

УДК: 72.03; 72.035; 728.531.

Гулямова Н.А.,

Ташкентский архитектурно-строительный институт, Узбекистан

ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ КАРАВАН-САРАЕВ НА ВЕЛИКОМ ШЁЛКОВОМ ПУТИ.

Рассматривается история возникновения караван-сарая в Великом Шёлковом пути, являющейся - одним из признаков высокого развития зодчества эпохи. Характерна в этом отношении типология караван-сараяв, которые встречаются повсюду в мусульманских странах Ближнего и Среднего Востока и в Северной Африки вдоль главных торговых караванных путей.

Ключевые слова: караван-сарай, постоялый двор, небольшие мечети, укрепленные сооружения, помещения, гостиниц, укрепленный лагерь, сардоба, специальный водоток, торговые дороги, арочный портал, укрепленные пункты, помещение гостиничного типа, монументальное зодчество, денежные обменные пункт, четырехугольный дом, колодец посередине.

Как известно, первые караван-сарай появились в Средней Азии (а именно, в Сельджукидских княжествах), во второй половине X века. Со временем, караван-сарай превратился, из центра, который имел лишь экономическое и религиозное значение в обороноспособный постоялый двор. Сельджукидские Султаны построили на Анатолийском (Малоазиатском) нагорье целую сеть караван-сараяв.

Караван-сарай располагались на расстоянии от 30 до 40 километров друг от друга. Именно такое расстояние проходит караван за один день пути. Система караван-сараяв была усовершенствована в Османской и Сафавидской империях. Сеть караван-сараяв распространялась от Кавказа на севере до Средиземного моря на юге; От Скадарского озера вплоть до пределов современной Хорватии на западе и до Афганистана на востоке. Только лишь в X веке караван-сарай потеряли свою значимость [6].

Караван-сарай были массивными оборонными сооружениями с каменными стенами и металлическими воротами. Обычно, это были строения квадратной или прямоугольной формы. Реже они имели форму восьмиугольника. Здесь имелся внутренний двор, который был окружен аркадой зданий. На первом этаже располагались торговые лавки и стойла для скота. На верхних этажах располагались помещения для путников. В первоначальных сельджукидских караван-сараях имелись мастерские, купальни. Кроме того, здесь можно было

воспользоваться услугами врача, покушать и отведать чай или даже кофе. Для развлечения постояльцев здесь играли музыканты. Со стороны ворот располагалась комната для молитв. Некоторые караван-сарайи имели в своем распоряжении небольшие мечети во внутреннем дворе. Услуги на караванных путях предоставлялись бесплатно. Только в городах путники должны были платить за ночлег.

Османские и персидские караван-сарайи были оборудованы куда более скромно: Постельные принадлежности, а также посуду путники должны были иметь с собой. Особенностью Бухарских караван-сараяев было то, что они не являлись укрепленными сооружениями, так как находились в черте города. Тем самым, необходимость строительства оборонных сооружений для защиты от разбойников отпала сама собой. В отличие от Сельджукидских караван-сараяев, в Бухарских караван-сараях вьючный скот не содержался. Для скота существовал специальный караван-сарай у Самаркандских ворот, куда скот отводили сразу после разгрузки. Бухарские караван-сарайи были центрами оптовой торговли.

Караван сарай - (перс, "дом караванов", "постоялый двор"), большая придорожная постройка, обычно окружавшая двор, где караваны останавливались для ночного" отдыха. Станции для смены и отдыха лошадей возводились еще в 500 до н.э. в персидской империи Ахеменидов. Такого рода сооружения встречаются повсюду в мусульманских странах Ближнего и Среднего Востока и Северной Африки вдоль главных торговых путей на расстоянии дневного перехода (30 км) каравана верблюдов.

Караван-сарайи строились не только у дорог; некоторые размещались у въездных ворот города или внутри городской застройки. Караван-сарайи обычно имел прямоугольный план с крытыми зонами (помещения в один или более этажей) по сторонам открытого, просторного двора. Голые внешние стены, сложенные из кирпича или камня, лишь в одном месте прорезаны воротами: подобная конструкция давала более надежную защиту от разбойничьих банд. Начиная с X в. сооружались тысячи караван-сараяев. Как правило, они воздвигались по распоряжению правителей. Так, шах Аббас из династии Сефевидов в начале XVII в. приказал построить 999 караван-сараяев. Здания этого типа строили также наместники, набожные мусульмане, предоставлявшие средства на их содержание, или сами владельцы гостиниц [7].

В ряде мусульманских стран караван-сарайи отличаются особенностями планировки и местными строительными материалами. В Турции обычно применяли тесаный камень, а пространство двора иногда перекрывали сводами, учитывая сравнительно суровый климат. В Иране большинство караван-сараяев были кирпичными; для архитектуры этой страны характерно особое внимание к

планировке: одно из лучших сооружений имеет 8-угольную форму. Рабаты и Сардоба Абдуллахана.

Узбекистан - страна древней цивилизации, богатого культурного наследия и высоких архитектурных традиций. Изучение архитектурного наследия Средней Азии открывает многие неизвестные страницы прошлого - этого древнейшего очага цивилизации Евразийского континента.

На территории современного Узбекистана довольно много архитектурных сооружений, связанных с именем Шейбанида Абдуллахана II, время правления которого пришлось на вторую половину XVI столетия. Удачно воспользовавшись обстановкой феодальной раздробленности и взаимной вражды, Абдулла-султан умело продвинулся к власти при ощутимой поддержке джуйбарских шейхов - Ходжа Ислама, а позже его сына Ходжа Сабада. Длительное время Абдуллахан правил страной от имени отца, номинального хана Искандерхана (1560-1583), после смерти которого он официально был провозглашен ханом. При Абдуллахане границы государства, стабилизировалась экономика, были созданы условия для развития сельского хозяйства, ремесла, внутренней и внешней торговли.

С именем Абдуллахана связано возведение многочисленных караван-сараев и сардоба по всей территории страны. По одному документу, при его правлении заново отстроены и восстановлены 400 сардоба, по другому - 1000. Сардоба (1583-1598) значительно расширились Абдуллахан возводил на местах своих привалов, а рабаты - на местах ночлегов.

Слово "рабат" с арабского языка переводится как "укрепленный лагерь", "постоялый двор". Как архитектурное сооружение рабаты на территории Средней Азии появились после арабского завоевания. Первоначально это были военные лагеря завоевателей, которые в дальнейшем превратились в постоянные дворы торговцев. Название сардоба" имеет два корня: "сард" - холодный сырой, влажный, и "об" - вода. Словом же "сардоб" в значении вместилища прохлады называют "грот", "ледяной дом", "льдохранилище", "погреб", "подвал" и др.

Сардоба представляют собой большие вырытые в земле резервуары, выложенные жженым кирпичом и перекрытые куполом, предназначенные для хранения воды. Они были широко распространены как вдоль больших торговых дорог, так и в селениях и крупных городах, где ощущался недостаток питьевой воды. Вода к ним подводилась по специальному водотoku или каналу. По своему источнику питания они делятся на несколько групп - некоторые рассчитаны на талые и дождевые воды, другие заправляются проточной водой из рек или каналов, третьи рассчитаны на грунтовые и кяризные воды. А.Бернс во время путешествия в середине XIX в. записал народную легенду о том, как Абдуллахан, совершив хадж в Мекку, возвратился оттуда с убеждением, что он

не был угоден Аллаху. В надежде заслужить его милость он начал строить караван-сараи и сардоба во всех частях своих владений.

Строительство рабата считалось таким же богоугодным делом, как и возведение мечети. Существует множество преданий по поводу благотворительных деяний Абдуллахана. И в самом деле, большинство караван-сараев и сардоба названо его именем. Так, по пути из Карши в Дербент имеются два рабата - караван-сараи Абдуллахана - у кишлака Ак-рабат и у Дербента, которые к XIX в. были полуразрушены. Сардоба и караван-сарай Абдуллахана находятся и вблизи ст. Чаршанга.

Остатки большого числа сардоба зафиксированы в Голодной и Каршинской степях. Они указывали направление древних торговых дорог. В степи Уртачуль рядом с развалинами караван-сарая Караулбазар была и сардоба, зачастую именованная "дворцом" благодаря своему изразцовому декору. Вход в нее отмечен выдвинутым далеко вперед арочным порталом, от которого тянется коридором большое широкое дно резервуара. Над коридором же располагаются небольшие, с арочными окнами комнаты для обслуживающего персонала. Диаметр емкости сардоба 15,8 м, глубина 8,1 м. Высота купола, прорезанного девятью окнами, 6,35 м. Вода в сардоба Караулбазара подводилась из русла р. Кашкадарья. Далее по степному пути к переправе Керки на р. Амударья зафиксировано еще несколько караван-сараев и сардоба эпохи Абдуллахана. Это сардоба Сангисулак, Нишан, Талимарджан, Юсуф, Урасы. Имеется также сардоба Абдуллахана вблизи ст. Чаршанга. Рядом - развалины одноименного рабата. Диаметр водоема сардоба 12,5 м, высота купола 10 м. Остатки древнейших рабатов обнаружены в развалинах древнего Пайкенда - города купцов, где, по сведениям письменных источников, имелись тысячи рабатов, которые в мирное время играли роль караван-сараев, а в военное могли быть обращены в укрепленные пункты. По архитектурно-планировочной структуре ранние рабаты состояли из помещений гостиничного типа - стандартные размеры комнат и проходов. В рабатах Пайкенда IX-X вв. зафиксированы однокомнатные и трехкомнатные секции, складские помещения, загоны для скота. Такая планировка в период развитого и позднего средневековья получила дальнейшее развитие и классическое завершение не только при строительстве наиболее близких по характеру видов монументального зодчества - караван-сараев, медресе, ханака, но и в массовой жилой архитектуре.

Сеть торговых дорог, связавшая самые отдаленные районы страны, соединяла среднеазиатские города с центрами Афганистана, Индии и Ирана, присырдарьинскими городами на севере, кочевниками казахских степей и с Сибирью. Эти торговые дороги и множество их сезонных ответвлений

описываются русскими военными инженерами, так как они приводят данные о дорогах, связывающих Бухарское ханство с почтовыми станциями, и дает точные расчеты-расстояний между пунктами.

При Абдуллахане проводились большие работы по благоустройству торговых дорог. Государство гарантировало безопасность движения караванов по территории страны. В период его правления был построен мост через Бандихансай, известный в народе под названием мост Искандера, Гишткуприк, Ташкуприк. Он расположен на важнейшей торговой дороге Термез - Чаганиан. Мост построен целиком из жженого кирпича. Общая длина его более 70 м, ширина проезжей части 5,75 м и пролет арки 5,8 м. Во время правления Абдуллахана бурно развивалась торговля с Россией, прежде всего хлопчатобумажными тканями. Торговые караваны, принадлежащие феодальной верхушке, обычно состояли из нескольких сотен верблюдов. В Самарканд и Бухару съезжалось много иностранных купцов - персов, арабов и турок. В Бухаре был особый квартал ростовщиков и купцов-индусов. Рынки Бухары и Самарканда посещали и европейцы [2].

Несмотря на открытие морского пути в Америку и переориентацию мировых связей торговли, средневековый Мовароуннахр все еще сохранял свою значимую роль в торговых отношениях между Востоком и Западом, что особенно заметно в период правления Абдуллахана [2].

Иногда роскошно выстроенные, но без утвари, вследствие чего путешественники должны были иметь с собой постель и ковры, равно как и жизненные припасы для себя и своих животных. Часто имелась лишь вода, иногда провезенная издалека, с большими издержками. В обязательном порядке присутствовал загон для вьючных животных. В крупных городах караван-сарай представляли собой полноценные подобию современных гостиниц, с предоставлением дополнительных услуг - питания, бань, денежных обменных пунктов и т.п. На торговых же путях караван-сарай обыкновенно - четырехугольный дом с колодцем посередине. При постройке часто принята в соображение возможность нападения разбойников, стены представляли возможность отбить нападение и выдержать недолгую осаду.

Использованная литература:

1. Аскарлов Ш.Д. Исторический город как объект туризма. «Архитектура и строительство Узбекистана». 1987. №4.
2. Бабаджанова Г.И., Колбинцев А.П., Маньковская Л.Ю. По древним городам Узбекистана. М.: Профиздат, 1988.
3. Великий Шелковый Путь. «Курьер ЮНЕСКО». 1988. №12.

4. Великий Шелковый Путь с Востока на Запад. «Курьер ЮНЕСКО», 1984.№6.
5. Немцева Н.Б. «Художественная культура XI-XII веков». 2009 г.
6. Немцева Н.Б. «История возникновения караван-сараев на Великом Шёлковом пути». «Архитектура и строительство Узбекистана». 1988. №2.
7. Пугаченкова Г.А. Вопросы архитектурной типологии караван-сараев Хорасана и Мавераннахра. «Архитектура и строительство Узбекистана», 2000. №4.

Анотація

У статті розглядається історія виникнення караван сараю на Великому Шовковому шляху, що є однією з ознак високого розвитку архітектури епохи. Характерна у цьому відношенні типологія караван-сараїв, які зустрічаються всюди в мусульманських країнах Близького та Середнього Сходу та у Північній Африці вздовж головних торгівельних караванних шляхів.

Annotation

The article considers the history of caravan-sarays on the Great Silk Road, which is one of the signs of high development of art of the period. In this sense, the typology of caravan-sarays is crucial, caravan-sarays can be in Muslim countries of Near and Middle East and Northern Africa along the prior trade caravan ways.