

ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ LOOK TO THE PAST ЎТМИШГА НАЗАР

БУХОРО ХОНЛИГИДАГИ ЙҮЛБҮЙИ ИНШООТЛАРИ ТАРИХИГА ДОИР (XVI – XVIII асрлар)

Эргашев Жаҳонгир Юнус ўғли,
Бухоро давлат университети Жаҳон тарихи кафедраси ўқитувчиси

For citation: Jahongir Y. Ergashev. To the history of road constructions in the Bukhara khanate (16th - 18th centuries). 2019, vol. 1, issue 13, pp.4-14.



<http://dx.doi.org/10.26739/2181-9599-2019-13-01>

*Келиб тушган сана 5 август, 2019
Эълон қилинган сана 5 октябрь, 2019*

АННОТАЦИЯ

Мақолада Бухоро хонлиги карvon йўлларида жойлашган йўлбўйи инишоотларининг сўнгти ўрта асрлар тарихи хронологик чегарасидаги ҳолати ўрганилган. Сардоба ва карвонсаройларнинг савдо-сотиқ ривожидаги ўрни тарихий манбалар ва адабиётлар қиёсий таҳлили орқали очиберилилган.

Калит сўзлар: Савдо алоқалари, карвон йўллари, хавфсизликни таъминлаш, гидротехник инишоотлар, кунчиқар, маҳсус бозор, ҳужра, ижара ҳаққи, қудук, сардоба, савдо фаолияти, пештоқ, чучук сув, йўл, фиштли зинапоя.

К ИСТОРИИ ПРИДОРОЖНЫХ СООРУЖЕНИЙ БУХАРСКОГО ХАНСТВА (XVI - XVIII ВВ.)

Эргашев Джахонгир Юнус угли,
преподаватель кафедры Всемирная история
Бухарского государственного университета

АННОТАЦИЯ

В статье рассматривается состояние придорожных сооружений на караванных путях Бухарского ханства на рубеже истории позднего средневековья. Освещается роль сардеб и караван-сараев в развитии торговли на основании сравнительного анализа исторических источников и литературы.

Ключевые слова: торговые отношения, караванные пути, обеспечение безопасности, гидротехнические сооружения, специализированный рынок, келья, арендная плата, колодец, сардеба, торговая деятельность, портал, пресная вода, дорога, кирпичная лестница.

TO THE HISTORY OF ROAD CONSTRUCTIONS IN THE BUKHARA KHANATE (16th - 18th centuries)

Jahongir Y. Ergashev,

Lecturer, Department of World History, Bukhara State University

ANNOTATION

The article discusses the state of the roadside structures on the caravan routes of the Bukhara Khanate at the turn of the history of the late Middle Ages. The role of sardobas and caravanserais in the development of trade is highlighted on the basis of a comparative analysis of historical sources and literature.

Key words: trade relations, caravan routes, security provision, hydrotechnical structures, specialized market, cell, rental, well, sardoba, trading activity, portal, fresh water, road, brick staircase.

Ўрта асрларда савдо тизимишинг ривожланиши давлатлар иқтисодий қудратининг муҳим тамойили эди. Карвон йўлларининг хавфсизлигини таъминлаш, солиқ-божхона тизими ислоҳотлари, коммуникация тартибларининг изга солиниши кабилар иқтисодий тараққиётнинг асосий омиллари бўлиб ҳисобланар эди. Айни чоғда йўлбўйи инишоотлари, шу жумладан, карвонсаройлар тизимини шаклантиришни рафбатлантириш хукмдорлар олдидаги энг муҳим вазифалардан бўлиб ҳисобланган.

Қадимги даврларда ёқ ташкил этила бошланган карвонсаройларнинг кенг миқёсда қурилиш жараёни ўрта асрларда жадал тус олади. Хусусан, IX-X асрлардаги работлар, уларнинг меъморий тузилишидан келиб чиқсан, улар мустаҳкамланган ва қўриқланадиган карвонсаройлар вазифасини бажаришга хизмат қилганлигини қўришимиз

мумкин. Аммо, XII асрға келиб улар ўзларининг ҳарбий истеҳқом сифатидаги аҳамиятини йўқотади[1,Б.54]. Лекин уларнинг қурилиши бутун ўрта асрлар давомида тўхтаб қолмади. Кейинги даврларда Мовароуннахрнинг ҳар бир қишлоғи аҳолиси йирик шаҳарларда работлар қурган бўлиб, тарихий адабиётларда бу ҳақда етарлича маълумотлар ёритилган. Жумладан, турли муаллифлар томонидан Сомонийлар давлатида Мовароуннахрда 10 мингдан ортиқ работ, карvonсарой ва қўналғалар фаолият кўрсатганлиги[2,Б.304], қорахонийлар даврида кўплаб работлар барпо этилганлиги[3,Б.168-169], Чигатой улусида йўл бўйларида барпо этилган маҳсус бекат – ёмлар фаолияти[4,Б.170-174], Амир Темур ва темурийлар, шайбонийлар ва бошқа сулолалар даврида барпо этилган кўплаб йўлбўйи иншоотлари тавсифланиб, алоҳида эътироф этилган.

Темурийлар даврида доимий равишда ташкил этилиб борилган карvonсаройлар қуриш иши шайбоний хукмдорлар томонидан ҳам давом эттирилган. Масалан, XVI асрнинг иккинчи ярмига келиб шайбоний Абдуллахон II (1558-1598) томонидан бу шаҳарда бир қанча янги бинолар – мадрасалар, масжидлар, карvonсаройлар, ҳаммом, ёпиқ савдо қаторлари (бозор), сардоба ва бошқа бинолар қад кўтариди, Қашқадарё устига кўприк ҳам қурилади[5,Б.48].

Бухоро хонлиги даврда бунёд этилган карvonсаройлар ва бошқа йўлбўйи иншоотларини ўз даврининг ноёб меъморчилик намуналари, дея таърифлаш мумкин. Бухоро хонлигидаги йирик йўлбўйи иншоотларидан Бухоро-Самарқанд йўлида, Кармана яқинида қурилган Работи Малик карvonсаройини, Султон Санжарнинг Марвдаги ноиби Абу Тоҳирибн Саъд томонидан Нишопур-Марв йўлида барпо этилган Работи Шариф карvonсаройини, Абдуллахон II томонидан Қорувулбозорда қурилган йирик карvonсаройни ва бошқаларни эсга олиш мумкин[3,Б.168].

Давлат хазинасидан ташқари йўлбўйи иншоотлари қурилишида маҳаллий бойлар, савдогарлар ва амалдорларнинг ҳиссаси ҳам катта бўлгани манбалардан маълум. Шу жумладан, Жўйбор хўжалари томонидан Бухородан Қарши ва Амударёга кетувчи йўллар бўйида қурилган ўнлаб работлар ва сардобалар[6,Б.187-190], XVII асрда Бухоро хони саройида дастурхончи мансабини эгаллаб турган Зокирбий исмли киши маблағига Қарши чўлидаги Қақир деб аталган жойда барпо этилган работ[7,Б.312] ва бошқалар алоҳида шахслар томонидан бунёд этидган иншоотлар сирасига киради. Тарихий адабиётларда тилга олинган бой ижтимоий қатлам вакиллари сирасига Қарши даштида 10 минг қўй, 500 тую, 7 минг от, 300 қул, минглаб таноб ер, дўкон

ва карбонсаройга эга бўлган Хўжа Ислом[8,Б.149] ҳамда XVII асрга оид ҳужжатларда 1631 йили Шаҳрисабзда 52 минг 500 тангага 1100 таноб сугориладиган ер сотиб олган Ялангушибийни киритишими мумкин[8,Б.152]. Шунингдек, “Матлаб ут-толибин” асаридаги маълумотларга кўра, Хўжа Саъднинг ўғли Тожиддиннинг Қарши ва Шаҳрисабздаги мулклари 100 та ер майдони, 50 та боғ ва узумзорлардан иборат бўлган[8,Б.152].

Карбонсаройлар, одатда, йирик шаҳарларда, муҳим карбон йўллари бўйида барпо этилган бўлиб, улар тузилишига, ҳажмига ва айрим ҳолларда бажарадиган функциясига кўра ҳам бир-биридан фарқланади. Археологик тадқиқотлар ва ёзма манбалар маълумотларини таҳлил қилиб, айрим карбонсаройлар тузилиши ҳақида маълум хulosаларга келиш мумкин. Ўрта аср карбонсаройлари тузилиши ҳақида Пойкентдаги работ ҳамда Бухоро-Қарши савдо йўлида жойлашган Қоровулбозордаги карбонсарой ҳақидаги маълумотларни умумлаштириб ҳам муҳим хulosага келиш мумкин. Ёзма манбалардаги маълумотлардан маълумки, Бухоро ва Қарши шаҳарларини боғловчи савдо йўли Қоровулбозор, Бузачи, Қақир, Хўжамуборақ, Косон орқали ўтган. Бухородан Қаршига қараб йўлга чиқсан карбонлар тўхтаб дам оладиган биринчи йирик макон Қоровулбозор бўлиб, бу ерда XVI асрнинг охирларида Абдуллахон II томонидан катта карбонсарой қурилган. XIX асрда тегишли ёзма манбаларда бу карбонсаройни ҳашаматли саройга қиёслашган. Қоровулбозордаги карбонсарой томонлари узунлиги 100 метрга яқин бўлиб, унинг жанубий ва шимолий қисмида баландлиги 8 метрдан иборат катта дарвозалари бўлган ва XIX аср манбаларида, гарчи бу даврда у хароба аҳволга келиб қолган бўлса-да, маҳобатли саройга қиёсланган[9,Б.649-654]. 1878-1879 йилларда Россия элчилик миссияси таркибида Бухоро ва Қарши орқали Афғонистонга борган И.А.Яворский бу карбонсаройнинг отхонасида 300 тагача от-уловларни сақлаш мумкинлигини қайд этади[7,Б.317]. Бу ердаги карбонсарой XX аср бошларида, аниқроғи, 1916 йилда бу ёдгорлик ТКЛА (Туркестанский кружок любителей археологии) аъзоси И.А.Кастанье томонидан маҳсус ўрганиб чиқилади. У бу карбонсаройнинг тўла тарҳини чизиб, тузилишини батафсил таърифлаб ўтади[10,Б.31-32]. Бу тарҳга кўра, бу иншоот Ўрта Осиёда ўрта асрларда кўплаб бунёд этилган бир қаторли қилиб қурилган йўлакли-секцияли карбонсаройлар туркумига кирган. Қиёс учун айтадиган бўлсак, Бухоро – Қарши йўлидаги Бўзачи работи тузилишига кўра секциали иншоотлар туркумига мансуб бўлган[1,Б.61-64].

Савдо-сотиқнинг, иқтисодий алоқаларнинг ривожланиб бориши

билан карvonсаройлар сони ҳам ошиб борган. Буни миңтақадаги айрим шаҳарлар, масалан, Бухоро хонлигининг марказий шаҳри ҳамда Қарши, Шаҳрисабз ва бошқа шаҳарлари мисолида ҳам кўриш мумкин. Карvonсаройлар сонининг юқори салмоқли эканлиги савдо-сотиқ ривожига мос бўлгани ва карvonсаройларнинг савдо-сотиқ билан боғлиқ функциялари ҳақида хуносалар чиқаришга имкон беради.

Бу даврда пойтахт Бухоро шаҳрини Мовароуннаҳр ва Хурросоннинг йирик шаҳарлари билан боғловчи йўллар миңтақадаги ички савдо йўллари тизимишининг бош бўғинини ташкил этарди. Карвон йўлларида хавфсизликни таъминлаш соҳасида олиб борилган тадбирлар, кўплаб йўлбўйи иншоотлари (карvonсаройлар, сардобалар, кўприклар ва бошқалар) барпо этилиши, ички ва ташқи савдони ривожлантиришнинг давлат сиёсати даражасига кўтарилгани Бухоро хонлиги ижтимоий-иктисодий сиёсатининг асосий йўналишларидан эди.

Бухородан Балхга ўтувчи карвон йўлининг биринчи қисмини Бухоро – Қарши йўналиши ташкил этиб, Қоровулбозор, Кўш сардоба, Бўзачи, Қақир, Хўжа Муборак, Косон орқали ўтган. Бу йўналишдаги биринчи йирик бекат Қоровулбозор бўлиб, бу ерда XVI асрнинг охирларида Абдуллахон II томонидан қурилган катта карvonсарой ва маҳаллий аҳоли Гумбаз деб атовчи сардoba мавжуд эди[11,Б.26-27]. Кейинги бекатлар, XIX асрнинг 80-йилларида вайрон бўлиб кетган Кўш сардоба[11,Б.28] ҳамда Қоровулбозордан 16 верстъ (чақирим) узоқликда жойлашган Бўзачидаги работ ва сардобадан иборат бўлган[7,Б.30]. Манбаларда “Қақир” деб аталган кейинги бекатда ҳам работ ва сардoba мавжуд бўлган. Работ XVII асрда Бухоро хони саройида дастурхончи мансабини эгаллаб турган Зокир бий исмли киши маблағига қурилган[7,Б.312].

Бухоро хонлигининг катта қисмини чўл ва саҳролар ташкил этиб, бу ҳудудлар орқали ўтган карвон йўллар фаолиятини йўлга қўйиш Марказий ҳукуматнинг доимо диққат-эътиборида турган. Шайбоний ва аштархоний ҳукмдорлар томонидан хонликнинг дашт ва чўл ҳудудлари орқали ҳаракатланувчи савдо карvonлари ва йўловчиларни, улов воситаларини сув билан таъминлашга хизмат қилувчи гидротехник иншоотлар – қудуқлар, ҳовузлар ва сардобалар кўплаб борпо этилди. Шу ўринда иссиқ иқлимли миңтақамизда ичимлик сувига бўлган эҳтиёжни қондиришга хизмат қилган бу гидротехник иншоотларнинг пайдо бўлиш тарихига қисқача тўхталиб ўтиш жоиз.

Сардoba қурилиши учун сув, тупроқ ва қум алоҳида тоза жойдан, ганч эса Қоравулбозор ва Нуротадан олиб келинган. Қумга янтоқ, қамиш, юлғун кули қўшилган. Иншоот учун ишлатиладиган фишт ҳам

иссиқ совуққа ғоят чидамли бўлиши лозим бўлган. Лой яхши пиши-тилиб, унга түя жуни қўшилган. Хом фишт 1 – 2 йил қуёш жазирама-сида тоблангандан сўнг, улар пиширилиб, саралаб олинган. Булар оби фишт дейилган. Фиштларни бир – бирига ёпиширадиган қориши-ма лойга сувдан ташқари қўй сути, түя жуни ҳам қўшилган.

Сардобалар меъморий тузилиши жиҳатидан бир-биридан айтарли фарқ қилмайди. Айлана шаклидаги ҳовуз ва унинг устини ёпиб турув-чи гумбаз шаклида қурилган бу сардобалар гумбазида бир нечта деразалар, улар пастида эса сув тушиши учун мўлжалланган маҳсус тешиклар ва тепасида айлана шаклидаги туйнук бор. Бундан ташқари, сардoba ҳовузидаги сувдан олиш учун мўлжаллаб қолдирилган маҳсус кириш жойи мавжуд. Сардoba сувини салқин ҳолда сақлаш учун дераза ва эшик доимий ҳаво айланиб турадиган қилиб қурилган.

Сардabalарнинг барчаси асосан ёмғир суви ва қор эришидан ҳосил бўлган сувлар билан тўлдирилган. Бундай сувлар маҳсус ариқчалар орқали сардoba ҳовузига келиб тушган. Баъзи сардabalарга сув дарё ва бошқа сув манбаларидан маҳсус каналчалар орқали ҳам қелтирилган.

Сардабадаги сувни бузилишдан сақлашда ва сардабада ҳаво алмашиб туришини таъминлашда сардoba гумбазидаги деразалар ва тепа-сидаги туйнуги катта роль ўйнайди. Сардabalарнинг кириш жойи шимол ёки шимолий-фарб тарафда бўлиб, улардан 6-8 метргача узоқ-ликдан сардoba ҳовузи тубига олиб тушувчи зинапоялар бошланган. Зинапоялар усти узун йўлаксимон қилиб беркитилган.

Қақир ва Бўзачи сардабаси Хўжа Муборак қишлоғи яқинида жойлашган. Бу сардabalар орқали ўтган йўл билан Бегижак ва Якка сардabalарга бориш мумкин. Бегижак сардабаси Хўжа Муборак қишлоғидан 6-7 километр жануби фарбда бўлиб ҳовузи бутунлай қўмилиб кетган, бешта деразаси мавжуд[12, Б.27-28]. Якка сардoba эса Хўжа Мурод бахши зиёратгоҳидан 3 км фарбда жойлашган, унинг ҳам бешта деразаси бўлиб, ҳовузининг кенглиги 14 метрни ташкил этади. Майманоқ қишлоғи худудида ҳам сардoba мавжуд бўлиб, бу сардабадан қишлоқ аҳли, қўшни Муборак тумани аҳолиси, савдогарлару - чўпонлар фойдаланишган. Олис йўлга кетувчилар сув фамлаб олишган. Бу сардoba олдида нов бўлиб, ундан чорва моллар сугорилган. Сардabalарнинг эшиги шимолга қараган ҳолда, бешта деразага эга. Сардoba ўтган асрнинг 70-80 йилларида қўшни Муборак туманининг Қарлиқ хўжалигининг омборхонаси вазифасини ҳам бажарган. Шу атрофдаги сарdabalар ичида энг ёмон ҳолда сақланиб қолган сарdoba Майманоқ сарdabаси саналади.

Қарши-Керки йўналишидаги энг биринчи сардоба эски Нишон ёнида бўлган ва у ўтган асрнинг 30-йиллариға келиб бузилиб кетган. Бу йўналишдаги иккинчи сардоба ҳозирги Таллимаржон сув омбори қурилган жойда бўлган. Гумбази йўқлигидан “усти очиқ сардоба” деб номланган[12, Б.27-28].

Учинчи сардоба Сангир-Сувлоқ сарdobаси бўлиб Эски Таллимаржон қишлоғи ёнида жойлашган. Олд тарафи – гарбий қисми девор билан ўралган ва бошқа сардобалардан анча катта бўлиб, 10 та деразаси бор.

Қаршидан Келифга ўтувчи карvon йўли бўйида, Нишон туманинг шарқий ҳудуди яқинида Юсуф сардобаси ҳам мавжуд бўлган. Минглаб йўловчиларни ҳожатини чиқарган сардобалар қўриқланмасада тоза сақланган ва доимий равишда таъмирланиб турилган.

Сардобалар фақат қадимги карvon йўлларининг йўналишларини аниқлаштиришга ёрдам берибина колмасдан, балки халқимиз меъморчилиги тарихини, бу соҳадаги ютуқларини, ўтмишдаги меъморий услубларни ўзида акс эттирган муҳим тарихий манба ҳамdir.

Чўлу биёбонларда чучук сув сақлашнинг энг самарали усулларини яратган аждодларимиздан қолган бу муҳим тарихий ёдгорликлар, афсуски, бугунги кунга келиб бутунлай қаровсиз ҳолга келиб қолган.

Сардобаларнинг турли жиҳатларини кузатган ва ўз асарларида қайд этган муаллифлар Н. Ханыков, А. Бернс, А. Вамбери, М. Галкин, Д.Логофет, В. Бартольд, М. Массон, А. Мухаммаджонов, А. Анорбоев, У. Мавлонов, А. Ҳасанов ва бошқаларнинг маълумотлари асосида уларни тўйиниши манбаларига кўра уч гуруҳга ажратиш мумкин. Табиий тўйинувчи сардобалар: қор-ёмғир суви ўз- ўзидан сардоба ҳовузини тўлдиради. Сунъий тўйинтирилувчи сардобалар: қудук, кориз, дарё, ариқ суви билан тўлдирилган. Аralаш тарзда тўйинувчи сардобалар: қор – ёмғир, ариқ, пайнов суви ҳисобидан тўлдирилган, бу турдаги тўлдирилувчи сардобалар қўпроқ дарё бўйларида, суформа дехқончилик қилинадиган ҳудудларга яқин жойда жойлашган.

Сардобаларнинг қурилиш жараёнини кўздан кечирганда, уларнинг биринчи навбатдаги вазифаси сувни буғланиб кетишдан ҳимоя қилиш бўлса, иккинчиси санитарлик, тўсиқ ролини ўташдан иборат эканлигини билиб олишимиз мумкин. Дарҳақиқат, сардоба ичкарисига мол, от- улов қўйилмаган, улар учун сардоба ҳовлисидан ташқарида ёғоч ёки тошдан сув қўйиладиган охурлар (нов) ясалган.

Минтақадаги қадимги даврда шаклланган алоқа-савдо йўлларидан фойдаланиш сўнгги ўрта асрларда ҳам давом этди. Мавжуд ижтимоий-сиёсий вазият туфайли уларнинг айрим тармоқларидан фойдала-

ниш маълум вақт тўхтаб қолган ҳолатлар ҳам кузатилса-да, мазкур йўллар Ўрта Осиёдаги ўзбек хонликларининг ижтимоий-иктисодий ҳаётида муҳим ўрин тутиб келди. XVI-XIX асрларда карvon йўллари тизими фаолиятида бирмунча ўзгаришлар руй берди. Бу даврга хос хусусиятлар ичида, минтақанинг чўл ва дашт ҳудудлари орқали ўтган йўналишларида кўплаб йўлбўйи иншоотлари – работлар ва карвон-саройлар, сардобалар, қудуқлар, кўприклар барпо этилганини айтиб ўтиш мумкин. Иккинчи томондан, ўзбек хонликлари ўртасидаги сиёсий низолар, урушлар минтақа иктисодиётига ва ўзаро иктисодий муносабатларга, карvon йўллари фаолиятига салбий таъсир этиб турди. Шунга қарамасдан, бу даврда маҳаллий ва минтақавий аҳамиятга эга йўллар тармоқлари кенгайиб, карvon йўлларининг янги йўналишлари пайдо бўлиб борди.

Бухоро хонлиги даврида йўлбўйи ва гидротехник иншоотларнинг курилишининг омиллари сифатида савдо-иктисодий муносабатларнинг ривожланиши заруриятини эътироф этишимиз мумкин. Савдо муносабатларини ривожлантириш давлат хазинасини бойитиш, ҳарбий ҳамда стратегик эҳтиёжлардан келиб чиқар эди. Айни чоғда дипломатик муносабатларни ташкил этиш коммуникация соҳасининг ривожланиши талаб этар эди. Бу, ўз навбатида, прогрессив ислоҳот ва чоралар кўришни талаб этган. Ички савдонинг бир маромда ривожланиши ҳамда бошқа маҳаллий эҳтиёжларнинг таъсири омилларини ҳам алоҳида эътирофга олиш лозим.

Ўрта Осиёда йўлбўйи иншоотларини барпо этиш карvon йўллари ривожига мос равишда пайдо бўлгани ва ривожланиб борган. Уларнинг сони ва уларда хизмат кўрсатиш сифати карvon йўллари динамикасига хос хусусиятларни аниқлашда ҳам катта ўрин тутади. Бу йўлбўйи иншоотларини минтақа коммуникация тизимининг муҳим таркибий қисми сифатида қарашга имкон беради. Карvon йўлларидағи савдо марказларида, йирик карвонсаройларда маданий тадбирлар ҳам ташкил этилиб, бу мулк эгалари учун катта иктисодий даромад манбаи бўлган. Савдо йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолиятига тўхталганда нозик бир масалани ҳам эсга олиш керак бўлади. Бу халқаро савдо билан шуғулланувчи ва ўз фаолияти туфайли оиласидан узоқ муддат четда яшашга мажбур бўлган савдогарларнинг никоҳ муносабатларидаги ҳуқуқларини таъминлаш билан боғлиқ масаладир. Ўрта асрларда халқаро савдода иштирок этувчи мусулмон савдогарларининг турли йирик савдо марказларида оиласи бўлгани маълум. Шариат қонунлари мусулмон савдогарларига бундай никоҳлар учун ҳуқуқий имконият берарди. Шу билан бирга, савдо йўлларида ва ай-

рим йирик савдо марказларида баъзи тоифадаги савдогарлар, йўловчилар енгил табиатли аёллар хизматидан ҳам фойдаланганлар.

Шу тариқа, миңтақадаги қадимги даврда шаклланган алоқа – савдо йўлларидан фойдаланиш сўнгги ўрта асрларда ҳам давом этди. Мавжуд ижтимоий-сиёсий вазият туфайли уларнинг айрим тармоқларидан фойдаланиш маълум вақт тўхтаб қолган ҳолатлар ҳам кузатилса-да, мазкур йўллар Ўрта Осиёдаги ўзбек хонликларининг ижтимоий-иктисодий ҳаётида муҳим ўрин тутиб келди. XVI-XIX асрларда карvon йўллари тизими фаолиятида бирмунча ўзгаришлар руй берди. Бу даврга хос хусусиятлар ичида, миңтақанинг чўл ва дашт ҳудудлари орқали ўтган йўналишларида қўплаб йўлбўйи иншоотлари – работлар ва карвонсаройлар, сардобалар, қудуқлар, кўприклар барпо этилганини айтиб ўтиш мумкин. Иккинчи томондан, ўзбек хонликлари ўртасидаги сиёсий низолар, урушлар миңтақа иқтисодиётига ва ўзаро иқтисодий муносабатларга, карvon йўллари фаолиятига салбий таъсир этиб турди. Шунга қарамасдан, бу даврда маҳаллий ва миңтақавий аҳамиятга эга йўллар тармоқлари кенгайиб, карvon йўлларининг янги йўналишлари пайдо бўлиб борди.

Хулоса қилиб айта оламизки, ўрта асрлар карvon йўллари тараққиёти, динамикасини кўрсатувчи бир қатор ўзига хос хусусиятлар узил-кесил шаклланган давр сифатида ҳам алоҳида ўрин тутади. Бу хусусиятлар ичида қулай алоқа йўлларининг мавжудлиги, уларни қуриш ва таъмирлашга бўлган эътиборнинг кучайиши, йўлбўйи иншоотлари – вақтинчалик қўналғалар, работлар, карвонсаройлар, сардобалар, қудуқлар, кўприклар ва бошқа тегишли инфратузилмалар мавжудлиги ҳамда улов-транспорт воситаларидан фойдаланишнинг кенгайиши етакчи ўрин тутади.

Ўрта асрларда карvon йўллари ва карvon савдосининг сиёсий-хуқуқий кафолатларининг яратилгани ҳам эътиборга лойиқdir. Улар ичида хавфсизликни таъминлаш хизмати йўлга қўйилгани, маҳаллий ва хорижий савдогарларнинг хуқуқлари, мол-мулкларининг дахлсизлиги тегишли қонунлар билан кафолатланганлиги, давлат хокимияти ва хусусий сармоядорларнинг карvon савдосидаги иштироки ва карvon йўлларида хизмат кўрсатиш тизимига жалб этилганлигини айтиб ўтиш мумкин.

Ўрта асрлар даврида, айниқса, ривожланган ўрта асрларда карvon йўллари ва карvon савдосининг иқтисодий кафолатлари ҳам тизимлаштирилди. Улар ичида бозор учун маҳсулот ишлаб чиқариш ва товар-пул муомаласи ривожи, карvon йўлларида, йирик савдо марказларида маҳсус бозорлар, савдо ярмаркалари ва савдо-сотиқ билан

боғлиқ инфратузилмалар мавжудлиги, ички ва ташқи савдо билан шуғулланувчи маҳсус савдогарлар табақасининг эркин фаолият юритишига яратилган имкониятлар катта ўрин тутди.

Бу даврда карvon йўллари динамикасига хизмат қилган ҳолатлар ичida карvon йўлларида хизмат кўрсатиш тизимининг изчил йўлга қўйилганигини айтиб ўтиш керак. Унга йўлбошловчилар, киракашлар, тилмочлар, қўриқчилар хизмати ҳамда маданий-маиший ва тиббий хизмат кўрсатишнинг йўлга қўйилишини мисол қилиб келтириш мумкин.

Шу тариқа, ўрта асрларда карvon йўллари кўп қиррали тизими сифатида фаолияти кўрсатган бўлиб, унинг ривожланиш даражаси (динамикаси) жамиятдаги иқтисодий-маданий тараққиёт кўрсаткичларига ҳам мос келган. Бу хусусиятлардан келиб чиқиб, ўрта асрларни минтақа коммуникация тизими фаолияти ривожида алоҳида ўрин эгаллаган давр сифатида қайд қилиш мумкин.

Фойдаланилган адабиётларрўйхати

1. Маньковская Л.Ю. Типологические основы зодчества Средней Азии (IX- нач. XX вв.). – Ташкент: Фан, 1980. –189 с.(Mankovskaya L.Y. Typological foundations of the architecture of Central Asia (IX- early XX centuries). - Tashkent: Fan, 1980. –189 p.)
2. Abu Ishak al-Farisi al-Istakhri. Viae regnum / Ed. M. J. de Goeje. Lugduni Batavorum apud E. J. Brill, 1967. 416 P.
3. Грицина А.А. Уструшанские были. – Ташкент: Изд-во Народного наследия, 2000. – 243 с. (Gritsina A.A. Ustrushansky were. - Tashkent: Publishing House of National Heritage, 2000. - 243 p.)
4. Марко Поло. Книга о разнообразии мира / Перевод И.Минаева. – М.: ЭКСМО, 2005. – 480 с. (MarcoPolo. Book about the diversity of the world / Translated by I. Minaev. - Moscow: EKSMO, 2005. – 480 p.)
5. Массон М.Е. Столичные города в низовьях Каракадары с древнейших времен до наших дней. – Ташкент: Фан, 1973. – 98 с. (Masson M.E. Capital cities in the lower reaches of Kashkadarya from ancient times to the present day. - Tashkent: Fan, 1973. - 98 p.)
6. Ахмедов Б.А. Историко-географическая литература Средней Азии XVI–XVIII вв. (письменные памятники). – Ташкент: Фан, 1985. – 259 с.Ахмедов Б. Тарихдан сабоқлар. – Тошкент: Ўқитувчи, 1994. – 432 б. [26-27]. (Akhmedov B.A. Historical and geographical literature of Central Asia XVI – XVIII centuries. (written monuments). - Tashkent: Fan, 1985. - 259 p. Ahmedov B. Lessons from history. - Tashkent: Ukituvchi, 1994. - 432 p. [26-27]).

7. Яворский И.Л. Путешествие русского посольства по Афганистану и Бухарскому ханству в 1878-1879 годах. В двух томах – СПб.: Типография д-ра М.А.Хана, 1883. Т. 2.–387с. (Yavorsky I.L. Travel of the Russian Embassy in Afghanistan and the Bukhara Khanate in 1878-1879. In two volumes - St. Petersburg: Printing House of M.A.Khan, 1883. Vol.2.–387 p.)
8. Абдураимов М.А. Очерки аграрных отношений в Бухарском ханстве в XVI –первой половине XIX века. Т.,1966. Т.I.- 367 с., -Т.,1970. Т.II. – 284 с. (Abduraimov M.A. Essays on agrarian relations in the Bukhara Khanate in the sixteenth and first half of the nineteenth century. T., 1966. Vol.I.- 367 p., -T., 1970. Vol.II. - 284 p.)
9. Крестовский В.В. В гостях у эмира Бухарского. (Путевой вестник) / Журнал. Русский вестник, 1884. – № 6., июнь – С. 649-654. (Krestovsky V.V. Visiting the Emir of Bukhara. (Travel Newsletter) / Magazine. Russian Bulletin, 1884. - No.6., June - 649-654 p.)
10. Кастанье И.В. Археологические разведки в Бухарских владениях // Протоколы ТКЛА. Год. XXI. – Ташкент,1917. – С. 26-32. (Castane I.V. Archaeological explorations in the Bukhara possessions // TKLA Protocols. Year. XXI. - Tashkent, 1917. - 26-32 p.)
11. Массон М.Е. Проблема изучения цистерн - сардоба. – Ташкент,1935. – 43 с. (Masson M. E.The problem of studying tanks - sardoba. – Tashkent, 1935 . - 43 p.)
12. Мавлонов Ў. Аждодларимиз заковати. //Фан ва турмуш. 1993, № 7-8. –Б. 27-28. (Mavlonov U. The intelligence of our ancestors. // Fan va turmush. 1993, No. 7-8. - 27-28 p.)