



КАРАВАН-САРАИ КАК ЭЛЕМЕНТЫ ИСТОРИКО-ТОРГОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ УЗБЕКИСТАНА

Эгамбердиева .Г.А.

Доктор философии по историческим наукам (PhD)

Национальный университет Узбекистана

Аннотация

В статье рассматривается историко-культурное значение караван-сараяв, расположенных на территории современного Узбекистана, как важнейших объектов инфраструктуры Великого шелкового пути. Караван-сарай выполняли функцию временных постоянных дворов для купцов и путешественников, а также были узловыми точками обмена товарами, информацией и культурными традициями между народами Азии, Ближнего Востока и Европы. В аннотации также подчёркивается современное значение караван-сараяв в контексте развития туризма и охраны культурного наследия Узбекистана.

Ключевые слова: караван-сарай, Узбекистан, Великий шелковый путь, архитектура, культурное наследие, туризм, историческая инфраструктура.

КАРВОНСАРОЙЛАР – ЎЗБЕКИСТОННИНГ ТАРИХИЙ-САВДО ИНФРАСТРУКТУРАСИ ЭЛЕМЕНТЛАРИ СИФАТИДА

Эгамбердиева Г.А.

Тарих фанлари бўйича фалсафа доктори (PhD)

Ўзбекистон Миллий университети

Аннотация. Ушбу мақолада ҳозирги Ўзбекистон ҳудудида жойлашган карвонсаройларнинг тарихий-маданий аҳамияти, шунингдек, уларнинг Буюк



Ипак йўли инфратузилмасида тутган ўрни таҳлил қилинади. Карвонсаройлар савдогарлар ва сайёҳлар учун вақтинча тўхтаб ўтиш манзили бўлиб хизмат қилган, шунингдек, Осиё, Яқин Шарқ ва Европанинг турли халқлари ўртасида товар, ахборот ва маданий анъаналар алмашинувининг муҳим нуқталари бўлган. Шу билан бирга, аннотацияда Ўзбекистондаги карвонсаройларнинг замонавий аҳамияти — туризмни ривожлантириш ва маданий меросни муҳофаза қилиш нуқтаи назаридан алоҳида таъкидланади.

Калит сўзлар: карвонсарой, Ўзбекистон, Буюк Ипак йўли, меъморлик, маданий мерос, туризм, тарихий инфратузилма.

CARAVANSERAI AS ELEMENTS OF UZBEKISTAN'S HISTORICAL TRADE INFRASTRUCTURE

G.A. Egamberdieva

Doctor of Philosophy in History (PhD)

National University of Uzbekistan

Abstract This article explores the historical and cultural significance of caravanserais located in the territory of modern-day Uzbekistan, highlighting their role as key components of the infrastructure of the Great Silk Road. Caravanserais served as temporary resting places for merchants and travelers, and functioned as crucial hubs for the exchange of goods, information, and cultural traditions among the peoples of Asia, the Middle East, and Europe. The abstract also emphasizes the contemporary relevance of these caravanserais in the context of tourism development and cultural heritage preservation in Uzbekistan.

Keywords: caravanserai, Uzbekistan, Great Silk Road, architecture, cultural heritage, tourism, historical infrastructure.



В средние века в Центральной Азии до прихода арабов на торговых путях существовали постоянные дворы как необходимый элемент международной торговли. В Средней Азии в доисламский период таких учреждений известно не много. Есть данные, что в VII-VIII вв. в Согде существовали постоянные дворы, причем, судя по письменным источникам, владельцем двух из них был согдийский правитель Диваштич [1]. Только после арабских завоеваний на Востоке складывается достаточно стандартный и хорошо узнаваемый тип постоянного двора, предназначенного для купеческих караванов. В арабских странах такие постройки назывались караван-сарай, то есть дворец для караванов, а в областях, где преобладали тюркские языки, к ним применялось название хан. В первые века Хиджры, во время арабских завоеваний, на Востоке возводились крепости для борцов за веру газиев, которые назывались рибаты. Впоследствии, в более спокойные времена, они превращаются в придорожные гостиницы, часто сохраняя название рибат или рабат.

С развитием торговли на караванных путях появляются постоянные дворы, причем самые ранние известны уже во II тыс. до н.э. После арабских завоеваний на Востоке складывается достаточно стандартный и хорошо узнаваемый тип постоянного двора, получивший название «караван-сарай» или «хан». Караван-сарай выступал для путешественников не только в качестве крова, но и местом, где можно было узнать новости, встретиться с купцами из других стран и городов. Нередко здесь заключались торговые сделки. Внутри многих сооружений были чайханы, бани, больницы и прочие функциональные сооружения.

На сегодня караван-сарай - уникальный памятник архитектуры, возникший на границе Европы и Азии. Несмотря на то, что в последнее время не наблюдалось новых построек караван-сарая, он по-прежнему остается важнейшей архитектурной частью исторического центра города. Караван-



сарай возводились вдоль караванных путей на расстояниях, которые равнялись дневному переходу (около 35-45 км) [2]. Эти постройки сохранили вид хорошо укрепленных крепостей с мощными стенами и единственными воротами. Прямоугольник стен окружает обширный двор, внутри которого вдоль стен тянутся галереи помещений различного назначения: стойла для вьючных животных, складские помещения для товаров, комнаты для гостей. В хорошо благоустроенных караван-сараях были сделаны банные помещения и почти всегда находилась мечеть. Некоторые крупные караван-сарай, такие как, например, Рабат-и Малик (особенно во втором периоде), действительно напоминали загородные дворцы и, вполне возможно, в составе помещений имели покои, в которых останавливались правители и другие важные гости во время путешествий. Для защиты караванов от разбойников в придорожных гостиницах мог быть небольшой военный гарнизон. Рядом обязательно находились источники воды - колодцы или сардоба.

Строительство караван-сараяв вдоль крупных торговых путей осуществлялось государственной властью. Известно, что Омеядский халиф Омар II (717-720) вменил в число главных обязанностей для своих наместников [3].

Особого размаха возведение придорожных гостиниц достигло в X-XII вв. По сведениям Ал Истахри и Ибн Хаукаля в Маверан-нахре в X в. было более 10 тыс. постоянных дворов. В них предоставляли корм животным, еду и постель людям. Кроме придорожных гостиниц были караван-сарай при въезде в города и внутри городских стен. Городские караван-сарай были не только гостиницами, но в них также могли находиться мастерские ремесленников и лавки торговцев. Средневековые городские караван-сарай изучены слабо, так как они почти не сохранились, зато придорожные постоянные дворы известны во множестве во всех восточных странах.



Например, караван-сарай Нугай расположен рядом с торговым куполом Токи-Саррафон. Построен он в XVI веке во времена правления эмира Мухаммеда Рахимбийя. Одноэтажная постройка содержит в себе 45 худжр, не считая комнат для прислуг и нескольких кухонь. Одновременно караван-сарай мог вместить более тридцати торговцев (савдогаров), со всей "свитой" сопровождающих, которые получали здесь полный перечень услуг, существующий на тот момент [4].

Караван-сарай Нугай можно было назвать и средневековым торговым домом. Именно сюда поступали китайские и индийские ткани и шелка, поэтому здесь шили и реализовывали халаты. Кроме того, здесь продавали чай и мануфактуру из Ирана, производили музыкальные инструменты, торговали различными предметами быта и культуры. Дневной оборот караван-сарая на тот момент составлял около пяти тысяч динар.

Сегодня этот архитектурный памятник, как и многие достопримечательности Бухары, внесен в список всемирного наследия ЮНЕСКО и взят под государственную защиту. Ежедневно его посещает около сотни туристов и гостей Бухары. Здесь же, в одной из худжр, во время проведения ежегодного международного фестиваля "От шелка до специй" проходит дегустация лучших сортов вин.

На территории Узбекистана, в окрестностях города Навои, располагается средневековый караван-сарай Рабат-Малик. Здесь находили приют путешественники, шедшие из Самарканда в Бухару. Постройка датируется XI веком и представляла собой монументальный дворцовый комплекс [5].

О планировке караван-сарая удалось выяснить после проведенных археологических раскопок. Здесь располагались жилые помещения для отдыха, баня, мечеть и конюшни, которые, судя по своим размерам, могли вместить в себя не менее 150 лошадей. Величественно выглядел и входной



портал, высотой в 18 метров. Недалеко от главного портала располагается сардоба, которая представляет собой зарытую цистерну для хранения воды. Сама вода поступала из реки Зарафшан, и ее хватало на все нужды гостей. На сегодня от бывшего дворцового комплекса остались лишь руины и часть южного фасада с башней. На входном портале имеется терракотовая надпись, гласящая о том, что комплекс был воздвигнут «Султаном мира, и с помощью Бога стал подобным раю»[6].

Рабати Малик был сооружен 1070-е годы Караханидом Шамс ал-мулк Наср ибн Ибрахимом (1068-1080 гг.) и реконструирован в первой четверти XII в. также Караханидом Арслан-хан Мухаммад ибн Сулайманом (1102-1130 гг.). Внутренняя планировка здания, кроме главного фасада, давно была разрушена и затянута землей. Во 2-й половине XX в. по ее территории проложили автомобильную дорогу, разделившую памятник на две части. Еще в 30-х годах XX в. можно было увидеть значительную часть главного фасада, где по сторонам мощного входного портала располагались стены, оформленные плоскими стрельчатыми нишами и гофрами. В трех десятках метров от портала Рабат-и Малик поныне располагается древний источник воды – сардоба, современница караван-сарая. Сардоба – это крытая куполом цистерна для сбора и хранения воды. Сардоба Малик имела купол внутренним диаметром 13 м. и ее округлая в плане цистерна была утоплена в грунте на 6 м. В надземной части имеются четыре арочных оконных проема, освещающих интерьер. Проемы расположены по сторонам света. С северной стороны, под оконным проемом, имеется дверной арочный проход, ведущий в интерьер. К проему ведет наклонный коридор от поверхности земли. В конце XX века Сардоба была полностью отреставрирована в пределах ее первоначального объемно-планировочного облика. Комплекс из караван-сарая и сардоба Рабати Малик XI-XII вв. является уникальным не только в Центральной Азии, но и на всем мусульманском Востоке, так как представляет собой сохранившийся



образец древних сооружений, сооружавшихся вдоль трасс Великого Шелкового пути. Караван-сарай является одним из крупных сооружений подобного типа на территории Средней Азии и несет преемственную связь со старыми традициями построек, представляя новый стиль, характерный для феодального периода. Система водоснабжения сардобы и караван-сарая Рабати Малик, является уникальным и выдающимся примером взаимодействия человека с окружающей средой, развития инфраструктуры и технологий [7].

На территории южной части плато Устюрт, на естественном холме, возвышающемся на высоте 193,5 метров над уровнем моря, расположен караван-сарай Белеули. Он находится в 22,9 километрах к северо-востоку от трассы и железной дороги Бейнеу – Кунград, а также в 78,3 километрах на юго-восток от железнодорожной станции Каракалпакстан и в 66,7 километрах на северо-запад от станции Жаслык в Кунградском районе Республики Каракалпакстан. Путешествуя по окрестностям Белеули, можно обнаружить остатки других небольших построек, таких как Чурук, Кос-Кудук и Булак. Несмотря на свои скромные размеры, они хранят память о жизни, бившей ключом на этих ныне безлюдных просторах. Колодцы, сохранившиеся при многих из них, свидетельствуют о былом значении этого края как важного перевалочного пункта караванных путей [8]. Археологические исследования показали, что эти сооружения являются караван-сараями, построенными в XI–XII веках. Они расположены через равные промежутки в 20-30 километров - примерно на расстоянии дневного перехода каравана. Величественный караван-сарай Белеули, возвышающийся на естественном холме в южной части плато Устюрт, являет собой впечатляющий архитектурный памятник XIV века. Расположенный в стороне от основных дорог, этот монументальный комплекс долгие века принимал уставших путников, следовавших по старой дороге между Сарайшыком и Хивой.



Двигаясь на северо-запад по цепочке этих караван-сараяев, можно выйти к реке Эмба, затем к Уралу и далее в Нижнее Поволжье. А двигаясь на юго-восток и спустившись с возвышенного Устюрта, отмеченного цепью сторожевых крепостей и сигнальных башен хорезмийцев, дорога после многочисленных переходов приведет путника в средневековую столицу Хорезма - город Ургенч. Таким образом, эта сеть караван-сараяев играла важную роль в организации торговых маршрутов, соединяя различные регионы Центральной Азии в тот исторический период.

В XIX в. в связи с расширением торговли с Бухарой, Персией и Россией Хиве потребовались новые торговые площади. Так как основные базары располагались у ворот Палван-Дарвазы, то в 30-е гг. XIX в. Алла-Кули-хан возвел здесь огромный караван-сарай, для размещения которого пришлось сломать стену Ичан-Калы у дворца Таш-хаули. Караван-сарай служил гостиницей для купцов и местом оптовой торговли. Вскоре к его главному фасаду был пристроен многокупольный торговый пассаж - тим. Его западный и восточный фасады оформлены в виде городских ворот, облицованы шлифованным кирпичом с выкладкой фигурных поясов на угловых башнях [9].

Одним из таких специализированных мест как раз являлся караван-сарай Сайфиддина в Бухаре, построенный в XIX веке. Караван-сарай служили своеобразной стоянкой и приютом для странствующих торговцев, местом отдыха и ночлегом, подобием современной гостиницы или отеля. В них путешественники могли хранить свои товары в специальных складских помещениях, кормить животных в отведённых загонах, перекусить в чайхане или попариться в бане. Также особенным местом в караван-сараях считался обменный денежный пункт.

Караван-сарай Сайфиддина считался государственным (эмирским) и был местом приюта преимущественно баев, занимающихся торговлей



золотом, жемчугом, алмазами и другими драгоценными металлами. По этой особенности можно судить, что в данном караван-сараяе был хороший оборот, достигавший в день около 5.000 рублей. В настоящее время у входа в старинный караван-сарай расположились небольшие лавки с национальными сувенирами и поделками как напоминание о когда-то оживлённом торговом месте, где останавливались сотни торговцев со всего Великого Шёлкового Пути.

Караван-сарай Коба якобы возведен на строительном материале, использованном в строительстве дворца Ак-Сарай. Отметим, что размеры кирпичей, имеющие следы вторичного использования, ближе к кирпичам Ак-сарая (25,26,27 см шириной и 5 см. толщиной). О происхождении названия «Коба». Как отмечают некоторые специалисты, это интерпретация местными жителями слово «Кубба» - купол. Вероятности этой версии способствует наличие в памятнике относительно крупных куполов. Другая версия – это высказывание местных старожилов, что «Коба» искаженное слово «Куфа». По их мнению, памятник был сооружен мастерами – выходцами из города Куфа, который находится на территории современного Ирака. Частичная перестройка или использование караван-сараяев под медресе – не является единичным случаем в архитектуре Средней Азии. Можно вспомнить перестройку в 17 в. караван-сарая Мирзои (15 в.) в мечети-медресе Тилла-кори в Самарканде или превращение караван-сарая Надир Диван-беги в Бухаре в медресе [10] Можно сделать вывод о том, что для торговых сооружений и караван-сараяев Шахрисабза было присуще отсутствие декора. Тем не менее, во время реставрационных работ, проведенных 2014-2016 гг. караван-сарай Коба украсили майоликовым декором, который не известен и характерен для Шахрисабзской школы зодчества.

Караван-сарай, сохранившиеся на территории Узбекистана, являются уникальными памятниками архитектурного и исторического наследия,



отражающими важную роль страны в системе Великого шелкового пути. Эти сооружения служили не только местами временного отдыха для торговцев, путешественников и караванов, но и выполняли функцию центров торговли, обмена культурной информацией и взаимодействия между народами.

Исторические караван-сарай представляют собой выдающиеся образцы средневековой архитектуры Востока, демонстрируя высокий уровень инженерной мысли, градостроительства и организации инфраструктуры в условиях пустынных и степных регионов.

В современном Узбекистане значение караван-сарая выходит за рамки их первоначальной функции. Они становятся важным объектом научных исследований, архитектурной реставрации и туристической привлекательности. В условиях развития культурного туризма и интереса к историческому наследию, сохранение, изучение и популяризация этих объектов приобретают особую актуальность.

Таким образом, караван-сарай Узбекистана не только являются символами исторической связности Евразийского континента, но и представляют собой значимый ресурс для укрепления национальной идентичности и продвижения культурного имиджа страны на международной арене.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Абдуллаев, А. Х. Караван-сарай Средней Азии: История, архитектура, функции. — Ташкент: Фан, 2002.
2. Арипов, М. У. Архитектура караван-сарая Узбекистана. — Ташкент: ТАФ, 2010.
3. Бартольд, В. В. Сочинения в 9 томах. Т. 3: Пути сообщения и караванная торговля в Средней Азии. — Москва: Наука, 1965.



4.Бабаджанов, Б. М. Исторические и архитектурные памятники на трассах Шелкового пути в Узбекистане. // Журнал "Наследие", №2, 2016.

5.Якубов, Ю. А. Между базаром и мечетью: Градостроительство и инфраструктура средневековой Бухары. — Самарканд: СамГУ, 2014.

6.UNESCO. Silk Roads: Caravansaries and Infrastructure. — <https://en.unesco.org/silkroad> (дата обращения: 2024.04.10)

7.Исмаилова, Н. Х. Роль караван-сараев в развитии торговли на Великом шелковом пути. // Вестник историко-культурного наследия, №4, 2019. – С. 34–41.

8.Ахмедов, К. М. Архитектурные комплексы Шелкового пути в Узбекистане. — Ташкент: Узбекистан, 2008.

9.Номозов, А. И. Туристский потенциал исторических караван-сараев Узбекистана. // Туризм и культурное наследие, №1 (31), 2022. – С. 51–57.