими размерами.

Одним из видов четырехколесной арбы был фургон (табл. XXVI, рис. 1).

Ф.Циммер пишет, что фургоны эти, отличающиеся хорошей отделкой и практичностью, славились на все Закавказье, даже нашли себе сбыт в Закаспийском крае [275, с. 22]. Фургоны широко вошли в употребление особенно в центральной полосе Азербайджана, где существовали удобные пути сообщения.

Русские обучили местное население не только использованию фургонов, но их изготовлению. Были известны два вида фургонов, один из которых –

фургон малого типа на деревянных осях, для пароволовой запряжки, грузоподъемностью около 50-80 пудов. Другой фургон, большой, молоканского образца, на железных осях, следует признать лучшим типом повозки. Он был распространен на равнинах во всех губерниях Закавказья. Грузоподъемность его составляла 70-130 пудов, вместимость – до 20 мешков муки, и приспособлен он был как для лошадиной, так и для воловьей запряжки. Лучшие повозки такого типа изготавливались в колонии Еленендорф Елизаветпольской губернии [293, а].

В селах Еленендорф, Анненфельд и Баян в год изготовляли до 300 фургонов. В период русско-турецкой войны (1828-1829 гг.) фургоны с четырьмя упряжными лошадьми были проданы за 300-350 руб. [211, с. 102-135]. В указанных селах было до 10 мастеров по изготовлению фургонов [298, б]. Мастерские по ремонту фургонов имелись и в других городах и селах Закавказья.

Конструкция фургонов близка к описанным выше воловьим и лошадиным арбам. Но в отличие от этих арб, в фургонах оглобли заменяла одна палка – *dişlə* (дышло). Дышло служила для направления арбы при движении, удержания ее на спусковых дорогах и для соединения в один центр хомута пары лошадей. В таких упряжках лошадь тянула арбу с помощью боковых ремней, которые одним концом были привязаны к хомуту, другим – к передней оси, или волойкой (*dartçı*), прикрепленной к дышлу. Для управления лошадьми, впряженными в фургон, вожжи (*çilov*) привязывались крестообразно, одним концом к одной лошади, другим концом – к крючку уздечки другой лошади.

По типу упряжки фургон считается четырехколесной лошадиной арбой. Но, в отличие от однолошадной арбы, в нее впрягали не менее двух лошадей. В зависимости от тяжести груза были фургоны с двумя и четырьмя впряженными лошадьми. Поэтому часто такие арбы называют парнолошадными (*cütatlı*), трехлошадными (*üçatlı*), четырехлошадными (*dördatlı*). В народе же иногда эти арбы называют *dişləli* или молоканскими.

К концу XIX в. в некоторых зонах пользовались такими повозками, как шарабан, дилижанс, фэзтон.

Эти транспортные средства, служащие главным образом для перевозки пассажиров, наиболее функционировали в направлении Баку-Сальяны, Ленкорань, Баку-Куба, Баку-Шемаха и др.

Дилижанс – это дышловой крытый, громоздкий экипаж на железных осях. Шарабан – то же, что и дилижанс, только кузов его значительно длиннее. Подъемная сила его – до 120 пудов. Кузов изготавливался местными мастерами, а колеса с осями иногда привозили из Одессы и Мариуполя [32].

Оба вида транспорта широко использовали для перевозки пассажиров и различных почтовых грузов.

Фэзтон являлся рессорным пассажирским транспортным средством. Это было удобное, комфортабельное транспортное средство (табл. XXVI, рис. 2), которым в нашей стране пользовались еще в 40-е годы. Фэзтоны принадлежали

зажиточным гражданам и считались главным образом городским транспортом, но ими пользовались и в сельских местностях [150, с. 146-229; 266, с. 72-73].

В фазтон впрягали пару лошадей. Хозяева старались для упряжки подобрать лошадей одного роста и одной масти.

Многие владельцы арб в свободное от работ время для побочных заработков занимались извозом.

Архивные материалы показывают, что в некоторых местах извоз являлся одним из важных источников заработка поселян и с увеличением запроса на транспортные средства получал со дня на день все большее значение [293, а]. Так, в Кубинском уезде изготавливали много арб, мастера-арабщики зарабатывали ежегодно до 100.000 руб.

Отметим, что с интенсивным развитием капитализма, с появлением новых видов транспорта уменьшался спрос на арбы, что привело в свою очередь к сокращению их производства. Например, если раньше арбы находили постоянный спрос для перевозки в бочках нефти из Балаханов в Баку, то с проведением нефтепроводов спрос на них упал и производство их сильно сократилось [236, с. 122].

С открытием новых дорог в некоторых местах Азербайджана кустари перешли от производства тяжелых архаических арб к легким удобным повозкам и фургонам. Эта тенденция особенно сильно выразилась в начале XX в., чему способствовал тот факт, что местные жители получили возможность изучать слесарное дело в Баку и усваивать новые технические приемы [146].

С развитием гужевого транспорта и строительством шоссейных и железных дорог уменьшилось значение извоза. Этот процесс коснулся и Азербайджана. В конце XIX в. широко распространились четырехколесные повозки на конной тяге. Извозом на этих повозках преимущественно занимались русские колонисты и жители Бакинского уезда [293, а].

Извозчики, проживавшие на территории от Тбилиси до Баку, перевозили зерно и другие сельскохозяйственные продукты в торговые центры и на железнодорожные станции [81, с. 127].

Извозчики воловьих и лошадиных арб, когда выходили в дорогу, особенно в ночное время, старались, чтобы впереди уже ехал кто-либо из извозчиков, так как первый извозчик должен был быть очень внимательным и проводить арбы по трудным дорогам. Следующее упряжное животное следовало за впереди идущим. Поэтому арабщики устанавливали очередность, кто будет ехать первым.

В результате исследования колесного транспорта Азербайджана можно сделать следующие выводы.

На протяжении всего XIX в. преобладающим видом колесного транспорта была двухколесная арба. Колеса для такой арбы в первой половине XIX в. делали как сплошные, так и со спицами. Литературные данные свидетельствуют, что до XIX в. наиболее распространены были сплошные колеса. Обычно они были меньшего диаметра, чем колеса со спицами. Во

второй половине XIX в. стали широко использовать колеса со спицами, хотя сплошные также еще употреблялись.

Характерной чертой двухколесных арб было то, что ось вращалась вместе с колесом. Только в западных зонах Азербайджана в конце XIX в. изготавливали арбы, на которых колеса вращались вокруг оси.

В двухколесных арбах при запрягании в основном использовали простое ярмо (*tək boyunduruq*), хотя ярмо с подгорляком было издавна известно в Азербайджане.

Во второй половине XIX в. наиболее широко использовались четырехколесные арбы. Однако они имели меньший ареал распространения — использовались только в низменных местностях. В Азербайджане такая арба имела ряд специфических отличий от арбы соседних народов. Четырехколесная телега западных зон отличалась конструкцией кузова. Колеса этих арб в основном делали со спицами, но иногда встречались и сплошные колеса.

Во второй половине XIX в. колеса на этих телегах вращались вокруг оси. При запрягании в четырехколесную арбу волов использовали обычно ярмо с подгорляком.

Хотя четырехколесные арбы и использовались широко в конце XIX — начале XX в., однако основным видом колесного транспорта оставалась двухколесная арба.

4. Изготовление упряжных средств транспорта

Этнографические материалы показывают, что технологический процесс изготовления арб состоит из трех основных этапов: 1) добытие материала и обработка его вчерне; 2) первичная обработка материала; 3) процесс изготовления.

Сырой материал с древнейших времен добывался в лесах Азербайджана, богатых различными видами деревьев. Выбор и обработка дерева для изготовления повозки (арбы) требовали большого опыта. Поэтому иной раз даже хороший мастер-арабщик при выборе дерева испытывал затруднения. Рубкой дерева занимались помощники мастера или наемные рубщики.

Для изготовления арбы употребляли наиболее твердые и прочные породы деревьев: дуб (*Quercus*), вяз (*Ulmus L.*), бук (*Fagust Orientalis*), акацию (*Acacia*), ясень (*Fraxinus L. Wild²*), каркас (*Celtis L.*), орех (*Juglans L.*), кизил (*Cornus L.*), железное дерево (*Parrotia persical*), демирагач (*Carpinus Orientalis Milt*) и др. Для ступицы и обода применялись обычно дуб, бук, ясень. После рубки указанных деревьев их на месте распиливали и подвозили к рабочему месту.

Сезон рубки леса для отдельных частей арбы определялся многовековым опытом. Лучшим временем для этого считали конец осени и начало зимы (*kiçik qillə*). Мастера считали, что для их работы наиболее подходят стволы со

склонов гюней, т. е. обращенных к восходу солнца (к востоку). Их древесина была здоровее, чем на противоположном склоне – гюзей [92, с. 145].

После обтески топором некоторых частей арбы – дышла, ступицы, ярма, оси – материал до очистки коры обрабатывался вчерне. Для этого разводился костер и обрабатываемый материал клался прямо на костер или же держался в пламени некоторое время. Это делалось для того, чтобы, во-первых, дерево стало тверже, во-вторых, во время обжига его легче изогнуть и придать нужную форму. Одновременно этот народный способ считался хорошим средством против растрескивания дерева и червоточины.

С давних времен мастера используют древесный строительный материал в двух видах: в сыром и сухом [71, с. 114-115; 75, с. 177].

Для того, чтобы части прилегали друг к другу плотно и в процессе работы арбы не расшатывались, вдеваемые части изготавливались из сухого дерева, а наружные части, в которые вдевались сухие, изготавливались из сырой, влажной древесины. Сырой материал, постепенно высыхая, суживался и зажимал вставленные в него части; сухой же материал не изменял свою форму.

Особое значение для изготовления арб имела сушка древесного материала. Заготовки сушили в специальном месте – qaraqıq – в мастерской, укладывая их в отдельные штабеля (хәгәк). Сушка материала производилась иногда под специальными навесами, обнесенными стенами, сплетенными из хвороста или камыша. Часто такие стены обмазывались глиной, смешанной с саманом. Штабеля укладывались так, чтобы древесина не имела весовых, деформирующих ее, перегрузок и чтобы циркуляция воздуха была достаточной. Такой способ сушки предотвращал заплесневение и вспучивание древесины, ее зачервление. Для изготовления некоторых частей арбы дерево сушилось несколько лет. Так, для изготовления колес (şax) снимали кору с дерева дэндэ и только через год после этого его срубали. Еще год дерево держали в сухом месте и лишь затем использовали для изготовления колес. Но и после этого уже готовые колеса выдерживали для прочности еще один год. Таким образом, на колеса шли заготовки, обязательно пролежавшие в штабелях не менее трех сезонов. Использовался один трехлетний штабель, его заменяли новым, постепенно сменяя таким образом все укладки.

Наиболее сложной частью арбы являлись колеса, которые на протяжении веков прошли эволюцию от обыкновенной толстой деревянной, круглой пластины с небольшим отверстием для надевания на ось до современных колес для подвод. Изготовление колес стало в Азербайджане отдельным ремеслом. Далеко не всякий плотник, столяр и даже мастер по изготовлению арб владел искусством колесника.

Первоначально в азербайджанских арбах применялись сплошные колеса. В этнографической литературе [75, с. 179; 180, с. 37] они известны как «глухие» и «слепые» (bütöv təkər). В западных зонах Азербайджана и на территории Нахичевани они сохранились до последнего времени. Арбы со сплошными колесами в западных зонах были известны под названием «tökmə araba», а в

Нахичевани – «qanlı araba». Процесс изготовления таких колес в Закавказье, можно сказать, идентичен.

Для изготовления сплошных колес подбираются твердые породы дерева со сравнительно большим диаметром ствола. Этим требованиям отвечают бук, дуб, липа, клен, а в Ленкоранской зоне – ольха. М.К.Гегешидзе так описывает процесс изготовления таких колес: «Небольшой кусок бревна расщепляют посередине и из полученной полуцилиндрической формы вырезают колесное дерево. Или же без расщепления бревна выдалбливают из него нужную часть. Таким образом, колесо вырезается не в горизонтальном срезе, а в вертикальном, т. е. по направлению роста, это придает ему большую прочность. Особенно интересна технология изготовления массивных, но состоящих из сегментов колес. В конструкции таких составных колес использованы два способа крепления сегментов: 1) связывание сегментов посредством наружных скоб; 2) связывание сегментов внутренними шипами [75, с. 179]. Такие колеса использовали без обода. Изготовление их было делом сложным, занимались этим производством сельские мастера.

В состоятельных хозяйствах уже в начале XIX в. сплошные колеса стали заменяться колесами со спицами, ступицами и ободьями. Обод состоял из 3-4, иногда из 6-8 косяков. С ободьями связано и появление ступиц и спиц. Изготовление обода и спиц не требовало особых технических средств и было доступно почти всем крестьянам. Ступицы изготавливали из дуба, демирагача и других пород деревьев. Они отличались своей толщиной и длиной, а также грубостью обработки.

Изготовление колес начиналось с вырезывания ступицы (top). Ступица имела длину 40-50 см, с несколько утолщенной средней частью, в которой высверливались отверстия для спиц. В зависимости от размеров колес на ступице делали 8, 12, иногда 16 гнезд. Глубина этих гнезд достигала 4-5 см. После того, как ступица была готова, изготавливались спицы – соответственно гнезду. Все спицы были одного размера и изготавливались из тутового дерева, дуба, акации. В Ширванской и Ленкорано-Астаринской зоне спицы изготавливали из дерева дэндэ, что отразилось и на названии самих спиц.

После установки спиц на ступице к каждой паре спиц крепился один косяк. В маленьких колесах число косяков достигало 6, в больших – 8. После прикрепления всех косяков к спицам изготавливался обод колеса. Такой тип колес в народе называют «toplu» (со ступицей) или «dişdi» (со спицами).

Во второй половине XIX в. стали делать ободья из одного куска дерева. Для изготовления такого обода древесину дуба или другой твердой породы обстругивали в сыром виде и придавали ей нужную круглую форму. Это достигалось путем обработки огнем или опусканием в кипящую воду. Этнографические материалы из западной части Азербайджана (с. Чардахлы Шамхорского р-на) и Ленкорани свидетельствуют о наличии специально предназначенных для этих целей бугахан (парилен). Как правило, бугаханы устанавливались под землей.

Известные в народе колеса *çəmbəgə təkər* (ободное колесо) были распространены главным образом в Кедабекском, Шамхорском, Таузском и Казахском районах.*

В различных зонах Азербайджана были свои способы изготовления колес. Например, в Куткашенском, Варташенском и Шекинском районах при отборе материала для колес выбиралась наиболее твердая, прочная и пластичная часть деревьев. Такой частью является сердцевина ствола (*qəgə özək*) почти по всей его высоте. Особенно ценилась нижняя часть, где сердцевина имеет наибольшую толщину и прочность. Поэтому дерево срубали с самого низа ствола. Особенно твердой считалась сердцевина ствола ореха, сруб (*kötük*) которого называли «*qozqəgə kötüyü*». Интересно, что таким эпитетом награждали сильного, твердого человека.

Разделка ствола производилась на месте, этот процесс состоял из поперечного распиливания ствола (*mışarlama*), затем продольного раскалывания его (*kırılma, parçalanma*) топором и клином на крупные части (*kırılın*), а затем уже сами кырдыны раскалывали на меньшие части (*yağmaşa*). Далее, стараясь не задеть сердцевину, отделяли ее от кырдына и ярмача. Делали это, вставляя разделяемую древесину в выемку деревянного бруса, положенного на землю. Этот этап разделки именовался «*qəgə uopma*» или «*yoŋqalama*».

Колесники древесину дикого ореха (*kəpək qozu*) ценили больше чем древесину культурного ореха (*bağ qozu*). Колеса из этого материала хорошо выдерживали тяжелые нагрузки и, кроме того, они значительно меньше давали трещин под воздействием влаги и при перепадах температуры. Сельские мастера отмечали, что ступицы колес, изготовленные из дикого ореха, служили дольше. Однако покупателями стволов культурного ореха также чаще всего были колесники и столяры. По традиции, ствол покупаемого ореха шел колеснику, а крона дерева оставалась продавцу и шла на топливо, ибо использование ствола на топливо считалось зазорным (*qəbahət*).

Объем ствола и предназначение колес (в зависимости от вида повозки) определяли размеры кырдынов и количество их (от 3 до 5) от каждого сруба. Кырдынам, предназначенным для ступиц, придавали круглую форму, прямо на месте обстругивая их топором в виде болванок. Внутренняя часть этих болванок, несущая основную нагрузку веса и трения, целиком состояла из *qəgə özək*.

На месте разделки готовились также болванки для спиц и ободьев. Болванки имели грубую первоначальную форму деталей колеса, для изготовления которых они предназначались.

Мастера по изготовлению колес назывались «*təkərçi*» или «*çarxçı*» (колесник). Изготовление колес имело свою специфику, требовало большого мастерства и специальных навыков. Мастера-колесники передавали свое

ремесло и опыт в первую очередь родственникам. Обычно такое производство было потомственным, когда в семьях опыт передавался из поколения в поколение. Каждый из членов семьи колесников знал свои обязанности и выполнял их. В редких случаях мастера принимали учеников со стороны. Ученики-подмастерья не меньше года обучались у мастеров-колесников. Мастера обычно имели 2-3-х учеников, которым платили 30-40 рублей в год и бесплатно кормили. Лишь в некоторых случаях ученики платили мастеру определенную сумму или бесплатно работали на него, желая овладеть профессией колесника.

В производстве арб наблюдалось своеобразное разделение труда. Так, например, при изготовлении колес одни занимались специально рубкой леса, выделкой спиц и косяков, а также доставкой их в деревню. Обычно с одного большого дерева получается 100 спиц и 50 косяков. В один день человек выделывал 50 спиц или 20 косяков. Другие кустары изготовляли колеса, но не в законченном виде, а так называемые *ağ təkər* (букв. белые колеса) [148, с. 224] и передавали их в третьи руки, где их дорабатывали, натягивая ободья и насаживая на ось. Другие мастера изготавливали верхнюю часть арбы – *gövde* (корпус) [146].

Работы по изготовлению частей арбы велись обычно в жилом доме, в сарае, в хлеву, а в хорошую погоду – под открытым небом.

Колесничество (*təkərçilik*) было распространено в большинстве зон Азербайджана. Только в 1839-1880 гг. в Баку, Ленкорани, Шемахе, Елизаветполе трудились десятки колесников [254, с. 154]. После 1880 г. колесников было больше в сельских местностях [127; 148, с. 224]. В указанный период только в с. Ивановка Геокчайского уезда было 15 колесников [142, с. 160].

По сообщению информаторов А.Гусейнова и Х.Ахмедова, Талышская зона славилась мастерами по изготовлению отдельных частей арбы, особенно колес. До сих пор в районе старого рынка в Ленкорани существует цех, где делают традиционные колеса для арб. Изделия местных мастеров высоко ценились в Азербайджане и даже вывозились за его пределы. Колеса для фэтонов мастера А.Гусейнова (село Хишкадере Масаллинского района) переправлялись из Ленкорани по Каспийскому морю в города России. Иногда мастер-колесник изготавливал всю арбу. Помимо колесников, отдельные части арбы (спицы, косяки, ступицы и др.) изготавливали столяры в селах, известных своими плотниками и столярами, и продавали мастерам-аробщикам. Д.Кистенев сообщает, что в Ленкоранском уезде в селах Гамергышлаг, Халилабад, Бадамагач, Шилвенки и др., наряду с изготовлением различных частей сальянских арб, для колес изготавливали ободья, ступицы [161, с. 406-407].

Изготовление оси, оглобель и других частей арбы не требовало такой затраты труда, как изготовление колес. Их мог сделать любой столяр или плотник. Длина оси, сделанной главным образом из вяза, ясеня или железного дерева, достигала 2-2,5 м. Изготавливались оси округлой и четырехгранной

* Сведения получены от 80-летнего Мухтара киши из села Али-Исмаил Кедабекского района.

формы. Округлые оси служили для цельных колес и вращались вместе с ними, при четырехгранных же осях колесо вращалось вокруг оси. В арбах такого типа, чтобы предотвратить быструю порчу оси, с нижней стороны ее на концах крепили железные подставки (döşəklər).

Оглобли арбы изготавливали из древесины вяза и гозгара. Длина их была не менее 5 м, в противном случае колеса могли задеть упряжное животное. В больших арбах длина оглобля достигала 7 м.

В конце XIX-начале XX в. для повышения рабочего качества арбы использовались металлические детали. Так, деревянные оси были заменены металлическими, а затем произошли изменения и в конструкции колеса.

В случае, когда вращались только колеса, во избежание трения их с осью в ступицу наглухо насаживали железную втулку (дулчу).

Чтобы предотвратить порчу ступицы, пользовались металлическими ободьями – bilərzik (букв. браслет). Ширина таких браслеток достигала 2-3 см. На каждую ступицу приходилось 4 браслетки. Две из них были большего диаметра и надевались на утолщенную часть ступицы (справа и слева). Узкие браслеты надевались на концы ступицы.

Чтобы увеличить прочность колес, на них также надевали металлические ободья, для чего пользовались специальными станками (табл. XXIX, рис. 2-3). Такие станки в различных зонах имели свои отличительные черты [302, а].

Для соединения частей четырехколесной арбы использовали специальную металлическую деталь – хамыт.

Основными орудиями труда при заготовке сырья и изготовлении арб были: специальный односторонний плоский топор (meşə baltası или kolbaltası) и такой же топорик – paşaq, двуручная пила (mişaq, əttə), ручная пила (biçqi), тесло (əl kərkisi), тесло на длинной ручке (ayaq kərkisi), резцы (əyü), скобель (dartı), рубанок (gəndə) (табл. XXVII).

Рубанки были разных размеров. Самым большим, достигающим 80 см в длину, был sıǵal gəndəsi (сглаживающий рубанок). Им пользовались при отделке крупных частей арбы (оглобля, осей и др.). Если из-за величины изделия невозможно было пользоваться даже маленьким рубанком, то мастера прибегали к осколкам. Существовал еще скобель-рубанок (tərsi gəndə). В числе инструментов также были: стамески-долота (iskənə), долота «xarrat iskənəsi», которыми пользовались для украшения отдельных частей арбы (оси, ступиц, ярма и т. д.), различного назначения буравы (matqab, lobur, а в западной зоне Азербайджана – şvor burğusu, çaka burğusu, qara burğu), деревянные молоты (tohmaq), деревянные и железные циркули (pərgar), деревянные измерители (zəhçəkən), шаблоны (ülgü) и трафарет (qəlib).

При изготовлении железных шин, ободьев, втулок для нагрева металла использовали спаренные, дающие непрерывный приток кислорода, меха (qoşa kögük). Для разных других операций использовали также наковальню (zindan), кувалду (qıra, güz), одностороннюю кувалду (qarun), пробойники (sünbə), секач (qəlib), клещи (kəlbətın), деревянные клинья (raz, para), железные

подпорки (midbar, basqı), укрепление в бревне, на котором монтировалось колесо, правильные скобы (qatmaq) для натяжки шин.

В арбном производстве использовались также различного рода деревянные станки и приспособления, основное технологическое назначение которых было зажимное. В их числе были приспособления, на которых вручную велась обработка спиц, косяков, ступиц. Конструкции станков были близки современным токарным станкам по дереву. Они были известны под названием «çağx». На них резцом обтачивались вращающиеся болванки втулок. Этот станок приводился в движение силой падающей воды. Поэтому иногда его называли «su çağxı». Такой тип станков был распространен в Астаринском, Ленкоранском, Масаллинском, Лерикском, Ярдымлинском, Губатлинском, Хачмасском, Дивичинском и Варташенском районах и в народе назывался «şaуc, çağxaş» [4, с. 177; 92, с. 73-80; 161, с. 406-407; 302, а].

Во время поездки в Варташенский район в 1978 г. в селе Хачмас был обнаружен ручной станок – əl çağxı. В отличие от водяного станка, он вращался руками.

В Ленкоранской зоне нами обнаружен еще один деревянный станок (kiğə) (табл. XXVIII), сконструированный местным мастером А.Гусейновым (село Хишкадере Масаллинского района). Он предназначался для изготовления частей телеги. Станок состоит из девяти частей. На нем в сравнительно короткие сроки и с наименьшей затратой труда изготавливались ободья, спицы и ступицы [158, с. 69].

Когда все детали были готовы, приступали к сборке арбы, которая состояла из следующих этапов:

1. При сборке двухколесной арбы вначале колеса крепились к оси в отверстия на концах продевались деревянные или металлические гвозди (şuу),* чтобы колеса не соскакивали. Иногда колеса устанавливались после полной сборки арбы.

2. Угловая оглобля крепилась к оси с помощью diğək или ау (медведки). Чтобы предотвратить вращение оси при укреплении на нее медведки, на угловой оглобле устанавливали прочную доску – orta taxta (букв. средняя доска) или bas aǵası и привязывали к ней ось ремнем. После этого на оглобли устанавливали döşəmə (настил).

3. На оглобли устанавливали qabaq taxta (переднюю доску) и dal taxta (заднюю доску), в которые продевали кольца, и таким образом соединяли оглобли друг с другом. После этого на кольца надевались жерди (tar).

4. Ярмо устанавливали между угловыми оглоблями и крепили каганом. Чтобы облегчить весь этот процесс, часто изготавливали кузов арбы и уже в готовом виде устанавливали его на ось с колесами.

При сборке четырехколесной арбы вначале на переднюю и заднюю оси устанавливали колеса. Затем их соединяли при помощи zog aǵası. После этого собирался корпус арбы. Сборка других частей, в зависимости от вида

* В западной зоне они известны под названием «cıl (cıl)».

четырехколесной арбы, проводилась на корпусе в определенной последовательности, о чем мы уже говорили выше при описании видов арб.

ГЛАВА III СРЕДСТВА ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

С глубокой древности население Азербайджана широко использовало водные пространства для передвижения и перевозки грузов. Водными путями служили реки – Кура и Аракс, а также Каспийское море. Они имели большое значение для хозяйства страны, торговли и сообщения между отдельными областями. Какими средствами водного транспорта пользовалось древнее население Азербайджана, как выглядели его суда? Ответить на этот вопрос очень сложно, т. к. многие виды древнего транспорта не сохранились.

Литературные данные и этнографический полевой материал свидетельствуют о традиционном мастерстве в строительстве различных видов морских и речных лодок. Во время экспедиционных работ были выявлены некоторые архаичные средства водного транспорта. Основная заслуга в создании средств водного транспорта принадлежит прибрежному населению рек Кура и Аракс, а также Каспийского моря.

Наличие таких азербайджанских терминов как «qayıq» (лодка), «kolaz» (кулас), «bəgə», «rələ» (пэлэ), «kələk», «şər», «avat», показывает, что судоходство в бассейне этих рек имеет местные корни [184, с. 7-12]. Некоторыми простейшими транспортными средствами до последнего времени еще пользовались на реках. Для переправы с одного берега на другой или передвижения вдоль по течению пользовались толстым бревном. Для этого сухое бревно спускали на воду и, держась за него или сидя на нем, преодолевали расстояние. С далекой древности и вплоть до XX века пользовались надутыми бурдюками. Использование бурдюков было известно еще мидьянам.

Одним из древних средств водного транспорта в Азербайджане является плот. Упоминания о нем имеются в работах средневековых путешественников.

Для переправы через Куру лесоматериалов в Казахском районе бревна связывали веревками или виноградной лозой и доставляли к нужному месту (табл. XXX, рис. 1). Это приспособление называлось sal (плот) [48, с. 40]. Этимология слова «sal» указывает на его связь с судоходством, т. к., по мнению специалистов, оно означает первобытное судно [234, с. 117-118]. Плоты использовали также для перевозки грузов и пассажиров на дальние расстояния [254, с. 56].

Для преодоления водоворота два человека спускались в воду, один тянул плот вперед, а другой подталкивал его сзади. В реках же со спокойным течением направление плота меняли, стоя сзади и отталкиваясь с помощью длинного шеста (şər).

Плоты использовались в Азербайджане и на рыбных промыслах. На них выкладывали рыбу. Сообщение об этом имеется у Н.Брезина: «В Сальяне каждая лодка рыбаков останавливается у плота и кормщик счетом сдает свою добычу, которую гребец или весельщик передает на плот; на плоту находятся

таблицы, в которых всякий раз отмечается, кто сколько рыб поймал» [40, с. 295].

Если при изготовлении плота не хватало бревен, использовали связки веток. Такой плот в народе называли шел (şөл). Кроме того, были известны плоты пэлэ (рәлә) и кэлэк (кәләк), которые использовались до недавнего времени на Араксе и Куре. Они были выявлены нами в 1978 г. в Нахичеванской АР (в Ильичевском и Джульфинском районах).

Пэлэ и кэлэк использовали для переправы с одного берега реки на другой, для преодоления определенного пути вдоль по течению реки, для перевозки незначительного груза.

Для изготовления пэлэ брали бревна диаметром в 10-15 см, длиной 2-2,2 м. Два бревна укладывали параллельно на расстоянии одного метра и скрепляли поперечными бревнами по центру и на концах. В результате образовывались два квадрата. К каждому квадрату привязывали надутый козлий или овечий бурдюк, изредка использовали бурдюк теленка. На остов укладывали настил (çәрәгә), плетенный из хвороста. На таком плоту помещались два человека и можно было перевозить нетяжелые вещи. Если бурдюк выходил из строя, его наполняли саманом, травой, камышом и т. д. (табл. XXX, рис. 2)

Отличие от пэлэ, кэлэк был более крупным плотом. Его конструкция напоминала пэлэ, но в связи с величиной плота здесь использовали больше бурдюков. Для этого плота плели прочный чэпэрэ из чубуков (табл. XXX, рис. 3). Грузоподъемность кэлэка была 2-2,5 т. И пэлэ, и кэлэк управлялись при помощи шеста.

Хотя оба эти вида напоминают плоты на бурдюках, известные и другим народам, но их своеобразная конструкция свидетельствует о местном происхождении.

В XIX в. на Куре и Араксе действовали десятки паромов (вәгә). Они представляли собой деревянную площадку, укрепленную на двух долбленках, или куласах (табл. XXXI, рис. 1-2). Были и крупные паромы, устроенные на 10-12 бревнах [214, с. 164]. Н.Березин отмечал, что в Ленкорани, в заливе Кумбаши использовался паром, который был устроен на трех лодках и продвигался очень медленно; управлял им один паромщик, лениво работавший шестом [40, с. 316]. Паромы приводились в движение при помощи каната, укрепленного на столбах, установленных на обоих берегах. Действовали они обычно в наиболее узких и спокойных местах реки. Паромщики для облегчения переправы использовали течение реки и при помощи çәр (длинного шеста) поворачивали паром так, что течение подталкивало паром сзади.

Паромные переправы обычно носили названия мест, где они были расположены. На Куре были известны Ширванская, Карадонлинская, Сабирабадская, Джавадская, Сурра, Моллакендская, Зардобская, Пиразинская и Мингечаурская переправы [70, с. 7; 293, а]. В Нахичеванской зоне на Араксе имелось пять переправ – в Гагадже, Булгане, Дарашане, Аббасабаде и Джульфе [70, с. 7-8]. Здесь работали паромы, которые перевозили до 300 пудов груза [10,

с. 742; 70, с. 8]. Паромы на Куре и Араксе действуют и в настоящее время, но большая часть их отличается от старинных тем, что каркас у них железный и грузоподъемность гораздо больше.

Наиболее распространенным видом водного транспорта был çауя (кайык) – лодка-однодеревка. Это были крупные древесные стволы, выдолбленные изнутри. Лодка была прямоугольной формы и имела плоское дно. Для того, чтобы кайык двигался с большой скоростью, переднюю часть его выстругивали так, чтобы она была приподнята. Задняя часть была шире, здесь располагалось сиденье (табл. XXXII, рис. 1-2). Такие долбленки были распространены на Куре. В селе Караоглан (Евлахский район) она была известна под названием гәтә (корабль), а в Зардобском, Сабирабадском районах, в Талышской зоне ее называли kolaz (кулаз). Так же ее называли и татары, туркмены, казахи [52, с. 89; 88, с. 505].

Кулазом пользовались охотники и рыбаки в прибрежных водах Каспия, а также на Куре и Араксе. На Куре им пользуются и в настоящее время. Кулазы в основном могли перевезти не более двух человек или одного человека с не тяжелым грузом. Но встречались и крупные кулазы.

В 1978 году на Куре нами был зафиксирован сравнительно большой кулаз, которым все еще пользовались. Он был выточен из цельного дубового бревна. В таком кулазе помещается шесть пассажиров и определенный груз. Эти лодки имели неглубокую посадку, что было удобно при плавании по мелководным речкам. Небольшие притоки Куры в летнее время сильно усыхают и мелеют, множество песчаных мелей затрудняет плавание по Куре. Поэтому легкая мелкосидящая лодка там была подходящим видом транспорта.

Данный вид транспорта в Талышской зоне использовался преимущественно рыбаками, но служил также для вывоза снопов на затопленных пространствах, а также болотах и озерах.

Для изготовления кулазов азербайджанцы добывали материал в местных лесах. Прежде всего в лесу выбиралось крупное дерево (говаг, чинар, липа, дуб и др.). Затем, срубив, его обрабатывали. Сначала делили пополам вдоль ствола, а затем путем выжигания, обтесывания, долбления колоде придавали ладьеобразную форму. Операция эта требовала длительного времени.

Как и в других странах, в Азербайджане существовал и другой способ обработки такой колоды, требовавший от трех до пяти лет. Он заключался в том, что в дереве еще на корню делалась трещина, которую постепенно расширяли путем вбивания клиньев и распорок. Когда дерево принимало соответствующую форму, его срубали, распаривали и, мягкое и податливое, окончательно отделяли распорками и топорами [109, с. 372-373].

Лучшие виды кулазов в Азербайджане изготавливали в Талышской зоне. Этнографические материалы, собранные в селах Хышкадере, Махмудагар, Рудакенар, Тулкоба Масаллинского района, свидетельствуют, что здешние мастера славились своим умением изготавливать кулазы. Известны были Керимов Гасан Таги оглы (1865-1936 гг.), Халилов Баба Баба оглы (1870-1943 гг.). Их ученики – уста Абдул (с. Махмудагар) и Таиров Юнус (с. Миянку) – до

недавнего времени занимались изготовлением кулазов. По сообщению этих мастеров, наилучшие кулазы получаются из деревьев, называемых «qızılğöz» (золотой глаз) и *mutal*.

В середине XIX в. стали делать лодки из досок более усовершенствованного вида (табл. XXXIII, рис. 3). Такая лодка в литературе известна как ладья дощатая, или дощанник [182, с. 160]. Ее также делали плоскодонной. Размеры лодки не регламентировались величиной колоды, и форма зависела целиком от желания судостроителей. При ее постройке сначала изготавливали каркас, на который прибивали доски дна и боковых сторон. Чтобы в лодку не проникала вода, щели замазывали. В зависимости от длины лодки количество ребер каркаса варьировалось от 6-ти до 14-ти. В Ленкоранском, Сальянском, Зардобском и Сабирабадском районах лодка плоскодонка используется до сих пор.

Для управления лодкой пользовались веслами (авар) и длинным шестом (çər). Надо отметить, что веслами пользовались только в период большой воды и в глубоких местах, главным образом, спускаясь вниз по течению. Вверх против течения использовали шесты, которыми отталкивались от дна, и специальные длинные и узкие рулевые весла, которыми управляли лодкой.

Для изготовления разных видов лодок использовались разнообразные и довольно совершенные орудия труда: топоры, долота (простые и втульчатые), пилы, сверла, скобели, тесла.

Скобелем снимали кору с колод, теслом отделявали доски, выдалбливали и обстругивали ладьи, сверлом проделывали отверстия в досках. Небольшие пилы напоминали современные ножовки. Употреблялись они только для мелких работ. Топор был универсальным орудием труда, им рубили деревья, тесали доски.

Строительством простых средств водного транспорта занимались многие береговые жители.

Одним из водных транспортных средств в Азербайджане был кəгəсі. Из литературы известно, что еще в первой половине XVII в. он бытовал на реке Куре, на Джавадской переправе [34, с. 120]. С целью изучения этого транспорта в феврале 1980 г. была организована этнографическая поездка в Сабирабадский район.

Один из информаторов, Алиев Надир, сообщил, что в их зоне для управления кулазом пользовались длинным шестом – кəг. Погружаемая в воду часть этого шеста напоминала широкую лопату. Человек, работающий шестом, назывался кəгəсі. В связи с этим иногда местное население такой кулаз называло также кэрэчи. Этот вид водного транспорта упоминает в своей работе и Ф.Алиев, но не дает его описания [20, с. 101]. По устному сообщению автора, это были большие турецкие лодки, используемые главным образом в устье Куры.

Иногда в художественной литературе кэрэчи фигурирует как морской паром [77, с. 64]. Более точные сведения об этом виде транспорта дали этнографические материалы Талышской зоны. Информатор Рагимов Таги

сообщил, что кэрэчи – это большие и глубокие лодки-карачи, использовавшиеся в прошлом русскими в Каспийском море. Этот тип транспорта, называемый местным населением большим кулазом, изготавливался из деревьев *qızılğöz* и *mutal*, растущих в Талышских лесах. Кэрэчи считался более удобным на море, озере и в болотистых местах.

В начале XIX в. в Азербайджане начинает более интенсивно развиваться морское судоходство. Наиболее характерными для морского транспорта были косовая (*kosovay*), киржимы, сандалы, а также разные весельные, парусные суда. Косовой (*kosovay*), употребляемый в Баку и Сальяне, иногда называли шхунной. Это транспортное средство было больше обычных лодок и управлялось при помощи паруса. Оно отличалось от других судов прочностью и скоростью. На косовых можно было выходить в море в спокойную погоду.

Сандал по форме напоминал корыто. Благодаря веслам (*avar*) или парусу, сандал двигался под действием ветра.

Киржимы – плоскодонные неуклюжие большие лодки. Их строили разной величины, грузоподъемность их была от восьмидесяти до ста двадцати пудов груза. Они шли на парусах или двигались на круглых веслах. Обычно они имели по одному большому парусу. Киржимы из-за своей конструкции и оснастки (бейдевит) против ветра ходить не могли [294]. Они, при господствующих у берегов Каспийского моря сильных буранах, легко выбрасывались на берег и были весьма полезны для погрузки других судов. На них также можно было отправляться в путешествие, следуя вдоль берега.

Есть данные, свидетельствующие о том, что киржимы использовались для перевозки товаров еще в средние века [301]. Известно также, что в середине XVIII в. в Баку имела верфь, на которой строили киржимы и сандалы. Имеются свидетельства о том, что киржимы строили в Ленкорани [296].

Как известно, в прошлом ни у одного хана, жившего на берегу Каспийского моря, не было морского флота [7, с. 306]. Их флот состоял из киржимов и сандалов, приспособленных к прибрежным морским путешествиям. Эти суда плавали только вдоль берегов и в штормовую погоду не могли выходить в море. Грузоёмкость их была небольшой. Киржимы этого типа могли вмещать от 50 до 100 человек [300].

Киржимы в исследуемый период были наиболее распространенным судном, о чем свидетельствуют архивные материалы. Во время русско-иранской войны (1826-1828 гг.) продукты и другие грузы для русской армии переправлялись на киржимах с моря по реке Куре до Зардоба [294]. На них переправляли и подразделения русской армии. О широком использовании киржимов в эти годы свидетельствуют также французские источники [289, с. 11].

Водные транспортные средства также заказывали и в других местах или же покупали лесоматериал для их изготовления [141, с. 115; 192, с. 261]. По этому поводу в одной статье прошлого века сообщается, что «отсутствие лесов в Сальянах не позволило развиваться здесь судостроению, и в этом отношении сальянцы остаются в полной зависимости от Астрахани, где строятся их суда и

откуда получается их оснастка. Иногда суда получают из Ленкорани, где изредка строятся киржимы. Суда сальянцев состоят исключительно из киржимов, служащих для речного плавания, а также для берегового – на море» [141, с. 105].

Тем не менее, азербайджанцы были хорошими судовщиками. Это подтверждается литературными данными, из которых явствует, что в Баку было много опытных моряков, плававших на парусниках. По отзыву одного русского журналиста, «бакинцы – превосходные моряки. Их суда считаются лучшими на Каспийском море и существуют под особым именем бакинок» [125, с. 72-73]. Эти суда на Каспийском море считались самыми надежными.

С укреплением позиции России на Каспии и распространением русского судоходства в Азербайджане широко развивается судостроение. Русский царизм мешал созданию на Каспийском море торгового флота других государств и старался передать перевозку грузов в ведение русского торгового флота [301]. В результате этой политики с начала XIX в. количество судов русского типа в Азербайджане увеличилось.

В исследуемый период в Азербайджане были распространены такие типы лодок как насад, струг, бус, ушкун и др. Ушкун обладал большей вместимостью по сравнению с другими.

Русские суда использовались и на Куре.

С 40-х годов XIX в. на Каспии и Куре стали плавать пароходы. Первый пароход, который назывался «Волга», прибыл в Азербайджан из Астрахани. Он был послан на проверку прочности на Куру [130, с. 526-530; 167, с. 69]. Для развития торговли на Каспии были созданы общества: «Кавказ и Меркурий», «Дружина», «Восточное общество», «Товарищество Нобель» и др. Самым значительным из них было общество «Кавказ и Меркурий» [125, с. 232; 255, с. 66].

Несмотря на увеличение количества пароходов на Каспии, еще в 70-х годах XIX в. народный транспорт не утратил своего значения. Для перевозки товаров из Ирана в Баку и Астрахань использовали киржимы [255, с. 66]. В Бакинском порту в 60-х годах XIX в. имелось 30 парусных судов (шхун-косаваев) грузоподъемностью от 5000 до 8000 пудов. Шхуны, называвшиеся белыми кораблями [111, с. 123], заказывались бакинцами на астраханских верфях.

В 70-х годах XIX в. на Каспии появились суда для перевозки нефти [265, с. 152]. Впервые этими судами воспользовались братья Артемовы для перевозки нефти из Баку в Астрахань. Используя их опыт, бакинские нефтепромышленники и судовладельцы создали флот для перевозки жидкого груза [255, с. 67].

В конце XIX в. для перевозки жидкого горючего наряду с пароходами использовали также парусные судна. Однако из-за того, что их грузоподъемность была низкой, постепенно число их уменьшалось. Если в 1891 г. парусных судов для перевозки нефти было 234, то в 1899 г. – 212 [255, с. 67]. Моряки, работавшие на парусных судах, подразделялись на четыре слоя:

лоцман (капитан), боцман (помощник капитана), суканчи (рулевой), муздур – чернорабочие матросы [239, с. 9]. В начале XX в. в распоряжении торгового флота было около 300 судов различного типа [255, с. 68].

Однако основу народного транспорта по-прежнему составляли упомянутые выше лодки. После окончания сезонных работ их хранили в специальных местах, непосредственно у берега. Такие места в Геокчайском районе назывались «вөгә». Прибрежное население Каспия термином «бәрэ» называло неглубокие места в бухтах.

Полевые материалы, собранные на Каспийском побережье вдоль Куры и Аракса, свидетельствуют, что лодку хранили, погрузив ее в воду. Об этом сообщают и грузинские исследователи: «...лодку затопляли водой или клали туда большие камни. Часто на днище лодки делали дыру, которую закрывали пробкой, вынимавшейся во время погружения. Погруженную лодку хранили в перевернутом виде» [174, с. 54]. Такой способ хранения лодок и по сей день встречается во многих районах Азербайджана. Следует отметить, что определенное время лодку держали и на суше. На берегу ее переворачивали дном, устанавливали на камнях или брусках, чтобы она была на весу, и накрывали различной ветошью, циновками, чтобы лодка не пересыхала.

Выходить в длительное путешествие по реке или по морю на маленькой лодке было опасно. В этом случае моряки обычно передвигались вдоль берега: чтобы определить направление, не имея компаса, они ориентировались по свету на берегу. В связи с этим следует отметить, что и в области метеорологии имели место интересные наблюдения. По сообщению информаторов, перед путешествием погоду определяли различными способами: когда небо темнело со стороны Куры, знали, что ожидаются обильные дожди, сели. Если птицы летали низко над берегом, то предсказывали ветер; если цыплята собирались под крыло клуши, предсказывали дождь; если заря при восходе солнца была красной, то ожидалась ветреная погода, а зимой – дождь и снег; если заря была красной при заходе солнца, то погода ожидалась ясная. Покровителем моряков и путешественников считался Хыдыр Ильяс, который, по поверью, жил некогда на одном из островов в Каспийском море.

Была разработана целая система сигналов для связи мореплавателей с сушей, для передачи знаков тревоги или бедствия. Днем знаки подавали при помощи дыма, ночью – при помощи огня. На Куре и Араксе была также разработана система сигналов, которые передавались кострами и факелами.

Многообразие видов водного транспорта, способы их управления и изготовления свидетельствуют о развитии судоходства в Азербайджане с древнейших времен.

ГЛАВА IV ДОРОГИ И СВЯЗЬ

1. Дороги

Как известно, развитие транспорта во многом зависит от уровня развития общественного производства. Хотя природно-географические условия, особенно горный рельеф, и значительно затрудняли строительство дорог для колесного транспорта, но главной причиной отсутствия благоустроенных дорог являлось господство натурального хозяйства [148, с. 230]. Так, в начале XIX в. в условиях натурального хозяйства не было особой потребности в строительстве дорог. До 40-х годов прошлого века все дороги Азербайджана были в плохом состоянии. Связи между разными населенными пунктами осуществлялись по древним караванным дорогам.

50-е годы стали поворотным периодом в дорожном строительстве. Начавшееся превращение экономики Азербайджана в часть единого народно-хозяйственного организма России оказывало свое влияние и на транспорт. Чем больше было стремление извлечь экономические выгоды из этой богатой страны, тем острее становилась задача улучшения путей сообщения с нею [125, с. 230].

В исследуемый период дороги в основном подразделялись на три категории: караванные, почтовые и дороги внутреннего значения.

Самыми значительными сухопутными дорогами считались караванные, через которые осуществлялась транзитная торговля. Такие дороги, проходившие через Азербайджан, соединяли восточные страны с Западом. Многие караванные дороги средневековья не потеряли своего экономического значения и в XIX в. [30, с. 269].

До присоединения к России, во время феодальных междоусобных войн движение на караванных дорогах на длительное время прекращалось, так как становилось опасным. Иногда, боясь нападения разбойников, опасные места на коротких дорогах приходилось преодолевать обходными путями.

Изменение традиционных путей и появление новых маршрутов находилось в зависимости от конкретных исторических условий – внешней интервенции, внутренних междоусобных войн, а также экономического развития страны. Например, до середины XVIII в. Шемаха являлась самым крупным торговым центром Азербайджана, поэтому многие караванные пути соединялись здесь. В этот период через Шемаху проходили караванные дороги на восток, запад, юг и север. Восточная караванная дорога тянулась вдоль южных склонов Больших Кавказских гор, и через Дарьяльское ущелье в Грузию выходила к берегам Черного моря.* Эта дорога была известна под названием

* Другой путь проходил по правобережью Куры через Мугань в Тифлис и оттуда выходил к берегам Черного моря. См.: [30, с. 58].

«Хан yolu» (Ханская дорога) и проходила через Шемаху-Заргаран-Велибина-Топчу-Вандам-Шеки [79, с. 22]. Нужно отметить, что под названием «Хан йолу» имелась и внутренняя дорога, которая соединяла Баку с окружающими селами [195].

Северная дорога, связывающая Шемаху с Россией, шла через Дербент, по побережью Каспийского моря в Астрахань. В Ниязабаде (ныне г. Низовой в Хачмасском районе) можно было сесть на корабль и доплыть до Астрахани. Дорога из Астрахани связывала такие торговые и промышленные центры, как Дербент, Куба, Баку, Шемаха, Сальяны.

Из Шемахи в Кубу и Дагестан можно было ехать по двум горным дорогам. Одна из них шла через Тенгинское ущелье по маршруту Марьевка-Астраханка-Халтан-Гонагкент-Нугеди. Другая дорога проходила через Алтыгач [80, с. 26]. Из-за трудной проходимости ее называли «şeytan yolu» (чертова дорога) [188, с. 67]. Обе дороги были пригодны только для вьючного транспорта и верховой езды.

В начале XIX в., в связи с превращением Баку в крупный торговый центр, Шемаха потеряла свое прежнее значение [192, с. 263], что в свою очередь, привело к изменению направления торговых дорог. Если раньше северная караванная дорога шла прямо в Шемаху, то в начале XIX в. эта дорога тянулась по Каспийскому берегу в Баку, а оттуда на запад, через Гобустанское плато и Аджиноурскую долину в Шемаху.

Из Баку на юг вела Сальянская дорога. Она шла вдоль берега Каспийского моря и направлялась к низовьям реки Куры, затем около Сангачала ответвлялась на запад и шла в Джавадский уезд в Карабах и далее. Грунтовая дорога от Баку до Сальян (109 верст) была известна еще в средние века [141, с. 101]. Через Сальяны дорога вела в Талышскую зону, а оттуда до территории Ирана можно было доехать различными путями. Имелись следующие пути, соединяющие Талыш с Ираном:

1. Астара-Рудакенар-Супарыбаг-Ганычылихле-Алаша-Зангулен-Белибиджар-Нувшеперуд-Армуду-Тангов-Унус-Бахчалар (протяженность до 30 км). От Бахчалар дорога проходила в направлении Хейранкен-Ганджи Амир-Ванебик-Ардебиль (на территории Ирана);
2. Ленкорань-Сиов-Джони-Келевез в Иран;
3. Ленкорань-Лерик-Космолян-Келевези и в Иран.

Последний из названных маршрутов был использован для движения советских войск в годы Отечественной войны. За годы Советской власти старые дороги были реконструированы на современной научной основе [158, с. 68] и проложена широкая сеть дорог в Талыше.

Караванные дороги связывали Азербайджан с Грузией, Арменией, Дагестаном и другими странами. Торговые дороги между Баку, Тифлисом и Эриванью содержались в хорошем состоянии [306, инв. 198]. Дорога, начинавшаяся в Джаваде (место слияния Куры и Аракса), проходила через Гянджу, Тифлис и Кутаиси [43, с. 260].

Европейские товары доставлялись в Шемаху из турецких портов Измир и Эрзерум через Грузию. Другая караванная дорога из Турции проходила через Эривань, откуда шла на Гянджу [43, с. 214]. Не меньшее значение имела транзитная дорога от берегов Черного моря, которая проходила через Грузию в северо-западную часть Азербайджана, в города Белокан, Шеки, Шемаха, Баку. А из Шеки дороги шли также на Гянджу, Шушу, Ленкорань и города Южного Азербайджана.

В исследуемый период функционировали и другие торговые дороги: Тифлис-Гянджа-Шуша-Джавад-Ленкорань-Астара, Шемаха-Джавад-Худаферинский мост-Иран [129, с. 96-107].

Баку и Тифлис являлись крупными административными и торгово-экономическими центрами Закавказья и дорога, соединяющая эти два города, считалась главной. Она связывала Россию, Европу и страны Востока. В письменных материалах имеются подробные сведения об этой дороге. Она состояла из четырех маршрутов (этапов). С целью обеспечения безопасного движения на этой дороге в конце XIX в. через каждые 25 верст были устроены казачьи заставы [11, с. 28; 99, с. 58-70; 129, с. 28].

Первый этап пути, протяженностью 176 верст, начинался в г. Тифлисе и проходил по маршруту: Соганлык-Демирчи-Гасанлы-Шыхлы-Салоглы-Ходжалы (через р. Гасансу)-река Товузчай-Дзегамский-Казакский пост-Шамхор-Елизаветполь.

Второй этап пути, протяженностью 75 верст, проходил через Куракчай и продолжался до Мингечаурской переправы.

Третий маршрут начинался с паромной переправы в Мингечауре. Он проходил через Ареш, Геокчай и доходил до Багырской дороги, до Новошемахинского пути.

Последний этап пути проходил через Ширванские села: Быгыр-Инджа-Новая Шемаха-Калахана (или река Пирсаат) и первый Караван-сарай около Пирсаата. Затем он шел по Апшеронской территории, а оттуда через Гозлучай и Сумгаит в Баку.

Таким образом, общая протяженность магистральной дороги Баку-Тифлис составляла 485 верст.

Еще до середины XIX в. владельцы территорий, по которым проходили караваны, за пользование дорогами взымали пошлину (рахдар) [132, с. 452].^{*} Эту пошлину платили купцы-хозяева караванов. Иногда за один и тот же товар платили пошлину 5-6 раз (gömrük). Размеры рахдара определялись ценностью и количеством груза. Например, рахдар каждого лошадиного вьюка доходил от 10 до 20 копеек [70, с. 110-247].

Караванные дороги, проходившие через Азербайджан, способствовали основанию на этой территории с древнейших времен прекрасных караван-сараяв. Караван-сарай строили главным образом в торговых городах и на

* В переводе с персидского языка рах – дорога, дар – содержащий, преграждающий.

торговых путях. Имеется много сведений о наличии в исследуемый период караван-сараяв на торговых путях из Баку в Сальяны, Тифлис, Дербент, через Карабах и Шушу в Нахичевань и Иран [11, с. 28; 41, с. 51].

Караван-сарай XIX в. имеют сходство с древними караван-сараями. Исследования показывают, что различия в их архитектуре незначительны. Караван-сарай играли роль гостиницы-крепости, защищающей от нападения разбойников. Внешние их стены были без окон. Городские караван-сарай служили не только гостиницами, но и важным местом для различных торговых операций. Поэтому они строились близко к рынку. В Баку сохранилось несколько средневековых караван-сараяв [238, с. 13].

Как правило, во всех караван-сараях, помимо комнат для отдыха, отводилось специальное место для верхового и вьючного транспорта, а также имелись амбары для хранения товаров [70, с. 116].

М.Биберштейн сообщает о лучших караван-сараях между Кубой, Баку и Сальянами, в которых имелись глубокие водяные колодцы и куполообразные перекрытия [41, с. 51].

Как показывают этнографические материалы, в караван-сараях помимо обслуживающего персонала было много чарвадаров и хамбалов.

Одним из важных показателей, характеризующих экономическое развитие страны, являлось наличие внутренних дорог. В Азербайджане внутренние дороги выполняли две функции: во-первых, они способствовали расширению экономических контактов между населенными пунктами оседлых жителей, во-вторых, через них проходили кочевники на яйлаги и кишлагы.

Связь между горными селениями поддерживалась через узкие тропы. Большинство горных дорог были пешеходными, проходили по руслам рек. Часто дороги, связывающие окружающие села с торговыми или уездными центрами, проходили через бурные горные реки. Из-за отсутствия мостов происходили несчастные случаи: в реках застревал колесный транспорт, вода уносила вьючных животных [82, с. 101; 142, с. 269].

Широкий обмен хозяйственными и ремесленными товарами между различными зонами Азербайджана происходил через внутренние дороги.

В сельской местности товары первой необходимости (керосин, соль, стеклянная посуда и т. д.) нередко привозились и продавались специальными торговцами. Трудности с перевозкой товаров, возникавшие из-за плохого состояния дорог, были причиной продажи этих товаров по высокой цене. Например, купцы Агдама и Горуса, которые с трудом добивались на яйлаги Гянджи, продавали товары местному населению значительно дороже их стоимости на низменности [15, с. 135].

Для сбыта местной сельскохозяйственной продукции и ремесленных изделий важную роль играли воскресные сельские базары – həftə bazarı. Для того, чтобы сбыть продукты своего труда на этих рынках, крестьяне из отдаленных сел преодолевали значительные расстояния. Этнографические материалы свидетельствуют, что еженедельные рынки функционировали в

большинстве районов Азербайджана. Хотя товарооборот на таких базарах был ограниченным, но они содействовали улучшению внутренних дорог.

Дороги связывали Азербайджан с соседним Дагестаном. Исмаиллинский, Куткашенский, Варташенский и Шекинский районы с древнейших времен были связаны внутренними дорогами. На исследованной территории было несколько главных горных перевалов: Хачмасский, Бумский, Куткашенский, Вандамский, Гарабурганский, Саваланский и др. По ним поддерживалась связь с южными районами Азербайджана. Дороги через перевалы Гыдым, Фий, Базар-юрд связывали Азербайджан с Дагестаном; дорога через Бабадагский перевал – с северным Кавказом. Одна из самых оживленных дорог проходила через Саваланский перевал. Она начиналась в Турьянчайской долине и разветвлялась по направлению к Мингечауру и к берегу Каспия (древняя караванная дорога). В настоящее время часть этой дороги входит в магистраль Куткашен-Агдаш, связывающую исследованную территорию с южными зонами Азербайджана.

Из названных выше дорог Хачмас дэрэси йолу, Шахдаг йолу и Ханлыг йолу, связывавшие Азербайджан с Дагестаном и Северным Кавказом, имели не только важное хозяйственное, но и стратегическое значение.

Все эти дороги были доступны только в летнее время.

В настоящее время старыми традиционными путями пользуются при перегонах скота на яйлаги и кишлаги. Дороги эти расширены, благоустроены и функционируют большую часть года.

Дорога Шеки-Исмаиллы, проходящая через Куткашен и Варташен, реконструирована на современной технической основе; на ней построен ряд мостов, она теперь является одной из самых совершенных автодорог республики.

В предгорных и низменных зонах Азербайджана дороги для колесного транспорта были в основном грунтовыми. Движение на таких дорогах в дождливую погоду было почти невозможным. Междусельские дороги иногда совпадали частично с магистральными почтовыми дорогами.

Дороги кочевков связывали яйлаги с кишлагами (зимовками). Названия многих маршрутов этих дорог связаны с природно-географическими условиями, а также с различными историческими преданиями. Дорога на Гянджинские яйлаги, например, называлась «səbətkeştəz», «naltökən». Дорога, которая проходила на яйлаги Люлпар, Кэлингая (Скала невесты) и Истису, называлась «el yoŋu» (народная дорога) [56, с. 120].

В исследуемый период в каждом уезде имелись дороги для перекочевков.

В Елизаветпольской губернии существовало 11 таких дорог. Главная из них – Ясамалинская, проходившая через Ясамалинский перевал, с. Чардахлы, Славянка, Кедабек, Балакенд и Чайкарышан. Часть этой дороги, длиной в 90 км, была удобна для передвижения колесного транспорта. Позднее на базе этой дороги была построена почтовая дорога.

Маршрут другой дороги начинался в Елизаветполе, шел по левому берегу Гянджинской долины и выходил на Лулагскую дорогу, потом проходил через

села Гаракешиш, Налтокэн на Хачбулаг, а оттуда, через Чобан-даг, на Чарчи-Гадири. Надо отметить, что эта дорога была доступна только верховым и выючным животным.

В Шушинском уезде пользовались двумя кочевыми дорогами. Одна из них, начинаясь с берега Куры, шла через Аскеранскую долину на Кырхкызские яйлаги; другая шла по Хачинской дороге на Эйлисли, а оттуда, мимо Шуши, на горы Гирса. Этой же дорогой пользовались кочевники Джеванширского уезда [56, с. 119].

В Казахском уезде существовало 6 кочевых дорог. Дорогами, которые начинались у Куриной переправы, пользовались скотоводы Караязской низменности. Они переправлялись через р. Куру на специальных лодках. Наиболее перегруженными, оживленными кочевыми дорогами в уезде были следующие:

1. Дорога по маршруту село Шахлы-Галачы-побережье р. Гулп-Гулпский кишлак, где она разветвлялась на две тропы: одна из них проходила через Чатин-даг и Бабаджанскую долину в Борчалы, а другая через гору Алеп – в Александропольский уезд.

2. Дорога в Асланбейли, проходящая через переправы Шыхлы и Салахлы, с двумя разветвлениями в Балакенд и Барану.

3. Дорога, начинающаяся с переправ Пойлу и Кырахкесаман, шла в Казах, потом, вдоль р. Акстафачай через почтовую дорогу, в Узунгала и Дилижан. Здесь от нее отходило несколько троп, по которым кочевники отправлялись в горы – яйлаги.

4. Дорога, начинающаяся с Кырахкесаманской переправы, проходила по оазису р. Гасансу и шла в гору Мургуз [56, с. 117-120].

Почтовые тракты. Появление почтовых дорог было тесно связано с открытием в 20-х годах XIX в. в Азербайджане почтовых контор [292, 6]. Этнографические наблюдения, а также источники свидетельствуют о том, что они были построены на базе старых дорог, пригодных для колесного транспорта [72, с. 66].

До второй половины XIX в. состояние почтовых дорог, за исключением магистральных, было весьма неудовлетворительным. На многих участках дорог в дождливую погоду, особенно весной и осенью, было невозможно проехать [302, 6].

С конца 20-х годов XIX в., в связи с расширением торгово-экономических связей, особое значение приобрела почтовая дорога Тифлис-Эривань, которая проходила через территорию Азербайджана.

По указанию наместника, генерала Ермолова, в 1828-1834 гг. эта дорога была значительно реконструирована [151, с. 19]. Впоследствии 250 верст этой дороги были превращены в шоссе. Начинаясь в Тифлисе, эта дорога разделялась на две ветви на почтовой станции Новая Акстафа: Ереванская дорога и дорога в Баку через Елизаветполь [131, с. 452].

В исследуемый период функционировал ряд дорог местного значения: Баку-Сальяны, Сальяны-Ленкорань-Астара, Баку-Куба, Аджакабул-Шемаха,

Шемаха-Ахсу-Кюрдамир, Геокчай-Уджары, Евлах-Шуша-Джебраил и др. Дорога Шемаха-Сальяны в Аджакабуле пересекалась железной дорогой [5, с. 10; 36, с. 68; 141, с. 101; 278, с. 237].

Почтовые дороги значительно способствовали расширению экономических связей не только между отдельными районами Азербайджана, но и с соседними странами. В этом отношении следует отметить особую роль дороги Евлах-Горис-Нахичевань-Эривань.

В 1886 г. была открыта почтовая дорога Шуша-Горис, составляющая часть дороги Шуша-Нахичевань. Строительство ее было завершено в 90-х годах, заканчивалась она в Эривани [136, с. 41]. Дорога эта сыграла немаловажную роль в развитии торгово-экономических связей Армении и Азербайджана с Россией, а также с Ираном.

Водные пути. Азербайджан еще с древнейших времен был связан с соседними странами водными путями. Из Баку вывозились по морю нефть, шелк, шафран и другие товары в Астрахань, Среднюю Азию и Иран [124, с. 230]. Водные дороги Азербайджана пролегли по Каспийскому морю и реке Кура.

Русские, учитывая большое торговое значение Каспийского моря, еще в конце XVII-начале XVIII в. пытались завоевать побережье Каспийского моря. Сколь велико было значение для России Балтийского моря в Европе, столь же велико было значение Каспийского моря на Востоке. Утвердившись в этих морях, русские стремились расширить связи между Европой и Азией. Завоеванием Каспийского моря они преследовали две цели. Первая – овладеть Закаспийской областью, которая представляла ценность как сырьевая база (шелк, хлопок, нефть и т. д.). Кроме того, в руках России оказывались торговые пути в Малую Азию, Иран и Индию. Вторая – лишить Турцию возможности использовать торговые пути для связи со Средней Азией и Индией [193, с. 248-250].

Как отмечает Е.Зевакин, Россия и Турция вели борьбу за персидский рынок и транзитные дороги. Оба государства старались добиться, чтобы торговля с Европой велась через их территорию [110, с. 3].

Бакинская нефть использовалась повсюду, поэтому десятки киржимов перевозили ее по Каспийскому морю в различные места [294]. Не меньше киржимов, груженных дровами и другими материалами, прибывали в Ленкорань, Сальяны, Баку из Ирана [12, с. 81].

Иногда товары, перевозившиеся в начале пути караванами, далее продолжали везти морскими и речными путями. Например, караванная дорога из Шемахи на север проходила по Гобустанской долине в Шабран, откуда товары везли по Каспийскому морю на Волгу. Другая дорога, также от Шемахи, шла по Тенгинскому ущелью в Шабран, откуда же по морю – в Астрахань.*

* На этой территории основным портом считалось село Низовое.

Наиболее обширная торговля по морю велась с Ираном. На Каспийском побережье центром этой торговли стал Баку. Бакинский порт считался главным торговым пунктом в Ширване.

Ввиду отсталости восточные страны не могли создать на Каспийском море флот для дальних путешествий. Поэтому Россия взяла в свои руки перевозку грузов по Каспийскому морю уже с XVIII века [43, с. 214-225; 264, с. 1, 614].

Кура была пригодна для судоходства только до Мингечаура. По ней проходили внутренние торговые дороги, а также находили продолжение внешние. В крупные населенные пункты, расположенные на берегу Куры – Джавад, Гарадонлу – на еженедельные базары привозили товары на киржихмах из разных областей Азербайджана, а также из Ирана [12, с. 83; 196, с. 61].

Перевозка товаров водным путем обходилась гораздо дешевле, а также была быстрее. Во второй половине XIX в. транспортировка грузов по воде использовалась наиболее широко.

Железная дорога. В Азербайджане первую железную дорогу проложили в 80-х годах XIX в. Как известно, эта узкоколейная дорога соединила Баку с нефтяными промыслами [125, с. 230]. Такого типа дорога была построена и в районе медеплавильных заводов Кедабека и Галакенда по инициативе братьев Сименс [254, с. 260; 255, с. 43].

Завершение строительства бакинской части Закавказской железной дороги дало возможность вывозить на российский рынок большой ассортимент товаров из Азербайджана. Особенно возрос вывоз нефтепродуктов.

После пуска железной дороги нефть из Баку для кедабекского и галакендского заводов доставлялась по железной дороге до Шамхора, а оттуда ее везли на заводы на арбах и фургонах в железных бочках [150, с. 184].

Г.Зардаби, высоко оценивая строительство Баку-Тифлисской железной дороги, указывал, что эта дорога была вторым после бакинской нефти показателем повышения уровня экономической жизни Азербайджана. Впоследствии эта дорога сыграла решающую роль в ликвидации экономической замкнутости губерний, в установлении тесных связей Азербайджана с отдельными губерниями России.

Железная дорога способствовала развитию товарного производства в сельском хозяйстве и торгово-денежных отношений на селе. Тем самым был нанесен серьезный удар по сохраняющимся феодальным отношениям и патриархальным пережиткам. Железная дорога ускорила развитие капиталистических отношений в сельском хозяйстве.

Появление железной дороги имело особенно большое значение для вывоза бакинской нефти на мировой рынок.

С проведением железной дороги перевозка грузов караванами сократилась, прежние дороги потеряли свое значение. Особое внимание теперь стали уделять дорогам, соединявшим железнодорожные станции с уездными центрами. Наряду с Гянджой, Шушой, Нухой, Шеки и другими уездными центрами, важными центрами внутренней торговли стали железнодорожные

станции: Акстафа, Шамхор, Евлах, Уджар, Сыгырлы, Кюрдамир, Аджигабул, Джульфа и др.

Через Евлах и Ляки железнодорожные станции обеспечивали различными товарами Джеванширский, Шушинский, Нухинский, Джебраильский, Зангезурский, Агдашский уезды и Закатальский округ.*

С этих станций вывозились из перечисленных уездов зерно, медь, ковры, шерсть, шелк, коконы. Шамхорская станция являлась центром по вывозу из Кедабека меди и местных вин, а Кюрдамская и Уджарская станции – по вывозу из Шемахи и Геокчайского уездов хлопка, марены, вин, фруктов, зерна, скота и других сельскохозяйственных товаров.

Часть муганского хлопка перевозилась на базар села Петропавловка, а отсюда – на станции Евлах и Сыгырлы. Другая же часть вывозилась с Аджикабульской станции, или водным путем – по реке Кура – в Сальяны. Основными торговыми центрами южных уездов Азербайджана были Ленкорань, Астара, Сальяны, Джавад. Рыбу, зерно, хлопок и другие продукты для вывоза доставляли в эти города.

Продукты земледелия и скотоводства, производимые в Казахском уезде, вывозились через станцию Акстафа.

Различные товары и сельскохозяйственная продукция из Нахичевани, Ордубада, Эриванской губернии караванами доставлялись в Тифлис или на станцию Акстафа [242, с. 237]. После проведения железной дороги здешняя продукция (соль, скот, хлопок, шерсть, фрукты и др.) вывозились через станцию Нахичевань и Джульфу.

В 1900 г. закончилось строительство железной дороги по направлению Порт-Петровск-Дербент-Баладжары. Затем эту дорогу соединили с Грозненско-Бесланской ветвью. Тем самым Закавказская железная дорога соединилась с общероссийской железнодорожной системой [125, с. 232]. Проведение Закавказской железной дороги способствовало усилению хозяйственно-экономических связей закавказских губерний с Центральной Россией.

Меры измерения расстояния. В исследуемый период были известны различные меры измерения расстояния: агач, мэнзил, чатых, фэрсэнк (фарсах) и др. Меры агач и мэнзил использовали во всех зонах Азербайджана.

Существуют различные представления о размерах агача. По мнению О.А.Деминского, агач, принятый в Закавказье за меру измерения расстояний, был равен 5-6 верстам [91, с. 11]. Согласно другим источникам, агач, в зависимости от вида транспорта, соответствовал различным мерам. Например, для пешеходов агач составлял 4 версты, для верховых лошадей – 7 [88, с. 4]. Таким образом, в зависимости от средства передвижения, агач подразумевал расстояние от 6,5 км до 11,5 км. Но этнографические исследования различных зон Азербайджана показывают, что основной размер агача – 7 км. Эти данные подтверждаются И.И.Шопеном [281, с. 887]. Мэнзил по сравнению с агачом

* Шелк и другие товары, вывозимые из Закатал и Нухи, часто перевозились на фургонах и арбах по Кахетинской дороге в Тифлис.

считается более древней мерой. Еще в древние времена в восточных странах, а также в Азербайджане, караванные и кочевые дороги измерялись мэнзилом. У ряда народов мэнзил соответствовал пути, пройденному за полдня или целый день [261, с. 446; 280, с. 340]. По мнению У.Маркварта, мэнзил соответствовал 4 фэрсэнкам – 24-32 км [290, с. 188-288]. Обычно кочевники за один день проходили путь, равный одному мэнзилу, т. е. приблизительно 24 км. Мэнзил как расстояние пути, пройденного за один день, соответствовал также скорости каравана. Поэтому приблизительно на расстоянии одного мэнзила друг от друга устраивались караван-сарай.

Из этнографических материалов из Агдамского и Шушинского районов видно, что в Карабахской зоне в качестве меры расстояний больше употреблялся чатых. Один чатых соответствовал приблизительно 15 км. В зависимости от состояния дорог и вида транспорта в день можно было пройти 1 или 2 чатыха.

Одной из мер расстояний в восточных странах был фарсах (farsəng), равный 6-8 км. Однако в исследуемый период эта мера не была характерна для Азербайджана.

Водные пути измерялись в милях (mil), что было равно приблизительно 2 км, mərhələ (12,5 или 25 км) и бэридах (4 фэрсэнк или 24-32 км) и др. [57, с. 5]

2. Мосты

Говоря о дорогах, следует остановиться и на мостах. Физико-географические условия Азербайджана еще с древнейших времен способствовали сооружению различного вида мостов. На территории Азербайджана сохранилось множество мостов, построенных еще в средние века. Часть их разрушилась, но многими пользуются до сих пор.

Для перехода через мелкие реки в них прокладывались большие камни на небольшом расстоянии друг от друга. Такая переправа в Нахичевани известна под названием аддама, в Казахском и Таузском районах – аддамач.

В Азербайджане широко применялись деревянные мосты. Простейшие деревянные мосты состояли из одного или двух длинных бревен. Чтобы проложить такой мост через реку в лесу, дерево на одном берегу реки срубали так, чтобы при падении крона его оказывалась на другом берегу. Чтобы проложить мост через буйную реку, выбрали место на скалистых берегах. Если скал не было, то в узком месте реки возводили стены (bənd). Такие мосты часто встречаются на территории Лачинского, Кельбаджарского районов (табл. XXXIV, рис. 1). Это балочно-консольные мосты [152, с. 326]. Чтобы сузить широкую часть русла реки, его заполняли плетеными корзинами, заполненными камнями.

При строительстве мостов для прохождения колесного транспорта использовали 4-6 толстых длинных бревен (tir). Эти бревна укладывали

параллельно с одного берега на другой. Затем на них укладывали дощатый настил, на который набрасывали мелкие ветви, солому (saman) и засыпали песком (табл. XXXV).

Такие мосты были непрочны и часто сносились водой при селях. Переходили реки в неглубоких местах вброд. Но горные реки часто меняли свои русла и приходилось заново искать место для перехода.

По сравнению с деревянными, каменных мостов было меньше. Но они были прочными и дольше сохранялись. И в настоящее время в Казахском, Нахичеванском, Лачинском, Кельбаджарском районах пользуются старинными каменными мостами (табл. XXXIV, рис. 2).

Специалист по мостам, русский ученый Л.Ф.Николаи отмечал, что каменные мосты Кавказа до сих пор поражают своей прочностью [210, с. 6-112].

В результате полевых исследований выяснилось, что на территории Азербайджана существовали и висячие мосты. По своему устройству они были довольно сложными. Такие мосты перекидывались через горные реки, глубокие ущелья и овраги, и поэтому строились они преимущественно в горных местностях.

Для строительства таких мостов на обоих берегах крепились прочные деревянные столбы (dirək). Затем к этим дирекам привязывали крепкие веревки, на которых укреплялись поперечно лежащие доски. Иногда вместо столбов использовали прибрежные скалы. Перила мостов также были из веревок. В конце XIX в. для висячих мостов стали использовать металлические тросы.

В настоящее время около села Амсар Кубинского района бытует висячий мост через реку Гудиялчай. По этому мосту проходят не только пешеходы, но и вьючный и верховой транспорт. Висячий мост для пешеходов есть на р. Гудиялчай в местечке Старый Хачмас в Хачмасском районе. Имеются висячие мосты в горных местностях Талыша.

Обычно речные переправы строились собственными силами и на средства местного населения. Только возле крупных населенных пунктов, на главных торговых путях, мосты отстраивались под руководством властей.

Из литературы известно, что в Азербайджане строились и понтонные мосты. Такой мост был устроен на 14 больших и 14 малых лодках на р. Куре, около с. Джавад Сабирабадского района. Длина этого моста, называемого местными жителями джисиром, равнялась 200-м шагам. Он был узким, поэтому по нему с трудом проходила одна арба. Этим мостом, построенным еще в средние века [231, с. 286; 184, с. 14], пользовались и в начале XIX в. Весной, когда Кура разливалась, мост разбирали. Для того, чтобы содержать мост в хорошем состоянии, а также для сбора дорожной пошлины здесь держали обслуживающий персонал в 50 человек.

Показателем высокого мастерства азербайджанского народа являются Худаферинский мост (табл. XXXVI), Şıncı köprü (Красный мост) и другие сохранившиеся до наших дней мосты.

В последней четверти XIX в., с прокладыванием новых дорог, начали строить каменные мосты. Например, в 1871 г., во время строительства дороги из Зангезура в Шушу были сооружены 4 каменных моста [113, с. 115].

Каменные мосты были выстроены также на почтовых дорогах из Елизаветполя в Тифлис и на территории Кедабека (табл. XXXIV, рис. 3).

В 70-х годах XIX в. на Гянджае и Акстафае были выстроены чугунные мосты [125, с. 230; 132, с. 452].

В 80-е годы, во время строительства Баку-Тифлисской железной дороги, вблизи станции Евлах и Пойлу на р. Куре были построены 2 крупных моста на металлической основе.

Наряду со строительством мостов нового типа продолжали строить более простые традиционные речные переправы.

3. Средства связи

Средства связи являются показателем культурного уровня любого народа. Их значение велико для нормальной организации хозяйства, производства и транспорта, а также для общественной и культурно-просветительской работы.

Люди постоянно искали более удобные способы сообщения нужных сведений на различные расстояния. С этой целью использовали первые средства – звуки колокола, барабаны. Как известно, передача сигналов с помощью голоса имеет ограниченные возможности, так как голос слышен лишь на небольшом расстоянии. Поэтому голос заменили светом, костром, различными флагами и движениями рук, а также прирученными голубями. Некоторые из первоначальных средств связи у многих народов сохранялись до XX в.

О нападении врагов сообщали, возводя на возвышенностях костры. Густотой дыма сообщали о величине вражеского войска.

Связь между кораблями в открытом море поддерживалась сигналами, которые осуществлялись главным образом руками, флагами, светом и др. Рыбаки, вышедшие в море на маленьких лодках, для установления связи между лодками ударяли в воде камнем о камень. Рыбаки в другой лодке, услышав сигнал, отвечали им тем же способом. Один удар с интервалом сообщал о том, что они в море, два удара означали опасность и просьбу о помощи, три удара призывали к срочной помощи.

Для доставки более подробных сообщений посылались гонцы (çararlar или шатыры). В странах Востока, в том числе в Азербайджане, гонцы в основном были пешими. Однако спешные сообщения доставлялись также и всадниками на мулах и верблюдах [83, с. 7].

С изобретением письменных знаков стало возможным передавать более обширные сведения. Гонцу уже не нужно было заучивать сообщение наизусть. Таким образом была заложена основа почтовой связи.

Организация почты на Востоке связана с именем персидского царя Дария I (522-486 гг. до н. э.) [198, с. 383]. Слово «почта» на древнегреческом языке означает «остановка». Первоначально почтовые станции в России назывались ямами. Но с 1782 года, с учреждением Почтового департамента, термин «ям» вышел из употребления.

В Азербайджане почтовые станции появились в 30-40-е гг. XIX в.

Ямы находились в 25-30 верстах друг от друга. Устраивались они в населенных пунктах. Если между поселениями было больше 30 верст, то устраивался промежуточный ям. Он не был самостоятельным, а приписывался к основному ближнему яму [66, с. 12]. Ямы устраивались обычно только на почтовых трактах, на многих торговых путях их не было.

Ямы обслуживали несколько ямщиков. Ямщиками в России назывались люди, непосредственно управлявшие лошадьми. В Азербайджане же ямчи называли станционного смотрителя.

Ям состоял из одного или двух домов, обширной конюшни и сараев для сена и овса. Здесь содержались сменные лошади, жили конюхи и даже был кузнец, который подковывал лошадей. На ямских дворах останавливались на ночлег проезжие должностные лица [241, с. 8-9]. Для государственных лиц, проезжающих с важными срочными поручениями, стояли наготове свежие лошади. От яма к яму мчались всадники-гонцы и крытые повозки. Гонцы, перевозившие письма государственной важности, не передавали письмо другому, а только сменив на станции лошадей, продолжали путь. Таким образом, один гонец (сарар) в день проезжал 160-180 км.

Для пользования услугами связи следовало выполнять определенные правила.

Почтовые лошади отпускались проезжающим лицам по их устному или письменному требованию во всякое время дня и ночи, причем проезжающие обязаны были предъявить на станции документы. Гонцу, у которого не имелось соответствующего удостоверения, можно было не давать лошадей. Отпускаемые со станции лошади записывались в установленную книгу разгона. Лошади отпускались только до первой почтовой станции. Гонцам предписывалось ездить только по определенным дорогам. В редких случаях лошадей отпускали в сторону от почтового тракта, но не далее 25 верст. Проезжающие по частной надобности должны были платить сверх прогонов еще и за повозку. Скорость езды при следовании проезжающих по шоссе определялась по 12 верст в час, а по обыкновенной грунтовой дороге – по 10 верст, в летнее и зимнее время – по 8 верст [230, I-XXX].

Часто искали попутных людей (странствующих торговцев или путешественников), с которыми посылали письменные весточки или устные сообщения родственникам и знакомым.

Во второй половине XIX в. для упрочения связи с Азербайджаном царское правительство придавало большое значение проведению дорог и улучшению почтовой связи. К работе на почте привлекались крестьяне, управляющие выючно-верховым транспортом, упряжью и арбой.

Помимо гонцов, находившихся на службе, были чапары для связи между отдельными селами, приглашавшие на свадьбу, сообщавшие о похоронах. В западной зоне Азербайджана они назывались atlı, т. е. всадники. Пешие гонцы, доставляющие сведения в нужные места, в народе назывались хәбәтçi. В Карабахской зоне их называли шатырами. И по сей день людей, извещающих о предстоящих свадьбах, называют шатырами.

Говоря о чапарах, следует отметить, что курьерская служба, обслуживавшая в восточных странах высокопоставленных священнослужителей, не была характерна для Азербайджана [262, с. 114].

Развитие капитализма и расширение торговых связей требовало создания усовершенствованных средств связи. С появлением железной дороги почтовая связь была в значительной степени упорядочена.

Следует отметить, что средства связи в основном обслуживали города Азербайджана. В селениях связь была плохо налажена, почтовые отделения были расположены в основном в уездных центрах.

В конце XIX в. были изобретены телеграф и телефон.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Этнографическое изучение народного транспорта Азербайджана в XIX в., результаты которого легли в основу настоящей монографии, позволило собрать новый, не обращающийся к науке, материал по одному из древнейших отраслей материальной культуры Азербайджана и сделать ряд конкретных наблюдений и обобщений.

Традиции, сохранившиеся в народном транспорте, эволюция его техники и технологии свидетельствуют о том, что традиционные средства передвижения в Азербайджана с древнейших времен занимали значительное место в хозяйстве и быту населения. Исходя из археологических данных, можно сказать, что наиболее древним видом транспорта здесь был водный транспорт. Уже в VIII-VII тысячелетиях до н. э. в Азербайджане использовались лодки. На протяжении тысячелетий роль судоходства в хозяйстве и в быту населения все более возрастала.

Развитие земледелия и скотоводства в энеолите способствовало интенсивному развитию средств передвижения и перевозки. Наиболее древним видом выючного транспорта были волы и буйволы. Начиная с эпохи мезолита крупный рогатый скот стали использовать в транспорте как тягловую силу. Гораздо позже для верховой езды и перевозки стали использовать верблюдов и лошадь. В начале III тысячелетия в Азербайджане появилось колесное транспортное средство – двухколесная арба.

В работе на основе исследования сухопутных средств передвижения прослежен процесс развития различных их видов. Определены уровень развития и роль различных типов транспорта в определенные исторические периоды. Выявлены изменения, происходившие в транспорте на протяжении XIX в.

В результате изучения сухопутных средств передвижения выяснено, что в первой половине XIX в. преобладающее значение имел выючно-верховой транспорт. На дальние расстояния товары перевозились в основном верблюдными караванами. В конце XIX в. транспортировка караванами в значительной мере сократилась в связи со строительством железной дороги и интенсивным развитием судоходства.

В горных местностях выючно-верховой способ передвижения сохранялся до 50-х годов нашего столетия. В связи с выючно-верховым транспортом в работе исследуются традиционные виды седел, упряжи и подков. Изучение их показало, что они были однотипны во всех зонах Азербайджана. Наблюдается также общность с упряжью и седлами соседних народов.

Упряжной транспорт имел в основном локальное значение. Для Азербайджана были характерны традиционные двухколесные арбы. В горных местностях использовался бесколесный упряжной транспорт. В книге рассмотрены разновидности волокуш и выявлен ареал их распространения.

Во второй половине XIX в., в связи с развитием и благоустройством дорог, колесный транспорт получает большее распространение во многих зонах. Кроме того, колесный транспорт продолжает развиваться. Появляется четырехколесная телега. Но основным видом колесного транспорта по-прежнему остается традиционная двухколесная арба, однако более усовершенствованная.

Анализ обширного полевого этнографического материала позволил провести классификацию колесного транспорта, выделить присущие ему самобытные черты. Исследования показали, что для транспорта Азербайджана XIX в. наиболее характерной была двухколесная воловья арба. Она подразделялась на два типа. Первый из них, *qara araba*, был характерен для западной части Азербайджана. Эта арба отличалась более крупными размерами и своеобразными деталями конструкции. Второй тип, «*Baki arabası*» был характерен для восточной части Азербайджана, особенно Ширвана. Эта арба отличалась небольшим кузовом и крупными колесами.

Среди четырехколесных телег мы выделили два типа: 1) местную традиционную телегу и 2) русскую телегу.

В связи с арбами автором рассматриваются различные приспособления для погрузки и перевозки. Производство арб и транспортного снаряжения повлекло за собой появление целого ряда ремесел. В соответствующей главе дана характеристика ремесел, занимающихся изготовлением транспортных средств. Многообразие видов упряжного транспорта и богатый опыт по его изготовлению свидетельствуют о давности его появления на территории Азербайджана.

Изучение средств водного транспорта позволило выявить ряд разновидностей плотов и лодок, которые свидетельствуют о древности судостроения в Азербайджане. Выявление и изучение примитивных видов водного транспорта дает возможность воссоздать историю развития азербайджанского судоходства.

В 40-х годах XIX в. судоходство на Каспии и на реке Кура развивалось наиболее интенсивно. Значительное влияние на этот процесс оказало присоединение Азербайджана к России. В этот период появляются первые пароходы на Каспии. Однако и парусный флот не утратил своего значения – еще в конце XIX в. ему принадлежало значительное место в перевозке грузов. Широко использовались киржимы и сандалы. На реках и болотах продолжали пользоваться лодками-долбленками и плотами.

Развитие речного и морского транспорта было связано с социально-экономическим развитием Азербайджана, поэтому особенно интенсивное развитие судоходства и судостроения наблюдается здесь в конце XIX-начале XX в.

В монографии также дана краткая история дорог Азербайджана и рассмотрен процесс развития их в XIX в. В результате исследования установлено, что через Азербайджан проходило несколько важных магистральных дорог, связывающих крупные экономические и торговые центры Азербайджана с Россией, Ираном, Грузией и Дагестаном. Кроме магистральных дорог, имелось значительное число дорог местного значения. Они связывали села с уездными центрами, служили средством сообщения между различными областями Азербайджана. Существовали многочисленные дороги для перекочевков на летние и зимние пастбища.

С середины XIX в. принимаются меры для благоустройства магистральных дорог, создаются почтовые тракты. Большое значение для социально-экономического развития Азербайджана имело проложение железной дороги. С ней было связано необычайно интенсивное развитие нефтяной промышленности и товарного производства в сельском хозяйстве.

Использование водных путей, особенно перевозки по Каспийскому морю, играло значительную роль в экономике Азербайджана с древнейших времен. В конце XIX в. значение водных путей возросло.

Изучение сухопутного и водного транспорта показало непосредственную связь его развития с историческим развитием Азербайджана.

Анализ богатого полевого этнографического материала на основе сравнительного исторического изучения данных археологии, исторической географии, фольклора выявил многообразие и этнографическую специфику народного транспорта Азербайджана, имеющего глубокие исторические корни.

Этнографическое изучение народного транспорта показало, что развитие народного транспорта Азербайджана было тесно связано с общим ходом исторического развития, и поэтому уровень развития транспортных средств следует считать одним из показателей уровня развития Азербайджана с древнейших времен.

Необходимо отметить, что изобретение и развитие новых видов транспорта и связи не вытеснило полностью традиционных средств передвижения. До сих пор в сельских местностях Азербайджана сохраняется и гужевой транспорт, и верховая езда в горах, а по рекам передвигаются на лодках.

БИБЛИОГРАФИЯ

I. Источники и литература

1. Абдуллаев Г. Из истории Северо-восточного Азербайджана в 60-80-е гг. XVIII в. – Баку, 1958.
2. Абдуллаев Г. Азербайджан в XVIII в. и взаимоотношения с Россией. – Баку, 1965.
3. Абдурахманов Б.Э. Транспорт и его влияние на развитие и размещение производства Азербайджанской ССР. – Баку, 1966.
4. Абелов Н.А. Экономический быт государственных крестьян Геокчайского и Шемахинского уездов Бакинской губернии. – МИЭБГЗК, т. VI. Тифлис, 1887.
5. Абелов Н.А. Экономический быт государственных крестьян Елизаветпольского уезда Елизаветпольской губернии. – МИЭБГЗК, т. VII. Тифлис, 1887.
6. Абибуллаев О.А. Первые итоги раскопок Кюльтепе. – ТМИА, т. II. Баку, 1957.
7. Абибуллаев О.А. Археологические раскопки Кюльтепе. – Баку, 1959.
8. Авдеев М. Мильско-Карабахская степь. – Баку, 1929.
9. Авдеев М. Юго-Восточный Ширван и Сальянская степь. Кочевое скотоводство и экономика оседлого населения. – Баку, 1930.
10. АКАК, т. II. Тифлис, 1868.
11. АКАК, т. III. Тифлис, 1869.
12. АКАК, т. IV. Тифлис, 1870.
13. АКАК, т. V. Тифлис, 1873.
14. Алампиев П. История транспорта. – Баку, 1925.
15. Алекперов К.А. Исследования по археологии и этнографии Азербайджана. – Баку, 1960.
16. Алибекова И. О путях сообщения в Закавказье. – Новое обозрение, 1898, № 4946.
17. Алибеков И. Пути сообщения в Закавказье. – Новое обозрение, 1898, № 4949.
18. Алиев И.Г. История Мидии. – Баку, 1961.
19. Алиев И.Г. О мидийском обществе. – Известия АН АзССР, 1948, № 10.
20. Алиев Ф.М. Города Северного Азербайджана (на азерб. яз.). – Баку, 1960.
21. Ализаде А.А. Социально-экономическая и политическая история Азербайджана XIII-XIV вв. – Баку, 1956.

22. Ализаде А.М. К вопросу транспортировки нефти в дореволюционный период. – *Летопись науки в Азербайджане*. Баку, 1969.
23. Амброз А.К. Стремена и седло раннего средневековья как хронологический показатель (IV-VIII вв.). – *СА*, 1973, № 4.
24. Арасханянц А.Н. Экономический быт государственных крестьян Нухинского уезда Елизаветпольской губернии. – *МИЭБГКЗК*, т. VI. Тифлис, 1887.
25. Аристов Т.Ф. Курды Закавказья. – М., 1966.
26. Артамонов М.И. К истории средств передвижения. – *ПИМК*, 1939.
27. Арутюнян Н.В. Земледелие и скотоводство Урарту. – Ереван, 1964.
28. Асланов Г.М., Ваидов Р.М., Ионе Г.И. Древний Мингечаур. – Баку, 1958.
29. Асланов Г.М. Из истории материальной культуры Кавказской Албании в I-IV вв. – *ВИКА*, Баку, 1962.
30. Ашурбейли С.А. Очерк истории средневекового Баку. – Баку, 1964.
31. Башенев Н. Транспортные средства или способы перевозки тяжестей в Закавказье. – *Кавказ*, № 261, 1881.
32. Башенев Н. Типы повозок и упряжки на Кавказе. – *Кавказ*, 1912, № 232.
33. Башенев Н. Породы лошадей в России и на Кавказе. – *Кавказ*, 1912, № 232.
34. Бакиханов А. Гюлистан-Ирам (на азерб. яз.). – Баку, 1961.
35. Бакинский Торгово-промышленный сборник с иллюстрациями, 1900 г.
36. Бакинский справочный календарь на 1897 г. – Баку, 1896.
37. Байатылар (на азерб. яз.). – Баку, 1960.
38. Бартольд В.А. Сочинения, т. IV. – М., 1966.
39. Бахтадзе Л. Кочевники Закавказского края. – В кн.: *Свод материалов по изучению экономического быта государственных крестьян Закавказского края*, т. III, ч. 2. – Тифлис, 1888.
40. Березин Н. Путешествие по Дагестану и Закавказью. – Казань-Москва, СПб., 1849.
41. Биберштейн М. Описание провинций, расположенных на левом берегу Каспийского моря, между реками Терек и Кура. – *НАИИ АН АзССР*, инв. №№ 466, 467, с. 51.
42. Будагов А.З. Сравнительный словарь тюркско-татарских наречий, т. I. – СПб., 1869.
43. Броневский С.Н. Новейшие географические и исторические известия о Кавказе, ч. I. – М., 1823.
44. Блокада Карсы. Письма очевидцев о походе 1855 г. – Тифлис, 1856.
45. Буниятов Т.А. Земледелие и скотоводство в Азербайджане в эпоху бронзы. – Баку, 1957.
46. Буниятов Т.А., Гусейнов М.М. Результаты археологических поездок в Акстафинский и Казахский районы в 1955 г. – *ТМИА*, т. II. Баку, 1957.
47. Буниятов Т.А. Средства передвижения в древнем Азербайджане (на азерб. яз.). – *Известия АН АзССР. Сер. общественных наук*, 1961, № 3.
48. Буниятов Т.А. К истории водного транспорта в Азербайджане (на азерб. яз.). – *Материалы к истории Азербайджана*. Баку, 1961.

49. Буниятов Т.А. К истории развития земледелия в Азербайджане (на азерб. яз.). – Баку, 1964.
50. Буниятов Т.А. Из истории развития скотоводства в Азербайджане (на азерб. яз.). – Баку, 1969.
51. Буниятов Т.А., Гаджиев И., Гусейнов Ф. Первые итоги этнографической поездки в Имишлинский, Джебраильский, Кельбаджарский районы. – *АЭИА*, Баку, 1972.
52. Будагов А.З. Сравнительный словарь тюркско-татарских наречий, т. II. – СПб., 1869.
53. Бутков П.Г. Материалы для новой истории Кавказа с 1722 по 1803 гг. – СПб., 1869.
54. Ваидов Р.М. Мингечаур в III-IV вв. (на азерб. яз.). – Баку, 1961.
55. Вайнштейн С.И. Некоторые вопросы истории древнетюркской культуры. – *СЭ*, 1966, № 7.
56. Варавина П.С. Летние и зимние пастбища Закавказского края. – *Свод материалов по изучению экономического быта государственных крестьян Закавказского края*, т. V. Тифлис, 1888.
57. Велиханлы Н.М. Арабские географы-путешественники IX-XII вв. об Азербайджане (на азерб. яз.). – Баку, 1974.
58. Велиев (Бахарлы) М.Г. Азербайджан. – Баку, 1921.
59. Велиев А. Дэвлэр. – *Азербайджан гянджлери*, 1974, № 66801.
60. Велишский Ф.Ф. Быт греков и римлян. – Прага, 1878.
61. Вениаминов Б. Селение Салахлу. – *СМОМПК*, вып. III. Тифлис, 1883.
62. Вердиев З. Скотоводство (на азерб. яз.). – Баку, 1965.
63. Вермишев Х.А. Земледелие у государственных крестьян Закавказского края. – *Свод материалов по изучению экономического быта государственных крестьян Закавказского края*, т. IV. Тифлис, 1888.
64. Вильчевский О. Гиляки и галешы. – В кн.: *Народы Передней Азии*. М., 1957.
65. Вильчевский О. Курды. – М.-Л., 1961.
66. Виташевская М.Н. Старинная русская почта. – М.: *Связьиздат*, 1962.
67. Война за Кавказом в 1855 г., т. I.
68. Волкова Н.Е. Маджары. – *КЭС*, т. V. М., 1972.
69. Всемирная история, т. VI. – М., 1959.
70. В.Г. Статистическое описание Нахичеванской провинции. – СПб., 1833.
71. Гавилов Г.А. О некоторых видах народных средств передвижения в Азербайджане в конце XIX-начале XX в. – *Ученые записки АГУ. Сер. истории и философии*, 1967.
72. Гакстгаузен А. Закавказский край. – СПб., 1857.
73. Гегешидзе М.К. Грузинские народные колесные средства перевозки. – *Автореферат*. Тбилиси, 1949.
74. Гегешидзе М.К. О некоторых видах грузинских народных средств перевозки. – *ВЭК*. Тбилиси, 1952.

75. Гегешидзе М.К. Грузинский народный транспорт (сухопутные средства перевозки). – Тбилиси, 1956.
76. Гегешидзе М.К. К истории вьючного транспорта Грузии. – ВЭГ. Тбилиси, 1968.
77. Генджели Н. Одла су арасында (Между огнем и водой). – Азербайджан (на азерб. яз.), 1972, № 2.
78. Гейдаров М.Х. Города и городское ремесло Азербайджана XIII-XVII вв. – Баку, 1982.
79. Герсеванов М.Н. Сеть главнейших дорог Закавказского края. – Сборник сведений о Кавказе, т. II. Тифлис, 1871.
80. Голубкина Т.И. О зооморфной керамике из Мингечаура. – МКА, т. II. Баку, 1951.
81. Григоров Н. Село Саров Джеванширского уезда Елизаветпольской губернии. – СМОМПК. Тифлис, 1887.
82. Григоров Н. Село Татев Зангезурского уезда Елизаветпольской губернии. – СМОМПК, вып. XIII. Тифлис, 1892.
83. Граллерт В. Путешествие без виз. – М., 1965.
84. Гугушвили П.В. Развитие промышленности в Грузии и Закавказье в XIX-XX вв., т. I. – Тбилиси, 1957.
85. Гугушвили П.В. Развитие сельского хозяйства в Грузии и Закавказье в XIX-XX вв. – Тбилиси, 1968.
86. Гулиев Ш.А. Рисоводство в Азербайджане (на азерб. яз.). – Баку, 1977.
87. Гусейнов А.А. Азербайджано-русские отношения XV-XVII вв. – Баку, 1963.
88. Даль В. Толковый словарь, т. I. – М., 1955.
89. Деконский А.Г. Экономический быт государственных крестьян в Шушинском и Джебраильском уездах Елизаветпольской губернии. – МИЭБГКЗК, т. IV. Тифлис, 1886.
90. Джавадов Г.Д. О деревообделочном станке в Азербайджане (на азерб. яз.). – Известия АН АзССР. Сер. истории, философии и права, 1973, № 1.
91. Деминский О.А. Некоторые сведения о Кабристанском полицейском участке Бакинской губернии. – Тифлис, 1901.
92. Джавадов Г.Д. О деревообрабочном промысле в Азербайджане (на азерб. яз.). – АЭС, № 3. Баку, 1977.
93. Джапаридзе О.М. Археологические раскопки в Триалети в 1957-1958 гг. – Тбилиси, 1960.
94. Джафарзаде И.М. Краткие сведения об археологических раскопках в Нахичеванской АССР. – Известия АН АзССР, 1949, № 5.
95. Джафарзаде И.М. Историко-археологический очерк Старой Гянджи. – Баку, 1949.
96. Джафарзаде И.М. Искусственное орошение и народные способы водоснабжения на Апшероне. – ВЭК, Тбилиси, 1952.
97. Джафарзаде И.М. Гобустан. – Баку, 1973.

98. Диалектологический словарь азербайджанского языка (на азерб. яз.). – Баку, 1964.
99. Дорожник Закавказского края. – Тифлис, 1850.
100. Дьяконов И.М. История Мидии. – М.-Л., 1956.
101. Езник Кохбащи. Книга опровержений (О добре и зле), кн. II. – Ереван, 1968.
102. Еремеев Д.Е. Юрюки. – М., 1969.
103. Еремеев Д.Е. Кочевники в мировой истории. – Азия и Африка сегодня, 1978, № 1.
104. Ерицов А.Е. Исторический очерк торговых путей сообщения в древнем Закавказье. – Сборник сведений о Кавказе, т. I. Тифлис, 1871.
105. Есаян С.А. Об одной неправильной реконструкции. – ТГИМА, т. V. Ереван, 1959.
106. Есаян С.А. Из истории колесного транспорта Древней Армении. – Историко-филологический журнал, № 3, Ереван, 1960.
107. Жеребцов Л.Н. Хозяйство, культура и быт удорских коми в XVIII-начале XX в. – М., 1972.
108. Живописная Россия, т. IX. – М., 1888.
109. Загоскин Н.П. Русские водные пути и судовое дело в допетровской России. – Казань, 1910.
110. Зевакин Е. Прикаспийские провинции в эпоху русской оккупации XVIII в. – Известия общества обследования и изучения Азербайджана, № 5.
111. Зейдлиц Н.К. Списки населенных мест Бакинской губернии по сведениям 1859-1864 гг. – Тифлис, 1870.
112. Зелинский С.П. Экономический быт государственных крестьян в Шоргял Александропольского уезда Эриванской губернии. – МИЭБГКЗК, т. I. Тифлис, 1885.
113. Зелинский С.П. Экономический быт государственных крестьян в Зангезурском уезде Елизаветпольской губернии. – МИЭБГКЗК, т. IV. Тифлис, 1886.
114. Ибн-ал-Асира. Материалы по истории Азербайджана из Тарих-ал-Каамиль. – Баку, 1940.
115. Ибрагимбеги Х.М. Россия и Азербайджан в первой трети XIX века. – М., 1969; Он же. Страницы истории боевого содружества. – Баку, 1970.
116. Ибрагимов К.М. О традиционном транспорте в зоне Шеки. – Известия АН АзССР. Сер. истории, философии и права, 1980, № 2.
117. Ивановский А.А. По Закавказью. – МАК, № 1. М., 1911.
118. Оранский И.М. Иранские языки. – М., 1963.
119. Исмаилов Г. Новый Гобустан Азербайджана. – Элм ве хаят, 1977, № 6.
120. Исламова В.М. К вопросу об овцеводстве и верблюдоводстве на Апшероне (конец XIX-начало XX в.). – Известия АН АзССР. Сер. истории, философии и права, 1973, № 1.
121. Исмаилов М.А. Сельское хозяйство Азербайджана в начале XX века (на азерб. яз.). – Баку, 1960.

122. Исмаилов М.А. Капитализм в сельском хозяйстве Азербайджана на исходе XIX-начале XX в. – Баку, 1964.
123. История Азербайджана, т. I. – Баку, 1958.
124. История Азербайджана (на азерб. яз.), т. I. – Баку, 1961.
125. История Азербайджана, т. II. – Баку, 1960.
126. История СССР с древнейших времен до наших дней, тт. I-IV. – М., 1967.
127. Газета «Кавказ», 1882, № 311.
128. Газета «Кавказ», 1885, №№ 12, 13.
129. Кавказский календарь на 1852 г. – Тифлис, 1851.
130. Кавказский календарь на 1854 г. – Тифлис, 1853.
131. Кавказский календарь на 1874 г. – Тифлис, 1873.
132. Кавказский календарь на 1879 г. – Тифлис, 1878.
133. Кавказский календарь на 1884 г. – Тифлис, 1883.
134. Кавказский календарь на 1888 г. – Тифлис, 1887.
135. Кавказский календарь на 1897 г., отд. V. – Тифлис, 1896.
136. Кавказский календарь на 1898 г. – Тифлис, 1897.
137. Казвини З. Аджайб-ал-Махлугати. Карайб-ал-Мовджуат (на перс. яз.). – Тебриз, 1264.
138. Казиев С.М. Археологические раскопки в Мингечауре. – МКА, т. I. Баку, 1949.
139. Калантар А.А. Задачи и способы исследования скотоводства. – МУКЛЗП, т. I-II, вып. I. Тифлис, 1884.
140. Калантар А.А. Состояние скотоводства на Кавказе. – МУКЛЗП, т. I-II, вып. II. Тифлис, 1890.
141. Калашев Н. Местечко Сальяны. – СМОМПК, вып. V. Тифлис, 1886.
142. Калашев Н. Селение Ивановка. – СМОМПК, вып. XIII. Тифлис, 1892.
143. Калоев Б.А. Агулы. – КЭС, т. III. М.-Л., 1962.
144. Калоев Б.А. Осетины. – М., 1971.
145. Калугин И.И. Исследования современного состояния животноводства Азербайджана. – Тбилиси, 1929.
146. Кара-Мурза. Производство арб и колес в Шушинском и Джеванширском уездах. – КСХ, 1903, № 503.
147. Канкова Г. Ей 4000 лет. – Заря Востока, 1959, № 39 (10453).
148. Каракашлы К.Т. Материальная культура азербайджанцев (северо-восточной и центральной зон Малого Кавказа). – Баку, 1964.
149. Караханян Г.О., Сарян П.Г. Наскальные изображения Сюника. – АПА, т. I, вып. I. Ереван, 1970.
150. Газета «Каспий», 1894, №№ 146, 179, 184, 199, 229.
151. Квезерели (Копадзе) Н.И. Гатхели Хиди. – Тбилиси, 1965.
152. Квезерели (Копадзе) Н.И. Грузинские народные речные переправы. – Материалы по этнографии Грузии. Тбилиси, 1963.
153. Керимов Т.М. Волокуша Азербайджана. – Материалы к сессии, посвященной итогам археологических и этнографических исследований 1970 года в Азербайджане, Баку, май 1971 г.

154. Керимов Т.М. Арабалар. – Элм ве хаят, 1978, № 2.
155. Керимов Т.М. О караванном (верблюжем) транспорте в Азербайджане в XIX в. (на азерб. яз.). – Известия АН АзССР. Сер. истории, философии и права, 1978, № 4.
156. Керимов Т.М. О традиционном транспорте в Азербайджане. – АЭИА (1976). Баку, 1979.
157. Керимов Т.М., Гулиев Ш.А. О традиционном транспорте Азербайджана (на азерб. яз.). – Известия АН АзССР. Сер. истории, философии и права, 1979, № 4.
158. Керимов Т.М. Об итогах этнографической поездки в зону Ленкорани-Астары. – АЭИА (1979). Баку, 1980.
159. Керимов Т.М. Водный транспорт Азербайджана XIX века. – АЭС, № 4. Баку, 1981.
160. Кесаманлы Г.П. Погребение с бронзовым поясом из Хачбулага (Азерб. ССР). – СА, 1966, № 3.
161. Кистенев Д. Кустарная производительность и посторонние заработки крестьян в Ленкоранском уезде. – Труды КОСХ. Тифлис, 1891, № 9-10.
162. Ковалевская В.Б. Конь и всадник. – М., 1977.
163. Кожин П.М. К проблеме происхождения колесного транспорта у народов Евразии. – Тезисы конференции «Этническая история и современное национальное развитие народов мира», М., 1967.
164. Кожин П.М. Гобийская квадрига. – СА, 1968, № 3.
165. Контарини А. Библиотека иностранных писателей о России, т. I, 1836.
166. Контех И. Материалы для истории русского коннозаводства. – М., 1887.
167. Корганов М.Н. Исторический очерк пароходства на реке Куре. – ССК, т. II. Тифлис, 1872.
168. Косвен М.О. Очерки истории первобытной культуры. – М., 1957.
169. Косидовский З. Когда солнце было богом. – М., 1970.
170. Кочнев В.И. Население Цейлона. – М., 1965.
171. Кочарян Г.А. Нагорный Карабах. – Баку, 1925.
172. Круглов А.Н. Древние племена и народности Кавказа. – МИА, № 68. М.-Л., 1958.
173. Культура народов Зарубежной Азии. – Л., 1973.
174. Куталейшвили З.Г. Народное навигационное знание в Западной Грузии. – Сообщения Академии Наук Груз.ССР, 1978, № 3.
175. Куталейшвили З.Г. Судходство в Западной Грузии. – Автореферат. Тбилиси, 1979.
176. Куфтин Б.А. Археологические раскопки в Триалети. – Тбилиси, 1941.
177. Лакоза И.И. Верблюдоводство. – М., 1953.
178. Лалаян Е.А. Раскопки могильников в Советской Армении (на арм. яз.). – Ереван, 1931.
179. Латышев В.В. Известия древних писателей о Скифии и Кавказе, т. I. – СПб., 1890.

180. Лебедева А.А. Материалы к изучению двухколесного транспорта русских крестьян XIX-начала XX в. – ПИИЭ (1976). М., 1978.
181. Липс Ю. Происхождение вещей. – М., 1954.
182. Мавродин В. Русское мореходство на южных морях. – Симферополь, 1955.
183. Мамбетов Г.Х. Из истории транспорта и средств связи Кабардино-Балкарии. – Нальчик, 1971.
184. Мамедов А. От равнины Караэз до Каспийского моря (на азерб. яз.). – Баку, 1979.
185. Марек Я., Збавитель Д. Два Пакистана. – М., 1966.
186. Марков Ф.Т. Экономический быт государственных крестьян в Эриванском уезде. – МИЭБГКЗК, т. II. Тифлис, 1886.
187. Маркова Е. Очерки Кавказа. – СПб., М., 1904.
188. Марлинский (Бестужев) А.А. Полн. собр. соч., т. X. – СПб., 1840.
189. Марр Ю.Н. Статьи и сообщения, т. II. – Л., 1939.
190. Мартиросян А.А. Армения в эпоху бронзы и раннего железа. – Ереван, 1964.
191. Мартиросян А.А., Израелян А.Р. Наскальные изображения Гегамских гор. – АПА, т. VI. Ереван, 1971.
192. Материалы по истории Грузии и Кавказа, вып. V. – Тбилиси, 1937.
193. Материалы по истории Грузии и Кавказа. – Тбилиси, 1954.
194. Материалы по истории сельского хозяйства и крестьянства СССР. – М., 1959.
195. Меджидова И.А. Историко-этнографический очерк Апшерона (1950). – НАИИ АзССР, инв. № 5632 (III), оп. 1, № 1-5.
196. Мелик-Саркисян С.А. Муганская степь. – СПб., 1897.
197. Меликишвили Г.А. Наири-Урарту, т. I. – Тбилиси, 1954.
198. Мец А. Мусульманский ренессанс. – М., 1966.
199. Мнацакян А.О. Древние повозки из курганов бронзового века на побережье оз. Севан. – СА, 1960, № 2.
200. Муллагов М.Г. Вьючно-верховой транспорт у юго-восточных башкир (конец XIX-начало XX в.). Хозяйство и культура башкиров XIX-начала XX в. – М., 1979.
201. Мунчаев Р.М., Махмудов Ф.А., Нариманов И.Г. О древнейшей металлургии Кавказа. – СА, 1968, № 4.
202. Мусеви Т. Персоязычные документы по средневековой истории Азербайджана (XVI-XVIII) (на азерб. яз.). – Баку, 1977.
203. Мустафаев А.Н. Материальная культура Ширвана (на азерб. яз.). – Баку, 1977.
204. Мухиддинов И. Приспособления для переноса и перевозки вьюком груза у памирских таджиков в XIX-начале XX в. – СЭ, 1979, № 2.
205. Народы Средней Азии и Казахстана, т. I. – М., 1962.
206. Народы Кавказа, т. II. – М., 1962.

207. Нариманов И.Г., Исмаилов Г. Акстафинское поселение близ г. Казах. – СА, 1962, № 4.
208. Нидерле Л. Славянские древности. – М., 1956.
209. Никитин К.А. Город Нахичевань и Нахичеванский уезд. – СМОМПК, вып. I. Тифлис, 1882.
210. Николай Л.Ф. Краткие исторические данные о развитии мостового дела в России. – СПб., 1896.
211. Никифоров Н.К. Экономический быт немецких колонистов в Закавказском крае. – МИЭБГКЗК, т. I, вып. II. Тифлис, 1885.
212. Никифоров Н.К. Экономический быт государственных крестьян западной части Нахичеванского уезда Эриванской губернии. – Тифлис, 1885, т. I, вып. V.
213. О торговле лошадьми в Тифлисе и вообще в Закавказском крае. – КСХ, 1894, № 19.
214. Обзорение Российских владений за Кавказом, часть I. – СПб., 1836.
215. Обзорение Российских владений за Кавказом, часть III. – СПб., 1836.
216. Обручев В.А. В дебрях Центральной Азии. – М., 1953.
217. Огранович И.А. Провинции Ардебильская, Серабская. – Тифлис, 1876.
218. Осипов Г. Селение Даш-Алты Шушинского уезда Елизаветпольской губернии. – СМОМПК, вып. 25. Тифлис, 1898.
219. Османов М. З.О. К истории транспорта народов Дагестана XIX-начала XX в. Хозяйство народов Дагестана в XIX-XX вв. – Махачкала, 1979.
220. Очерки общей этнографии (Зарубежная Азия). – М., 1959.
221. Паланджян В. Деревянные повозки раскопок у селения Лчашен Севанского района Арм. ССР. – ТГИМА, № 5. Ереван, 1959.
222. Памяти акад. Н.Я.Марра. – Сборник статей. М.-Л., 1938.
223. Пахомов Е.А. Арабские прикаспийско-иранские феодалы в Азербайджане X-XI вв. – М.-Л., 1939.
224. Первое колесо. – Знание – сила, 1976, № 5.
225. Петросян Л.Н. Армянские сухопутные средства передвижения. КЭС, вып. V. М., 1972.
226. Пиотровский Б.Б., Флиттнер Н.Д. История техники Древнего Двуречья. – Очерки по истории техники Древнего Востока. М.-Л., 1940.
227. Пиотровский Б.Б. Урарту. – Л., 1940.
228. Пиотровский Б.Б. Ванское царство. – М., 1959.
229. Похилевич С. Селение Алты-Агач Шемахинского уезда Бакинской губернии. – СМОМПК, вып. I. Тифлис, 1881.
230. Почтовый дорожник Российской империи. – Петроград, 1915.
231. Путешественники об Азербайджане, т. I. – Баку, 1961.
232. Пфаф В.Б. Путешествие по ущельям Северной Осетии. – ССК, 1871, т. I.
233. Пфаф В.Б. Описание путешествия в Южную Осетию, Рачу, Большую Кабарду, Дигорию. – ССК, 1872, т. II.
234. Рамазанов К. Об этимологии слова Сальян (на азерб. яз.). – Известия АН АзССР, 1953, № 3.

235. Руденко С.И. Культура населения Центрального Алтая в скифское время. – М.-Л., 1960.
236. Русское богатство, 1894, № 12.
237. Садыхзаде Ш.К. К вопросу древних транспортных средств в Азербайджане (на азерб. яз.). – ТМИА. Баку, 1962.
238. Саламзаде А.А. Архитектура Азербайджана XVI-XIX вв. – Автореферат. М., 1963.
239. Сарабский Г. Старый Баку (на азерб. яз.). – Баку, 1958.
240. Саттарзаде Р. Коневодство (на азерб. яз.). – Баку, 1971.
241. Сафонов Н., Карлинский В. Письмо отправляется в путь. – М.: Связьиздат, 1965.
242. Саяпин М.С. Бакинские древности. – Баку, 1930.
243. Сборник сведений о Кавказе, т. II. – Тифлис, 1872.
244. Сборник газеты «Кавказ», 1847.
245. Сборник статистических данных о земледелии и способах хозяйства в пяти губерниях Закавказского края. – Тифлис, 1889.
246. Советский Азербайджан. – Баку, 1958.
247. С.Мелик-Саркисянц. Коневодство в Борчалинском уезде. – КСХ, 1894, № 21.
248. Сегаль Н. Скотоводство в Елизаветпольской губернии. – КСХ, 1897, № 177.
249. Спасский Н.И. Сельскохозяйственно-статистические сведения об Эриванской губернии за 1870 г. – ССК, т. II. Тифлис, 1872.
250. Спасский-Автомонаев К. Описание Шемахинского уезда Бакинской губернии. – Кавказский календарь на 1856 г.
251. Страбон. География. – М., 1964.
252. Стариков В.С. К вопросам происхождения и развития традиционных средств передвижения северных китайцев. – Культура народов Зарубежной Азии. Л., 1973.
253. Сумбатзаде А.С. Сельское хозяйство Азербайджана в XIX в. – Баку, 1958.
254. Сумбатзаде А.С. Промышленность Азербайджана в XIX в. – Баку, 1964.
255. Сумбатзаде А.С. Социально-экономические предпосылки победы Советской власти в Азербайджане. – М., 1972.
256. Тагиев К.Б., Рзаев Д.С. Единая транспортная система Азербайджана (на азерб. яз.). – Баку, 1975.
257. Талаанов В. Под парусами через пустыню. – Вокруг света, 1970, № 7.
258. Тартынов Н. О муловодстве в Закавказье. – КСХ, 1900, № 336.
259. Труды Императорского Кавказского общества сельского хозяйства, № 9-10. – Тифлис, 1891.
260. Труды Азербайджанской комплексной опытной станции по животноводству, вып. IV. – Баку, 1935.
261. Туркмено-русский словарь. – М., 1968.
262. Туршян А.Г. Курьерская служба на средневековом Востоке. – Историко-филологический журнал АН Армянской ССР, 1978, № 1.

263. Тюменев А.И. Государственное хозяйство Древнего Шумера. – М.-Л., 1956.
264. Уляницкий В. Исторический очерк русских консульств за границей в XVIII в., ч. I. – Сборник Московского главного архива Министерства иностранных дел, вып. 5, М., 1893; вып. 6, М., 1897; вып. 7, М., 1900.
265. Ушаков М.И. Нефтяная промышленность России. – СПб., 1912.
266. Фараджев А.С. Ордубад. – Баку, 1970.
267. Физическая география Азербайджанской ССР (на азерб. яз.). – Баку, 1959.
268. Фехнер М.В. Торговые связи России со странами Востока в XVI веке. – Автореферат канд. дисс. ... М., 1949.
269. Фомин В.В. Ленин и транспорт. – М., 1973.
270. Флетнер Д. О Государстве Русском. – СПб., 1906.
271. Хан-Агов А.Е. Экономический быт государственных крестьян Эчмиадзинского и Сурмалинских уездов Эриванской губернии. – МИЭБГКЗК, т. III. Тифлис, 1886.
272. Хан-Агов А.Е. Экономический быт государственных крестьян Джеванширского уезда Елизаветпольской губернии. – МИЭБГКЗК, т. VI, ч. II. Тифлис, 1887.
273. Халилов Д.А. Археологические памятники Западного Азербайджана эпохи бронзы и начала железа. – Баку, 1959.
274. Хождение купца Федота Котова в Персию. – М., 1958.
275. Циммер Ф. Колония Еленендорф Елизаветпольского уезда Елизаветпольской губернии. – СМОМПК, т. XXIX. Тифлис, 1901.
276. Чайлд Г. Прогресс и археология. – М., 1949.
277. Чайлд Г. Древнейший Восток в свете новых раскопок. – М., 1956.
278. Шавров Н. Очерки шелководства в Закавказье. – Свод материалов, т. IV. Тифлис, 1888.
279. Шамиладзе В.М. Хозяйственно-культурные и социально-экономические проблемы скотоводства Грузии. – Тбилиси, 1979.
280. Шарифли М.Х. Феодальные государства Азербайджана второй половины IX-XI вв. – Баку, 1978.
281. Шопен И.И. Исторический памятник состояния Армянской области в эпоху ее присоединения к Российской империи. – СПб., 1852.
282. Элиан К. О природе животных, кн. XVII (гл. XVII).
283. Эфендиев М.Г. Селение Лагич Геокчайского уезда Бакинской губернии. – СМОМПК, вып. 29. Тифлис, 1901.
284. Ягодынский П.Н. Экономический быт государственных крестьян в Бакинском уезде. – МИЭБГКЗК, т. I, вып. IV. Тифлис, 1885.
285. Ягодынский П.Н. Экономический быт государственных крестьян в Ордубадском участке Нахичеванского уезда Эриванской губернии. – МИЭБГКЗК, т. I, вып. V. Тифлис, 1885.
286. Ягодынский П.Н. Экономический быт государственных крестьян южной части Кубинского уезда Бакинской губернии. – МИЭБГКЗК, т. II. Тифлис, 1887.

287. Ямпольский З.И. К изучению древнего пути из Каспийского моря по реке Куре через Грузию к Черному морю. – Труды Института Истории АН Грузинской ССР, т. II. Тбилиси, 1956.
288. Weber. Altoriental Arohiv Aur orientforschung, № 1717, 1920.
289. Zegrand M. Zes Russes en Asie Mineure, 1723-1847.
290. Markwart J. Eranschahrnach der Geograpie des Ps. Moses Xoren. – Berlin, 1907.
291. Morgan J. Mission Scientifiguc au Caucase, I. – Paris, 1889.

II. Архивы

292. ЦГИА СССР:
а) ф. 1018, оп. 3, д. 59;
б) ф. 1289, оп. 1, д. 451.
293. ЦГИАЛ:
а) ф. «Кавказский комитет», д. 16, 142, 153, 250;
б) ф. 1263, оп. 71, д. 4259;
в) ф. 1268, д. 5, 209, 232, 346, 393;
г) ф. «Департамент общих дел Совета Министерства», д. 18;
д) ф. «Департамент общих дел МВД по Совету», № 1284, д. 109, 1844-1845 гг.
294. ЦГВИА, ф. ВУА, д. 18474, 4326, 4335.
295. ЦГАВМОФ, ф. 256; список 22, м. 30, л. 70.
296. ГААО, ф. 394, д. 201, ф. 399.
297. ЦГИА Грузии, ф. 4, д. 211; ф. 1087, оп. 1, д. 443.
298. ЦГИА Азербайджана, ф. 10, оп. 1, д. 4, 5, 12, 14, 42, 44:
а) ф. 37, оп. 1, д. 25;
б) ф. 43, оп. 2, д. 870;
в) ф. 44, оп. 2, д. 32 (1850-1851 гг.);
г) ф. 91, оп. 1, д. 2, 16, 26, 34, 35, 36, 41 (1826-1842 гг.).
299. ЦГАК Азербайджана. Инв. № 197, 1412, 3173, 3197, 3297, 3878, 5012, 5013, 7049, 7071.
300. Архив АН СССР, ф. 99, д. 13, 14, 42.
301. Архив ЛОИИ, ф. 36, д. 553, 587.
302. НАИИ АН Азербайджана:
а) ф. 1, оп. 9, д. 409 (48), 488, 4227, 4727 (13);
б) ф. 1, ед. 2065; ф. 1, 1263, оп. 71, д. 42, 59. Инв. № 30, 39, 58, 182, 198, 1592, 1593, 1743, 1821, 1860, 2188, 3632, 4703, 3700, 6344, 6917, 7811.
303. Негативный фонд МИА. Инв. № 24, 39, 881, 1307, 3825, 3924.
304. Фотоархив объединения «Азнефть». Инв. № 6257.

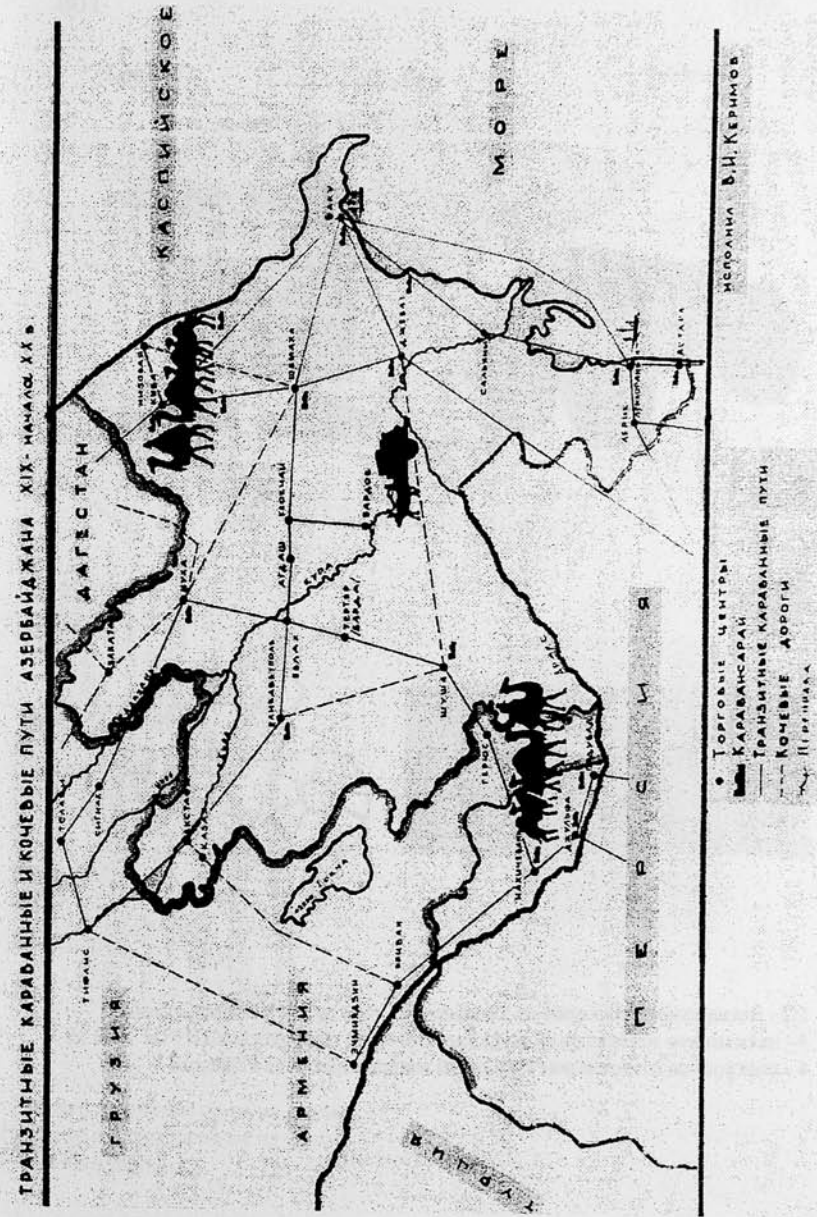
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

| | |
|--------|---|
| АПА | – Археологические памятники Армении |
| БИПР | – Библиотека иностранных писателей в России |
| ВЭГ | – Вопросы этнографии Грузии |
| ВЭК | – Вопросы этнографии Кавказа |
| ВИКА | – Вопросы истории Кавказской Албании |
| ГААО | – Государственный архив Астраханской области |
| ЛОИИ | – Ленинградское отделение Института Истории |
| МИГК | – Материалы по истории Грузии и Кавказа |
| МИА | – Музей истории Азербайджана |
| МКА | – Материальная культура Азербайджана |
| МУКЛЗП | – Материалы для устройства казенных летних и зимних пастбищ |
| НАИИ | – Научный архив Института Истории |
| ПИМК | – Проблемы истории материальной культуры |
| ПИИЭ | – Полевые исследования Института Этнографии |
| ТГИМА | – Труды Государственного исторического музея Армении |
| ТМИА | – Труды Музея истории Азербайджана |

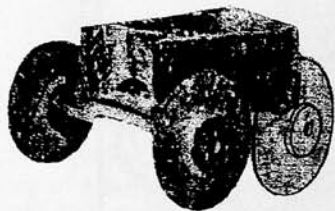
T.M.Kerimov

NATIONAL MEANS OF TRANSPORT OF AZERBAIJAN IN XIX AND AT THE BEGINNING OF XX CENTURIES

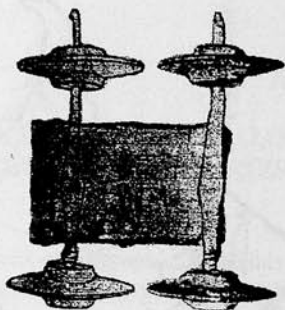
Monography, written on the basis of field ethnographic materials, as well as the using of archives and literary data, embraces all the types of national transport. The beginning of monography deals with the history of traditional transport, and the next chapters elucidate the pack-saddle transport, draught (wheeled and unwheeled) and water transport as well. The chapter dealing with water transport describes the various types of water transport beginning with the very primitive one. A comparative material on the Caucasus and the Near East is used in monography in order to give a full characteristic of various questions connected with the problem of national transport.



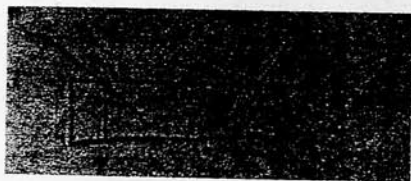
Табло I



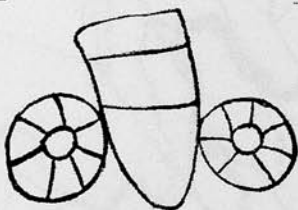
1



2



3



4

- 1-2 - четырехколесная арба из Триалети (III тыс. до н.э. реконструкция)
 3 - наскальное изображение двухколесной арбы из Гобустана (III тыс. до н.э.)
 4 - надгробное изображение кайыга из могильника близ Гями-гая

Табло II



1



2



3

- 1 - способ переноски груза на голове.
 2 - способ переноски вола на спине.
 3 - шамбал (*hambal*)

Табло III



1



2



3



4

1-3 - способы переноски груза на голове.

1 - переноска тюка.

2 - переноса корзины (НАИИ АР. инв. № 896).

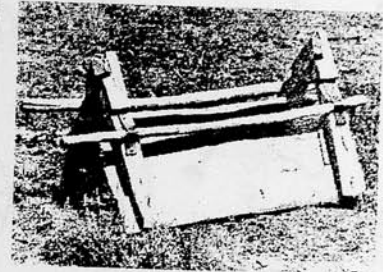
3 - переноска снопа осоки (НАИИ АР. инв. № 83).

4 - способ переноски воды в керамическом кувшине (НАИИ АР. инв. № 467).

Табло IV



1



2



3



4

Типы седел вьючно-верховых животных:

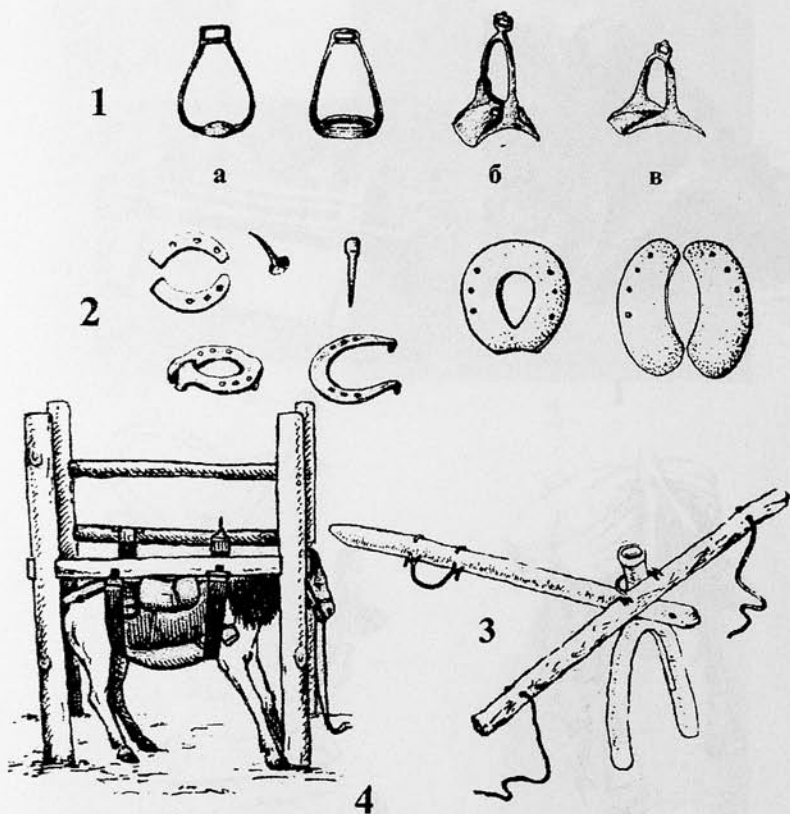
1 - навар (вьючное седло).

2 - джахаз (остов для вьючного седла верблюда).

3 - местное седло.

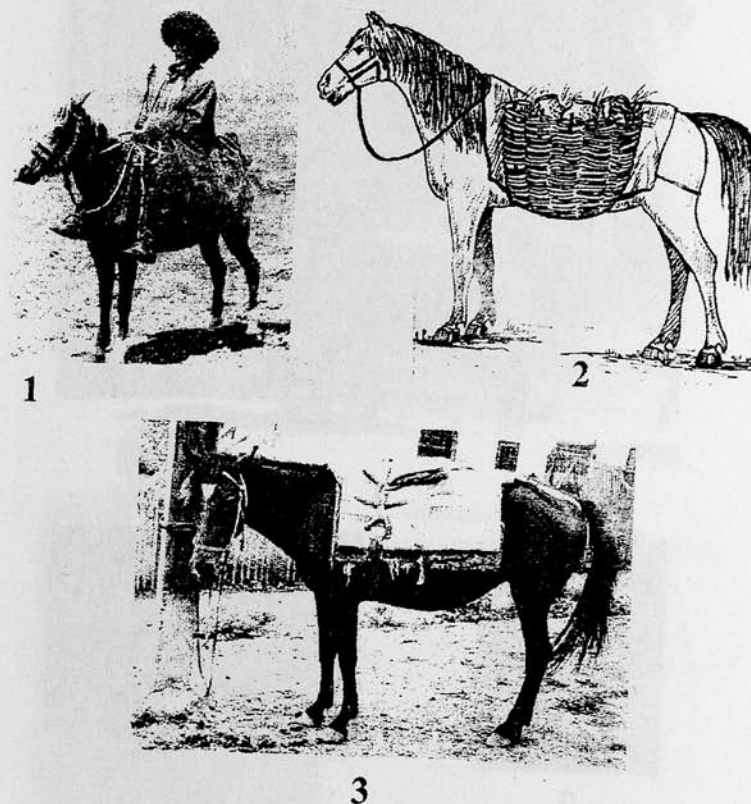
4 - виды остовов седел (НАИИ АР. инв. №4227/32).

Tablo V



- 1 - стремена.
 2 - виды лодков.
 3 - станок для подковки волов (НАИИ АР. инв. № 1860).
 4 - чармых.

Tablo VI



- Верховые и вьючные средства передвижения:
 1 - верховая езда на лошади.
 2 - лошадь, навьюченная плетеными корзинами с гончарными изделиями для перевозки.
 3 - способ оседлания вьючной лошади.

Tablo VII



1



2



3

Способы перевозки тяжестей на осле:

1 - перевозка воды с помощью хэрэкэ
(ЦЕА кинофотодокументов АР, инв. №5014).

2 - перевозка воды в бидонах.

3 - перевозка дров.

Tablo VIII



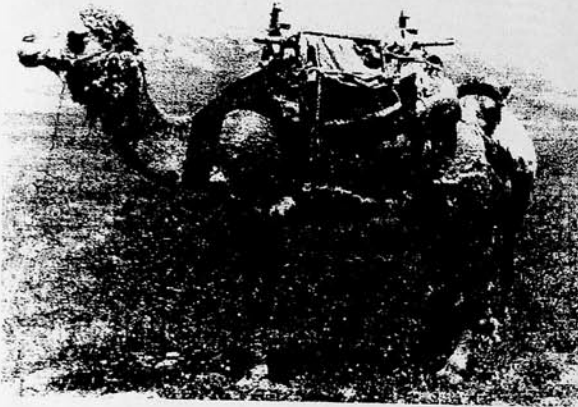
1



2

1 - подковка осли (АТБ.
Негативный фонд, инв. № 881).
2 - верховая езда на осле.

Табло IX



1



2

Способы оседлания двугорбого верблюда:
1 - джахазом; 2 - наваром

Табло X

1



2

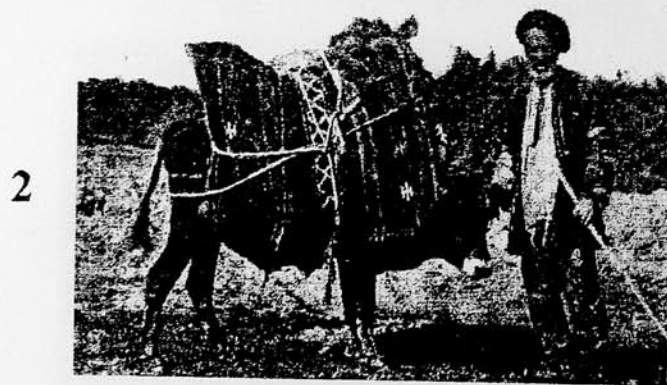


Верблюжьи караваны:

1 - в городе (ЦГА кинофото документов
АР инв. № 5009).

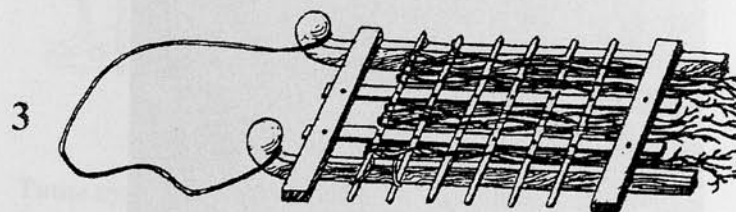
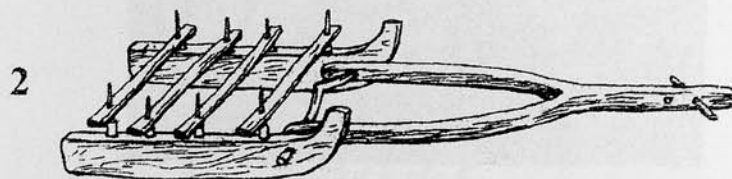
2 - в пути (НАИИ Азерб. ССР. инв. №6677).

Tablo XI



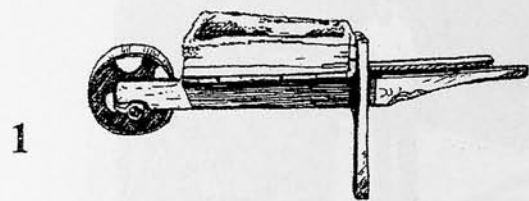
1 - 2 - способы перевозки вьюков на быках
(2- МИА. Негативный фонд. инв. №1307).

Tablo XII

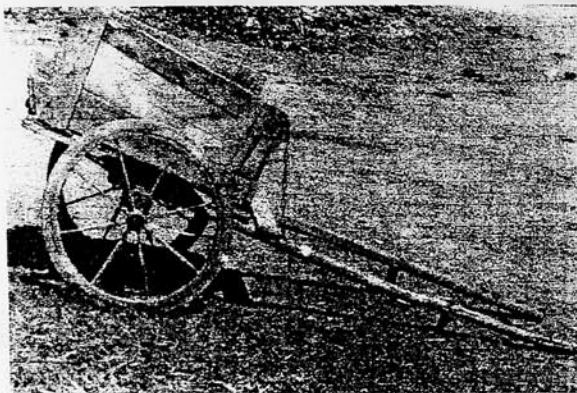


1 - 2 - с жесткой упряжью (дышло).
3 - с мягкой упряжью. (сiуә) - чэпэ.

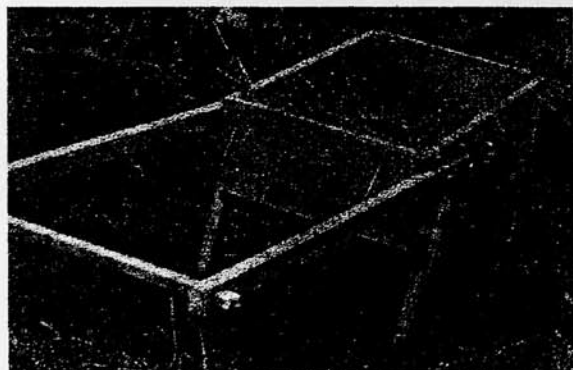
Табло XIII



1



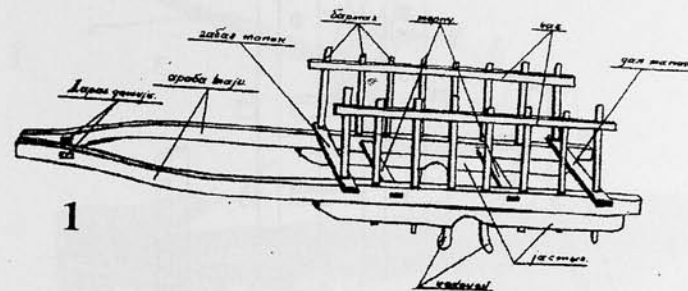
2



3

Тачки (*al arabasi*):
 1 - одноколесная.
 2 - 3 двухколесная.

Табло XIV



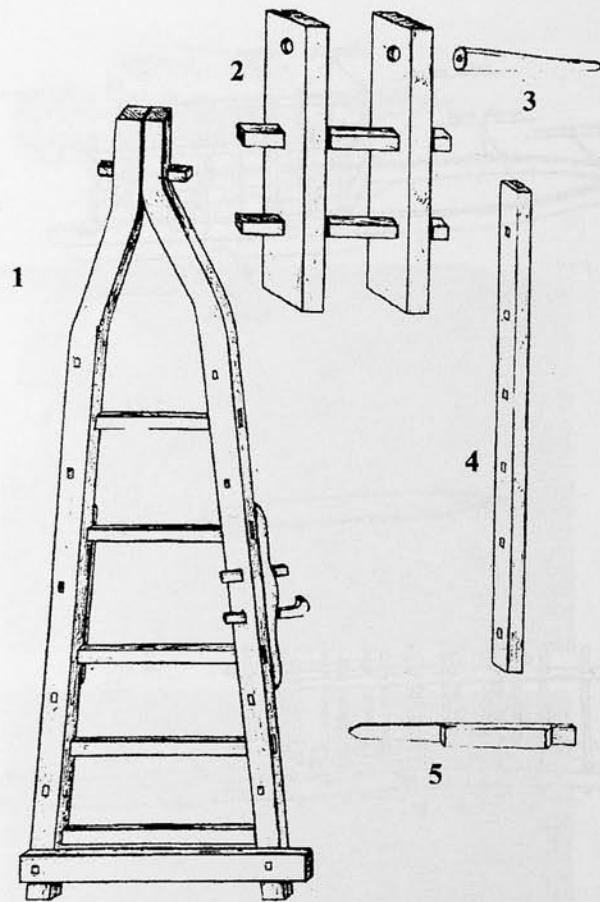
1



2

Типы кузовов двухколесных арб:
 1 - куткашенский тип.
 2 - тип западной зоны Азербайджана

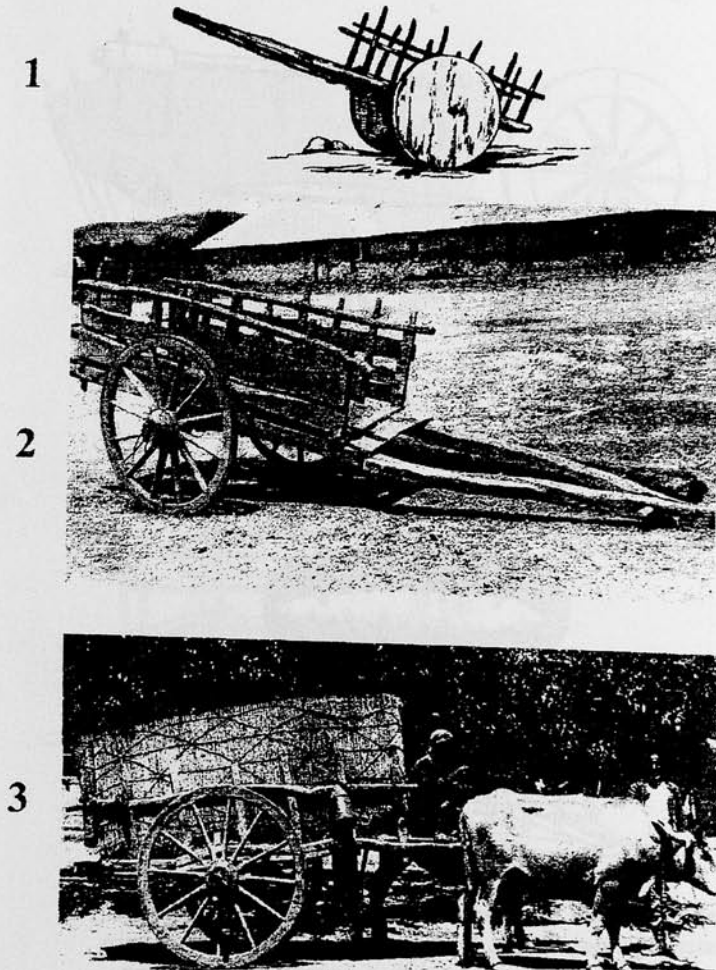
Tablo XV



Составные части кузова арбы куткашенского типа:

- 1 - днище кузова.
- 2 - приспособление для упряжи (*tarax*).
- 3 - кольцо для крепления ярма к тарам.
- 4 - верхняя перекладина (*üst tar*).
- 5 - кол (*cağ*)

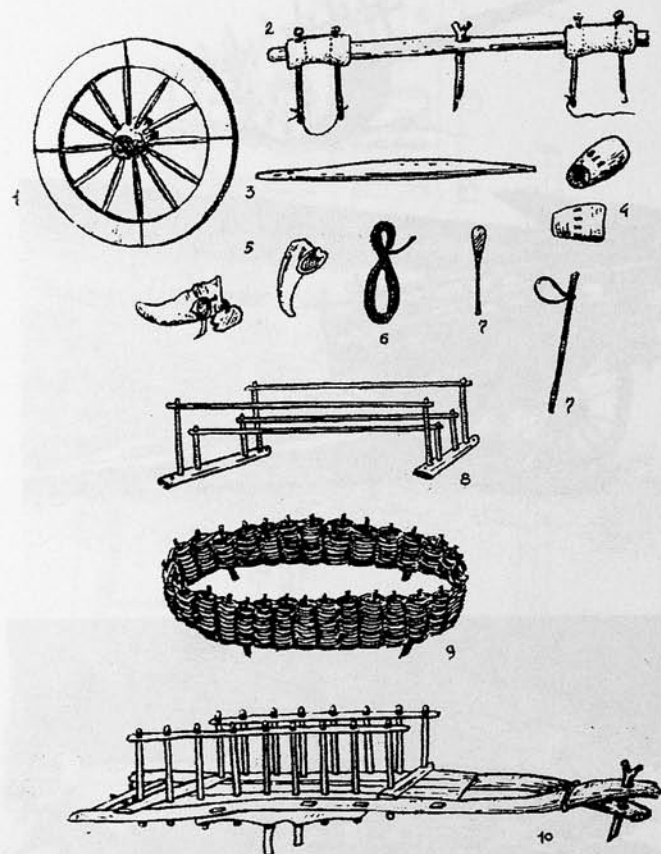
Tablo XVI



Типы двухколесных арб:

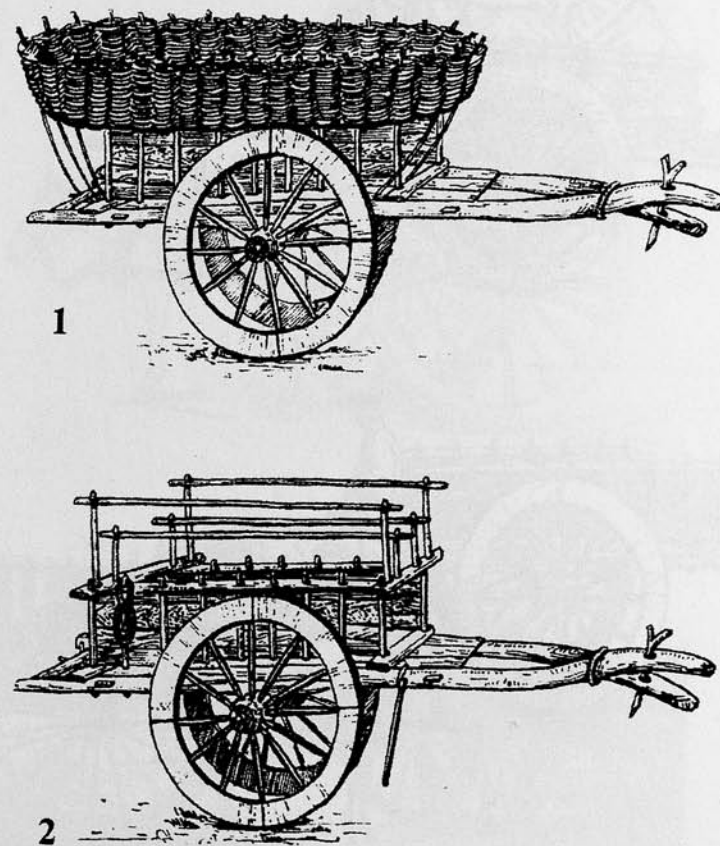
- 1 - со сплошными колесами.
- 2 - 3 - с колесами со спицами.

Табло XVII



Различные части и приспособления арб мушкюрского типа:
 1 - колесо. 2 - ярмо. 3 - ось. 4 - ступицы. 5 - рога для мыльного раствора. 6 - веревка. 7 - дэмкеш. 8 - приспособления для перевозки снопов (дерз агаджи) и фруктов (чалы). 10 - кузов арбы.

Табло XVIII

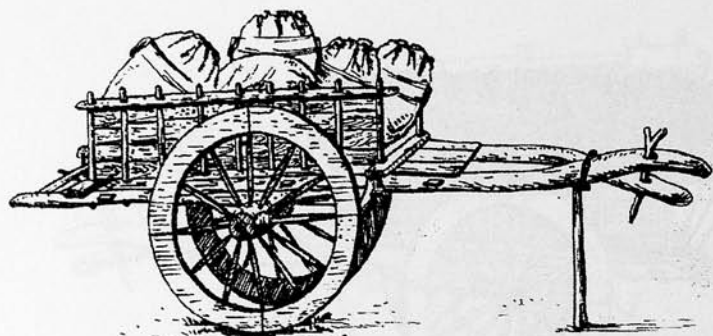


Арбы с приспособлениями:

1 - чалы араба.

2 - дерз арабасы.

Табло XIX



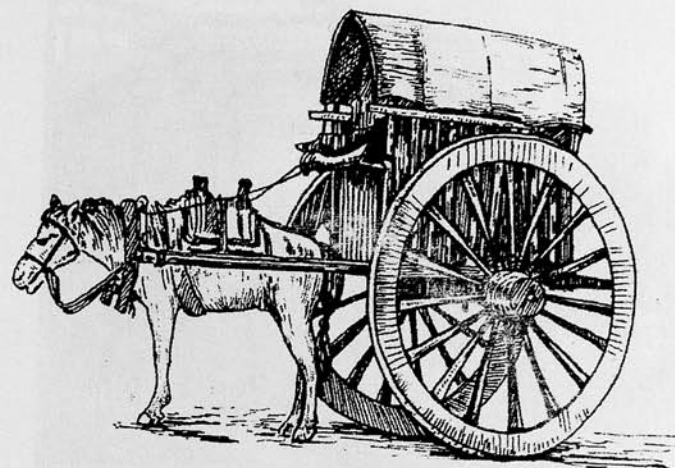
1



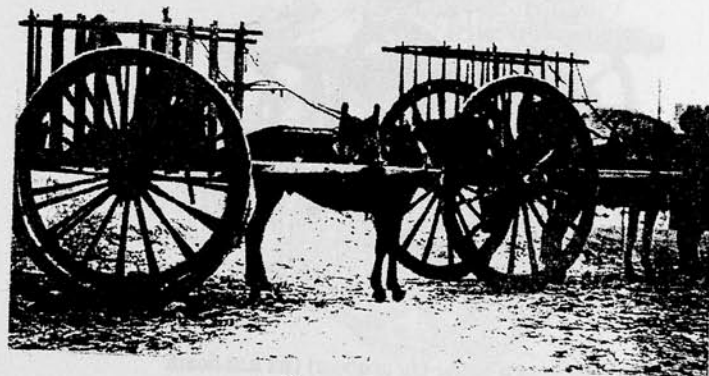
2

1 - груженная арба мушкюрского типа.
2 - запряженная.

Табло XX



1



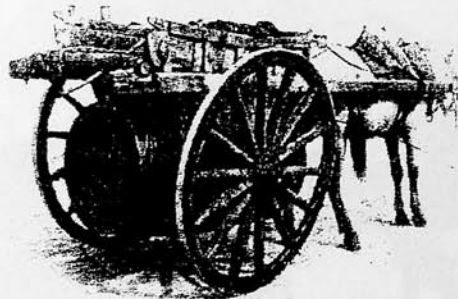
2

1 - 2 - двухколесная лошадиная арба
(2 - ЦГА кинофотодокументов АР. инв. " 704)

Табло XXI



1



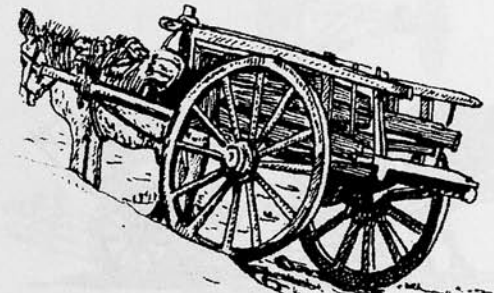
2

1 - арба для перевозки воды (*su arabasi*) (из альбома
 фотолаборатории Азнефти. инв №6566)
 2 - арба для перевозки нефти (нефт арабасы)
 (ЦГА кинофотодокументов АР. инв. №3878)

Табло XXII



1



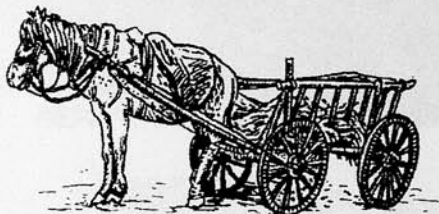
2

1 - 2 - двухколесная арба, запряженная ослом.

Табло XXIII



1



2



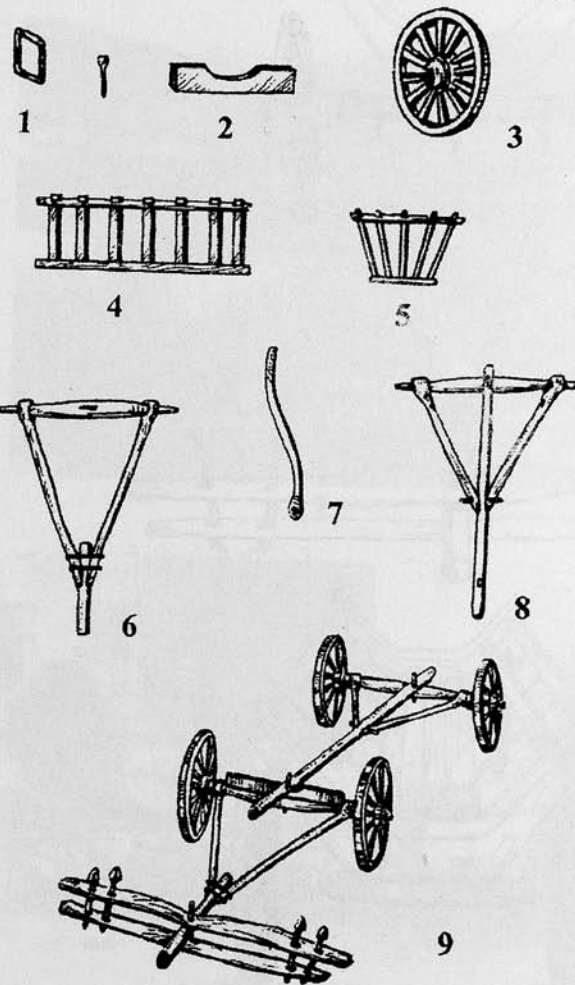
3

Четырехколесные арбы:

1 - 2 - арба, запряженная лошадейю (*at arabasi*).

3 - арба, запряженная ослом.

Табло XXIV



1 - железный хомут.

2 - ясдыг.

3 - колесо.

4 - нердиван.

5 - ширагун.

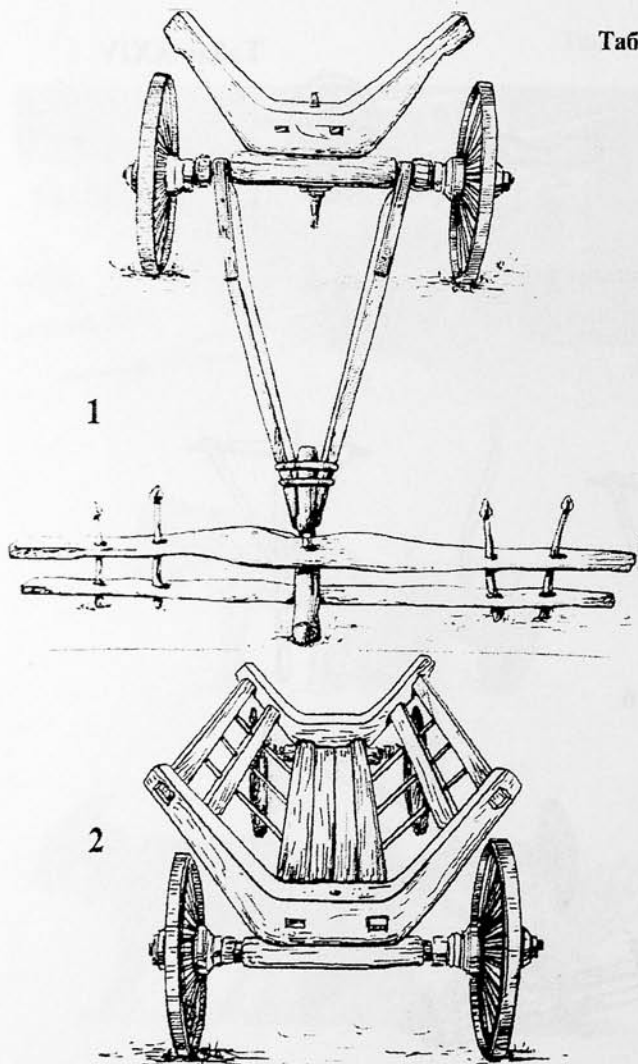
6 - онлюк.

7 - даяаг.

8 - чэкэджек.

9 - основание.

Табло XXV



Четырехколесная арба казахского типа:

1 - передная часть.

2 - вид сзади.

Табло XXVI



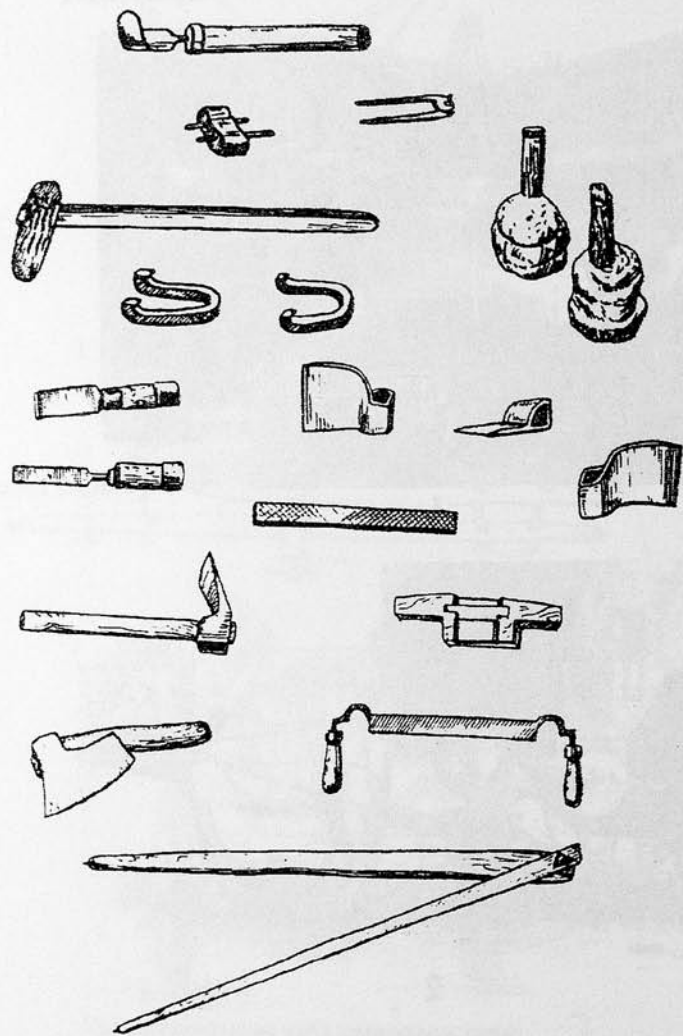
1



2

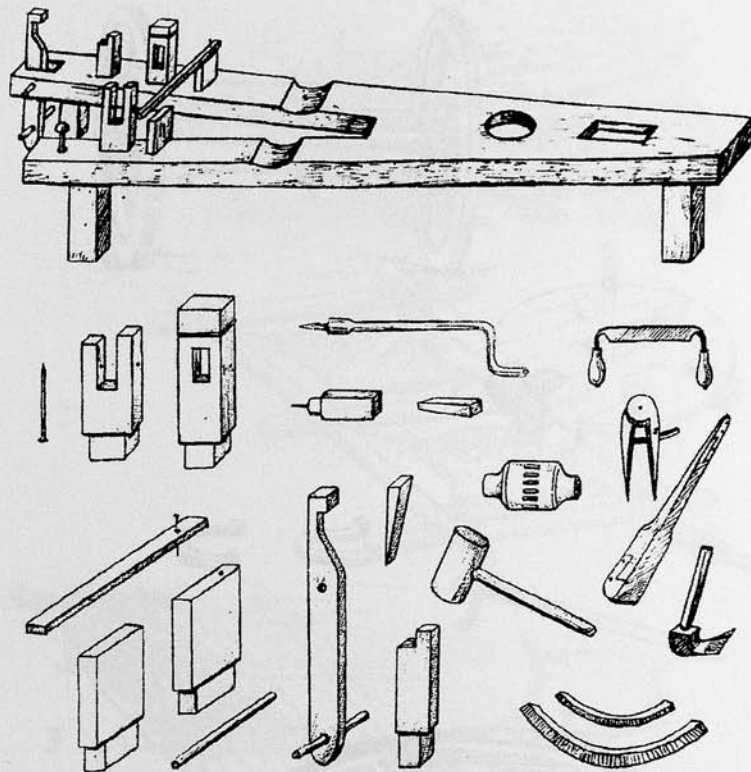
1 - стоянка арб (ЦГА кинофотодокументов АР. инв № 3173).
2 - фазтон (из альбома фотолаборатории Азнефти).

Табло XXVII

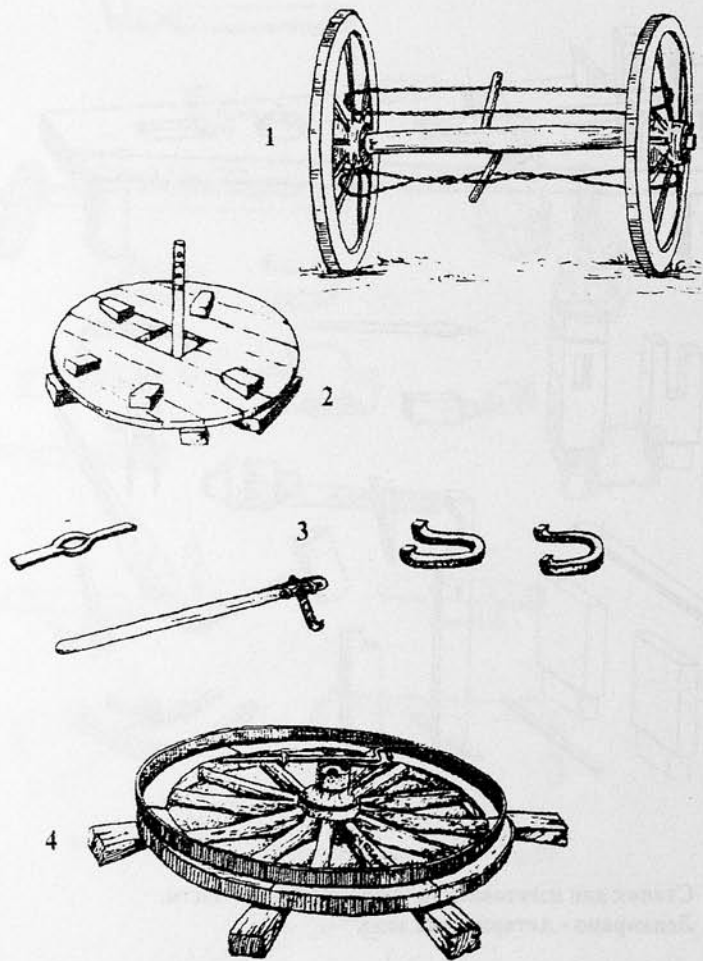


Инструменты для изготовления арб (Шекинская зона).

Табло XXVIII

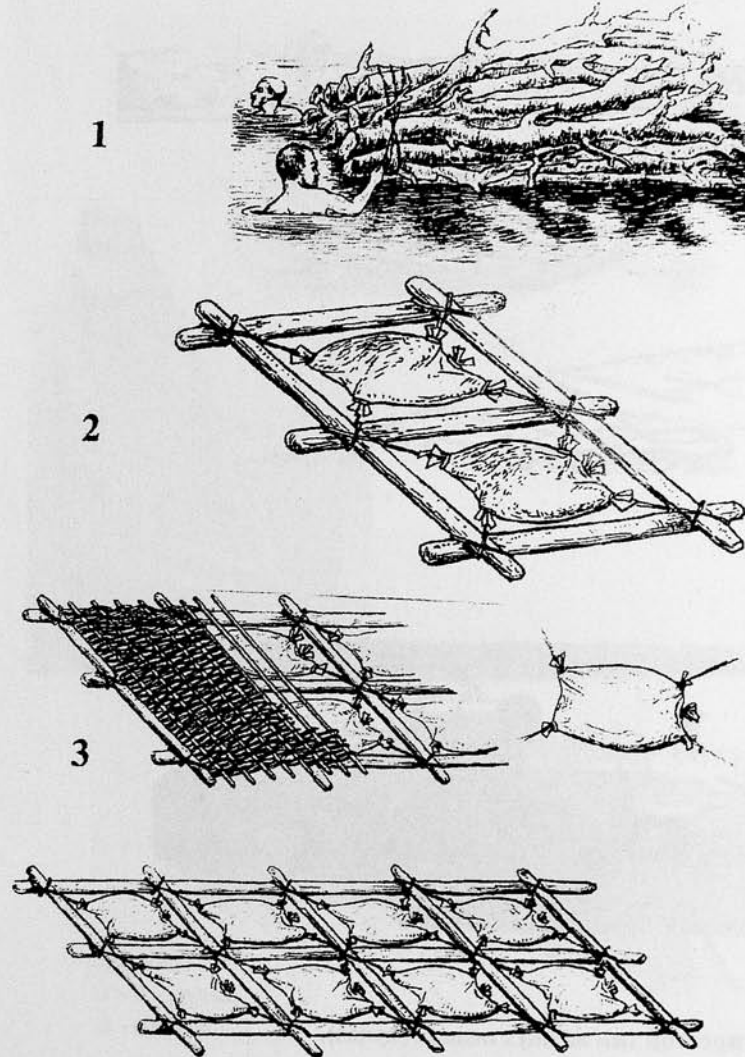
Станок для изготовления колес (*gira*) и его части.
Ленкорано - Астаринская зона.

Таб.ло XXIX



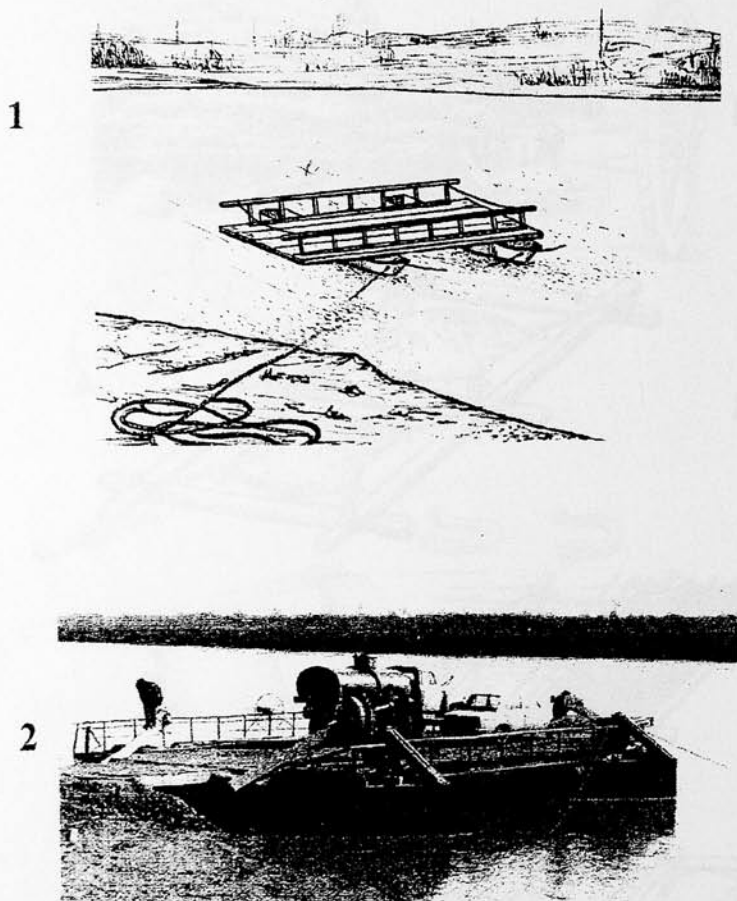
- 1 - способ крепления колес наглухо к оси (буразлама).
 2 - 3 - приспособление для надевания обода (шин) на колесо.
 4 - надевание обода на колесо.

Таб.ло XXX



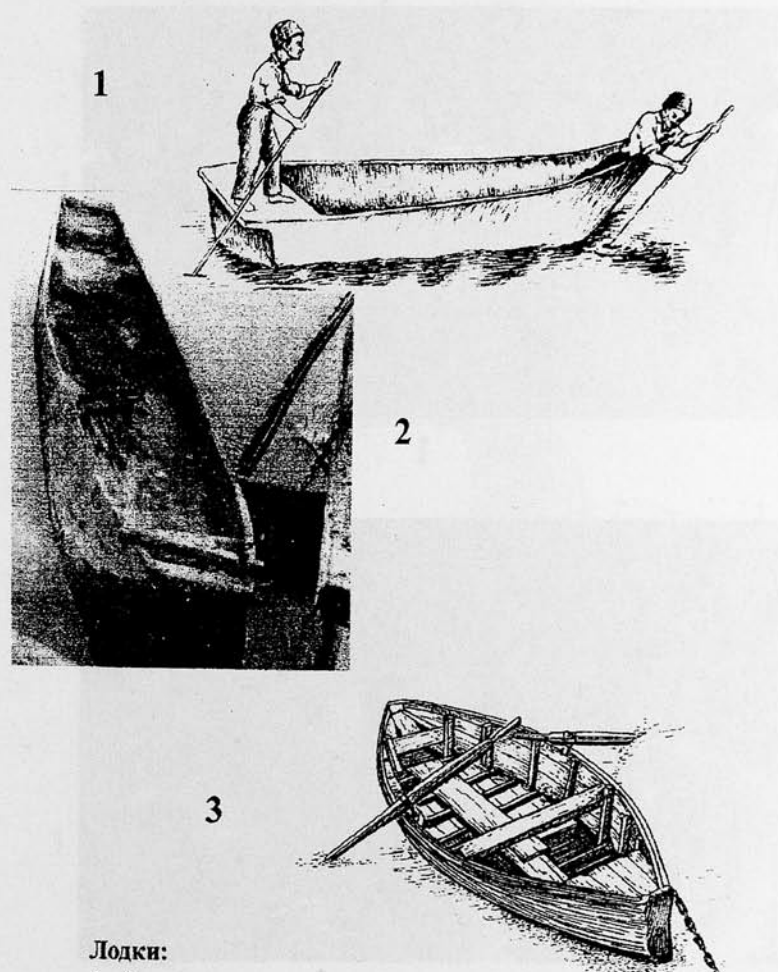
- 1 - плот (сал).
 2 - пэля.
 3 - кэляк.

Табло XXXI



1 - простой тип на двух лодках (кулаз).
2 - современный тип.

Табло XXXII



Лодки:
1 - 2 - колаз.
3 - кайык

Табло XXXIII



1

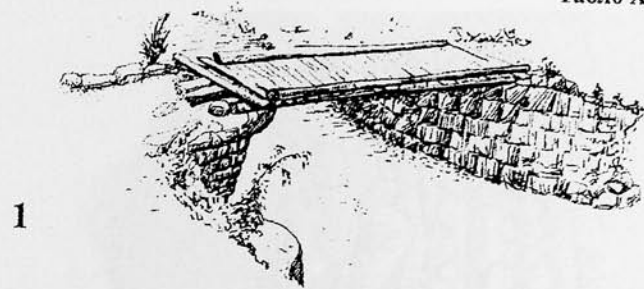


2

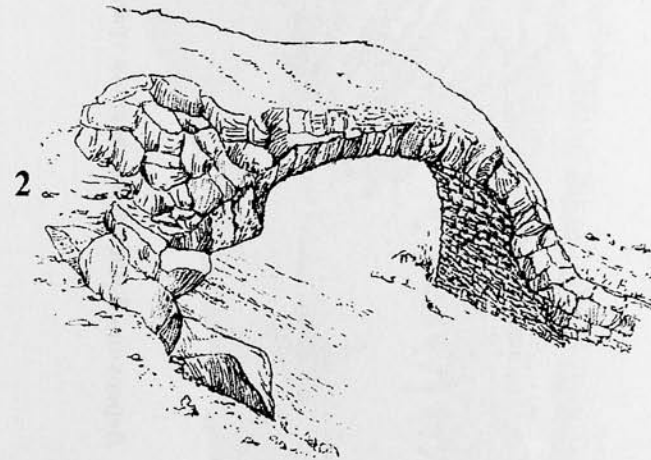
Дороги:

1 - асфальтированная; 2 - грунтовая

Табло XXXIV



1



2



3

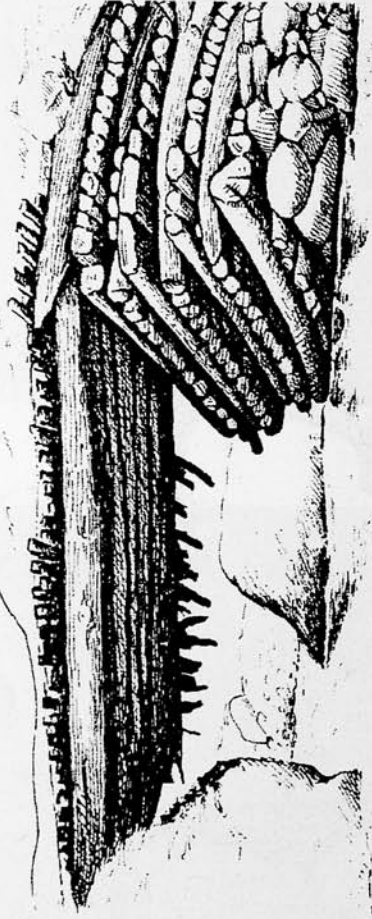
Мосты:

1 - деревянный.

2 - каменный однопролетный.

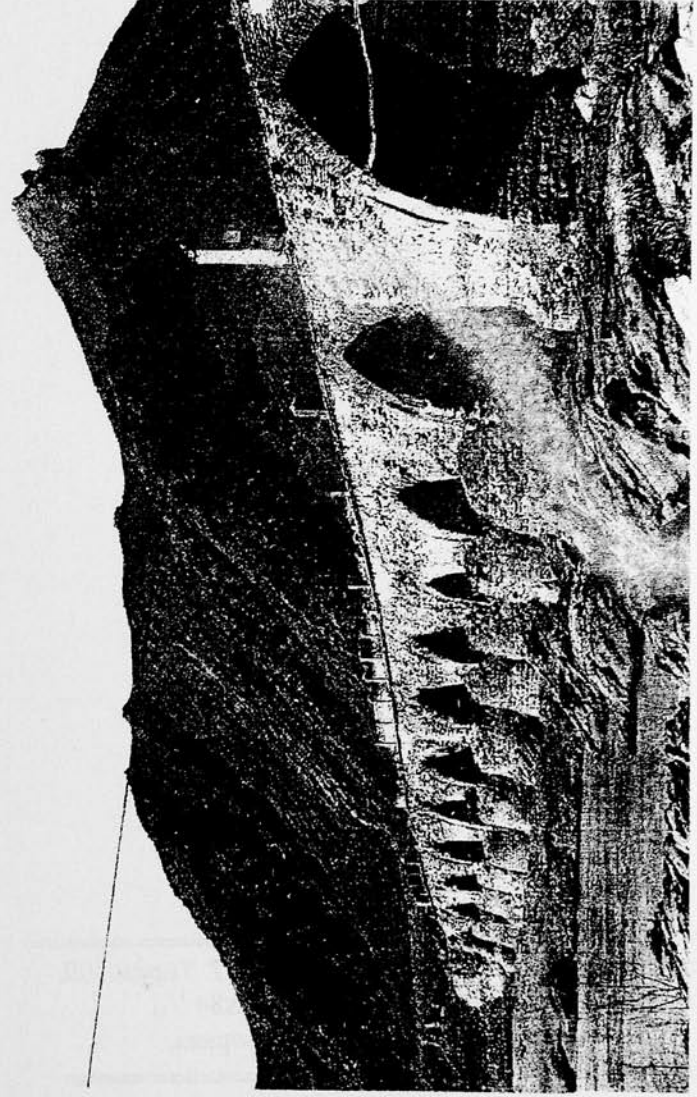
3 - двухпролетный.

Табло XXXV



Деревянный мост для колесного транспорта

Табло XXXVI



Пятнадцатипролетный Хулаферинский мост XII века

Подписано к печати 03.12..2004 г. Заказ №247. Тираж 300.

Изд. п. л. 9. Физ. п. л. 7,2. Формат 60x84 ¹/₁₆.

Бумага высшего сорта. Цена договорная.

Азербайджанский Технический Университет

1

688460