

**МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО И СРЕДНЕГО СПЕЦИАЛЬНОГО
ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

САМАРКАНДСКИЙ ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ И СЕРВИСА

Факультет «Сервис и туризм»

**Кафедра «Международного туризма и туристского
сервиса»**

«Рекомендовано к защите»
Заведующий кафедрой
«Международного туризма
и туристского сервиса»
к.э.н. Р.С.Амридинова

Протокол № 10. От 26.05.2014 г.

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

*По образовательному направлению
5811700- Сервис туризма и гостиничного хозяйства*

**Студента группы ТМС-210 Асророва Азимжона на
тему: «Рабаты разновидность туристских услуг
на Великом Шелковом пути»**

Научный руководитель доцент Хошимов М.А.

САМАРКАНД – 2014

СО Д Е Р Ж А Н И Е

Введение.....	3
1.ГЛАВА. Работы в древних дорогах и их значение в историческом туризме.....	5
1.1 Работы в древних дорогах и их туристическое значения.....	5
1.2 Разновидность роботов – караван сарай и их значение в обслуживания древних туристов.....	7
1.3. Ханко разновидность роботов, и их значение в развитии древнего туризма.....	10
2.ГЛАВА Туристических разновидности древних роботов на Великом Шелковом пути.....	14
2.1. Отличительные черти Роботов в Маверауннахре	14
2.2. Разновидность роботов – караван сарай на Великом Шелковом пути.....	19
2.3. Ханака и их значение в развитии массивах пешего туризма в разветвлениях Великом Шелковом пути.....	32
3.ГЛАВА. Составление туристических маршрутов по расположенным по Великом Шелковом пути работах...	35
3.1. Основные туристические маршруте по работам древнего мира.....	35
3.2. Ханака – как фактор развития пешего туризма в древности..	56
3.3. Основные виды туристических услуг в древних работах	57
3.4. Нормативные документы Республики Узбекистан, составляющие правовые основы безопасности жизнедеятельности	62
ВЫВОДЫ	70
ПРЕДЛОЖЕНИЯ.....	72
ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА.....	73

Введения

В постановлении Президента республика Узбекистана И.А.Каримова под номером 1162 от 2 июня 1995 года «Повышать участие Республики Узбекистан в восстановлении «Великом Шелковом пути» и в развитии международного туризма в республике (1) идет работа по изучению туристских ресурсов Узбекистана.

В современных условиях основным направлением развития туризма в стране является изучение древних методов туристических услуг в работах и их использование в современном туризме в стране является древних методов туристических услуг в работах и их использование в современном туризме, предлагаемый национальными туристскими организациями древнее туристические услуги создается на основе изучения древних методов и в основном представленный культурными, природными историческими ценностями. Туристский продукт страны характеризуется ограниченный стандартным набором составляющих элементов, представленных на рынке под единым брендом «Великом Шелковом пути».

Актуальность работы. Об актуальности избранной теме исследования свидетельствует также постоянное внимание, которое уделяется в Узбекистане стимулированию развитию международного туризма по маршрутом Великом Шелковом пути.

С дипломной работы с тематическими планами НИР. Дипломная работа выполнялось в соответствии с научным направлением Самаркандского института экономики и сервиса.

Цель и задачи исследования. Целью работы являются исследование особенностей туристических услуг в древних дорогах (в работах, караван сараях, хонако), и применение этих методов в современных условиях.

Цель работы определила решение следующих задачи исследования:

- исследование формирование туристических услуг в древних дорогах;

- определить особенности каждого вида туристских услуг в древних сооружениях (работях, караван сараях, и хонако);
- разработать пути применения каждого вида тур услуг в современных условиях.

Объектом исследования является сохранившихся веди древних рабатов рекомендованных к применению к сфере туризма в пределах республики.

Предметом исследования является изучение организационных форм туристических услуг в древних дорогах.

Методы исследования. В процесс исследования использован диалектический метод познания, рассмотрены и осмыслены понятия туристических услуг в древних дорогах.

Научная новизна исследования определяется следующими результатами:

Практическая значимость работы:

Практическая значение дипломной работы состоит в том деревне рабаты сложит для развития практического туризма в наше время показывать туристам деревне рабатов мы них переделах как интересные туристические объекте изучение нами работе сложить для развитие Узбектуризма перед них центральной Азии и за рубежом.

- выявленными виды туристских, услуг в древних дорогах, определении и виды в работах, караван сараях современном туризма.

Структура выпускной квалификационной работы: введение, три главы, выводы, рекомендация и список использованной литературы. Объем работы составляет 74 страницы.

I. ГЛАВА. РАБОТЫ В ДРЕВНИХ ДОРОГАХ И ИХ ЗНАЧЕНИЕ В ИСТОРИЧЕСКОМ ТУРИЗМЕ

1.1. Работы в древних дорогах и их туристическое значения

Работы – построенных вдаль караванных Великого Шелкового пути в древнее время соединили во себя множество функции: это были придорожные укрепленные крепости (точнее постоянные дворы), торговые. Фактории, складе товаров, и обычно – укрепленные позволяющие разбить отела разбойников и отсидеться за стенами. Некоторые разбить отели работников и отсидеться за стенами. Некоторые большие «царские» работы как работы малик служили временными резиденциями: тогдашние правители предпочитали сидение в столицах путешествия по под властным землям, с остановками «на природе», но в специально оборудованных для этого местах. Без роботов не могло обойтись ни международные, ни внутренняя торговля, они были нужны паломникам, дипломатом и просто людям пустившимся по разным причинам в дольный путь. Строительство роботов было престижным, так как свидетельствовали, что власть заботиться о расцвете торговли и безопасности подданных. Более скромные и небольшие работы, возводились частными лицами, вельможами, куницами, просто богатели людьми с целью заслужить доброе имя и вдибавех получить доход: они приносили прибил. Все эти в течении исторического времени играли большую роль в развитии туризма.

Часто караван – сарай служили как оборонительное сооружение и их именовали в память об укреплениях первых исламских воителей за веру – «газиев», где находили уютную и путешественники.

Первоначально рабаты, предназначались для содержания коней завоевателей в пограничных областях мусульман (2 т.б.с. 70). Позже, как известно, рабаты выполняли функцию сторожевых века, с завершением завоевательных войн, рабаты использовались в качестве караван-сарая и гостиниц. Они могли быть государственными и частными. Большинство рабатов строилось на средства частных лиц или религиозных организаций, потому что это считалось, выгодным помещением капитала и для этого даже требовалось разрешение государственной власти. По археологическим данным, вокруг рабатов обычно возникали небольшие поселения, жители которых занимались обслуживанием караванной торговли. Особенно это характерно для рабатов, расположенных в пустыне (3 с. 93). Как правило, рабаты назывались именем того знатного лица, на средства которого они строились.

С началом систематического завоевания арабами Мавераннахра (в 20-х годах 8 в.) началось и строительство их укрепленных пунктов – крепостей, называвшихся рабатами или рибатами. Здесь находились отряды воинов, которые назывались газии – «борцы за веру»; позже здесь стали находить прибежище купцы с их караванами и прочие путники – рабаты получили дополнительную функцию постоянных дворов. Это привело к смешению терминов, и с 9 в. караван – сарай часто (а иногда и предпочтительно) стали называться рабатами: действительно, те из них что стояли на границах с населенной кочевниками степью, оставались сильно укрепленными крепостями – форпостами и в гораздо более позднее время. Первоначальный смысл слова «рабат» был, впрочем, потом забыт. Расцвет строительства караван – сараев – рабатов падает в Средней Азии на время правления Саманидов и сменивших их Караханидов, то есть на 10-12 вв.

Оборонное назначение рабатов соединявших в себе функции постоянных дворов и военных форпостов, определило их крепостное и облик. Они были окружены стенами, часто двойными, укреплен башнями и полубашнями имели, и имели компактный прямоугольный план с внутренним двором, вокруг которого располагались многочисленные помещения.

Эти сохранившийся великолепные сооружения являются прекрасным туристическим ресурсом, и туристские услуги оказанные в них до сих пор можно рекомендовать современным туристам.

1.2. Разновидность рабатов – караван сарай и их значение в обслуживании древних туристов

С древних времён на пространствах Центральной Азии существовали караванные дороги, связывавшие земли этого огромного региона между собой и с другими странами. Главным назначением этих жизненно важных коммуникаций была международная торговля, но не только она: к купеческим караванам присоединялись дипломаты, путешественники и просто люди, по разным причинам пускавшие в далёкий и опасный путь.

Главной торговой дорогой, вернее – системой дорог был Великой шелковый путь, который вёл из Средиземноморья на восток, через Кавказ, Иран, Среднюю Азию в восточный Туркестан (Синцзяны), и оттуда в Китай. Были и другие маршруты, менее грандиозные, но достаточно протяженные, например – караванный путь из Поволжья через Хорезм и Мавераннахр в Иран, и дороги, связывавшие земли Среднего Востока между собой. Значительная часть караванных дорог проходила по пустынным и опасным местам. Для защиты людей, животных и грузов вдоль дорог строились рабате караванные дворцы, крупные здания с довольно разнообразными функциями. Это были постоянные дворы – гостиницы с жилыми комнатами, помещениям для верблюдов, лошадей и скота, складами товаров и прочим необходимым

оборудованием. Здесь были отряды воинов, защищавших рабатов и их обитателей от нападений кочевников и разбойников. Большие рабаты были, кроме того, торговыми факториями, где товары можно было продать или обменять.

На больших торговых путях рабаты образовывали цепочки с промежутками в один день пути и с таким расчётом, чтобы караван, покинув утром караван-сарай, к ночи достиг следующего места стоянки. Имелись даже особые справочники с указанием расположения дорожных гостиниц.

Строительство крупных рабатов на важных торговых путях было прерогативой государственной власти, - оно входило в обязанности «идеального» правителя и доказывало его заботу о процветании страны. Добрая слава султана, хана или эмира была прямо пропорциональна количеству и величелию воздвигнутых по его приказу караван-сарай: путник, въезжающий после утомительного пути в тенистый и нарядный, окруженный аркадами двор караван-сарая, должен был чувствовать себя личным гостем благочестивого правителя, заботящегося о его безопасности и комфорте.

Поэтому архитектура больших «царских» караван-сараяев была далеко от расчётливой утилитарности: это была действительно «караванные дворцы», поражающие роскошью отделки и размерами, на украшение и оборудование которых государство не жалело средств. Да в своем устройстве они мало отличались от настоящих дворцов.

Необходимый элемент международной торговли, рабаты появились в Центральной Азии задолго до прихода сюда ислама. В Иране сохранились руины «торговых крепостей» какандского или ещё более раннего времени: основная функция их была, по-видимому, оборонная, но они были уже приспособлены к приёму и обслуживанию купеческих караванов. В Средней Азии известен только один караван-сарай, предположительно середины 1 тыс. н.э. – каменное здание с внутренним двором, открытое в Ташкентском

оазисе. Есть сведения о том, что в 7-8 вв. дорожные постоялые дворы имелись в Согде, - владельцем двух из них, построенных в верховьях реки Зеравшан, был согдийский правитель Диваштич.

В 10 в., по свидетельству аль-Истахри, в Маввераннахре их насчитывалось более 10 тысяч. Далеко не все они были, вероятно, монументальными сооружениями, но те, что строились государством и воплощали собой его престиж, удивляли современников великолепием архитектуры богатством и комфортом. Еще в 8 в, один из последних омейядских наместников Хорасана, Асад ибн Абдаллах, был отмечен современниками за строительство гостиниц – караван-сараяв в степях: «Приходит туда странник с востока, приходит другой с запада; и не находят они Там недостатка». В 12 в. караханидский правитель Шемс аль-Мульк был, по некоторым сведениям, даже похоронен в построенном им рабате йа дороге между Самаркандом и Ходжендом - честь, которой обычно удостаивались только некоторые медресе.

Существовали и другие типы рабатов - одни из них строились прямо в городах, другие рядом с ними, у городских ворот, В первых значительное место занимали мастерские и лавки, специализируемые по видам изготавливаемых и продаваемых товаров. Вторые, строившиеся (иногда в большом количестве) поблизости от торговых, «купеческих» городов, представляли собой как бы торговые представительства других городов и селений, перевалочные пункты для местных товаров, которые затем входили в оборот международной торговли! Около Пайкенда, издавна имевшего репутацию «города купцов», такие рабаты образовали растят нувшиеся вдоль дорог кварталы.

Итак рабате 9-12 вв. строившиеся на больших караванных дорогах, были, как правило, крупными, монументальными сооружениями со сложным устройством и богатым декором. Их - функции были многообразны и изменчивы в зависимости от различного рода обстоятельств - политических, хозяйственных, культурных и пр. Это были - в разной степени — крепости, дворцы, гостиницы, торговые фактории, военные общежития, скотные дворы, лавки и склады товаров. В сложную структуру рабата входила, как правило, мелеть, а встречающиеся в некоторых из них купольные помещения особого устройства указывают, как будто, на какие-то парадно-репрезентативные функции этих степных дворцов.) Сейчас известно только несколько среднеазиатских караван-сараяв интересующего нас времени, причём датировка некоторых из них стала предметом споров. Ниже я попробую, по возможности доказательно, решить эту проблему.

Общий структурный принцип - внутренний прямоугольный двор, обстроенный со всех (чаще всего) сторон, и внешние глухие стены — один из древнейших в истории архитектуры. В Центральной Азии он употреблялся задолго до эпохи ислама, а с её приходом лёг в основу построек различного назначения — дворцовых и жилых комплексов, мечетей, медресе, караван-сараяв-рабатов. В последнем случае возможность создания на этой общей основе бесконечного числа вариантов хорошо видна на примере даже тел немногих зданий, которые сохранились от раннеисламского времени или открыты с помощью раскопок.

1.3. Хонако – разновидность рабатов, и их значение в развитие древнего туризма

По своему главному назначению хонако (от иранского «хана»-дом) был странно-приимным домом для суфиев, членов дервишских орденов, где они могли жить, молиться и совершать мистические радения. Поначалу, когда суфизм считался еретическим отклонением от ислама, хонако, вероятно,

были скромными и малозаметными постройками,- в 11 в. они воздвигались как монументальные здания с обширными залами, множеством жилых и хозяйственных помещений. У таких ханако кроме главного назначения были еще и некоторые другие: это были гостиницы, где кроме дервишей останавливались паломники и просто путники; временные резиденции для путешествующих правителей их дворов; места, где философы и богословы читали лекции; если в ханако был похоронен основатель ордена, другой почитаемый член суфийского братства или просто известное светское лицо, обитель получала функции мазара — места поклонения и паломничества.

Иногда этим именем называли усыпальницу духовного или светского лица, иногда - зимнее помещение мечети или даже всю мечеть. Чтение в ханако лекций по теологии давало повод называть их медресе, а частое присутствие постояльцев — гостиницами- «завия». Функции могли совмещаться и прибавляться: известна история некоего шейха, который 30 лет прожил в одном из ханако Ширази и там же был похоронен в 1080/81 г., добавив родному ханако статус мазара. Но прежде всего ханако оставались обителями суфиев-дервишей, устроенными соответственно ритуалам их жизни и мистических радений, с наставниками — пирами во главе. В таком значении термин «ханако» рассматривается здесь.

Экономическая база существования ханако неясна: в отличие от медресе они, как будто, не имели приносящих доход вакфов и нуждались в пожертвованиях, тем более, что их ритуальное гостеприимство было или считалось бесплатным. А таких обителей, дающих странникам кров и пищу, в предмонгольской Средней Азии было, если верить Истахри, более 10 тысяч.

Казалось бы, разрушительные военные конфликты средневековья меньше всего должны были сказаться на сохранности медресе и ханако - зданий, так сказать, политически нейтральных. Между тем именно эти монументальные постройки 11-12 вв. сохранились на Среднем Востоке в

ничтожно малом количестве, несравнимо меньшем, чем дворцы и светские усыпальницы, символы противоборствующих династий

Правда, известно довольно много более поздних (14-17 вв.) ханако, своей архитектурной организацией едва ли заметно отличающихся от их домонгольских предшественников и позволяющих уяснить общие принципы устройства этих своеобразных сооружений даже на ранней стадий их эволюции.

Все среднеазиатские ханако — компактные здания с более или менее центрическим устройством, иногда равнофасадные, чаще - с главным фасадом, который выделен более крупным порталом-лештаком. Ядро и обязательная главная часть ханако - большой купольный зал для дервишских радений, которые своим ритуальным экстазом и обрядностью отличались от обычных ботслужений; иногда, если богослужения здесь предусматривались, зал оборудовался михрабом и получал дополнительные функции мечети. Обычно же такие залы оборудовались осевыми входами на всех четырех сторонах.

По сторонам зала, в углах прямоугольного объема ханако располагались, часто в два этажа, жилые кельи-худжры, хозяйственные и складские помещения; со временем эта функциональная часть дервишской обители иногда разрасталась за счет обстройки двора вокруг главного здания, но если это происходило, то позже, и к изначальному архитектурному замыслу отношения не имело. В замысле же, как говорилось, среднеазиатское ханако было компактным объемом с куполом посередине, центрической организацией и жильем для дервишей и паломников в угловых пространствах. Эта схема, как всегда в Средней Азии, воплощалась по-разному, но с сохранением определяющих черт.

Встречающееся в литературе утверждение, что ранние среднеазиатские ханако были дворовыми и походили этим на медресе и караван-сарай неверно и основано на недоразумении; Ни среди немногих ранних, ни тем

более среди поздних ханако дворовых построек нет, - сторонники ранних «дворовых» ханако вынуждены ссылаться на буддийские монастыри, бездоказательно видя в них «прямые истоки» ханако, либо на дворовые комплексы 18 в. (бухарский комплекс Халифа Худайдод), не имеющие к ханако отношения. Среди аргументов есть и упоминание (в вакуфном документе 14 в.) квадратной площади 216x216 м, с жилищами бедняков на ней, названной ханако³², — это явное следствие шаткости терминологии, о которой уже говорилось: пустая ли, застроенная ли бедными жилищами площадь не может, конечно, быть ханако в правильном, традиционном смысле этого слова³³. Но в основном в ханаке ночевали путешествующие бедные дервиши, первые пешие путешественники.

II. ГЛАВА. ТУРИСТСКИЕ РАЗНОВИДНОСТИ ДРЕВНИХ РАБАТОВ НА ВЕЛИКОМ ШЕЛКОВОМ ПУТИ

2.1. Отличительные черты Работов в Маверауннахре

С средневековым Узбекистане рабате назывались, хонакой, и карван сараи. От рабати постоявших в 11-12 вв. в Средней Азии вдоль международных торговых трасс и дорог местного значения, сохранилось - не в пример медресе и ханако - довольно много образцов, хотя и они, без сомнения, лишь очень малая часть построенных в то время «караванных дворцов». И в это время, и позже караван-сарай соединяли в себе множество функций: это были придорожные гостиницы (точнее — постоянные дворы), торговые фактории, склады товаров, и обычно—укрепленные лагерь-крепости, позволяющие отбить атаки разбойников и отсидеться за стенами. Некоторые большие «царские» караван-сарай служили временными резиденциями: тогдашние правители предпочитали сидению в столицах путешествия по подвластным землям, с остановками «на природе», но в специально оборудованных для этого местах. Без караван-сараяев не могла обойтись ни международная, ни внутренняя торговля, они были нужны паломникам, дипломатам и просто людям, пустившимся по разным причинам в дальний путь. Часто их именовали рабатами — в память об укреплениях первых исламских воителей! за веру — «газиев», где находили приют купцы и путешественники. Строительство караван-сараяев было престижным, так как свидетельствовало, что власть заботится о расцвете

торговли и безопасности подданных. Более скромные и небольшие караван-сарайи возводились частными лицами, - вельможами, купцами, просто богатыми людьми с целью заслужить доброе имя и вдобавок получить доход: караван-сарайи, конечно, приносили прибыль.

Есть предположение, что в 10-12 вв., когда замки –кёшки местного доисламского рыцарства потеряли свое значение, некоторые из них были превращены в небольшие караван-сарайи нетрадиционного вида и устройства. Традиционный же вид среднеазиатских караван-сараяев определялся прямоугольником стен и внутренней их периметральной обстройкой с одним порталным входом. Отклонения от схемы сводились иногда к круглой форме плана (внутренний двор оставался при этом прямоугольным), либо к обстройке только с двух сторон, либо к двум входам на общей оси, но такие отклонения были нечасты, - преобладал обстроенный изнутри прямоугольник стен, повсеместный тип укрепленного участка, отгороженного от враждебной внешней среды.

Для древней и средневековой цивилизации постройки этого типа так естественны и универсальны что едва ли есть смысл искать их некий общий прототип-видеть его, к примеру, в римских укрепленных лагерях-кастеллумах или еще раньше в хорасанских и бактрийских крепостях 4-3 вв. до н.э.

Этот прием обусловлен физиологически и опирается на почти неизменные свойства человеческой психики, одинаковые и в Центральной Азии, и в Сибири, и в доколумбовой Америке.

В 11 - 12 вв. защитные функции караван-сараяев уходят, и лишь немногие из тех, что известны, представляют собой полноценные крепости, - это прежде всего придорожные постоянные дворы, состоявшие из жилищ, складов, конюшен и стойл, расположенные один от другого на расстоянии дня пути. В больших государственных, «царских» караван-сараях, традиционно называвшихся рабатами, к услугам гостей были мечети, залы

для собраний и, возможно, банту Аль-Истахри, рассказывая о городе Дизак (нынешний Джизак, 90 км к СБ от Самарканда), отметил «...рабаты и караван-сарай на больших дорогах» вокруг него, и особенно караван-сарай Рибати Хадис, построенный в 9 в. знаменитым Афишном, правителем Уструшаны и полководцем, То был' самый большой из виденных аль-Истахри караван-сараев, — даже в Самарканде и вокруг него не было равного этому рабату, где посреди двора имелся перекрытый куполами источник. Конечно, далеко не все караван-сарай этого времени поражали воображение размерами и комфортом, — по большей части это были здания хоть и большие, но, так сказать, без чрезмерных излишеств, с набором только необходимых помещений.

Иные функции при том же названии были у городских караван-сараев, которые строились обычно при базарах и рабатами не назывались. Вероятно, здесь были и склады товаров, и жилье для приезжих мастерские и лавки ремесленников, которые тут же и жили. Такие пассажи имелись в городах всего исламского мира: Насир Хисрав вспоминает о караван-сарае в Мисре (Каире), где жили торговцы тканями, в нижнем этаже портные, в верхнем - штопальщики. На улице Исфахана он насчитан 50 караван-сараев, в которых жили торговцы (видимо, при своих лавках) и другие лавках) Упомянутый Наршахи рабат у Самаркандских ворот Бухары стоял, надо думать, вне города за воротами, а самаркандский караван-сарай на улице Минарета в квартале Рас ат-так был городским. Ибрагим Тамгач-хан, построив в Самарканде медресе и госпиталь, передал им в вакф пять караван-сараев, вероятно, городских (в перечне они стоят рядом с банями и лавками)⁴. Городские караван-сарай домонгольского времени почти не сохранились, их устройство неясно, и речь здесь пойдет в первую очередь не о них, а о караханидско-торговых путях, «кара сельджукской эпохи.

Простота исходной универсальной схемы (прямо-угольник стен с внутренней обстройкой) обусловила А разнообразие ее воплощения, с

трудом поддающееся классификации. Часто к стенам примыкали длинные сводчатые помещения или галереи, где, вероятно, хранилась поклажа и содержался выючный скот с караванным инвентарем. К этой обстройке изнутри обычно примыкало каре жилых комнат, обращенных в сторону двора либо торцами-нишами, либо галс рейными аркадами. Второй вариант, судя по историческим параллелям, представляется более ранним.

Довольно часто на осях двора устраивались сводчатые айваны, придававшие караван-сараяу некоторое формальное сходство с медресе, - их назначение неясно. Вообще, несмотря на довольно большое число сохранившихся караван-сараяев 11-12 вв., характер протекавших здесь жизненных процессов не очень ясен, - соответственно непонятно назначение многих нестандартных помещений и целых групп их, тем более, что архитектура карван-сараяев (особенно больших и богатых) была дрека от экономической функциональности.

По данным Самани в начале утверждения ислама некий, Абу Ахмад Муса ал-Мутаввии ас-Самарканди построил в пустыне Катаван в 7 фарсах от Самарканда рабат, который назывался его именем. Известный суфий, законовед и хадисовед Абу Абдаррахман Абдаллах ибн ал-Мубарак ая-Марвазн (118/736-18/797) построил рабат на южной окраине Мерва, за кладбищем Таннургаран который назывался его именем, был известен еще в XI в. Дочь халифа Джафара ибн ал-Майсура Зубайда в VIII а, построила в Вадахшане рабат и крепость удивительной красоты. По данным Низам ал-Мулка, Зубайда - жена Харупа ар-Рашида - основало город Бадахшан. В благотворительных целях она выделила средства для строительства - укрепленных городов рабатов на рубежах мусульманские владений халифата. Один из таких городов находился на границе с Кашгаром (как несколько набатов) и был назван Бадахшаном. Самани -отмечает, что суфийский шейх Абу-

Абдаррахман Муаз ибн ЙаКуб. ан-Насафя из селения Касан в области Насафа в 219/834 г. на свои средства возвел в Насафе соборную мечеть и рядом с ней рабат, а также соорудил источник воды с местом для совершения омовения. Улица, на которой были построены эти сооружения, вначале называлась его именем, а в XII в. была переименована в улицу аз-Зуххад (Отшельников), так же, -как мечетьи рабат.

Возникновение городов Фуравы (Афравы). Шахристна (Шахистаны): Дихистана Куфана, которые первоначально были набатами. Самани связывает со строительной деятельностью наместника Хорасана Абдаллаха ибн, Тахира (правил в 235/830-у 230/844 гг.) при халифе ал-Мамуне. Первоначально это были рабаты, впоследствии они разрослись и превратились в небольшие города, остатки которых отождествлены с конкретными развалинами. Дихистан, как известно, имеет более древнее происхождение- существовал еще в парфянское время. Самани отмечает, что рабат Дихистан был построен Абдаллахом ибн Тахиром при халифе ал-Махди, который, как известно, правил в 158/775-169/785 гг., т. е. за 50-60 лет до Абдалаха ибн Тахира. На это несоответствие указывал еще Йакут. Вместо слова ал-Махди, очевидно, следует читать ал-Мутасим, которое несколько схоже в написании с первым и, по-видимому, является ошибкой самого Самани или одного из ранних переписчиков его труда. Халиф ал-Мутасим правил в 218/833-277/842 гг., т. е, сразу после ал-Малмуна. В таком случае время строительства рабата Дихистан следует отнести приблизительно к 833—842 гг., а рабатов Фурава, Куфан и Шахристан—к 830—833 гг.

Житель Мерва Абу Абдаллах Ахмад ибн Саид ар-Рибати (ум. после 243/857 г.) построил в Мерве рабат для сохранений вакфа. При Саманиде Исмаил ибн Ахмаде (правил в 260/874-295/907гг.). Абу

Ибрахим Исхак ал-Бабкисси (ум. в 259/872-73г.) управлял строительством рабата ал-Мурабба а в. Самарканде. Абул-Хасан Айан ибн Джафар ас-Самарканди ал-Джахзани (ум. в 354/ 965 г.) Самарканда построил рабат и несколько усадеб у п е р е в а л а на дороге в Кеш. По его словам, он создал также другие красивые памятники.

Приведенные данные свидетельствуют о том, что наиболее интенсивное строительство рабатов на территории Средней-Азии приходится на IX в. Рабаты строились как в городе, так и в сельской местности горах и пустынях, преимущественно на караванных путях и служили защитой и гостиницей одновременно для путешественников.

2.2. Разновидность роботов – караван сараи на Великом Шелковом пути

КАРАВАН-САРАЙ У ПАЙКЕНДА. Расположенный в 50 км к ЮЗ от Бухары, Пайкейд в доисламское время был вторым по величине и значению городом «бухарского» Согда. Он был известен как «город купцов» центр транзитной и местной торговли, и как своеобразная республика, которой правил не феодальный владетель, а городской патрициат. (Средоточием торговли и важным пунктом на Шелковом пути Пайкенд оставался до 10 в.- он был оставлен жителями -и погиб из-за того, что в это время иачалось (или резко ускорилось) высыхание западной окраины Бухарского оазиса, где находился город. Всё же за недолгий период своего «исламского» существования город пережил последний' хозяйственный расцвет: об этом свидетельствуют остатки многочисленных караван-сараев, выстроенных вдоль дорог, которые веда к восточным, южным и западным воротам Пайкенда. Один из них,- видимо, самый большой, из выстроенных на восточной дороге,- был раскопан и археологически изучен.

Караван-сарай был построен в 9 и просуществовал до начала 10 в.что точно определено археологическими находками. Стены возведены из

кирпича-сырца удлинённой "формы размером 38-40X20-24X10-12 см, своды (не сохранившиеся) - из квадратного сырца размером 32- 34 и толщиной 8-10 см. Такое сочетание - свидетельство переходного периода между древней и новой эпохами: удлинённый формат сырца типичен для доисламского времени, квадратный же распространился в строительстве Средней Азии после арабского завоевания. Аналогии подтверждают правильность датировки: удлинённый сырец такого же размера был применён во дворце Саманидов на Афрасиабе, а квадратный - в жилом здании «Кургзн» в Термезе и замке Кальтепа,- все постройки 9 в.

РАВАТИ МАЛИК. В степи между Самаркандом и Бухарой, на древней дороге между этими городами, ещё в 1950 г. можно было видеть руины огромной постройки: монументальный портал и примыкающую к нему часть высокой стены с массивной угловой башней. Известный востоковед Василий Бартольд высказал предположение, основанное на изучении исторических источников, что это - остатки караван-сарая Рабати Малик («царский рабат»), построенного правителем-караханидом Шемс аль-Мульком в 1078/79 г. С тех пор даво не существующий караван-сарай носит это имя.

Его первое, не всегда ясное описание и зарисовку внешнего, вида опубликовал в середине 19 в. А.Леман. К этому времени караван-сарай был давно заброшен и частично разобран, но его внутреннее устройство ещё можно было разглядеть, а главный южный фасад оставался; относительно целым. На рисунке Лемана перед этим фасадом видны остатки внешней стены с-портальным входом,-видимо, Рабати Малик,, как и Дая-Хатын, был окружен внешними укреплениями.

Центральной частью «замка», по Леману, было большое круглое здание-ротонда со стенами, укреплёнными «готическими» колоннами, и с рухнувшим к тому времени куполом. Перед этим залом был двор, куда попадали, минуя узкие, похожие на конюшни сводчатые галереи.

Процесс разрушений продолжался в конце 19-20 вв. в 1875». из двух башен южного фасада, видных на рисунке Лемана, осталась западная, в 1913 г. уже не было центрального купольного зала, в 1924 г. рухнуло правое крыло южного фасада. Наконец, в 1950 г. какой-то местный деятель разобрал оставшееся западное крыло и последнюю угловую башню, и от огромной постройки остался только одиноко стоящий в степи портал.

В советское время караван-сарай (вернее, остатки его южного фасада) был объектом нескольких серьёзных исследований, хотя точные обмеры руин так и не были сделаны. Фасад этого сооружения с его уникальными архитектурными формами неоднократно описывался и публиковался в советских и западных изданиях. Долгое время его датировка, предложенная В. Бартольдом, не вызывала сомнений. Но в 1951 г. другой известный востоковед, А. Семенов, доказал, что найденные Бартольдом сведения относятся к другому караван-сарая, построенному под Самаркандом в 11 в. Тем самым вопрос о времени строительства караван-сарая между Самаркандом и Бухарой (будем по-прежнему называть его Рабати Малик) вновь стал открытым.

Предпринятые в 1973-1977 гг. раскопки (осложнённые тем, что через территорию караван-сарая теперь проложено шоссе) в известной мере выявили сложное и своеобразное устройство здания и его строительную историю. Было установлено, что в 11 или 12 в. здание подвергалось перестройке, в результате которой появился большой купольный зал, который видел Леман, и остатки которого вскрыты раскопками. Зал и связанные с ним архитектурно-исторические проблемы, как и другие перестройки 11 - 12 вв., выходят за хронологические границы этой работы и поэтому здесь не рассматриваются.

Здание, ориентированное по странам света, было квадратным внутри (86X 86 м) и слегка вытянутым в направлении Ю-С (89X91 м) за счёт большей толщины северной и южной стен. Единственный вход

оформленный монументальным пештаком, располагался посреди южной стены. Материалом служил кирпич-сырец (основной размер 28-Х28Х-2-см) и жженный кирпич (основной размер 24Х 24Х 4 см), которым были облицованы наружные стены, и из которого были сложены верхние части угловых башен. Квадратные фундаменты под колоннами внутреннего двора были сложены из прямоугольного сырца (28Х 17Х7 см), который в Мавераннахре вышел из употребления уже в- 10 в., архивольты декоративных арок на южном фасаде - из жженого кирпича со стороной 33 см.

ЧАЛДЫВАР. Отрезок Большого шелкового пути между Ферганской долиной и Синцзянем (восточным Туркестаном) страну Тянь-шань. В 10 в. эта область, населенная кочевниками-тюрками, была далёкой от цивилизации северо-восточной границей исламского мира, который представляло здесь государство аманидов. Древняя караванная дорога существовавшая здесь задолго до ислама, соединяла земли Мавераннахра с согдийскими колониями в Синцзяни и шла дальше в сторону Китая; её опасный участок, проходивший по торам Тянь-Шаня, был издавна оборудован дорожными станциями: - крепостями, гостиницами и перевалочными пунктами одновременно,.

Руины одного из этих караван-сараев, известного среди местного населения под именем Чалдывар, были открыты и исследованы археологом А.Бернштамом. Квадратное в плане здание (57,85Х 59.80 м) ориентированное с небольшим отклонением по странам света, было построено из кирпича-сырца и пахсы. В стенах употреблён продолговатый кирпич (основной размер-36=Х 18Х6 см), а в сводах, возведенных поперечными отрезками - квадратный, размером. 30Х 30Х 5 см.

К сожалению, здание не было раскопано даже частично, и в опубликованном плане его оплывших руин далеко не всё ясно,- как, впрочем, и в описании. Всё же видно, что в караван-сторонах они располагались посреди фасадов, а на западной и восточной были сдвинуты к югу.

Последнее объясняется тем, что здесь за входами лежат «Г»-образные, ломающиеся под прямым углом проходы, внутренние колена которых ориентированы на центр. Главным входом был северный: только он был оформлен порталом, от которого сохранились оплывшие выступы пилонов, и весь северный фасад имел особое, отличное от других и весьма необычное пластическое оформление. Западный фасад был оформлен гофрами полукруглой формы, прочие два фасада оставались, по-видимому, гладкими. Из углов выступают круглые башни с небольшими, тоже круглыми камерами, к которым, вероятно, был доступ изнутри. В ЮВ башне сохранилось квадратное окошко-бойница.

Внутренняя застройка караван-сарая была трёхслойной. Вдоль стен расположены коридоры шириной 2,5 м, перекрытые сводами эллиптической формы, сложенными наклонными параллельными отрезками. У северного и южного входов коридоры замыкались комнатами сторожевого назначения. А. Бернштам полагает, что коридоры имели оборонную функцию, -это сомнительно, принимая во внимание раскрытость здания на все 4 стороны: строители явно не заботились об обороне, а традиционные, свойственные крепостям формы (угловые башни, гофры) употреблены здесь как декоративный рудимент. Вернее предположить, что лежащие за стенами широкие коридоры служили складами и конюшнями, так же, как аналогичные по форме и расположению помещения в караван-сараях Дая-Хатын и ряде ранних караван-сараяв Ирана.

КАРВАН-САРАЙ ИШАН-РАБАТ. Древняя торговая дорога, ведущая с юга через Герат, Мерв и Амударью (Чарджоу) в Хорезм и дальше в южное Поволжье, была в 9-10 вв. оборудована цепью караван-сараяв. Их руины сохранились по большей части в области Хорезма, в пустынной и безлюдной до недавнего времени местности. Один из таких караван-сараяв, именуемый Ишан-рабат, был в 70-е годы раскопан археологами.

К сожалению, единственная известная мне публикация этого материала коротка и лишена иллюстраций. Представленный здесь план сделан по описанию и, вероятно, не во всём правилен, хотя-противоречий между ним и описанием нет.

Здание стоит на правом берегу-Амударьи, воды которой подмыли его южную часть. Квадратный в плане караван-сарай, размером 48 X 48 м, ориентирован углами по странам света. Его стены возведены из блоков пахсы высотой 80 и шириной 70 см, о форме и материале перекрытий сведений нет. Углы оформлены выступающими вперёд башнями со скруглённой передней гранью, посреди СЗ фасада расположен вход, фланкированный прямоугольными выступами (вероятно, остатки пештака) с небольшими помещениями внутри. Посредине трёх других фасадов расположены полукруглые выступы-полубашни.

Помещения Ишан-рабата группировались, против обыкновения, не вокруг внутреннего двора, а только по двум СЗ и ЮВ сторонам. Комнаты квадратной и продолговатой формы образуют два ряда; эта группа помещений оборудована очагами, здесь было найдено много обломков посуды и костей, в чём исследователи видят доказательство её хозяйственного назначения. Помещения на ЮВ стороне, продолговатые и расположенные в один ряд, исследователи считают жилыми. Такое распределение функций в данном случае кажется мало обоснованным, хотя обычно жилые помещения располагались в глубине караван-сарая, а хозяйственные - вблизи от входа. В Ишан-рабате же двухкомнатные «квартиры» СЗ стороны кажутся более приспособленными для жилья, и наличие очагов этому, конечно, не противоречит.

Время функционирования караван-сарая устанавливается, на основе находок, в пределах 10-11 вв.

Этим же временем датируется расположенный неподалёку караван-сарай Сартараш, также частично рухнувший в воды Амударьи. Его руины

полностью не раскалывались, однако, было установлено, что он тоже был квадратным в плане (32X32 м) и ориентирован сторонами по странам света с небольшим отклонением. Внешние углы были оформлены прямоугольными выступами-«ризалитами», вход располагался на южной стороне.

На другом, южном отрезке этого торгового пути, пролегавшем через пустыню Каракумы между Мервом и Амударьей, тоже были найдены остатки караван-сарая 9-10 вв. Два из них, ныне называющийся Кызылча-кала, исследователи отождествляют с караван-сараями ад-Ди-ваб и аль-Хадид, существовавшими уже в начале 10 в.

На дороге, которая вела из Мерва на север и далее раздваиваясь, в Хорезм и Ш Бухару среди руин многочисленных селений встречаются и остатки караван-сарая. Один из них, на городище Ахча-кала, замкнут в прямоугольник пахсовых стен размером 62x55 м, - это отвечает отношению катетов «египетского» треугольника - и ориентирован углами по сторонам света. Стены, в основании толщиной около 2,5 м, сужаются кверху за счет наклона внешних поверхностей. Посреди главного фасада, обращенного на СЗ, расположено входное сооружение необычного вида: не традиционный портал с входной нишей, а башня полуоктагональной формы, возведенная из сырца 31x31x6,5 см с прокладками жженого кирпича того же размера ход в передней грани башни ведет в квадратный вестибюль с куполом на трюпах, и далее во двор с периметральной обстройкой, настолько разрушенной и оплывшей, что разобраться в ее устройстве без раскопок нельзя.

Другой караван-сарай стоит на безымянном городище в 2 км к СЗ от селения Сулитепе. Он тоже ориентирован углами по сторонам света, но коротким входным фасадом обращен на ЮЗ; его стены, сложенные из слоев пахсы, достигают в основании той же толщины 2,5 м и так же выведены с откосом наружных поверхностей. Общие размеры постройки - 52x30 м - точно соответствуют популярному на Среднем Востоке отношению. Входная башня, здесь округлой, а не граненой формы и шириной (внизу) 7 м,

выстроена из сырца размером 27x27x6,5 см; ее цоколь облицован жженым кирпичом со сторонами 27-28 и толщиной 5-5,5 см на тещином растворе. Так же облицован арочный вход с пролетом около 2 м, в прямоугольном рельефном обрамлении. Лежащий за входом маленький квадратный вестибюль (2,75x2,75 м) перекрыт сводом «отрезками», - большая высота башни позволяет предположить здесь второй этаж со схожим помещением.

Небольшой город на месте городища Ал-Аскер возник в 10 в. и перестал существовать в 13 в. - по причине, очевидно, монгольского погрома. Город был не столько промышленный, сколько торговый, - несколько обнаруженных здесь караван-сараяев были хотя и городскими и стояли, как будто, в окружении жилых домов, но представляют собой преимущественно «загородный» тип - без мастерских, но со складами и жилыми худжрами. Одно из этих зданий было изучено, а его план реконструирован по руинам. Оно было частью регулярной планировки городского квартала и выходило главным фасадом на прямоугольную площадь, замкнутую на противоположной стороне огражденным базаром, а по бокам - вытянутыми в линию стенами городских усадеб

В руинах другого, более крупного караван-сарая в Ал-Аскер просматривается квадратный внутренний двор, окруженный помещениями, возведенными из сырца. Кладка некоторых стен здесь выполнена необычным способом, конструктивным и декоративным одновременно, предполагающим расчет на открытую, незамаскированную кирпичную фактуру. Как и в первом караван-сараяе, здесь рядом с арками стрельчатой формы встречены арки отлого - коробового очертания, похожие на лучковые, выведенные в два слоя; внизу - ряды кирпичей, уложенных плашмя по опалубке, над ними — арочная перемычка, сложенная клинчатой кладкой, для которой опалубкой служил нижний слой.

Руины, называемые Оде-мергеиь-кала и стоящие в пустынной местности на старой дороге из Мерва в

Хорезм, отождествляются с караван-сараяем «суран», который упомянут в дорожнике 14 в Ощпостроен из сырца размером 25x25x4,5-5 см, ориентирован осями по сторонам света и почти квадратен в плане: 41x41,5 м снаружи и 26.6x26,9 м до периметру внутреннего двора. На оси 3-В расположены два входа, оформленные порталами - прием, аналогичный устройству караван-сарая 9 в. в Пайкенде и существенно снижающий оборонные качества постройка Восточный вход, судя по большей глубине порталной ниши и оформлению пилонов выступами «лопаткам и, был главным.

Скромный, без признаков архитектурного декора караван-сарай Суран выглядит классическим в своей законченности и простоте, которые, несомненно, были следствием долгой эволюции. Это не уникальный степной дворец типа Рабати Малик или Акча- кала, а рядовая постройка в цепи таких же построек, возведенных по торговым трассам международного и местного (как в данном случае) значения.

Караван-сарай Даш-кала, стоящий в 1-5 км к СЗ от Ишан-рабата, впечатляет величиной: это прямоугольник размерами 100x85 м, ориентированный поперечной осью на СЗЗ. Наружные стены толщиной 2,5 м сложены из каменных плит, - особенно крупные из них, использованные в портале, размером 110x1.00x40 см и отесаны как блоки. В этой области Хорезма, граничащей с Бухарой, было еще много караван-сараяев - свидетельства оживленных хозяйственных и культурных сношений. Известны их современные имена: Мешакли, Кугур тли, Куня-кала, Ак-рабат, другой Ак-рабат около Даргана, Садвар, Куланлы. Архитектурные сведения об этих постройках минимальны: как общий прием отмечены прямоугольные ризалиты на углах (как в Сартараш) и в средних частях стен (в Мешакли по-середине стен - округлые башни); в караван-сараях Кугуртли, Мешакли. Куня-кала плоскости ризалитов и башни оформлены сомкнутыми полуколоннами - гофрами; в караван-сараяе Дотуз-Тугай (у Дарган-ата, двор

25x25 м) гофры оформляли всю верхнюю поверхность пахсовых стен. Длина сторон квадратных зданий с внутренним двором колеблется от 30 до 60 м. Дорога, ведущая из Хорезма на СЗ, в восточную Европу, была оборудована каменными караван-сараями, датированными первоначально 10-12 вв. Позже эти здания - Учкудук, Ажигельды, Косбулак, Белеули и Чурук - были признаны постройками середины 14 в., времени хана Узбека. Все же есть основания датировать некоторые караван-сарая на этом древнем пути «домонгольским временем» Таков, как будто, караван-сарай Кос Кудук - квадратный, со сторонами длиной около 40 м, ориентированный с небольшим отклонением по сторонам света. Его стены возведены из отесанных каменных блоков геометрически четкой формы, вход в виде осевого коридора на западной стороне отмечен сильно выдвинутыми пилонами, между которыми, как в южном караван-сараяе Мисриана, не было порталной ниши. Небольшими раскопками севернее входа обнаружен квадратный зал с куполом на трюпах, продетом 5,7 м, южной стороне - помещение размером 3,1x2.75 м перекрытое сводом «балхи». Материалом для свода и купола служили мелкие каменные блоки, отесанные в форме кирпича - имитация, вызванная, конечно, привычкой строителей к традиционным кирпичным конструкциям. Даже без раскопок видно, что западной входной стороне здания, превосходящей шириной все другие, располагались в ряд крупные помещения - несомненно общественного и сакрального назначения; нераскопанные, к сожалению, помещения в СЗ и ЮЗ углах были, как будто, необычной четырехлепестковой формы.

Этим, как будто, исчерпываются скудные сведения о караван-сараях 11-12 вв. в земле Чаганиан, охватывавшей долину Сурхандарьи и часть Гиссарской долины. Упоминание о сырцовом рабате 11-12 вв Чолпон-ата не содержит сведений о его архитектуре местоположении; хотя и причисляет здание к загадочному «секционному типу застройки». Очень похож, судя по описанию, на караван-сарай Чоргуль-тепе 2 - археологический памятник в

долине Сур хандарьи, 110 км севернее Термеза. Это квадратное в плане здание с длиной сторон 40 м, с квадратными же угловыми башнями 10x10м, ориентировано почти правильно по сторонам света. Фланкированный башнями (вероятно, пеоны портала) вход был расположен посередине восточного фасада. В массивно внешней стене толщиной 5 м, возведенной из блоков пахсы, исследователи нашли сводчатый коридор; археологическими находками постройка датируется 11-12 вв.

Остатки двух домонгольских караван-сараев в Ташкентском оазисе (средневековая земля Чач) нашли в литературе лишь беглое упоминание, - неясно даже, изучались ли они археологически. Первый стоял в городе Харашкет (городище Канка), в южной части его третьего, последнего по времени шахристана, у главной улицы. Здание квадратной в плане формы, размером около 95x95 м, ориентировано углами по сторонам света; перед главным фасадом, обращенным на ЮЗ, заметно незастроенное пространство, перетекающее в улицу, которая вела к городским воротам. Внутри различается «„прямоугольный двор, окруженный с трех сторон группами выходивших в него закрытых помещений». Караван-сарай жил в 10-11 вв., но был построен на остатках монументального доисламского здания (6- 8 вв.) - вероятно, он существовал здесь еще до того, как местность, на которой он стоит, была ограждена и вошла в состав города. В этом случае караван-сарай Харашкета был по существу не городским, а пригородным, хотя и попал позже в окружение городской застройки.

Второй караван-сарай земли Чач найден, как будто, в св части Ташкентского оазиса, в долине реки Некем, в средневековом городе Шахджувар -. В 11-12 вв. этот небольшой город; центр металлургии, переживал расцвет: здесь имелись по меньшей мере три городские бани и водопровод. На восточном краю города, у речного берега рядом с площадью отмечены остатки крупного здания, которое на основании места его расположения и материала определяется исследователем как караван-сарай.

Большой (по словам исследователя, крупнейший в этой области) караван-сарай, 11- начала 13 вв., именуемый Турткуль-тепа, был расположен на торговом пути, который связывал Согд с Шашем и Ферганой, западнее Заамина. Здание не раскапывалось. Его внешние стены возведены из пахсы и сырца, внутренняя застройка - из сырца и жженных кирпичей. Прямоугольник размерами около 95х90 м был, видимо, плотно застроен, - двор, сравнительно с общими размерами небольшой, располагался как будто с южной стороны.

В 115 км севернее Термеза у селения Дербент стоял караван-сарай, известный по старым описаниям, фотографиям и несовершенным схематическим обмерам плана, сделанным после разрушения здания по следам фундаментов (рис. 332). Материал строительства неизвестен, но сходство главного фасада и его сводчатого входа с айванными фасадами Кырк-Кыз, заметное на старом снимке, позволяет думать, что караван-сарай был построен из традиционных материалов — пахсы и сырца. На плане обращает на себя внимание странная форма порталной ниши, проход из которой вел во внутренний двор размером 29х29 м. Несовершенство обмеров и сомнение в их точности очень затрудняют анализ плана, - сомнительны разрывы в обстройке правой и задней сторон и входы в этих разрывах: входов слишком много, а открытые во двор пространства выглядят колонными айванами,

У селения Мешекли, на берегу Амударьи, на торговом пути из Мерва в Хорезм раскопаны руины одного из многих караван-сараяв, строившихся здесь в течение 9 - начала 13.вв. Почти квадратное в плане здание (50х52 м) ориентировано углами по сторонам света, внешние стены толщиной около 2,5 м построены из пахсы; о материале и устройстве внутренних строений сведений в краткой публикации нет. Вход посреди ЮЗ фасада, шириной 4-6 м. был фланкирован прямоугольными башнями, то есть, видимо, имел форму портала-пештака.

Один из торговых путей, связывавших бухарский Согд с областью Чач (Ташкент) и далее с казахскими Степями, был проложен севернее горной гряды Нурата в местности, выразительно названной Голодная степь. На этом пути, протянувшемся с запада на восток и далее на СВ, в 30-12 вв. появилась цепочка караван-сараяв; руины некоторых из них сохранились и стали объектом изучения. Современное имя первого, западного караван-сарая - Каратепе или Кумтепе. Он, судя по не очень ясному описанию, состоял из двух небольших, округлых и параллельных друг другу дворов на севере, к которым с юга примыкала какая-то постройка. Дворы защищены (почему-то только с юга) стенами трехметровой толщины. Исследователь отметил, что у этого сооружения размерами 50х40 м нет ни прототипов, ни параллелей. О втором караван-сараяе, именуемом Узумкудук, известно лишь, что размеры его прямоугольного плана - 60х61 м, что к его северной стене снаружи примыкают 5 параллельных комнат, и что подъемный материал (найденные здесь обломки посуды) определяет время его жизни 9-11 вв.

Третий и самый большой караван-сарай этой группы, Кальтепа, был исследован археологически. Он ориентирован осями строго по сторонам света и представляет собой прямоугольник пахсовых с дробленным камнем стен размером 86х82 м (в более ранней публикации 83,5х80 м). Толщина стен местами достигает 12 м, а высота - даже в руинированном состоянии - 5,5-6 м. Здание, кроме того, было окружено внешним валом. Размеры внутреннего двора, по расчетам исследователя, составляли 34,5х29,5 м - это отвечает отношению, то есть прямоугольнику, описанному вокруг равностороннего треугольника. Общие же размеры внутреннего двора «в шагах» меренные с удивительной точностью, составляют 3 шага. За Кальтепа дорога, сломавшись под прямым углом, шла на СВ, - здесь в 27 км от поворота стоял караван-сарай Навойли, квадратный в плане, со сторонами 30 м. Руины караван-сараяв, которые продолжали эту дорожную цепь в направлении к Сырдарье, затоплены теперь водохранилищем и недоступны.

Раскопки последних лет в Термезе обнаружили по меньшей мере 5 караван-сараяв 11-12 вв., - они стояли вдоль улицы, направлении С-Ю.

Внешние стены караван-сарая, толщиной 110-115 см, построены из пахсы, стены комнат и айвана - такой же примерно толщины - из сырца, ^сохранившиеся перекрытия были, вероятнее всего, сводчатыми. Простота планировки и отсутствие каких-либо признаков престижности типа угловых башен, промежуточных полубашен, декоративной отделки стен и пр. говорят о деловом назначении здания. Исследователи справедливо определили его как рядовой городской караван-сарай, утилитарное сооружение рассчитанное на небогатых постояльцев. Завершение его раскопок, уже, наверно, произошедшее, едва ли изменит этот вы вывод.

2.3. Ханака и их значение в развитии массивах пешего туризма в разветвлениях Великом Шелковом пути

Исследования показала что в хонако останавливались нищие дервиши которые путешествовали между хонаками только пешем ходом. Таким образом хонако дали развития в древних выленах к развитию пешего туризма.

Все исследователи согласны с тем что здание к востоку от некрополя Султан Саадат, стоявшее примерно на оси среднего айвана на расстоянии около 60 м от него, было ханако. Это здание давно разрушено (разобрано на кирпич), но в 1927 г. Б. Засыпкин обмерил его руины и сделал короткое описание» вошедшее в одну из публикаций. Он отметил большие размеры постройки и ее сходство, снаружи и внутри, с ханако при мавзолее Хакими Тирмизи, и еще то, что окружение центральной части и портала, построенных из жженого кирпича, было сырцовым. Была отмечена система двухэтажных коридоров, открытых в «центральное здание», то есть в зад, арочными проемами, - эту особенность Б. Засыпкин справедливо сопоставил

с устройством расположенного неподалеку дворца Кырк-Кыз, в котором он, правда, тоже видел ханако.

Б. Засыпкин не датировал постройку, хотя аналогия с Кырк-Кыз говорит, как будто, о том, что он считал ее достаточно древней. Л.Маньковская упомянула ханако Султан Саадат как здание 12 в., - без аргументов, считая, видимо, этот вопрос ясным. В основной работе о некрополе Султан Саадат ханако даже не упомянуто, - только в конце сказано, что подход к нему с востока «с самого начала» был отмечен двумя зданиями (имеются в виду ханако и соседняя входная постройка «дарвазахана»). и что этим, может быть, определилось направление главной оси ан самбля.

Исследованиями 1978 г. были открыты остатки ханако и получен материал для реконструкции его плана*. Эта реконструкция странным образом противоречит обмерам Б. Засыпкина (исчезла стена с михрабом слева от портала) и потому неубедительна, но исследователи опубликовали некоторые ранее неизвестные сведения о погибшем здании. Размеры его зала составляли 9,38x9,38 м, глубина ниш на оси З-В была 3,7 м, на поперечной оси С-Ю - 1,25 м ширина ниш - 3,7 м. Зал и западный портал были построены из жженого кирпича со стороной 25-28 и толщиной 5 см на глиняном растворе, остальные примыкающие к ним части - из сырца. Были как будто найдены следы трехчетвертных колонн в передних углах ниш, на которые зрительно опирались фасадные арки ниш, -редкий и эффектный прием, повторенный по соседству, в ханако при могиле Хакими Тирмизи.

Еще одно ханако средневекового Термеза было возведено у мавзолея духовного покровителя города Хякими Тирмизи и благополучно, хотя и не без потерь, сохранилось до наших дней. Оно занимает восточную часть плотно застроенного участка с небольшим внутренним двориком и представляет собой ориентированный по сторонам света купольный зал с внутренними размерами 10x10 м и четырьмя осевыми нишами, в которых прорезаны входы. Главный южный вход выделен массивным и высоким

(сейчас сильно реставрированным) порталом со сводчатой нишей, боковые стены которой украшены нишками в прямоугольных выемчатых обрамлениях — традиционный для Термеза прием, перекликающийся, как говорилось, с традицией сельджукской архитектуры в Малой Азии. Другая особенность ханако Таками Тирмизи - цилиндрические трехчетвертные колонны, вставленные в углы не портала или фасада, что было бы достаточно традиционно, - а все тех же внутренних осевых ниш. Для Средней Азии этот прием уникален. Традиционно принято считать, что ханако при моги «Яе Хаками Тирмизи построена в годы правления тимурида Халил-Султана (1405-1409). Основанием для поздней датировки послужило, может быть, давнее замечание Б. Засыпкина о том, что для ханако характерны формы послемонгольских построек Термеза.

От прочих ханако своего и более позднего времени термезское ханако отличается отсутствием окружающих зал малых помещений, - участники происходивших здесь радений и ритуальных трапез должны были жить где-то поблизости, а молиться в мечети при усыпальнице. Р никаких подробностей о ханако, найденном в 1956 г. в Хорезме, рядом с крепостью Кават-кала. Кратко упомянутая постройка не датирована, но ее соседство с большой мечетью 12 в. и отсутствие вокруг более поздних построек позволяет видеть в ней здание того же времени.

В последние годы хонако обнаружена в территории Джизахской области кишлак Гараша рядом с могилой святого Мухаммад Шарифа. Эта хонако было построено 1814-1815 года зодчим усто Олимжоном. Хонако состоялось из нескольких хужр к которым заходили через отдельные двери. Около хонако располагались две хауза.

Хонако Нодира Дивон беги. Хонако и Хауз были построены одновременно и композиционно тесно связаны. Главный фасад хауза красиво отражается в воде хауза. Здание хонако сравнительно небольшое, компактное, квадратное в плане высотой в два этажа. (12 с 54).

Хонака Файзабад расположенных в ч.Бухаре была построена 1598-99 гг. пристанище для странствующих дарвешей – монахов. В высоких шапках с посохами и неизменным чашами для сбора подаяние бродили они по святым местам.

Мечеть – ханако Ходжи Зайниддина расположена в г. Бухары. У этого сооружения двойное функциональное назначение – оно является одновременно и квартальной мечетью и пристанищем для полонинков (12 с.56).

III. ГЛАВА. СОСТАВЛЕНИЕ ТУРИСТИЧЕСКИХ МАРШРУТОВ ПО РАСПОЛОЖЕННИМ ПО ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

3.1. Основные туристические маршруты по работам древнего мира

В средние века вокруг трассе Великого Шелкового пути были построены много гостиниц средневековые, рабаты, караван - сараи, ханака. Хотя и сохранились малая их часть, но внешним крепостным обликом рабатов, великолепном караван – сараев, и скромные хонако, они являются прекрасными туристическими ресурсами, и как туристический маршрут представляют определенный интерес. Тем более эти маршруты можно из них расположить в красивых уголках природы, а великолепие «Царских рабатов», отстроенных с размахом и воистину дворы, просторные залы и мечети, заставляют думать, что они в свое время были любимыми местами отдыха время были любимыми местами отдыха путешественников царей и приближенных к ним особ, составление туристские маршруты по рабатам, караван – сараем и хонака, дали бы новый импульс к развитию туризма республики Узбекистан.

Первый маршрут по рабатам и караван сараям Великого Шелкового пути начинается с земли Хорезма, первым пунктом которого на этом пути были рабат Тахирия. затем ставший городком, ныне известный как Даяхатын.

Возведение первого караван-сарая IX в, связывают с основателем династии Тахиридов - Тахиром ал-Хуссейном. В следующем столетии это уже была крупная станция, в которой останавливались не только сухопутные караваны, но и купцы, следовавшие по речной трассе. Здесь оформляется переправа на левый берег, и вырастает небольшой городок. Ядром его стал монументальный, видимый издали, и из пустыни, и со стороны реки хорошо укрепленный караван-сарай, известный ныне под именем Дая-Хатын рабат. Прямоугольник его внешних стен, сложенных из сырцового кирпича. Длина более 100 м в стороне каждого фаса обращен главным фасадом к реке, в сторону Хорезма. Внутри - правильный квадрат (53x55 м) центрального караван-сарая из обожженного кирпича с эффектным фасадом и башнями вдоль боковых стен. Внутри двор с айваном на кирпичных устоях, серия купольных и сводчатых помещений для охраны, внутренней мечети, склады.

Поэтому, кроме караван-сарая, здесь вдоль пути встречаются остатки древних поселений, подтверждающие сообщения восточных географов о «прекрасных поместьях Амуля на краю песков».

На скрещении дорог здесь открыта крепость Южная Кабаклы, функционировавшая по крайней мере с первых веков до н.э. Когда она пострадала во время сильного смыва рекой при наводнении, её сменило более северное укрепление на возвышенности террасы. Первые три дня караваны останавливались в небольших укрепленных рабатах. - Виз. Маркус, Аefon, на четвертый приходили к станции Сайфан (позже Сангабад), куда подключалась описанная нами выше прямая трасса из Мерва на Хорезм. Далее караваны вступали предпологают, что укрепленный рабат Дая - Хатын был построен одновременно на караванном пути из Мерва в Хорезм в IX в, правление Тахира ибн ал Хуссейна и только XII в, его фасады украсились новым фасадным декором (Хмельницкий, 1992, с. 182-187) Караван-сарай пережил много событий последующих эпох, функционировал

и при Караханидах, и при Хорезмшахах, и после монгольского завоевания при Джучидах, и в XIV-XV вв.

Следующий крупный пункт остановки караванов в Хорезме находился в двух днях пути. Это Дарган, который восточными авторами X в. характеризуется как самый крупный город Хорезма после его столицы Джурджании. Его достопримечательностью была прекрасная соборная мечеть, украшенная драгоценными камнями и расписанная золотом, не имевшая себе равных во всем северном регионе. Руины древнего Даргана возвышаются на возвышенной второй террасе берега в 4-5 км к юго-востоку от современного селения Даргомана. Ядро его Кунякала - окружено крепостной стеной с выступающими башнями, вздымающимися почти на 10-метровую высоту. Пониженная к реке территория пригородов была покрыта густой зеленью садов и посевов. Достопримечательностью города являлись его прекрасные 500 виноградников, занимавшие в длину 2 фарсаха и служившие источником изюма, вывозившегося во все страны.

В одном дне пути от Даргана древние дозожники упоминают Джигирбенд - «центр плопны», служивший пунктом остановки караванов и местом переправы, т.к. на правом берегу стоял одноименный рабат на пути из Бухары в Хорезм. Приравнивая Джигирбенд к Хиве, как обширнейшему из городов Хорезма, ал-Макдиси сообщает, что он располагается на берегу реки, в нем много садов, базар его велик и благоустроен. И, конечно, отмечает, что соборная мечеть - один из главных признаков города

К сожалению, бурный Джейхун со своим капризным изменчивым руслом в значительной степени уничтожил город, однако, исследования даже небольших его остатков оказались очень ценны. Открыты остатки древнейшего ядра - крепости IV-III вв. до н.э. с мощными оборонительными стенами, с бойницами и обводными галереями, башнями и, вероятно, предвратным лабиринтом.

Из Джигирбенда караван, пройдя теснины Дуль дуль атл аган, где река с бешеным I течением представляет наиболее опасный участок, вступал в Садвар, укрепленный город с цитаделью и рабадом с караван-сараем вдоль трассы древнего пути (Древности Южного Хорезма, 1981, с. 16-18). Начало его жизни может быть также отнесено к IV- III вв. до н.э. Пункт, с перерывами жившей до средневековья, активно разрастается в IX-XII вв., но в конце этого столетия хиреет и затем эпизодически используется караванами в связи с сокращением движения по этому участку пути.

Далее путь шел через город Хазарасп. к столице южного Хорезма - Кяту. К Кяту можно было пройти в течение одного дня вдоль реки, или в течение двух дней через Хиву.

И из Кята, и из Хивы было три дня пути к северной столице оазиса - Гурганджу. Поскольку города Хазарасп, Кят, Хива находятся на территории Республики Узбекистан, детальное описание их мы дадим в связи с правобережным: маршрутом из Бухары в следующем разделе. Здесь же следует пояснить, что еще с VIII столетия, после взятия в 712 г. Хорезма, арабы сохранили старую династию Хорезмшахов, правившую в Кяте. Но одновременно посадили наместника эмира в Гургандже. Так продолжалось до конца X в. Столица Кят постепенно смывалась рекой, и активная городская да и сельская жизнь переходила на левобережье Амударьи. Правитель Гурганджа в 996 г. принял титул Хоразмшаха, взяв всю власть в свои руки.

Но еще в предшествующие столетия основные караваны шли в Гургандж, до которого из старой столицы было три дня пути. Ал-Макдиси сообщает, что «первоначально Гургандж стоял на Джейхуне, так что вода омывала его края. Жителям пришлось отвести реку и провести каналы, но они не вошли в него из-за тесноты застройки, а город все разрастается». Он функционировал как столица Хорезмшахов, выдержал основной удар монголов. После разрушения возрождается во 2-й половине XIII в. Ибн

Баттута в 1333 г. описывал Ургенч как самый большой из тюркских городов, самый значительный, красивый и величавый город тюрков с прекрасными базарами, широкими улицами, многочисленными постройками и впечатляющими видами. «В городе кипит жизнь, и из-за столь большого числа жителей он кажется волнуемым морем. Однажды, проезжая по городу, я зашел на рынок, а когда добрался до середины, оказался в самом шумном месте, которое называют шаур.

Амударья «река Балха» с древнейших время служила не столько границей, сколько песм трасс Маргианы, Согда и Бактрии. На данным географа X в. ал-Макдиси на ней до 25 переправ, наиболее крупные из располагались в среднем течении или между Термезом и Амударьей. Рассмотрим тацонарные из этих переправ, о между Амударьей и Керкухом-Земля ал-Макдиси описывались 7-8 древних переправ торговых путей. Из них не менее пяти были связаны с дорогами Согда: Бухара, Самарканд, Бухара-Нахшеб, или вели прямо Нахшебу и в Тохаристан.

Крупная переправа была у Земма, Город стоял на левом берегу «реки Балха». Здесь выявлены и античные и средневековые слои, фортификационные сооружения. В IX-X вв. в нем находилась соборная мечеть. Однако, по сообщению современников, в половодье половина города заливалась водой. Напротив него, на правом берегу, стоял Ахсисак, Здесь сохранились руины трёхъярусного укрепления на скальном останце горы. Земма и Ахсисак составляли единый город. Ал-Макдиси называет переправу Каркух (131, 291), название которой, вероятно, дала возвышенная часть Ахсисака.

С поры раннего средневековья городище являлось крупным укрепленным пунктом на стратегически важном участке среднего течения Амударьи (Мр . 131, 291) с оживленной переправой и прилегающим небольшим оазисом

В средневековую эпоху, хотя соборная мечеть города находилась на левом берегу Амударьи - в Земме, в целом, город экономически и культурно относился к Согду. Интересно сообщение ат-Табари, что арабские войска Кутайбы из Мерва, хотя и подходили к Аму-лю. но затем шли вверх по реке Балха и переправлялись к Пайкенду, а затем и к Бухаре обычно у Земма. Это говорит о стационарности и стратегической роли этой переправы (История ат-Табари, с, 116-118). В IX в. путь у переправой и прилегающим небольшим оазисам.

Из Земмата шли пути не только в Бухару, но и в Кеш и Несеф (История Табари, с. 120). Между Земмом (Каркухом) и Келифом источники отмечают еще переправы. Из Бухары сюда, в направлении Хорасана и Тохаристан а можно было двигаться минуя Несеф, путь до Термеза составлял 11 дней. Интересно, что здесь отмечается специальная «переправа бухарцев», что свидетельствует о прямых связях Бухары с Тохаристаном, минуя даже города Южного Согда.

В то же время, наиболее стационарной здесь была переправа у Келифа. Ал-Макдиси сообщает, что только в этом месте на реке не было разливов, и город строился на обеих берегах - на западном Зулкарнайн с соборной мечетью, на восточном рабат Зул Кифл (13 с. 291, 343).

Келиф и Термез разделяло расстояние в два дня пути. В X в. между ними упоминается поселение ал-Кайасин, название которого исследователи связывают с измерением уровня воды в Балха Переправа из Балха в Тохаристан в средневековье проходила у крепости Шортеле и прямо у Термеза (История ал-Табари, с. 120), где переправлялись ещё во время Амира Темура, в основном, с помощью специальных лодок или частично по стационарному мосту, а также вброд (Руи Гонсалес де Клавихо, с. 100).

Таким образом, по Амударье из Хорасана в Мавераннахр вело несколько крупных караванных трасс. Но самая крупная, стационарная, шла

прямо на восток и была самым кратчайшим путем из Мерва через Амуль на Бухару.

Кратко и четко этот отрезок представлен Кудамой: «Из Амуля до Шатти Нахри Балх - 1 фарсах. От переправы до сел Феребр - 1 фарсах, оттуда по пустыне до крепости Умм Джафа - 6 фарсахов, оттуда, выходя из пустыни до Пайкенда 6 фарсахов, от Пайкенда до ворот стены Бухары: 2 фарсаха, от ворот до сел. Мас-тин 1,5 фарсаха, от Мастина до Бухары 5 фарсахов. Всего от Амуля до Бухары 22,5 фарсаха (Кудама..., р. 202). Преодолевались они на большом напряжении за 4 дня. Идущие по этой трассе караваны должны были преодолеть серьезную водную переправу «Шатти Нахри Балх» или «Джейхуна». Затем они вступали в Мавераннахр на земли древней Бухары.

Первым пунктом в Мавераннахре, входившим уже в согдийские владения, было селение Али, выросшее в средневековье в город Фараб с «большой соборной мечетью» (Истахри, р. 348). С одной стороны он как будто отстоял от реки в одном фарсахе, с другой - характеризуется как речной порт. Географы отмечают, что река в половодье «доходила прямо до города». С уходом реки водоснабжение менялось. Вероятно поэтому пункт носил название Пароб, распространенное в Средней Азии, что означает пункт над водой.

От древнего Фараба, остатки которого расположены в трех километрах к югу от современного селения, сохранилась крупная цитадель (площадь до 9 га), руины окруженной стеной шахристана площадью почти в 70 га с остатками трех ворот, выходящими в сторону Амударьи, Бухары и Термеза. Возможно, имелись ворота в сторону Несефа. Около ворот, обращенных в сторону Бухары, была возведена соборная мечеть. В городе стояли также крупные и красивые караван-сарай-рабаты, имевшие самостоятельные стены и ворота. Один из рабатов был построен Тахиридами, другой в X веке был возведен для Саманидов. Насра (Массой, 1966, с. 172), Все это говорит о процветании пункта, особенно в X-XII веках. Это не случайно, так как в

средневековье сюда еще подходили ближе всего протоки иссыхающего русла Зарафшана, носившего название Нижний Пароб или Фарабр. Ан-Наршахи сообщает, что Фарабр построен тюркским хаканом Ширин Кишваром. Однако Фирдауси в Шахнаме сообщает, что он был известен уже при Сасанидском царе Бахрам-гуре. В IX веке он считался пограничным пунктом Мерва, но в X веке уже входил в состав бухарских владений Саманидской державы. Городок считался крупным и самостоятельным, в нем жил «надзиратель за водами Джейхуна».

Все это говорит о том, что эта торговая магистраль в средневековье была наиболее оживленной и самой короткой в Бухару.

Путь от Фараба и от других переправ в сторону Бухары проходил через земли с отдельными селениями, среди которых были и укрепленные. Так, в шести фарсах от Фараба упоминается крепость Умм Джафар, являвшаяся очевидно, промежуточным пунктом между Фарабом и Пайкендом (Байкендом), важным торговым пунктом в составе бухарских владений стоявшим в двух днях пути от Фараба.

Руины ПАЙКЕНДА эффектно вздымаются на равнине земель виноградарского хозяйства «Ташкент» Каракульского района. Причем, половина города засыпана песками, а половина лежит в зелени оазиса. Он состоит из цитадели, восточной фас которой с башнями и бойницами обращен на северо-восток, и примыкающих к ней с запада двух укрепленных шахристанов.

Средневековый Пайкенд насчитывал более тысячи рабатов, располагавшихся за пределами крепостных стен. Раскопки показывают, что они играли не столько оборонительную роль, сколько выполняли торговоскладскую функцию караван-сараев (Мухамеджанов, Адылов, 1987, с. 196). Полностью был раскрыт типичный восточный караван-сарай IX начала X вв. Квадратный в плане он имел два входа - парадный, четко выделенный вход-пештак вдоль дороги с юга и рабочий вход с севера, выводящий в рабочий

двор где размещался скот караванов и некоторые грузы. В квадратном дворе в центре - глиняные суфы - возвышения для разгрузки и погрузки вьюков. С трех сторон - жилые трехкомнатные и хозяйственно-складские однокомнатные помещения. А с севера - культовые: и мусульманская мечеть и, возможно, сооружения для отправления других культов, хозяйственно-производственные узлы. Все это позволяет говорить, что караван-сарай служил для транзитных купцов из самых разных стран.

С конца X в., в связи с недостатком воды Зарафшана начинается запустение города и округи и население оставляет его.

Но и в настоящее время руины Пайкенда выглядят только лишь эффектно и могут быть ярким музейным объектом под открытым небом. Часть городища засыпана песками, заросшими зеленью саксаула, над которыми вздымаются стены и башни. Часть города входит в состав современного жилого оазиса, как бы связывая прошлое с настоящим, с современностью.

На северной окраине сохранились развалины караван-сарая, один из которых, раскрытый полностью, может быть отреставрирован превращен в экзотический туристический кемпинг. Среди зарослей сохранились колеи древних дорог. Пайкенд может быть превращен в уникальный памятник - музей на одной трассе Великого шелкового пути.

Из Пайкенда в течение одного дня караван шёл до Бухары, которая формировалась, начиная с середины первого тысячелетия до нашей эры как центр большой историко-культурной области от Амударьи на западе, до степи, зоны Центрального Согда на Востоке. На севере она включала полупустынную зону, на юге затухавшие протоки Кашкадарьи. Она стояла на перекрестке крупных торговых путей, шёл не только с запада, из Маргианы, но и юго-запада и юга, из Ирана, с севера из княжеств Руси, Булгарии, Хорезма. С античной эпохи и, особенно, с поры раннего средневековья Бухара становится центром западного Согда, тесно связанного с торговыми трассами ведущими в Китай. Судя по старым

письмам и Восточного Туркестана, бухарцы уже в первой половине I тыс. н.э. еоставллта второй по величине контингент торговых семей Дуньхуаш после Самарканда, Интересно упоминание прибытия в Бухару китайской принцессы, вместе с которой привезли пагоду с идолами, помещенную в Раметане.

В IX-X вв. БУХАРА была столицей Саманидского государства. Область считалась более возделанной и орошенной, чем, например, такие районы Хорасана, как Фарс и Дамган. Сам город вырастал на иссякающих водах Зарафшана, «В рабаде у неё, - пишет ал-Истахри, - река Согда. Она пересекает и рынки. Это конец реки Согда. Она расходится по мельницам, поместьям и посевам. Избыток её попадает в место, где собирается вода по соседству с Пайкендом. около Феребра».

Подробное описание города этой эпохи сохранилось в труде Мухаммеда ан-Наршахи «Тарихип Бухоро» - «История Бухарь Книга была написана на арабском языке, но в 1128 году переведена на персидский язык с некоторыми дополнениями ферганским историком Абу Насром Кубави (Абу Бакр Мухаммад ибн Джафар ан-Наршахи, 1966). Этот вариант истории и дошел до наших дней. Основание города относилось автором к леной эпохе Афрасиаба и Сиявуша, явившего от его времени более 3-х тысяч лет тому назад.

Одна из дорог проходила северо-запад через крепость *Варахшу* которую одни историки описывали как большое селение с цитаделью но без соборной и рвов, другие подчёрки- что она была местом обитания царей и имела сильные укрепления, а рабад ее был подобен рабаду Бухары. В Варахше через , каждые две недели проходили дневные базары, а накануне шо года проводилась двадцатидневная ярмарка, которую назвали базаром Нового Года земледельцев. Всё это красноречиво указывает на крупную роль Варахши в экономических связях Бухарского оазиса.

От Фараба или от Варахши главная трасса пути поворачивала на север. Караваны шли в Хорезм, тяжёлым восьмидневным путем по пустыне, Основными пунктами отдыха служил укрепленные рабаты-караван-сарай: Азах, Таша, Шурух, Туган, Рабат Хасана, Сандала Мешекли, Шурахан. Затем входили в южнук столицу Хорезма - Кят, Стоянки были настолько редки, что иногда караваны шли днем и ночью, должны были делать двойные переходы. Некоторые рабаты стояли прямо на берегу Амударьи, иногда напротив караван-сарая, ведущих из Амуля, Например, Дая Хатын, Даргон от них можно было проехать и в караван - сарай, стоявший на левом берегу, в Хазарасп, а из Кята - в Хиву. Эти города могут раскрыть нам яркую древнюю культуру Хорезма.

ХАЗАРАСП» «тысяча лошадей». Не случайно, сюда кочевники пригоняли стала лошадей для продажи. В конце 50-х - начале 60-х годов были проведены раскопки Хазарас- па - этого города - крепости и сегодня живущего в пределах древних оборонительных стен, По источникам III столетия он являлся одним из грех крупных городов Хорезма. Позже его описывали как могучую, опоясанную рвом и мощными стенами крепость на Амударье.

Из Хазараспа караваны, преодолевая дин переход, входили в Хиву.

Ядро ХИВЫ - городище Ичанкала (внутренний город), стиснутое рамками крепостных стен, очень густо обжитое и застроенное красными памятниками зодчества средне-вековой эпохи, сегодня превращено в заповедник и бережно реставрируется архитекторам и, историками и археологами.

При движении в северные владения использоовалась дорога, служившая традиционной трассой передвижения кочевников Она начиналась и 5 долины Нураты, крупно го пункта предгорий в северной Бухаре, и далее шла в стыню Кызылкумы. Переходы здесь часто были двойные. В 60 км о Нураты, то есть в двойном переходе, зафиксировано поселение

Лявлякантепе. Это специальная крепость прямоугольной формы, окруженная стеной с башнями по углам. В центре её - ещё одна постройка, с двойными стенами и внутренней галереей, но плану напоминающая караван-сарай-рабат. По подъёмному материалу памятник датируется X-XII вв. Около него - пересохшее ныне пресноводное озеро.

В 26 км к северу от него в поселке Аяккудук на вершине горной гряды укрепление Кургантепе, на краю которого стоит древний колодец. Это также караван сарай внутри крепости, вдоль стен его с одной стороны сохранились ящички-кормушки для лошадей. С другой стороны, - кухонно-хозяйственный комплекс.

Двор вокруг помещения также окружен стеной и, вероятно, использовался для разгрузки и временного хранения товаров и ночевки вьючных животных. Судя по материалам, караван-сарай использовался с VII-VIII вв. н.э. и позже до XIII в.

В 34 км к северо-западу от него в местности Шарикты в естественной котловине, защищенной каменистой грядой высотой 25-30 м. стоял колодец, вдоль которого встречаются разбитые гончарные сосуды VII-XII вв. н.э.

В 45 км северо-западнее от него имеется еще один пункт остановки - это крепость Кургантепе в поселке Тамды. Далее по старым картам фиксируются колодцы: Бешбулак, Кокпатае. Юзбулак. Трасса шла в низовье древних русел Сырдарьи, в равнинные обширные земли, в которых известны джетыасарские укрепления земледельческо-скотоводческих племен и далее в кочевья Приаралья, и в скотоводческо-земледельческие районы Южного Приаралья. На южном же участке путь от Мураш шел не только на юго-запад в Бухару, но и на восток. Путь этот огибал с севера Нуратинские, а затем Мальгузарские горы, шел на юго-восток в сторону Фариша.

Здесь в предгорной части отмечается несколько крепостей, среди которых следует отметить рабат Кызылга. от которого далее шла серия укрепленных пунктов - остановок. из которых исследователями выделены

караван - сараи Каратепе 1 (Кумтепе) X-XII вв.. Узункудук и самый крупный - Кальтепе размерами 86 x 82 м. Раскопки, последнего выявили центральный дворик с: серию восточных, помещений - хужр для отдыха караванов. Близ него (в 30 и 800 м имеются две сардобы).

Вступая после горячей степи в прохладную зону Самаркандского оазиса, караваны подходили к широкой излучине Зарафшана, где в 3 фарсах восточнее Рабат-и-Малика, у слияния двух рукавов Зарафшана - Акдарьи и Карадарьи - лежал большой средневековый город Дабусия, Руины его сохранились в полутора километрах к северу от современной магистральной дороги Самарканд-Бухара на высокой надпойменной террасе правого берега р. Зарафшан. Территория частично смыта, частично занята кладбищем. Археологические материалы позволяют предполагать, что город сложился в античную эпоху. По мнению Э.В. Ртвеладзе, именно здесь располагалась крепость Бага в которой скрывался Спитамен от войск Александра Македонского (Ртвеладзе, 2002, см. карту). В раннее средневековье Дабусия упоминается в числе пяти крупных городов Согда. В период борьбы согдийцев и тюркских отрядов с арабами здесь отмечается гарнизон до 10 тысяч воинов. Интересны рассказы ат-Табари о Дабусии, как надёжной крепости Согда в период своего рода рыцарских сражений отрядов, в частности, во время похода 110 г.х.

Крупной крепостью она была и в период борьбы последнего саманидского правителя ал-Мунтасира - «Победоносного» с караханидскими отрядами, захватившими Согд. Дабусию впоследствии осаждали татаро-монго- ттл Чингизхана.

На следующий день караваны вступали самый крупный город западной части Самаркандского оазиса - Рабинджан или Арабиджан игр округа, в состав которого входили обширные и привлекательные земли вдоль канала Нахрифай (Нарпай), о котором восточные географы сообщали, что «во всём

Согде нет канала вдоль которого было больше возделанной земле славнее и укрепленное селений».

РАБИНДЖАН. Руины этого города сохранились под названием Орминджонтепе в сельскохозяйственном объединении «Ханикат» г. Каттакургана. Городище, площадью более стасектар располагалось на обеих берегах Нарпая, зеленные археологические раскопки позволяют утверждать, что почти два тысячелетия назад здесь возникла могучая, возведённая по всем правилам античной фортификации хггь, ориентированная по странам света, с иной оборонительной стеной и сгрелковыми галереями. На другом берегу канала был возведя храм с некрополем.

В V-VIII веках вокруг крепости выросли уродские территории, разделённые высоками и глубокими рвами. Эта крепость стала центром борьбы согдийцев прорабов в 722 году.

С ней связана одна из трагических страниц Согда. Для устранения восставших, арабы в окрестностях Рабинджана устроили казнь вождя ихшида Согда и афишана Самарканда Деваштича, распяв его на одном из рабинджинских наусов.

Памятник находится в орбите маршрутов Великого шелкового пути, однако, территория его в настоящее время очень сильно разрушена.

Из Рабинджана, через Зерман, известный как пункт, около которого происходили ожесточенные сражения арабских и тюркских отрядов в начале VIII века, караваны шли вдоль берега «реки Согда» - Зарафшана, мимо цветущих селений и замков и через два дня подходили столице Согда-Самарканду. В ядре обведенного новой крепостной стеной хисара - Самарканда сложился крупный торговый центр со специализированными базарами и караван-сараями, а вокруг него компактными группами вырастают монументальные архитектурные комплексы XV-XVI веков: медресе Улутбека и медресе Шердор, мечеть и медресе Тиллякори.

«Серебряные ряды» ювелиров вели от них к цитадели Темура с ее дворцами - Куксараем и Буетансараем, мавзолеям мистика Нуратдина Басира.

Путь из Самарканда в Южный Согд Он соединял его с Кешем через Зарафшанские горы, но функционировал не стационарно, так как приходилось прервать более сложный горный перевал современного перевала Тахтакарача). ь этот проходили в течение 2-х дней, причем маршрут, судя по расстоянию был довольно напряженным. Промежуточный пункт нагледя Дирздох, «деревня в ущелье» или «дарзгох» «граница», «ущелье». Ион Русте пинает Дирздох среди пунктов, до которых Самарканда 1 день пути и до Кеша 1 день Ибн Русте, с. 742). Изучавшие этот маршрут В.В. Бартольд и М.Е. Массой размещают пункт к югу от перевала в местности Ойна- д:е в 6 км от Китаба. Рассматривавший этот вопрос в последнее десятилетие Ш.С. Камолиддинов отмечает, что к его времени найден караван-сарай севернее перевала, но святывает его с рабатом, возведенным в середине %. шейхом ал-Джахзони ас-Самарканди, а деление Дирздах также считает возможным разместить южнее перевала Тахтакарача в пределах Кашкадарьинской области, примерно в 12 км к северу от Кеша-Китаба в районе с Кайнар.

Однако все эти локализации, на наш взгляд, не отвечают реальной картине Трасса Самарканд - Кеш составляла 8 фарсахов, и Дирздох располагался где-то в середине этой трассы, т.к. отстоял в одном дне пути в Самарканда. Кайнар же располагается в фарсах от Кеша - Китаба, а Онналитепе - в 1 фарсах от Китаба. Трудно себе представить, чтобы караван мог пройти от Самарканда более 7 фарсахов, преодолевая горный подъем и перевал, чтобы останавливаться затем в 1-1,5 фарсах от Кеша. Поиски пункта Дирздох проводились археологами неоднократно, однако, на трассе перевала Тахтакарача он найден не был. В начале 80-х гг. краеведы обратили внимание на название одного из горных протоков, истоки которого лежали близ перевала, несколько в стороне от современной трассы - «Йул сои!» -

«Сай пути». Обследование его показало, что в 6-7 км севернее перевала (т.е. в одном фарсах от него в сторону Самарканда) на холмах левого берега Иулсая (отдельные фрагменты есть на его правом берегу) сохранились остатки крупного сооружения и отдельных локальных жилых строений.

Раскопками, проведенными краеведческим музеем Самаркандской области в 80-х гг. раскрыты остатки разрушенного караван-сарая, в руинах которого выявлено несколько этапов истории, а на ближайших холмах - следы локальных жилых построек. В ранних материалах, почти лишенных архитектурных остатков (кроме отдельных кирпичей, вошедших в более поздние стены) найдены фрагменты керамической посуды античных и раннесредневековых форм, три медных монеты с квадратным отверстием, принадлежащие эмиссии правителя Согда - Урк Вартрамука.

Более четкие ранние стены относятся к поре Саманидов и Караханидов. Они представлены фундаментальными стенами и сгоревшими каркасными перегородками монументального здания, двориком со специальной площадкой для разгрузки товаров и отдыха вьючного скотла. Комплекс многократно перестраивался. Но не всех этапах он содержал комнаты для купцов *as* подсобного персонала, сопровождавшего караван. Помимо этого, раскрыты специальные мастерские ремесленников: специалиста по ремонту вьюков - шорника с крупными иглами и каменными точилами для заточки игл, наковальня кузнеца, подковы разных размеров, гвозди, полоски металла, необходимые для подковки и лошадей и ослов.

Найдены здесь и монеты. Кроме монеты доарабского времени, саманидские фельсы и дирхемы, много монет караханидской эпохи XI-XII столетий. В верхних слоях еще больше монет - темуридских и узбекских ханств (Бу-ряков, Давидян, 2002, с. 104-107).

Перед нами явный караван-сарай, который служил местом остановки и отдыха торговых караванов, являлся и местом отдыха и пунктом подготовки путников к подъему на самую высокую часть перевала, отстоявшую

примерно в 1 фарсах и одновременно выполнявший определенные охранно-оборонительные функции.

От Самарканда он отстоял примерно в 5 фарсах, а далее до Кеша было около 4 фарсахов (с подъемом на вершину перевала). Материалы показывают, что он функционировал с доарабского времени и не мог быть раба том, возведенным только в X веке, В то же время не исключено, что пункт мог пострадать в период борьбы с арабами в VIII - столетии и подвергнуться крупной реконструкции, представленной современниками как постройка нового рабата. В то же время здесь располагался только караван-сарай, но и жилые постройки местных жителей, обслуживающих караваны (и занимавшихся самостоятельным хозяйством - животноводством, охотой). Так вместе с рабатом могла стоять и деревня. У считаем, что это единственный пункт, дост ный локализации Дирзгеха - караван -сара - крепости на границе Самаркандского и Кен кого владений. Преодолев подъем и иерсв,. караваны долго спускались, по широким «ее пантинам» в долину Кашкадарьи и, иакон, достигали Кеша.

В области Кеша географы размещав города, Наукад-Курейш, Суннедж, Искифаги, входившие в рустак Гузар. Упоминается также город Субах, стоявший на Балхской дороге из Несефа в 1-2 переходах о последнего, Ас-Самани отмечает, что горо.. стоял в 6 фарсах от Несефа.

Из Несефа дорого идет в Термез. Один из ранних арабских географов IX в.. много путешествовавший по странам Востока, ал-Якуби, называет Термез славным городом на величайшей реке Балха, лежащий на восточной ее стороне. От него до Чаганиана автор отмечает 4 дня пути, а от Чаганиана до Хутталя 3 дня и далее в верхний Тохаристан. Шикинон и Бадахшай (Якуби, с. 291-292).

Ал-Истахри (X в.), характеризуя Мавераннахр, о Термезе сообщает, что стоит он на р Джейхун. У него цитадель, малина и рабад. окруженный стеной. Правитель живет в цитадели, в мадине - тюрьма, базары, соборная

мечеть, намазгох - в рабадс. Постройки в основном возводились из глины, улицы и базары были выложены кирпичом. Подчеркивается, что город благоустроен и населен, он выполняет роль речного порта на Джейхуне. Город снабжался водой из Джейхуна и из Саганиана (Истахри, с. 298).

Из Самарканда дороги Великого Шелкового пути тянулись в Услушану и Чаг (Ташкент). Письменные почники упоминают до 12 городов У струны. Но чаще других в них фигурируют только семь: Харакана, Замин, Дизак, Сабат, бунджикат, Куркат и Галякондоз. Хавас, являющийся ключевым перевалочным пунктом, расположенным в центре Голодной степи, на рестке международных торговых трасс, лишается как крупное селение.

Развитие торговли побудило к благоустройству караванных дорог и вызвало к жизни необычайный всплеск строительства экономен и и политически выгодных сооруженный караван-сараев. О том, что уструшанско-ходжентский узел торговых путей имел большое значение в торговле Мавераннахра, говориит тот факт, что здесь располагалось только узловых караван-сараев, упоминаемых письменными источниками, в том числимый большой и значительный рабат Хувойсар, построенный в первой четверти IX в. менитым уструшанским правителем ал-Афшином (Хайдар ибн Кавусом).

Типологически среди памятников этого времени можно выделить городские пункты, сельские поселения, караульные сооружения и караван-сараи.

Дизак представлял собойцветущий, густонаселённый город, окружённый садами, который облюбовали для себя газии - неистовые борцы за торжество ислама. Дизак славился многочисленными рабатами выделкой прекрасной шерстяной одеждь вестной далеко за его пределами.

Несколько особняком стоит Марсм Ал-Мукаддаси и Ибн Хаукаль не приводя в числе городов Уструшаны, но Ибн Хаук в числе другом месте своего труда называет гор городом, тем самым, видимо, подчёркивал

значительные размеры в сравнении с другие горными населёнными пунктами. Описи Марсманды красочно и характерно для отдалённых, труднодоступных мест области. И включение составляет Марманда. Последняя горный город, в котором нет садов и вовсе отсутствуют виноградники, но проточная вода в нём имеется. Сильные морозы препятствуют тому, чтобы в городе были виноградники сады. Река в нём широка и сильно замерзает. Но в городе имеются прелестные цветники луга и восхитительные по расположению красоте места».

Истахри, Ибн Хаукаля и ас-Самани, с ним связано строительство рабата, которое считался самым крупным среди всех рабаб Мавераннахра. Он назывался рабатом Худайсар, имел водный источник с возведёнными над ним куполами.

По нашему предположению, его можно сопоставить с караван-сараем Турткультепа близ селения Пшагар в Зааминском тумане.

Из Хаваса также в Хушкет по пустыне 7 фарсахов, Хушкет находится на берегу реки аш-Шаш» до реки. Шаша 5 фарсахов и там перебраться через реку. От этой стоянки на берегу реки до Бенакета 4 фарсахов» (Цит. по Буряков, 1975).

Вторая половина IX-X вв. - это время становления и расцвета Саманидского государства, время взлёта международной караванной торговли. Согласно источникам этого времени Самарканда через Катванскую (Булунгураскую) степь в устрюшанские земли можно - попасть по двум основным дорогам. Сначала шли до Баркета (один переход, а это один городов Самарканда), потом до рабата А Ахмада, где дорога разветвлялась. Одна них поворачивала на север и через устрюшанские города Харкану (Харакану) или Катв, далее вела к Дизаку - центру крайнего северо-западного рустака Устрюшаны Фекн (Фегнан). Другая: дорога продолжалась восток, в глубь устрюшанских земель. От рабата Абу-Ахмада следовали до рабата Сада от него через - рустак Бурнамад выходил Замину.

Первая дорога из Дизака через Голодную степь вела в Шаш, а вторая в Фергану. Часто караваны двигались в Шаш и по ферганской дороге, как наиболее удобной и безопасной. Из Замина они следовали к Хавасу, а от него прямо к Сырдарье и далее к Бенакету - второму, после столицы, городу Шаша. Источники называют эту дорогу бенакетской. Естественно, что этот путь эксплуатировался наиболее интенсивно, а как показывают те же источники и археологические наблюдения, он являлся и наиболее древним. Именно с этой дорогой и связан был караван-сарай Турткультепа.

ЗАМИН в иерархии городов в IX-X вв., по сообщениям средневековых географов, занимал второе место после столицы. В соответствии с этим и сведений о нём приводится больше, чем об остальных городах.

Ибн Хордолов один из надимов-«сотранезников» халиф. Мутасима, приводит не только скудные аки о расстояниях касательно Замина, но и выделяет специальные главы «Дорога из За до Фаргоны» и «Дорога из Замина Шаша», подчёркивая его особенность и Замины - место пересечения двух дорог: в аш-Шаш и к тюрк v/n был известным транспортным узлом на Великом шёлковом пути. Сюда вдоль Як-сарта подходила с юга наиболее ранняя для этих территорий главная транспортная магистраль из Самарканда. Отрезок пути из Согда в Китай, через Заамин и Хавас так и назывался южной бенакетской дорогой. Был ещё северный путь, проходивший из Дизака через степь к Сырдарье у Чинанчикета - «города китайских купцов» в Чиназе.

Бенакет был одним из крупнейших городов Чачского государства, мало уступавшим его столице, а в отдельные периоды истории выполнявшим роль столицы удела с чеканом своей самостоятельной монеты. Так было, например, в конце XII-начале XIII столетий.

Вдоль дороги из столицы Согда выявлен громадный караван-сарай. Географ X столетия Ибн Хаукаль сообщает, что «в каравансараях живут торговцы с

товарами, предназначенными для продажи в них». Особенно оживленной в каравансараях была торговля товарами, которыми славился данный город. Тот же автор пишет: «Каждый кара вансарай походит на рынок какого-нибудь города». Всё это говорит о широком размахе торговли, связавшей невидимыми нитями самые различные города государства.

Отсюда караваны шли в долину реки П рака (современного Чирчика).

Выходя в долину Чирчика, бенакетский путь сливался северной вествью Великого шелкового пути, шедшей из Самарканда в Чач Ветвь эта была более короткой, чем бенакет екая, но менее благоустроенной. Она проходила через Дизак на северо-восток по пустынной степи Чулималик. В этой степи, вероятно, стояли укрепленные караван-сарай - рабаты, следами которых сегодня являются сардеба - водохранилища Егочли, в дне пути от Джизака, Мирзарабат (близнего-Якка Сардоба) и переправа через Сырдарью. Отсюда попадали в Чинанчикет - китайский город, стоявший в устье Парака. Но, как показало изучение восточных дорожников, прямой переправы в этот город в древности не существовало, так как русло Сырдарьи здесь изобиловало большими разливами.

Из городов Ферганской долины известно города Ахсикет и Куба.

АХСИКЕТ, Город описан в источниках как один из крупнейших на северном берегу Шашекой реки, примерно в одном фарсах от гор. Он состоит из цитадели, шахристана и примыкающего к нему пригорода. Дворец правителя и тюрьма располагались в цитадели, а место праздничной молитвы - на берегу реки. Базары были в шахристане и в пригородах. Все ворота рабадов выходили к садам, которые окружали город на два фарсаха. А по другую сторону Шашекой реки зеленели пастбища и луга, за которыми в одном дне пути начинались пески.

Из Асикета путь вел во второй по величине город Ферганы - Кубу, которая обилием вод и зеленых садов, по восторженному описанию географов, даже превосходила Ахсикет.

Археологические работы подтвердили, что к X в. шахристан и старая цитадель, действительно, обживаются очень слабо, а все основные постройки перемещаются в обширный рабад, где воздвигается новая цитадель.

Город был известен как один из торгово- ремесленных пунктов Ферганы на пути в Китай. В древности он был вторым центром оазиса после Ахсикега.

Рабады средневековой Кубы окружали город с трех сторон, кроме северной. В рабадах, по сообщениям источников, размещались базары, дворец, тюрьма. Был свой монетный двор, соборная мечеть. Следы ремесленного производства - металлургии, гончарства, стеклоделия - сохранились и в ремесленных предместьях, и в самом шахристане, что подтверждается сообщениями о Кубе как одном из центров торговли - Ферганы.

3.2. Ханака – как фактор развития пешего туризма в древности.

Разновидность рабадов и карван сараев хонако отличалось от них в том, если рабады приенялись как военный крепость; для укрытия от врагов, а карван сарай место отдыха богатых путешественников царей и дипломатов, то хонако в основном служили местом отдыха и моления бедных дервишей суфиев. Поэтому они путешествовали пешеходов и это служить основанием о том что пеший туризм начиналось с этой путешествий.

Если популярная гипотеза В. Бартольда о генетическом родстве медресе с буддийскими монастырями кажется не очень обоснованной, то его мысль о возникновении исламских ханак под влиянием христианского и манихейского отшельничества представляется верной хотя и здесь, конечно, речь может идти о начальной стадии процесса, так сказать, первичном толчке: духовное и организационное различие между христианским монашеством и сообществами- «орденами» дервишей-суфиев, по большей части бродячих, для которых строились ханак, не нуждается в разьяснениях.

По этому хонако является своеобразным местом где в основном собираются паломники мусульмане, или гостиницей для религиозного туризма путешествующий в основном пешим ходом.

Паломничества – одна из самых старых форм туризма. Его зарождение было связано с формированием в мире основных религиозных течений. А строительство хонако связано с формированием особой категории мусульман суфиев-дарвишей. Хонако обычно принимал путешествующих дарвишей бесплатно.

Поэтому настроение на средства спонсоров, меценатов хонако не отличались своей роскошью, били очень скромными и редкими сооружениями. На всей территории Узбекистана они строились не очень много к которым можно отнести хонако в Термезе около некрополе Султан Саодат, Хонако при мавзолее Хакими Термизы, хонако в Хорезме рядом с крепостью Каваб-кала, хонако в кишлака Гараша рядом с могилой Мухаммад Шарифа, хонако Нодира Диван беги, Хонако Файзобод и мечать Хонако Ходжа Зайниддин в Бухара. По этим маршрутам можно организовать пешие туристические поездки, для изучения маршрута духовного туризма суфиев – дарвишей.

3.3. Основные виды туристических услуг в древних работах

Нередко караван-сарай удивляли современников грандиозностью воплощённого замысла, великолепием отделки и комфортом внутренней застройки. Достаточно вспомнить всемирно известные караван-сарай Акчакала, Дая Хатын и Рабата Малик (Пугачей кова, 1958, с. 225-241; Хмельницкий, 1992, с. 182-197; Немцева, 1983, с. 112-136; она же, 2000, с. 7-13; Хужаназаров, Немцева, Са- паров, 2002, с. 175-178). Караван -сарай был и многофункциональны. В них не только принимали караваны и путешественников. Здесь разворачивались крупные торговые ярмарки, на которые стекался люд из ближайшей окрuti. В зависимости от

обстоятельств, они могли нести «обязанности» крепостей, казарм, дворцов, скотных дворов, ляли.еду, постельные принадлежности, а также корм и воду животным. Интересный рассказ приводит ал-Истахри. По его словам, он видел один рабат в Согде, ворота которого были открыты настежь и в таком состоянии накрепко прибиты. Эти ворота не закрывались уже более 100 лет и путнику никто не отказывал здесь в ночлеге. Рабат вмещал до 200 человек, включая челядь, лошадей и вьючный скот (Смирнова, 1970, с. 139).

Но вернёмся к цифре десять тысяч, которую приводят ал-Истахри и Ибн Хаукаль, насколько она реальна? В Сефевидском Иране, время, которое исследователи называют «золотым веком иранских караван-сараяев», насчитывалось несколько тысяч рабатов (Kleiss, Kiani, 1994, p. 755). Известный немецкий учёный и его иранский коллега, которые составили наиболее полный каталог караван-сараяев и других пунктов, обеспечивающих караванное движение Сефевидского Ирана, приводят и такие данные: только в одном Исфахане при шахе Аббасе I функционировало 162 мечети, медресе, 274 баш и 1802 караван-сарая, (по другим данным 1082). В родном Арлебвиле в вакфе большой мечети Сефевилев, кроме множества различных построек, числилось 8 караван-сараяев, которые приносили значительный доход (там же, p. 7).

Все это заставляет по-иному оценить сообщение ал-Истахри в отношении Мавераннахра тем более, что этот автор имеет репутацию одного из самых надёжных и достоверных. Повидимому, в названное число он включил не только караван-сарай и подворья, но и огромное количество сооружен построек, призванных . обслуживать торговые трассы караваны (почтовые станции сторожевые посты, сар. водонакопители и т.д.). Следует привлечь и ещё некоторые факты, подкрепляющие на ность сообщения ал-Истахра. Так источники сообщают, что каждое бухарское селение имело своё подворье (рабат) у ворот Пайкенда - «города к нов». К X в. Таких подворий насчитывалось около 1000 меньше их было в Карминии (Кермине). После

падения государства Саманидов, Пайкенд также приходит в упадок. Ас-Самани собств. ными глазами видел остатки рабатов, число которых, по его словам, некогда доходило до 3000. По примеру бухарских, многие другие селения Мавераннахра, не говоря уже о городах, имели свои подворья и караван-сар: Большое их число возводилось для «воин за веру» - газиев - вокруг городских центров таких как Дизак, Бинкет, а также Испиджаб, который в X в. причислялся к Мавераннахр; Согласно ал-Мукаддаси, таких рабатов Испиджабе насчитывалось до 1700 (Бартоль 1963, с. 233).

Значение торговли в это время было столь велико, а вереницы караванов, шествующие от города к городу, через пустыни и цветущие оазисы производили такое неизгладимое впечатление, что это нашло своё отражение не только в научных трактатах, но и в искусстве.

Один из сервисных услуг оказываемой на территории древнего Узбекистана это наличие таможенной службе которого можно увидеть на примере г. Хушкета.

Поскольку Хушкет располагался на границе Шаша, здесь мог функционировать и один из важных таможенных пунктов. В государстве все товары, провозимые через таможенные пункты, облагались пошлиной. В целом, она была невелика. Так с товара, стоимостью более 200 дирхемов, следовало брать 2,5% с мусульманина, 5% с не мусульманина, проживающего в мусульманской стране, 10% с приезжих не мусульман Веленицкий, Бентович, Большаков, 1973, с. 293-294). Особой статьёй обложения являлись невольники и серебро в слитках. Обе эти статьи доходов, вероятно, были существенными, так как невольников могли поставлять кочевники Голодной степи, серебро везли из Шаша, где располагался крупный серебряный рудник».

Кроме того, торговля с кочевниками предполагает и наличие сезонных ярмарок, да гнали скот, поставляли жш мясо, шерсть.

Одно из функций древних гостиниц та производились банковские операции.

Историк XI века Абушуджа говорит о богатых купцах, что их чеки, выданные на западном конце мусульманского мира, учитывались на его восточном с большей быстротой, чем шло поступление налогов в казну самых сильных правителей. Поэтому и строительство каравансараяв становится очень доходным предприятием. Обладателями их становится знать и духовенство, а вырастают они на самых оживлённых бойких местах и сами становятся центрами, организующими густую застройку вокруг ремесленных рядов и домов купечества. Здесь проживали и переводчики, здесь можно было узнать последние торговые и политические новости.

В это время во всех крупных городах и на тыших транзитных путях возводятся благоустроенные караван-сарайи и постоялые дворы. По сведениям ал-Истахри и Ион Хаукаля. во всем Мавераннахре их насчитывалось более десяти тысяч. Цифра эта, может быть, и преувеличена, тем не менее, она указывает на размах караванной гговли и ту большую роль, которую играли раван-сарайи в государстве. Нередко они определяли лицо того или иного государя. Например, ещё в VIII в. наместник Хорасана ..а ибн Абдаллах был широко известен современникам строительством караванных, «гостиниц-дворцов в степях: «Приходит туда странник с востока, приходит другой с запада и не находят они там недостатка». Шарафеддин Абу Тахир ибн Саад, управляющий Мервским оазисом при султানে Санджаре, навечно оставил в наги потомков своё имя потому, что постро- 1 в начале XII в. грандиозный караван-сарай Рабати-Шараф, расположенный между двумя крупнейшими хорасанскими городами пишшапуром и мервом. Внушительные остатки его высятся близ Шурлага, между городами Мешхедом и Серахсом, напоминая об одной из самых знаменитых и оживлённых торговых трасс Востока.

Великий А. Навои прославился не только как покровитель искусств, выдающийся поэт и прозаик. но также и тем, что построил и содержал в Герате 90 рабатов (постоялых дворов). Кроме того, он построил или восстановил около 50 рабатов вдоль основных дорог меана. К сожалению, до наших дней от той эпохи караван-сараев сохранилось немного. Известен лишь один полуразрушенный караван-сарай Куш-Рабат в гератской провинции, связанный с именем А. Навои.

Как и в любом современном туристическом центре в древнем Баникете (Шахрухия) сувенирные изделия производились в глазах путешественников и хранились том же.

За пределами шахристана, в рабаде, обнаружены кварталы керамистов с гончарными тми различной планировки, хранилищами сов сырья, инструментарием гончаров, готовая и бракованная продукция, мастерские минулиров с маленькими горнами и растеками ных металлов. На границе города раскрыт уникальный квартал бенакетских стеклоделов с печами для варки стекла водственньши отходами: буквально стекольных шлаков, фритировакнь с запёкшимися стеклянными друзами. Подобных по гигантским размерам и богатству кварталов средневековых стеклоделов не раскрыто пока ни в одном из регионов Средней Азии.

На базарной площади Бенакета раскопана - «холодильник»- хранилище продуктов для продовольственного обеспечения караванов. Найдены разновременные монет, в том числе один, состоящий из дьх тысяч медных фельсов XVI века, другой – из 830 монет конца X-начала XI веков.

В древны гостиницах удовлетворялись и потребности в религии путешественных. Если в рабати Малике существовало мусульманский мечет в рабате Куба открыто интересное сооружение буддийский храм VII-VIII вв., состоявший из двух залов, храма и святилища. Среди находок - уникальная культовая скульптура Будды, вылепленная из глины на деревянном каркасе, богини Шри-Девии и ряда других божеств, кротких и

воинственных. Среди них найдены украшения, культовые и бытовые предметы VII-VIII вв. н.э.

Постепенно в похороны знаменитых лиц и они превращались в центры религиозного туризма.

Караханидский правитель Шамс ал-Мульк был похоронен в построенном им карван-сараяе, расположенном на дороге между аркандоми Худжандом., т.е. на той же дороге, где находился и нишагарский караван-сарай Турткультеиа. Случай довольно редкий хотя и не единственный. Так, Каратепа управляющий Испиджабской областью при Наср ибн Ахмаде (864-911 гг.) был погребён в построенном им рабате носящем его имя. Рядом с ним находилась могила сына ал-Мансура, умершего в 951 г. (Бартольд, 1963, с. 233, 378). По сведениям ар-Раваида, правитель хорасанского города Туса Арслан Джазиб нашёл свой последний приют в построенном им рабате Сангбаст, расположенном между Нишапуром и Серахсом. Руины рабата и руины мавзолея над его могилой сохранились до сих пор.

Интересные сведения приводит Хафнзи Абру, связанные с известным рабатом Махи на дороге из Туса в Серахс, в одном переходе от рабата Сангбаст. Рабат якобы был построен в память о Фирдоуси султаном Махмудом Газневи (там же, с. 83). И ещё одно. Как «восстановительница караван-сараяев была известна жена сельджукидского султана Санджара (1118-1157 гг.) Туркан-хатун. По её приказу после так называемой «огузской смуты», когда восстали эти племена вокруг Балха (1153 г.). уже в 1154-1155 гг. были заново восстановлены караван-сарай Махи и Рабата Шараф.

3.4. Нормативные документы Республики Узбекистан, составляющие правовые основы безопасности жизнедеятельности

Начиная с первых годов независимости были разработаны правовые основы безопасности жизнедеятельности граждан нашей страны.

Правовые основы безопасности жизнедеятельности составляют Конституция Республики Узбекистан, указы Президента Республики Узбекистан, законы Республики Узбекистан, постановления Кабинета Министров, приказы и предписания различных министерств. На рис 2.1 приведен состав основных правовых и нормативно-технических документов. Благодаря политике проводимой Президентом страны интересы, достоинства человека находится на первом месте. Основу Конституции Республики Узбекистан также составляет человек его достоинства, ценность, здоровье. Жизнь и права человека на жизнь охраняется Конституцией.

В Конституции Республики Узбекистан принятой 8 декабря 1992 года уделено большое внимание вопросам безопасности и защите граждан. В 93-й статье Конституции Республики Узбекистан указывается, что при чрезвычайных ситуациях Президент Республики Узбекистан в целях обеспечения безопасности граждан на всей территории Республики Узбекистан или в ее отдельных местах может объявлять чрезвычайное положение и в 3-х дневные срок вводит принятое постановление на утверждение Олий Мажлиса республики Узбекистан. Условия и порядок введения чрезвычайного положения определяется законом.

В полномочие Олий Мажлиса входит утверждение указов Президента Республики Узбекистан об объявлении общей и частичной мобилизации, о введении чрезвычайного положения, удлинении и остановка их сроков (78-статья).

К задачам органов Местных хокимиятов определенных Конституцией входят следующие:

- обеспечение законности, правопорядка и безопасности граждан;
- формирование местного бюджета и его исполнение, определение местных налогов, сборов, создание внебюджетных средств;
- охрана окружающей среды (100- статья).

IX раздел Конституции направлен на защиту экономических и социальных прав. В 6-й статье указано, что каждый гражданин имеет право трудиться в порядке указанном законе, на свободной выбор профессии, работать в приемлемых условиях и на защиту от безработицы. Далее указывается что «принуждение к труду кроме случаев прохождения приговора по решению суда или в других случаях указанным законом (во время прохождения военной службы, в условиях чрезвычайных ситуаций и др.) запрещается».

- 7-й статья Конституции «все граждане работающие по найму имеют право на отдых. Рабочее время и срок оплачиваемого отпуска определяется законом» обеспечивает реализацию гражданами прав на отдых. 38-ой статье в целях обеспечения безопасности жизнедеятельности граждан указывается, что «при старости, потере трудоспособности, т.е. лишении кормилицы и в других случаях указанном в законе каждый имеет право на получение социального обеспечения, причем размер пенсий, социальной помощи должно быть не ниже размеров официально установленного прожиточного минимума».

- 39-я статья гласит, что «каждый человек имеет право пользоваться квалифицированными медицинскими услугами». Это приводит к широкой организации разного рода медицинских учреждений, в том числе частных лечебных учреждений, появлению конкуренции в сфере медицины и созданию возможности обеспечения жителей пользоваться квалифицированными медицинскими услугами.

Законы, нормативные документы охраны труда граждан. Правовые основы охраны труда в нашей стране создано на основе закона Республики Узбекистан «О охране труда» (1993 год 6 май), Кодекса труда (1995 год 21 декабрь, №161-1), «Устав о расследовании и учете производственных несчастных случаев и других видов заболеваний работников» (постановление

Кабинета Министров №286 от 6 июня 1997 года) и других государственных стандартов и инструкций.

Закон Республики Узбекистан «О охране труда» состоит из 5 разделов 29 статей, определяет единый порядок организации защиты труда независимо от способов производства и форм собственности и направлена на охрану здоровья и труда граждан.

В первом разделе закона именуемый общими правилами (всего 7 статей) указано: «Охрана труда – это действующий на основе соответствующих законов и других нормативных документов система социально-экономических, организационных, технических, санитарно-гигиенических и лечебно-профилактических мероприятий направленных на обеспечение безопасности людей в процессе труда, их здоровья и работоспособности».

Обеспечение охраны труда (2 раздел 8-15 статьи) связано с нормативным обеспечением, обеспечением соблюдения требований охраны труда, подготовкой специалистов по охране труда, финансовым обеспечением охраны труда, обеспечением экономических интересов предприятий, обеспечением здоровых и безопасных условий труда на предприятии, гарантиями прав охраны труда, обучением работников, с правами работников получения информации о условиях и охраняемости труда, особенностями упорядочения отношений охраны труда отдельных категорий работников, услугами охраны труда и социальным страхованием работников от несчастных случаев.

Третий раздел (16-17 статьи) закона связано с гарантиями реализации прав работников в области охраны труда, а четвертый раздел (22-24 статьи) посвящен государственному и общественному контролю за соблюдением законов и других нормативных документов о охране труда. Последний пятый раздел (25-29 статьи) связано с ответственностью за нарушение законов и других нормативных документов об охране труда. Исходя из этого закона в

Трудовом Кодексе выделен XIII раздел (211-223 статьи) именуемый «Об охране труда».

В уставе (4 раздела, приложения) разработанной на основе этих двух основных документов приведены конкретные меры, правила и инструкции расследования и учета производственных несчастных случаев и других заболеваний.

В нашей стране обеспечено равные права женщин и мужчин. Эти права правильно отмечены в законе о труде. Вместе с этим с учетом отдельных особенностей женского организма и их семейного статуса в законе для них определены определенные облегчения и специальные правила. С учетом вредности для здоровья использование женского труда в отдельных работах запрещается. Например, не допускается работа женщин в отдельных отраслях химической промышленности выделяющих вредные вещества, подъемных работах и в ряде других областях. Им разрешено перевозка до 20 кг ручного груза, а с использованием носителей не выше 50 кг. Беременным и кормящим женщинам создаются специальные облегчения. Этим женщинам и женщинам имеющие детей до 8 летнего возраста запрещается работать в ночное время с 22-00 до 6-00 часов, вне урочное, в выходные дни и во время командировок. В таких случаях, администрация по заключению врача, этим женщинам, при условии сохранения средней заработной планы, рекомендует более легкие работы. Женщинам предродовые и послеродовые периоды назначаются оплачиваемый отпуск. Кроме этого беременным и кормящим женщинам создается ряд облегчений.

В промышленных предприятиях для работающих женщин организуется комнаты для кормления, душевые и комнаты личной гигиены.

В законе о труде отдельное внимание уделено охране труда подростков. Согласно законам о труде подростки до 16 лет на работу не принимаются. В отдельных случаях по разрешению ФЗПС (фабрично-заводские профессиональные союзы) подростки, которым исполнилось 15

лет, могут приниматься на работу. Для таких подростков организуется 24 часовая рабочая неделя. Для подростков в возрасте с 16 лет до 18 лет рабочее время не должно превышать 36 часов в неделю. Однако, в таких случаях их заработная плата должна быть не ниже средней заработной платы взрослых рабочих выполняющие работы такого уровня.

Подросткам дается месячный отпуск в хорошее время года или удобное для них время. Не допускается использовать труд подростков в ночные, внерабочие и выходные дни. Не допускается работа подростков в местах выделения вредных веществ. В машиностроительной промышленности не разрешается работа подростков в цехах гальваники, в ремонте и чистке разных систем вентиляции, а также в цехах использующих ртуть и ртутные соединения.

Для подростков не исполнившим 18 лет разрешено подъем грузов до 16 кг, а девушкам до 10 кг. Подростки проходят медицинский осмотры при приеме на работу и ежегодно до достижения 18 летнего возраста. Если при медицинском осмотре обнаруживается отрицательное влияние выполняемой работы на его здоровье, то подросток немедленно переводиться на безопасную работу и легкую работу. Для работников вредных производств определяется дополнительная плата или сокращается рабочее время. Рабочие вредных производств получают в день 0,5 л молока или другие продукты. Список специальностей получающие молоко определяет руководитель предприятия по согласованию с ФЗПС. При этом руководствуются научными выводами разработанной Министерством здравоохранения Республики Узбекистан.

В Трудовом кодексе Республики Узбекистан отдельно отмечается, что администрация предприятия обязано возместить каждый связанный с производством нанесенный вред или материальный ущерб.

Каждый допущенный недостаток, связанный с созданием безопасных условий труда или несчастный случай, возникший вследствие

неорганизации безопасных условий труда, является виной промышленного предприятия или руководящих работников. Количество и порядок возмещения материального ущерба определяется специальными правилами.

Законы, постановления и нормативные документы Республики Узбекистан в области защиты граждан от чрезвычайных ситуаций.

Кадры, управляющая структура, все силы государственной системы предупреждения и действий в чрезвычайных ситуациях(ГСЧС) тогда действуют целеустремленно, эффективно, когда имеют современную законодательную и нормативно - правовую базу. И такая база у нас есть и продолжает совершенствоваться. В нее входят республиканские законы, указы и другие решения Президента Республики Узбекистан, нормативно-правовые акты Правительства МЧС, других министерств и ведомств, входящих в состав ГСЧС. В качестве примера можно назвать законы «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», «О гражданской защите», Указ Президента «Об образовании министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Узбекистан», Постановление Кабинета Министров от 11 апреля 1996 г. №143 «О вопросах организации деятельности министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Узбекистан», от 23 декабря 1997 г. №558 «О государственной системе предупреждения и действий в чрезвычайных ситуациях Республики Узбекистан», от 7 октября 1998 г. №427 «О порядке подготовки населения в области защиты от чрезвычайных ситуаций», от 27 октября 1998 г. №455 «О классификации чрезвычайных ситуаций техногенного, природного и экологического характера». Министерство по чрезвычайным ситуациям развернуло эффективную и целенаправленную деятельность по выполнению поставленных перед ним задач, в частности в течение относительно короткого периода были разработаны проекты важных документов, которые затем были утверждены Кабинетом министров Республики. Некоторые из них указаны выше. МЧС

планомерно разрабатывает и свои нормативно - правовые акты и содействует другим министерствам и ведомствам в разработке таких актов по проблемам защиты от чрезвычайных ситуаций.

В ряде стран СНГ, в частности, в Узбекистане, эксперты говорят о формировании специального закона о правовой защите граждан за рубежом. В настоящее время при возникновении форс-мажорных обстоятельств за рубежом туристы чувствуют себя совершенно незащищенными. Оставшиеся без средств к существованию или попавшие под подозрение полиции граждане не знают языка и местных законов и при этом не могут сообщить ни своим туроператорам, ни консульству. Они несут колоссальные моральные и финансовые потери. Говорить о какой-то компенсации по возвращении домой тоже не приходится. Малочисленные консульства за рубежом физически не в состоянии обеспечивать безопасность туристов, а страховые же механизмы, предлагаемые туристам, в настоящее время сводятся лишь к медицинской страховке.

За образец обеспечения комплексной безопасности граждан за рубежом следует принять немецкий вариант туристической страховки. В Германии туроператор страхует выезжающих за рубеж граждан, как минимум, по четырем позициям: это экстренные медицинские расходы, страхование потери багажа, страхование форс-мажорных ситуаций, возникающих в аэропорту (если турист по ошибке сел не в свой самолет и прочее), а также страхование юридической помощи включающей в себе услуги консульского работника, местного адвоката присяжного переводчика и проведение необходимых экспертиз. Каждый выезжающий за рубеж турист должен знать номер телефона в стране пребывания, по которому круглосуточно можно обратиться за юридической помощью, узнать адрес, где ему в случае необходимости предоставят крышу над головой и обеспечат содействие нужных специалистов.

ВЫВОДЫ

Нет сомнений в том, что в Узбекистане было построено очень много рабаты лишь малая часть которых сох объясняется общим хозяйственным расцветом страны и покровительством, которое оказывали промышленности и торговле местные династии «Наследники» крепостей убежищ раннеисламские рабаты - Среднего Востока имели множество функций, определявших их внутреннее устройство и внешний облик. Оборонно-крепостная функция была среди них, видимо, не самой главной: лишь некоторые окруженные двойными стенами, такие, как Дая-Хатын и Рабаты Малик, могли оказать серьёзное сопротивление нападающим. В большинстве же своём рабаты этого времени лишь традиционно сохраняли внешнее крепостное обличье. Самые крупные и роскошные строились государством, другие, более скромные - городскими общинами и, может быть, частными лицами из-за выгоды и престижа. Раннеисламские правители Средней Азии редко сидели в своих столицах. Большую часть времени они, соответственно сезону, путешествовали с многочисленным двором по подвластным им территориям, совмещая дела управления с охотой и пирами,— известен рассказ о саманиде Насре ибн Ахмаде, который проводил зиму в Бухаре, а летом ездил в Самарканд, Герат и другие города Хорасана, причём останавливался не в городах, а в их красивых окрестностях. Великолепие «царских рабатов», отстроенных с размахом и воистину царской роскошью, заключающих в себе тенистые дворы, просторные залы и мечети, заставляет думать, что они служили такими временными резиденциями,- или, по крайней мере, что такова была одна из их функций.

Поэтому всех древних рабаты Узбекистана разделяют на три группы Рабаты, карван-сарай и хонако. Рабате одновременно выполняли и защитные функции, а карван-сарай служили как гостиницы для состоятельных

дервишей и служили для развития религиозного туризма. Строительства древних рабатов в Узбекистане велось очень активно и по данным арабских путешественников их было тогда более десяти тысяч

На основы этих данных в территории Узбекистана можно провести отдельные туристические маршруты по рабатам, карван-сараям и хонакам или совмещенных туры по древнем рабатам Узбекистане. На основе этих данных в территории Узбекистана можно провести отдельные туристические маршруты по рабатам, карван-сараям и хонакам или совмещение туры по древнем рабатам Узбекистан.

РЕКОМЕНДАЦИЯ

1. В территории древнего Узбекистана располагались многочисленные рабаты для обслуживания караванов путешествующих от Китая до Европы, от России до Индии.
2. Вокруг рабатов разворачивались крупные торговые ярмарки, в зависимости от обстоятельства, они могли нести «обязанности» крепости, казарми, дворцов, скотных дворов, складов для товара и даже духовных центров, если это требовалось, представляем еду, постельные принадлежности, также корм и воду животным. Вокруг древних рабатов располагались почтовые станции, сторожевые посты, сардоба-водонакопители и другие и они превращались в туристические центры.
3. Учитывая великие заслуги Рабатов в туристическом сервисе, надо вести учет этих рабатов на всей территории Узбекистана, составить карты расположение рабатов, и разработать между ними туристические маршруты.
4. В недрах рабатов существовала переводческая служба, производились сувенирные изделия, также работали складские помещения и древние холодильники(тагхона). В них работали религиозные центры мусульманские мечети и буддийские храмы, которые в наше время превращались в объекты религиозного туризма.
5. В некоторых из них проводились похороны именитых лиц и они превращались в центры религиозного туризма и служили для развития религиозного туризма. Строительства древних рабатов в Узбекистане велось очень активно и по данным арабских путешественников их было тогда более десяти тысяч.
6. На основе этих данных в территории Узбекистана можно провести отдельные туристические маршруты по рабатам, карван сараям и хонакам или совмещенных туры по древним рабатам Узбекистане. На основе этих данных в территории Узбекистана можно провести отдельные туристические маршруты по рабатам, карван –сараям и хонакам или совмещение туры по древним рабатам Узбекистан.

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Постановление Президента республики Узбекистан И.А.Каримова «Повышать участие республики Узбекистан в восстановлении «Великого Шелькового пути» и развитие международного туризма в республик. Газета Халк сўзи. 1993. 3 июн.
2. Абу Сад Абдулкарим ибн Мухаммад ас Самани. Ал-Аксаб. Бейрут. 1982.
3. Орозов О. Археологические и архитектурные памятники Серахского базиса Туркменистана. 1997.
4. Ал-Истахри.
5. Буряков Ю. Грицина А. Маварауннахр на «Великого Шелькового пути». Самарканд-Бишкек, 2006.
6. Носир Хисрав. Сафарнома. – Т.2. Шарқ, 2003
7. Йакут ал Хамави Муджам ал-булдан. Каир 1996.
8. А.Леман. Археологические памятники Узбекистане М.Л. 1952.
9. А.Н.Бренштам. Архитектурные памятники Киргизии М.Л. 1952.
10. В.В.Бартольд. О Христианстве в Туркестане в домонгольский период. Сог, Т.2. часть 2, М.1964.
11. Б.Н. Засипкин. Архитектура Средней Азии. М.1948.
12. М.Хошимов. Религиозные и духовные памятники Центральной Азии. Алматы СаГА. 2001.
13. Ал-Макдиси. Саёхатнома. М.Л. 1939.
14. Ш.С.Камолиддинов «Китоб Ал-Аксаб». Т.1989.
15. Куда ибн Джафар. «Китоб Ал-Аксаб». Т.1964.
16. Мухаммад ан Нормахи. «История Бухари» 1968.

17. Ахунбабаев Х.Т. Согдийский треугольник на Великом Шелковом пути. Самарканд 1990.
18. Наумова Н.Б. По древним дорогам западне Согда и Голодной степи. Самарканд, 1990.
19. Грицина А.А. К формированию древних и средневековых путей Северной Уструшани. Самарканд 1990.
20. Ибн Хордадбек «Саёҳат ва давлатлар». Т.1992.
21. Адам Мец. Мусульманский ренессанс. М., 1966.