

**O'ZBEKISTON RESPUBLIKASI OLIY VA O'RTA MAXSUS
TA'LIM VAZIRLIGI
URGANCH DAVLAT UNIVERSITETI
TARIX FAKULTETI**

**Qo'l yozma huquqida
UDK**

**5A120302 - Tarix mutaxassisligi II bosqich magistranti
Xamroyev Quvonchbek Aminovichning
Magistr akademik darajasini olish uchun**

MAGISTRLIK DISSERTATSIYA ISHI

**MAVZU: O'RTA OSIYO KARVON YO'LLARIDA XIZMAT
KO'RSATISH TIZIMI**

Ilmiy rahbar:

t.f.n. O`.Abdullayev

Magistrant talaba:

Q. Xamroyev

Urganch 2016 yil

Mundarija:

Kirish	3
I Bob. Karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimi masalasining tarixshunosligi va manbashunosligi.	
1.1. Mavzu tarixshunosligining asosiy bosqichlari va natijalari.....	9
Manbalar va ularning tasnifi.....	14
II Bob. Karvon savdosini tashkil etish va uning rivojida xizmat ko`rsatish tizimining o`rni.	
2.1 Karvon yo`llarida xavfsizlikni ta'minlash xizmati va uni tashkil etishning asosiy jihatlari.....	18
2.2 Karvonlar tarkibi (savdogarlar, karvonboshilar, kirakashlar, yo`lboshlovchilar, tilmochlar va boshqalar) va ular faoliyatining o`ziga xos xususiyatlari.....	21
2.3. Ulov transport vositalari va ularning xizmat ko`rsatish tizimidagi ahamiyati.....	26
III Bob. Karvon yo`llari infratuzilmalari va uning xizmat ko`rsatish tizimidagi ahamiyati.	
3.1. Yo`llar va yo`l bo`yi inshootlari, bojxona tizimining karvon savdosi rivojiga ko`rsatgan ta`siri.....	41
3.2. Shaharlar va yirik aholi punktlaridagi infratuzilmalarning tashqi tranzit va ichki savdo taraqqiyotidagi o`rni.....	54
3.3. Karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimining etno-integratsion jarayonlardagi ahamiyati.....	60
Xulosa	65
Foydalanilgan adabiyotlar	71
Ilovalar	

KIRISH.

Mavzuning dolzarbligi. O`rta Osiyo sivilizatsiyasining shakllanishi va bosqichma-bosqich rivojlanishida mintaqaviy va transmintaqaviy iqtisodiy-madaniy aloqalar o`ziga xos o`rin egallaydi. Mintaqada karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimining shakllanishi va rivojlanishi murakkab tarixiy jarayon bo`lib, u iqtisodiy munosabatlarning paydo bo`lishi va evolyutsiyasi, shaharsozlik madaniyati va karvon yo`llari infratuzilmalari rivoji, o`zaro mahsulot ayirboshlash, savdo-sotiqning vujudga kelishi va rivojlanishi, ilk ulov va transport vositalaridan foydalanishga o`tilishi, qadimgi aholi migratsiyasi hamda boshqa bir qator ijtimoiy-siyosiy, iqtisodiy, madaniy jarayonlar bilan bog`liq holda kechdi. Bu jarayonlarni ilmiy o`rganish va tahlil qilish O`rta Osiyo tarixining ko`pgina muhim hodisalariga baho berishda, turli tarixiy davrlardagi ijtimoiy-iqtisodiy va madaniy hayotdagi an`analarni aniqlashtirishda katta o`rin tutadi.

O`rta Osiyoning ichki va tashqi iqtisodiy-madaniy aloqalari tizimida markaziy o`rin tutib kelgan O`zbekistonning haqqoniy tarixini yaratish bugungi kunda dolzarb ahamiyatga ega masalaga aylanadi¹. O`zbekiston hududining ulkan Yevroosiyo mintaqasi markazida, muhim tranzit yo`llari kesishgan chorrahada joylashganligi tarixan belgilangan bo`lib², bu uning Sharq va G`arb dunyosi o`zaro muloqotga kirishadigan joy sifatidagi ahamiyatini oshiruvchi muhim omillardan edi. Shu tufayli ham, O`rta Osiyoning karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimining shakllanishi va rivojlanish omillarini, uning o`ziga xos xususiyatlarini, qonuniyatlarini o`rganish, qo`lga kiritilgan tarixiy ma`lumotlarni tahlil qilish va bugungi davr uchun ahamiyatli ilmiy xulosalar chiqarish zamonaviy tarixshunoslikning dolzarb masalalaridan biridir.

Tadqiqotning xronologik davri IX-XVI asrlarni qamrab oladi. Bu davr O`rta Osiyoda islom dinining qaror topishi va islom uyg`onish davri asoslari yaratilishi hamda unga bog`liq ravishda karvon savdosi va xizmat ko`rsatish

¹ Каримов И. Тарихий хотирасиз келажак йўқ. (Тарихчи олимлар ва журналистлар билан суҳбат, “Мулоқот” журналининг 1998 йил 5-сони) // Биз, келажакимизни ўз қўлимиз билан қураимиз. – Тошкент: Ўзбекистон, 1999. – 7-жилд. – Б. 132-154.

² Каримов И.А. Биздан озод ва обод Ватан қолсин. – Тошкент: Ўзбекистон, 1994. – Б. 60.

tizimida tub o'zgarishlar paydo bo'lishi bilan boshlandi. Bu an'analar rivojlangan va so'nggi o'rta asrlar davrida ayrim o'zgarishlar bilan davom etdi, rivojlandi. Bu davr bizga o'rta asrlarda O'rta Osiyoning karvon yo'llarida xizmat ko'rsatish tizimidagi o'ziga xos xususiyatlarni, qonuniyatlarni, rivojlanish omillari masalalarini keng miqiyosda ko'rib chiqish, tahlil qilish va yangi ilmiy xulosalar chiqarish imkonini beradi.

Mavzuning o'rganilish darajasi. Mintaqada o'rta asrlarda karvon yo'llari infratuzilmalari va xizmat ko'rsatish tizimi faoliyatini tarixiy jihatdan tadqiq qilishga bag'ishlangan tadqiqotlar XIX asrning oxiri - XX asr boshlarida rus va xorij elchilik missiyalari a'zolari, harbiylar, savdogar va sayyohlar tomonidan boshlandi. Tadqiqotlarning xususiyatidan va nashr qilinishi darajasidan kelib chiqib, mavzuning o'rganilishi quyidagi xronologik davrlarga bo'lib chiqildi: 1) XIX asrning oxiri – XX asr boshlari; 2) XX asrning 20–80-yillari; 3) Mustaqillik davrida mavzuning o'rganilishi; 4) Xorij tarixshunosligida muammoning talqini.

Tadqiqotning maqsad va vazifalari. Ushbu tadqiqotning asosiy maqsadi IX-XVI asrlarda O'rta Osiyoning karvon yo'llarida xizmat ko'rsatish tizimining mintaqa karvon savdosi taraqqiyotidagi o'rnini ilmiy tadqiq etish va umumlashtirishdan iborat. Bu maqsaddan kelib chiqib, tadqiqot doirasida quyidagi ilmiy vazifalarni hal etish rejalashtirilgan:

– O'rta Osiyoda karvon yo'llari infratuzilmalari va xizmat ko'rsatish tizimi rivojining o'rta asrlarga xos tarixiy qonuniyatlarini, iqtisodiy, siyosiy-huquqiy asoslarini, xarakterli xususiyatlarini, bu tizim faoliyatining iqtisodiy-madaniy aloqalar rivojiga mos ravishda kengayib borganligini arxeologik va yozma manbalar, tegishli ilmiy adabiyotlardagi ma'lumotlardan kompleks foydalangan holda yoritib berish;

– kommunikatsiya tizimining muhim tarkibiy qismi bo'lgan karvonsaroy, rabot, sardoba, quduq, ko'prik va boshqa yo'lbo'yi inshootlaridan hamda ot, tuya, eshak va boshqa ulov va transport (yuk va yo'lovchi tashishga

mo`ljallangan aravalar) vositalaridan foydalanishning o`ziga xos xususiyatlarini ochib berish va yangi ma`lumotlar bilan boyitish;

– karvon yo`llarida xavfsizlikni ta`minlash hamda boshqa xizmat turlari ko`rsatish tizimining bosqichma-bosqich rivojlanib borganligi masalasini tahlil qilish va umumlashtirish;

– mintaqa davlatlari, markaziy va mahalliy hukumatning karvon yo`llari infratuzilmalari va xizmat ko`rsatish tizimi faoliyatini yo`lga qo`yish, ichki va tashqi savdo rivojining kafolati bo`lib maydonga chiqqanligini asoslash;

– karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimining mintaqadagi etnoslararo muloqatda, etno-integratsion jarayonlarda tutgan ahamiyatini asoslash hamda karvon yo`llari infratuzilmalari O`rta Osiyo sivilizatsiyasi taraqqiyoti darajasini ko`rsatuvchi muhim belgi sifatida ko`zga tashlanishini asoslab berish.

Tadqiqot uslublari: Ma`lumotlarni tizimlashtirish, muammolarni kompleks umumlashtirish, tarixiy-qiyosiy tahlil va davrlashtirish, tarixiylik, xolislik tamoyillari, O`zbekistonning yangi tarixini yaratish konsepsiyasi.

Himoyaga olib chiqilayotgan asosiy holatlar:

– O`rta Osiyoda rivojlangan o`rta asrlarda karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimining shakllanishi va rivojlanishi masalasiga oid ayrim ma`lumotlar turli davrlarda yaratilgan maqolalar, risolalar va monografiyalarda aks etgan. Lekin ularda bu tizim faoliyatining o`rta asrlardagi tarixiy shart-sharoitlari, huquqiy asoslari, ijtimoiy-iqtisodiy va tabiiy-geografik omillarning ahamiyati, shuningdek bosqichma-bosqich rivojlanishi masalasi o`z yechimini topmagan;

– O`rta Osiyoning rivojlangan o`rta asrlardagi karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimining iqtisodiy va madaniy aloqalar rivojida tutgan o`rni yaxlit ilmiy mavzu doirasida, arxeologik va tarixiy-geografik ma`lumotlar, shuningdek yozma manbalar ilmiy tahlili asosida, umumlashtirilgan holda o`rganilmagan;

– karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimi faoliyatini tashkil etish va nazorat qilish, uning ijtimoiy-iqtisodiy, harbiy-siyosiy va madaniy jarayonlarda muhim o`rin tutib keldi. Bu yo`llar uzoq mamlakatlar bilan savdo aloqalariga,

turli qabilalar va xalqlarning iqtisodiy va madaniy munosabatlari kengayishiga xizmat qildi;

– o`rta asrlarda karvon savdosi o`ta muhim ahamiyatga ega bo`ldi. Manbalarda savdo aloqalari yo`nalishlari, bu jarayonga xos murakkab xizmat ko`rsatish tizimi faoliyatiga oid turli ma`lumotlar saqlanib qolgan. Yo`lbo`yi inshootlari, karvonlarga xizmat ko`rsatish xodimlari faoliyati, karvonlar xavfsizligini ta`minlash, davlat hokimiyatining tashqi savdo aloqalarini tashkil etishdagi ahamiyati kabi masalalar mavzuni yangi ma`lumotlardan foydalangan holda qayta tadqiq etishni taqozo etadi;

– mavzuni o`rganish natijalari aloqa yo`llari evolyutsiyasining barcha jihatlarini ijtimoiy-iqtisodiy va siyosiy sohadagi yangiliklar hamda madaniy rivojlanish darajasiga mos ravishda o`zgarib boruvchi tarixiy omillar bilan bog`liq holda tahlil etish lozimligini ko`rsatmoqda.

Dissertatsiyaning ilmiy yangiligi quyidagilardan iborat:

– Mintaqaning IX-XVI asrlardagi karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimiga xos xususiyatlar yozma manbalar, arxeologik tadqiqotlar natijalari va ilmiy adabiyotlar ma`lumotlari asosida kompleks ravishda o`rganilib, tizimlashtiriladi, tahlil qilinib yangi ilmiy xulosalar ishlab chiqiladi;

– ulov-transport vositalari turlari va ulardan foydalanishning boshlanishi hamda evolyutsiyasi, karvon yo`llarida xavfsizlikni ta`minlash va boshqa madaniy-maishiy xizmatlar ko`rsatish kabi masalalar tahlil qilinadi, yangi ma`lumotlar tizimlashtirilgan holda fanga joriy qilinib, ilmiy-amaliy ahamiyatga ega xulosalar ishlab chiqiladi;

– karvon yo`llari infratuzilmalari, yo`lbo`yi inshootlari va ularning ijtimoiy-iqtisodiy va madaniy funktsiyasi, karvon yo`llarini qurish va ta`mirlash kabi masalalar yaxlit ilmiy mavzu sifatida ko`rib chiqiladi;

– O`rta Osiyoda ko`rib chiqilayotgan davrda humronlik qilgan sulolalarning ichki va tashqi savdo aloqalarini, xizmat ko`rsatish tizimi va karvon yo`llari infratuzilmalari faoliyatini rivojlantirishda tutgan o`rni masalasi bo`yicha ma`lumotlar umumlashtiriladi, tahlil qilinadi;

– karvon yo`larida xizmat ko`rsatish tizimining mintaqadagi etno-integratsion jarayonlarda tutgan ahamiyati yoritilib, shu davrgacha ilmiy adabiyotlardagi yondashuvlar va qarashlar qayta ko`rib chiqiladi.

Mavzuning manbashunoslik asoslarini o`rta asrlarda turkiy, arab, fors, xitoy va yevropa tillarida yozilgan tarixiy manbalar, mintaqaga tashrif buyurgan sayyohlar, geograflar, harbiylar, elchilik missiyalari a`zolari tomonidan yozilgan asarlar, hisobotlar, kundaliklar va boshqa tegishli manbalar tashkil etadi. Xususan :

1. IX-XII asr manbalaridan Narshaxiy (“Tarixi Buxoro”), At-Tabariy (“Tarixi Tabariy”), Al-Istaxriy (“Kitab masalik al-Mamalik”), Al-Makdisiy (“Axsan at-takasim fi-ma`rifat al-akalim”), Ibn Xordadbex (“Kitob al masalik va-l mamalik”), Nosir Xisrov (“Safarnoma”), Abulfazl Bayhaqiy (“Ta`rixi Mas`udiy”), Nizomilmulk (“Siyosatnoma. Siyar ul-Muluk”) va boshqa mualliflar asarlari;

2. XIII-XIV asr manbalaridan Rashid ad-Din (“Djami' at-tavarix”), ‘Abd al-Kadir ibn Muxammad Amin (“Madjma’ al-ansab va-l-ashdjar”), Ibn Battuta (“Tuhfat an-nuzzar fi g`aroyib al-amsar va ajayib al-asfar”. Sayohatnoma) va boshqalar;

3. Amir Temur va temuriylar davri manbalaridan “Temur tuzuklari”, Sharofuddin Ali Yazdiy (“Zafarnoma”), Nizomiddin Shomiy (“Zafarnoma) va boshqalar;

4. XVI asr manbalaridan Mirza Muxammad Xaydar (“Tarixi Rashidi”), Zahiriddin Muhammad Bobur (“Boburnoma”), Saydi Ali Rais (“Mir`otul ma`molik”), Hofiz Tanish Buxoriy (“Abdullanoma”. “Sharafnomai-shohiy”) va boshqa tarixiy manbalardan foydalanish rejalashtirilgan.

Ishda shuningdek, ilmiy adabiyotlardagi mavzuga tegishli ma`lumotlardan foydalaniladi.

Tadqiqot ob`ekti va predmeti. O`rta Osiyoning karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimiga xos xususiyatlar, belgilarni ilmiy tahlil qilish, tadqiqotning

asosiy ob'ekti hisoblanadi. Tadqiqot predmetini tarixiy-arxeologik tadqiqotlar va yozma manbalar ma'lumotlari tahlili tashkil etadi.

Tadqiqotning nazariy-uslubiy asoslari. Dissertatsiyada tadqiq qilinayotgan masalaga kompleks yondashish va tizimli tahlil qilish usulidan foydalaniladi. Tadqiqotning asosiy uslubini tarixiylik, xolislik va umumfalsafiy tizimli yondashuv tashkil etadi. Tadqiq qilinayotgan masalalar ularning aloqalari va turli darajada o'zaro bog'liqligi nuqtai-nazaridan tahlil etiladi.

Dissertatsiyada Prezident I.A.Karimov asarlarida ilgari surilgan nazariy-uslubiy ko'rsatmalar va tavsiyalar hamda O'zbekistonning yangi tarixi kontsepsiyasi talablari bosh mezon qilib olinadi.

Tadqiqotning ilmiy-amaliy ahamiyati. Tanlangan mavzuni o'rganish mintaqadagi karvon yo'llari infratuzilmalari o'rta asrlar davri xizmat ko'rsatish tizimining o'ziga xos xususiyatlarini, belgilarini, shakllanishi va rivojlanishi muammolarini, ijtimoiy-iqtisodiy va madaniy hayotdagi o'zgarishlarning ko'pgina muhim jihatlari tushunishga, aniqlik kiritishga yordam beradi. Ushbu dissertatsiyani bajarish davomida qo'lga kiritiladigan natijalar, ilmiy-nazariy xulosalar chet ellarda ham, respublikamiz ilmiy jamoatchiligida ham O'rta Osiyoning o'rta asrlardagi kommunikatsiya tizimi faoliyati, karvon yo'llari infratuzilmalari va xizmat ko'rsatish tizimiga xos belgilar va xususiyatlar haqida ob'ektiv ma'lumot manbai sifatida muhim o'rin tutadi.

Dissertatsiya natijalaridan Oliy o'quv yurtlari talabalariga ma'ruzalar o'qish jarayonida, O'zbekiston va mintaqa tarixining tegishli davrlarini yozishda foydalanish mumkin. Dissertatsiyada keltirilgan ma'lumotlar O'zbekistonda yangi turistik yo'nalishlar tashkil etish va zamonaviy turizmni rivojlantirishda ham amaliy ahamiyatga ega.

Dissertatsiyaning tarkibiy tuzilishi. Dissertatsiya kirish, 3 ta bob, 8 ta paragraf, xulosa va foydalanilgan adabiyotlar ro'yxatidan iborat bo'lib, o'rganilgan mavzuga bag'ishlangan chizma va foto rasmlar ilova qilinadi.

I Bob. Karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimi masalasining tarixshunosligi va manbashunosligi.

1.1. Mavzu tarixshunosligining asosiy bosqichlari va natijalari.

Mintaqada o`rta asrlarda karvon yo`llari infratuzilmalari va xizmat ko`rsatish tizimi faoliyatini tarixiy jihatdan tadqiq qilishga bag`ishlangan tadqiqotlar XIX asrning oxiri - XX asr boshlarida rus va xorij elchilik missiyalari a`zolari, harbiylar, savdogar va sayyohlar tomonidan boshlandi. Tadqiqotlarning xususiyatidan va nashr qilinishi darajasidan kelib chiqib, mavzuning o`rganilishi quyidagi xronologik davrlarga bo`lib chiqildi: 1) XIX asrning oxiri – XX asr boshlari; 2) XX asrning 20–80-yillari; 3) Mustaqillik davrida mavzuning o`rganilishi; 4) Xorij tarixshunosligida muammoning talqini.

1. Karvon yo`llari infratuzilmalari, yo`lbo`yi inshootlari, ulov-transport va karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimi faoliyati bilan bog`liq dastlabki ilmiy ma`lumotlar XIX asr oxiri – XX asr boshlarida O`rta Osiyo mintaqasida bo`lib harbiy-strategik ahamiyatga ega bo`lgan aloqa yo`llari tizimini, xususan yo`llarning geografiyasi va topografiyasi, asosiy yo`nalishlari, tegishli infratuzilmalar va xizmat ko`rsatish tizimiga xos belgi va xususiyatlarni harbiylarga xos sinchkovlik bilan batafsil o`rganib chiqqan rus zobitlari N. Ivanin, N. Xoroshxin, N. Maev, A. Bikov, F.A. Middendorf, D.N. Logofet va boshqalarining asarlarida mavjud³. Bu asarlar qimmatli faktik ma`lumotlarga boyligi bilan ajralib turadi va hozirgacha o`z ilmiy ahamiyatini yo`qotmagan.

Sovet davri tarixshunosligi. XX asrning 30 yillaridan boshlab O`rta Osiyoning karvon yo`llari va xizmat ko`rsatish tizimi masalalariga bag`ishlangan asarlar, maqola va risolalar chop etila boshlandi. Xususan, XX asrning 30-80 yillarida mintaqa kommunikatsiya tizimining muhim bo`g`inini

³ Иванин М. Пути в Среднюю Азию и перевозочные средства // Военный сборник. – СПб., 1869. – № 8; Хорошхин А. П. Сборник статей, касающихся до Туркестанского края А. П. Хорошхина. – СПб., 1876; Быков А. Очерк переправ через реку Амударья. – Ташкент, 1879; Маев Н. Очерки Бухарского ханства // Материалы для статистики Туркестанского края. – СПб., 1879. – Вып. V. – С. 77-129; Ўша муаллиф. Степные пути от Карши до Амударьи // Туркестанские ведомости, 1880. – № 39; Миддендорф А. Ф. Очерки Ферганской долины / с приложением «Химических исследований почв и воды» К. Шмита. Пер. с нем. В. И. Ковалевского. – СПб., 1882; Логофет Д. Н. В горах и на равнинах Бухары. – СПб., 1913.

tashkil etgan yo`lbo`yi inshootlari – karvonsaroylar va rabotlar⁴, sardobalar⁵, ko`priklar va boshqa gidrotexnik inshootlar⁶ hamda ulov-transport vositalari⁷ haqidagi ma`lumotlar ilmiy talqin etilgan bir qator tadqiqotlar ham paydo bo`ldi. Bu davrda karvon savdosini tashkil etilishi, karvonlar tarkibi, savdo aloqalarida muhim o`rin tutgan mahsulotlar turlari va boshqa tegishli masalalar aks etgan tadqiqotlar ham yaratildi. Bunga S.B. Lunina⁸, R.G. Mukminova⁹, M.I.Itina¹⁰ kabi olimlarning monografik ishlari va maqolalarini, G.A.Agzamova va boshqalarning dissertatsiyalarini ko`rsatish mumkin¹¹.

XX asrning 80-90-yillari boshlaridan boshlab, Buyuk ipak yo`li tarixini o`rganish bo`yicha muhim ishlar amalga oshirildi. Bu davrda bo`lib o`tgan xalqaro ilmiy anjumanlarda¹², ilmiy to`plamlarda¹³ va ilmiy jurnallardagi ko`plab maqolalarda mavzuga oid ma`lumotlar o`z aksini topgan. Ular mintaqadagi karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimi evolyutsiyasi masalalari yoritilgani bilan katta ilmiy ahamiyat kasb etadi.

⁴ Маньковская Л.Ю. Типологические основы зодчества Средней Азии (IX- нач. XX вв.). –Ташкент, Фан, 1980; Маньлов Ю.П. Археологические исследования караван-сараяв Центрального Устюрта // Археология Приаралья. – Ташкент, 1982. – Вып.1; Маньлов Ю.П., Юсупов Н. Караван-сарай Центрального Устюрта XIV в. // СА. – М., 1982. – № 2; Рахманов У.В., Пидаев Ш.Р. Раскопки караван-сарая в рабаде средневекового Термеза // ИМКУ. –Ташкент, 1990. – Вып. 23. – С. 60-69.

⁵ Массон М.Е. Проблема изучения цистерн-сардоба. – Ташкент, 1935.

⁶ Оразбаев А.М. Колодцы на поселении Чаглинка (Шагалалы) // Поиски и раскопки в Казахстане. – Алма-Ата: Наука, 1972. – С. 154-162; Массон М.Е. Среднеазиатские мосты прошлого и проблемы их изучения. – Ташкент, 1978.

⁷ Шевченко А.И. К истории домашних животных Южного Туркменистана // ТЮТАКЭ. –Ашхабад., 1960; Кузьмина Е.Е. Этапы развития колесного транспорта Средней Азии в эпоху энеолита и бронзы // ВДИ. – М., 1980. – № 4.

⁸ Лунина С.Б. Города Южного Согда в VIII-XII вв. – Ташкент: Фан, 1984; Ўша муаллиф. Культурные и торговые связи средневековых городов и поселений долины Кашкадарьи с сопредельными территориями // Культурные связи народов Средней Азии и Кавказа. Древность и средневековье. – М.:Наука, 1990. – С. 101-107;

⁹ Мукминова Р.Г. Очерки по истории ремесла в Самарканде и Бухаре в XVI в. – Ташкент: Фан, 1976. Ўша муаллиф. Скупщики товаров и поставщики сырья в Средней Азии в XVI в. // Ближний и Средней Восток. Товарно-денежные отношения при феодализме. –М.: Наука, 1980. – С. 154-161.

¹⁰ Итина М.И. Археологические памятники на древних торговых путях вдоль берегов Амударьи // Древности Южного Хорезма. Материалы Хорезмской экспедиции. ТХАЭ. – М.,1991. – Т. XVI. – С. 7-32

¹¹ Агзамова Г.А. Среднеазиатские центры торговли и пути, связывавших их с Россией (вторая половина XVI- первая половина XIX вв.): Автореферат дисс. ... канд. ист. наук. – Ташкент, 1990.

¹² Формирование и развитие трасс Великого шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье: Тезисы докладов международного семинара ЮНЕСКО. Самарканд, 1-6 октября 1990 г. – Ташкент, Фан, 1990.

¹³ Вехи времен. Рассказы о памятниках истории и культуры Узбекистана. Альманах 89. – Ташкент, Изд. им. Г.Гуляма, 1989; На Среднеазиатских трассах Великого шелкового пути. Очерки истории и культуры. –Ташкент, Фан, 1990; Культурные связи народов Средней Азии и Кавказа. Древность и средневековье. – М.: Наука, 1990.

Mustaqillik davrida mavzuning o`rganilishi. XX asrning so`nggi o`n yilligidan boshlab O`rta Osiyoning iqtisodiy-madaniy aloqalari tarixiga, ayniqsa Buyuk ipak yo`li tarixini o`rganishga katta e`tibor berildi. YUNESKO tomonidan ishlab chiqilgan va 1988 yildan boshlangan «Ipak yo`li – muloqot yo`li» 10 yillik dasturi bo`yicha respublikamizda ham mintaqaning aloqa yo`llari tizimi tarixi bilan bog`liq ilmiy-amaliy tadqiqotlar olib borildi, ko`plab ilmiy ahamiyatli ishlar nashr etildi. Mintaqaning qadimgi davr va o`rta asrlardagi aloqa-savdo yo`llari va iqtisodiy-madaniy aloqalari yo`nalishlari aks etgan ilmiy tadqiqotlar ichida E.V.Rtveladze¹⁴, Yu.F.Buryakov¹⁵, A.Xo`jaev¹⁶, G.A.Agzamova¹⁷, O`.Mavlonov¹⁸ va boshqalarning ishlari ahamiyatlidir. Bu asarlarda, xususan G.Agzamova va O`.Mavlonov ishlarida savdo-sotiq va karvon yo`llari tizimini boshqarish, karvonboshilar va ulov vositalaridan foydalanish masalalarini tarixiy aspektda ko`rib chiqishga intilish ham ko`zga tashlanmoqda.

Bu davrda yozilgan bir qator dissertatsiyalarda ham aloqa-savdo yo`llari tizimining ayrim masalalari aks etgan. Ular ichida G.A.Agzamova, O`.M.Mavlanov va O.P. Kobzevaning doktorlik ishlarini va bir qator nomzodlik ishlarini qayd qilish mumkin.

¹⁴ Rtveladze Э.В. Переправы и дороги Бактрии // Эхо истории. – Ташкент, 2003. – № 3-4. – С. 20-27.

¹⁵ Буряков Ю.Ф. Бухара на караванных путях Хорасана и Мавераннахра // ОНУ. – Ташкент, 1997. – № 9-11. – С. 45-52; Ўша муаллиф. Экономические и культурные связи Чача и Ферганы // Буюк Ипак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Ташкент, 2004. – С. 22-23;

¹⁶ Ходжаев А. Сведения древних китайских источников о городах-государствах Фергана (Дайюань) // Буюк ипак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Тошкент, 2004. – С. 60-68; Ўша муаллиф. Фарғона водийсининг Хитой билан савдо алоқалари // Мозийдан садо. – Тошкент, 2005. – № 1 (25). – Б. 46-47.

¹⁷ Агзамова Г.А. Сўнги ўрта асрларда Ўрта Осиё шаҳарлари – хунармандчилик ва савдо марказлари. – Тошкент: Ўзбекистон, 2000; Ўша муаллиф. Ўрта Осиё хонликларидаги савдо ва унга хос анъаналар // Буюк ипак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Тошкент, 2004. – Б. 81-87; Ўша муаллиф. Ўзбекистон шаҳарлари интеграцион жараёнлар ва бағрикенглик кўрсаткичи // Ўзбекистоннинг ислом цивилизацияси ривожига қўшган хиссаси: Таълим, фан ва маданият бўйича ислом ташкилоти – ЮНЕСКО томонидан Тошкент шаҳрининг 2007 йилдаги ислом маданияти пойтахти деб эълон қилинишига бағишланган халқаро конференцияга йўлланган маърузалар ва табриклар тезислари тўплами. – Тошкент–Самарқанд: Имом Бухорий Республика илмий-маърифий маркази нашриёти, 2007. – Б. 65-67.

¹⁸ Мавлонов У. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари. – Тошкент: Академия, 2008.

Mustaqillik yillarida o`tkazilgan bir qator Respublika va xorijiy miqiyosdagi ilmiy anjumanlarda, ilmiy to`plamlarda biz ko`rib chiqayotgan masalalarning ayrim jihatlari aks etgan maqolalar mavjud¹⁹.

Shunga qaramasdan, karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimining o`ziga xos xususiyatlarini, qonuniyatlarini, iqtisodiy va siyosiy-huquqiy asoslarini ochib beruvchi yaxlit ilmiy tadqiqotlar zamonaviy o`zbek tarixshunosligida hozirgacha mavjud emas.

4. Xorijiy tadqiqotlar. So`nggi 25 yil ichida MDH davlatlarida Markaziy Osiyoning qadimgi yo`llari tarixi bilan bog`liq qator ilmiy asarlar chop etildi. Ularda biz tadqiq etayotgan masala, ya`ni karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimi faoliyatiga tegishli masalalar ham qisman aks etgan. Ular ichida yirik monografik asarlar²⁰, ilmiy to`plamlar va konferensiya materiallari²¹ hamda alohida maqolalarni²² ta`kidlab o`tish mumkin.

Xorij tarixshunosligida Markaziy Osiyoning savdo yo`llari yoritishda yetakchi o`rinni yevropalik olimlar egallaydi. XIX asrning oxiri – XX asrning boshlarida mazkur masalaga oid bir qator tadqiqotlar bosilib chiqdi. Ular ichida nemis olimi F.F. fon Rixtgofenning 4 jildlik “Xitoy” asarining birinchi jildi²³, O. Frankning Yevrosiyo ko`chmanchi qabilalari migratsiya yo`nalishlari yoritilgan

¹⁹ Буюк ипак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Тошкент, 2004; Буюк ипак йўлидаги Марказий Осиё шаҳарлари: Халқаро илмий анжуман материаллари. – Самарқанд, 1994; Индия и Центральная Азия (доисламский период): Материалы международного семинара. – Ташкент, 2000; Археология и история Центральной Азии: К 70 летию со дня рождения академика Академии наук Республики Узбекистан Юрия Федоровича Бурякова. – Самарқанд, 2004; Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы научно-теоритической конференции. – Ташкент, 2006; Самарқанд шахрининг умумбашарий маданият тараққиёт тарихида тутган ўрни: Самарқанд шахрининг 2750 йиллик юбилейига бағишланган халқаро илмий симпозиум материаллари. – Самарқанд –Тошкент: Фан, 2007; Роль города Маргилана в истории мировой цивилизации: Материалы международной конференции. – Ташкент – Маргилан: Фан, 2007.

²⁰ Байпаков К.М. Средневековые города Казахстана на Великом шелковом пути. – Алматы: Ғылым, 1998. – 216 с.; Мартиросян А. На Великом шелковом пути. – Ереван, 1998. – 119 с.; Боровкова Л.А. Царства «Западного края» во II-I веках до н. э. Восточный Туркестан и Средняя Азия по сведениям из «Ши цзи» и «Хань шу». – М.: ИВ РАН – Крафт, 2001. – 341 с.

²¹ Изучение культурных взаимодействий и новые археологические открытия: Материалы пленума ИИМК 11-14 апреля 1995 г. – СПб., 1995; Азия – диалог цивилизаций / Под ред. Б.А Литвинского.– СПб., 1996; Ош и Фергана в исторической перспективе: Материалы международного симпозиума. – Бишкек, 2000. Вып. 3.

²² Ставиский Б.Я. Великий шелковый путь // Культурные ценности. – Ашхабад, 1995. Вып. II. – С. 21-32; Заднепровский Ю.А. Трансазиатский степной путь – ветвь шелкового пути по археологическим данным // Древние кочевники Центральной Азии. – СПб., 1997. – С. 79-82; Галиева З.И. Великий шелковый путь трудах античных и китайских авторов // Вестник КНУ. – Бишкек, 2000. – № 3. – С. 170-181.

²³ Richthofen FF (fon). China.– Berlin: Der Reimer Verlag, 1877. Bd. 1. – S. 276.

ishi²⁴, Xermanning Markaziy Osiyodagi savdo yo`llariga bag`ishlangan kitobi²⁵ alohida o`rin tutadi. Boshqa ishlar ichida G. Rayxelt, V. Tarn, V. Xenning, G. Maspero, P. Pellio, K. Yetmar, F. Grene, P. Bernar, Dj. Beyker asarlarini hamda xitoy va boshqa tillarda chop etilgan tadqiqotlarni aytib o`tish mumkin²⁶.

XX asrning ikkinchi yarmi – XXI asr boshlarida O`rta Osiyoning savdo yo`llari va madaniy aloqalariga tegishli muhim ma`lumotlarni o`z ichiga olgan ishlar chop etildi. Ular ichida E. Shefer²⁷ hamda E`dala Vespere²⁸ kabi olimlarning monografiyalari alohida ahamiyatga ega.

Ma`lumki, aloqa yo`llari va xizmat ko`rsatish tizimining muhim bo`g`inini ulov-transport vositalari tashkil etadi. Bu masalaga oid dastlabki ilmiy tadqiqotlar G. Berg²⁹ va G.Chayld³⁰ tomonidan chop etildi. Bu masalaga, xususan, mintaqamizning dasht hududlaridagi ulov-transport vositalari haqidagi Xitoylik olim Su Bixayning asarida ham muhim ma`lumotlar keltiriladi³¹.

O`rta Osiyoning rivojlangan o`rta asrlardagi karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimi masalasiga bag`ishlangan tadqiqotlarni tahlil qilish shuni ko`rsatdiki, ularda qadimgi ulov-transport vositalaridan foydalanish, yo`llar va yo`lbo`yi inshootlarini qurish va ta`mirlash masalalari, karvon yo`llarida xavfsizlikni ta`minlash, savdogarlar va yo`lovchilarga turli xizmatlar ko`rsatish muammolari yetarlicha o`rganilmadi. Bu ham bizning tadqiqotimizning ahamiyatini va zaruriyatini oshiradi.

²⁴ Frank O. Beitrage aus Chinesischen Quellen zur Kenntnis der Turvolker und Skyphen Zentralasiens. – Berlin, 1940. – 117 S.

²⁵ Hermann A. Die alten Seidenstrassen zwischen China und Syrien // Quellen und Forschungen zu alten Geschichte und Geographie. – Leipzig, 1910. – № 21. – S. 15-25; Ўша муаллиф. Die Verkehrswege zwischen China, Indien und Rom um 100 nach Chr. Geb. // Veroffentlichungen des Forschungsinstituts fur vergleichende Religionsgeschichte. – Leipzig: Universitat, 1922. – № 7. – S. 42-57.

²⁶ Бу ва бошқа хориж тадқиқотчилари ишлари О.П. Кобзева томонидан батафсил кўриб чиқилган. Қаранг: Кобзева О.П. Великий шелковый путь: история и современность. – Ташкент: Фан, 2005. – 132 с.; Ўша муаллиф. История изучения Великого шелкового пути во второй половине XIX – начале XX вв. – Ташкент: Zar Qalam, 2006. – 161 с.

²⁷ Шефер Э.Х. Золотые персики Самарканда. Книга о чужеземных диковинах в империи Тан / Пер. Е.В. Зеймаля и Е.И. Лубо-Лесниченко. – М.: Наука, 1981. – 608 с.

²⁸ De La Vaissiere Etinne. Histoire des Marchands Sogdiens. – Paris: Institut des Hautes Etudes Chinoises, 2004. – 379 p.

²⁹ Berg G. Sledges and Wheeled Vehicles. – Stockholm, 1935. – 453 p.

³⁰ Childe V.G. The Diffusion of Wheeled Vehicles // Ethnographisch-arhaologisch Forshungen. – Berlin, 1954. – Vol. 2. – S. 21-26.

³¹ Су Бихай. Қазақ мәдениетінің тарихы / Қытай тілінен аударған Тұрсынхан Зәкенұлы. – Алматы: Атажурт, 2001. – Б. 90-98.

1.2. Manbalar va ularning tasnifi.

Tadqiqotning manbaviy asoslarini o`rta asrlarda fors, arab, turkiy va yevropa tillarida yaratilgan yozma manbalar va ilmiy adabiyotlar ma'lumotlari, qadimiy xaritalar va arxiv hujjatlari tashkil etadi.

Mavzuni yoritishda muhim o`rin tutgan yozma manbalarni hududiy va davriy jihatdan quyidagicha klassifikatsiya qilish mumkin:

1. IX-XIII asrlar davri arab-fors sayyohlari asarlari. IX-XIII asr boshlarida Movarounnahr va unga qo`shni o`lkalar haqida muhim tarixiy geografik ma'lumotlarga boy bo`lgan asarlar yaratildi. IX asrdan boshlab arab sayyohlari va geograflari xalifalikning sharqiy hududlariga – Xuroson, Xorazm, Movarounnahr, Yettisuv va Sharqiy Turkistonga sayohat qilib, bu o`lkalar haqida muhim ma'lumotlar, xususan, karvon yo`llariga oid ma'lumotlarni o`z ichiga olgan asarlar yarata boshladilar. Tarixiy geografik yo`nalishda yozilgan bu asarlar o`z davrida amaliy ahamiyatga ega bo`lgan, ya'ni xalifalikning Movarounnahr o`lkasiga nisbatan olib boradigan iqtisodiy siyosatini, birinchi galda, soliq siyosatini ishlab chiqishga, kommunikatsiya yo`llari, shaharlar, aholining joylashuvi, an'anaviy xo`jalik turlari, foydali qazilmalari va boshqa tegishli ijtimoiy-iqtisodiy sohalar bo`yicha to`liq ma'lumotlarga ega bo`lish ehtiyojini qondirishga ham xizmat qilgan. Arab musulmon geografiya fani shakllangan va yuksak rivojlangan bu davrda yaratilgan asarlarda O`rta Osiyoning deyarli barcha o`lkalari orqali o`tgan savdo yo`llarining asosiy yo`nalishlari, muhim dovonlar, kechuvlar, ichki va tashqi bozor uchun ishlab chiqariladigan mahsulotlar, konlar va foydali qazilmalar turlari, savdo va hunarmandchilik markazlariga tegishli boy ma'lumotlar mavjud. Bunday ma'lumotlarni Ibn Xurdodbex³², at-Tabariy³³, Istaxriy³⁴, Ibn Xavqal³⁵,

³² Ибн Хордадбех. Книга путей и стран. (Китоб ал масалик ва-л мамалик) / Пер. с арабского, комм., исслед., указ. и карты Н. Валихановой. – Боку: Элм, 1986.

³³ Абу Джа'фар Мухаммад бин Джарир бин Йазид бин Касир бин Галиб ат-Табари. Тарихи Табари ("История" ат-Табари). Избранные отрывки / Перевод с арабского В.И. Беляева. Дополнения к переводу О.Г. Бальшакова и А.Б. Халидова. – Ташкент: Фан, 1987. – 442 с.

³⁴ [Ал-Истахри]. Извлечения из "Китаб месалик ал-Мемалик" ал-Истахри / Перевод с персидского С. Волина // Материалы по истории туркмен и Туркмении. Арабские и персидские источники. VII-XV вв. Под редакцией С.Л. Волина, А.А. Ромаскевича и А.Ю. Якубовского. – М.–Л.: Изд-во АН СССР, 1939. Т.

Muqaddasiy³⁶, Ibn Fadlan³⁷, Abu Dulaf³⁸, Sa'moniy³⁹ va boshqalarning asarlarida uchratish mumkin. Mavzuga tegishli ayrim ma'lumotlar muallifi noma'lum "Xudud al-olam" asarida⁴⁰, shuningdek, Narshaxiy⁴¹, Mahmud Koshg'ariy⁴², Beruniy⁴³ va boshqa mahalliy mualliflar asarlarida ham mavjud.

2. Mo'g'ullar hukmronligi davrida yaratilgan manbalar ichida Rashiddin (XIV asr)⁴⁴, Jamol Qarshiy⁴⁵ va arab sayyohi ibn Battutaning⁴⁶ asarlari katta ahamiyatga ega. Ularda mintaqadagi karvon yo'llari yo'nalishlari, bekatlar, yirik savdo markazlari va yo'lbo'yi inshootlari, kechuv va dovonlar, ulov-transport vositalari haqida muhim ma'lumotlar keltiriladi.

3. Rivojlangan o'rta asrlar davrida yevropa tillarida yozilgan manbalar. O'rta Osiyoning karvon yo'llarida xizmat ko'rsatish tizimi masalasidagi ma'lumotlar rivojlangan o'rta asrlarda, ayniqsa XIII–XIV

I. – С. 167-181; [Ал-Истахри]. Извлечения из "Китаб масалик ал-Мамалик" ал-Истахри // Перевод с персидского З.Н. Ворожейкиной, Я. Крапольского // Материалы по истории киргизов и Киргизии. – М, 1973. – С. 29-40.

³⁵ Извлечение из книги "Пути и страны" Абу-л-Касыма ибн Хаукаля / Перевод Е.К. Бетгера // Труды САГУ. Археология Средней Азии. IV.– Ташкент: Изд-во САГУ, 1957. Вып. СХI – С. 13-40; Ibn Hawqal. La configuration de la Terre (kitab surat al-Ard) / Introduction et traduction par J. H. Kramers et G. Wiet. – Paris: Maisonneuve et Larose, 2001. – 499 p.

³⁶ Shamsaddin Abu Abdallah Mohammad ibn Ahmad al-Moqaddasi. Descripio imperii Moslemici / Ed. M. J. de Goeje. Lugduni – Batavorum apud E. J. Brill, 1967. Bibliotheca geographorum arabicorum. III. – 498 p.

³⁷ [Ибн Фадлан]. Путешествие Ибн-Фадлана на Волгу / Пер. и комментарий под ред. акад. И.Ю. Крачковского. – М.-Л.: Изд-во АН СССР, 1939; Ибн Фадлан. Книга о путешествии на Волгу в 921-922 годах // Звезда Востока. – Ташкент, 1992. – № 9-10. – С. 149-170.

³⁸ Григорьев В.В. Об арабском путешественнике X в. Абу Дулафе, и странствовании его по Средней Азии // Журнал Министерства народного просвещения. – СПб., 1872. – № 9. – С. 1- 45.; Abu-Dulaf Mis'ar ibn Muhallil's Travels in Iran (circa A.D.950) / Arabic text with English traslation and commentary by V. Minorsky. – Cairo, 1955.

³⁹ Ш.С. Камалидинов томонидан араб тилидан рус тилига ўгирилган бу асарда Ўрта Осиё тарихи ва тарихий географиясига тегишли муҳим маълумотлар мавжуд. Қаранг: Камалидинов Ш.С. «Китаб ал-Ансаб» Абу Са'да Абдалкарима ибн Мухаммада ас-Сам'ани как источник по истории и истории культуры Средней Азии. – Ташкент: Фан, 1993.

⁴⁰ Hudud al-'Alam (The regions of the world) a Persian geography / Translated and explained from the Persian by V. Ninorsky. – London, 1970.– 482 p.

⁴¹ Абу Бакр Мухаммад ибн Жаъфар Наршахий. Бухоро тарихи / Форс тилидан А. Расулов таржимаси // Мерос. – Тошкент: Камалак, 1991. – Б. 88-174.

⁴² Махмуд Кошғарий. Туркий сўзлар девони (Девону луғотит турк) / Таржимон ва нашрга тайёрловчи С.М. Муталлибов. 3 томлик. – Тошкент: Фан, 1960. Т. I. – 499 б.

⁴³ Беруний. Абу Райҳон. Қадимги халқлардан қолган ёдгорликлар. – Тошкент: Фан, 1968. I том. – 688 б.

⁴⁴ Рашид ад-Дин. Джами' ат-таварих. Сборник летописей / Пер. с персидского А.К. Арандса. – М.- Л.: Изд-во. АН СССР, 1946. Т. 3. – 340 с.

⁴⁵ Джамал ал-Карши. Ал-Мулхакат би-с-сурах // Введение, перевод с арабско-персидского, комментарии, текст, факсимиле Ш.Х. Вахидова, Б.Б. Аминова. История Казахстана в персидских источниках. – Алматы: Дайк-Пресс, 2005. Т. I.

⁴⁶ Ибн Баттута. Саёхатнома (Тухфат ан-нуззар фи ғаройиб ал-амсар ва ажайиб ал-асфар) / Муқаддима, Ибн Баттута ҳаёти ва саёхатлари, унинг «Саёхатнома»сининг ўрганилиш тарихига доир маълумотлар муаллифи ва асарнинг Ўрта Осиёга саёхат қисмининг араб тилидан таржимони Н. Ибраҳимов. – Тошкент: Шарқ баёзи, 1993. – 104 б.

asrlardan boshlab ko`payib bordi. Bu manbalar oldingi davr manbalarga qaraganda ma'lumotlarning ko`pligi, aniqligi bilan ajralib turadi. Bu davrga mansub manbalar mualliflarining ko`pchiligi Markaziy Osiyoga bevosita tashrif buyurgan yevropalik elchilik missiyalari a'zolari va sayyohlar bo'lgani keltirilgan ma'lumotlarga ishonchni oshiradi. Bu davrga mansub muhim manbalar sifatida XIII asr o`rtalarida Markaziy Osiyoga bevosita tashrif buyurgan Plano Karpini⁴⁷, Vilgelm Rubruk⁴⁸, Marko Polo (XIII asr)⁴⁹, Iogann Sheltberger⁵⁰, Rui Goncales de Klavixo⁵¹ (XV asr) va boshqalarning asarlarini keltirishimiz mumkin.

4. Temuriylar davri va so`nggi o`rta asrlarda yaratilgan mahalliy tarixiy-geografik asarlar ham karvon yo`llari tizimi faoliyatiga oid muhim ma'lumotlarga boy. Amir Temur va temuriylar davri manbalari ichida "Temur tuzuklari"⁵², Sharafuddin Ali Yazdiy⁵³, Abdurazzoq Samarqandiy⁵⁴, Nizomiddin Shomiy⁵⁵, Hofiz Abru⁵⁶ boshqa mualliflar asarlardagi ma'lumotlar, xususan

⁴⁷ Джованни дель Пано Карпини. История монголов, которых мы называем татарами / Пер. со старофранцузского А.И.Малеина // Путешествия Пано Карпини и Вильгельма Рубрика. – М.: Географиздат, 1957. – С. 23-85.

⁴⁸ Вильгельм Рубрук. Путешествие в восточные страны Вильгельма Рубрук в лето благодсти 1253 / Введение, перевод и примечание А.И.Малеина // Путешествия Пано Карпини и Вильгельма Рубрика. – М.: Географиздат, 1957. – С. 88-195.

⁴⁹ Марко Поло. Книга о разнообразии мира / Перевод И. Минаева. – М.: ЭКСМО, 2005. – 480 с.

⁵⁰ {Шильтбергер И}. Путешествия Иоганна Шильтбергера по Европе, Азии и Африке (с 1394 по 1427 г.) / Перевел с немецкого и снабдил примечаниями Ф. Брун. – Ташкент: Шарк, 1997. – 240 с.

⁵¹ Руи Гонсалес де Клавиho. Дневник путешествия в Самарканд ко двору Тимура (1403-1406 гг.) / Пер. со стариспанского, предисловия и комментариев И.С. Мироковой. – М.: Главная редакция Восточной Литературы, 1990. – 212 с; Клавиho Г. История Великого Тамерлана // Тамерлан. Эпоха. Личность. Деяния. – М.: Гураш, 1992. – С. 299-344.

⁵² Темур тузуклари / Форсчадан А. Соғуний ва Ҳ. Кароматов таржимаси. – Тошкент: Адабиёт ва санъат, 1996. – 343 б.

⁵³ Шарафуддин Али Йаздий. Зафарнома / Муҳаммад Али ибн Дарвиш Али ал-Бухорий таржимаси. Сўз боши, табдил, изоҳлар ва кўрсаткичлар муаллифлари А. Аҳмад ва Ҳ. Бобобеков. – Тошкент: Шарк, 1997. – 384 б.

⁵⁴ Абдураззоқ Самарқандий. Матлаи саъдайн ва мажмаи баҳрайн. II жилд. Биринчи қисм. 1405-1429 йиллар воқеалари / Форс тилидан таржима, сўзбоши ва изоҳлар муаллифи А. Ўринбоев. – Тошкент: O'zbekistan, 2008. – 632 б; Ўша муаллиф. Матлаи саъдайн ва мажмаи баҳрайн. II жилд. Иккинчи ва учинчи қисм. 1429-1470 йиллар воқеалари / Форс тилидан таржима ва изоҳлар муаллифи А. Ўринбоев. Географик номлар изоҳли кўрсаткичи О. Бўриев – Тошкент: O'zbekistan, 2008. – 832 б.

⁵⁵ Низомиддин Шомий. Зафарнома / Форс тилидан ўгирувчи Ю. Ҳакимжонов. Ҳофиз Абрунинг "Зафарнома"га ёзган илова (Зайл)сини ва изоҳларни форс тилидан О. Бўриев таржима қилган. – Тошкент: Ўзбекистон, 1996. – 528 б.

⁵⁶ Хафиз-и Аbru. География (Извлечения) / Перевод с персидского А. Буриева // Материалы по истории Средней и Центральной Азии. X–XIX вв. – Ташкент: Фан, 1988. – С. 142-148.

G'iyosiddinning "Xitoy safarnomasi"⁵⁷ muhim o`rin tutadi. Mavzu bo`yicha bir qancha qimmatli ma'lumotlarni XVI asrning o`rtalarida mintaqada bo`lib, mavzuga tegishli muhim ma'lumotlarni qayd etgan turk admirali Saydi Ali Raisning asarida uchratamiz⁵⁸. Ular XVI-XIX asrlarda Movarounnahr va Xurosonda yaratilgan asarlar ichida XVI asrda yozilgan "Boburnoma"⁵⁹, "Ta'rix-i Rashidiy"⁶⁰, "Abdullanoma"⁶¹, XVII asrga mansub "Bahr al asror fi manoqib al axyar"⁶², "Shajara-i turk"⁶³ asarlari, XIX –XX asr boshlarida yozilgan "Jame-al-voqeati Sultoniy"⁶⁴ "Tarix-i Salimi"⁶⁵ va boshqa asarlarni sanab o`tishimiz mumkin.

Shu tariqa, O`rta Osiyoning o`rta asrlardagi karvon yo`larida xizmat ko`rsatish tizimi faoliyati masalasiga oid ma'lumotlar turli davrlarda yaratilgan ko`p sonli manbalarda o`z aksini topgan. Ular o`rganilayotgan masalaning o`ziga xos qirralarini, karvon yo`llari tizimi bilan bog`liq yetakchi an'analarni anglashda katta o`rin tutadi.

⁵⁷ Бу сафарноманинг асосий қисми бизгача Хофиз Абру ("Зубдат ат-таворих") ва Абдураззоқ Самарқандий асарлари орқали етиб келган. Бу ҳақда қаранг: Бўриев О. Темурийлар даври ёзма манбаларида Марказий Осиё. – Тошкент: Фан, 1997. – Б. 106-116.

⁵⁸ Сайди Али Раис. Миръот ул ма'молик (Мамлакатлар кўзгуси) / Таржима ва изоҳлар И. Зуннуновники, таҳрир ва сўзбоши С. Азимжонованики. – Тошкент: Фан, 1963. – 138 б.

⁵⁹ Захириддин Муҳаммад Бобур. Бобурнома / Нашрга тайёрловчи П. Шамсиев. – Тошкент: Юлдузча, 1989. – 368 б.

⁶⁰ Мирза Муҳаммад Хайдар. Та'рих-и Рашиди / Введение, перевод с персидского А. Урунбаева, Р.П. Джалиловой, Л.М. Епифановой. Примечание и указатели Р.П. Джалиловой и Л.М. Епифановой. – Ташкент: Фан, 1996. – 728 с.

⁶¹ Ҳофиз Таниш ал-Бухорий. Абдуллонома. «Шарафномаи шоҳий» / Форс тилидан С. Мирзаев таржимаси. – Тошкент: Шарк, 1999. 1-китоб. – 416 б.

⁶² Махмуд Ибн Вали. Бахр ал-асрор фи манокиб ал ахйар. Море тайн относительно доблестей благородных (география) / Введение, перевод, примеч. и указатели Б. Ахмедова. – Ташкент: Фан, 1977. – 167 с.

⁶³ Абулғозий. Шажарайи турк. – Тошкент: Чўлпон, 1992. – 192 б.

⁶⁴ Огаҳий, Муҳаммад Ризо Мироб Эрнийезбек ўғли. «Жомеал-воқеати Султоний»дан // Асарлар. VI жилдлик. – Тошкент: Адабиёт ва санъат, 1980. VI жилд. – 7-126 б.

⁶⁵ Мирза Салимбек. Тарих-и Салими (источник по истории Бухарского эмирата) / Перевод с персидского, вводная статья и примечания Н.К. Норкулова, Редактор перевода А.К. Арандс, предисловие, редактор введения и примечаний А.С. Сагдуллаев. – Ташкент: Академия, 2009. – 333 с.

II Bob. Karvon savdosini tashkil etish va uning rivojida xizmat ko`rsatish tizimining o`rni.

2.1. Karvon yo`llarida xavfsizlikni ta'minlash xizmati va uni tashkil etishning asosiy jihatlari.

Turli hududlar o`rtasidagi doimiy aloqalarning yo`lga qo`yilishi va rivojlanib borishi karvon yo`llarida savdo karvonlariga, choparlarga, sayyohlarga, elchilik missiyalari a`zolariga va umuman yo`lovchilarga xizmat ko`rsatish masalasining hal etilishi bilan bevosita bog`liq edi. Qadimgi davlatlar shakllanib, xalqaro aloqalar izchil yo`lga qo`yila boshlagach, tranzit yo`llarda xizmat ko`rsatish va xavfsizlikni ta'minlash davlat ahamiyatiga ega vazifalardan bo`lib qoldi. Bu yo`nalishda olib borilgan ishlarni yo`lbo`yi inshootlari barpo etish, yo`llar xavfsizligi uchun mas`ul amaldorlar tayinlanib, ularga tegishli qo`riqchi qismlar birlashtirilishi, savdo yo`llari bo`ylab harakat qiladigan elchilik missiyalarini, choparlarni oziq-ovqat va ulov vositalari bilan ta'minlash yo`lga qo`yilishi, uzoq o`lkalarga yuboriladigan elchilik missiyalarini, savdo karvonlarini qo`riqlovchi maxsus qurolli guruhlar, yo`l boshlovchilar xizmati paydo bo`lganligini, chegaralarda maxsus bojxonalar tashkil etilib, savdo-sotiqdan olinadigan boj to`lovlari joriy etilishini va boshqalar misolida ko`rish mumkin.

Karvon yo`llarida xizmat ko`rsatishning eng muhim bo`g`inini xavfsizlikni ta'minlash masalasi tashkil etardi. Tabiiy-geografik sharoit va iqlimiy o`zgarishlar ham yo`llarda xavfsizlikka jiddiy ta'sir ko`rsatib turardi. Ayniqsa cho`l va sahrolar, bepoyon dashtlar, tog` dovonlari kabi o`tish qiyin bo`lgan yo`nalishlarda odamlar va ulov vositalari xavfsizligi uchun jiddiy tabiiy to`siqlar mavjud edi. Bunday yo`nalishlarda yo`lovchilar va ulov-transport vositalari uchun oziq-ovqat va ichimlik suvi yetishmasligi, qum bo`ronlari, qor ko`chkisi, sel va boshqa tabiiy xatarlar, yo`llarning holati, aniqrog`i yo`lsizlik ham jiddiy to`siq bo`lardi. Yo`llardagi tabiiy to`siqlar, masalan, daryolar va boshqa yirik suv manbalaridan, yirik tog` dovonlaridan o`tishda savdo karvonlari va

yo`lovchilar o`tiladigan hududning tabiiy sharoitini, fizik-geografik xususiyatlarini hisobga olishlari muhim ahamiyat kasb etardi. Davrlar o`tishi bilan to`planib borgan tajribalar, turli geografik hududlarga xos xususiyatlar va ularning mavsumiy o`zgaruvchanligi bo`yicha amaliy bilimlar bu sohadagi muammolarni hal qilishda asosiy vosita bo`ldi. Misol tariqasida, suvsiz cho`l hududlaridan o`tish asosan suv to`ldirilgan charm xaltalardan yetarli darajada olish orqali hal qilinganligi, tog` yo`llaridan odatda faqat yoz mavsumida o`tilganligi va otlar hamda boshqa ulov vositalarini katta dovonlaridan tushirishda maxsus moslamalar bilan ta`minlash yo`lga qo`yilganini aytib o`tish mumkin.

Karvon yo`llaridagi eng jiddiy xavf mintaqaning ayrim yo`nalishlarda, ayniqsa dasht va cho`l hududlaridagi yo`llarda talonchilik va qaroqchilik illatining mavjudligida edi. Bunday yo`nalishlarda savdo karvonlari va yo`lovchilarni, ayrim hollarda hatto elchilik missiyalari a`zolarining xavfsizligini ta`minlash davlat ahamiyatiga molik jiddiy muammo hisoblanardi. Mintaqada markazlashgan davlatlar tashkil topib, markaziy hokimiyatning mavqei kuchaygan davrlarda bu sohada ma`lum yutuqlar qo`lga kiritilgan. Lekin, markaziy hokimiyat zaiflashgan, ichki nizolar kuchaygan davrlarda ayrim yo`nalishlar, ayniqsa dasht-cho`l hududlari orqali o`tuvchi yo`llar savdo karvonlari uchun jiddiy to`siq hisoblanardi. Turli ko`chmanchi chorvador qabilalar tassarufida, nazorati ostida bo`lgan bu hududlardan savdo karvonlari o`tishi urug` boshliqlari va savdo-sotiqdan manfaatdor bo`lgan mahalliy ijtimoiy qatlamlar uchun kerakli bo`lgan albatta. Ba`zi tadqiqotchilar, ko`chmanchi chorvadorlarga xos bag`rikenglik, mehmondo`stlikni, chorvadorlarning har bir o`tovida yo`lovchilar oziq-ovqat va zarurat bo`lganda ot yoki boshqa ulov vositalari bilan ham ta`minlanganligini qayd etishadi⁶⁶. Savdo yo`llari faoliyatidan manfaatdorlik bu hududlardagi yo`llarda xavfsizlikni ta`minlash kafolati sifatida ham ko`zga tashlanadi. Lekin barcha davrlarda ham

⁶⁶ Калыбекова А. Теоретические и прикладные основы народной педагогики казахов. – Алматы: БАУР, 2005. – С. 39.

yuqoridagidek mehmondo'stlik va bag'rikenglik bo'lmaganligini, bepoyon dashlar orqali o'tuvchi karvon yo'llarida tabiiy to'siqlar bilan birga aynan xavfsizlikni ta'minlash masalasi ko'p hollarda jiddiy muammo bo'lgani ma'lum.

Savdo yo'llarida xavfsizlikni ta'minlash va tegishli xizmatlarni yo'lga qo'yishda, yuqorida aytganimizdek, mintaqada turli tarixiy davrlarda tashkil topgan qudratli va kuchli markaziy hokimiyatga ega davlatlar katta o'rin tutgan. Ichki va tashqi iqtisodiy-madaniy aloqalarni rivojlantirish davlat ahamiyatiga ega masalalardan bo'lib, bundan bevosita manfaatdor bo'lgan bunday davlatlarda karvon yo'llarida xavfsizlikni ta'minlash, yo'lovchilarga tegishli xizmatlarni ko'rsatish ishiga siyosiy masala sifatida qaralar edi. Xususan, Buyuk ipak yo'lining ilk yo'nalishlari shakllanishi va faoliyatida, Xitoyning ichki hududlarini Markaziy Osiyo orqali Parfiya va Rim imperiyasi bilan bog'lovchi tranzit aloqa-savdo yo'llari faoliyatida Davan davlati, Qang' davlati va Kushonlar saltanati kabi davlatlarning tarix sahnasiga chiqishi katta o'rin tutgan bo'lsa, Turk hoqonligi, Amir Temur davlati kabi ulkan saltanatlar davrida butun Markaziy Osiyo va unga qo'shni hududlarda xavfsizlikni ta'minlash yuksak darajada tashkil etildi. Tashqi savdodan katta foyda olganliklari bois, bu davlatlar karvon yo'llari xavfsizligini ta'minlash kafolati bo'lib maydonga chiqdilar. Karvon yo'llari bo'yida bojxonalar, yo'lbo'yi inshootlari barpo etildi, savdo karvonlarining zaruriy ehtiyojlarini (oziq-ovqat va suvga, ulov vositalari uchun yem-xashakka va boshqalarga bo'lgan talablar) ta'minlashga xizmat qiluvchi tegishli infratuzilmalar tashkil etildi.

2.2. Karvonlar tarkibi (savdogarlar, karvonboshilar, kirakashlar, yo`lboshlovchilar, tilmochlar va boshqalar) va ular faoliyatining o`ziga xos xususiyatlari.

Savdo yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimining rivojlanib borishi o`z ulov vositalari bilan savdo karvonlariga xizmat ko`rsatuvchi kishilar guruhi – kirakashlar toifasining shakllanishiga ham olib keldi. Kirakashlar odatda savdo karvoni o`tdigan hududa yashovchi xalqlar vakillari bo`lgan. O`rta asrlarda kirakashlik aholining ayrim tabaqalari va hatto ko`chmanchi turkman va qozoqlarning ayrim qabilalari uchun yagona daromad manbai bo`lgani ma`lum. Xususan, so`nggi o`rta asrlarda O`rta Osiyoning Rossiya shaharlari va Kaspiybo`yidagi Eron shaharlari bilan savdo aloqalarida qozoqlar va turkmanlar yirik savdo karvonlariga yo`lboshlovchi va kirakash bo`lib yollangan. Buxoro shahrida va amirlikning barcha yirik savdo shaharlarida ham arava va tuyalarni ijaraga olish mumkinligini rus manbalari maxsus qayd etadi. Tuyalar bilan yuk tashishda ijara haqi 8 verst, ya`ni 1 tosh uchun o`rtacha 25-29,5 rus rubli bo`lgan. Qarshi shahri ham savdo karvonlari uchun tuyalar kira qilinadigan markazlardan biri bo`lib, 1 tosh masofaga 1 kumush tanga haq olib karvonlarga xizmat qiladigan qarshilik kirakashlarni xonlikning barcha yerlarida ko`rish mumkinligiga rus manbalari alohida e`tibor qaratadi⁶⁷. Qarshida shuningdek Buxoro va Samarqandga yuk olib borish uchun tuyalar va aravalarni ham yollash mumkin bo`lgan. Umuman olganda, arava va tuyalarni yuk tashish uchun ijaraga olish mintaqadagi barcha yirik shaharlarda bo`lgan. Masalan, Buxoro amirligida XIX asrning ikkinchi yarmida o`rtacha 1000 ga yaqin arava, 5000 ga yaqin tuya yuk tashish uchun yo`lovchilar va savdogarlar xizmatida bo`lgan. Arava 25 pudgacha, tuya 16 pud, ot 6 pud va eshak 4 pud yuk ko`tara olgan. Tog`li hududlarda yuk asosan ot va eshaklarda yuk tashilgan. Buxoro-Qo`qon yo`lida ham aravalardan foydalanilib⁶⁸, Qo`qondan Qashqarga boruvchi

⁶⁷ Маев Н. Очерки горных бекств // Материалы для статистики Туркестанского края. – СПб., 1879. Вып. V. – С. 328.

⁶⁸ Небольсин П.Н. Очерки торговли России со Средней Азией. ЗИРГО. Кн. X. – СПб., 1856. – С. 6.

savdogarlar esa mollarini ijaraga olingan otlarga (har bir otga 8 puddan) yuklab, har bir ot uchun 2-4 tillo haq to`laganlar⁶⁹.

Katta karvonlarda tuyalar 20 tadan 60 tagacha bo`linib, bir to`pni – qo`shni tashkil qilgan. Savdo karvonlariga karvonboshi yetakchilik qilib, karvon tarkibini aniqlash, yo`nalishni belgilash, yo`lda harakatlanish tartibini va vazifalarni aniqlashtirish, xavfsizlikni ta`minlash chora-tadbirlarini ishlab chiqish uning zimmasida bo`lgan. Karvonboshilar ko`p hollarda tegishli mamlakat hukmdorining maxsus xati-yorlig`iga ega bo`lib, bu hujjat uning va karvonining yo`llardagi huquqlarini ta`minlashda, ularga tegishli xizmat, zarur bo`lganda yordam ko`rsatilishida asos bo`lib hisoblangan. Karvonboshilar odatda jamiyatning nufuzli ijtimoiy tabaqalariga mansub bo`lib, ko`p hollarda yuqori siyosiy va katta iqtisodiy nufuzga ham ega bo`lgan. Uzoq yillar yirik savdo karvonlariga boshchilik qilgan karvonboshilar katta miqdorda boylik to`plashga va jamiyatning e`tiborli va ta`sirli namoyandalaridan bo`lishga erishganlar. Xususan, Xurosondagi yetakchi siyosiy kuchlardan hisoblangan Somonhudotning (Somoniyar sulolasini asoschisi Ismoil Somoniy uning evarasi bo`lgan) otasi xalifa Umar davrida (634-644) Xurosondagi siyosiy mavqeidan ajralgach, karvonboshi bo`lgani va katta boylik to`plab, qaytadan siyosiy mavqeini tiklashga erishgani⁷⁰ ham buni tasdiqlaydi.

O`rta asrlarda turkiy xalqlar ham iqtisodiy-savdo aloqalarida faol qatnashganlar. Xalqaro savdoda ishtirok etgan savdogarlar va savdo karvonlari turkiy xalqlarda “Arqish” deb yuritilgan⁷¹. Arqish (Arqis) atamasi xabar yoki xabarchi, elchi ma`nolarini ham berib⁷² qadimgi turklarning mintaqaning ichki va tashqi savdo aloqalaridagi keng ishtirokidan dalolat beradi.

Savdo aloqalarining samaradorligiga karvon yo`llarida xavfsizlikni ta`minlash va boshqa xizmatlar ko`rsatishdan tashqari, yo`llarning sifati ham

⁶⁹ Бабабеков Х. История Коканда. – Ташкент: Фан, 1996. – С. 109.

⁷⁰ 'Абд ал-Кадир ибн Мухаммад-Амин. Маджма' ал-ансаб ва-л-ашджар // Введ., перевод с арабского, персидского и тюркского языков, комментарии, подготовка факсимиле к изданию Ш.Х.Вохидова, А.К.Муминова, Б.Б.Аминова. История Казахстана в персидских источниках. – Алматы: Дайк-Пресс, 2005. – Т. II. – С. 216.

⁷¹ Арқиш // ЎЗМЭ. – Тошкент: “Ўзбекистон Миллий энциклопедияси” Давлат нашриёти, 2000. 1-жилд. – Б. 440-441.

⁷² Дренетюркский словарь. – Л., 1969. – С. 54.

katta ta'sir ko'rsatar edi. Markaziy va mahalliy hukumat yo'llar va yo'lbo'yi inshootlarining uzluksiz faoliyat ko'rsatishini ta'minlashga ma'sul hisoblansada, yo'lbo'yi inshootlari barpo etishga davlat xazinasini⁷³ hamda xususiy shaxslar mablag'lari sarflanganligi⁷⁴ haqida ma'lumotlar mavjud. Shunga qaramasdan, XIX- XX asr boshlariga tegishli manbalarda Buxoro amirligi⁷⁵ va Qo'qon xonligida yo'llarning holati yomon ekanligi qayd etilgan.

Xalqaro tranzit yo'llarning iqtisodiy-madaniy aloqalarda, tsivilizatsiyalararo muloqotda tutgan o'rmini ta'kidlash bilan birga, ba'zi hollarda xavfli yuqumli kasalliklarning savdo yo'llari bo'ylab katta hududlarga tarqalganligini ham qayd etib o'tish kerak. Misol tariqasida, XIII asr o'rtalarida Xitoyda boshlangan qora o'lat kasalligi 1330-1340 yillarda Buyuk ipak yo'li yo'nalishlari bo'ylab Bolqon va Sharqiy Yevropa mamlakatlarigacha yetib borganligini aytish mumkin. Bunday holatlar qadimda va o'rta asrlarda tez-tez takrorlanib turgani bois, karvon yo'llarida tibbiy xizmat ko'rsatishni tashkil qilinishi hayotiy zarurat edi. Markaziy Osiyoda va qo'shni hududlarda ham qadimdan boshlab aholiga hamda yo'lovchilarga, savdogarlarga tibbiy yordam ko'rsatiladigan shifoxonalar bo'lgan. Balxda va Eronning ba'zi shaharlarida, Buxoroda (mil. avv. I asrda) shifoxonalar bo'lganligi, Marv, Urganch, Buxoro kabi yirik shaharlardagi o'rta asrlardagi shifoxonalar haqidagi ma'lumotlar⁷⁶, Sosoniy hukmdor Xusrav Anushirvon tomonidan Huzistondagi Jundishapurda tashkil etilgan tabobat akademiyasi⁷⁷, Buyuk ipak yo'lida joylashgan qadimgi

⁷³ Масалан, Кушбеги архиви хужжатлари ичида Бухоро амири Абдулахадхонга Қарши – Шахрисабз йўлида Қўниш (бекат) барпо этишга рухсат сўраб ёзилган ариза сақланиб қолган. Бу ҳақда қаранг: ЎЗР МДА. 126-жамғарма, 1-рўйхат, 823-иш.

⁷⁴ Мукминова Р.Г. Бухара столица ханства, город купцов и искусных мастеров // ОНУ. – Ташкент, 1997. – № 9-11. – С. 56; Аҳмедов Б. Тарихдан сабоқлар. – Тошкент: Ўқитувчи, 1994. – Б. 187.

⁷⁵ Ханьков Н. Описание Бухарского ханства. – СПб., 1843. – С. 162.

⁷⁶ Ўролов А. “Авесто” даври маънавий марказлари ва шифохоналар // Мозийдан садо. – Тошкент, 2004. – № 3 (23). – Б. 32-33; Ўша муаллиф. Самарқанд шаҳрининг ўрта асрлардаги даволаш ва шифобахш муассалари // Самарқанд шаҳрининг умумбашарий маданий тараққиёт тарихида тутган ўрни: Самарқанд шаҳрининг 2750 йиллик юбилейига бағишланган халқаро илмий симпозиум материаллари. – Тошкент-Самарқанд, 2007. – Б. 233-235.

⁷⁷ Сулаймонова Ф. Шарқ ва Ғарб (Қадимги давр ва ўрта асрлар маданий алоқалари). – Тошкент: Ўзбекистон, 1997. – Б. 194.

Poykentda dorixona mavjud bo`lganligidan dalolat beruvchi topilmalar⁷⁸ shaharlar asosiy tibbiy markazlar bo`lganligidan dalolat beradi.

Tibbiyot taraqqiyoti ayniqsa rivojlangan o`rta asrlarda yuksak cho`qqilarga ko`tarildi. Mintaqaning yirik shaharlarida qurilgan shifoxonalar mahalliy aholi va xorijiy sayyohlar, savdogarlarga tibbiy xizmat ko`rsatuvchi asosiy markazlar edi. Amir Temur va temuriylar davrida tibbiy bilimlar va tibbiy xizmat ko`rsatish yanada rivojlandi. Buni Sohibqironning Kobul yaqinida g`ishtdan shifoxona barpo ettirgani, Hazrat Alisher Navoiy tomonidan Hirotda barpo etilgan shifoxonalar orqali ham ko`ramiz. Buxoro xoni Subhonqulixonning (1681-1701 yy.) Buxoroda maxsus shifoxona barpo ettirgani va madrasada tibbiyotdan ma`ruzalar o`qiganligi va boshqa tegishli ma`lumotlar ham mintaqamizda tibbiyot sohasidagi bilimlar o`rta asrlar davomida jamiyat talablari darajasida rivojlanib kelganligidan dalolat beradi.

Tibbiyot sohasida qo`lga kiritilgan yutuqlar karvon yo`llarida tibbiy xizmat ko`rsatish rivojiga ham ijobiy ta`sir ko`rsatdi. O`rta asrlar davriga kelib bu sohada ma`lum yutuqlar qo`lga kiritildi. Shaharlardan tashqari, yirik qishloqlarda va muhim bekatlarda ham savdo karvonlariga, yo`lovchilarga tibbiy xizmat ko`rsatish yo`lga qo`yilib, bu bilan shug`ullanadigan maxsus tabiblar guruhlarini shakllandi. Tibbiy bilimlar va tibbiy xizmat ko`rsatish sirlari odatda avloddan-avlodga meros sifatida o`tib, ko`plab tabiblar sulolalari paydo bo`ldi. Xususan, mintaqaning chekka hududlarida ham yo`lovchilarga va ulov vositalariga malakali tibbiy xizmat ko`rsata oladigan mahalliy tabiblar bo`lganligi manbalarda qayd etiladi⁷⁹.

Elchilik missiyalari va yirik savdo karvonlari tarkibida maxsus tabiblar ham bo`lgan. Bu bir tomondan turli hududlar o`rtasidagi siyosiy va iqtisodiy aloqalar rivojiga xizmat qilgan bo`lsa, ikkinchi tomondan tibbiy bilimlarning savdo

⁷⁸ Городище Пайкенд. К проблеме изучения средневекового города Средней Азии. – Ташкент: Фан, 1988. – С. 63-64, 177-178.

⁷⁹ Логофет Д.Н. В горах и на равнинах Бухары. – СПб., 1913. – С. 247.

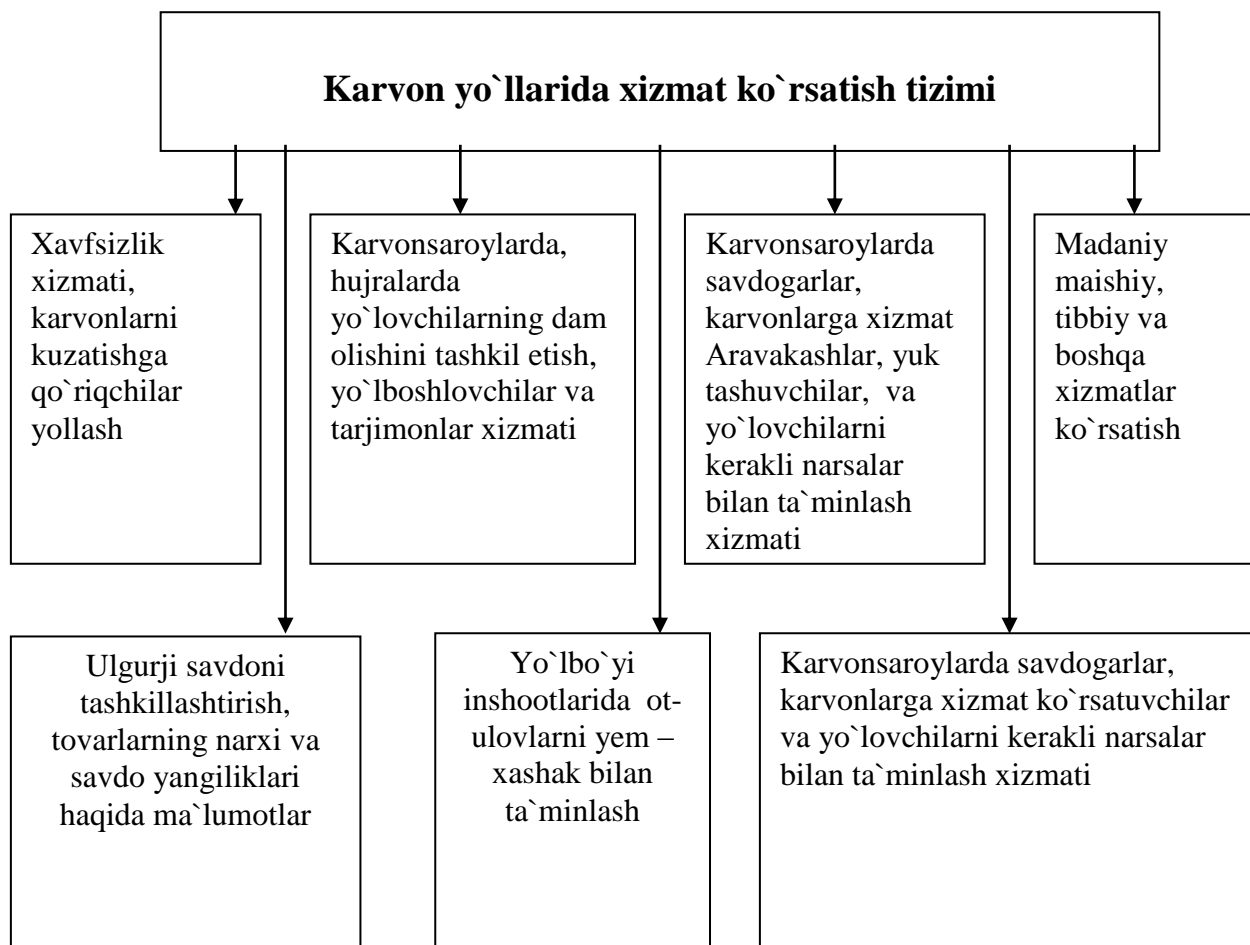
yo'llari bo'ylab turli mintaqalarga tarqalishiga xizmat qilgan⁸⁰. Maxsus choparlar, ayg'oqchilar va davlat xizmatidagi boshqa kishilar odatda, eng zarur tibbiy dori-darmonlar, turli dorivor giyohlar bilan ta'minlanib, ular o'zlariga va sheriklariga birlamchi tibbiy yordam ko'rsata olish malakasiga ham ega bo'lishgan.

Karvon yo'llaridagi savdo markazlarida, yirik karvonsaroylarda madaniy tadbirlar ham tashkil etilib, bu mulk egalari uchun katta iqtisodiy daromad manbai bo'lgan. Qadimgi yo'llarda xizmat ko'rsatish tizimi faoliyatiga to'xtalganda nozik bir masalani ham esga olish kerak bo'ladi. Bu xalqaro savdo bilan shug'ullanuvchi va o'z faoliyati tufayli oilasidan uzoq muddat chetda yashashga majbur bo'lgan savdogarlarning nikoh munosabatlaridagi huquqlarini ta'minlash bilan bog'liq masaladir. O'rta asrlarda xalqaro savdoda ishtirok etuvchi musulmon savdogarlarining turli yirik savdo markazlarida oilasi bo'lgani ma'lum. Shariat qonunlari musulmon savdogarlariga bunday nikohlar uchun huquqiy imkoniyat berardi. Shu bilan birga, savdo yo'llarida va ayrim yirik savdo markazlarida ba'zi toifadagi savdogarlar, yo'lovchilar yengil tabiatli ayollar xizmatidan ham foydalanganlari ma'lum. Bunday xizmat ko'rsatish ayniqsa Xitoy shaharlarida va Sharqiy Turkistonda ancha izchil yo'lga qo'yilgani, davlat hokimiyati bu illatni butunlay tugatishga ojiz bo'lganligi e'tiborlidir⁸¹.

Umuman olganda, karvon yo'llarida xizmat ko'rsatish tizimi keng qirrali bo'lib, uning faoliyati bilan bog'liq yo'nalishlarni quyidagi chizma shaklida ko'rsatish mumkin:

⁸⁰ Хўжаев А. Туркистон табобатининг Хитойга таъсири // Мозийдан садо. – Тошкент, 2006. – № 3 (315). – Б. 46-48; Мир Иззатулло. Ма'сири Бухоро (Бухорога саёхат) // Қўлёзма (форс тилида). (Ўзбекистоннинг янги тарихи маркази кутубхонаси). – 72-варақ.

⁸¹ Марко Поло. Книга о разнообразии мира / Перевод И. Минаева. – М.: ЭКСМО, 2005. – С. 91-92, 164, 261-262; Гумилев Л. Этногенез и биосфера земли. – М.: Изд-во АСТ, 2004. – С. 65.



2.3. Ulov-transport vositalari va ularning xizmat ko`rsatish tizimidagi ahamiyati.

Mintaqadagi qadimgi yo`llar tizimida ulov-transport vositalari katta o`rin tutadi. Ulov vositalaridan foydalanish tosh davrining so`nggi bosqichlaridayoq boshlangan bo`lib, keyingi tarixiy davrlarda jamiyat ijtimoiy-iqtisodiy va madaniy taraqqiyoti hamda ichki va tashqi iqtisodiy-madaniy aloqalariga mos ravishda rivojlanib bordi. Ilk aloqa yo`llari paydo bo`lgan qadimgi tosh davridayoq ajdodlarimiz yashash uchun yangi-yangi yerlarni o`zlashtirib, nisbatan katta masofalarni bosib o`tganlar. Bu jarayonlarning kengayib borishi bilan, insonning jismoniy imkoniyatlari cheklanganligi bois, yuk tashish va uzoq masofalarni bosib o`tishda turli hayvonlar kuchidan foydalanishga ehtiyoj kelib chiqdi. Shu tariqa, aloqa yo`llarining shakllanishi va rivojlanishiga mos ravishda

hamda turli hududlarining tabiiy iqlimi va geografik holatidan kelib chiqib ilk ulov-transport vositalari paydo bo`ldi va takomillashib bordi.

Bu vositalari ichida davriy jihatdan eng qadimgilarini qor va muzliklarda harakatlanishga mo`ljallangan vositalar tashkil etadi. Chanasimon ko`rinishdagi bunday ilk ibtidoiy ulov-transport vositalari yer sharining muzlik bilan qoplangan shimoliy qismida, tosh davrining so`nggi bosqichlarida ixtiro qilingan bo`lishi mumkin⁸². Bu ma'lumotlar ulov-transport vositalarini harakatlantirish uchun ba'zi hayvonlarning (it, bug`u va boshqalar) qo`lga o`rgatilishi va ularning tortish kuchidan foydalanish muzlik davrining so`nggi bosqichlarida shimoliy yarim sharda boshlanganligi haqida fikr bildirishimizga imkon beradi.

So`nggi tosh davridan boshlab quruqlikda harakatlanishga mo`ljallangan ulov vositalari ham paydo bo`la boshlaydi. Bunday vositalar mintaqamizda qadimgi davr va o`rta asrlardagi asosiy ulov vositalari bo`lgani bois, ularga kengroq to`xtalib o`tish zarur. Ot, tuya, eshak va boshqa hayvonlarning xonakilashtirilishi eneolit va ayniqsa bronza davridan boshlab ulardan asosiy ulov vositasi sifatida foydalanish keng yoyilishiga olib keldi. Rivojlangan bronza davridan boshlab, yilqichilik va tuyachilik qishloq xo`jaligining alohida sohalari sifatida rivojlanib, mintaqamizda bu hayvonlarni boqishga ixtisoslashgan hududlar va qabilalar paydo bo`la boshlaydi. Bunday ixtisoslashuv va hayot tarzi deyarli o`zgarishsiz to XX asr boshlarigacha saqlanib keldi.

Qadimiy ulov vositalari ichida quvvati va chidamliligi, og`ir yuk ko`tara olishi bilan ajralib turadigan tuyalarning ulov vositasi sifatidagi ahamiyati ayniqsa katta edi. Tuyalarga ko`chmanchi va yarim ko`chmanchi chorvador xo`jaliklarda ham, turli yo`nalishdagi iqtisodiy-savdo aloqalaridan manfaatdor bo`lgan o`troq dehqonchilik vohalarida ham talab katta edi. Bu talab asosiy ulov vositasi sifatida qadrlangan tuyalarning ahamiyati bir qadar ilohiylashtirilishiga

⁸² Семенов С.А. Развитие техники в каменном веке. – Л.: Наука, 1963. – С. 261; Алексеев В.П., Першиц А.И. История первобытного общества. – М.: Высшая школа, 1990.– С. 224; Berg G. Sledges and Wheeled Vehicles. – Stockholm, 1935.

ham olib kelganini ko`ramiz. Arxeologik tadqiqotlar mintaqamizda tuyalardan bronza davridan boshlab keng foydalanilganligini ko`rsatmoqda. Andronova madaniyatiga mansub dasht qabilalari birinchilardan bo`lib ikki o`rkachli baktriana tuyalarini xonakilashtirgan bo`lishi mumkin⁸³. Janubiy Turkmanistondagi Oltintepa yodgorligidan topilgan tuya suyaklari⁸⁴ hamda aravaga qo`shilgan tuyaning sopol haykalchasi⁸⁵ o`troq dehqonchilik markazlarida ham bu davrda tuyalardan ulov vositasi sifatida foydalanilganini tasdiqlaydi. Mintaqaning qadimgi shaharlaridan bo`lgan Yerqo`rg`ondan va uning yaqinidagi yodgorliklardan tuyalarning sopol haykalchalari topilishi⁸⁶, Qadimgi Baqtriya muhr va tangalarida hamda Xorazmning afrig`iylar davri tangalarida tuya tasviri borligi, Varaxshadagi hukmdor saroyida qanotli tuyalar tasviri va ikki o`rkachli tuya shakliga o`xshash ishlangan hukmdor taxti, Afrig`iy hukmdorlar tojini tuya tasviri bezab turgani va boshqa misollar, bir tomondan, tuyaning mintaqaning katta geografik kengliklarida tarqalganidan, ikkinchidan u davlat miqiyosida ham ulug`langanidan dalolat beradi. Shu jihatdan, o`zbek xalqi mifologiyasida tuyalar kuch-qudrat, omad va g`alaba timsoli hisoblanishi, “Avesto”da (“Bahram Asht” alqovida) qut-baraka ma`budi Veretragna tuya ko`rinishida tasavvur qilingani ham e`tiborga loyiqdir⁸⁷.

Tuyalar o`zining tabiiy xususiyatlari – suvsizlikka, ochlikka chidamliligi, suv manbalarini seza olishi tufayli, ayniqsa, suv manbalari yetarli bo`lmagan dasht va cho`llar orqali o`tuvchi yo`llarda insonning eng yaqin hamrohiga aylanan edi. Mintaqamizda iqlim ancha isib ketgan bronza va ilk temir davridan boshlab ulov vositalariga bo`lgan ehtiyoj O`rta Osiyo va unga qo`shni mintaqalarda tuyachilikning jadal rivojlanishiga olib keldi.

⁸³ Акишев А.К. Путь к земле гипербореев // Иран-наме. Научный востоковедческий журнал. – Алматы, 2007. – № 1. – С. 22.

⁸⁴ Ермолова Н.М., К характеристике млекопитающих Туркмении бронзового века (по остеологическому материалу из раскопок Алтын-депе в 1975 г.) // ҚД. – Ашхабад: Ылым, 1979. Вып. VIII. – С. 113-116.

⁸⁵ Массон В.М. Алтын-депе (Раскопки города бронзового века в Южном Туркменистане) // Труды ЮТАКЭ. – Л.: Наука. 1981. Т. XVIII. – С. 6.

⁸⁶ Қадимги Нахшаб воҳасидаги Исахонтепа ёдгорлигидан бир-бирига қарши тутрган икки ўрқачли (бактирана) туялари тасвирланган муҳр босилган хум бўлаги топилган. Бу ҳақда қаранг: Сулейманов Р.Х. Древней Нахшаб ... – С. 196.

⁸⁷ Сулейманов Р.Х. Древней Нахшаб... – С. 196, 199, рис. 2; Жўраев М. Ёрқўрғоннинг “муқаддас” жониворлари // Фан ва турмуш. – Тошкент, 2006. – № 5-6. – Б. 9-12.

Markaziy Osiyoda qadimdan tuyalarning 2 ta turi - bir o`rkachli (dromoder – tez chopuvchi) luk tuyalar va ikki o`rkachli, bo`yi pastroq (baktrion – ayri) tuyalar boqib kelingan. Bu tuyalar chatishtirilib, o`zbek va qozoqlar Nortuya⁸⁸, turkmanlar Iner deb ataydigan yirik gavdali, ishchan va kuchli duragay tuyalar olingan. Umuman olganda, bir va ikki o`rkachli tuyalarning ko`p asrlar davomida chatishtirilib kelinishi natijasida olingan nortuyalarning 7 ta turi, ikki o`rkachli tuyalarning 3 ta turi bo`lgan. Nortuyalar 16-20 pud yuk ko`tarib, bir kunda 30-35 km., yuksiz 60 km. masofani bosib o`ta olgan⁸⁹.

O`rta Osiyoning bir o`rkachli tuyalari, ayniqsa, nortuyalar uzoq mamlakatlar bilan amalga oshiriladigan iqtisodiy aloqalarda katta o`rin tutgan⁹⁰. Shu bilan birga, qadimgi davrdan to so`nggi o`rta asrlargacha kuchi va chidamliligi bilan mashhur bo`lgan, manbalarda “Baqtriya tuyalari” nomi bilan butun Sharq dunyosida qadrlangan ikki o`rkachli tualarga ham talab katta bo`lgan. Baqtriyaning ikki o`rkachli tuyalari mil. avv. I ming yillik boshlarida Ossuriyaga ham olib chiqilgani ma`lum. Ayrim tadqiqotchilar bu tuyalarning vatani Mongoliya hududlari ekanligini va ular, ehtimol yuechjii (kushonlar)lar bilan birga Baqtriyaga kirib kelganini taxmin qilishadi. Bu ilmiy faraz o`rta asrlarda ham Xo`tan cho`llarida yovvoyi tuyalar borligi, ularni tutishda ehtiyot bo`linsa, qo`lga o`rgatish va karvonga qo`shish mumkinligi haqidagi ma`lumotlar bilan yana kuchayadi. Bundan mintaqa shimolidagi dashtlarni ikkki o`rkachli tuyalar dastlab qo`lga o`rgatilgan hudud sifatida qarash mumkin.

Qadimgi Yunon manbalarida baqtriyaliklarga qo`shni bo`lgan va turmush tarzi ularnikiga o`xshab ketadigan Hindiston shimolidagi qabilalar ham tuya boqishi, ularning tuyalari tezlikda otlardan qolishmasligi haqida ma`lumot mavjud. Qadimgi Xitoy manbalarida Yuechjilar mamlakatidagi bir o`rkachli

⁸⁸ Нортуя – бир ўркачли эркак туя. Оғир юк кўтариши, иссиқ иқлимга ўта мослашганлиги, сувсизликка чидамлилиги туфайли жуда қадрланган. Нортуяларнинг кучини сақлаш мақсадида бичиб қўйилган. Бу ҳақда қаранг: Туя // Ўзбекистон миллий энциклопедияси. – Тошкент: “Ўзбекистон миллий энциклопедияси” Давлат илмий нашриёти, 2004. 8-жилд. – Б. 686.

⁸⁹ Шониёзов К. Основные отрасли животноводства в дореволюционном Узбекистане // Хозяйственно-культурные традиции народов Средней Азии и Казахстана. – М.: Наука, 1975. – С. 192.

⁹⁰ Айрим манбаларда нортуялар кучли, лекин инжик ва қахрли ҳайвон сифатида қайд этилади. Бу ҳақда қаранг: Пашин П.И. Туркестанский край въ 1866 году. Путевыя заметки П.И. Пашина. – СПб., 1868. – С. 135.

tuyalar qo`shni mamlakatlarda ham mashhurligi haqida ma'lumot beriladi. Baqtriya tuyalari sovuqqa chidamliligi tufayli mintaqamizning nisbatan sovuq iqlimli shimoliy hududlarida ham o`rta asrlardan boshlab keng tarqalgan edi.

Mintaqaning qadimgi davlatlari tomonidan qo`shni mamlakatlarga elchilar jo`natilganda borilayotgan mamlakat hukmdoriga sovg`a sifatida albatta tuyalar ham yuborish urf bo`lgan. O`rta Osiyo va Xitoy o`rtasidagi o`zaro elchilik aloqalari boshlangan davrdan boshlab bunday sovg`a ayniqsa Xitoyga ko`p jo`natilgan. Qang`lar, Eftaliylar va boshqa davlatlar (hatto ayrim shahar va o`lkalar, masalan, Maymurg` va boshqalar) elchilari tomonidan Xitoy hukmdoriga olib borilgan zotli tuyalar bunga misoldir.

Umuman olganda, tuyalar ulov vositasi sifatida bronza davridan to so`nggi davrlargacha o`z ahamiyatini saqlab qeldi. XIX-XX asr boshlarida ham tuyachilik bilan mintaqaning ko`chmanchi va yarimko`chmanchi qabilalari shug`ullanib kelganlar. 1832-1833 yillarda O`rta Osiyoda bo`lgan Aleksandr Borns Buxoro xonligida ko`chmanchi Qaysaqlar (qozoq qabilalari) tomonidan boqiladigan ikki o`rkachli tuyalar 640-500 funt⁹¹ yuk ko`tarishi, yuk bilan bir soatda 2 milgacha masofani bosib o`tishi, o`rtacha yuk bilan 44 soatda to`xtovsiz 70 mil masofaga bora olishini qayd etadi. Ayrim manbalarga ko`ra, voyaga yetgan tuya og`irligi 500-800 kg. bo`lib, o`z vazning yarmiga teng yukni ko`tarib, vazniga nisbatan 10-12 % yukni torta olgan. O`rtacha tezligi esa yuk bilan soatiga 10-12 km. bo`lgan.

Otning qo`lga o`rgatilishi insoniyat sivilizatsiyasi tarixida katta o`zgarishlarni keltirib chiqargani ma'lum. Otlar asosan bronza davridan boshlab turli mintaqalar ijtimoiy-iqtisodiy hayotida hamda asosiy harbiy transport va ulov vositasi sifatida katta o`rin tuta boshlaydi. Otlar dastlab Yevrosiyo dashtlarida yashagan qabilalar tomonidan mil. avv. 4 ming yilliklarda qo`lga o`rgatilganini ko`rsatuvchi ma'lumotlar bor⁹². Mil. avv. 3 ming yillikdan

⁹¹ 1 инглиз фунти – 453,6 г. га тенг.

⁹² Ишим дарёсининг ўнг irmoғи Имон-Бурлук дарёси водийсидаги мил. avv. 4-3 мингйилликларга оид Ботай ёдгорлигидан эгар-жабғулар ва от суяклари топилгани бундан далолат беради. Бу ҳақда қаранг: Акишев А.К. Путь к земли гипербореев // Иран-намс. Научный востоковедческий журнал. – Алматы, 2007. – № 1. – С. 21-40.

boshlab otlar mintaqamizning katta hududlariga yoyiladi. O`rta Osiyoning bronza davriga tegishli ko`plab yodgorliklaridan topilgan ot suyaklari O`rta Osiyoda otlar rivojlangan bronza davridan boshlab boqib kelinganidan dalolat beradi. Dastlabki davrlarda otlardan faqat zodagon tabaqalar tomonidan yoki rasmiy marosimlarda foydalanilgan bo`lsa⁹³, Qadimgi Baqtriya hududidagi makonlardagi ot suyaklari⁹⁴ va boshqa ko`plab misollar mintaqada ilk temir davrida otlardan foydalanish keng yoyilganligini ko`rsatadi. Otlar qadimgi davrdan boshlab ilohiy hayvon sifatida qadrlanganligini xalq badiiy xunarmandchiligi, tasviriy san`atida ham ko`ramiz. Masalan, O`rta Osiyo janubidagi Tekkemdepa, Oltintepa kabi makonlarning so`nggi bronza davriga tegishli qatlamlaridan, Baqtriyadagi bir qator makonlarda otning sopoldan yasalgan kichik haykalchalari borligi⁹⁵. Yerqo`rg`onning mil. I-IV asrlarga oid madaniy qatlamlaridan zotli otlar va chavandozlarning qo`lda yasalgan sopol haykalchalari, egarlangan ot shaklida ishlangan chiroq dastasi topilishi, mintaqamizdagi chorvador qabilalarga tegishli mozorqo`rg`onlardan (Tagisken, Jolsoy va boshqalar) otlar tasviri tushirilgan bronza oynalar topilishi shundan dalolat beradi. Markaziy Osiyo va unga qo`shni hududlarning ko`pgina joylaridagi qoyatosh suratlarda, xususan, Qozog`iston, Oltoy va Janubiy Sibirda, Zarafshon va Nurota tog` tizmalarida, Norin daryosining o`ng qirg`og`i yuqori oqimidagi qoyatoshlarda otlar tasviri topilgan. Yevropada otlar keng tarqalgan mil. avv. I mingyillik o`rtalaridan boshlab, otlar homiysi hisoblangan ma`budalarga sig`inish keng tarqalgan. Bu ma`lumotlarning barchasi otlarning qadimgi jamiyat iqtisodiy-ma`naviy hayotida tutgan ahamiyatini, otlarga nafaqat ulov vositasi, shu bilan birga muqaddas va ilohiy jonivor sifatida qaralganligini yana bir bor tasdiqlaydi. Otlarga ozor berish, o`g`irlash katta jinoyat hisoblanib, aybdorlar qattiq jazolanganligi ham otlarning mintaqamiz xalqlari hayotida tutgan muhim o`rnini ko`rsatadi.

⁹³ Ермолова Н.М. Материалы к изучению скотоводства и охоты в Центральной Азии в эпоху энеолита и бронзы // Древние цивилизации Востока. Материалы II Советско-американского симпозиума. – Ташкент, 1986. – С. 116-117.

⁹⁴ Ермолова Н.М. Костные остатки из памятников раннего железного века Южного Узбекистана // В кн: Сагдуллаев А. С. Усадьбы древней Бактрии – Ташкент: Фан, 1987. – С. 99-100.

⁹⁵ Сариниди В.И. Некрополь Гонура и Иранское язычество. – М., 2001. – С. 41.

Shu tariqa, so`nggi bronza-ilk temir davridan boshlab qo`lga o`rgatilgan otlar mintaqaning keng hududlariga yoyiladi. Ko`chmanchi chorvachilikning alohida xo`jalik turi sifatida shakllanishi va rivojlanishida ham xonakilashtirilgan otlar katta o`rin tutgan. O`rta Osiyoda yilqichilikning rivojlanish darajasiga harbiy siyosiy vaziyatlarda otlarning ahamiyati oshib ketishi hamda qo`shni o`lkalarda mintaqamizda boqiladigan otlarga talab katta bo`lgani ham ma`lum ma`noda ta`sir qilgan bo`lishi mumkin.

Yilqichilik rivojida otlarning yangi zotlari yaratilgani katta o`rin tutardi. Xususan, o`rta asrlarda o`zining tezligi va ko`rkamligi bilan mashhur Axaltaka ot zoti, Yovmut ot zoti, Laqay ot zoti, Arabi ot zoti va boshqalar paydo bo`lgani e`tiborga loyiqdir.

O`rta asrlarda turkiy xalqlar yilqichilik rivojiga, zotdor otlar naslini yaratishga katta hissa qo`shdilar⁹⁶. Turkiy xalqlarning yilqichilik rivojida tutgan o`mini Alisher Navoiy o`zining “Muxokamat ul-lug`otayn” asarida yetarlicha ko`rsatib bergan⁹⁷. Qirg`iz tilida 20 mingga yaqin yilqichilik bilan bog`liq so`zlar borligi haqida ma`lumotlar⁹⁸ ham yuqoridagi fikrlarni yanada to`ldiradi. Manbalarning dalolat berishicha, Amir Temurning bo`yrug`i bilan qattiq tuyoqli mashhur turkman otlari zotini yanada yaxshilash uchun mahalliy aholiga besh mingta arab biyasi tarqatib chiqiladi. Bu bilan suvsiz sahrolar, dashtu-biyobonlarda suvsizlikka chidamlili arab otlarini kuchli va tezkor turkman otlari bilan chatishtirish orqali harbiy ehtiyojlar talabiga javob beruvchi zotdor otlar yaratishga harakat qilingan⁹⁹.

Mintaqaning janubi va janubi-g`arbiy hududlaridagi zotdor otlar haqida qadimgi davr va o`rta asrlarga oid manbalarda, xorijiy sayyohlar va elchilik

⁹⁶ Камолиддин Ш.С. К вопросу о развитии коневодства в Средней Азии в средние века // Journal of Turkic civilization Studies. – Bishkek, 2006. №. 2 – С. 79-76.

⁹⁷ Алишер Навоий. Мухокамат ул-луғатайн // Мукамал асарлар тўплами. – Тошкент: Фан, 2000. 16 том. – Б. 20-21.

⁹⁸ Абдувалиев И. О происхождении некоторых конно-спортивных терминов в киргизском языке // Вопросы тюркского языкознания. – Алма-Ата: Наука, 1985. – С. 35-40.

⁹⁹ Равшанов П. Қашқадарё тарихи (Энг қадимги даврлардан XIX аср II ярмига қадар). – Тошкент: Фан, 1995. – Б. 612-613.

missiyalari a'zolari hisobat asarlarida ko'plab ma'lumotlar mavjud¹⁰⁰. Bu mintaqamizning ijtimoiy-iqtisodiy va madaniy hayotida otlarning ahamiyati yuqori bo'lganligini tasdiqlaydi. Keyingi davrlarda ham O'rta Osiyoda Qorabayir otlar boqishga katta e'tibor berilgan. XIX asr rus manbalarida Buxoro xonligida o'z kuchi va chidamliligi bilan mashhur Qorabayir otlari boqilishi qayd qilinadi¹⁰¹.

Shu tariqa, yilqichilik rivoji va otlar naslini yaxshilash bo'yicha olib borilgan ishlar o'rta asrlarga kelib O'rta Osiyoda va qo'shni hududlarda harbiy harakatlarda, yuk tashishda, aravaga qo'shishda, dasht yoki tog'li hududlarda foydalanishga moslashgan zotdor otlar turlari paydo bo'lishiga olib keldi. Bu otlar tana tuzilishi va ixtisoslashganiligi bilan bir-biridan farq qilib, ularni asosan quyidagi uch turga bo'lish mumkin:

1. Salt miniladigan otlar (Axaltaka oti, Yovmut oti va boshqalar);
2. Salt miniladigan, aravaga, chanaga qo'shiladigan yo'rg'a ot zotlari (Laqay ot zoti, Qorabayir ot zoti, Qirg'iz ot zoti va boshqalar);
3. Og'ir yuklarni torta oladigan yukchi otlar.

Otlar qadimgi davr va butun o'rta asrlar davomida nafaqat harbiy harakatlarda, shu bilan birga iqtisodiy-savdo aloqalar va siyosiy munosabatlarni amalga oshirishda ham katta ahamiyaga ega bo'lib kelgan. Otlarning aloqa vositasi sifatidagi ahamiyati ularning chidamliligi va tezligi bilan ham bog'liq edi. "Xan-shu" – "Xan sulolasi tarixi"ga ko'ra, ot bir kunda o'rtacha 28-30 km. yo'lni, ya'ni savdo karvonlari bir kunda bosib o'tadigan masofaga teng yo'lni bosib o'tgan. Aravaga qo'shilgan otlar yuk bilan bosib o'tadigan masofa ham shunga yaqin bo'lgan. XIX asr oxiriga mansub rus manbalarida o'z ko'rsatkichlari bilan mintaqamizdagi otlarga yaqin bo'lgan kazak otlari

¹⁰⁰ Хусусан, 1813 йилда Ўрта Осиёга келган Мир Иззатулло сафарининг асосий мақсади ҳам минтақадаги от зотларини ўрганиш ва улар ҳақида янги маълумотлар тўплаш бўлган. Бу ҳақда қаранг: Мавлонов Ў., Аминов Б. Мир Иззатулло ва унинг Ўрта Осиёга саёҳати // Жамият ва бошқарув. – Тошкент, 2006. – № 4. – Б. 20-22.

¹⁰¹ Демезон П.И. Записки о Бухарском ханстве. – М.: Наука, 1983. – С. 81; Матвеев. Поездка Генерального Штаба полковника Матвеева по Бухарским и авганским владениям в феврале 1877 г. // СМА. – СПб., 1883. Вып. V. – С. 23-24.

tekisliklardagi yo`llarda chavandoz va o`rta hajmdagi yuk bilan bir soatda 6-7 km. masofani bosib o`ta olishi qayd etiladi.

Otlardan pochta xizmatida, shoshilinch xat-xabarlarni yetkazishda foydalanilib, bunday hollarda otlar o`rtacha tezligini uch-to`rt baravar oshira olgan. Shu tufayli ham otlardan hukmdorlar pochta aloqalarida, muhim xabarlarni tarqatishda foydalanganlar. Otlarning ahamiyatini o`rta asrlarda mintaqamizda ham mashhur bo`lgan ayrim manbalarda, xususan “Qobusnoma”da otlarni tanlash bo`yicha qo`llanma bo`la oladigan fikrlar mavjudligida ham ko`ramiz¹⁰².

Mintaqamizda va qo`shni hududlarda yilqichilikning rivojlanib borishiga mos ravishda otlarni minishda foydalaniladigan vositalar – egar-jadbuqlar ham takomillashib borgan. Oltoydagi Paziriyq mozorqo`rg`onlaridan egasi bilan qo`shib ko`milgan otlar va egar-jadbug`lar topilgan. Bu mozorqo`rg`onlarni o`rgangan mutaxassislar fikricha, qadimda otlarning egarlari bir-biriga qo`shib tikilgan ikkita charm yostiqliklardan (ularning ichi o`tlar yoki hayvonlar juni bilan to`ldirilgan) iborat bo`lgan. Keyinchalik, mil. avv. I mingyillik o`rtalariga kelib, yog`och asosli egarlar kashf qilingan. Bu kashfiyotning asoschilari madaniyati, xo`jaligi va turmush tarzi umumiy bo`lgan skif-sak chorvador qabilalari bo`lib, bu davrda ossurlar, midiyaliklar, forslar va yunonlar hali egar bilan tanish bo`lmagani¹⁰³, Shimoliy Afrikadagi liviya va numidiyaliklar hatto otni jilovlashni bilishmagani, otni zanjir va xilacho`p yordamida boshqarishgani¹⁰⁴ ham e`tiborlidir.

Umuman olganda, mintaqadagi va qo`shni hududlardagi xo`jaligida chorvachilik yetakchi o`rin tutgan qabilalarining hayoti va turmush tarzida yilqichilik bronza davridan to XX asr boshlargacha katta o`rin tutib, savdo aloqalarida va umuman karvon yo`llari tizimida beqiyos bo`lgan otlarning

¹⁰² Кайковус. Қобуснома / Форсчадан Муҳаммад Ризо Огаҳий таржимаси. Тўлдирилган иккинчи нашри. – Тошкент: Истиқлол, 1994. – Б. 81-84.

¹⁰³ Руденко С.И. Сокровища Пазырикских курганов // По следам древних культур. – М., 1951. – С. 125-126.

¹⁰⁴ Lefebvre de Noettes C. L'attelage Le cheval de Sella à travers les Ades. Contribution à l'histoire de l'Esclavage. – Paris, 1933. – P. 216-218, 227.

yetishtirishga ustuvor vazifalardan biri sifatida qaralgani, yilqichilikka xususiy miqiyosda ham, davlat miqiyosida ham katta e'tibor berilganini ko'rsatadi.

Mintaqamizda mahalliy miqiyosdagi iqtisodiy-savdo aloqalarida eshaklar ham o'ziga xos o'rin tutadi. Bu hayvon O'rta Osiyoning tog' va tog'oldi hududlarida qo'lga o'rgatilgan ilk ulov vositalaridan hisoblanib, bronza davriga mansub makonlarda uning suyaklari otnikidan ikki marta ko'p uchrashi ham e'tiborni tortadi. Bu hayvon boshqa ulov vositalariga nisbatan arzonligi va kamxarjligi tufayli ham keyingi davrlarda mintaqamizda keng tarqalib, aholining o'rta va quyi qatlamlarida unga talab katta bo'lgan. Eshaklar o'rta asrlarda qishloqlardan shahar bozorlariga mahsulot olib borishda asosiy o'rin tutgani, ular ayrim hollarda aravalarga ham qo'shilgani ma'lum.

Bronza davri boshlarida, ehtimol undan ham oldinroq insoniyat tarixidagi eng muhim kashfiyotlardan biri – g'ildirak paydo bo'ldi. Keyingi texnik taraqqiyot uchun ham zamin hozirlagan bu yangilik ilk ulov-transport vositalari bo'lgan turli tipdagi (ma'lum geografik hudud va landshaftning xususiyatidan kelib chiqqan holda) aravalarning ixtiro qilinishiga olib keldi. G'ildirakli transport vositalaridan foydalanishga o'tish aloqa yo'llari rivojiga o'ziga xos ta'sir ko'rsatdi. Birinchi galda g'ildirakli transport vositasi bo'lgan aravalar harakatlana oladigan yo'llarni qurish zarurati paydo bo'ldi. Bunday yo'llar dastlab savdo-hunarmandchilik markazlari bo'lgan shaharlar yoki boshqa yirik manzillar hududi doirasida qurila boshlangan bo'lishi mumkin. Bunga ijtimoiy-iqtisodiy munosabatlarning ma'lum darajasini, ya'ni o'zaro mahsulot almashish va savdoning, aravalar va ularning qismlarini yasay oladigan ustalar va ustaxonalarning, aravalarga qo'shiladigan ulov vositalarining mavjudligi va boshqa tegishli zaruriy omillardan kelib chiqqan hosila sifatida qarash mumkin. Yo'llar, ayniqsa g'ildirakli transport vositalari harakatlanishiga mo'ljallangan yo'llarni barpo etish katta xarajatlar va mehnat talab etishi ma'lum. Shu sababli ham bu yo'llar dastlabki davrlarda faqat tor mahalliy doirada, masalan shaharlar va boshqa iqtisodiy markazlarni ularning ta'siri doirasida bo'lgan joylar (xom ashyo manbalari, hosil yetishtiriladigan dalalar va boshqalar) bilan bog'lashga

xizmat qilgan. Janubiy Turkmanistondagi Oltintepa yodgorligining markaziy ko`chasi g`ildirakli aravalar yurishiga mo`ljallab qurilganligi mintaqamizda protashahar bilan iqtisodiy-xo`jalik munosabatlarida bo`lgan hududlarni bog`lashda aravalardan foydalanish va ular harakati uchun yo`llar qurish rivojlangan bronza davridan boshlanganligini ko`rsatadi.

G`ildirakli transportning, turli hajm va shakldagi aravalarning paydo bo`lishi ulov vositalari sifatida uy hayvonlarining tortish kuchidan foydalanishning boshlanilishiga olib keldi. Bunday maqsadda bronza davridan boshlab, turli hududlarning tabiiy sharoiti va uy chorvachiligi ixtisosligiga bog`liq ravishda ot, tuya, eshak, xachir, xo`kiz va boshqa hayvonlar aravalarga qo`shila boshladi. Masalan, Sharqiy Qozog`istondagi Tarbag`atoy qoyatosh suratlaridagi ikki ot qo`shilgan ikki g`ildirakli arava tasviri¹⁰⁵, Janubiy Turkmanistondagi Oltintepa yodgorligidan tuya qo`shilgan 4 g`ildirakli aravaning sopol haykalchasi topilgan. Oltintepadagi haykalcha O`rta Osiyo janubida bronza davrida tuya qo`shilgan aravalardan foydalanilganligini tasdiqlaydi. Tog`li Oltoydagi 5-Paziriy qo`rg`onidan 4 ta ot qo`shilgan 4 g`ildirakli aravaning qoldig`i topilishi, mashhur "Amudaryo hazinasi" ichida quyma oltindan mo`jaz qilib ishlangan ikki g`ildirakli arava borligi, Oltoy va Markaziy Osiyoning dasht hududlaridagi makonlardan topilgan aravalarning qoldiqlari, qoyatoshlardagi aravalarning tasvirlari¹⁰⁶ va boshqa ma'lumotlar Markaziy Osiyo xalqlari hayotida aravalardan foydalanish qadimdan rivojlanib kelganligini ko`rsatadi¹⁰⁷.

Aravalardan qadimdan jangavor transport vosita sifatida ham foydalanilib, ossurlar, hindlar, yunonlar va boshqa qadimgi xalqlarda ikki g`ildirakli jang aravalari keng tarqalgani ma'lum. Jang aravalari tasviri Qoratovdagi Arpauzun

¹⁰⁵ Самашев З.С. Новые местонахождения наскальных изображений в Восточном Казахстане // АО 1976 г. – М.: Наука, 1977. – С. 520.

¹⁰⁶ Помаскина Г. Петроглифы урочища Саймалыташ // АО 1969 г. – М.: Наука, 1970. – С. 435; Хужаназаров М. Наскальные изображения Ходжакента и Каракияся. – Самарканд, 1996;

¹⁰⁷ Бу ҳақда яна қаранг: Кузьмина Е.Е. Этапы развития колесного транспорта Средней Азии в эпоху энеолита и бронзы // ВДИ. – М., 1980. – № 4. С. 14-32.

degan joyda¹⁰⁸, Afrosiyob devoriy rasmlarida topilgan. Bu mintaqamiz xalqlari ham jang aravalari bilan tanish ekanligidan dalolat beradi.

Markaziy Osiyoda qadimgi davr va o`rta asrlarda tuya, ho`kiz, ot va boshqa yirik uy hayvonlari qo`shilgan aravalardan foydalanilgani haqida ko`plab ma`lumotlar saqlanib qolgan. Ko`chmanchi chorvachilik paydo bo`lgan bronza davridayoq mintaqaning dasht hududlarida uzoq masofalarga ko`chishga mo`ljallangan, kigiz bilan o`ralgan 4 g`ildirakli aravalar paydo bo`lgan. O`rta asrlar davrida ham tuya qo`shilgan aravalar mintaqaning dasht hududlarida asosiy ulov vositalaridan hisoblanardi. Xususan, venetsiyalik sayyoh, elchi va josus Franchesko Pecholatti Markaziy Osiyoga sayohati (1348-1355 yy.) davrida dastlab xo`kiz qo`shilgan aravalardan foydalangan bo`lsa, Kichik Saroydan (Saroyjikdan) Xorazmning o`sha paytdagi bosh shahri Urganchga 20 kun davomida 2 ta tuya qo`shilgan aravada yetib keladi. Marokashlik sayyoh Ibn Battuta ham Oltin O`rdadan Xorazmga kelishda O`g`uz cho`llarini ikkita tuya qo`shilgan aravada deyarli to`xtamasdan bosib o`tganini, bunday safardan keyin aravaga qo`shilgan tuyalar yana kuch (yog`) to`plashlari uchun ularga bir yil dam berilishini alohida yozib qoldirgan. Bu ma`lumot mintaqaning dasht va cho`llari orqali o`tgan yo`llarda harakatlanish ulov vositalari uchun ancha og`ir kechganidan darak beradi. Bunday holatni XIX asr so`nggi choragiga oid rus manbalaridagi ma`lumotlar ham tasdiqlaydi. Xususan, Buxoro bozorlarida sotib olingan yoki Buxorodan Marvga borish uchun ijaraga olingan semiz, boqilgan tuyalar manzilga yetib borganda tanib bo`lmaydigan darajada oriqlab ketishi, yemish va ichishga yaroqli suv kamligi tufayli “sahro kemalari”i ham qattiq toliqib qolishi haqidagi ma`lumotlar mavjud¹⁰⁹. O`rta Osiyoning chorvador qabilalar yashovchi hududlari orqali o`tgan yo`llarda tuyalarni almashtirish imkoniyati ham bo`lgan. Xususan, O`rta Osiyo va Sibir shaharlari o`rtasidagi aloqalarda kirakash bo`lib yollanuvchi qozoqlar yo`lda toliqib qolgan tuyalarni

¹⁰⁸ Абусеитова М.Х., Абылхожин Ж.Б. и др. История Казахстана и Центральной Азии. – Алматы: Білім, 2001. – С. 29.

¹⁰⁹ Петров. Путевые заметки классного топографа тит. сов. Петрова 1884 г. // СМА. – СПб., 1886. Вып. XXL. – С. 63.

almashtirish uchun o`z ovullariga kirishi, ayrim hollarda esa tuyachilik bilan shug`ullanuvchi chorvadorlar yirik savdo karvonlari yo`liga chiqib, tuyalarni almashtirishgani ma'lum¹¹⁰.

Umuman olganda, qadimgi davr va o`rta asrlarda Markaziy Osiyo tekisliklarida tuya qo`shilgan aravalar katta masofalarni bosib o`tishda asosiy transport vositasi sifatida katta o`rin tutgan. Tuya qo`shilgan arava tezligi birmuncha sekin bo`lsa-da, cho`l va dashtlarda qumliklarni bosib o`tishda ularning ahamiyati katta hisoblangan. Shuning uchun ham mintaqaning dasht va cho`l hududlaridan o`tishda asosan tuya qo`shilgan aravalardan keng foydalanilgan. Buni so`nggi o`rta asrlarda ham O`rta Osiyo xonliklari va Sibir shaharlari o`rtasidagi iqtisodiy aloqalarda aravalardan yuk tashish vositasi sifatida keng foydalangani ham tasdiqlaydi.

Mintaqamizda ot qo`shilgan aravalardan foydalanish ham qadimdan bo`lgan. Bu maqsadda maxsus yukchi otlar zoti paydo qilingan. Bu transport vositasidan asosan daryo vodiylaridagi vohalarda, tekisliklarda foydalanilgan. XIX asr oxiri – XX asr boshlarida ot qo`shilgan pochta aravalari Turkiston o`lkasidagi rus ma'muriyati foydalangan asosiy vosita bo`lganini yuqorida ko`rib o`tgan edik.

Qadimgi davr va o`rta asrlarda ho`kiz qo`shilgan aravalar ham mintaqaning ayrim hududlarida keng yoyilgan edi¹¹¹. Mutaxassislar mintaqamizda ho`kiz qo`shilgan aravalardan foydalanish mil. avv. IV mingyillikda boshlanganini qayd etishadi¹¹². Mil. avv. I mingyillikda mintaqada shimolidagi dashtlarda yashovchi skif qabilalari ho`kiz qo`shilgan aravalardan keng foydalangani manbalarda va ilmiy adabiyotlarda ta'kidlab o`tiladi. Qadimgi xitoy manbalarida (Tanshu) ham turk yerlaridan faqat Yuegan (Urganch) mulkida ho`kiz qo`shilgan aravalar bilan savdo aloqalari olib borilishi to`g`risidagi ma'lumot

¹¹⁰ Агзамова Г. Среднеазиатские ханства и Россия: к истории караванной торговли (XVI – первая половина XIX вв.) // Россия – Узбекистан. История и современность. Спецвыпуск. – М., 2008. – С. 22-23.

¹¹¹ Бундай арава текис ерда 1 соатда ўртача 4 км. масофани босиб ўтади.

¹¹² Кирчо Л.Б. Начало формирования торговых путей в Средней Азии (культурные взаимодействия населения Южного Туркменистана и долины Зарафшана во второй половине IV-III тыс. до н.э.) // Роль города Самарканда в истории мирового культурного развития: Материалы Международного научного симпозиума, посвященного 2750-летию юбилею города Самарканда. – Ташкент-Самарканд: Фан, 2007. – С. 101.

mavjud. Franchesko Pecholatti Markaziy Osiyoga sayohati (1348-1355 y.y.) davrida dastlab xo`kiz qo`shilgan aravalar bilan xarakatlangani, XIX asrda qoraqalpoqlar aravaga ho`kiz qo`shishgani va boshqa ko`plab misollar ho`kiz qo`shilgan aravalardan qadimgi davr va o`rta asrlarda Amudaryoning quyi oqimi va Qora dengiz shimolidagi dasht aholisi keng foydalanganini ko`rsatadi. Shu bilan birga, bu holatni boshqa geografik kengliklarda ham uchratamiz. Xususan, ho`kizlarni aravalarga qo`shib foydalanish Hindistonda keng tarqalgani ma'lum. Ayrim tadqiqotchilar mo`g`ullar ham ho`kiz qo`shilgan aravalardan foydalanishganini qayd etadi. Mashhur sayyoh Marko Polo ham mo`g`ullarning ho`kiz qo`shilgan aravalardan foydalanishi, ular qora kigiz bilan yopilgani bois kun bo`yi yomg`ir yoqqanda ham suv o`tkazmasligini hayrat bilan yozib qoldirgan edi. Yuqorida keltirilgan ma'lumotlar aravalar mintaqaning dasht hududlari orqali olib borilgan iqtisodiy aloqalarda, mavsumiy migratsiya jarayonlarida qadimgi davrdan boshlab katta o`rin tutib kelganini tasdiqlaydi¹¹³.

O`rta Osiyoda o`rta asrlarda asosan ikki g`ildirakli soyabonsiz ochiq aravalardan foydalanilgan. Aravalar o`z tuzilishi va hajmiga ko`ra bir necha turlarga bo`linadi. Aravalar shotisi asosan mirzaterakdan, g`ildiragi (tegarchak) qismlari qattiq qayrog`ochdan yasalgan. Arava g`ildiragini yasash maxsus malakali ustalar tomonidan ustaxonalarda amalga oshirilgan. Mintaqamizning shimoli-sharqiy hududlarida katta g`ildirakli Qo`qon arava tarqalgan bo`lsa¹¹⁴, janubi-g`arbida kichik g`ildirakli aravalar, Xorazmda esa o`ziga xos shakldagi aravalar tarqalgan¹¹⁵. Savdo yo`llari bo`yida joylashgan shaharlar va ayrim yirik qishloqlarda aravakash ustalar yashab, ular mahalliy aholiga va savdo karvonlariga tegishli xizmatlar ko`rsatgan.

¹¹³ Чорвадор туркий қавмлардан бўлган қанғларни, аниқроғи “Қанғ” атамасини “аравакаш” ёки “аравали” тарзида талқин қилувчи илмий қарашлар мавжудлиги ҳам арավаларнинг чорвадор турк халқлари ҳаётида туган аҳамиятини кўрсатади. Қаранг: Шониёзов К. Қанғ давлати ва қанғлар (Ўзбек халқининг сиёсий ва этник тарихидан). – Тошкент: Фан, 1990. – Б. 19-20.

¹¹⁴ Қўқон арава ғилдираги 6,5 фут баландликда бўлиб, бир айланишда 7,5 фут масофани босиб ўтган. Бундай катталиги боис унда унқир-чунқир жойларда ҳам юк ташиш мумкин бўлган. От қўшилган Қўқон арава 40 пуд, туя қўшилгани 60 пуд юк олган. Батафсил қаранг: Бабабеков Х. История Коканда. – Ташкент: Фан, 1996. – С. 103.

¹¹⁵ Арава / Ўзбекистон миллий энциклопедияси. – Тошкент: “Ўзбекистон миллий энциклопедияси” давлат илмий нашриёти. – Тошкент, – Тошкент, 2000. 1-жилд. – Б. 390; Аравакаш. Ўша жойда ... – Б. 391.

Shu tariqa, mintaqada aloqa-savdo yo`llari rivojining yangi davri ulov va transport (asosan turli aravalar) vositalaridan foydalanishning kelib chiqishi bilan boshlandi. Umuman olganda, ulov-transport vositalarining paydo bo`lishi va evolyutsiyasi bronza davridan to zamonaviy transport vositalari paydo bo`lib, keng iste'molga kiringunga qadar deyarli o`zgarishsiz kelgan.

Shu tariqa, ulov va g`ildirakli transport vositalaridan foydalanish eneolit-bronza davrida boshlanib, ular to zamonaviy yo`llar va transport vositalari (avtomobil, poezd va boshqa transport vositalari, ular uchun mo`ljallangan yo`llar) paydo bo`lguncha ichki va tashqi iqtisodiy-madaniy aloqalarda asosiy o`rin tutib keldi. Tuya, ot, eshak va boshqa hayvonlardan ilk ulov vositalari sifatida foydalanishning boshlanishi qadimgi yo`llar tarmoqlari rivojiga, turli hududlar o`rtasidagi o`zaro mahsulot almashuvi va iqtisodiy munosabatlar rivojiga katta ta'sir ko`rsatdi. G`ildirakning kashf etilishi esa yirik uy hayvonlarining tortish kuchi bilan harakatga keltiriladigan ilk transport vositasi – aravalarning paydo bo`lishiga olib keldi. Mintaqa aloqa-kommunikatsiya tizimining muhim bo`g`inini tashkil etgan bu jarayonlar mintaqamizdagi umumiy iqtisodiy-madaniy yuksalish, mintaqa tsivilizatsiyasi taraqqiyoti bilan bog`liq holda paydo bo`ldi va rivojlandi.

III Bob. Karvon yo'llari infratuzilmalari va uning xizmat ko'rsatish tizimidagi ahamiyati.

3.1. Yo'llar va yo'lbo'yi inshootlari, bojxona tizimining karvon savdosi rivojiga ko'rsatgan ta'siri.

Yo'lbo'yi inshootlari mintaqadagi aloqa-kommunikatsiya tizimining muhim tarkibiy qismi bo'lib, ularning paydo bo'lishi va rivojlanishi qadimgi yo'llar faoliyatiga mos ravishda borgan. Tegishli manbalar tahlili va ibtidoiy qabilalar turmush tarzidan kelib chiqsak, ibtidoiy yo'lbo'yi inshootlari ilk aloqa yo'llari tarmoqlari shakllana boshlagan qadimgi davridayoq barpo etila boshlangan bo'lishi mumkin. Nisbatan uzoq masofani piyoda bosib o'tishga majbur bo'lgan qadimgi qabilalar hududdan-hududga ko'chishda, ovchi guruhlarining ko'p kunlik ov safari davrida va boshqa vaziyatlarda to'xtash joylarida xavfsizlik nuqtai nazaridan chaylasimon inshootlar barpo etila boshlaydi. Qisqa muddat foydalanishga mo'ljallangan bunday chaylasimon inshootlarga yo'lbo'yi inshootlarining ilk ko'rinishi sifatida qarash mumkin. Albatta, o'tgan tarixiy davr mobaynida bunday yengil konstruksiyali inshootlar bizgacha yetib kelmasligi tabiiy holdir. Shunga qaramasdan, bunday inshootlarga bo'lgan ehtiyoj ilk aloqa yo'llari bilan birga paydo bo'lganligi va bu ehtiyoj ibtidoiy ajdodlarimizni ularni barpo etishga undaganligi shubhasizdir. Yo'llarda xavfsizlikni ta'minlashga intilish, yirtqich hayvonlar va zaharli hashoratlardan himoyalanihga bo'lgan ehtiyoj hamda tabiiy muhit ta'siri (sovuq, jazirama issiq, shamollar va boshqalar) ibtidoiy yo'lbo'yi inshootlarining paydo bo'lishi va davrlar o'tishi bilan takomillashib borishiga olib kelgan muhim sabab edi. Xususan, o'rta asrlarda ham mintaqaning dasht hududlari orqali o'tgan karvon yo'llari bo'yida savdo karvonlariga, yo'lovchilarga davlat xizmatchilariga, aloqa-pochta xizmati xodimlariga xizmat ko'rsatishga mo'ljallangan maxsus chodirlardan iborat bekatlar bo'lgani ma'lum. Bunday inshootlar, vaziyatga qarab tezda qurish va yig'ishtirish, boshqa joyga ko'chirish imkonini bergani bois ham katta amaliy ahamiyatga ega

bo'lgani shubhasizdir. Umuman olganda, ibtidoiy yo'lbo'yi inshootlari yo'lovchilarni tashqi ta'sirlardan saqlashga xizmat qilgan hamda o'ziga xos belgi, yo'lko'rsatkich vazifasini ham bajargan.

Ulov (ot, tuya, eshak va boshqalar) va transport vositalari (aravalar va boshqalar)dan foydalanish boshlangan, mintaqaviy va mintaqalararo aloqalar vujudga kelgan eneolit va bronza davrlaridan boshlab yo'lbo'yi inshootlari aloqa yo'llari tizimining muhim tarkibiy qismini tashkil eta boshlaydi. Jamiyat taraqqiyoti, qurilish-me'morchilik sohasida qo'lga kiritilgan yutuqlar, xususan yirik monumental inshootlar, mustahkamlangan qal'alar barpo etish borasidagi tajribalar hamda savdo-sotiq rivoji talablari savdo yo'llari bo'yida maxsus inshootlar barpo etilishiga undagan muhim omillardan edi. Bunday inshootlar dastlab quduqlar bo'yida, tog' dovonlari boshlanadigan joylarda, daryo kechuvlari yaqinida muhim harbiy-strategik ahamiyatga ega yo'llar yo'nalishida barpo etila boshlangan. Ichki va tashqi aloqalar rivoji karvon yo'llarida xavfsizlikni ta'minlash va xizmat ko'rsatish tizimini takomillashtirib borishni talab etardi. Markazlashgan yirik davlatlarning tashkil topishi bilan yo'lbo'yi inshootlari barpo etish davlat iqtisodiy siyosatining tarkibiy qismiga aylana boshlaydi. Ahamoniylar davrida ulkan imperiyaning turli hududlarini o'zaro bog'lovchi aloqa yo'llari bo'yida, xususan mashhur "Shoh yo'li" bo'ylab bir kunlik masofada rabotlar va karvonsaroilar mavjud bekatlar qurilgani ma'lum. Mutaxassislar fikricha, O'rta Osiyo hududida ham eramizdan avvalgi VI-V asrlarda, ya'ni ahamoniylar davrida muhim tranzit yo'llar bo'yicha kichik qal'a tipidagi mustahkamlangan inshootlar barpo etila boshlanadi. Bunday inshootlar odatda savdo yo'llarining xavfsizligini ta'minlash vazifasi yuklatilgan kichik harbiy guruhlar uchun mo'ljallangan bo'lib, ular savdo karvonlari to'xtab dam olishi uchun ham mo'ljallangan, ya'ni karvonsaroy vazifasini ham bajargan¹¹⁶. Shu tariqa rabotlar¹¹⁷, ya'ni mustahkamlangan karvonsaroilar vujudga keladi.

¹¹⁶ Маньковская Л.Ю. Типологические основы зодчества Средней Азии (IX- нач. XX вв.). – Ташкент: Фан, 1980. – С. 54.

¹¹⁷ Айрим тадқиқотчилар рабoт атамаси роҳ-бат, яъни йўл бўйидаги иншоот манъносини беришини айтиб ўтадилар. Бу ҳақда қаранг: Муҳаммаджонов А. Турон // Мозийдан садо. – Тошкент, 2006. – № 3. (31). – Б. 40.

Karvonsaroylar qurish jarayoni ayniqsa o`rta asrlarda jadal tus oladi. Rivojlangan o`rta asrlar, xususan, IX-X asrlardagi rabotlar, ularning me`moriy tuzilishidan kelib chiqsak, ular mustahkamlangan va qo`riqlanadigan karvonsaroylar vazifasini bajarishga xizmat qilganligini ko`rishimiz mumkin. XII asrga kelib ular o`zlarining harbiy istehkom sifatidagi ahamiyatini yo`qotadi. Lekin ularning qurilishi butun o`rta asrlar davomida to`xtab qolmadi. Ilk islom davrida Movarounnahrning har bir qishlog`i aholisi yirik shaharlarda rabotlar qurgan. Bu inshootlar dastlab g`oziylar (islom dini uchun kurashuvchilar) uchun barpo etilib, ayniqsa islom dini yoyilgan chegara hududlarda katta o`rin tutgan. Xususan, Binkat, Jizzax va boshqa shaharlardagi bunday rabotlarning faoliyati¹¹⁸, Narshaxiyning Buxoroning har bir qishlog`i aholisi Poykent yaqinida rabotlar qurgani haqidagi xabari¹¹⁹, Istaxriyning somoniylar davrida Movarounnahrda 10 mingdan ortiq rabot, karvonsaroy va qo`nalg`alar faoliyat ko`rsatganligi haqidagi fikri¹²⁰, qoraxoniylar davrida barpo etilgan ko`plab rabotlar¹²¹, Chig`atoy ulusida yo`l bo`ylarida barpo etilgan maxsus bekat – yomlar faoliyati, Amir Temur va temuriylar, shayboniylar va boshqa sulolalar davrida barpo etilgan ko`plab yo`lbo`yi inshootlari bu sohaga bo`lgan e`tibordan dalolat beradi.

Karvonsaroylar va rabotlar savdo yo`llarini nazorat qilishda katta o`rin tutgan harbiy istehkom sifatida ham ahamiyatlidir. O`rta asrlarda yo`lbo`yi inshootlari barpo etishda savdo-sotiq rivojidan manfaatdor bo`lgan hukmdorlar katta o`rin tutgan. Umuman olganda, islom davrida turli ijtimoiy binolar – masjidlar, madrasalar, xonaqohlar, ko`priklar, rabotlar, karvonsaroylar, sardobalar va boshqalar barpo etish adolatli hukmdorning muhim xislatlaridan bo`lgan. Manbalarga murojat qilsak, O`rta Osiyoda hukmronlik qilgan sulolalar vakillari bu masalaga katta e`tibor qaratganligini ko`ramiz. Zamondoshlarini

¹¹⁸ Грицина А.А. Уструшанские были. – Ташкент: изд. Народного наследия им. А.Кадыри, 2000. – С. 172-173.

¹¹⁹ Наршахий. Бухоро тарихи. – Тошкент, 1991. – Б. 24-25.

¹²⁰ Abu Ishak al-Farisi al-Istakhri. *Viae regnorum* / Ed. M. J. de Goeje. Lugduni Batavorum apud E. J. Brill, 1967. – P. 304.

¹²¹ Бу даврда айрим хукмдорларни вафотидан кейин ўзлари барпо этган работларга дафн этиш ҳам одат бўлган. Бу ҳақда қаранг: Грицина А.А. Уструшанские были... – С. 168-169.

hayratga solgan yirik yo`lbo`yi inshootlari ichida Buxoro – Samarqand yo`lida, Karmana yaqinida qurilgan Raboti Malik karvonsaroyini, Sulton Sanjarning Marvdagi noibi Abu Tohir ibn Sa`d tomonidan Nishopur – Marv yo`lida barpo etilib, eng mahobatli hisoblangan Raboti Sharif karvonsaroyini, Abdullaxon II tomonidan Qorovulbozorda qurilgan yirik karvonsaroyini va boshqalarni esga olish mumkin.

Davlat xazinasidan tashqari yo`lbo`yi inshootlari qurilishida mahalliy boylar, savdogarlar va amaldorlarning hissasi ham katta bo`lgani manbalardan ma`lum. Shu o`rinda Jizzaxdan 2 farsax uzoqlikda al-Afshin (Haydar ibn Kovus) tomonidan IX asrda barpo etilgan Xudosor karvonsaroyini va bu shahar yaqinida X asrda qurilgan Hasan rabotini, Jizzax – Shosh yo`lidagi To`rtko`ltepa yodgorligi o`rnidagi karvonsaroyini¹²², Alisher Navoiyning Hirotda va Xurosonning asosiy yo`llari bo`yida ko`plab karvonsaroy va rabotlar barpo etganini¹²³, Jo`ybor xo`jalari tomonidan Buxoro – Qarshi va Amudaryoga ketuvchi yo`llar bo`yida qurilgan o`nlab rabotlar va sardobalarni¹²⁴, XVII asrda Buxoro xoni saroyida dasturxonchi mansabini egallab turgan Zokirbiy ismli kishi mablag`iga Qarshi cho`lidagi Qaqir deb atalgan joyda barpo etilgan rabotni¹²⁵, uning yonida XIX asrning birinchi yarmida Amir Nasrullo tomonidan qurilgan sardobani¹²⁶ va boshqa misollarni esga olish mumkin. Temuriylar davrida Oloy tog`larida, dengiz sathidan 3050 m balandlikda, Otboshdan 85 km janubi-sharqda, Qoraquyun daryosi yaqinida qurilgan Tosh-rabot karvonsaroyi¹²⁷

¹²² Истахрий Худосор карвонсаройи Самарқанддан Жиззахга кетувчи йўлдаги энг йирик карвонсарой эканини қайд қилса, Ёқут уни Уструшона чегарасидаги шаҳар сифатида эсга олади. Бу карвонсарой ва Ҳасан работи харабалари топилмаган ва ўрганиб чиқилмаган. Бу ҳақда қаранг: Ал-Истахри. Книга путей и государств (Китаб масалик ал-Мамалик)... – С.258; Грицина А.А. Уструшанские были ... – С. 174-176. Буряков Ю.Ф., Грицина А.А. Мавараннахр на Великом шелковом пути. – Бишкек-Самарканд, 2006. – С. 147-149.

¹²³ Пугаченкова Г.А. Зодчества Центральной Азии. XV век. Ведущие тенденции и черты. – Ташкент, 1979. – С. 49; Алишер Навоий / Ўзбекистон миллий энциклопедияси. – Тошкент: “Ўзбекистон миллий энциклопедияси” Давлат илмий нашриёти, 2000. 1-жилд. – Б. 218; Грицина А.А. Уструшанские были ... – С. 174-176.

¹²⁴ Ахмедов Б. Историко-географическая литература Средней Азии XVI-XVIII вв. (писменные памятники). – Ташкент: Фан, 1985. – С. 187, 190; Ўша муаллиф. Тарихдан сабоқлар. – Тошкент: Ўқитувчи, 1994. – Б. 26-27.

¹²⁵ Яворский И.Л. Путешествие русского посольства по Афганистану и Бухарскому ханству в 1878-1879 годах. – Т. 2. – СПб., 1883. – С. 312.

¹²⁶ Арандеренко Г.А. Цистерны в Каршинской степи // В. кн. Досуги в Туркестане. – СПб., 1883. – С. 248.

¹²⁷ Кубатбеков М. Караван-сарай Таш-Рабат // АО 1978 года. – М.: Наука, 1979. – С. 592.

bu davrda karvonsaroylar qurilgan hududlar geografiyasi keng bo`lganidan dalolat beradi. Yuqorida keltirilgan ma'lumotlar karvonsaroylar va rabotlar barpo etishda davlat xazinasidan tashqari yirik savdogarlar va amaldorlar, mahalliy boylar, ya'ni savdo-sotiqdan katta amaliy foyda ko`rgan ijtimoiy qatlam katta o`rin tutib, o`rta asrlarda karvonsaroylar va rabotlar barpo etish ko`lami ancha yuqori bo`lganligini ko`rsatadi.

Karvon yo`llarining va umuman savdo-sotiqning eng muhim elementlaridan bo`lgan karvonsaroylarning tuzilishini o`rganish, xalqimizning boy me'morchilik tarixini o`rganishga ham katta hissa qo`shadi. Karvonsaroylar odatda savdo markazlari bo`lgan shaharlarda, muhim karvon yo`llari bo`yida barpo etilgan bo`lib, ular tuzilishiga, hajmiga va ayrim hollarda bajaradigan funktsiyasiga ko`ra ham bir-biridan farqlanadi. Arxeologik tadqiqotlar va yozma manbalar ma'lumotlarini tahlil qilib, ayrim karvonsaroylar tuzilishi haqida ma'lum xulosalarga kelish mumkin. Masalan, Zomindan Farg'onaga va Toshkentga ketuvchi yo`lda topilgan X-XII asrlarga oid To`rtko`ltepa karvonsaroyi to`g`ri to`rtburchak (tomonlarining uzunligi 106 x 106 m.) shaklida bo`lib, shimol tomondan balandligi 5 metrni tashkil qiladigan asosiy arkasimon darvozaga ega bo`lgan¹²⁸.

O`rta asr karvonsaroylari tuzilishi haqida Poykentdagi rabot hamda Buxoro – Qarshi savdo yo`lida joylashgan Qorovulbozordagi karvonsaroy (XVI asr) haqidagi ma'lumotlarni umumlashtirib ham muhim xulosaga kelish mumkin. Qorovulbozordagi karvonsaroy tomonlari uzunligi 100 metrga yaqin bo`lib, uning janubiy va shimoliy qismida balandligi 8 metrdan iborat katta darvozalari bo`lgan va XIX asr manbalarida, garchi bu davrda u xaroba ahvolga kelib qolgan bo`lsada, mahobatli saroyga qiyoslangan¹²⁹. 1878-1879 yillarda Rossiya elchilik missiyasi tarkibida Buxoro va Qarshi orqali Afg'onistonga borgan I.A.Yavorskiy bu karvonsaroyning otxonasida 300 tagacha ot-ulovlarni saqlash

¹²⁸ Бу карвонсарой Зомин тоғлари ён бағридаги Аччисой бўйида қурилган. XIII аср бошларида вайронага айланган. Бу ҳақда қаранг: Грицина А.А. Уструшанские были ... – С. 175-176, 184-1845.

¹²⁹ Бу ҳақда қаранг: Крестовский В.В. В гостях у эмира Бухарского. (Путевой вестник) / Журнал. Русский вестник, 1884. – № 6., июнь – С. 649-654.

mumkinligini qayd etadi¹³⁰. Bu yerdagi karvonsaroy XX asr boshlarida, aniqrog`i, 1916 yilda bu yodgorlik TKLA (Turkestanskiy krujok lyubiteley arxeologii) a`zosi I.A.Kastane tomonidan maxsus o`rganib chiqiladi. U bu karvonsaroyning to`la tarhini chizib, tuzilishini batafsil ta`riflab o`tadi¹³¹. Bu tarhga ko`ra, bu inshoot O`rta Osiyoda o`rta asrlarda ko`plab bunyod etilgan bir qatorli qilib qurilgan yo`lakli-sektsiyali karvonsaroilar turkumiga kirgan. Qiyos uchun aytadigan bo`lsak, Buxoro – Qarshi yo`lidagi Bo`zachi raboti tuzilishiga ko`ra sektsiyali inshootlar turkumiga mansub bo`lgan.

Xorazm vohasidan Kaspiy bo`yidagi Doxistonga ketuvchi karvon yo`lida Xorazmshohlar davriga oid bo`lgan doirasimon shaklda qurilgan, hovlisida sardoba (yoki quduq)ga ega bo`lgan karvonsaroilar (Tansiqlidepa va boshqalar) topilgan¹³². Bu ma`lumot mintaqada karvonsaroilar tuzilishiga ko`ra murakkab va ko`p qirrali bo`lganidan dalolat beradi.

Umuman olganda, o`rta asrlarda karvon yo`llarida va savdo markazlari bo`lgan shaharlarda bunyod etilgan karvonsaroilar tuzilishi o`xshash bo`lib, ular to`rtburchak shakldagi ichki hovliga (ba`zi karvonsaroilar ikkita hovliga ega bo`lgan) va uning atrofida joylashgan yashash xonalariga ega bo`lgan. Karvonsaroilardagi ichki hovli bo`ylab ayvonlar ham qurilgani, yirik karvonsaroilarda savdogarlarning mahsulotlari saqlanadigan maxsus xonalar va hatto masjid ham bo`lgani ma`lum¹³³. Shu bilan birga karvonsaroilar tuzilishiga ayrim hollarda bir-biridan biroz farqlanishini, shaharlardagi karvonsaroilar hajmi, me`moriy bezaklari va boshqa xususiyatlari bilan karvon yo`llari bo`yida qurilgan karvonsaroilar va rabotlardan farq qilganini ham aytib o`tish kerak. Agar savdo yo`llari bo`yida qurilgan karvonsaroilar va rabotlar ichida ulovlar uchun mo`ljallangan maxsus otxonalar ham bo`lgan bo`lsa, yirik shaharlarda

¹³⁰ Яворский И.Л. Путешествие русского посольства по Афганистану и Бухарскому ханству в 1878-1879 годах.– СПб., 1883. Т. 2. – С. 317.

¹³¹ Кастанье И.В. Археологические разведки в Бухарских владениях // Протоколы ТКЛА. Год. XXI. – Ташкент, 1917. – С. 31-32..

¹³² Вайнберг Б.И., Юсупов Х. Археологические исследования в западной части Туркмении // АО 1969 года. – М.: Наука, 1970. – С. 427.

¹³³ Немцова Н.Б. По караванным дорогам Бухарской степи // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоритический конференции – Ташкент, 2006. – С. 139.

asosiy ulov vositalari karvonsaroydan tashqarida, ayrim hollarda hatto ozodalikni saqlash maqsadida, shahar tashqarisida joylashtirilgan.

Savdo-sotiqning, iqtisodiy aloqalarning rivojlanib borishi bilan karvonsaroilar soni ham oshib borgan. Buni mintaqadagi ayrim shaharlar, masalan, Buxoro xonligining markaziy shahri hamda Qarshi, Shahrisabz va boshqa shaharlari misolida ham ko`rish mumkin. Agar XIX asr boshlarida Buxoroda 14 ta karvonsaroy bo`lgan bo`lsa, shu asrning 60-yillarida ular soni 36 taga yetadi¹³⁴. XIX asrning 40-yillari boshida Qarshida 3 ta¹³⁵, A. Vamberi bu shaharga kelgan 1863 yilda 10 ta karvonsaroy bo`lgan. XIX asrning 60-yillarida Shahrisabzda 7 ta, Kitobda 3 ta karvonsaroy bo`lgan bo`lsa¹³⁶, XX asr boshida Shahrisabzdagi karvonsaroilar soni 28 taga¹³⁷, Kitobda esa 6 taga yetgan¹³⁸. XIX asrda Qo`qonda 6 ta yirik bozor va karvonsaroy mavjud bo`lib, ularning 4 tasi qo`shni davlatlardan kelgan savdogarlarga tegishli bo`lgan¹³⁹. Bu ma`lumotlar karvonsaroilar soni savdo-sotiq rivojiga mos bo`lgani va karvonsaroilarning savdo-sotiq bilan bog`liq funktsiyalari haqida xulosalar chiqarishga imkon beradi.

Mintaqa shaharlaridagi karvonsaroilar odatda ularni barpo ettirgan shaxs nomi bilan atalgani yoki ulardan doimiy foydalanuvchi savdogarlarning qaysi etnik guruhga, shaharga yoki mamlakat vakili ekanligiga qarab nomlangani ham e`tiborga loyiq xususiyatlardan biri edi¹⁴⁰. Yirik shaharlardagi karvonsaroilar nafaqat savdogarlarning vaqtincha yashaydigan joyi, balki savdo-sotiq (ulgurji savdo) ishlari olib boriladigan, kerakli soliqlar yig`ib olinadigan joy vazifasini ham bajargan. Ba`zi hollarda ularda mayda hunarmandchilik ustaxonalari ham

¹³⁴ Туркистон чор Россияси мустамлакачилиги даврида // Ўзбекистоннинг янги тарихи. 1-китоб. – Тошкент: Шарк, 2000. – Б. 50.

¹³⁵ Хаников Н. Описание Бухарского ханства. – СПб., 1843. – С. 108-109.

¹³⁶ Кун А.А. Очерки Шахриябзского бекства // ЗИРГО по отделению этнографии. – СПб., 1880. Т. VI. – С. 224, 225.

¹³⁷ Масальский В.И. Туркестанский край. – СПб., 1913. – С. 666.

¹³⁸ Крашенинникова Н.И. Прошлое Китаба // Вехи времен. – Ташкент: Г. Гулям, 1989. – С. 32. (27-33).

¹³⁹ Бабабеков Х. История Коканда. – Ташкент: Фан, 1996. – С. 106.

¹⁴⁰ Агзамова Г.А. Ўзбекистон шаҳарлари интеграцион жараёнлар ва бағрикенглик кўрсаткичи // Ўзбекистоннинг ислом цивилизацияси ривожига қўшган ҳиссаси: Таълим, фан ва маданият бўйича ислом ташкилоти – ISESCO томонидан Тошкент шаҳрининг 2007 йилдаги ислом маданияти пойтахти деб эълон қилинишига бағишланган халқаро конференцияга йўлланган маърузалар ва табриқлар тезислари тўплами. – Тошкент – Самарқанд: Имом Бухорий Республика илмий-маърифий маркази нашриёти, 2007. – Б. 65-67.

boʻlgan. Karvonsaroylar bu keng koʻlamli faoliyati sababli katta daromad manbai boʻlgan. Masalan, Ibn Havqal Termizdagi karvonsaroylar serhashamligini va katta daromad manbai ekanligini qayd etadi¹⁴¹.

Karvonsaroylardagi hujralarda koʻp hollarda 10 tadan 15 tagacha yoʻlovchilar yashagan¹⁴². Karvonsaroylardagi ijara haqiga oid maʼlumotlar manbalarda kam uchraydi. Oʻrta asrlarga oid ayrim maʼlumotlar esa bu muammo haqida faqat umumiy xulosa chiqarishga imkon beradi. Masalan, XIX asr boshlarida Buxorodagi karvonsaroylarda 1 xonaning 1 oylik ijara haqi 16 rublni tashkil qilgan¹⁴³.

Shu tariqa, karvonsaroylar nafaqat savdo yoʻllari boʻyida, savdo markazlari hisoblangan shaharlarda, yirik qishloqlar va qoʻrgʻonlarda ham koʻplab barpo etilgan. Oʻzbekiston va qoʻshni respublikalar hududida joylashgan va bizning davrimizgacha saqlanib qolgan yoʻlboʻyi karvonsaroylari va rabotlari asosan oʻrta asrlar davriga oid boʻlib, ular odatda savdo karvonlari bir kunda bosib oʻtadigan masofada, bir-biridan 5-6 farsax uzoqlikda qurilgan.

Savdo karvonlari va yoʻlovchilarni, ulov vositalarini suv bilan taʼminlashga xizmat qiluvchi gidrotexnik inshootlar (quduqlar, hovuzlar va sardobalar) qadimgi kommunikatsiya yoʻllari tizimining muhim elementini tashkil etgan. Bronza davridan boshlab mintaqadagi dasht va choʻllarning chorvador qabilalar tomonidan jadal oʻzlashtirilishi aloqa yoʻllari yoʻnalishlari boʻylab zarur infratuzilmalar – yoʻlboʻyi inshootlari, birinchi galda quduqlar barpo etilishini talab etardi. Maʼlumki, Oʻrta Osiyoning janubiy hududlarida eneolit davridan boshlangan irrigatsiya tizimi, bronza davrida mintaqaning markaziy hududlaridagi daryo vodiylariga ham yoyildi. Bu davrda sugʻorish inshootlari barpo etish sohasida toʻplangan tajribalardan kelib chiqsak, oʻz tuzilishiga koʻra unchalik murakkab boʻlmagan quduqlarning barpo etilishi nafaqat choʻl va dasht hududlarda, shu bilan birga ichimlik suviga boʻlgan tabiiy ehtiyoj tufayli, oʻtroq

¹⁴¹ Ibn Hawqal. La configuration de la Terre (kitab surat al-Ard) ... – P. 458; Пидаев Ш. Қадимги Термиз 2500 ёшда // Ўзбекистон тарихи. – Тошкент, 2001. – № 4. – Б. 3-13.

¹⁴² Вамбери А. Путешествия по Средней Азии ... – С. 30

¹⁴³ Мейендорф Е.К. Путешествие из Оренбурга в Бухару... – С. 100. XIX аср охирларида Бухоронинг 1 кумуш тангаси 20 рус рублига тенг қийматга эга бўлган.

dehqonchilik hududlarida ham barpo etila boshlanganligi haqida xulosa qilish mumkin.

O`rta Osiyoning dasht va cho`llariga xos bo`lgan issiq va quruq iqlim sharoiti bu hududlar orqali o`tuvchi yo`llar bo`yida bronza davridan boshlab quduqlar barpo etilishiga olib keldi. Qozog`istonda Chaglinka, Tasti-Butak va boshqa bir qator joylardan bronza davriga oid quduqlar topib o`rganilgan¹⁴⁴. Qizilqum (Uchquduq, Qulquduq, Juzquduq, Tomdi va boshqalar) va Qoraqum sahrosida, mintaqaning boshqa cho`l va dasht hududlarida ham mahalliy cho`ponlar tomonidan asrlar davomida foydalanib kelingan qadimgi quduqlar ko`p uchraydi. XIX asr rus harbiy razvedka ma`lumotlarida Buxoro va Qarshidan Amudaryo kechuvlariga, Chorjo`ydan Marvga olib boruvchi yo`llardagi quduqlar 2,5 va 4-5 sajendan 10-11 sajengacha chuqurlikda qazilganini aks etgan. Mintaqaning ayrim cho`l va dasht hududlarida quduqlar ancha chuqur qazilishi ma`lum. Masalan, Janubiy Turkmanistonda quduqlar 40 metrdan chuqurroq bo`lgan bo`lsa¹⁴⁵, Samarqand – Qarshi oralig`idagi hududlarda quduqlar chuqurligi 38-40 metrgacha yetadi. Umuman olganda, mintaqaning quruq va issiq iqlimli dasht va cho`llarida unchalik murakkab gidrotexnik inshoot bo`lmagan quduqlar¹⁴⁶ qadimgi davrdan to yaqin vaqtlargacha savdo karvonlarini, ulov vositalarini va chorva mollarini ichimlik suvi bilan ta`minlovchi asosiy vosita bo`lib kelgan.

Yer osti chuchuk suvlaridan iste`mol uchun foydalanishga imkon beruvchi quduqlar nafaqat cho`l hududlarda, shu bilan birga o`troq dehqonchilik vohalarida ham barpo etilgan. Misol tariqasida, xitoyliklarning Davanga yurishi paytida poytaxt Ershi shahrini suv bilan ta`minlovchi o`zan to`sib qo`yilgani bois bu shaharga qo`shni Datsin davlatidan quduq qazuvchi ustalar yordamga

¹⁴⁴ Оразбаев А.М. Колодцы на поселении Чаглинка (Шагалалы) /Поиски и раскопки в Казахстане. – Алма-Ата. Наука, 1972, – С. 154-162., Черников С.С. Восточный Казахстан в эпоху бронзы. – М. – Л., 1960. – С. 53-54.

¹⁴⁵ Бабаджанов Р. К вопросу о скотоводческом хозяйстве туркмен Тедженского оазиса в конце XIX-начале XX в. // Хозяйственно-культурные традиции народов Средней Азии и Казахстана. – М.: Наука, 1975. – С. 1975. – С. 220-229.

¹⁴⁶ Кудукларнинг устки қисми ёғочдан, гувала ёки хом гиштдан қурилган махсус кўтарма билан ўраб олинган. Мустақкам арқон билан чархга боғланган ва одатда теридан қилинган қовға ёрдамида кудукдан сув олинган. Қовғани кудук тубига тушириб, сувга тўлгач тортиб олишда уй ҳайвонлари (туя, эшак) кучидан фойдаланилган.

yuborilganini aytib o`tish mumkin. Bunday quduqlar mintaqaning barcha shaharlarida va karvon yo`lidagi mustahkam qal'alarda bo`lganini ko`plab manbalardagi ma'lumotlar tasdiqlaydi. Xususan, rivojlangan o`rta asrlarda Marv shahrida (Sulton qal'ada) quduqlar, maxsus darvozali, zinapoyali, ochiq va yopiq hovuzlar bo`lgani, mintaqaning boshqa shaharlarida ham quduqlar va hovuzlardan foydalanilgani, shaharlarda hovuzlar, yopiq hovuzlar (sardoba) ni boshqaruvchi maxsus idora (devon) ham bo`lgani manbalarda aks etgan¹⁴⁷.

Amudaryo bo`yidagi kechuvlarni nazorat qilib turuvchi qal'alarda (XII-XIII asr boshlariga oid Qizqal'a va boshqalar) ham quduqlar va yopiq hovuzlar o`rni topilgani¹⁴⁸, X-XIII asr boshlarida Xorazmni Janubiy Turkmaniston, Eron va boshqa mamlakatlar bilan bog`lovchi karvon yo`llari bo`yidagi mustahkamlangan karvonsaroylardan Oqyayla va Talayxonota karvonsaroylari ichki hovlisida sardoba va ularni suv bilan ta'minlovchi quvur qoldiqlari topilgani ahamiyatga molikdir.

O`rta Osiyoning savdo markazlari bo`lgan shaharlarda suv ta'minoti yaxshi yo`lga qo`yilgani ma'lum. Samarqandda rivojlangan o`rta asrlarga oid quduqlar haqida ma'lumotlar mavjud¹⁴⁹. Shu bilan birga, mintaqaning barcha shaharlaridagi jamoat binolarida, karvonsaroylar, bozorlar ichki hovlisida ham quduqlar bo`lganligi shubhasizdir.

Umuman olganda, O`rta Osiyoning dasht va cho`l hududlarida quduqlar barpo etish usullari, quduqlar tuzilishi va shakllari bronza davridan to XX asr boshlarigacha o`zgarmasdan qolgan. Bu sohadagi tajribalar esa avloddan avlodga o`tib kelgan.

Mintaqamizning ba'zi hududlarida, ayniqsa cho`l va dashtlarida yer osti suvlarining sho`rligi, iste'molga yaroqsizligi va chuchuk suv zaxiralarini saqlashga bo`lgan ehtiyoj tabiiy ravishda hovuz va sardobalar ko`rinishidagi murakkab gidrotexnik inshootlar barpo etilishiga ham olib keldi. Bu jarayon

¹⁴⁷ Анарбаев А. Благоустройство средневекового города Средней Азии. – Ташкент: Фан, 1981. – С. 74-95.

¹⁴⁸ Қизқальанинг жануби-ғарбий қисмида пишиқ ғиштдан ишланган қудуқ, ғарбий қисмида 5 та айлана ва тухумсимон шаклдаги ҳовуз топилган. Бу ҳақда қаранг: Гулямов Я.Г. История орошения Хорезма с древнейших времен до наших дней. – Ташкент, 1957. – С. 162.

¹⁴⁹ Вяткин В.Л. Афрасиаб – городища былого Самарканда. Археологический очерк. – Ташкент, 1927. – С. 16.

dastlab chorvador xo`jaliklarning yomg`ir suvlari to`planadigan tabiiy chuqurlarda suvni saqlashga intilish ko`rinishida bo`lgan bo`lsa, davrlar o`tishi bilan yopiq hovuzlar va sardobalar paydo bo`lishiga olib keldi. Baqtriyadagi Dilbarjin yodgorligi yaqinidagi sardoba Markaziy Osiyoda antik davrdayoq sardobalar barpo etish an`anasi mavjud bo`lganini tasdiqlaydi¹⁵⁰. Bunday inshootlar cho`l va dasht hududlari orqali o`tgan aloqa-savdo yo`llari bo`yida va o`troq makonlarda ham barpo etilgan bo`lib, ularning qurilishi ayniqsa o`rta asrlarda keng rivojlandi. Murakkab gidrotexnik inshootlar barpo etish sohasida to`plangan tajribalardan kelib chiqib, sardobalar qurishda maxsus texnologiya qo`llanilgan¹⁵¹. Bu texnologiya sardoba suvini yer osti suvlari ta`siridan saqlashga, inshootning chidamliligi va mustahkamligini oshirishga xizmat qilgan. Sardobalar qurishda yon taraflarida maxsus derazalar, ustki qismida tuynuk bo`lishiga ham katta e`tibor qaratilgan. Bular sardoba suvining uzoq muddat buzilmasdan saqlanib turishiga xizmat qilgan. Dasht va cho`l hududlaridagi sardobalar odatda yomg`ir va qor suvlari bilan qish va bahor oylarida to`ldirilgan bo`lsa¹⁵², shaharlardagi sardobalar suvi ariqlardan maxsus sopol quvurlar orqali keltirilgan. Buni hozirgi kunda mintaqamizdagi shaharlarda saqlanib qolgan yagona sardoba, ya`ni Qarshi sardobasi misolida ham ko`rish mumkin¹⁵³.

Bizgacha yetib kelmagan boshqa yo`lbo`yi inshootlari – karvonsaroylar va rabotlardan farqli ravishda mintaqamizda, xususan O`zbekistonning cho`l hududlarida o`rta asrlar davriga oid ko`plab sardobalar saqlanib qolgan. Buni ushbu inshootlarning amaliy ahamiyati to` yaqin davrlargacha saqlanib kelganligi

¹⁵⁰ Уралов А. Гражданское зодчество средневековой Центральной Азии // Автореф. дис. ... докт. ист. наук. – Ташкент, 1998. – С. 30.

¹⁵¹ Унга кўра, сардоба қурилишида ишлатиладиган сув, кум ва тупроқ тоза жойдан олинган, кумга янтоқ, қамиш ва юлғун қули қўшилган, ғишт лойига туя жуни қўшилиб, пишитилгандан кейин уни икки йилгача жазирама офтобда қуритиб, кейин хумдонда пиширилга. Пишиқ ғиштларни теришда ҳам лойга кўй сути, туя жуни қўшилган, сардоба тагига 3 қават қорамол ёки туя териси тўшалиб, устидан ганч сувоқ ва ундан кейин пишиқ ғишт билан териб чиқилган. Бу ҳақда қаранг: Равшанов П. Қарши тарихи. – Тошкент: Янги аср авлоди, 2006. – Б. 506-509.

¹⁵² Мавлонов Ў. Аждодларимиз заковати // Фан ва турмуш. – Тошкент, 1993, – № 7-8. – Б. 20-21.

¹⁵³ Қаршидаги сардоба Амир Темур ёки Абдуллахон даврида қурилган. Гумбази баландлиги –7 м ни, ҳовузи диаметри –14 м ни ташкил этади. Унга сув Файзобод ариғидан махсус сopol қувурлар орқали келтирилган. Бу сардоба XX аср ўрталарида бузилиб кетган деб ҳисобланарди. Лекин Қарши шаҳри юбилейи арафасида олиб борилган тадқиқотлар даврида у топилди ва қайта очилиб, таъмирлаб чиқилди.

bilan izohlash mumkin. Bizgacha yetib kelgan sardobalar ichida eng qadimgisi Karmana yaqinida, Raboti Malikdagi sardoba hisoblanadi. Buxoro va Samarqandni bog`lovchi yo`l bo`yida X asrda barpo etilgan mazkur inshoot bu yerdagi karvonsaroy bilan birgalikda rivojlangan o`rta asrlardagi muhim inshootlaridan bo`lib, keyingi davrlardagi ba`zi ta`mirlash ishlari orqali bizgacha yetib kelgan. Fikrimizcha, rivojlangan o`rta asrlarda sardobalar qurish ancha keng miqyosda amalga oshirilgan. Xususan, M.Ye. Massonning ma`lumotiga ko`ra, Qarshi cho`lida, Buxoro – Bezda savdo yo`li bo`yida X asrda ham sardoba mavjud bo`lgan. Muqaddasiyning Marv shahrida zinapoyali yopiq hovuzlar bo`lgani haqida ma`lumoti¹⁵⁴, Marvdan Xorazmga ketuvchi karvon yo`lida ham sardoba qoldiqlari topilgani va boshqa ma`lumotlar shunday xulosaga kelishimizga imkon beradi.

Arxeologik tadqiqotlar Nurotadan mintaqa shimolidagi dashtlarga o`tuvchi karvon yo`lining muhim yo`nalishlarida joylashgan Kaltepa yodgorligi o`rnidagi XI-XII asrlarga mansub karvonsaroy xarobalari yaqinida ikkita sardoba mavjud bo`lganligini ko`rsatdi.

Janubiy Qozog`iston hududida ham (Sayram yaqinida) XVI asrning birinchi yarmida Mir Arab tomonidan sardoba barpo etilgani mintaqaning shimoliy dasht zonalarini ham sardobalar mavjud hududlar qatoriga kiritishga imkon beradi. Toshkentdan Xo`jandga va Chotqol tog` dovoni orqali Farg`onaga ketuvchi yo`lda ham bu davrga mansub sardobalar (yoki usti gumbaz bilan yopilgan buloqlar) bo`lgan. Ular ichida Angren daryosi o`ng qirg`og`ida, Qoraxitoy qishlog`i shimolida qurilgan Qaynargumbazni va Toshkent – Xo`jand yo`lidagi boshqa bir qancha gumbazli sardobasimon inshootlar (Chuqurbekat, Jonbuloq, Mirzorabot)ni aytib o`tish mumkin. Bu ma`lumotlar o`rta asrlarda mintaqaning tog`oldi va dasht hududlarida ham sardobalar bo`lganligidan dalolat beradi.

¹⁵⁴ Shamsaddin Abu Abdallah Mohammad ibn Ahmad al-Moqaddasi. *Descriptio imperii Moslemici* / Ed. M. J. de Goeje. *Lugduni Batavorum apud E. J. Brill, 1967. Bibliotheca geographorum arabicorum. III. – P. 64;*

Rivojlangan o`rta asrlarda Xorazm poytaxti Urganchdan Ustyurt orqali Quyi Volgabo`yiga ketuvchi karvon yo`lida ham bir kunlik yo`l masofasida karvonsaroilar va sardobalar bo`lgan¹⁵⁵. Bu sardobalar mintaqamizning barcha dasht va cho`l hududlarida barpo etilganini yana bir bor tasdiqlaydi.

Sardobalar qurilishi Amir Temur va temuriylar, shayboniylar davrida ancha keng miqiyosda olib borilgan. Jizzaxdan Sirdaryo kechuvlariga, Buxorodan Qarshi orqali Amudaryoning o`rta oqimidagi Kerki va Kelif kechuvlariga olib boruvchi yo`llarda qurilgan sardobalar bundan dalolat beradi. Ayniqsa XVI asrning ikkinchi yarmida Abdullaxon II tomonidan ko`plab sardobalar qurilgan edi. Ular ichida Qorovulbozordagi sardoba, Bo`zachi sardobasi, Begichak sardoba, Yakka sardoba, Kaspidagi sardobalar, Qarshidan Amudaryodagi kechuvlarga olib boruvchi yo`llardagi sardobalar, xususan Turkmaniston hududidagi Sangir suvloq sardobasi, Sherobod yaqinidagi sardoba, Jizzax – Chinoz oralig`idagi cho`l hududidagi Yakkasardoba, Mirzarabot, O`g`ochli sardobasi va boshqa sardobalar bunga misoldir. Tadqiqotchilar fikricha, Mirzacho`ldagi sardobalarlarning barpo etilishi Amir Temur va Abdullaxon II ning quruvchilik faoliyati bilan bog`liqdir¹⁵⁶.

O`rta Osiyoning jazirama iqlim sharoiti va yirik shaharlarni suv bilan ta`minlash ehtiyoji shaharlarda ham sardobalar barpo etilishiga turtki berardi. Abdullaxon II tomonidan Qarshida, Subxonqulixon tomonidan Buxoroda barpo etilgan sardoba¹⁵⁷ va boshqa ma`lumotlar bundan dalolat beradi.

Umuman olganda, manbalarga ko`ra, o`rta asrlarda Movarounnahrda 44 ta sardoba bo`lib, ulardan 29 tasi Qarshi cho`lida bo`lgan. Lekin bu sardobalarning hammasi ham ilmiy jihatdan o`rganib chiqilmagan, o`rni aniqlashtirilmagan.

¹⁵⁵ Мамбетуллаев М. Хорезм и Великий шелковый путь // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоритической конференции – Ташкент, 19-20- октября 2006 г. – С. 23.

¹⁵⁶ Мирза Салимбек. Тарих-и Салими (источник по истории Бухарского эмирата) / Перевод с персидского, вводная статья и примечания Н.К. Норкулова, Редактор перевода А.К. Арандс, предисловие, редактор введения и примечаний А.С. Сагдуллаев. – Ташкент: Академия, 2009. – С.75;

¹⁵⁷ Мухаммад Юсуф Мунши. Тарих-и Муким-хони (Мукимханская история) / Перевод с таджикского, предисловие, примечание и указатели проф. А.А.Семенова. – Ташкент, 1957. – С. 304. Бухородаги Дорул Шифо мадрасаси ховлисида барпо этилган бу сардоба Бухоро шаҳридаги яна иккита (Халифа Худойдод масжиди ва Эшони Имла мазори ичиди) ва шаҳар атрофида битта (Саллахона дарвозаси яқинидаги яхудиляр қабристониди) сардоба каби бизнинг давримизгача этиб келмаган. Бу ҳақда қаранг: Массон М.Е. Проблема изучения цистерн-сардоба ... – С. 22

Bizgacha yetib kelmagan sardobalar ichida Samarqand – Qarshi yo`lida joylashgan Sho`rbozor qishlog`i yaqinidagi sardobani ham aytib o`tish mumkin. Bu sardoba hovuzi o`tgan asrning 60-yillarida ko`milib ketgan, gumbazi bo`lgani to`g`risidagi ma`lumotlar uncha ishonchli emasligidan uni ochiq hovuz ko`rinishidagi sardoba deb ham qayd qilish mumkin. Ishlatilgan pishiq g`ishti hajmi va shakliga ko`ra bu sardoba ham Abdullaxon davrida qurilgan sardobalarga yaqin turadi.

Mintaqamizda nisbatan keyingi davrlarda ham sardobalar qurilishi to`xtab qolmagan. Buni XX asr boshlarida Kaspi tumanidagi Qamashi qishlog`ida Xo`ja Nabibiy mablag`iga barpo etilgan sardoba misolida ham ko`ramiz.

3.2. Shaharlar va yirik aholi punktlaridagi infratuzilmalarning tashqi tranzit va ichki savdo taraqqiyotidagi o`rni.

Aloqa-savdo tizimining rivoji murakkab gidrotexnik inshootlar barpo etilishiga ham turtki berdi. Ular ichida qadimgi yo`llar faoliyati bilan bog`liq bo`lgan ko`priklar qurilishi masalasi alohida o`rin tutadi. O`rta Osiyo gidrorelyefiga xos murakkab xususiyatlar, yirik daryolar va ularning irmoqlari, soylar, keng tarmoqli irrigatsiya inshootlari mavjudligi mintaqa hududlari o`rtasida iqtisodiy-savdo aloqalari rivojlangan davrdan boshlab ko`priklar barpo etishni taqozo qilardi. Dastlabki ko`priklar asosan yog`ochdan bo`lib, uncha katta bo`lmagan soylar ustiga qurilgan. Ilk temir davridan boshlab me`morchilik sohasidagi yutuqlar rivojiga mos ravishda tosh va g`isht ko`priklar ham paydo bo`la borgan. Mintaqamizdagi qadimgi ko`priklarning bir qismini Aleksandr Makedonskiy faoliyati bilan bog`lovchi qarashlar keng tarqalgan bo`lib, odatda ular “Iskandar ko`prik” nomi bilan atab kelinadi. Lekin manbalarni tahlil qilsak ular ko`pincha o`rta asrlarda qurilganini ko`ramiz.

O`rta asrlar davri mahalliy hukmdorlar tomonidan ko`priklar qurilishiga katta e`tibor berilgan. Marv yaqinida, Murg`ob daryosi ustidagi hamda Balxdan ikki farsax uzoqlikda Balx daryosi ustida qurilgan ko`priklar, X asrda Nasaf

shahri o`rtasidan oqib o`tuvchi daryo ustidagi g`isht ko`prik bo`lgani, XII asrda qoraxoniylar hukmdori Arslonxon (1102-1130 yy) Qarshidagi Sejen arig`i ustida¹⁵⁸ hamda Buxorodan 4 farsax uzoqlikdagi Tovavis yo`lida pishiq g`ishtdan ko`priklar qurdirgani¹⁵⁹, XI-XII asr manbalaridagi Samarqand yaqinida ham ko`priklar bo`lgani haqidagi ma`lumotlar¹⁶⁰ bu davrda ko`priklar qurilishiga berilgan e`tibordan dalolatdir.

Chig`atoy ulusi davrida ham ko`priklar harbiy-siyosiy va iqtisodiy manfaatlarni ko`zlab barpo etilgan. Xususan, 1221 yilda O`rta Osiyoga kelgan Xitoylik Chan Chun o`z xotiralarida Chu daryosidan yog`ochdan, Talas daryosidan g`ishtdan qurilgan ko`priklardan o`tganini yozib qoldirgan¹⁶¹. Chig`atoyxon ham Terak dovonida mo`g`ul qo`shinlari o`tishi uchun qurilgan harbiy yo`l bo`ylab 48 ta yog`och ko`prik barpo ettirgani ma`lum¹⁶². Xulaguxon XIII asrning o`rtalarida o`z qo`shini bilan Eronga yurish qilganda yo`llardagi barcha chuqur soylar va daryolarda mustahkam ko`priklar qurilgani¹⁶³, Kebekxon (1318-1326 yy) tomonidan Samarqanddagi Darg`om kanali ustida qurilgan ko`prik va boshqa ma`lumotlar mo`g`ullar hukmronligi davrida ham ko`priklar barpo etish, garchi ular asosan harbiy maqsadlarni ko`zlab qurilgan bo`lsada, davom etganligini ko`rsatadi.

Amir Temur va temuriylar hamda shayboniylar davrida ham mintaqada ko`priklar qurilishi ancha keng miqiyosda olib borilgan. Amir Temur Zarafshonning Oqdaryo va Qoradaryo o`zanlariga ajraladigan joyida ikki arkali ko`prik – suv ayirgich (Puli-ravoq) qurdirgani ma`lum. Mahalliy aholi “quyon ko`prik” deb ham ataydigan bu inshoot keyinchalik Shayboniylar tomonidan qayta tiklangan. Amir Temur va temuriylar davrida mintaqaning boshqa

¹⁵⁸ Мост Кешкурд // Фан ва турмуш, – Тошкент, 2006. – № 5-6. – Б. 80.

¹⁵⁹ Массон М.Е. Среднеазиатские мосты прошлого и проблемы их изучения. – Ташкент: Узбекистан, 1978. – С. 19, 46.

¹⁶⁰ Камолитдинов Ш. “Китоб ал-Ансоб”... – С. 81; Қораев С. Ўзбекистон вилоятлари топонимлари. – Тошкент: “Ўзбекистан Миллий Энциклопедияси” Давлат илмий нашриёти, 2005.– Б. 106.

¹⁶¹ Бартольд В.В. Туркестанский край в XIII веке (По рассказу китайского путешественника) // Соч. в 9 томах. – М.: Наука, 1965. Т. III. – С. 238.

¹⁶² Джон Мэн. Чингизхан. Жизнь, смерть и воскрешение / Перевод с английского В. Артемова. – М.: Эксмо, 2006. – С. 227.

¹⁶³ Рашид ад-Дин. Джамий ат-таварих. Сборник летописей / Пер. с персидского А. К. Арндса. – М.–Л.: Изд.-во АН СССР, 1946. Т. 3. – С. 23, 25

shaharlarida, muhim aloqa yo'llari bo'yida ham ko'plab ko'priklar quriladi. Misol tariqasida, XIV asrda Murg'ob daryosi yuqori oqimida Amir Temurning lashkarboshisi Taban yoki uning o'g'li tomonidan barpo etilgan deb hisoblanuvchi "Pul-i xisht" yoki g'isht ko'prikn, XV asrning ikkinchi yarmida Hoja Ahror Vali tomonidan Toshkentning Ko'kcha dahasidagi Ko'nchilik mahallasida qurilgan g'isht ko'prikn aytib o'tish mumkin. Bu misollar yirik amaldorlar va e'tiborli ulomalar ham Amir Temur va temuriylar davriga xos ana – mamlakatni obodonlashtirishdan chetda turmaganini ko'rsatadi.

O'rta Osiyoda Abdullaxon II tomonidan barpo etilgan ko'priklar ham ko'p uchraydi. Ular ichida Qarshidagi Qashqadaryo ustiga qurilgan ko'prikn, Surxondaryo viloyatidagi Jarqo'rg'on tumani hududida saqlanib qolgan ko'prikn, Karmana yaqinidagi suv oqimini yo'naltirib turgan 21 ravoqli ko'prikn, G'ijduvon yaqinidagi Puli Muxtor Qosim ko'prigini¹⁶⁴, Samarqand – Qarshi yo'lidagi Darg'om ko'prigini, Buxoro shahridagi Rud-i shahr kanali ustidagi "Pul-i oshiqon" (Oshiqlar ko'prigi)ni, Buxorodan Romitan orqali Xivaga ketuvchi yo'ldagi 8 ta yog'och ko'prikn, Buxoroning janubi-g'arbidagi Pul-i Jondor (5 arkali) ko'prigini va boshqalarni aytib o'tish mumkin. Bu ko'priklar sifatli pishiq g'ishtlardan barpo etilgan bo'lib, butun so'nggi o'rta asrlar davrida savdo karvonlari, yo'lovchilar, harbiylar va mahalliy aholi tomonidan keng foydalanilgan. Xususan, Jarqo'rg'ondagi "Iskandar ko'prikn" nomi bilan ataluvchi ko'prikn o'z sifati va qurilish texnikasi bilan XX asr boshlarida ham rus harbiylarida katta ta'surot qoldirgani e'tiborga loyiqdir. Rus harbiylari XIX asr oxirlarida Vaxsh, Kofirnihon va Sharqiy Buxorodagi boshqa daryolar ustida qurilgan ko'priklar haqida ham ko'plab ma'lumotlar qoldirganlar. Ularga ko'ra, bu ko'priklar tor, nochor bo'lib, ulardan faqat ulov vositalarini yetaklab, piyoda o'tish mumkin bo'lgan.

¹⁶⁴ Манбаларнинг далолат беришича, бу кўприк Абдуллахон II нинг яқин сафдошларидан бири Қосим исмли шахс томонидан барпо этилган. Бу ҳақда қаранг: 'Абд ал-Кадир ибн Муҳаммад Амин. Маджда' ал-ансаб ва-л-ашджар / Введение, перевод с арабского, персидского и тюркского языков, комментарии, подготовка факсимиле к изданию Ш.Х. Вохидова, А.К. Муминова, Б.Б. Аминова. История Казахстана в персидских источниках. – Алматы: Дайк-Пресс, 2005. Т. II. – С. 279.

Suv manbalariga boy Farg`ona vodiysida ham ko`priklar qurilishida qadimdan katta tajribalar to`plangan edi. Ko`priklar qurilishi so`nggi o`rta asrlarda Qo`qon xonligida ham davom ettirilgani ma`lum. Manbalarda Kattasoy (Qo`qonsoy) ustiga qurilgan G`ishtko`prik, Madalixon (1802-1849) davrida qurilgan ko`prik va boshqalar haqida ma`lumotlar mavjud.

Mintaqamizda ko`priklar qurilishida ayrim shaxslarning xususiy mablag`lari sarflangani, ayniqsa ayollar tomonidan xayriya maqsadida qurilgan ko`priklar ham bo`lgani e`tiborga loyiqdir. Xususan, Zirabuloqdan 6 km. uzoqlikda Narpay daryosi ustida qurilgan “Puli Shirin xotun” ko`prigi, Qo`qondagi “Kampir ko`prik” (bu ko`prik do`ppi tikib sotib, puliga savob uchun ko`prik qurdirgan kampir sharafiga shunday nomlangan) va “Charxi devona” ko`prigini (bu ko`prik tikuvchi xotin mablag`iga qurilgan) va boshqalarni esga olish mumkin.

O`rta asrlarda shaharlar mudofaa tizimining asosiy belgilaridan biri ularning suv to`ldirilgan xandaq bilan o`rab olinishi bo`lgan. Bu o`z navbatida ko`tarma ko`priklar qurilishini talab etardi. Manbalarda mintaqamizning ayrim shaharlaridagi kechasi ko`tarib qo`yiladigan ko`tarma ko`priklar haqida ma`lumotlar saqlanib qolgan¹⁶⁵. Ular bunday murakkab qurilmalar barpo etish texnikasi mintaqamizda ham yangilik bo`lmaganidan dalolat beradi.

Shaharlarda va boshqa joylardagi ko`priklardan o`tish uchun maxsus soliq – “Ko`prik puli” olingani ma`lum. Lekin uning miqdori turli davrlarda va hududlarda turlicha bo`lgan va asosan mahalliy hokimlar tomonidan joriy qilingan.

Mintaqamizda qadimgi davr va o`rta asrlarda barpo etilgan ko`priklarning ko`pchiligi bizgacha yetib kelmagan bo`lsada, yozma manbalar ma`lumotlari va tarixiy tadqiqotlar natijalarini umumlashtirib, ko`priklar odatda daryolardan, soylardan, kanallardan o`tishda asosiy vosita sifatida uzoq muddat va

¹⁶⁵ Извлечения из “Ахсан ат-такасим фи-ма`рифат ал-акалим” ал-Макдиси. По изд. De Goeje. (BGA, I). / Пер. С. Волина. // МИТТ. Арабские и персидские источники. VII-XV вв. Труды института востоковедения. – М.-Л. Изд-во АН СССР, 1939. Т. I. – С. 188.

vaqtinchalik foydalanish uchun xizmat qilganini, doimiy ko`priklar daryolarning muhim aloqa yo`llari kesishgan qismida qurilgan bo`lsa, bog`lama (ponton) ko`priklar odatda keskin harbiy-siyosiy vaziyatlarga bog`liq holda barpo etilganligini qayd etish mumkin.

Yuqoridagilarga xulosa sifatida, mintaqa aloqa yo`llari tizimining asosiy bo`g`inlaridan bo`lgan karvonsaroylar, rabotlar, sardobalar so`nggi bronza – ilk temir davridan boshlab nafaqat savdo karvonlari, shu bilan birga yo`lovchilar, sayyohlar, harbiy qo`shinlar, elchilik missiyalari a`zolari va boshqalar uchun uzoq va mashaqqatli safarda hordiq olinadigan, kerakli oziq-ovqat, ulov vositalari uchun yemish mavjud bo`lgan makonlar sifatida ham faoliyat yuritganlar.

Yo`lbo`yi inshootlari karvon yo`llarida xavfsizlikni ta`minlashda ham o`ziga xos o`rin tutgan. Bu o`z navbatida, qadimgi aloqa yo`llari rivojiga katta ta`sir ko`rsatdi. Buni yaxshi anglagan mahalliy hukmdorlar, savdo-sotiq bilan shug`ullanuvchi yirik sarmoyadorlar va amaldorlar ham o`z mablag`larini rabotlar va karvonsaroylar, sardobalar va ko`priklar barpo etishga, ularni ta`mirlashga sarflab turgan. Bu inshootlardan yo`lovchilar va savdo karvonlari foydalanishi, odatda ma`lum haq evaziga amalga oshirilgan. Bu ushbu inshootlar, egalari uchun daromad manbai ham bo`lganini ko`rsatadi.

O`rta Osiyoda yo`lbo`yi inshootlarini barpo etish karvon yo`llari rivojiga mos ravishda paydo bo`lgani va rivojlanib borgan. Ularning soni va ularda xizmat ko`rsatish sifati karvon yo`llari dinamikasiga xos xususiyatlarni aniqlashda ham katta o`rin tutadi. Bu yo`lbo`yi inshootlarini mintaqa kommunikatsiya tizimining muhim tarkibiy qismi sifatida qarashga imkon beradi.

Shu tariqa, O`rta Osiyoning karvon yo`llarida keng qirrali xizmat ko`rsatish tizimi qadimgi davrlarda shakllangan bo`lib, o`rta asrlarda iqtisodiy-madaniy aloqalar rivojiga mos ravishda rivojlanib keldi. Bu jarayonda shahar va yirik qishloqlar aholisi, hunarmandlar, chorvador qabilalar va savdo-sotiqdan bevosita manfaatdor bo`lgan boshqa ijtimoiy tabaqalar vakillari faol ishtirok etib keldilar.

Ushbu bobda ko`rib o`tilgan masalalar yuzasidan quyidagi xulosalarni keltirib o`tish mumkin.

1. Mintaqa aloqa yo`llari rivojida ulov vositalari sifatida tuya, ot, eshak, xachir va boshqa hayvonlardan foydalanishning boshlangani katta ahamiyatga ega edi. Bu ulov vositalarning vatani Markaziy Osiyo va unga qo`shni hududlar bo`lgani uchun ham ulardan nafaqat savdogarlar, elchilar, choparlar, davlat xizmatchilari, shu bilan birga keng aholi qatlamining foydalana olish imkoniyati bo`lgan.

2. Yo`lovchilar va savdo karvonlari, ulov vositalari va aravalar harakatiga qulay aloqa yo`llari, yo`lbo`yi inshootlari – vaqtinchalik qo`nalg`alar, rabotlar, karvonsaroylar, sardobalar, quduqlar, ko`priklar va boshqa tegishli infratuzilmalar mavjudligi ham karvon yo`llari rivojiga xizmat qiluvchi omillardan bo`lgan. Ularni qurishda markaziy va mahalliy hukumat hamda savdo-sotiqdan manfaatdor ijtimoiy qatlamlar keng ishtirok etib, bu holat ham savdo yo`llari dinamikasini ko`rsatuvchi belgilardan biridir.

3. Mintaqamizning qadimgi davr va o`rta asrlardagi xalqaro iqtisodiy-madaniy munosabatlarda muhim o`rin tutib kelishida, nafaqat mintaqa hududining qulay geografik o`rni, muhim tranzit karvon yo`lari chorrahasida joylashgani, shu bilan birga karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimi o`z davri uchun ancha mukammal yo`lga qo`yilganligida ham edi. Yo`lbo`yi inshootlari va savdo markazlarida savdo karvonlariga, sayyohlarga va yo`lovchilarga yuqori sifatli xizmat ko`rsatish tizimi ishlab chiqilgani va amaliyotga joriy etilgani, tilmochlar, yo`lboshlovchilar, qo`riqchilar, o`z ulov vositalari bilan karvonlarga xizmat qiluvchi kirakashlar faoliyati hamda ichki va tashqi savdo aloqalaridan manfaatdor bo`lgan markaziy va mahalliy hukumat tomonidan yo`llarni ta`mirlash, xavfsizlikni ta`minlashga katta e`tibor berilgani O`rta Osiyoning karvon yo`llari tizimiga xos xususiyat edi.

5. O`rta Osiyo karvon yo`llari qadimgi davr va o`rta asrlarda ko`p qirrali infratuzilmalarga ega tizim sifatida shaklanib, o`z davri talablariga mos ravishda rivojlanib kelgan. Bu tizimning samarali faoliyatida mintaqadagi siyosiy

barqarorlik, markaziy va mahalliy hukumatning bu sohaga bo'lgan e'tibori hamda boshqa ob'ektiv va sub'ektiv holatlar katta rol o'ynagan.

3.3. Karvon yo'llarida xizmat ko'rsatish tizimining etno-integratsion jarayonlardagi ahamiyati

O'rta Osiyo sivilizatsiyasining shakllanishi va bosqichma-bosqich rivojlanishida mintaqaviy va transmintaqaviy iqtisodiy-madaniy aloqalar, etno-integratsion jarayonlar o'ziga xos o'rin egallaydi. Bu jarayonda karvon yo'llarida xizmat ko'rsatish tizimi faoliyati muhim o'rin egallaydi. Etnomadaniy muloqatning yetuk shakli sifatida ko'zga tashlanuvchi xizmat ko'rsatish tizimining shakllanishi va rivojlanishi murakkab tarixiy jarayon bo'lib, u iqtisodiy munosabatlarning paydo bo'lishi va evolyutsiyasi, shaharsozlik madaniyati va karvon yo'llari infratuzilmalari rivoji, o'zaro mahsulot ayirboshlash, savdo-sotiqning vujudga kelishi va rivojlanishi, ilk ulov va transport vositalaridan foydalanishga o'tilishi, qadimgi aholi migratsiyasi hamda boshqa bir qator ijtimoiy-siyosiy, iqtisodiy, madaniy jarayonlar bilan bog'liq holda kechdi. Bu jarayonlarni ilmiy o'rganish va tahlil qilish O'rta Osiyo tarixining ko'pgina muhim hodisalariga baho berishda, turli tarixiy davrlardagi ijtimoiy-iqtisodiy va madaniy hayotdagi an'analarni aniqlashtirishda katta o'rin tutadi.

Bugungi globallashuv sharoitida karvon yo'llarida xizmat ko'rsatish tizimining mintaqadagi etnoslararo muloqatda, etno-integratsion jarayonlarda tutgan ahamiyatini asoslash hamda karvon yo'llari infratuzilmalari O'rta Osiyo tsivilizatsiyasi taraqqiyoti darajasini ko'rsatuvchi muhim belgi sifatida ko'zga tashlanishini ilmiy tahlil etish dolzarb ilmiy masalalardan biridir.

O'rta Osiyoning turli tarixiy-madaniy viloyatlari tarixning eng qadimgi davridan boshlab o'zaro va qo'shni xalqlar bilan qalin madaniy munosabatda bo'lib keldilar. Bu madaniy aloqalar ijtimoiy-iqtisodiy hayotning turli sohalaridagi hamkorlik, turli texnologik yutuqlarni keng miqyosida o'zaro almashish, savdo-sotiq va elchilik munosabatlari, hunarmandchilik,

me'morchilik, haykaltaroshlik, tasviriy san'at va madaniyatning boshqa sohalaridagi o'zaro ta'sir, diniy-falsafiy qarashlar va ahloqiy mezonlar almashinuvi, ma'lumotlar, yangiliklar va ilm-fanning turli sohalaridagi hamkorlik, ishlab chiqarishning turli sohalaridagi texnologik yangiliklarning, yozuv va numizmatik jarayonlarning tarqalishi va boshqa ko'rinishlarda amalga oshirilib kelindi. Bu jihatdan mintaqaning qadimgi yo'llari, ayniqsa Buyuk ipak yo'li bo'ylab amalga oshirilgan madaniy muloqatning ahamiyati nihoyatda katta bo'ldi. Mintaqaning asosiy karvon yo'llaridagi savdo karvonlari tarkibida hunarmandlar, olimlar, shoirlar va musiqachilar ham bor edi. Tadqiqotchilar bu jihatdan ilk o'rta asrlarda mintaqaxalqlari, xususan, sug'diylarning sharqning ulkan xududida turli madaniy an'analar va dinlar (zardushtiylilik, buddizm, nasroniylilik, moniylik)ni yoyish va joriy qilishda ham katta o'rin tutganligini, shu bilan birga bu o'zaro aloqalar bir tomonlama bo'lmasdan, madaniy ta'sir Sharqdan G'arbga - Xitoydan O'rta Osiyoga, Eronga, Old Osiyoga ham tarqalganini muhim ahamiyatga egadir¹⁶⁶. Rivojlangan o'rta asrlarda mintaqaning madaniy aloqalari rivojida markazlashgan davlatlarning paydo bo'lishi, ilm-fanning turli sohalarida, moddiy va ma'naviy hayotda erishilgan yutuqlar asos bo'ldi¹⁶⁷.

O'rta asrlar davridagi madaniy aloqalar, yagona din, yozuv, davlat boshqaruvi va ijtimoiy hayotdagi yaqinlik mintaqaning turli hududlarida umummintaqaviy madaniyat shakllanishiga olib kelishi bilan birga barcha musulmon mamlakatlari madaniyatida ham umumiylik va yaqinlikni keltirib chiqardi. Bu davrda O'rta Osiyo madaniyati haqida gapirganda mintaqaxalqlari mentalitetiga xos bo'lgan muhim bir xususiyatni, ya'ni barcha tarixiy davrlarda bu hududda hayratda qolarli bag'rikenglik bo'lganini ta'kidlab o'tish kerak¹⁶⁸.

¹⁶⁶ Бу ҳақда батафсил қаранг: Ртвеладзе Э.В. Великий шелковый путь –Т., 1999; Ўша муаллиф. Цивилизация, культура, государственности Центральной Азии. –Т., 2005.

¹⁶⁷ Бу ҳақда батафсил қаранг: Хайруллаев М.М. Ўрта Осиёда илк ўйғониш даври маданияти. –Т., 1994.

¹⁶⁸ Мавлонов Ў. Илк мусулмон ўйғониш даври ва диний бағрикенглик // Бағрикенглик – жамият барқарорлигининг асоси: Илмий-амалий анжуман материаллари. – Тошкент., 2003. – Б. 121-123.

Bunga birinchilardan bo`lib shvetsariyalik olim A.Ments e`tibor qaratgani ham muhimdir¹⁶⁹.

Savdo yo`llarida xavfsizlikni ta`minlash va tegishli xizmatlarni yo`lga qo`yishda, mintaqada turli tarixiy davrlarda tashkil topgan qudratli va kuchli markaziy hokimiyatga ega davlatlar katta o`rin tutgan. Ichki va tashqi iqtisodiy-madaniy aloqalarni rivojlantirish davlat ahamiyatiga ega masalalardan bo`lib, bundan bevosita manfaatdor bo`lgan bunday davlatlarda karvon yo`llarida xavfsizlikni ta`minlash, yo`lovchilarga tegishli xizmatlarni ko`rsatish ishiga siyosiy masala sifatida qaralar edi. Xususan, Buyuk ipak yo`lining ilk yo`nalishlari shakllanishi va faoliyatida, Xitoyning ichki hududlarini Markaziy Osiyo orqali Parfiya va Rim imperiyasi bilan bog`lovchi tranzit aloqa-savdo yo`llari faoliyatida Davan davlati, Qang` davlati va Kushonlar saltanati kabi davlatlarning tarix sahnasiga chiqishi katta o`rin tutgan bo`lsa, Turk hoqonligi, Amir Temur davlati kabi ulkan saltanatlar davrida butun Markaziy Osiyo va unga qo`shni hududlarda xavfsizlikni ta`minlash yuksak darajada tashkil etildi. Tashqi savdodan katta foyda olganliklari bois, bu davlatlar karvon yo`llari xavfsizligini ta`minlash kafolati bo`lib maydonga chiqdilar. Karvon yo`llari bo`yida bojxonalar, yo`lbo`yi inshootlari barpo etildi, savdo karvonlarining zaruriy ehtiyojlarini (oziq-ovqat va suvga, ulov vositalari uchun yem-xashakka va boshqalarga bo`lgan talablar) ta`minlashga xizmat qiluvchi tegishli infratuzilmalar tashkil etildi.

Turli hududlar o`rtasidagi doimiy aloqalarning yo`lga qo`yilishi va rivojlanib borishi karvon yo`llarida savdo karvonlariga, choparlarga, sayyohlarga, elchilik missiyalari a`zolariga va umuman yo`lovchilarga xizmat ko`rsatish masalasining hal etilishi bilan bevosita bog`liq edi. Qadimgi davlatlar shakllanib, xalqaro aloqalar izchil yo`lga qo`yila boshlagach, tranzit yo`llarda xizmat ko`rsatish va xavfsizlikni ta`minlash davlat ahamiyatiga ega vazifalardan bo`lib qoldi. Bu yo`nalishda olib borilgan ishlarni yo`lbo`yi

¹⁶⁹ Батафсил каранг. Мец А. Мусульманский Ренессанс / Перевод с немецкого, предисловие и указатель Д.Е. Бертельса. – М.: Изд-во ВиМ, 1996.

inshootlari barpo etish, yo'llar xavfsizligi uchun mas'ul amaldorlar tayinlanib, ularga tegishli qo'riqchi qismlar biriktirilishi, savdo yo'llari bo'ylab harakat qiladigan elchilik missiyalarini, choparlarni oziq-ovqat va ulov vositalari bilan ta'minlash yo'lga qo'yilishi, uzoq o'lkalarga yuboriladigan elchilik missiyalarini, savdo karvonlarini qo'riqlovchi maxsus qurolli guruhlar, yo'l boshlovchilar xizmati paydo bo'lganligini, chegaralarda maxsus bojxonalar tashkil etilib, savdo-sotiqdan olinadigan boj to'lovlari joriy etilishini va boshqalar misolida ko'rish mumkin.

Shu tariqa, O'rta Osiyo xalqlarining madaniy aloqalari o'tgan tarixiy davrlar davomida ezgulik, bunyodkorlik va umuminsoniy taraqqiyotga, mintaqa xalqlarining o'zaro va qo'shni xalqlar bilan madaniy yaqinlashuviga xizmat qilib keldi. Bu O'rta Osiyo tsivilizatsiyasining bosh g'oyasi sifatida bugungi kunda ham amalda bo'lib kelayotganligini, ajdodlarimiz asos solgan o'lmas g'oyalar davom etayotganligini alohida qayd qilib o'tish kerak. Buni O'zbekistonning tashqi madaniy aloqalari va mamlakatimizdagi madaniy taraqqiyot misolida ham ko'ramiz.

Umuman olganda, O'rta Osiyoning qadimgi davr va o'rta asrlardagi iqtisodiy-madaniy munosabatlari rivojida nafaqat mintaqa hududining qo'lay geografik o'rni, muhim tranzit karvon yo'lari chorrahasida joylashgani, shu bilan birga karvon yo'llarida xizmat ko'rsatish tizimi o'z davri uchun ancha mukammal yo'lga qo'yilib, bu jarayonda mintaqadagi turli xalqlar, etnik guruhlar faol ishtirok etganligi, ular o'rtasida o'ziga xos mehnat taqsimoti vujudga kelganligi ham muhim o'rin tutgan. Yo'lbo'yi inshootlari va savdo markazlarida savdo karvonlariga, sayyohlarga va barcha yo'lovchilarga yuqori sifatli xizmat ko'rsatish tizimi ishlab chiqilgani va amaliyotga joriy etilgani, tilmochlar, yo'l boshlovchilar, qo'riqchilar, o'z ulov vositalari bilan karvonlarga xizmat qiluvchi mahalliy kirakashlar faoliyati hamda ichki va tashqi savdo aloqalaridan manfaatdor bo'lgan markaziy va mahalliy xukumat tomonidan yo'llarni ta'mirlash, xavfsizlikni ta'minlashga katta e'tibor berilgani O'rta

Osiyoning karvon yo`llari tizimiga xos xususiyat, aloqa-savdo yo`llari dinamikasiga xos bo`lgan asosiy belgilardan edi.

XULOSA

O`rta Osiyoda o`rta asrlar karvon yo`llari faoliyatiga baho berishda xizmat ko`rsatish tizimining ahamiyati katta o`rin tutadi. Buni aniqlashtiruvchi bir qator o`ziga xos xususiyatlar mavjud. Olib borgan tadqiqotimiz davomida ularni aniqlashtirish va tizimlashtirish, ularning hududiy jihatdan tarqalishi masalasi o`rganib chiqildi. Shu asosda karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimining mohiyatini belgilovchi omillar aniqlandi. Ularni shartli ravishda bir necha guruhga bo`lish mumkin:

1. Karvon yo`llari va tegishli infratuzilmalarning holati bilan bog`liq belgilar. Ularga:

– Yo`lovchilar va savdo karvonlari foydalanishiga, ulov vositalari va aravalar harakatiga qulay aloqa yo`llarining mavjudligi, yo`llarni qurish va ta`mirlash, faoliyatini nazorat qilish xizmati yo`lga qo`yilganligi, sohani boshqaruv tizimi mavjudligi;

– yo`lbo`yi inshootlari – vaqtinchalik qo`nalg`alar, rabotlar, karvonsaroylar, sardobalar, quduqlar, ko`priklar va boshqa tegishli infratuzilmalar mavjudligi;

– ulov vositalari mavjudligi, ulardan nafaqat savdogarlar, elchilar, choparlar, davlat xizmatchilari, shu bilan birga keng aholi qatlamining foydalana olish imkoniyati yaratilgani.

2. Karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish xizmatining yo`lga qo`yilganligi. Unga:

a. yo`lboshlovchilar, kirakashlar, tilmochlar xizmati mavjudligi;

b. qo`riqchilar xizmatining yo`lga qo`yilganligi;

c. madaniy-maishiy xizmat ko`rsatish, ya`ni karvon yo`llarida, savdo markazlarida kishilarni oziq-ovqat va ulov vositalarini yemish bilan ta`minlanish darajasi, madaniy tadbirlar tashkil etilishi;

d. karvon yo`llarida, savdo markazlarida tibbiy xizmat ko`rsatishning mavjudligi;

3. Karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimining siyosiy-huquqiy kafolatlari. Ularga:

– markaziy va mahalliy hokimiyatning karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimi faoliyatini rivojlantirishga bo`lgan e`tibori, tegishli qonunlarning mavjudligi;

– mahalliy va xorijiy savdogarlarning, karvonboshilarning huquqlari, ularning mol-mulklarining daxlsizligi tegishli qonunlar bilan kafolatlanganligi;

– davlat xokimiyati va xususiy sarmoyadorlarning karvon savdosidagi ishtiroki va karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimiga jalb etilganligi darajasi;

Shu tariqa, karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimi faoliyati ko`p qirrali bo`lib, uning rivojlanish darajasi (dynamikasi) jamiyatdagi iqtisodiy-madaniy taraqqiyot ko`rsatkichlariga ham mos kelganligini va umuman tsivilizatsiya taraqqiyoti bilan uzviy bog`liqlikda borgan haqida muhim xulosaga kelishimiz mumkin.

O`rta Osiyoda karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimi faoliyati bir necha tarixiy bosqichlarni bosib o`tgan bo`lib, bu tizimning shakllanishi va rivojlanishini o`rganish bo`yicha olib borgan mazkur tadqiqotning natijalariga asoslanib quyidagi xulosalar chiqarish mumkin:

– O`rta Osiyo mil. avv. I ming yillikning o`rtalaridan boshlab Qadimgi Sharq dunyosidagi iqtisodiy-madaniy aloqalar tizimiga jadal kirib bordi. Mintaqa hududi orqali bu davrdagi xalqaro aloqalarida muhim o`rin tutgan «Oltin yo`li», «Dasht yo`li», “Shoh yo`li”, Buyuk ipak yo`li tarmoqlari va boshqa tranzit aloqa yo`llari o`tgan. Bu xalqaro aloqalar xizmat ko`rsatish tizimi faoliyati shakllanishi va bosqtchma bosqich rivojlanib borishida muhim ahamiyatga ega bo`lgan;

Tadqiqotimizda ko`rib chiqilgan rivojlangan o`rta asrlarda Buyuk ipak yo`lining asosiy yo`nalishlari O`zbekiston hududidan o`tib, ichki va tashqi iqtisodiy-madaniy aloqalar rivojida, sivilizatsiyalararo muloqotda va tegishli xizmat ko`rsatish tizimi rivojida muhim o`rin tutib, Movarounnahr shaharlari rivojiga, savdo-sotik, hunarmandchilik taraqqiyotiga ijobiy ta`sir ko`rsatadi;

– Chingizxon istilosi O`rta Osiyoning karvon yo`llari va xizmat ko`rsatish tizimi faoliyatiga salbiy ta`sir ko`rsatdi. Asosiy savdo va hunarmandchilik markazlarining vayron etilishi, sug`orish inshootlari izdan chiqarilishi ichki va tashqi bozor uchun mahsulot ishlab chiqarish tizimi inqirozini keltirib chiqardi. Natijada uzoq yillar Buyuk ipak yo`li bo`ylab iqtisodiy-madaniy aloqalar to`xtab qoldi. O`rta Osiyoning karvon yo`llaridan harbiy-siyosiy maqsadlarda foydalanish keng yo`lga qo`yildi. Bu davrda Buyuk ipak yo`lining shimoliy tarmog`i faoliyatining ahamiyati oshdi;

– Amir Temur va temuriylar davri O`rta Osiyoda Buyuk ipak yo`lining, ayniqsa Movarounnahr va Xurosonning yirik iqtisodiy-madaniy shaharlari orqali o`tgan markaziy yo`nalishlarining ahamiyati tiklangan davr sifatida katta o`rin tutadi. XIV-XV asrlar Buyuk ipak yo`li faoliyatining so`nggi va yuksalgan davri hisoblanadi. Bu davr bir tomonidan, ichki aloqa yo`llari tarmoqlari kengayib, yirik shaharlarda va muhim aloqa yo`llari yo`nalishida yo`lbo`yi inshootlari va savdo-sotiq bilan bog`liq inshootlar ko`plab barpo etilgan, tashqi savdo aloqalari rivojlangan bosqich sifatida oldingi davrlardan ajralib turadi. Ikkinchi tomondan, bu davrda ichki va tashqi savdoda ishtirok etuvchi karvonlar, yo`lovchilar xavfsizligini ta`minlash sohasida, karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish bo`yicha katta huquqiy-siyosiy tadbirlar amalga oshirilgani e`tiborga loyiqdir;

– XV asr oxiri – XVI asr boshlaridagi Buyuk geografik kashfiyotlar, Yevropadan Hindiston va Xitoyga olib boruvchi xalqaro dengiz yo`llarining kashf etilishi Buyuk ipak yo`lining Markaziy Osiyo orqali o`tgan yo`nalishlari ahamiyatiga salbiy ta`sir ko`rsatdi. Shunga qaramasdan, bu davrda mintaqadagi ichki karvon yo`llari tizimi rivojida sezilarli yutuqlar qo`lga kiritilganini, mintaqaning an`anaviy xalqaro aloqalari (Hindiston, Xitoy, Eron bilan) davom etgani hamda yangi yo`nalishlari (Rossiya bilan) rivoj topganini qayd etish kerak. Bu xususiyatlardan kelib chiqib, so`nggi o`rta asrlar boshlangan XVI asrni ham mintaqa karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimi faoliyati rivojida alohida o`rin egallagan davr sifatida qayd qilish mumkin;

– o`rta asrlarda karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimi rivojida ulov va transport (asosan turli aravalar) vositalaridan foydalanishning muhim ahamiyat kasb etdi. Ulov vositalari sifatida ot, tuya, eshak va boshqa hayvonlardan hamda aravalarning foydalanishning kengayishi xizmat ko`rsatish tizimi rivojiga katta ta`sir ko`rsatdi;

– xizmat ko`rsatish tizimining muhim bo`g`inini tashkil etgan bu jarayonlar umumiy iqtisodiy-madaniy yuksalish, mintaqa sivilizatsiyasi taraqqiyoti bilan bog`liq holda rivojlandi. Qadimgi yo`llar tarmoqlari rivojida ulov va g`ildirakli transport vositalaridan foydalanish katta o`rin tutib, ular eneolit-bronza davridan to zamonaviy yo`llar va transport vositalari paydo bo`lguncha ichki va tashqi iqtisodiy-madaniy aloqalarda asosiy o`rin tutib keldi;

– O`rta Osiyoning karvon yo`llarida o`rta asrlarda o`z davrining barcha talablariga javob bera oladigan keng tarmoqli xizmat ko`rsatish tizimi ancha mukammal yo`lga qo`yilgan edi. Yo`lbo`yi inshootlari va savdo markazlarida savdo karvonlariga, sayyohlarga va yo`lovchilarga yuqori sifatli xizmat ko`rsatish tizimi ishlab chiqilgani va amaliyotga joriy etilgan. Tilmochlar, yo`lboshlovchilar, qo`riqchilar, tabiblar, o`z ulov vositalari bilan karvonlarga xizmat qiluvchi kirakashlar faoliyati hamda ichki va tashqi savdo aloqalaridan manfaatdor bo`lgan markaziy va mahalliy hukumat tomonidan yo`llarni ta`mirlash, xavfsizlikni ta`minlashga katta e`tibor berilgani savdo-sotiq va karvon yo`llari tizimiga xos xususiyat edi;

– karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimining samarali faoliyatida mintaqada siyosiy barqarorlikning mavjudligi, markaziy va mahalliy hukumatning bu sohaga bo`lgan e`tibori hamda boshqa ko`plab omillar o`ziga xos ahamiyat kasb etgan. Savdo yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimi faoliyati darajasi jamiyatdagi iqtisodiy-madaniy taraqqiyot ko`rsatkichlariga mos kelib, bu soha rivoji umuman tsivilizatsiya taraqqiyoti bilan uzviy bog`liqlikda bo`lgani haqida xulosa chiqarish mumkin;

– O`rta Osiyoda xizmat ko`rsatish tizimi rivojida urbanizatsiya jarayonining bosqichma-bosqich rivojlanib borishi ham katta o`rin tutgan. Savdo yo`llari

bo`ylab ko`plab shaharlar paydo bo`lib, ular ichki va tashqi iqtisodiy-madaniy aloqalarda faol ishtirok etganlar. Shaharlarining iqtisodiy markazlar sifatidagi funktsiyalari savdo karvonlariga xizmat ko`rsatishga ixtisoslashgan quyidagi infratuzilmalar shakllanganligida ko`rinadi:

1. Shaharlar savdo karvonlari ma'lum muddat to`xtab savdo qiladigan asosiy markaz hisoblanib, bu yerda keyingi safar uchun tayyorgarlik ko`rilgan, oziq-ovqat va suv zaxiralari, ulov vositalari uchun yemish hozirlangan, zarurat bo`lganda ulov-transport vositalari almashtirilgan yoki xarid qilingan. Savdo karvonlari uchun xizmat qiladigan tegishli infratuzilmalar mavjud markaz sifatida shaharlarda savdo karvonlariga turli madaniy-maishiy va tibbiy xizmat ko`rsatilgan, ulgurji savdo markazlari, ixtisoslashgan bozorlar, karvonsaroylar, savdogarlarga tegishli yuklar saqlanadigan maxsus inshootlar mavjud bo`lgan.

2. O`rta Osiyoning chegara shaharlarida va ichki hududlaridagi yirik savdo markazlarida boj to`lovlari va boshqa tegishli soliqlar yig`ilgan. Shaharlarda savdo-sotiq bilan bog`liq amaliyotlarni boshqarib turadigan tegishli mansabdor va amaldorlar, turli mamlakatlar pullarini almashtirishga, ayrim savdo shirkatlari bilan tegishli shartnoma asosida chek berishga, savdogarlarga ma'lum shartlar asosida qarz berishga ixtisoslashgan savdo shirkatlar faoliyat yuritgan.

3. Shaharlar xorijiy o`lkalardan kelgan savdogarlar o`zaro muloqatga kirishadigan, nafaqat savdo-sotiq va mahsulot almashiladigan, shu bilan birga iqtisodiy-madaniy hayotda, ishlab chiqarish sohasida yangiliklar almashinadigan, madaniy-ma'rifiy, diniy-falsafiy qarashlar muloqatga kirishadigan markazlar sifatida ham katta ahamiyatga bo`lgan;

– mintaqaning karvon yo`llari rivojlangan o`rta asrlarda ruy bergan tegishli ijtimoiy-siyosiy va iqtisodiy sabablar, tabiiy-geografik omillar bois o`z yo`nalishlarini o`zgartirib turgan. Ba'zi bir yo`nalishlardan foydalanish uzoq muddatga yoki butunlay to`xtab qolgan bo`lsa, ayrim aloqa yo`llari kichik bir o`zgarishlar bilan o`z yo`nalishini, ahamiyatini saqlab qolgan. Yangi yo`llarning bo`yida shaharlar, mustahkam qal'alar va qishloqlar paydo bo`lib, savdo yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimi (yo`lbo`yi inshootlarining qurilishi,

yo`lovchilarga va ulov-transport vositalariga xizmat qiladigan maxsus kishilar guruhlarining paydo bo`lishi va boshqalar) shakllanib, bosqichma-bosqich rivojlanib, o`z ahamiyatini yo`qotgan tarmoqlarda esa bunga teskari jarayonlar yuz bergan;

– O`rta Osiyoda hukmronlik qilgan sulolalar ichki va tashqi savdo rivojining kafolati bo`lib maydonga chiqqan. Buni savdo-sotiqni rivojlantirishga qaratilgan tadbirlar – yo`llarni, yo`lbo`yi inshootlarini va ixtisoslashgan bozorlarni qurish va ta`mirlash, savdo karvonlarining xavfsizligini ta`minlash xizmatini yo`lga qo`yish, ichki va tashqi savdo bilan shug`ullanuvchi ijtimoiy tabaqalarga, shu jumladan xorijlik savdogarlarga imtiyozlar berish, savdo aloqalarini o`rnatish bo`yicha xalqaro bitimlar tuzish va boshqalar misolida ko`ramiz;

– karvon yo`llari qadimgi davr va o`rta asrlar davomida nafaqat savdo-iqtisodiy aloqalar amalga oshiriladigan, shu bilan birga, keng ko`lamdagi madaniy muloqot yuzaga keladigan, ilm-fan va texnologik yangiliklar tarqaladigan, diniy-falsafiy ta`limotlar o`zaro ta`sirga kirishadigan muloqot yo`li sifatida ham katta ahamiyatga ega bo`lib keldi. Shu sababli, karvon yo`llari, nafaqat iqtisod, balki madaniy hayot rivojida ham muhim o`rin tutadi. Qadimgi yo`llar orqali olib borilgan iqtisodiy-madaniy aloqalar haqida gapirganda, mahalliy xalqlari mentalitetiga xos bo`lgan muhim xususiyatni, ya`ni barcha tarixiy davrlarda bu hududda hayratda qolarli bag`rikenglik bo`lganini ta`kidlash kerak. Bu boqiy tamoyilga asoslangan O`rta Osiyo xalqlarining iqtisodiy-madaniy aloqalari ezgulik, bunyodkorlik va umuminsoniy taraqqiyotga xizmat qilib, ular mintaqa tsivilizatsiyasining bosh g`oyasi sifatida bugungi kunda ham amalda bo`lib kelayotganligi e`tiborlidir.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO`YXATI

I. O`zbekiston Prezidenti I.A. Karimovning asarlari

1. Каримов И. Тарихий хотирасиз келажак йўқ. Т: “Sharq”, 1998.
2. Тарихчи олимлар ва журналистлар билан суҳбат, “Мулоқот” журналининг 1998 йил 5-сони)
3. Биз, келажакимизни ўз қўлимиз билан курашимиз. – Тошкент: Ўзбекистон, 1999. – 7-жилд.
4. Каримов И.А. Биздан озод ва обод Ватан қолсин. – Тошкент: Ўзбекистон, 1994.

II. Manbalar

1. Ибн Хордадбех. Книга путей и стран. (Китоб ал масалик ва-л мамалик) / Пер. с арабского, комм., исслед., указ. и карты Н. Валихановой. – Боку: Элм, 1986
2. Абу Джа’фар Мухаммад бин Джарир бин Йазид бин Касир бин Галиб ат-Табари. Тарихи Табари (“История” ат-Табари). Избранные отрывки / Перевод с арабского В.И. Беляева. Дополнения к переводу О.Г. Бальшакова и А.Б. Халидова. – Ташкент: Фан, 1987.
3. [Ал-Истахри]. Извлечения из “Китаб месалик ал-Мемалик” ал-Истахри / Перевод с персидского С. Волина // Материалы по истории туркмен и Туркмении. Арабские и персидские источники. VII-XV вв. Под редакцией С.Л. Волина, А.А. Ромаскевича и А.Ю. Якубовского. – М.–Л.: Изд-во АН СССР, 1939. Т. I.
4. [Ал-Истахри]. Извлечения из “Китаб масалик ал-Мамалик” ал-Истахри // Перевод с персидского З.Н. Ворожейкиной, Я. Крапольского // Материалы по истории киргизов и Киргизии. – М, 1973.
5. Извлечение из книги “Пути и страны” Абу-л-Касыма ибн Хаукаля / Перевод Е.К. Бетгера // Труды САГУ. Археология Средней Азии. IV.– Ташкент: Изд-во САГУ, 1957. Вып. CXI

6. Ibn Hawqal. La configuration de la Terre (kitab surat al-Ard) / Introduction et traduction par J. H. Kramers et G. Wiet. – Paris: Maisonneuve et Larose, 2001.
7. Shamsaddin Abu Abdallah Mohammad ibn Ahmad al-Moqaddasi. Descriptio imperii Moslemici / Ed. M. J. de Goeje. Lugduni – Batavorum apud E. J. Brill, 1967. Bibliotheca geographorum arabicorum. III.
8. [Ибн Фадлан]. Путешествие Ибн-Фадлана на Волгу/Пер. и комментарий под ред. акад. И.Ю. Крачковского. – М.-Л.: Изд-во АН СССР, 1939;
9. Ибн Фадлан. Книга о путешествии на Волгу в 921-922 годах // Звезда Востока. – Ташкент, 1992. – № 9-10.
10. Извлечение из географического сочинения Хафиз-и Абру / Пер. С. Волина // МИТТ. Арабские и персидские источники. VII-XV вв. Труды института востоковедения. – М.-Л. Изд-во АН СССР, 1939. – Т. I.
11. Извлечения из “Ахсан ат-такасим фи-ма’рифат ал-акалим” ал-Макдиси. По изд. De Goeje. (BGA, I). / Пер. С. Волина. // МИТТ. Арабские и персидские источники. VII-XV вв. Труды института востоковедения. – М.-Л. Изд-во АН СССР, 1939. Т. I.
12. Abu-Dulaf Mis’ar ibn Muhalhil’s Travels in Iran (circa A.D.950) / Arabic text with English translation and commentary by V. Minorsky. – Cairo, 1955.
13. Камалиддинов Ш.С. «Китаб ал-Ансаб» Абу Са’да Абдалкарима ибн Мухаммада ас-Сам’ани как источник по истории и истории культуры Средней Азии. – Ташкент: Фан, 1993.
14. Hudüd al-‘Ālam (The regions of the world) a Persian geography / Translated and explained from the Persian by V. Minorsky. – London, 1970.
15. Абу Бакр Мухаммад ибн Жаъфар Наршахий. Бухоро тарихи / Форс тилидан А. Расулов таржимаси // Мерос. – Тошкент: Камалак, 1991.
16. Махмуд Қошғарий. Туркий сўзлар девони (Девону луғотит турк) / Таржимон ва нашрга тайёрловчи С.М. Муталлибов. 3 томлик. – Тошкент: Фан, 1960. Т. I.

17. Беруний. Абу Райхон. Қадимги халқлардан қолган ёдгорликлар. – Тошкент: Фан, 1968. I том.
18. Рашид ад-Дин. Джами' ат-таварих. Сборник летописей / Пер. с персидского А.К. Арандса. – М.- Л.: Изд-во. АН СССР, 1946. Т. 3.
19. Джамал ал-Карши. Ал-Мулхакат би-с-сурах // Введение, перевод с арабско-персидского, комментарии, текст, факсимиле Ш.Х. Вахидова, Б.Б. Аминова. История Казахстана в персидских источниках. – Алматы: Дайк-Пресс, 2005. Т. I.
20. Ибн Баттута. Саёхатнома (Тухфат ан-нуззар фи ғаройиб ал-амсар ва ажайиб ал-асфар) / Муқаддима, Ибн Баттута ҳаёти ва саёхатлари, унинг «Саёхатнома»сининг ўрганилиш тарихига доир маълумотлар муаллифи ва асарнинг Ўрта Осиёга саёхат қисмининг араб тилидан таржимони Н. Ибраҳимов. – Тошкент: Шарқ баёзи, 1993.
21. Шарафуддин Али Йаздий. Зафарнома / Муҳаммад Али ибн Дарвиш Али ал-Бухорий таржимаси. Сўз боши, табдил, изоҳлар ва кўрсаткичлар муаллифлари А. Аҳмад ва Ҳ. Бобобеков. – Тошкент: Шарқ, 1997.
22. Абдураззоқ Самарқандий. Матлаи саъдайн ва мажмаи баҳрайн. II жилд. Биринчи қисм. 1405-1429 йиллар воқеалари / Форс тилидан таржима, сўзбоши ва изоҳлар муаллифи А. Ўринбоев. – Тошкент: O`zbekistan, 2008.
23. Абдураззоқ Самарқандий. Матлаи саъдайн ва мажмаи баҳрайн. II жилд. Иккинчи ва учинчи қисм. 1429-1470 йиллар воқеалари / Форс тилидан таржима ва изоҳлар муаллифи А. Ўринбоев. Географик номлар изоҳли кўрсаткичи О. Бўриев – Тошкент: O`zbekistan, 2008.
24. Низомиддин Шомий. Зафарнома / Форс тилидан ўгирувчи Ю. Ҳакимжонов. Ҳофиз Абрунинг “Зафарнома”га ёзган илова (Зайл)сини ва изоҳларни форс тилидан О. Бўриев таржима қилган. – Тошкент: Ўзбекистон, 1996.

25. Хафиз-и Аbru. География (Извлечения) / Перевод с персидского А. Буриева // Материалы по истории Средней и Центральной Азии. X–XIX вв. – Ташкент: Фан, 1988.
26. Рашид ад-Дин. Джами' ат-таварих. Сборник летописей / Пер. с персидского А. К. Арендса. – М.–Л.: Изд.-во АН СССР, 1946. Т. 3.
27. Наршахий. Бухоро тарихи. – Тошкент, 1991.
28. Abu Ishak al-Farisi al-Istakhri. Viae regnorum / Ed. M. J. de Goeje. Lugduni Batavorum apud E. J. Brill, 1967.
29. Кайковус. Қобуснома / Форсчадан Муҳаммад Ризо Огаҳий таржимаси. Тўлдирилган иккинчи нашри. – Тошкент: Истиқлол, 1994.
30. Алишер Навоий. Муҳокамат ул-луғатайн // Мукамал асарлар тўплами. – Тошкент: Фан, 2000. 16 том.
31. Темур тузуклари / Форсчадан А. Соғуний ва Ҳ. Кароматов таржимаси. – Тошкент: Адабиёт ва санъат, 1996.
32. Мир Иззатулло. Ма'сири Бухоро (Бухорога саёҳат) // Қўлёзма (форс тилида). (Ўзбекистоннинг янги тарихи маркази кутубхонаси).
33. Марко Поло. Книга о разнообразии мира / Перевод И. Минаева. – М.: ЭКСМО, 2005.
34. Абд ал-Кадир ибн Муҳаммад-Амин. Маджма' ал-ансаб ва-л-ашдждар // Введ., перевод с арабского, персидского и тюркского языков, комментарии, подготовка факсимиле к изданию Ш.Х.Вохидова, А.К. Муминова, Б.Б. Аминова. История Казахстана в персидских источниках. – Алматы: Дайк-Пресс, 2005. – Т. II.
35. Сайди Али Раис. Миръот ул ма'молик (Мамлакатлар кўзгуси) / Таржима ва изоҳлар И. Зуннуновники, таҳрир ва сўзбоши С. Азимжонованики. – Тошкент: Фан, 1963.
36. Заҳириддин Муҳаммад Бобур. Бобурнома / Нашрга тайёрловчи П. Шамсиев. – Тошкент: Юлдузча, 1989.
37. Мирза Муҳаммад Хайдар. Та'рих-и Рашиди / Введение, перевод с персидского А. Урунбаева, Р.П. Джалиловой, Л.М. Епифановой.

Примечание и указатели Р.П. Джалиловой и Л.М. Епифановой. –Ташкент: Фан, 1996.

38. Ҳофиз Таниш ал-Бухорий. Абдуллонома. «Шарафномаи шоҳий» / Форс тилидан С. Мирзаев таржимаси. – Тошкент: Шарк, 1999. 1-китоб.

39. Махмуд Ибн Вали. Баҳр ал-асрор фи манокӣб ал ахйар. Море тайн относительно доблестей благородных (география) / Введение, перевод, примеч. и указатели Б. Ахмедова. – Ташкент: Фан, 1977.

40. Абулғозий. Шажарайи турк. – Тошкент: Чўлпон, 1992.

41. Огаҳий, Муҳаммад Ризо Мироб Эрнийезбек ўғли. «Жомеал-воқеати Султоний»дан // Асарлар. VI жилдлик.– Тошкент: Адабиёт ва санъат, 1980. VI жилд.

42. Мирза Салимбек. Тарих-и Салими (источник по истории Бухарского эмирата) / Перевод с персидского, вводная статья и примечания Н.К. Норкулова, Редактор перевода А.К. Арандс, предисловие, редактор введения и примечаний А.С. Сагдуллаев. – Ташкент: Академия, 2009.

43. Муҳаммад Юсуф Мунши. Тарих-и Муқим-хони (Муқимханская история) / Перевод с таджикского, предисловие, примечание и указатели проф. А.А.Семенова. – Ташкент, 1957.

44. Руи Гонсалес де Клавихо. Дневник путешествия в Самарканд ко двору Тимура (1403-1406 гг.) / Пер. со стариспанского, предисловия и комментарий И.С. Мироковой. – М.: Главная редакция Восточной Литературы, 1990.

45. Клавихо Г. История Великого Тамерлана // Тамерлан. Эпоха. Личность. Деяния. – М.: Гураш, 1992.

III. Ilimiy adabiyotlar

1. Агзамова Г.А. Среднеазиатские центры торговли и пути, связывавших их с Россией (вторая половина XVI- первая половина XIX вв.): Автореферат дисс. ... канд. ист. наук. – Ташкент, 1990.

2. Агзамова Г.А. Сўнги ўрта асрларда Ўрта Осиё шаҳарлари – хунармандчилик ва савдо марказлари. – Тошкент: Ўзбекистон, 2000;
3. Агзамова Г.А. Ўрта Осиё хонликларидаги савдо ва унга хос анъаналар // Буюк ипак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Тошкент, 2004.
4. Буюк ипак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Тошкент, 2004;
5. Буюк ипак йўлидаги Марказий Осиё шаҳарлари: Халқаро илмий анжуман материаллари. – Самарқанд, 1994;
6. Индия и Центральная Азия (доисламский период): Материалы международного семинара. – Ташкент, 2000;
7. Археология и история Центральной Азии: К 70 летию со дня рождения академика Академии наук Республики Узбекистан Юрия Федоровича Бурякова. – Самарқанд, 2004;
8. Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы научно-теоритической конференции. – Ташкент, 2006;
9. Самарқанд шаҳрининг умумбашарий маданият тараққиёт тарихида тутган ўрни: Самарқанд шаҳрининг 2750 йиллик юбилейига бағишланган халқаро илмий симпозиум материаллари. – Самарқанд –Тошкент: Фан, 2007;
10. Роль города Маргилана в истории мировой цивилизации: Материалы международной конференции. – Ташкент – Маргилан: Фан, 2007.
11. Формирование и развитие трасс Великого шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье: Тезисы докладов международного семинара ЮНЕСКО. Самарканд, 1-6 октября 1990 г. – Ташкент, Фан, 1990.
12. Байпаков К.М. Средневековые города Казахстана на Великом шелковом пути. – Алматы: Ғылым, 1998.
13. Мартиросян А. На Великом шелковом пути. – Ереван, 1998.

14. Боровкова Л.А. Царства «Западного края» во II-I веках до н. э. Восточный Туркестан и Средняя Азия по сведениям из «Ши цзи» и «Хань шу». – М.: ИВ РАН – Крафт, 2001.
15. Ставиский Б.Я. Великий шелковый путь // Культурные ценности. – Ашхабад, 1995. Вып. II.
16. Заднепровский Ю.А. Трансазиатский степной путь – ветвь шелкового пути по археологическим данным // Древние номады Центральной Азии. – СПб., 1997.
17. Заднепровский Ю.А. Ферганская экспедиция // АО 1978 года. – М.: Наука, 1979.
18. Галиева З.И. Великий шелковый путь трудах античных и китайских авторов // Вестник КНУ. – Бишкек, 2000. – № 3.
19. Кобзева О.П. Великий шелковый путь: история и современность. – Ташкент: Фан, 2005.
20. Кобзева О.П. История изучения Великого шелкового пути во второй половине XIX – начале XX вв. – Тошкент: Zar qalam, 2006.
21. Шефер Э.Х. Золотые персики Самарканда. Книга о чужеземных диковинах в империи Тан / Пер. Е.В. Зеймаля и Е.И. Лубо-Лесниченко. – М.: Наука, 1981.
22. Су Бихай. Қазақ мәдениетінің тарихы / Қытай тілінен аударған Тұрсынхан Зәкенұлы. – Алматы: Атажурт, 2001.
23. Иванин М. Пути в Среднюю Азию и перевозочные средства // Военный сборник. – СПб., 1869. – № 8;
24. Вехи времен. Рассказы о памятниках истории и культуры Узбекистана. Альманах 89. – Ташкент, Изд. им. Г. Гуляма, 1989;
25. На Среднеазиатских трассах Великого шелкового пути. Очерки истории и культуры. – Ташкент, Фан, 1990;
26. Культурные связи народов Средней Азии и Кавказа. Древность и средневековье. – М.: Наука, 1990.

27. Ходжаев А. Фарғона водийсининг Хитой билан савдо алоқалари // Мозийдан садо. – Тошкент, 2005. – № 1 (25).
28. Хўжаев А. Туркистон табобатининг Хитойга таъсири // Мозийдан садо. – Тошкент, 2006. – № 3 (315).
29. Мавлонов У. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари. – Тошкент: Академия, 2008.
30. Мавлонов Ў., Аминов Б. Мир Иззатулло ва унинг Ўрта Осиёга саёҳати // Жамият ва бошқарув. – Тошкент, 2006. – № 4.
31. Мавлонов Ў. Аждодларимиз заковати // Фан ва турмуш. – Тошкент, 1993, – № 7-8.
32. Григорьев В.В. Об арабском путешественнике X в. Абу Дулафе, и странствовании его по Средней Азии // Журнал Министерства народного просвещения. – СПб., 1872. – № 9.
33. Джованни дель Плано Карпини. История монголов, которых мы называем татарами / Пер. со старофранцузского А.И.Малеина // Путешествия Плано Карпини и Вильгельма Рубрика. – М.: Географиздат, 1957.
34. Вильгельм Рубрук. Путешествие в восточные страны Вильгельма Рубрук в лето благодсти 1253 / Введение, перевод и примечание А.И.Малиена // Путешествия Плано Карпини и Вильгельма Рубрика. – М.: Географиздат, 1957.
35. Бўриев О. Темурийлар даври ёзма манбаларида Марказий Осиё. – Тошкент: Фан, 1997.
36. Гинтелло. Сведения по интендантской части, собранныя въ Бухарскомъ ханстве капитаномъ Гинтелло в май и июне 1885 г. // СМА. – СПб., 1886. Вып. XXI.
37. Калыбекова А. Теоретические и прикладные основы народной педагогики казахов. – Алматы: БАУР, 2005.
38. Матвеев. Краткий очеркъ Бухары. 1887 г. Генерального Штаба Полковника Матвеева // СМА. – СПб., 1888. Вып. XXXLI.

39. Небольсин П.Н. Очерки торговли России со Средней Азией. ЗИРГО. Кн. X. – СПб., 1856.
40. Бабабеков Х. История Коканда. – Ташкент: Фан, 1996.
41. Дренетюркский словарь. – Л., 1969.
42. Ханыков Н. Описание Бухарского ханства. – СПб., 1843.
43. Уэзерфорд Д. Чингизхан и рождение современного мира / Пер. с англ. Е. Лихтенштейна. – М.: АСТ, 2006.
44. Крамер С.Н. История начинается в Шумере / Перевод с английского Ф.Л. Мендельсона. Предисловие, переводы шумерских поэтических текстов и комментарии В.К. Афанасьевой. – М.: Наука, 1991.
45. Ёролов А. “Авесто” даври маънавият марказлари ва шифохоналар // Мозийдан садо. – Тошкент, 2004. – № 3 (23).
46. Ёролов А. Самарқанд шахрининг ўрта асрлардаги даволаш ва шифобахш муассалари // Самарқанд шахрининг умумбашарий маданий тараккиёт тарихида тутган ўрни: Самарқанд шахрининг 2750 йиллик юбилейига бағишланган халқаро илмий симпозиум материаллари. – Тошкент-Самарқанд, 2007.
47. Сулаймонова Ф. Шарқ ва Ғарб (Қадимги давр ва ўрта асрлар маданий алоқалари). – Тошкент: Ўзбекистон, 1997.
48. Городище Пайкенд. К проблеме изучения средневекового города Средней Азии. – Ташкент: Фан, 1988.
49. Гумилев Л. Древние Тюрки. – СПб.: Изд дом “КРИСТАЛ”, 2003.
50. Семенов С.А. Развитие техники в каменном веке. – Л.: Наука, 1963.
51. Ермолова Н.М. Костные остатки из памятников раннего железного века Южного Узбекистана // В кн: Сагдуллаев А. С. Усадьбы древней Бақтрии – Ташкент: Фан, 1987.
52. Жўраев М. Ёркўрғоннинг “муқаддас” жониворлари // Фан ва турмуш. – Тошкент, 2006. – № 5-6.

53. Шониёзов К. Основные отрасли животноводства в дореволюционном Узбекистане // Хозяйственно-культурные традиции народов Средней Азии и Казахстана. – М.: Наука, 1975.
54. Пашин П.И. Туркестанский край в 1866 году. Путевые заметки П.И. Пашина. – СПб., 1868.
55. Борнс А. Путешествие в Бухару. – Ч. 3.
56. Сарианиди В.И. Некрополь Гонура и Иранское язычество. – М., 2001.
57. Хўжаназаров М. Самарқанд атрофидаги қадимги санъат обидалари // Самарқанд шаҳрининг умумбашарий маданият таракқиёт тарихида тутган ўрни: Самарқанд шаҳрининг 2750 йиллик юбилейига бағишланган халқаро илмий симпозиум материаллари. – Тошкент–Самарқанд: Фан, 2007.
58. Литвинский Б.А. Орудия труда и утварь из могильников Западной Ферганы // Археологические и этнографические материалы по истории культуры и религии Средней Азии. – М., 1978. Вып. IV.
59. Материалы по древней истории Сибири. – Улан-Удэ, 1964.
60. Ўзбекистон миллий энциклопедияси. – Тошкент: “Ўзбекистон миллий энциклопедияси” Давлат илмий нашриёти, 2002. 3-жилд.
61. Ўзбекистон миллий энциклопедияси. – Тошкент: “Ўзбекистон миллий энциклопедияси” Давлат илмий нашриёти, 2003. 5-жилд .
62. Камолиддин Ш.С. К вопросу о развитии коневодства в Средней Азии в средние века // Journal of Turkic civilization Studies. – Bishkek, 2006. №. 2
63. Абдувалиев И. О происхождении некоторых конно-спортивных терминов в киргизском языке // Вопросы тюркского языкознания. – Алма-Ата: Наука, 1985.
64. Руденко С.И. Сокровища Пазырикских курганов // По следам древних культур. – М., 1951.
65. Самашев З.С. Новые местонахождения наскальных изображений в Восточном Казахстане // АО 1976 г. – М.: Наука, 1977.
66. Помаскина Г. Петроглифы урочища Саймалыташ // АО 1969 г. – М.: Наука, 1970.

- 67.** Абусейтова М.Х., Абылхожин Ж.Б. и др. История Казахстана и Центральной Азии. – Алматы: Білім, 2001.
- 68.** Петров. Путевые замѣтки классного топографа тит. сов. Петрова 1884 г. // СМА. – СПб., 1886. Вып. ХХІ.
- 69.** Кирчо Л.Б. Начало формирования торговых путей в Средней Азии (культурные взаимодействия населения Южного Туркменистана и долины Зарафшана во второй половине IV-III тыс. до н.э.) // Роль города Самарканда в истории мирового культурного развития: Материалы Международного научного симпозиума, посвященного 2750-летию юбилею города Самарканда. – Ташкент-Самарканд: Фан, 2007.
- 70.** Горненский И. Тайны империи Чингизхана. – М.: Вече, 2004.
- 71.** Шониёзов К. Қанғ давлати ва Қанғлар (Ўзбек халқининг сиёсий ва этник тарихидан). – Тошкент: Фан, 1990.
- 72.** Муҳаммаджонов А. Турон // Мозийдан садо. – Тошкент, 2006. – № 3. (31).
- 73.** Грицина А.А. Уструшанские были. – Ташкент: изд. Народного наследия им. А.Кадыри, 2000.
- 74.** Пугаченкова Г.А. Зодчества Центральной Азии. XV век. Ведущие тенденции и черты. – Ташкент, 1979.
- 75.** Аҳмедов Б. Историко-географическая литература Средней Азии XVI-XVIII вв. (писменные памятники). – Ташкент: Фан, 1985.
- 76.** Яворский И.Л. Путешествие русского посольства по Афганистану и Бухарскому ханству в 1878-1879 годах. – Т. 2. – СПб., 1883.
- 77.** Арандеренко Г.А. Цистерны в Каршинской степи // В. кн. Досуги в Туркестане. – СПб., 1883.
- 78.** Кубатбеков М. Караван-сарай Таш-Рабат // АО 1978 года. – М.: Наука, 1979.
- 79.** Крестовский В.В. В гостях у эмира Бухарского. (Путевой вестник) / Журнал. Русский вестник, 1884. – № 6., июнь

- 80.** Кастанье И.В. Археологические разведки в Бухарских владениях // Протоколы ТКЛА. Год. XXI. – Ташкент, 1917.
- 81.** Немцова Н.Б. По караванным дорогам Бухарской степи // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоритической конференции – Ташкент, 2006.
- 82.** Кун А.А. Очерки Шахрисябзского бекства // ЗИРГО по отделению этнографии.– СПб., 1880. Т. VI
- 83.** Масальский В.И. Туркестанский край. – СПб., 1913.
- 84.** Крашенинникова Н.И. Прошлое Китаба // Вехи времен. – Ташкент: Г.Гулям, 1989.
- 85.** Пидаев Ш. Қадимги Термиз 2500 ёшда // Ўзбекистон тарихи. – Тошкент, 2001. – № 4.
- 86.** Черников С.С. Восточный Казахстан в эпоху бронзы. – М. – Л., 1960.
- 87.** Анарбаев А. Благоустройство средневекового города Средней Азии. – Ташкент: Фан, 1981.
- 88.** Вяткин В.Л. Афрасиаб – городища бывшего Самарканда. Археологический очерк. – Ташкент, 1927.
- 89.** Уралов А. Гражданское зодчество средневековой Центральной Азии // Автореф. дис. ... докт. ист. наук. – Ташкент, 1998.
- 90.** Равшанов П. Қарши тарихи. – Тошкент: Янги аср авлоди, 2006.
- 91.** Гулямов Я.Г. История орошения Хорезма с древнейших времен до наших дней. – Ташкент, 1957.
- 92.** Насриддинов К.М., Сафонова Н.А., Смесова Е.А. Буюк ипак йўлидаги сардобалар // Буюк ипак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Тошкент, 2004.
- 93.** Мамбетуллаев М. Хорезм и Великий шелковый путь // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоритической конференции – Ташкент, 19-20-октября 2006 г.

- 94.** Кудратов С. Сардобалар ўлкаси. – Тошкент: Фан, 2001; Насриддинов К.М., Сафонова Н.А., Смесова Е.А. Буюк ипак йўлидаги сардобалар // Буюк ипак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Тошкент, 2004.
- 95.** Мост Кешкурд // Фан ва турмуш, – Тошкент, 2006. – № 5-6.
- 96.** Бартольд В.В. Туркестанский край в XIII веке (По рассказу китайского путешественника) // Соч. в 9 томах. – М.: Наука, 1965. Т. III.
- 97.** Джон Мэн. Чингизхан. Жизнь, смерть и воскрешение / Перевод с английского В. Артемова. – М.: Эксма, 2006.
- 98.** Буряков Ю.Ф. Бухара на караванных путях Хорасана и Мавераннахра // ОНУ. – Ташкент, 1997. – № 9-11.
- 99.** Агзамова Г.А. Ўзбекистон шаҳарлари интеграцион жараёнлар ва бағрикенглик кўрсаткичи // Ўзбекистоннинг ислом цивилизацияси ривожига қўшган ҳиссаси: Таълим, фан ва маданият бўйича ислом ташкилоти – ЮНЕСКО томонидан Тошкент шаҳрининг 2007 йилдаги ислом маданияти пойтахти деб эълон қилинишига бағишланган халқаро конференцияга йўлланган маърузалар ва табриklar тезислари тўплами. – Тошкент–Самарқанд: Имом Бухорий Республика илмий-маърифий маркази нашриёти, 2007.
- 100.** Агзамова Г. Среднеазиатские ханства и Россия: к истории караванной торговли (XVI – первая половина XIX вв.) // Россия – Узбекистан. История и современность. Спецвыпуск. – М., 2008.
- 101.** Иванин М. Пути в Среднюю Азию и перевозочные средства // Военный сборник. – СПб., 1869. – № 8;
- 102.** Хорошхин А.П. Сборник статей, касающихся до Туркестанского края А.П Хорошхина.. – СПб., 1876;
- 103.** Быков А. Очерк переправ через реку Амударья. – Ташкент, 1879;
- 104.** Маев Н. Очерки Бухарского ханства // Материалы для статистики Туркестанского края. – СПб., 1879. – Вып. V.

- 105.** Маев Н. Степные пути от Карши до Амударьи // Туркестанские ведомости, 1880. – № 39;
- 106.** Маев Н. Очерки горных бекств // Материалы для статистики Туркестанского края. – СПб., 1879. Вып. V.
- 107.** Миддендорф А.Ф. Очерки Ферганской долины / с приложением «Химических исследований почв и воды» К. Шмита. Пер. с нем. В.И. Ковалевского. – СПб., 1882;
- 108.** Логофет Д.Н. В горах и на равнинах Бухары. – СПб., 1913.
- 109.** Маньковская Л.Ю. Типологические основы зодчества Средней Азии (IX- нач. XX вв.). –Ташкент, Фан, 1980;
- 110.** Манылов Ю.П. Археологические исследования караван-сарая Центрального Устюрта // Археология Приаралья. – Ташкент, 1982. – Вып.1;
- 111.** Манылов Ю.П., Юсупов Н. Караван-сарай Центрального Устюрта XIV в. // СА. – М., 1982. – № 2;
- 112.** Рахманов У.В., Пидаев Ш.Р. Раскопки караван-сарая в рабаде средневекового Термеза // ИМКУ. –Ташкент, 1990. – Вып. 23.
- 113.** Массон М.Е. Проблема изучения цистерн-сардоба. – Ташкент, 1935.
- 114.** Массон М.Е. Среднеазиатские мосты прошлого и проблемы их изучение. – Ташкент, 1978.
- 115.** Массон М.Е. Ахангеран. Археолого-топографический очерк. – Ташкент, 1953.
- 116.** Массон В.М. Алтын-депе (Раскопки города бронзового века в Южном Туркменистане) // Труды ЮТАКЭ. – Л.: Наука. 1981. Т. XVIII
- 117.** Оразбаев А.М. Колодцы на поселении Чаглинка (Шагалалы) // Поиски и раскопки в Казахстане. – Алма-Ата: Наука, 1972.
- 118.** Шевченко А.И. К истории домашних животных Южного Туркменистана // ТЮТАКЭ. –Ашхабад., 1960;
- 119.** Кузьмина Е.Е. Этапы развития колесного транспорта Средней Азии в эпоху энеолита и бронзы // ВДИ. – М., 1980. – № 4.

120. Лунина С.Б. Города Южного Согда в VIII-XII вв. – Ташкент: Фан, 1984;
121. Лунина С.Б. Культурные и торговые связи средневековых городов и поселений долины Кашкадарьи с сопредельными территориями // Культурные связи народов Средней Азии и Кавказа. Древность и средневековье. – М.:Наука, 1990.
122. Мукминова Р.Г. Скупщики товаров и поставщики сырья в Средней Азии в XVI в. // Ближний и Средней Восток. Товарно-денежные отношения при феодализме. –М.: Наука, 1980.
123. Итина М.И. Археологические памятники на древних торговых путях вдоль берегов Амударьи // Древности Южного Хорезма. Материалы Хорезмской экспедиции. ТХАЭ. – М.,1991. – Т. XVI.

IV. Horijiy tillardagi adabiyotlar

1. Richthofen FF (fon). China.– Berlin: Der Reimer Verlag, 1877. Bd. 1.
2. Frank O. Beitrage aus Chinesishen Quellen zur Kenntnis der Turvolker und Skyphen Zentralasiens. – Berlin, 1940.
3. Hermann A. Die alten Seidenstrassen zwischen China und Syrien // Quellen und Forschungen zu alten Geschichte und Geographie. – Leipzig, 1910. – № 21.
4. Hermann A. Die Verkehrswege zwischen China, Indien und Rom um 100 nach Chr. Geb. // Veroffentlichungen des Forschungsinstituts fur vergleichende Religionsgeschichte. – Leipzig: Universitat, 1922. – № 7.
5. De La Vaissiere Etinne. Histoire des Marchands Sogdiens. – Paris: Institut des Hautes Etudes Chinoises, 2004.
6. Berg G. Sledges and Wheeled Vehicles. – Stockholm, 1935.
7. Childe V.G. The Diffusion of Wheeled Vehicles // Ethnographisch-arhaologisch Forshungen. – Berlin, 1954. – Vol. 2.
8. Lefebvre de Noettes C. L'attelage Le cheval de Sella à travers les Ades. Contribution à l'histoire de l'Esclavage. – Paris, 1933.

Ilmiy ish bo'yicha chop etilgan maqolalar:

1. The use system of pontoon bridges connected with the activity of caravan routes of Middle Asia. Вопросы исторической науки (III Международная конференция). Москва.2015. С 6
2. The system of servicing on Caravan roads in the middle ages. YOUNG SCIENTIST. United States of America. 2015. P 115
3. Роль судостроения в системе торговых отношений в Средней Азии. Журнал научных публикаций Аспирантов и Докторантов. Курск. № 3 (105). 2015. С 65
4. Значение сервиса и обслуживания на караванных путях в развитии этнических и интеграционных процессов в Центральной Азии. Молодой учёный. Казан. № 9. 2015. С 911
5. The peculiarities of ethno-cultural process in northern branch of The Silk Road. Молодой учёный. Казан. № 11.2015. С 1175
6. Inns on international trade caravan routes on the Amudarya river banks. Журнал научных публикаций Аспирантов и Докторантов. Курск. № 6 (108). 2015. С 80
7. O`rta Osiyoning karvon yo`llarida xizmat ko`rsatish tizimi masalasining manbashunosligi. Iste`dod ziyosi. Urganch. 2015. В 40