

ПУТЕВЫЕ КАРАВАН-САРАИ, ПОСТРОЕННЫЕ НА ТЕРРИТОРИИ АЗЕРБАЙДЖАНА В XV–XVII ВВ.

Г.А. Гафарова

Научно-Исследовательский Проектный Институт «АЗЕРБЕРПА», Баку, Азербайджан

Аннотация

Караван-сарай делятся на 3 группы: 1 – путевые караван-сарай (строились между городами на караванных путях); 2 – городские караван-сарай; 3 – караван-сарай, располагавшиеся около мостов (эти же караван-сарай строились, в основном, на правом и левом берегах крупнопролетных мостов на караванных путях). Примером путевых караван-сараяв могут служить караван-сарай «Миаджик», «Сангачал» и «Гаргабазар». Городские караван-сарай предназначались для торговли, по этой причине, в отличие от путевых караван-сараяв, состояли из двух этажей и большего числа помещений. К этой группе караван-сараяв относятся караван-сарай «Шаха Аббаса» в Гяндже и в старой крепости г. Баку. Караван-сарай, расположенные на берегу мостов, были предназначены для ночевки купцов после долгого пути. По сравнению с другими, эти караван-сарай имели меньший объем. Примером таких караван-сараяв могут служить караван-сарай, расположенные на правом и левом берегах «Гырмызы Керпю» (Красный мост), построенного над рекой Храм в XII веке в Казахском районе.¹

Ключевые слова: Караван-сарай, караванные пути, овдан, двухстрельчатая арка, подпружная арка, Балахана (помещение над входом)

CARAVANSERAIS OF THE 15TH–17TH CENTURIES IN AZERBAIJAN

G. Gafarova

Scientific-Research Project Institute «Azerberpa», Baku, Azerbaijan

Abstract

Caravanserais are divided into three 3 groups: 1 – caravanserais (built on intercity caravan routes), 2 – urban caravanserais (these caravanserais were usually used for commercial purposes) and 3 – caravanserais on bridges (these were built on the right and left sides of large bridges on caravan roads). Examples of 1 group caravanserais are «Miajik», «Sangachal» and «Garghabazar». In contrast to 1 group caravanserais, the urban type was intended for trade and consisted of two floors and more. 2 group of caravanserais includes the caravanserai of Shah Abbas in Ganja and in the old fortress of Baku. Caravanserais on bridges were intended for merchants to spend the night after a long journey. Compared to the others, these caravanserais were smaller. Examples of such caravanserais are ones on the right and left coasts of the «Girmisi korpu» (Red Bridge) built on Khram tea in the 12th century in Gazakh district.²

Keywords: Caravanserai, caravan tracks, water storage - waterbody, two lancet arch, girth arch, Balakhana (room above the entrance)

¹ **Для цитирования:** Гафарова Г.А. Путевые караван-сарай, построенные на территории Азербайджана в XV–XVII вв. // Architecture and Modern Information Technologies. – 2021. – №3(56). – С. 119–132. – URL: https://marhi.ru/AMIT/2021/3kvart21/PDF/08_gafarova.pdf DOI: 10.24412/1998-4839-2021-3-119-132

² **For citation:** Gafarova G. Caravanserais of the 15th–17th Centuries in Azerbaijan. Architecture and Modern Information Technologies, 2021, no. 3(56), pp. 119–132. Available at: https://marhi.ru/AMIT/2021/3kvart21/PDF/08_gafarova.pdf DOI: 10.24412/1998-4839-2021-3-119-132

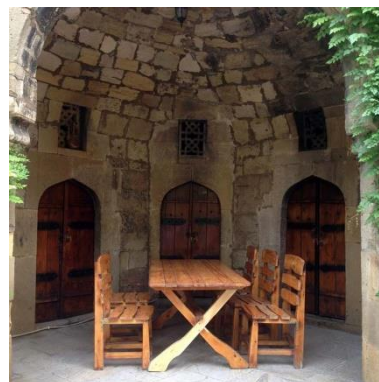
Введение

Монгольское нашествие XIII века нанесло серьезный удар по развитию Азербайджана. Земледелие, ремесленничество и торговля были почти полностью уничтожены. Разрушение крупных городских поселений в XI–XII веков и более ранних привело к полному упадку ремесел, торговли и сельского хозяйства, стагнации внутреннего развития и к коллапсу внешней торговли и интеграции. Однако, начиная с XIV века, в период относительного военного затишья в стране, стали возрождаться ткачество, шелководство, ковроткачество, ювелирное дело, металлообработка, гончарное дело, кожевенное производство и другие ремесла. На рынках преобладали шелк-сырец, зерно, шерсть, хлопок, лен и другие ткани. Развитие торговли позволило возродить такие крупные города, как Гянджа, Шамаха и Барда. Шелк, производимый в этих городах, получил известность во многих странах. Расширилось производство нефти и соли в Баку, ковроткачество в Тебризе и Ширване, производство и торговля кожей в Шамкире. В Индии, в Китае и соседних европейских странах возрастал спрос на изысканные шелковые, хлопчатобумажные и шерстяные ткани. Таким образом, развитие ремесел и торговли вышло на прежний уровень. Развитие торговли и созданные для нее благоприятные условия способствовали быстрому развитию ремесел. В Тебризе ткали хатаи, атлас и другие ткани и отправляли их в восточные и западные страны. Взамен привозили товары из Индии, Багдада и европейских стран. Западные путешественники писали, что Тебриз не просто большой город, но и богат рынками. Купцы получали большую выгоду от продажи товаров на рынках Тебриза. Большая часть Бардинского шелка экспортировалась на рынки Индии и Европы. Масло в кожаных бурдюках экспортировалось из Ширвана и Баку. А зерно, хлопок, рис, кукуруза, бобы, шафран и сухофрукты вывозились в соседние страны. Каждый из вышеперечисленных азербайджанских городов располагал торговыми площадями и рынками. Возле рынков обычно располагались большие и малые караван-сарайи. Можно отметить караван-сарай «Зубейда» в одном из самых крупных торговых городов – Тебризе, караван-сарай «Бухара» и «Мултани» в Баку [7] и караван-сарай «Шаха Аббаса» в Джульфе и Гяндже (рис. 1).

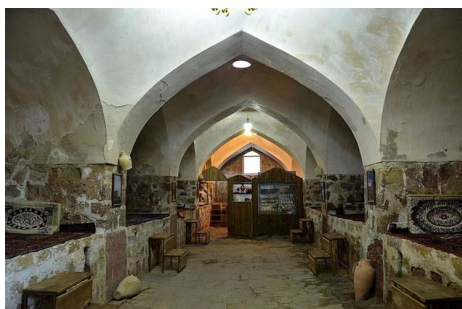
Городские караван-сарайи, которые мы относим к группе караван-сараяв II типа, отличались от двух других типов караван-сараяв строительной структурой, объемом и расположением. Эти караван-сарайи строились в основном двухэтажными в центрах городов. Если посмотреть на планировку Ханского караван-сарая и двухэтажного караван-сарая в Баку, то можно увидеть, что на обоих этажах созданы условия для длительного проживания и торговли. В каждой комнате имеется свое окно и дверь. На выходах из комнат есть даже колонны балконного типа. Похожий план строительства можно найти в караван-сараях в других крупных городах. Вокруг этих караван-сараяв были построены специальные места для хранения товаров и конюшни. Во многих случаях внутренний двор городского караван-сарая использовался как место торговли. В некоторых крупных городах было даже несколько построек типа караван-сараяв, которые были соединены друг с другом и состояли из нескольких дворов. В качестве примера можно привести комплекс караван-сараяв в Тебризе.



а)



б)



в)



г)

Рис. 1. Городские караван-сарай: а) караван-сарай Мултани (XIV век); б) внутренний вид караван-сарая Бухара (XV век) в историко-архитектурном заповеднике «Ичери Шехер», Баку; в) интерьер караван-сарая Шаха Аббаса в окрестностях Джульфы (XV век); г) Караван-сарай шаха Аббаса в Гяндже (XVII век)

Как уже упоминалось, в отличие от городских и междугородных караван-сараев, караван-сарай также строились вокруг и даже внутри больших мостов. Эти караван-сарай, как и два других типа караван-сараев, используются для торговли и ночлега. Таким образом, обмен и оптовая торговля товарами производились в караван-сараях вокруг моста. Купцы привозили на мост свои товары и обменивались товарами с купцами в этих караван-сараях. Караваны дальнего следования использовали караван-сарай вокруг моста, чтобы ночевать. Были построены дополнительные складские площади для трейлеров и коммерческих грузов. Учитывая, что большинство крупных мостов на ночь закрывались, большие караваны были вынуждены ночевать рядом с ними и использовать для этого караван-сарай. На одной из средних опор Красного моста через реку Храм есть караульное помещение и караван-сарай на береговых опорах.

Наряду с большими городскими караван-сараями, на торговых путях также строились охраняемые караван-сарай, напоминающие небольшие замковые сооружения [6, с.78]. Дорожные караван-сарай имели большое значение для защиты ценных товаров, ввозимых из Индии, Китая, Ирана и Ирака, Египта, России и Европы. Подобные большие и маленькие караван-сарай строились на торговых путях, идущих из Китая в страны Европы. В XIII–XIV веках через территорию Азербайджана проходили основные торговые пути, в частности – через Тебриз, Меренд и Баку. Караванные торговые пути, проходившие через Баку, разделялись по 4 направлениям. Караванные торговые пути северного направления, в сторону Астрахани, расходились с севера Каспия в сторону Азии и Европы (рис. 2).

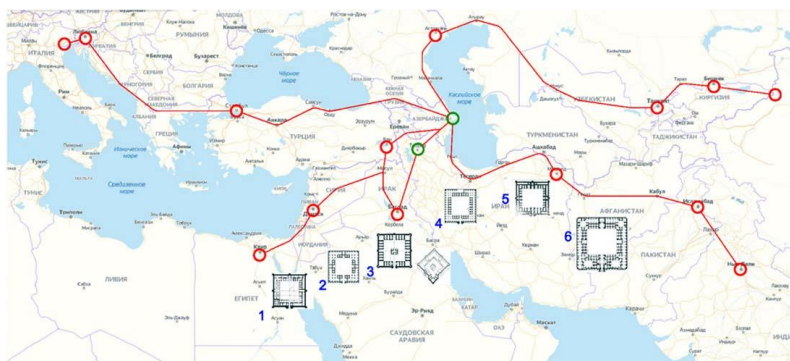


Рис. 2. Карта направления караванных путей, проходящих через территорию Азербайджана в Италию, Китай, Индию, Багдад и Египет. 1 – караван-сарай Каменной крепости (XV век, город Алиабад); 2 – караван-сарай Сефевидов (XV век, Ардебиль); 3 – караван-сарай Карим (период Сельджуков, близ Тегерана); 4 – караван-сарай Нишапур (XV век, город Нишапур); 5 – Караван-сарай Резави (средневековье, Хорасан); 6 – Караван-сарай Шейха Алихана (XV век, Исфахан)

Караванные пути II западного направления проходили через Гянджу и расходились в направлении Шамкир–Тифлиса. Не случайно в XIV–XV веках в Гяндже и Тифлисе были построены самые крупные караван-сарай (рис. 3).

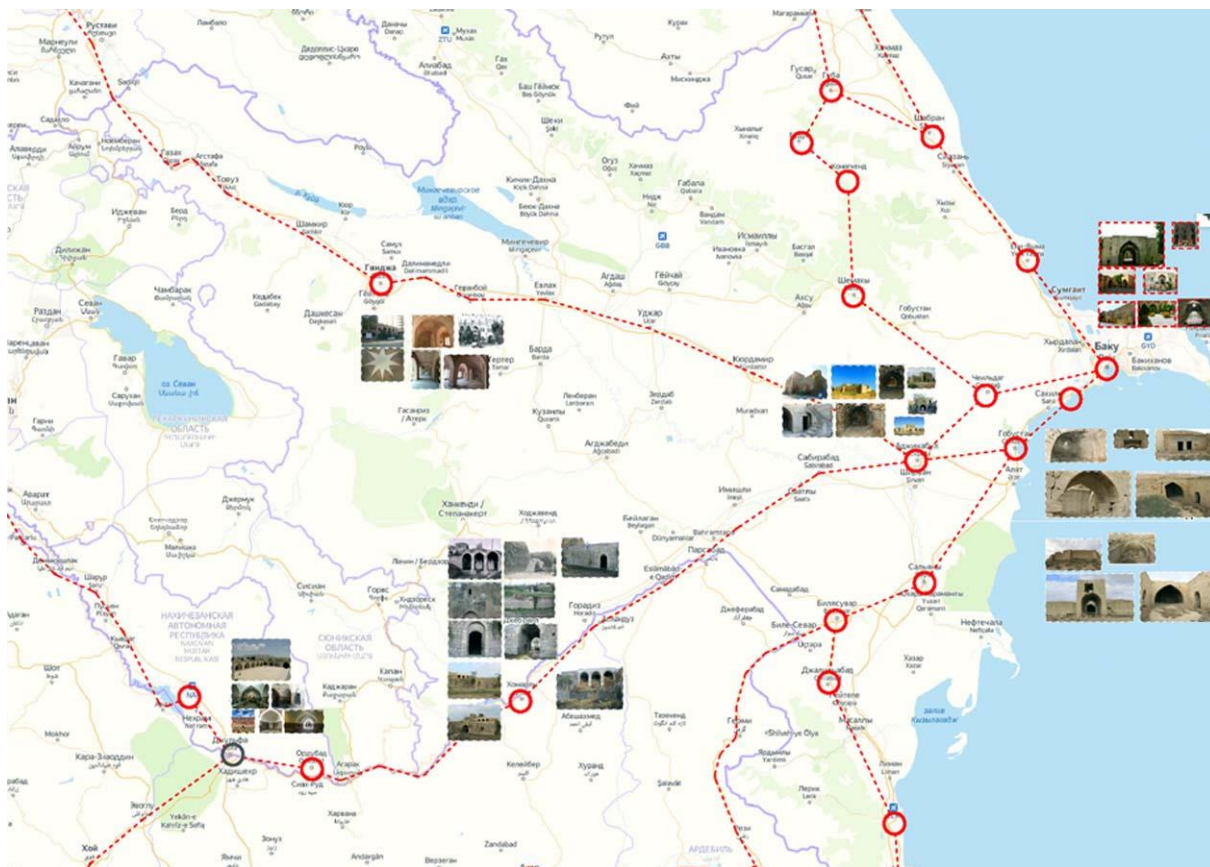


Рис. 3. Карта караванных путей, проходящих по территории Азербайджана из Баку в направлении Тебриза, Ардебил, Тифлиса и Дербента

Караванный путь III в юго-западном направлении, вдоль побережья реки Араза в сторону Европы, соединял итальянские города – Венецию и Геную. По пути караванная дорога отделялась от Джульфы и брала свое направление на Багдад и Тебриз. Караванный путь, отделившийся от Худаферина, проходил через город Ахар и соединял Тебриз и Урмию. Одна из дорог из Тебриза вела в сторону Персидского залива. IV – караванная дорога, отделившаяся от Баку, проходила через Гаджигабул и направлялась в Сальян, Ленкорань и протягивалась на юг. Эта дорога соединяла Баку и Тебриз с караванными путями, идущими в Индию и Китай. Многочисленные караван-сарай располагались на каждом из этих путей. Размеры их различались в зависимости от интенсивности караванных путей.

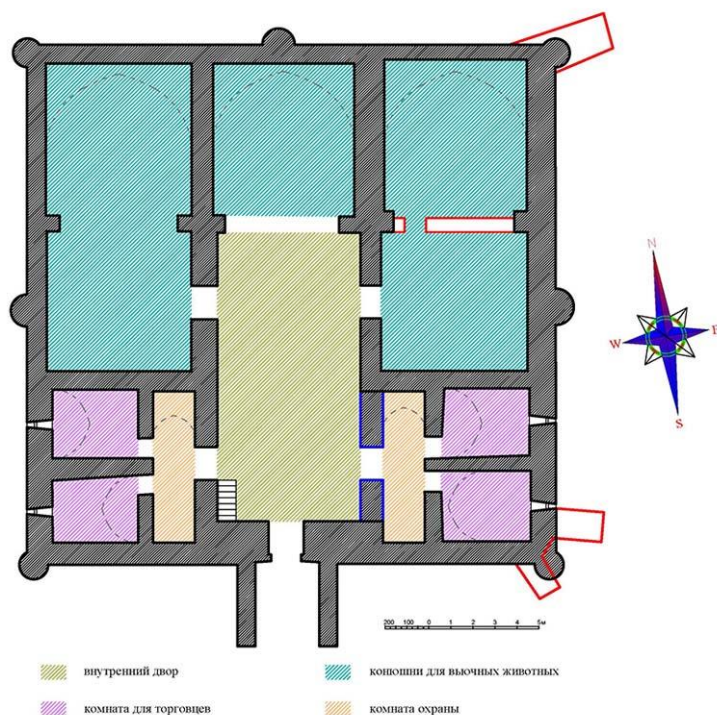
На караванных путях между крупными городами стали строиться караван-сарай и поселения-ночевки. Как сказано выше, в этот период в развивающейся торговле Баку преобладали нефтепродукты в кожаных бурдюках, соль и изделия ручной работы. Помимо морской торговли, торговые караваны приходили в Баку с севера, а также с юга и с запада по суше. В этих направлениях строились караван-сарай, идущие к Дербенту, Шабрану, Сальяну и Шамахе. Вокруг построенных караван-сараяв располагались новые жилища, увеличивалось число близлежащих построек. Караван-сарай были похожи друг на друга по планировке и по фасадным решениям. Входом в караван-сарай обычно служил портал. Входные двери и окна комнат, расположенных вдоль стены, выходили во внутренний двор. В караван-сараях, относящихся к первой группе по классификации, в качестве караульного помещения служила только верхняя часть портала. Если первые этажи городских караван-сараяв предназначались для торговли и складирования, то и первый, и второй этажи

первого типа караван-сараяв предназначались для ночлега купцов. И там же строили конюшни для вьючных животных.

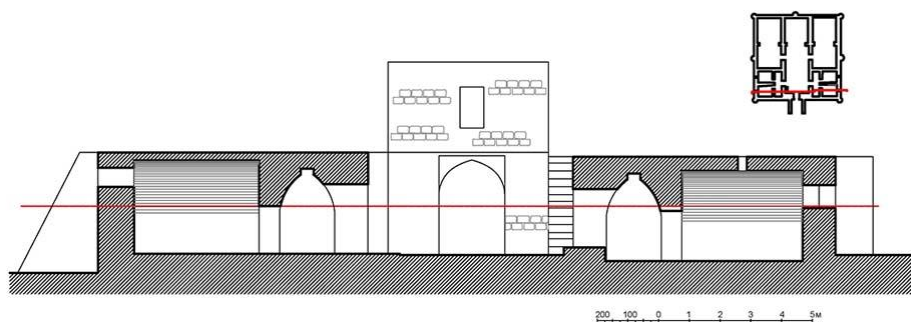
В отличие от городских караван-сараяв II типа, караван-сарай на окраинах города и на караванных путях часто оснащались местами для прицепов-караванов. Были места для прицепов и грузовиков. Кормушки всегда устраивали в местах, предназначенных для прицепных животных. При этом вокруг кормушек устанавливали специальное каменное или металлическое кольцо, чтобы связать недоуздок. Так сегодня можно определить место животных для торговой тележки. Кормушки находятся в вытянутых помещениях на северо-восточной и северо-западной сторонах первого этажа Сангачальского караван-сарая. Удлиненные помещения во внутреннем дворе упомянутых залов рассчитаны на кратковременное пребывание торговцев. Каменные резные детали на внешней стороне стен караван-сарая предназначены для привязки лошадей краткосрочных посетителей. Тот же принцип можно увидеть и в Маджикском караван-сараяе. В отличие от Сангачальского караван-сарая, купеческие поселения в Маджикском караван-сараяе находились на юго-западной и юго-восточной стороне. Небольшие размеры этих помещений еще раз показывают, что эти караван-сарай являются караван-сараями с однодневным пребыванием.

То же самое мы видим в караван-сараяе Гаргабазар. В соответствии с рельефом по сторонам внутреннего двора построены удлиненные помещения, где видны следы кормушек для животных. Похожие следы и детали видно в Сангачальском и Маджикском караван-сараях. Несмотря на то, что они расположены на Юго-Западном торговом пути и находятся далеко друг от друга, видно сходство в особенностях и структуре.

Караван-сарай Миаджик. Можно сравнить караван-сарай в селе Миаджик и Сангачале, построенном на Абшероне в середине XV века. Миаджикский караван-сарай, который меньше бакинского, имеет квадратную структуру в плане (рис. 4). Этот караван-сарай также известен местным жителям под именем Карачи [3, с.230–231].



a)



б)

Рис. 4. Караван-сарай Миаджик: а) план: часть, отмеченная синим цветом, была снесена, а часть, отмеченная красным, построена позже; б) разрез

В небольшой внутренний двор можно попасть через арочный портал с южной стороны. Каждая комната имеет свой проход и входные двери, которые выходят во внутренний двор. Таким образом, входы в комнаты независимы. Над входом в караван-сарай Миаджик замкового типа имеется дополнительная комната, которая использовалась для встречи прибывающих караванов и их контроля. Туда поднимались по каменным ступеням с внутреннего двора. Ее использовали как контрольно-пропускной пункт, где велся постоянный контроль за большим количеством караванов, числом купцов и перевозимых грузов. Нехватка древесины в качестве строительного материала в караван-сараях Абшерона и в других населенных пунктах решалась каменными сводами. В зависимости от планировки помещений перекрытия имели одно- и двухстрельчатую арочную форму. Портал и другие своды караван-сарая в Миаджике были собраны из чисто отёсанного абшеронского камня. Подпружные арки окаймлены сводными каменными кладками, построенными по осям и проходящим под 30 и 60 градусов от центров двух окружностей.

Стены помещений оштукатурены известковым раствором на основе местной каменной пыли. В целом, внутреннее оформление караван-сарая Миаджик аналогично внутреннему оформлению других караван-сараяев, построенных в XV–XVI веках. Как уже было отмечено, поскольку караван-сарай строились по принципу замков, из соображений безопасности на внешних стенах не устанавливались большие окна. Хотя на внешних стенах комнат не было окон, в каждой из них были установлены дымоходы, регулирующие приток воздуха (рис. 5). В наружных стенах устраивали машикули. Эти детали были учтены и в караван-сараяе Миаджик. По внешним углам и в середине наружных стен были сооружены круглые башенные опоры. В этих башнях устраивались специальные площадки, с которых можно было осуществлять хороший контроль за окружающим пространством. В экстерьере караван-сарая прослеживается аккуратная кладка из крупного известняка, декор отсутствовал [5].



а)



б)

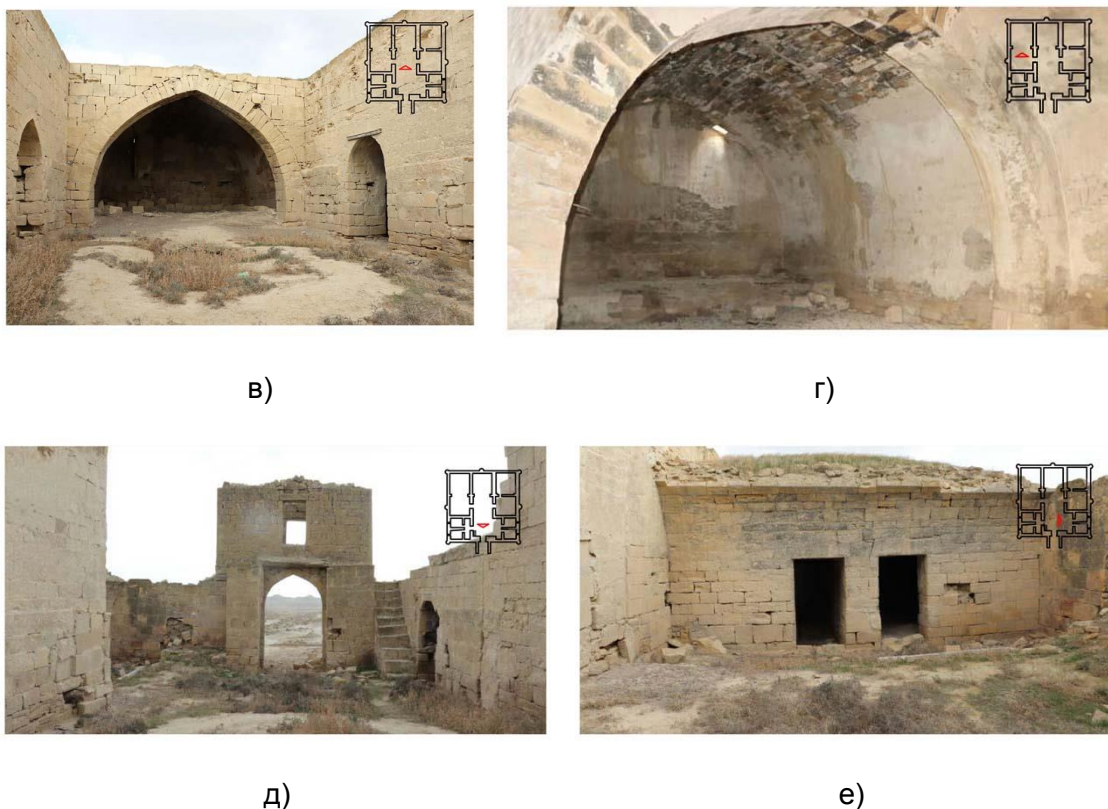
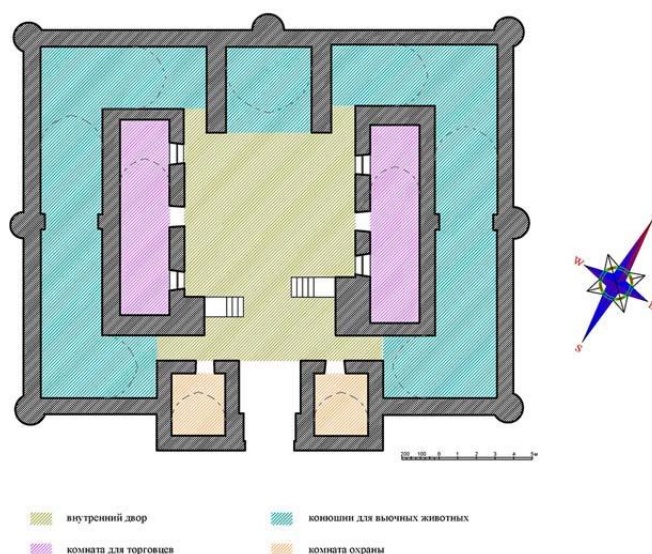


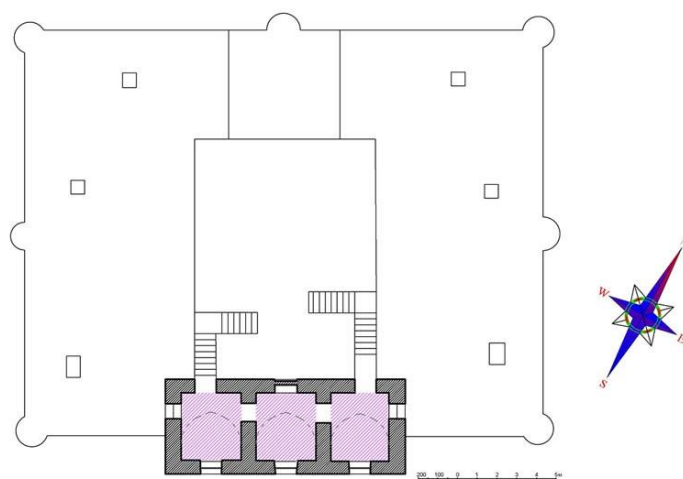
Рис. 5. Миаджикский караван-сарай: а) архивные фото; б) фото 2005 года; в) внешний вид; г) интерьер; д) е) виды на внутренний двор караван-сарая

Сангачальский караван-сарай. Сангачалский караван-сарай (рис. 6) напоминает караван-сарай Миаджик, который находится неподалеку. Об этом караван-сарая упоминается в трудах многих путешественников, а краткое описание караван-сарая было дано в работах Н. Лерха и академика В.Н. Березина [1, с.71].

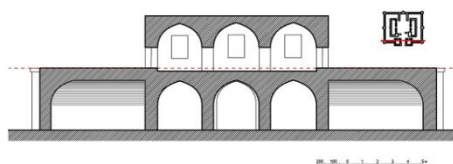
По углам и в центральной части наружных стен Сангачальского караван-сарая, имевшего прямоугольную форму плана, были размещены башни (рис. 6а). Из этих башен охранники, движущиеся вдоль стены, осуществляли контроль окрестностей.



а)



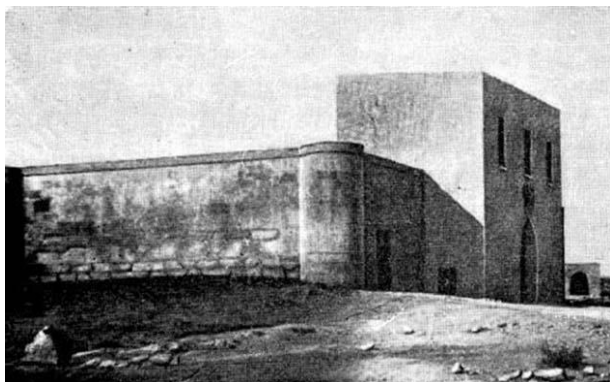
б)



в)

Рис. 6. Сангачальский караван-сарай: а) план караван-сарая на основе архивных и библиографических материалов; б) план уровня караульного помещения; в) разрез

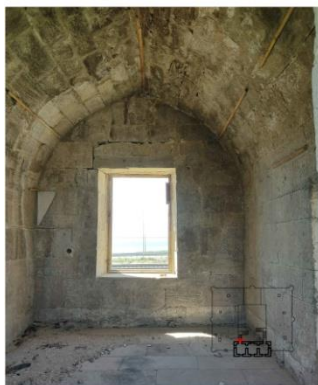
Второй этаж, который назывался балаханы, в сангачальском караван-сараяе состоит из трех комнат. Балахана (помещение над входом) имеет широкое распространение в народной жилой архитектуре Азербайджана и служит летней и парадной частью жилого дома [2, с.55]. В эти помещения можно попасть по каменной лестнице со двора. Перекрытия комнат выполнены из чисто отесанного камня, а входной портал решен арочной конструкцией (рис. 7).



а)



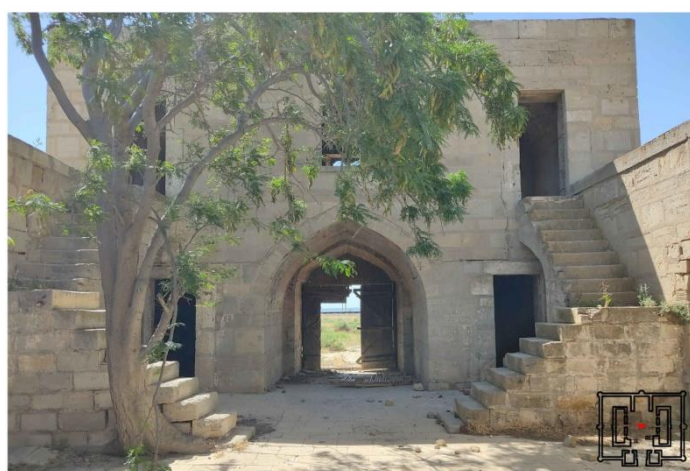
б)



в)



г)



д)

Рис. 7. Сангачальский караван-сарай: а) архивное фото начала XX века; б) фото 2007 года; в) вид изнутри; г) виды на внутренний двор караван-сарая; д) каменная лестница, установленная для перехода на второй уровень из внутреннего двора

Как и в Миаджике, в этом караван-сараяе также есть дымовые трубы в центральной части сводов, собранные в виде двух стрельчатых арок. Вдоль наружной стены имеются продольные площадки для содержания тягловых животных, а помещения с окнами по периметру внутреннего двора предназначены для проживания купцов. Стены спальных помещений караван-сарая были оштукатурены, без декоративных элементов. Подобные караван-сарайи рассчитаны на небольшое количество караванов. Бассейн, композиционный центр многих караван-сараяев, находится в центральной части внутреннего двора.

Караван-сарайи строились возле источников пресной воды, над которыми возводились овданы и колодцы. Овданы в качестве источника воды использовались не только караван-сараями, но и местными жителями. В северо-восточной части сангачальского караван-сарая существуют два овдана (рис. 8).



а)

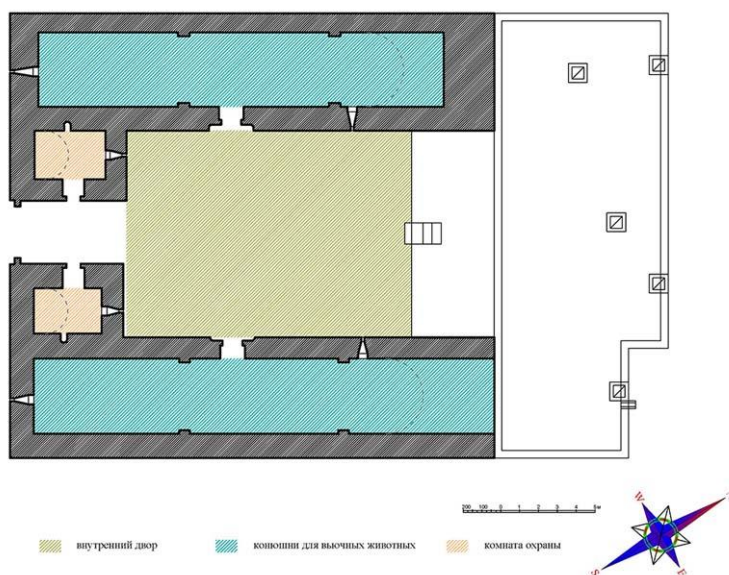


б)

Рис. 8. Фото овданов возле караван-сарая: а) овдан №1; б) овдан №2

Подобные караван-сарай, как упоминалось выше, были построены вдоль реки Араз до Нахичевани. После сангачальского караван-сарая можно отметить Гаджигабульский, Бейлаганский, Гаргабазарский и другие караван-сарай.

Караван-сарай Гаргабазар. Одним из таких караван-сараяев, построенных в XV–XVII веках, является одноименный караван-сарай в селе Гаргабазар, расположенный 8 км к югу от Физули – одном из древних поселений Азербайджана [4, с.254]. Рельефная южная сторона этого караван-сарая была построена на относительно большой высоте. Размеры его, имеющего вытянутую планировку, составляют 34×23 м. Вход во внутренний двор через арку с юга караван-сарая построен в соотношении 2/3 ширины. В отличие от некоторых караван-сараяев, в этом предусмотрены места для содержания караванных животных в продольном направлении с правой и левой стороны (рис. 9).



а)

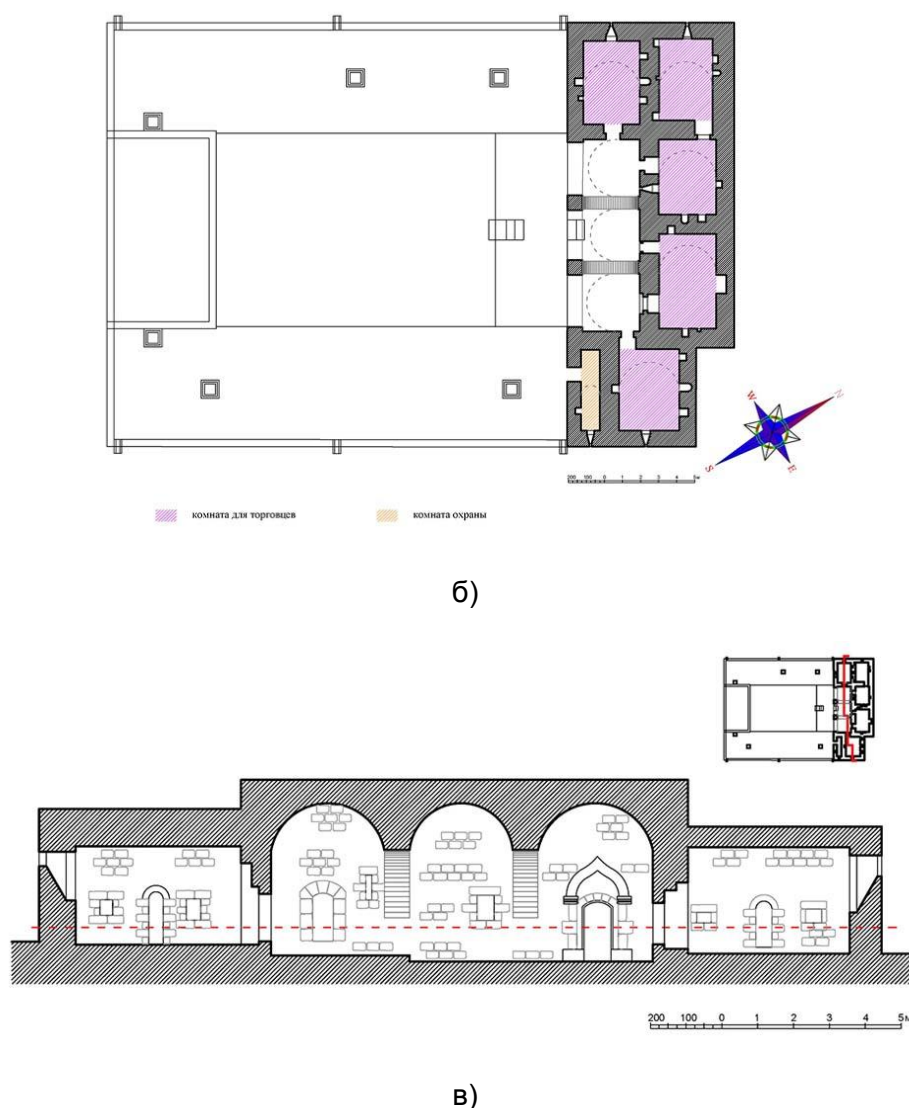


Рис. 9. Караван-сарай Гаргабазар: а–б) план северной и южной стороны Гаргабазарского караван-сарая; в) разрез

Перекрытия караван-сарая сложены из местного камня на основе гяжевого раствора и имеют полукруглую сводчатую форму. В каждой из трёх секций были устроены вентиляционные каналы, которые также служили дымоходами. Относительно высокие комнаты, расположенные на северной стороне, предназначались для ночлега торговцев. Входы в эти комнаты решены трехнефным тамбуром (рис. 10). Из тамбура в эти комнаты открываются входные двери и маленькие окна со сводчатым и прямым перекрытием. Комнаты перекрыты сводами в форме полукруга, а на стенах каждой комнаты устанавливали нагревательные печи – бухара. Дымоходы печей были выведены из внутренней части стен на крышу. Стены сложены из камня и оштукатурены гяжевым раствором.

Справа и слева от входа с южной стороны располагались комнаты для ночлега. В этих помещениях также установлены отопительные печи – бухара, а со стороны двора имелись окна. В отличие от других караван-сараяев, в комнатах этого окна были узкими. Со стороны фасада они значительно шире, чем с внутренней стороны, что увеличивает площадь падения естественного света [4, с.254]. Таким образом, если сравнивать караван-сарай Гаргабазар с Абшеронско-Ширванскими караван-сараями, то можно увидеть, что караван-сарай на территории Карабаха и Нахичевани построены не по типу крепости.

Согласно надписи, выгравированной на камне над входным порталом, караван-сарай Гаргабазар был построен в 1681 году. Отсюда сразу понятно, насколько караван-сарай, построенные в XV–XVII веках, способствовали торговле и как они дали толчок экономике страны. Эти караван-сарайы сыграли важную роль в обеспечении безопасной торговли.



а)



б)



в)



г)



д)

Рис.10. Караван-сарай Гаргабазар: а-б) архивные фотографии; в-д) фотографии 2020 года

Заключение

Анализируя все три вышеупомянутые типа караван-сарая, можно сделать вывод, что первый тип караван-сарая обычно строился с одноэтажной прямоугольной планировкой. В целях безопасности вход в этих караван-сараях осуществлялся через двухэтажный портал. Каждое из строений характеризуется простым интерьерным решением. Так, в интерьерах караван-сарая Сангачал, Миаджик и Гаргабазар художественное оформление отсутствует. Крыши караван-сарая были собраны согласно местным методам арочного строительства. Караван-сарай Сангачал и Миаджик, выполненные в стиле Абшеронско-Ширванской архитектуры, решены двучетвертными сводами в 30 и 60 градусов. Подземные же перекрытия Гаргабазарского караван-сарая имеют вид полукруглой арки, которая получила широкое применение в Карабахе. В караван-сараях в перекрытиях помещений устраивались вентиляционные каналы, служившие и дымоходами, а окна делались в стенах, выходящих во внутренний двор.

Источники иллюстраций

Рис. 1а. – URL: <https://miroved.com/images/azerbaidzhan/baku/places/karavan-sarai-multani/26593>

Рис. 1б. – URL: <https://citytoursbaku.com/caravanserai/>

Рис. 1в. – URL: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b4/Jolfa_-_Khaje_nazar_caravanserai_-_panoramio.jpg

Рис. 1г. Фото автора.

Рис. 2, 3. – URL:

https://yandex.ru/maps/geo/772155310/?ll=47.897569%2C40.176309&pt=30.178107%2C59.987064&source=entity_search&z=7.97

Рис. 4(а–б). Схема автора.

Рис. 5а. [3]

Рис. 5б. Фото автора.

Рис. 5в. – URL: <https://cdn2.img.sputnik.az/images/42239/96/422399613.jpg>

Рис. 5г. – URL: <https://cdn1.img.sputnik.az/images/42239/94/422399450.jpg>

Рис. 5д. – URL: <https://cdn2.img.sputnik.az/images/42239/95/422399559.jpg>

Рис. 5е. – URL: <https://cdn1.img.sputnik.az/images/42239/95/422399586.jpg>

Рис. 6(а–г). Схема принадлежит автору.

Рис. 7а. [3]

Рис. 7(б–г). Фото автора.

Рис. 8(а–б). Фото автора.

Рис. 9(а–в). Фото автора.

Рис. 10а. – URL: <http://wikimapia.org/20929473/az/Qar%C4%9Fabazar-karvansaras%C4%B1#/photo/7249957>

Рис. 10б. – URL: <http://wikimapia.org/20929473/az/Qar%C4%9Fabazar-karvansaras%C4%B1#/photo/7249958>

Рис. 10в,г,д. Фото автора.

Литература

1. Мамедзаде. К.М. Строительное искусство в Азербайджане (IV – XVI века). Институт истории Академии наук Азербайджанской ССР. Издательство «Наука». – Баку: Элм 1978. – С.71–207.
2. Мамед-заде К.М. Строительное искусство Азербайджана (с древнейших времен до XIX в.). – Баку: Элм, 1983. –С. 55–333.
3. Усейнов М.А. История архитектуры Азербайджана / М.А. Усейнов, Л.С. Бретацкий, А.В. Саламзаде. – Москва, 1963. – С. 230–396.

4. Карабах – вечная память о нашем наследии. Министерство культуры и туризма Азербайджана. – Баку, 2008. – С. 254–379.
5. Аманзаде Р. История архитектуры Азербайджана. Архитектура Азербайджана в XV–XIX веков, III том. – Баку: Издательский дом «Шарг-Гарб», 2013. – С. 59–232.
6. Каджар Чингиз. Старый Баку. – Баку, ОКА «Офсет», 2007. – С.78–204.
7. Мамедова Г.Х. История архитектуры Азербайджана. Архитектура средних веков (VIII–XIV века). 2 тома / Г.Х. Мамедова, З.Г. Мамедова. – Баку: Восток-Запад. 2013. – С. 204–316.

References

1. Mamedzadeh K.M. *Stroitelnoe iskusstvo Azerbajjana*(IV – XVI veka) [Building art of Azerbaijan(4th-16th century)].Institute of history of Academy of Sciences of Azerbaijan SSR, "ELM", Baku, 1978, pp. 71-207.
2. Mamed-zade K.M. *Stroitelnoe iskusstvo Azerbajjana* (s drevneishixk vremen do 20 veka) [Building art of Azerbaijan (since ancient times up to the 20th century)]. Baku, 1983, pp. 55–333.
3. Usejnov M.A., Bretackij L.S., Salamzade A.V. *Istorija arhitektury Azerbajdzhana* [The history of architecture of Azerbaijan]. Moscow, 1963, pp. 230–396.
4. *Karabakh vecnaja pamjat o nashem nasledii* [Garabakh – the eternal memory of Azerbaijan heritage. Ministry of culture and tourism of the Republic of Azerbaijan]. Baku, 2008, pp. 254–379.
5. Amanzade R. *Istorija arhitektury Azerbajdzhana. Arhitektura Azerbajdzhana v XV–XIX vekov* [History of architecture of Azerbaijan. Architecture of Azerbaijan in the 15th-19th centuries. Volume III]. Baku, East-West, 2013, pp. 59–232.
6. Kadjar Chingiz. *Starij Baku* [Old Baku]. Baku, 2007, pp. 78–204.
7. Mammadova G.H., Mammadova Z.G. *Istorija arhitektury Azerbajdzhana. Arhitektura srednih vekov* (VIII-XIV veka) [History of the architecture of Azerbaijan. Middle Ages architecture (VIII-XIV centuries) Vol. 2]. Baku, East-West, 2013, pp. 204–316.

ОБ АВТОРЕ

Гафарова Гюнель Анвер

Архитектор-реставратор, Научно-Исследовательский Проектный Институт «АЗЕРБЕРПА», Баку, Азербайджан
e-mail: gunel_2190@mail.ru

ABOUT THE AUTHOR

Gafarova Gunel Anvar

Architect-Restorer, Scientific-Research Project Institute «Azerberpa», Baku, Azerbaijan
e-mail: gunel_2190@mail.ru