

DOI 10.31029/vestdnc88/3

УДК 656.1 (470.67)

ГУЖЕВОЙ ТРАНСПОРТ НАРОДОВ ДАГЕСТАНА (XIX – НАЧАЛО XX в.)

М. Б. Гимбатова, ORCID: 0000-0002-6767-4478

Институт истории, археологии и этнографии
Дагестанского федерального исследовательского центра РАН,
Махачкала, Россия

HORSE-DRAWN TRANSPORT USED BY THE PEOPLES OF DAGHESTAN (XIX – EARLY XX CENTURIES)

M. B. Gimbatova, ORCID: 0000-0002-6767-4478

Institute of History, Archaeology and Ethnography of the
Daghestan Federal Research Centre of RAS, Makhachkala, Russia

Аннотация. В статье рассматриваются традиционные виды гужевого транспорта народов Дагестана в XIX – начале XX в.: арба, сани, фургон, фазтон. Распространение того или иного вида транспорта было обусловлено природно-географическими условиями проживания и хозяйственными нуждами. В горной местности использовали двухколесную арбу с меньшими кузовными габаритами и высокими колесами, на равнине – массивную четырехколесную арбу и сани (в зимний период), в приморской низменности – лодку. В городах распространение получили фургоны и фазтоны. Тяговой силой вплоть до начала XX в. служили лошади, волы, буйволы, ослы, мулы.

Abstract. The article deals with the traditional types of horse-drawn transport used by the peoples of Daghestan in the XIX – early XX centuries: arba, sleigh, van, phaeton. The spread of one or another type of transport was due to natural and geographical living conditions and economic needs. In mountainous areas a two-wheeled arba with the small body dimensions and high wheels was used, on the plain – a massive four-wheeled arba and sleigh (in winter), in the coastal lowlands – a boat. Vans and phaetons were widespread in town. Horses, oxen, buffaloes, donkeys, mules served as a draft force until the beginning of the XX century.

Ключевые слова: Дагестан, горы, предгорье, равнина, гужевой транспорт, арба, сани, фургон, фазтон, лошади, волы, буйволы, ослы, мулы.

Keywords: Daghestan; mountains; foothills; plain; horse-drawn transport; arba; sleigh; van; phaeton; horses; oxen; buffaloes; donkeys; mules.

В условиях сильно пересеченного рельефа, суровых природных условий дороги в жизни народов Дагестана имели большое значение, так как они являлись связующими звеньями коммуникативного и торгово-экономического взаимодействия между отдаленными селениями. Состоянию дорог уделялось большое внимание. Их содержание в надлежащем порядке, строительство и ремонт входили в обязанности сельской общины. Во время одного из своих путешествий по Дагестану в 1886 г. Н. Воронов так описывает дороги, связывающие селения Андалалского наибства: «Нужно видеть дагестанские пути сообщения, нужно всмотреться во все естественные преграды, положенные здесь природою для разобщения людей, – и, однако, люди общаются здесь не в пример легче, чем, например, живущие в наших равнинных или степных деревнях русские поселяне, не нуждающиеся даже и в дорогах, потому что поле и дорога равно проходимы. Здесь не то; здесь всякий переход из аула в аул, от общества в общество – своего рода подвиг, риск и во всяком случае большой труд, а между тем общение замечательное. Вести, новости разносятся в горах с изумительной скоростью, и приказания начальства, власти исполняются здесь так же быстро, как бы страна перекрещивалась телеграфными проволоками. На завтра, например, нужно собрать джамаат из всех ближних обществ – и джамаат непременно соберется, кто пеший, кто конный, явятся все по призыву, преодолев, без сомнения, значительные трудности в пути» [1, с. 19–20].

Дороги в горах были вьючными, они соединяли между собой не только селения и местности Дагестана, но и связывали Дагестан с соседними регионами – Грузией, Чечней, Ингушетией. Так, например, древний торговый путь под названием «шекинский», или «анапский» проходил через Ахты, Рутул, Казикумух, Согратль, Голотлинский мост, по Аварскому Койсу, через Андию, Чечню, Кабарду и далее к берегам Черного моря. Эта дорога связывала Ширван, Шекинское ханство (Нуха, Ганджа) через Дагестан со всем Северным Кавказом [2, с. 10]. Из Лакии, расположенной в центре Дагестана, можно было попасть в Грузию, Закаталы, Южный Дагестан и т.д. [3, с. 154–155].

Таким образом, в первой половине XIX в. Дагестан имел разветвленную сеть дорог. Однако их качество оставляло желать лучшего.

К строительству грунтовых и шоссейных дорог в горах приступили лишь после окончания Кавказской войны. Хорошие дороги были необходимы прежде всего для установления регулярного сообщения между городами и военно-административными пунктами области. С 40-х гг. XIX в. в горах силами войсковых частей и местного населения было построено 443 версты дорог стратегического значения, вдоль которых были укрепления Ахты, Кумух, Гуниб, Карадах, Хунзах, Ботлих, Чиркей и др. [4, с. 25].

Колесные дороги с почтовыми станциями сыграли огромную роль в усилении торгово-экономических связей горцев с населением равнины и других областей Кавказа, но связь между горными селениями и горными районами с плоскостными зонами Дагестана продолжала осуществляться по вьючным дорогам.

Традиционные транспортные средства были рассчитаны на горные дороги. По своему функциональному назначению транспорт делился на грузовой и пассажирский. В первом довольно существенные различия как по составу, так и степени бытования имели средства, обеспечивающие перевозки в пределах сельской хозяйственной округи (преимущественно функционально-хозяйственные) и осуществлявшие межсельские, дальние перевозки (главным образом товарно-обменного характера).

По параметрам конструктивно-техническим и операциональным (способ перевозки) транспортные средства делились на следующие виды: колесный, полозный, вьючный и верховой.

Основным, а в более ранний период и единственным видом колесного транспорта у всех народов Дагестана была двухколесная повозка в парной упряжи общекавказского типа (*гьоко* – авар., *уркура* – дарг., *араба* – лезг., *арба* – кум., *аьрава* – лак.), известная у многих народов и в литературе под тюркским названием «арба».

В горах была распространена арба известного дагестанского горного типа, целиком изготовленная из деревянных деталей с железными ободками на колесах, небольших размеров, приспособленная для двух быков.

Главным требованием к конструкции арбы была устойчивость, чтобы она не повалилась на бок или не перевернулась на наклонных участках дороги. Следует отметить, что дагестанская арба отличалась значительными зональными особенностями. Так, например, у даргинцев в нижнем предгорье, где имелся рослый и сильный скот и неплохие дороги, она была большой и длинной, на высоких колесах. В верхнем предгорье, где дороги были узкие, окаймленные лесом, где часто приходилось пробираться с арбой через кустарник, она была низкой, массивной с маленькими толстыми колесами.

Горная и горно-долинная арба представляла собой нечто среднее между описанными выше видами. В некоторых селениях, где сельскохозяйственные угодья расположены на некрутых косогорах и плато, сложился вид арбы с огромными колесами на очень широком остовае. Она служила для перевозки грузов по косогорам: ширина делала ее устойчивой, а высокие колеса обеспечивали преодоление неровностей.

Даргинская арба в бычьей упряжи (*уркура*) «целиком изготовлялась из деревянных деталей, и только во второй половине XIX в. в ней появились металлические конструкции. Важнейшие составные части ее: “барк” (остов), “арк” (ось), “хІулри” (колеса), “хъартбе”, (боковые стойки), “гадамухри” (продольные планки, вдеваемые в стойки), “битабахъе” (соединительные планки между обоими дышлами, образующие дно арбы), “кІянцІни” (ограничители оси) “Мурга” (дышло), “авруми” (обод колеса), “чехникке” (спицы колеса)» [5, с. 48].

На плоскости арба была двухколесной и четырехколесной, запряженной двумя волами или буйволами.

Двухколесная арба отличалась от арбы, применяемой в горах, в основном своим размером (она значительно больше) и некоторыми деталями. У засулакских кумыков под влиянием русских соседей имели некоторое распространение и четырехколесные арбы.

Двухколесная кумыкская арба состояла из трех основных частей: 1) кузовной – «кёкюрек», 2) колесной – «дёгерчиклер» и 3) яремной – «боюнсалар» [6, с. 91].

Описывая кузовную часть арбы, С.Ш. Гаджиева отмечает, что она «делится на остов и борта. Остов арбы составляли три продольных шеста – «арышлар»: два длинных (крайних) и один покороче (серединный). Оба крайних шеста сходились в яремной части. Все три продольных шеста скреплялись короткими поперечными планками, которые вместе с *арышлар* образовывали дно кузова. Борта арбы напоминали лестницу, лежащую боком вдоль *арышлар*. Чтобы образовать борта, в крайних шестах делались специальные отверстия, в которые с каждой стороны вставлялись 6–7 планок; сверху эти планки закреплялись сплошной перекладной, идущей параллельно каждому крайнему шесту. Эти боковые стенки в виде лестницы или оконных рам в отдельных случаях делались плетеными или плотно перекрывались досками. Для увеличения вместимости арбы в передней части всегда можно было сделать дополнительный кузов. Для этого крайние шесты имели дополнительные отверстия, в которые вставлялось несколько планок, также прикрепляемых сверху перекладной. Отверстия для этой цели оставались на крайних шестах сзади арбы. Когда на арбу ставилась большая, во всю длину арбы, широкая плетеная корзина – «къувукъ чалы» для перевозки мякины, с арбы убирали все лишние приспособления» [6, с. 91].

Колесная часть состояла из оси – «гёчерагъач» и двух колес – «дёгерчиклер». Закреплялась ось в специальных деревянных выступах.

Яремную часть арбы составляли две поперечно идущие, тщательно обработанные планки и четыре деревянных вертикальных штока, образующие две небольшие ячейки ярма – «боюнса» – для запряжки волов. Требовалось, чтобы арба изготовлялась из крепких пород дерева, была легкой и подвижной [6, с. 91].

Со второй половины XIX в. у кумыков появляются арбы с железными обручами на шинах. Однако это было доступно только богатой прослойке общества, а основная часть крестьянских хозяйств имела арбы на деревянном ходу.

Таким образом, основным традиционным видом колесного транспорта была двухколесная повозка в парной упряжке общекавказского типа – арба.

Модификации и распространенность арбы обусловлены в первую очередь зональными природно-географическими особенностями, рельефом, почвами, климатом, растительностью (наличие леса), экономическими возможностями, кормовой базой, характером и особенностями хозяйственных перевозок и т.п. Из этого перечня условий уже ясно, что наиболее благоприятные предпосылки для развития колесного транспорта (арбы) имела равнинная (низменная часть), поскольку главные из них (рельеф, кормовая база и экономические возможности хозяйства) были здесь наиболее благоприятствующими.

При сохранении общей конструкции арба имела локальные варианты, обусловленные перевозом отдельных (или совокупности) условий (зональных, экономических). Это – равнинная боль-

шая с расширенным кузовом, равнинная громоздкая с массивными частями, предназначенная для мест с вязкими почвами, сильно затрудняющими движение в распутицу, требующая больших тяговых усилий (поэтому и массивность деталей и буйволы в упряжке); предгорно-лесная, невысокая, крепкая из-за особенностей лесных дорог; горно-долинная, близкая к равнинной, но с меньшими габаритами, особенно кузова; высокогорная лесная, близкая к предгорной и «луговая» с широкой бескузовной платформой и высокими колесами и др. [7, с. 48–49].

Другим транспортным средством у равнинных народов были сани. По сравнению с арбой сани играли второстепенную роль, так как применялись только в течение короткой зимы [6, с. 91].

Сани представляли собой два гладких бруса, загнутых спереди, на которые ставились доски, плотно пригнанные друг к другу. Эти доски составляли верхнюю площадку для размещения груза или сидения [6, с. 91]. Следует отметить, что волокуша и сани на плоскости использовались редко, зато в верхнем предгорье и в высокогорных селениях волокуша с зимней модификацией – санями независимо от времени года являлась основным грузовым транспортным средством, что было вызвано особенностями местных условий – лесистые горы и холмы, обилие осадков, особенно снега. Следует отметить, что ее не было в скалистых и каменистых районах горного и горнодолинного Дагестана. Преимущество волокуши было в том, что она была «внедорожником», использовалась в недоступных для колесного транспорта местах, для доставки леса, дров, навоза, сена, снопов, строительного камня, мякны и т.п. [7, с. 49].

В Дербенте, Темир-Хан-Шуре, Порт-Петровске и Кизляре была распространена пароконная легкая коляска – фургон, пассажирская линейка – фаэтон.

Гужевого транспорт вплоть до начала XX в. запрягали лошадьми (редко), волами, буйволами, ослами, мулами. Лошади служили в основном для верховой езды. Для перевозки грузов в горах использовали в основном ослов, реже – мулов.

Перевозка на ослах, конях, мулах производилась несколькими способами: вьюками, в сапетках, а также на специальных рогатинах, которые использовались для перевозки цельных предметов – неразделенных туш скота, больших камней, кизяка, сосудов. У чабанов они имели наибольшее распространение. Последний способ выглядел следующим образом: две подвижно прикрепленные «друг к другу деревянные рамы со штырями на нижних концах, одеваемые на спину животных: груз крепился между рамой и штырями» [8, с. 61]. Это приспособление широко было известно большинству народов Дагестана. Следует отметить, что горцы мастерски укладывали вьюки. «Величина, форма, вес, система креплений вьюков зависели от дальности переходов, времени года, особенностей пути, возраста и вида животного» [8, с. 60–61].

На равнине (у ногайцев, кумыков, терекеменцев) для перевоза груза в основном использовали волов и буйволов. При этом наблюдается не только отсутствие ослов, но и активно негативное отношение к любой форме их использования, даже единичного и случайного.

В труднопроходимых горных местах, где невозможно было на осле перевезти груз, его переносили на своих плечах мужчины и, главным образом, женщины.

Для перевозки изделий, предметов обмена пользовались кожаными и матерчатыми сумками, хурджинами, сапетками из прутьев, хвороста, мешками, корзинами и т.д.

Водный транспорт в силу особенностей орографии местности не получил развития в Дагестане. Лишь у северных кумыков и ногайцев по Тереку, Сулаку и у побережья моря использовались лодки «кьайыкъ» для ловли рыбы, в виде своеобразных корыт, выдолбленных из цельного бревна липы [6, с. 92].

Итак, в конце XIX – начале XX в. основным транспортным средством на равнине была арба, в городах – фургоны и фаэтоны, в предгорной зоне – арбы и волокуши, в высокогорье основные перевозки осуществлялись на лошадях, но в части аулов появляется арба [9, с. 125]. Аробные и вьючные перевозки на равнине совершали на лошадях, в среднегорье – на ослах, в высокогорье –

на вьючных лошадях. Таким образом, гужевой транспорт народов Дагестана в исследуемый период почти не различался ни по функциональным, ни по конструктивно-операционным параметрам, иными словами не имел этнокультурной специфики. Существовавшие различия касались главным образом габаритов, степени бытования и преобладания отдельных видов.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Воронов Н.И.* Из путешествия по Дагестану // Сборник сведений о кавказских горцах. Тифлис, 1870. Вып. III. С. 1–40.
2. *Рамазанов Х.Х., Шихсаидов А.Р.* Очерки истории Южного Дагестана. Махачкала, 1964. 278 с.
3. *Булатова А.Г.* Лакцы. Историко-этнографическое исследование (XIX – начало XX в.). Махачкала: Изд-во ДНЦ РАН, 2000. 387 с.
4. *Мансурова А.Г.* Дороги и их роль в социально-экономическом и культурном развитии Дагестана во второй половине XIX – начале XX в. Махачкала: АЛЕФ, 2015. 170 с.
5. *Гаджиева С.Ш., Османов М.О., Пашаева А.Г.* Материальная культура даргинцев. Махачкала, 1967. 269 с.
6. *Гаджиева С.Ш.* Кумыки: историко-этнографическое исследование. М.: Изд-во Академии наук СССР, 1961. 387 с.
7. *Османов М.О., Платонов Д.М.* Традиционный транспорт народов Дагестана в конце XIX в. // Вопросы структуризации экономики. Махачкала, 2003. Вып. 3. С. 48–55.
8. *Лугуев С.А.* Ахваццы: Историко-этнографическое исследование. XIX – начало XX в. Махачкала: ИИАЭ ДНЦ РАН, 2008. 385 с.
9. *Османов М.-З.О.* К истории транспорта народов Дагестана XIX – нач. XX вв. // Хозяйство народов Дагестана в XIX–XX вв. (этнографические исследования). Этнографический сборник. № 2 / сост. А.Г. Булатова; отв. ред. С.Ш. Гаджиева. Махачкала, 1979. С. 110–133.

Поступила в редакцию 02.03.2023 г.
Принята к печати 26.05.2023 г.

* * *

Гимбатова Мадина Багаутдиновна, доктор исторических наук, ведущий научный сотрудник, Институт истории, археологии и этнографии Дагестанского федерального исследовательского центра РАН; 367030, Республика Дагестан, г. Махачкала, ул. М. Ярагского, 75; e-mail: gimbatova@list.ru

Madina B. Gimbatova, Doctor of History, leading researcher, Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Dagestan Federal Research Centre of RAS; 75, Yaragsky st., Makhachkala, Republic of Dagestan, 367030; e-mail: gimbatova@list.ru